

Программа Европейского Союза Тасис-TRАСЕКА  
для Азербайджана и Грузии

**Логистический центр TRАСЕСА  
железнодорожных транзитных  
перевозок нефти**

**для Азербайджана и Грузии**

*Промежуточный отчёт № 2  
Сентябрь 2003 г.*



Проект финансируется  
Европейским Союзом



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

## ТИТУЛЬНЫЙ ЛИСТ

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 Порты Баку**

Контактное лицо:  
г-н Вахид Алиев

Подпись \_\_\_\_\_

**Каспийское Морское  
Пароходство**

Контактное лицо: г-н Р. Рахманов

Подпись \_\_\_\_\_

**МТиК Грузии**

Контактное лицо:  
г-н Мераб Адеишвили

Подпись \_\_\_\_\_

**Грузинская железная дорога**

Контактное лицо:  
г-н Акакий Чхаидзе

Подпись \_\_\_\_\_

**Администрация Порты Супса**

Контактное лицо:  
г-н Георгий Керкадзе

Подпись \_\_\_\_\_

**Администрация Порты 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 ,  
Тел: +994 12 93 45 31

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 Сентябрь 2003 г.

Отчётный период: 6 мая – 4 Сентябрь 2003 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	Результаты работы с начала реализации проекта _____	4
2.1	Результаты _____	4
2.1.1	Модуль А _____	4
2.1.2	Модуль Б _____	4
2.2	Вопросы _____	5
2.2.1	Модуль А _____	5
2.2.2	Модуль Б _____	5
3	Планируемая работа на оставшийся период реализации проекта _____	6
3.1	Модуль А _____	6
3.1.1	Общий план _____	6
3.1.2	Основные компоненты _____	6
3.2	Модуль Б _____	7
3.2.1	Общий план _____	7
3.2.2	Основные компоненты _____	7
4	Результаты работы за отчётный период _____	7
4.1	Модуль А _____	7
4.2	Модуль Б _____	10
5	Планирование работы на следующий отчётный период _____	11
5.1	Модуль А _____	11
5.2	Модуль Б _____	12
	Приложения: _____	14
	Приложение 1 Отчёт о реализации проекта	
	Приложение 2 Отчёт об использовании ресурсов	
	Приложение 3 Отчёт о достигнутых результатах	
	Приложение 4 План работ на следующий отчётный период	
	Приложение 5 Встреча за круглым столом № 1 в Баку: Протокол, Список участников и Совместное Заявление	
	Приложение 6 Концептуальные идеи по совершенствованию железнодорожной транспортировки нефти по Транс-Кавказскому коридору TRACECA: Резюме по администрированию	
	Приложение 7 Специальный Отчёт по Администрации Порты Супса: Резюме по администрированию	
	Приложение 8 Руководящие принципы оценки влияния на окружающую среду (ОВОС) для будущего развития в «Порту Супса»	
	Приложение 9 Навигационные аспекты по порту Супса: проект статей для Правил порта	

## Список принятых сокращений:

АГЖД	Азербайджанская Государственная Железная Дорога
BP	Британская Нефтяная Компания
ККТ	Каспийский Консорциум по Трубопроводу (оператор трубопровода Тенгиз-Новороссийск)
СРТ	междунаодный торговый термин
КБ	Координационное Бюро
ЕБРР	Европейский Банк Реконструкции и Развития
ЕК	Европейская Комиссия
ЕС	Европейский Союз
ПСПС	Правительственное Соглашение с принимающей стороной
МФИ	Международный Финансовый Институт
ММО	Международная Морская Организация
БНК	Ближневосточная нефтяная компания
MoT	Министерство транспорта Азербайджана
МТиК	Министерство транспорта и коммуникаций
ССЭТ	Соглашение по строительству и эксплуатации трубопровода
ждц	железнодорожные цистерны
ГНКАР	Государственная Нефтяная Компания Азербайджанской Республики
АПС	Администрация порта Супса
СТШ	Станция точечной швартовки
Тасис	Программа Европейского Союза Тасис
ТМЛ	Туркменские морские линии
ТЗ	Техническое задание
ТРАСЕКА	Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия
КРС	Компания регулярного судоходства

## 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 Желеные Дороги, Международный Порт Баку, Каспийское Морское Пароходство

Дата начала проекта

6 декабря 2002 г.

Продолжительность проекта

12 месяцев

## 2 Результаты работы с начала реализации проекта

### 2.1 Результаты

#### 2.1.1 Модуль А

Основные результаты по модулю А в настоящее время следующие:

- Представление Первоначального Отчета.
- С целью сбора информации и чтобы заручиться поддержкой касательно целей проекта, были определены и состоялись встречи на месте со всеми партнерами по проекту и основными частными участниками, вовлеченными в организацию и эксплуатацию транспортной сети. Встречи обычно были плодотворными и указывали на всеобщий интерес далее профессионально развивать операции по этому направлению и совершенствовать прозрачность информационных потоков.
- Исследование на месте существенных инфра- и суперструктурных мощностей для определения и обсуждения основных технических промежуточных этапов и недостатков.
- Были определены и подверглись обсуждению с главными партнерами по проекту и целевыми группами основные производственные и организационные препятствия, которые временно затрудняют транспортные потоки.
- Был сделан анализ общих потоков транспортировки нефти через Каспийское море и Кавказ, включая перспективы дальнейшего развития.
- Представление Отчета о ходе работ № 1.
- Организация в Баку в июле первой Встречи за круглым столом партнеров по проекту и целевых групп, вовлеченных в формирование транспортной сети через Кавказ. Во время встречи были представлены результаты по проекту и полученные выводы были в целом одобрены участниками. С участниками были обсуждены и согласованы основные моменты развития логистической концепции (смотри Приложение 5)
- Разработка и раздача участникам логистической концепции для представления и обсуждения во время второй Встречи за круглым столом, которая должна состояться в октябре 2003 г. в Тбилиси.
- Представление Отчета о ходе работ № 2.

#### 2.1.2 Модуль Б

Основные результаты по модулю Б в настоящее время следующие:

- Представление Первоначального Отчета.
- Был сделан подробный анализ имеющихся проблем, связанных с ежедневной деятельностью Администрации порта Супса (АПС).
- Состоялись личные встречи с партнерами по проекту и основными целевыми группами, вовлеченными в Модуль Б, чтобы представить и объяснить сам подход к проекту, собрать информацию о технических характеристиках, организационной структуре и оперативных процедурах касательно операций в порту Супса.
- Были проведены на месте исследования существенных инфра- и суперструктурных мощностей и навигационных условий.
- Представление Отчета о ходе работ № 1

- Были исследованы экологические аспекты касательно мер по возможному строительству в порту Супса, были рассмотрены вопросы касательно средств и оборудования для борьбы с загрязнением.
- Администрации АПС был представлен и с ней обсужден рабочий документ о финансировании деятельности АПС.
- Были исследованы навигационные аспекты в порту Супса, с администрацией АПС были обсуждены рекомендации.
- Представление Отчета о ходе работ № 2

## **2.2 Вопросы**

### **2.2.1 Модуль А**

Основной целью, на которой должна быть сфокусирована работа консультантов, является предложить приемлемую концепцию всем сторонам, вовлеченным в организацию транспортной сети. Ключевыми участниками, которые должны быть подключены ко всем концептуальным идеям, являются государственные железнодорожные компании. Поддерживаемые национальными Министерствами транспорта (и коммуникаций), железные дороги, таким образом, заняли осторожную позицию касательно учреждения Координационного центра коридора, предназначенного для контроля потоков нефтегрузов по Транс-Кавказскому железнодорожному коридору. Обсуждаемые варианты варьируются в диапазоне от чисто государственного учреждения под контролем Министерства транспорта до самоорганизованного хозяйствующего субъекта, подключающего всех транспортных операторов в координационный центр только для компаний частного сектора.

Для выработки эффективной концепции необходим продолжительный и конструктивный диалог не только между консультантами, с одной стороны, и партнерами по проекту и целевыми группами, с другой стороны, но особенно между партнерами по проекту и целевыми группами. Стороны необходимо поощрять отказаться от кулуарных бесед и перейти к открытым многосторонним переговорам. В этой связи, была действительно успешной первая Встреча за круглым столом в Баку в начале июля, где принимающей стороной была Межправительственная Комиссия TRACECA под председательством консультантов. Впервые все транспортные операторы встретились за одним столом, чтобы совместно обсудить проблемы коридора и разработать совместный подход с целью найти приемлемые решения. Встреча внесла свой вклад в углубление понимания каждой стороной проблем других сторон и создала базу для профессионального подхода к улаживанию конфликтов. Все участники встречи обещали активно поддерживать начатую всестороннюю дискуссию, а также участвовать в октябрьской Встрече в Тбилиси.

Следует отметить, что если не удастся прийти к соглашению основополагающим концептуальным идеям консультантов и не определиться о первых шагах по их воплощению, то это может поставить под угрозу график проекта. Вследствие чего, для достижения целей проекта будет неизбежно продление графика, связанного с возможными мерами по его реализации.

### **2.2.2 Модуль Б**

Сегодня порт Супса существует, в основном, в проекте на бумаге. За исключением находящейся у берега Станции точечной швартовки (СТШ) и связанной с ней береговой Морской базой (обе эксплуатируются и принадлежат Грузинской нефтепроводной компании ГНК), не наблюдаются какие-либо портовые сооружения в Григолетти – поселке, прилегающем к району застройки порта Супса. В настоящее время усилия администрации порта нацелены найти финансовую базу для

финансирования своей будущей деятельности, которая, тем не менее, еще четко не определена. Обсуждение с администрацией АПС показало, что администрация порта предпочитает развивать свой собственный коммерческий бизнес, чем ограничивать свою деятельность высшими государственными задачами. Некоторые выдвинутые идеи не совсем совпадают с тем, как консультанты понимают типическую деятельность администрации порта.

Найти прочную и регулярную базу для получения доходов является наиболее важным для АПС, так как государственный бюджет не предусматривает какую-либо финансовую помощь. Это также относится к капитальным вложениям в основную портовую инфра- и суперструктуру, которая, как видится, нуждается в финансировании из частных фондов. Если у порта не будет перспективы регулярных доходов, частные инвесторы будут осторожны в своих действиях. В качестве варианта может быть, что оператор СТШ соглашается помогать АПС, поддерживая требование последнего взимать портовые сборы с заходящих судов. Политическая поддержка конфронтации с ГНК не кажется резко выраженной, так как деятельность ГНК и связанный с этим транзит нефти не только вносят значительный вклад в государственный бюджет, но также служат в качестве пробного проекта для успешных прямых иностранных инвестиций, а за этим внимательно наблюдают потенциальные иностранные инвесторы.

### **3 Планируемая работа на оставшийся период реализации проекта**

#### **3.1 Модуль А**

##### **3.1.1 Общий план**

По модулю А основной общий план на оставшуюся часть проекта не изменился с Отчета о ходе работ № 1. Все же, требуется гибкость подхода, когда дело идет об изменении типа и акцента затрат. В этом случае, этому поможет дальнейшее развитие духа сотрудничества посредством организации дополнительных Встреч за круглым столом. Результаты обсуждений за круглым столом далее подскажут, насколько нужно будет откорректировать статью оборудование в Бюджете непредвиденных расходов касательно объема и использования по назначению.

##### **3.1.2 Основные компоненты**

- Посещения экспертами проекта партнеров по проекту и целевых групп будет продолжено с целью обсудить идеи письменной концепции, представленной партнерам по проекту и целевым группам в отдельном томе "Концептуальные идеи по совершенствованию транспортировки нефти по железной дороге по Транс-Кавказскому коридору TRACECA".
- Для обсуждения и согласования основных моментов вышеупомянутых концептуальных идей в октябре 2003 г. будет организована вторая Встреча за круглым столом. Обсуждение и выдвинутые на встрече точки зрения приведут к усовершенствованию концепции и развитию плана ее внедрения.
- Будут воплощены первые элементы согласованной концепции. Одним из первых приведенных в исполнение элементов будет ремонт и оснащение созданного тогда Координационного центра по коридору компьютерами, телекоммуникационным оборудованием и офисной мебелью, что будет финансироваться из Бюджета дополнительных расходов проекта.

### **3.2 Модуль Б**

#### **3.2.1 Общий план**

По модулю Б основной общий план на оставшуюся часть проекта не изменился с Отчета о ходе работ № 1, в котором были даны пояснения касательно изменений, потребованных партнером по проекту, и одобренных Главным подрядчиком ЕС.

#### **3.2.2 Основные компоненты**

- Морские эксперты осуществят дальнейшие посещения с целью подготовить рекомендации касательно эффективной структуры управления и обсудить это с администрацией АПС.
- Консультанты подготовят наставление по безопасной работе на нефтяных танкерах и терминалах или, в качестве альтернативы, проконсультируют АПС, насколько имеющееся наставление, разработанное оператором терминала в Супсе, соответствует международным стандартам и может ли оно быть адаптированным для нужд АПС (если на это согласится оператор терминала).
- На данный момент, вопросы логистики представляют, так или иначе, тему для будущего развития. Как видится, логистическое оборудование не находится под контролем Администрации морского порта. Вместе с планированием будущего развития консультанты дадут рекомендации, какое оборудование необходимо приобрести в зависимости от стадии и направления развития.
- Консультанты конкретизируют предпроектные исследования по строительству причала для вспомогательного флота порта.
- Дальнейшее развитие порта Супса требует определить потребности в переподготовке управленческих кадров, в обучении мерам безопасного проведения работ, охране труда и защите окружающей среды. Соответственно, консультанты проведут проверку персонала и вместе с руководством АПС разработают концепции обучения и переподготовки для будущих кадров порта, занятых в вышеупомянутых областях деятельности.
- Консультанты окажут содействие АПС в организации эффективной структуры управления

## **4 Результаты работы за отчетный период**

Данный раздел относится к развитию проекта за отчетный период с 6 мая по 5 сентября 2003 г.

### **4.1 Модуль А**

Развитие проекта за отчетный период в целом проходило в соответствии с планом.

Представив Отчет о ходе работ № 1, консультанты дали четкую картину текущих технических, производственных и организационных трудных моментов касательно сети железнодорожной транспортировки через Кавказ. Данный отчет раздали всем партнерам по проекту одновременно с просьбой дать свои рекомендации в письменном виде.

Во время встреч с представителями различных государственных и частных учреждений неоднократно упоминалось, что необходимо улучшить связь и контакты участников рынка. Соответственно, консультанты решили организовать Встречу за круглым столом, собрав вместе все стороны, занимающиеся железнодорожной транспортировкой нефти, чтобы устранить зримые

коммуникационные барьеры, которые существуют между ключевыми партнерами транспортной сети. Более того, была надежда, что встреча лицом к лицу по официальному поводу может снять некоторое напряжение, образовавшееся вследствие игры во взаимные упреки, которая часто имеет место, когда что-то идет не так по маршруту.

Идея Встречи за круглым столом в Баку под председательством консультантов была обсуждена и горячо поддержана партнерами по проекту, а также ключевыми частными компаниями – операторами рынка транспортировки нефти.

Встреча была запланирована на 8 июля 2003 г. в офисе Межправительственной комиссии TRACECA в Баку (смотри Приложение 5 – Протокол, Список участников и подписанное Совместное заявление). Основной целью Встречи за круглым столом было обсудить со всеми основными сторонами, задействованными в организации и эксплуатации сети транспортировки нефти, текущие проблемы и трудные моменты, а также перспективы развития коридора. Более того, на пленарное заседание должны быть вынесены и подвергнуться обсуждению предложения каждой стороны совершенствованию коридора касательно организации, эксплуатации и технических средств. И последнее, но не на самое маловажное. Участникам проекта нужно дать возможность дать официальный комментарий Отчета о ходе работ № 1.

На встречу были приглашены следующие стороны, которые направили своих представителей на уровне лиц, принимающих решения, и которые хорошо знают организационную структуру и эксплуатационно-технические характеристики Кавказского коридора транспортировки нефти.

#### Представители партнеров по проекту

- Кабинет министров Азербайджана
- Министерство транспорта Грузии
- Государственная компания железных дорог Азербайджана
- Железные дороги Грузии
- Каспийская судоходная компания
- Бакинский международный морской торговый порт
- Батумский морской порт

#### Представители частных операторов

- Азпетрол, Азербайджан
- Миддл Ист Петрол, Азербайджан
- Группа Шелковый путь, Азербайджан /Грузия/Центральная Азия
- ТеРо Шиппинг Эйджентс, Грузия
- Алегратранс, Грузия/ Азербайджан

#### Представители учреждений

- Национальные Секретари TRACECA Азербайджана и Грузии,
- Координационные центры Tasis в Азербайджане и Грузии,
- Генеральный Секретарь Межправительственной Комиссии TRACECA.

Приглашение было горячо поддержано. Все приглашенные партнеры по проекту и целевые группы прислали своих компетентных представителей. Более того, в сфере транспортировки нефти по Кавказу новости разносятся быстро. Следующие компании обратились к консультантам и были допущены к Встрече за круглым столом:

- Порт Поти, Грузия
- Шеврон Тексако, Азербайджан

- Баглан Трейдинг, Азербайджан
- Альмара Интернэшнл, Азербайджан
- Ченнел Энерджи, Грузия

И последнее, но не самое маловажное. Консультанты также пригласили недавно созданное Министерство транспорта Азербайджана, которому после встречи Кабинет министров Азербайджана передал права и обязанности партнера по проекту.

Так как целью Отчета о ходе работ № 1 было послужить в качестве основного компонента для запланированной Встречи за круглым столом в Баку, консультанты вместе с приглашением также раздали целевым группам и другим заинтересованным сторонам резюме отчета с кратким изложением основных выводов консультантов.

Во время обсуждений участвующие учреждения и компании посредством подписания Совместного заявления выразили свою поддержку инициативе TRACECA совершенствовать транспортировку нефти через Кавказ. Основные результаты встречи были следующие:

1. Представленный консультантами Отчет о ходе работ № 1 правильно определяет основные слабые места и проблемы существующей транспортной сети.
2. При выработке решения проблем консультанты должны концентрироваться на следующих четырех различных моментах:
  - Внедрение промежуточного этапа планирования, дополняющего существующее месячное и двухдневное планирование
  - Учреждение нового независимого центра по мониторингу, координации и планированию транспортировки нефти.
  - Исследование возможностей новой системы управления железнодорожными цистернами (ЖДЦ), основанной на разделении управления ЖДЦ и управления тяговыми мощностями.
  - Разработка маркетинговых идей для Транс-Кавказского железнодорожного коридора.
3. Решение проблемы, концентрирующееся только на Кавказском регионе, не обеспечит потребности операторов транспортной сети. Следовательно, всем участникам рекомендовано расширение целей проекта до Средней Азии, особенно включая основных производителей нефти из Казахстана и Туркменистана.
4. Участники приняли решение провести вторую встречу за круглым столом в сентябре или октябре в Грузии (Тбилиси или Батуми), во время которой должны подвергнуться обсуждению предложения консультантов по концепции.

Участники отметили, что хозяйственная деятельность по коридору в течение последних нескольких месяцев улучшается, что частично объясняется сезонными факторами влияния (в конце весны и летом проблем в деятельности обычно меньше, чем зимой), а частично также тем, что улучшилась координация между транспортными операторами. Было отмечено, что в одном случае даже "чрезвычайные меры", согласованные и принятые транспортными операторами, сработали и значительным образом снизили предстоящий затор, и это доказывает, что система может работать как самоорганизованная без вмешательства государства.

Во время встречи стал очевиден другой момент: во внедрении новой системы мониторинга и отслеживания составов и вагонов, как это предусмотрено Техническим заданием по проекту, срочной потребности нет. Обе железные дороги заявили, что они вполне удовлетворены сложившейся практикой и, фактически, эта система работает, так как обычно железные дороги относительно точно знают местонахождение своих составов. Более того, Грузинская железная дорога и только что внедрила новую компьютеризированную информационную систему управления, в то время как Государственная железная дорога Азербайджана скоро внедрит подобную систему. Обе железные

дороги заявляют, что они используют новый оптико-волоконный кабель, установленный в рамках Программы TRACECA. тем не менее, не предусматривается ни прямая связь между двумя системами, ни связь с системами клиентов. В любом случае, при региональных перевозках нефти существуют только несколько операторов транспортной сети, которые, тем временем, учредили свою собственную систему мониторинга и отслеживания, прикрепив по представителю компании на ключевых станциях.

Вслед за Встречей за круглым столом, консультанты опять на месте лично встретились с основными транспортными операторами и учреждениями, чтобы собрать больше информации для совершенствования концепции, концентрирующейся на вышеупомянутых четырех элементах. Основываясь на этих обсуждениях, консультанты предложили свои концептуальные идеи (смотри Приложение 6: Резюме по администрированию) для распределения в отдельном томе среди партнеров по проекту и целевых групп и для обсуждения на следующей Встрече за круглым столом в Грузии.

#### **4.2 Модуль Б**

В течение отчетного периода консультанты особо концентрировались на разработке рабочего документа касательно того, имеет ли право Администрация порта Супса взимать портовые сборы с судов, заходящих в порт Супса. Право взимать сборы было опротестовано оператором АПС – фирмой ГНК и фрахтователями танкеров со ссылкой на Правительственное соглашение с принимающей стороной (ПСПС) и Соглашение о строительстве и эксплуатации нефтепровода (ССЭН), заключенного между Грузинской стороной и международным нефтяным консорциумом из 11 компаний, возглавляемых Бритиш Петролиум (БП).

В обсуждениях на месте с руководством АПС и международными операторами АПС, консультанты собрали информацию и мнения, которые были проанализированы и вставлены в "Специальный отчет об Администрации порта Супса", представленный в отдельном томе соответствующим партнерам по проекту (смотри Приложение 7: резюме по администрированию). Результаты этого отчета интенсивно обсуждались с партнерами по проекту.

Для АПС очень важно быстро найти источник устойчивого финансирования, так как ассигнования из государственного бюджета Грузии не предусмотрены. Одновременно, маловероятно в силу международной практики и вышеупомянутым юридическим соглашениям легко заставить ГНК признать за АПС право на взимание сборов. Даже если ситуация в Супса кажется уникальной, а соглашения могут содержать некоторые двусмысленные положения, может оказаться трудным убедить любой арбитраж в правомерности требований АПС в пределах допустимого отрезка времени. Принимая во внимание стоимость, время и неопределенность результата арбитражного процесса, консультанты внесли предложение, чтобы Грузинская сторона выбрала путь посредничества, при котором независимый посредник вел бы процесс под патронажем авторитетного регионального учреждения, такого как Межправительственная Комиссия TRACECA.

В течение отчетного периода консультанты также исследовали экологические вопросы касательно текущих операций и будущих работ по строительству порта в Григолетти (смотри Приложение 8). В настоящее время экологическая безопасность операций обеспечивается оборудованием (Ярус 1), принадлежащим и эксплуатируемым оператором терминала. Более того, в случае необходимости, может оказать содействие Батумский порт, который недавно приобрел новое современное оборудование по борьбе с загрязнениями. И последнее, но не самое маловажное. При значительных загрязнениях окружающей среды (Ярус 2) операторы могут обратиться к компании Бриггс Марин, базирующейся в Баку.

Исследования на местах и собеседования с грузинскими учреждениями и группами по охране окружающей среды показали, что нужно прояснить ряд экологических вопросов до того, как могут быть начаты работы по строительству порта в Григолетти. Основные вопросы касаются экологического статуса обозначенной портовой зоны (соседство с местами, зарезервированными для регистрации по международной "Рамсарской Конвенции"), возможного социально-экономического воздействия (например, небольшое расстояние между портовой инфраструктурой и жилыми зонами), имущественных прав (собственность на территории для расширения порта, отчуждение), влияния строительства молов и дноуглубительных работ на течения, донные осадки, морские волнения и степень загрязненности извлекаемого материала при дноуглубительных работах.

Вопросы навигационной безопасности могут быть детально исследованы только после окончательного определения местонахождения новых портовых структур и подходного канала. Имеющееся у АПС глубоководное сооружение в двух морских милях от берега не представляет для АПС какие-либо большие проблемы касательно навигационной безопасности. Тем не менее, консультанты разработали примерные статьи, которые должны отразить основные вопросы навигационной безопасности в будущем Законе порта Супса. Эти примерные статьи были представлены и обсуждены с АПС.

## **5 Планирование работы на следующий отчетный период**

Данный раздел касается проектного планирования на следующий отчетный период с 6 сентября по 5 ноября 2003 г.

### **5.1 Модуль А**

На этой стадии не предлагаются какие-либо значительные изменения в обширную программу мероприятий, намеченных в общих чертах в предыдущих отчетах.

Предоставив партнерам по проекту и ключевым участникам отдельный том с "Концептуальными идеями по совершенствованию железнодорожной транспортировки нефти по Транс-Кавказскому коридору TRACECA", консультанты в качестве первого шага предварительно обсудят на двусторонних встречах написанную концепцию по коридору с главными сторонами, задействованными в организации и эксплуатации транспортной сети, с целью детализировать концепцию и заручиться их поддержкой по основным элементам концепции.

В качестве второго шага консультанты организуют вторую Встречу за круглым столом в октябре 2003 г. в Тбилиси. Встреча будет проведена в рамках Программы TRACECA, она будет профинансирована из Бюджета дополнительных расходов проекта.

Главная цель второй Встречи за круглым столом – представить и обсудить со всеми партнерами по проекту и целевыми группами различные элементы концепции и подходы по улучшению координации в транспортной сети, а также как снизить влияние производственных и организационных слабых мест, которые были определены на первой Встрече за круглым столом в Баку. В качестве результата, консультанты ожидают, что пленарное заседание четко укажет, какие аспекты концепции консультантов должны быть детализированы и реализованы. Более того, следует определить первоочередность и график реализации.

Вторая Встреча за круглым столом является важной, потому что ее можно рассматривать как прецедент, когда все задействованные стороны придут к общему решению, и насколько TRACECA будет признана в качестве составной части в этом решении. Если интерес основных сторон к второй Встрече за круглым столом будет небольшим, это может стать индикатором, что или коридор сейчас эффективно работает, или что обсуждение за круглым столом рассматривается как недостаточное средство для решения существующих проблем.

Так как консультанты убеждены, что интерес к встрече останется большим, то, следовательно, есть намерение дать больше времени для дискуссий и, таким образом, продлить продолжительность встречи до минимум 1,5 дней (по сравнению с однодневной встречей в Баку). Если по основным элементам концепции в Тбилиси не придут к соглашению, то это, наиболее вероятно, приведет к задержкам в реализации проекта. Тем не менее, своевременная реализация проекта важна, чтобы заручиться поддержкой частного сектора, который заинтересован в быстрых и эффективных процедурах не только относительно производственной деятельности, но также и коммуникации.

В случае, если основные стороны (например, железные дороги) во время Встречи за круглым столом проявят интерес к отдельным элементам концепции, то консультанты в качестве третьего шага проведут двусторонние встречи в течение нескольких дней сразу же после встречи, чтобы обсудить меры и найти решения, как уменьшить расхождения между их ожиданиями и требованиями других сторон, задействованных в процесс транспортировки. Основываясь на результатах обсуждений, консультанты затем незамедлительно доработают те элементы концепции, которые подверглись обсуждению, и представят доработанный вариант на одобрение всем партнерам по проекту и целевым группам.

К концу следующего отчетного периода партнеры по проекту, целевые группы и консультанты должны иметь ясное представление о графике реализации проекта, а также четкое понимание, какие элементы концепции должны быть в качестве первоочередных мер реализации.

Тем не менее, из этого не следует, что если возникнут какие-либо существенные предубеждения касательно отдельных элементов концепции, то будет необходима третья встреча для урегулирования всех остающихся проблем и препятствий. Следует отметить, что планируются большие выборы в октябре в Азербайджане (выборы президента) и в ноябре в Грузии (выборы в парламент). Эти предстоящие события могут ограничить способность, особенно институциональных партнеров государственных компаний, прийти к соглашению по далеко идущим изменениям и идеям, как далее совершенствовать ситуацию по коридору.

Если такая ситуация случится, консультанты могут только формально обратиться к Руководству подрядных работ ЕК по поводу продления срока проекта, чтобы дать дополнительное время для урегулирования концепции и внедрения первых результатов проекта.

## **5.2 Модуль Б**

Консультанты представили "Специальный отчет об Администрации порта Супса" с анализом возможности начать переговоры с оператором терминала - ГНК в Супса в качестве источника финансирования деятельности АПС и предложить начать процесс посредничества между Правительством Грузии и материнским консорциумом ГНК.

С целью предложить больше вариантов для АПС и иметь ясное представление, что предложить противоположной стороне во время процесса посредничества, консультанты приступят к действиям,

как запланировано в Отчете о ходе работ № 1, даже если финансовые вопросы АПС все еще не будут решены.

Консультанты считают обязательным условием, чтобы руководство АПС могло дать убедительные ответы на вопросы касательно своей будущей структуры управления, предстоящих задач, безопасности погрузочно-разгрузочных работ, планируемой супра- и инфраструктуры, навигационной безопасности и экологических аспектов. Так как последние два пункта уже рассматривались по ходу проекта, консультанты в предстоящий период сконцентрируются на следующих вопросах:

- Будут иметь место дальнейшие выезды на место морских специалистов с целью подготовить рекомендации по эффективной структуре управления и обсудить это с руководством АПС.
- Будет подготовлено Наставление по безопасности для нефтяных танкеров и операторов терминалов, или же АПС будут даны советы, насколько существующее Наставление, разработанное оператором терминала в Супса, соответствует международным стандартам и может быть адаптировано для нужд АПС (если на это согласится оператор терминала).
- На данный момент, вопросы логистики это, в принципе, тема для будущего развития. Как видится, логистическое оборудование не находится под контролем Администрации порта Супса. Тем не менее, вместе с будущим развитием планирования, консультанты дадут рекомендации, какое оборудование необходимо приобрести, в зависимости от стадии и направления развития.
- Будут разработаны предпроектные исследования строительства причала для вспомогательного флота порта.
- Дальнейшее развитие порта Супса требует определить потребности в переподготовке управленческого персонала, в обучении мерам безопасности проведения работ, охране труда и защите окружающей среды. Соответственно, вместе с руководством АПС будут разработаны концепции по переподготовке и обучению будущего персонала порта, задействованного в вышеупомянутых областях.

## Приложения:

Приложение 1 Отчёт о реализации проекта

Приложение 2 Отчёт об использовании ресурсов

Приложение 3 Отчёт о достигнутых результатах

Приложение 4 План работ на следующий отчётный период

Приложение 5 Встреча за круглым столом № 1 в Баку: Протокол, Список участников и Совместное заявление

Приложение 6 Концептуальные идеи по совершенствованию железнодорожной транспортировки нефти по Транс-Кавказскому коридору TRACECA: Резюме по администрированию

Приложение 7 Специальный отчет об Администрации порта Супса: Резюме по администрированию

Приложение 8 Руководящие принципы оценки влияния на окружающую среду (ОВОС) для будущего развития в «Порту Супса»

Приложение 9 Навигационные аспекты по порту Супса: проект статей для Правил порта

## 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				
Отчётный период: 23 февраля - 5 мая 2003 г.		Подготовлен: 3 мая 2003 г.				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							
		2003 г.					ПЕРСОНАЛ				ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ		ДРУГОЕ	
		5	6	7	8	9	Планир. для конс. ЕС	Исп. для конс. ЕС	Планир. для местн. конс.	Исп. для местн. конс.	Планируемое	Реализованное	Планируемое	Реализованное
7.	<u>Модуль А</u>													
8.	Далее корректировать прогноз нефтеперевозок	X	XX	X			5 дней	5 дней						
9.	Определить и обсудить слабые места в производственной деятельности, орг. структуре и технич. характеристиках			XX	X		15 дней	15 дней	5 дней	5 дней				
10.	Подготовить предварительные рекомендации по в/у пунктам и обсудить их с гл. партнерами					XX	X	37 дней	37 дней	5 дней	5 дней			
	Разработать и определить концепцию коридора					XX	X	48 дней	48 дней	30 дней	30 дней			
18.	<u>Модуль Б</u>													
19.	Дать рекомендации по навигац. безопасности			X	X		12 дней	12 дней						
25.	Дать рекомендации по охране окруж. среды			X	X		12 дней	12 дней						
26.	Обзор ПСПС и ССЭН		X				5 дней	5 дней	15 дней	15 дней				
27.	Исследовать, есть ли подобные случаи и примеры в других частях мира.		X				5 дней	5 дней						
28.	Исследовать, какой в других частях мира уровень портовых и судовых сборов с судовладельцев, заходящих в порт АПС.			X			10 дней	10 дней						
29.	Разработать международную практику			X			5 дней	5 дней	10 дней	10 дней				
30.	Разработать, насколько международная практика и особые случаи могут быть применены в случае с Супса.			X			5 дней	5 дней	10 дней	10 дней				
	Разработать, насколько существующие Правила для портов Грузии поддерживают подход АПС к финансированию.			X	X		10 дней	10 дней	15 дней	15 дней				
	ВСЕГО						169 дней	174 дней	80 дней	80 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: 23 февраля - 5 мая 2003 г.		Подготовлен: 3 мая 2003 г.		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 Порты Супса в институционализации и развитии порта						
Ресурсы	Планируемое кол-во	Планируемый период	Использованное время	Использованное кол-во	Остаток	
Персонал (человеко-дни)						
Эксперты ЕС	396	169	169	266	130	
Местные эксперты	220	80	80	176	44	
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	10,000 Евро для установки системы контроля поездов 15,000 Евро для закупки оборудования для 4 логистических информационных офисов	0	0	0	10,000 Евро	
		0	0	0	15,000 Евро	
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: 23 февраля - 5 мая 2003 г.		Подготовлен: 3 мая 2003 г.		Консультант ЕК: Консорциум UNICONSULT-HPTI-Transpetrol			
Результаты		Отклонения от первоначального плана (+ от - %)		Причины отклонений		Сдерживающие факторы и предположения	
<p>1. Изучение и описание транспортной цепи ж/д. перевозок нефти и нефтепродуктов по коридору ТРАСЕКА (территории Кавказа), обновление имеющейся базы данных по потоку нефтяных грузов. 5 мая 2003 г.</p> <p>2. Выявление и изучение технических, эксплуатационных и организационных трудностей 5 августа 2003 г.</p> <p>3. разработка и обсуждение концепции перевозок нефти по железной дороге:  <ul style="list-style-type: none"> <li>- создание административной и организационной структуры,</li> <li>- разработка операционной концепции,</li> <li>- создание систем связи,</li> <li>- разработка маркетинговой концепции и принципов обслуживания клиентов,</li> <li>- чёткое распределение обязанностей и полномочий.</li> </ul> 5 октября 2003 г.</p> <p>4. Реализация концепции 5 декабря 2003 г.</p>		завершено				<p>Таможенные службы и пограничная полиция своевременно представляет необходимую информацию и не препятствуют реализации проекта. ГЖД, АГЖД, порты Баку и Батуми, а также КАСПАР своевременно представляет необходимую информацию и оказывают содействие в реализации проекта. Консультантам разрешён беспрепятственный доступ ко всем средствам обслуживания (за исключением тех, что принадлежат частным компаниям), имеющим отношение к реализации проекта.</p> <p>Все партнёры, задействованные в системе железнодорожных перевозок (целевые группы, партнёры проекта, таможенная и пограничная полиция) поддерживают постоянное сотрудничество.</p> <p>Закупка оборудования будет осуществляться в рамках предусмотренного бюджета.</p>	

Название проекта: Логистический центр железнодорожных транзитных перевозок нефти	Проект № EUROPEAID/113200/C/SV/Multi	Страны: Азербайджан, Грузия	Стр: 1
Отчётный период: 23 февраля - 5 мая 2003 г.	Подготовлен: 3 мая 2003 г.	Консультант ЕК: Консорциум UNICONSULT-HPTI-Transpetrol	
Результаты	Отклонения от первоначального плана (+ or - %)	Причины отклонений	Сдерживающие факторы и предположения
5. Способность порта внедрить эффективную систему управления 5 ноября 2003 г.			Администрацией порта поддерживается идея создания новой структуры и оказывается содействие в совместной разработке структуры управления портом
6. Предоставление портом Супса услуг, соответствующих мировым стандартам			
7. Подготовка руководства по технике эксплуатации терминала и танкеров, выполнение мер безопасности. 5 ноября 2003 г.			Начальник порта, операционный менеджер и другие сотрудники оказывают содействие в разработке руководства по эксплуатации.
8. Определение портом оптимальной программы своего будущего развития	УДАЛЕНО		Ресурсы для данной задачи перераспределены в пользу задачи 12
9. Привлечение портом инвестиций для будущего развития	УДАЛЕНО		Ресурсы для данной задачи перераспределены в пользу задачи 12
10. Соблюдение в порту мер навигационной безопасности 5 августа 2003 г.	ЧАСТИЧНО УДАЛЕНО		Часть ресурсов для данной задачи перераспределена в пользу задачи 12
11. Установка очистных сооружений, разработка плана действий при возникновении аварий 5 ноября 2003 г.			
12. Определение правовой базы для взимания портом Супса пошлин с судов и судовладельцев 15 июля 2003 г.			Результаты работы будут представлены в виде отдельного отчёта бенефициарам Модуля Б

## ПРИЛОЖЕНИЕ 4: ПЛАН РАБОТЫ НА СЛЕДУЮЩИЙ ОТЧЁТНЫЙ ПЕРИОД

Название проекта: Логистический центр железнодорожных транзитных перевозок нефти		Проект № EUROPEAID/113200/C/SV/Multi					Страны: Азербайджан, Грузия			Стр: 1
Отчётный период: 6 мая - 5 августа 2003		Подготовлен: 3 мая 2003 г.					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 Порты Супса в институционализации и развитии порта										
		ПЕРИОД					РЕСУРСЫ			
		2003 (месяцы)					ПЕРСОНАЛ		ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ	ДРУГОЕ
No	ACTIVITIES	сентябрь	октябрь	ноябрь		Конс-ты ЕК	Местные конс-ты			
10.	Разработка концепции перевозок нефти по жд. коридору	X X				17 дней				
11.	Обсуждение концепции с партнерами по проекту		X X	X		16 дней	5 дней			
12.	Реализация первых этапов			X		10 дней	5 дней			
14.	Подготовка рекомендаций по эффективной структуре упр-ния		X X			17 дней				
15.	Под-ка Наставления по безо-сти для нефтетанкеров и терминала		X X			9 дней				
16.	Изучение вопроса логистич. оборудования для порта Супса			X X		10 дней	5 дней			
20.	Обеспечить предпроектные иссл-ния по строительству причала				X X		20 дней			
23.	Определение требований к переподготовке				X X	19 дней				
Всего						116 дней	50 дней			

## **ПРИЛОЖЕНИЕ 5:**

### **Встреча за круглым столом в Баку: протокол, участники, окончательное заявление**

#### **Заседание Круглого Стола в Баку, 8 Июля 2003: Протокол**

#### **ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. Первая встреча за круглым столом по усовершенствованию перевозок нефти железной дорогой по Транс-Кавказскому коридору TRACECA была проведена 8 июля 2003 г. в помещении Постоянного Секретариата Межправительственной Комиссии TRACECA. Встреча проводилась на английском и русском языках с последовательным переводом.
2. Целью этой первой встречи за круглым столом было обсудить текущие вопросы, проблемные моменты, а также перспективы развития коридора со всеми основными сторонами, задействованными в организации и эксплуатации нефтетранспортной сети. Более того, необходимо было определиться с ожидаемыми результатами и предложениями от каждой стороны в отношении организации, эксплуатации и технического оборудования. Встреча была запланирована не для обличения отдельных недостатков каждой участвовавшей стороны, но для выработки совместного понимания проблем и перспектив развития коридора, а также обсуждения возможных вариантов совместных решений.
3. В Приложении - список участников, а также Совместное заявление, подписанное всеми участниками.
4. Консультанты представили проект "Логистический центр TRACECA железнодорожных транзитных перевозок нефти", а также основные результаты и мысли по дальнейшей разработке.
5. После презентации проекта каждого представителя партнера по проекту попросили дать свой комментарий. Затем была открытая дискуссия, чтобы все заинтересованные стороны могли выразить свое мнение.
6. В конце встречи обсудили и внесли поправки в проект Совместного заявления. Участники подписали Совместное заявление.

#### ***НАЧАЛО ВСТРЕЧИ ЗА КРУГЛЫМ СТОЛОМ: 09.00***

#### **ПРИВЕТСТВЕННОЕ СЛОВО**

Председатель встречи за круглым столом господин Звиад Кватчантирадзе, исполнительный секретарь Постоянного Секретариата Межправительственной Комиссии TRACECA приветствует участников и подчеркивает важность данной встречи за круглым столом.

#### **ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ПРОЕКТА И ОСНОВНАЯ ИНФОРМАЦИЯ**

1. Руководитель рабочей группы UNICONSULT гос-н Марсель Сеймс излагает свои положения
  - Изложение целей и графика проекта TRACECA "Железнодорожный транзитный нефтяной логистический центр".
  - Есть необходимость размещения дополнительных возможностей в среднесрочный период.
  - Имеются достаточные складские емкости в Баку (около 600,000 тонн, прямое подключение к морскому терминалу).
  - С введением в действие новых мощностей в Батуми и Поты имеется достаточно складских и перевалочных сооружений для переработки значительно больших объемов.
  - Необходимо снизить и стабилизировать среднее время рейсов туда и обратно для ЖДЦ.

- Требуется модернизация ЖДЦ парка.
- Некоторые отрезки железнодорожной инфраструктуры требуют усовершенствования, особенно однопутная дорога в Батуми.
- Обязанности и линии связи недостаточно четко организованы.
- Контрактная база отношений между сторонами иногда не понятна.
- Следует более детально изучить информацию о сборах касательно находящихся в государственной собственности и частных ЖДЦ.
- Жесткая конкуренция с другими рынками, как, например, Махачкала и Нека:
- ВТС будет готов в конце 2004 г. Если ВТС Консорциум согласен, то Казахстан намерен предоставить большие объемы для нефтепровода, по всей вероятности нефть Кумкола.
- Нефть Кумкола замещена другой нефтью, так как в Казахстане имеются много нефтяных месторождений меньшего размера, которые не подсоединены к какому-либо нефтепроводу и по которым ожидается увеличение активности.
- Мощности нефтеперерабатывающих заводов, скорее всего, возрастут, даже если иностранные компании предпочитают перерабатывать нефть за пределами региона.
- Не будет чрезмерно оптимистично утверждать, что у коридора есть потенциал для обработки 16-17 миллионов тонн в 2010 г.

Некоторые усовершенствования по трассе коридора могут быть сделаны индивидуально (как, например, инвестиции в инфраструктуру). Тем не менее, чтобы увеличить мощности всей транспортной сети и подготовиться к большим объемам, важно совместно усовершенствовать координацию и сотрудничество вдоль трассы коридора.

#### **КОММЕНТАРИИ ПАРТНЕРОВ ПО ПРОЕКТУ**

##### **2. Замечания со стороны гос-на Айдина Маммадова, Кабинет Министров Азербайджана (КМ)**

- Мы горячо приветствуем эту встречу за круглым столом, которая впервые собрала вместе все стороны.
- Ситуация по коридору постепенно улучшается. В прошлом было много встреч в Кабинете Министров по проблемам коридора.
- ЕС внес свой вклад в модернизацию парка ЖДЦ.
- Проблемы коридора тесно связаны с пунктами перевалки.
- Мы знаем, что необходимо более тесное сотрудничество для обеспечения больших объемов для коридора.
- Возможно, нам нужно снизить тарифы. Например, Махачкала предлагает относительно низкий тариф в Новороссийск.
- Мы только что создали новое Министерство транспорта и нацелены на улучшение сотрудничества с Казахстаном и Грузией.

##### **3. Замечания со стороны гос-на Игбала Гусейнова, Министерство транспорта Азербайджана (МТ)**

- Мы планируем создать координационный центр, который будет координировать деятельность морского порта, терминалов и железных дорог в Азербайджане. Фактически, эта инициатива не нова; мы совсем недавно воскресили ее в свете проблем коридора.
- Мы имеем представление о проблемах, отмеченных в презентации; мы делаем все возможное, чтобы справиться с этими проблемами, но не можем решить все сразу вопросы одновременно.
- Мы знаем, что клиенты имеют четкое представление о проблемах по коридору, и что они препятствуют развитию.
- Мы поддерживаем аналитический материал, предложенный консультантами, но хотели бы добавить некоторые детали:
  - Вопрос в недостатке информации о местоположении груза: в Азербайджане каждый клиент может получить от нас информацию, где находится на данный момент его груз. Но у нас проблемы с получением необходимой информации о предварительной отгрузке из Казахстана и Туркменистана.

- Вопрос планирования перевозок: у нас есть месячное планирование и 48-часовое планирование (хотя, при этом, дорога в одну сторону из Баку в Батуми занимает более 48 часов). Тем не менее, я не согласен, что мы в Азербайджане что-то упускаем в нашем планировании перевозок. Я считаю, было бы лучше начать планирование с мест разгрузки на Черном море.
- Вопрос ЖДЦ в качестве мест хранения. Мы полагаем, что эта проблема в основном касается недостаточности координации между Черным и Каспийским морями.

#### 4. Замечания со стороны гос-на Владимира Чхаидзе, Министерство транспорта и коммуникаций Грузии (МТК)

- Мы получили полную информацию и считаем, что проект имеет все шансы для успешного воплощения в жизнь. Нам нужно найти решения особых проблем касательно нашего коридора.
  - У нас много вопросов, а некоторые положения наиболее важны для нас:
    - Вопрос координации транспортной сети
    - Создание логистического центра
    - Всем придется решать проблемы и ответить на вопросы, поднятые в докладе консультантов, хотя некоторые моменты нуждаются в дальнейших объяснениях.
    - Мы согласны, что необходимо создать некоторую промежуточную схему планирования. (например, на 10 дней).
    - В докладе отмечено, что в настоящее время связь между железными дорогами действует не эффективно. Мы с этим не согласны! Мы должны подумать о делегировании полномочий совместному органу, чтобы распределить и одновременно разделить ответственность среди железных дорог.
    - Касательно вопроса об однопутной дороге (Самтредия-Батуми), 15 лет назад на этом отрезке было от 20 до 25 пар поездов в день. В 2010 г. мы планируем иметь 19 пар поездов в день. Поэтому, в действительности, этот отрезок не является проблемным местом.
  - основные вопросы, требующие проработки:
    - Координация и планирование, особенно для парка ЖДЦ
    - Какой-нибудь среднесрочный период планирования в 10 дней, необходимо создать некоторые новые структуры.
    - Расширение складских мощностей в Батуми?
    - Есть ли преимущества, если бы ЖДЦ вагоны были частными?
- **Примечание гос-на Сеймса:** Предлагается, чтобы все партнеры по проекту предоставили свои письменные замечания по Докладу о состоянии работ № 1.

#### 5. Замечания со стороны гос-на Тимура Маммадова, Азербайджанские государственные железные дороги (АГЖД)

- У нас тесные контакты с консультантами и МТ.
- В АГЖД нет проблем с получением информации о местонахождении вагона или груза в Азербайджане, и даже за пределами Азербайджана.
- В настоящее время мы создаем новый диспетчерский центр, который будет готов в конце июля, и который будет работать автоматически. В центре будет информация о местонахождении грузов по всему Азербайджану, также и на грузинской стороне, на терминалах и в портах..
- Новая информационная система будет способна обеспечить каждого перевозчика информацией о его грузе.
- Мы не можем согласиться с положением доклада, утверждающим, что поезда задерживаются на территории Азербайджана по непонятным причинам. АГЖД всегда знает причину, например, погода, отсутствие электроэнергии.

► **Примечание гос-на Кватчантирадзе:** Очевидно, на линии нет проблем. Может, таким образом, закончим проект? Тем не менее, это противоречило бы существующей ситуации.

#### 6. Замечания со стороны гос-на Зураба Суладзе, Грузинские железные дороги (ГЖД)

- Мы признаем, что существуют транспортные проблемы между Черным и Каспийским морями.
- Транзитный поток из Азербайджана составляет 25% всего оборота ГЖД.
- Транспортные возможности ГЖД гораздо больше, чем возможности по обработке грузов портов Батуми и Поты. Проблемы исключительно со стороны терминала.
- Мы знаем, что необходимо построить вторую колею до Батуми, чтобы справляться с возрастающими объемами. Также необходимо модернизировать сортировочную станцию в Батуми.
- Мы согласны, что необходимо улучшить координацию и планирование по коридору.
- ГЖД нужно платить за ЖДЦ других железных дорог при перемещении на ее территории. Из-за большого количества этих ЖДЦ. Это приводит к финансовым проблемам для ГЖД. Между АГЖД и ГЖД есть соглашение не взимать сборы за ЖДЦ за стоянки менее 8 дней, но в ситуации с другими железными дорогами применяются обычные правила.
- Мы разработали общее предложение с АГЖД создать совместный орган. Мы обсуждали этот вопрос уже 5 лет назад. Этот совместный орган будет управлять перевозками по коридору TRACECA и будет размещаться в Баку как некоммерческая организация. Финансирование должно осуществляться всеми сторонами, задействованными в транспортной цепи. Мы также должны пригласить Казахстан, Туркменистан и Узбекистан для участия в этом логистическом центре, который будет независим от всех участников.
- Проблемой является координация разгрузки в Батуми, а не погрузка в Баку.
- Что касается информации и связи, у нас сейчас есть новый волоконно-оптический кабель. Все могут говорить с кем хотят.

#### 7. Краткие замечания гос-на Пола Бринсруда, Алегратранс Москва

- Алегратранс представляет собой конец транспортной сети через Кавказ, и поэтому проблемы каждого становятся нашими проблемами.
- Мы были очень удивлены услышать комментарий других сторон, так как, по их мнению, всё касательно коридора идет хорошо.
- Рабочая группа TRACECA хорошо разобралась в ситуации и возникающих сложных проблемах.
- Есть три основных фактора, которые приводят к сложностям по коридору:
  - физическая инфраструктура; фактически, мы не рассматриваем это как проблему.
  - продуктовая сложность: если мы рассматриваем СЕХ (складская единица хранения – наименьшая единица, которую нельзя смешивать с чем-нибудь еще), мы обрабатываем 45 продуктов в Батуми, обычно параллельно 15 продуктов. Это очень сильный ограничивающий фактор, так как он увеличивает сложность операций.
  - Поведение отдельных участников: нет достаточной координации сторон.
- Проблемы касаются факторов 1 и 2. Касательно 3 фактора, нам нужно сделать что-то немедленно.
- В апреле-мае время прогона ЖДЦ туда и обратно составляло 11-12 дней, что ограничивает пропускную способность коридора до 8 млн. тонн в год. Не только Батуми является ограничивающим фактором.
- Если время прогона туда и обратно составляет 5-6 дней, а мы сейчас близки к этому, коридор может обработать 13 млн. тонн, что больше, чем нам необходимо сейчас.
- Мы полагаем, что с улучшенной координацией мы сможем стабилизировать и даже снизить время прогона туда и обратно, таким образом, достигнув пропускной способности коридора в 17-18 млн. тонн.
- Если вы считаете, что среднее время прогона колеблется между 11-12 и 5-6 днями, нам ясно, что у железных дорог есть способность быстро адаптироваться.
- Мы более честолобивы касательно некоторых отдельных факторов, например, 6 часов для таможенных процедур это не очень много, когда время прогона туда и обратно

составляет 11-12 дней, но это слишком много, если прогон туда и обратно занимает 5-6 дней.

- Касательно будущих перспектив мы более оптимистичны. Уровень 16 млн. тонн будет достигнут до 2010 г.

#### 8. Замечания со стороны гос-на Мухтара Ахундова, Каспийская Судоходная Компания

- Каспар приобретет четыре новых танкера до конца 2004 г.
- У нас нет проблем с какими-либо заторами по Кавказскому коридору.
- Новый порт в Сангачале не является частью порта Баку, чтобы не создавать монополию.
- У нас проблемы с обработкой документов в Актау, а также инфраструктурными сооружениями в Туркменистане. Следовательно, мы настоятельно рекомендуем включить в проект представителей портов с восточного побережья Каспийского моря (Актау, Окарем, Алая, Туркменбаши).

#### 9. Замечания со стороны гос-на Вахида Алиева, Бакинский международный морской торговый порт.

- Мы скоро усовершенствуем разгрузочные мощности на терминале Дубенди, а также реконструируем паромный терминал
- Касательно перегрузочного звена посередине транспортной сети у нас проблем нет.

#### 10. Замечания со стороны гос-на Роина Накашидзе, Батумский морской порт

- Я признаю, в данном докладе делается различие между Батумским нефтяным терминалом и Батумским морским портом, что является хорошим моментом. Всегда обвиняли только нас одних.
- Наша функция как морского порта – обеспечить безопасную работу судов, круглосуточно.
- В докладе правильно отражены улучшения, проведенные недавно Алегратрансом и Батумским морским портом. Порт сейчас может принимать танкеры полной грузоподъемностью до 100,000 тонн. С помощью Алегратранса были приобретены два новых буксирных судна.

#### 11. Замечания со стороны гос-на Гоча Арчая, Порт Поти.

- Порт Поти не имеет такую же пропускную способность, как порт Батуми. В настоящее время объемы перевалки нефтепродуктов составляют в целом 1 млн. тонн в год.
- Ожидается, что недавно осуществленная программа по мощностям перевалки нефти значительно увеличит пропускную способность.
- Администрация порта очень заинтересована в этом проекте TRACECA и хочет сотрудничать.

### **КРАТКИЕ ОТВЕТЫ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПРОЕКТА ПО КОММЕНТАРИЮ ПАРТНЕРОВ ПО ПРОЕКТУ**

#### 12. Со стороны рабочей группы проекта гос-н Сеймс подытожил:

- Мы допускаем, что вы в целом принимаете основные результаты Доклада о состоянии работ.
- Мы допускаем, что вы хотели бы также видеть страны Центральной Азии включенными в проект.
- Мы отмечаем, что вы были бы готовы видеть цены более конкурентоспособными с другими маршрутами. Тем не менее, мы полагаем, что в настоящее время клиентам нужна большая надежность и лучшее качество обслуживания, чем лучшие расценки. Обсуждение тарифов может быть вариантом после завершения усовершенствований.
- Мы отмечаем, что ГЖД в настоящее время строит вторую колею до Батуми. Мы считаем, что, возможно, легче и дешевле на первом этапе усовершенствовать сигнальную систему (например, модернизировать до полуавтоматической системы). Уже этого будет достаточно для обеспечения необходимой пропускной способности на следующие 5 лет.

- Мы отмечаем, что АГЖД создает компьютеризированный диспетчерский центр, способный обеспечить детальную информацию для ГЖД и всем клиентам. Мы очень одобряем этот шаг. Тем не менее, необходимо гарантировать, что предоставляемые АГЖД данные были действительно теми данными, которые требуются клиентам.

## ОТКРЫТАЯ ДИСКУССИЯ

### 13. Точка зрения гос-на Георгия Топчишвили, Азербайджан

- По коридору стороны достигли хорошего уровня координации. Соединения с CASPAR и Батумским терминалом работают бесперебойно. Везде увеличилась пропускная способность. Не будет проблем с обработкой объемов порядка 12-13 млн. тонн.
- Мы поддерживаем точку зрения Азербайджана, что одной из важных проблем является разнородность продуктов, из-за чего появляются трудности, особенно когда речь идет о маленьких партиях.
- Значительные объемы и партии сырой нефти и горючего из Туркменистана и Казахстана обрабатываются без каких-либо больших проблем. Проблемы возникают при маленьких партиях нефтепродуктов. Терминалу приходится не только обрабатывать, но и хранить эти маленькие партии, которые обычно нельзя смешивать, таким образом, снижая пропускную способность нашего терминала. Чтобы освободить так необходимые складские мощности, мы поэтому просим о вагонах как промежуточных местах хранения. В этой связи, мы считаем, что увеличение парка ЖДЦ является необходимостью.
- Фактически, самые большие проблемы имеют место, когда цены на нефть падают. Тогда трейдеры медлят с продажей продуктов, которые они закупили с НПЗ Азербайджана и Туркменистана. Именно при таких ситуациях возникает затор на всей транспортной системе. Когда цены растут, нам приходится работать как можно быстрее, чтобы помочь трейдерам в продаже их продуктов в нужный момент. Эти перевозки составляют наибольшую трудность для нас.
- Все присутствующие на встрече стороны заинтересованы в лучшей оборачиваемости ЖДЦ.
- Мы были бы готовы на равноправной основе участвовать в совместном соглашении для поиска и воплощения в жизнь некоторых мер по лучшей организации транспорта, перевалки, погрузки и разгрузки.

### 14. Точка зрения гос-на Георгия Лежава, Группа Шелковый путь.

- Есть много участников, которые пытаются помочь друг другу. Некоторые из них частные организации, другие государственные. В любом случае интересы частных и государственных компаний одни и те же: обработать больше грузов.
- Частный сектор подталкивает к более низким тарифам, но государственные компании не так легко соглашаются.
- За последнее время многое изменилось к лучшему.
- Группа Шелковый путь взяла в аренду большинство из ее 2300 ЖДЦ у железнодорожных компаний и платит 25,000 долларов США в день.
- Государственным железнодорожным компаниям нужно ускорить движение составов, чем это есть сейчас, чтобы улучшить время прогона туда и обратно.
- Все частные операторы считают, передача ЖДЦ в собственность частным организациям является хорошей мыслью. Аренда ЖДЦ по 18 долларов США в день увеличивает транспортные издержки. Тем не менее, чем больше ЖДЦ будет на рынке, тем ниже будут ставки аренды, таким образом, уменьшая транспортные издержки. Если все бы все имеющиеся в государственной собственности ЖДЦ были сданы в аренду частным операторам на долгосрочной основе, то расходы транспортной сети снизились бы. Мы бы приветствовали проведение круглого стола для обмена мнениями, как это сделать. С помощью Азербайджана и железных дорог мы можем затем оказывать давление на трейдеров, которые на данный момент используют ЖДЦ как складские емкости. Нужно забыть о заблуждении, что мы сами можем оказывать влияние на трейдеров.

### 15. Точка зрения гос-на Георгия Гогиашвили, Национального секретаря TRACECA в Грузии.

- Основная проблема связана мощностями перевалки нефти на Черном море. Средний объем перевалки в настоящее время составляет 25,000 тонн в день. Тем не менее, задачей для грузинской стороны должно быть перевалка максимальных пиковых объемов грузов. Таким образом, при пиковых нагрузках необходимы значительно большие перевалочные мощности. Будем надеяться, новый порталый кран несколько поможет в этом, особенно когда случается обрабатывать низковязкие продукты в зимнее время. Есть все звенья в цепи смогут обрабатывать объемы, которые идут от предыдущего звена в пиковые моменты, то тогда не будет случаев задержки ЖДЦ.
- В Поти есть новый терминал, который усилит конкуренцию и снимет напряжение с перегруженного Батуми.
- Более того, в настоящее время строится порт в Кулхеви. После введения его в строй он еще больше снимет напряжение на побережье Черного моря. (Дополнительная информация от гос-на Чхаидзе, МТК: работы были приостановлены, но ожидается, что продолжатся в августе 2003 г, первая очередь удет введена в строй в 2005 г. Уже инвестировано 55 млн. евро. Окончательная проектная мощность будет около 18 млн. тонн нефти и нефтепродуктов).

#### 16. Точка зрения гос-на Чхаидзе, МТК Грузии

- Что касается приватизации ЖДЦ, целью не является позволять клиентам иметь неоплачиваемое хранение. Но в данный момент у нас нет механизма для усовершенствования времени прогона туда и обратно ЖДЦ.
- Принадлежат ли ЖДЦ государству или находятся они в частном секторе, что изменится? Это будет стоить частному сектору то же самое. Сегодня находящиеся в собственности государства железнодорожные компании несут это бремя. Что произойдет, если ЖДЦ будут в другой собственности, будет ли это лучше? Почему?
- Нам нужно обсудить этот момент во время встречи в сентябре, но этот вопрос необходимо исключить из обсуждения сейчас. Необходимо дальнейшее рассмотрение и мы открыты для диалога по этому вопросу в июле/августе.

**► Комментарий гос-жи Мари Франс Лаграле, Рабочая группа проекта:** Мы не концентрируемся на вопросе: частная против государственной собственности на вагоны. Предпочтительнее, мы бы предложили передать находящиеся в собственности государства вагоны отдельной структуре. Тогда частные клиенты могут брать в аренду ЖДЦ, при этом они заинтересованы в сокращении времени прогона туда и обратно, так как им приходится платить за ЖДЦ на ежедневной основе. Вопрос структуры капитала является другой проблемой: он может быть на 100% государственным, на 100% частным или что-то промежуточное. Доля государственного капитала уравнивает баланс между желанием железных дорог контролировать использование активов и нуждой в частных деньгах для инвестирования в парк ЖДЦ.

#### 17. Точка зрения гос-на Гусейнова, МТ Азербайджана

- Технические мощности коридора меня особо не беспокоят. Они достаточные. Но меня беспокоит недостаточная координация по коридору. Приватизация ЖДЦ, скорее всего, не является решением проблемы. Я считаю, нам нужно больше сконцентрироваться на координации с другой стороной Каспийского моря и портами Черного моря. Мы не знаем заблаговременно, какой груз на какой терминал идет. Сначала необходимо решить эту проблему.
- Я не согласен, что мы не можем влиять на поведение трейдеров. АГЖД и ГЖД пришли к соглашению не налагать друг на друга штрафы, если ЖДЦ задерживаются менее 8 дней. Это может решить проблему непомерных расходов для железных дорог, но я уверен, будет лучше найти механизм для того, чтобы ЖДЦ были в движении.

#### 18. Точка зрения гос-на Суладзе, ГЖД

- Наш механизм координации с АГЖД работает, и работает хорошо. Тем не менее, мы согласны с МТ Азербайджана, что необходима лучшая координация между всеми сторонами. Если по маршруту есть задержки, то платит получатель груза. Мы пытаемся осуществлять это.

19 Точка зрения гос-на Бринсруда, Алегратранс

- Мы хотим отметить, что Батумский нефтяной терминал не является проблемой. Сейчас мы можем разгружать 800 ЖДЦ в день, что означает 16 млн. тонн в год. В настоящее время мы обрабатываем около 600 ЖДЦ в день.

20. Точка зрения гос-на Лежава, Группа Шелковый путь (ГШП)

- В большей части Центральной Азии ЖДЦ уже переведены на систему долгосрочной аренды. ГШП оперирует значительным числом взятых в аренду ЖДЦ, также от от Грузинских железных дорог. Азербайджану следует присоединиться к этой системе. Мы также регулярно обрабатываем грузы для Азнефтьяг, но мы не можем брать в аренду их ЖДЦ. Нам приходится использовать наши собственные ЖДЦ для транспортировки их грузов.

► **Комментарий гос-на Сеймса, Руководителя рабочей группы:** Нам хотелось бы подчеркнуть опять, что нашей целью не является убрать ЖДЦ из под влияния железных дорог, а скорее всего, установить механизм, который препятствовал бы трейдерам чрезмерно задерживать ЖДЦ для хранения их грузов. Если бы трейдерам пришлось платить ежедневную аренду за использование ЖДЦ, то по крайней мере железнодорожные компании получали бы прибыль вместо того, чтобы терять деньги.

21. Точка зрения доктора Зураба Сурманидзе, Судоходное и транспортно-экспедиционное агентство ТеРо, Батуми

- Плохие погодные условия отрицательно повлияли на результаты по перевалке в первом квартале этого года.
- Мы хотим привлечь большие танкеры в грузинские порты, но турецкие власти наложили ограничения на большие танкеры, проходящие через проливы Босфор и Дарданеллы.
- Трейдеры уже пытались устранить эти ограничения, но безуспешно. TRACECA следует тоже вмешаться, так как эти ограничения представляют собой потенциальную угрозу инициативам, выдвинутым здесь. В сентябре состоится встреча с турецкими властями. Мы считаем, TRACECA следует принять участие в ней.

22. Точка зрения гос-на Гусейнова, МТ Азербайджана

- У нас есть ощущение, что совместные заявления и доклад были больше подготовлены с участием экспедиторов и трейдеров, чем с железными дорогами.
- Какой будет тариф на аренду ЖДЦ? Если парк ЖДЦ будет модернизирован по экологическим основаниям, то возможно больше ЖДЦ будет в частных руках, и это подтолкнет АГЖД и ГЖД предлагать более качественный сервис.
- Можем ли мы повлиять на трейдеров, чтобы они продавали свои грузы на условиях франко Баку, а не франко черноморский порт? Это подтолкнет их хранить их груз в районе Баку и перевозить его быстро к Черному морю, как только груз продан.

22. Точка зрения гос-на Гогиашвили, Национального секретаря TRACECA в Грузии

- Согласно имеющейся у меня информации и цифр, находящиеся в частном владении ЖДЦ курсируют больше, чем государственные ЖДЦ, у них короче период прогона туда и обратно. Таким образом, есть некоторое содержание в доводах консультантов.

23. Точка зрения гос-на Гусейнова, МТ Азербайджана

- Туркменские, Казахские и Узбекские железные дороги сдали в аренду свои вагоны, так как они были очень заинтересованы в транспортировке их нефти. Повторяю опять, нам не нужно концентрироваться на вопросах приватизации, нужно решать проблему недостатка координации. Если координация будет лучше, перевозчики будут заинтересованы не в аренде ЖДЦ, а в покупке полного пакет услуг у железных дорог.

## 24. Точка зрения гос-на Суладзе, ГЖД

- В настоящее время официальная цена на аренду грузинских ЖДЦ составляет 8.71 долларов США в день. Мы вполне поддерживаем механизм аренды, так как мы много экономим на издержках по обслуживанию и ремонту взятых в аренду ЖДЦ, которые несут арендаторы.
- Тем не менее, одна только система аренды не решит проблемы. Поэтому мы предлагаем следующее:
  - гармонизировать отношения между частным и государственным сектором,
  - разработать новые правила операций и новые правовые рамки для операций по транспортировке нефти,
  - организовать координационный центр для мониторинга движения по маршруту.
  - конкуренты должны действовать больше в духе сотрудничества; смотреть друг на друга как партнеры.
  - в качестве первого этапа организовать координационный центр, а на втором этапе – пригласить для участия третьи стороны.
  - Координационный центр должен быть организован железными дорогами, транспортно-экспедиционными предприятиями, операторами терминалов, перевозчиками, портами, т.е. всеми вместе. Предположительные расходы на это в месяц 10,000 долларов США или около 1,000 долларов США на партнера в месяц. Сначала нужно организовать базу данных по времени погрузки / разгрузки, времени прогона ЖДЦ туда и обратно, и т.д.
  - Нужно изучить вопрос, будет ли эта информация открыта только для партнеров или также для третьих лиц, например, трейдеров.

► **Комментарий гос-на Кватчантиладзе:** Недостатка в информации нет, есть нехватка координации. Информацию нужно предоставлять нужным лицам в нужное время. А так, какова будет миссия и функция такого центра?

## 25. Точка зрения гос-на Акифа Мустафаева, Национального секретаря TRACECA в Азербайджане

- Стабильная координация решила бы текущие проблемы, это правильный выбор.
- У нас есть высококвалифицированные эксперты, чтобы сказать нам, как они видят этот координационный центр.

## 26. Точка зрения гос-на Гусейнова, МТ Азербайджана

- У нас есть четкое представление, как мы видим работу этого координационного центра:
  - В конце месяца у всех азербайджанских участников будет точная информация об их грузах на следующий месяц. Они предоставят в координационный центр информацию об объемах, видах продуктов, датах отгрузки и т.д.
  - Затем мы договариваемся с ГЖД и черноморскими терминалами о графике с целью синхронизации погрузки и отправки ЖДЦ с прибытием танкеров на черноморские терминалы.
  - Если мы получаем информацию о прибывающем в Батуми или Потти танкере, мы немедленно отправим соответствующий груз. Мы не позволим танкеру простаивать.
  - Все участники будут вовлечены в эту информационную сеть, от CASPAR до операторов терминалов в Грузии. Вэтом заключается идея.

## 27. Точка зрения гос-на Гогиашвили, Национального секретаря TRACECA в Грузии

- Мониторинг и аренда ЖДЦ, возможно, две стороны одной медали в смысле лучшей координации транспорта по коридору.

- Но проблема лежит глубже. Фактически, единственный решающий фактор, на который мы не можем влиять, это колебание цен на мировом рынке. Проблемы начинаются, когда цены на нефть на рынке падают. Танкеры останавливаются до того, как они достигнут Батуми, так как трейдеры лучше уплатят штраф за судно, чем будут продавать свой груз по слишком низкой цене. И дешевле хранить груз в ЖДЦ, чем в большом танкере. Проблемы начинают множиться по коридору, и вся транспортная система Кавказа затем блокируется в течение нескольких дней до самого Баку и далее это переходит на Каспийское море.
- Нам нужны «действия в чрезвычайных ситуациях», чтобы справляться с проблемами, когда суда не прибывают в Батуми или Поти.
- Было бы хорошо, если бы складские мощности в Поти и Батуми были ориентированы на пиковые нагрузки во избежание заторов по маршруту. В качестве альтернативы, мы могли бы использовать старые ЖДЦ в качестве емкостей для хранения в непредвиденных ситуациях, так как, по-видимому, расходы по хранению в ЖДЦ ниже, чем в дополнительных резервуарах.
- В любом случае, нам нужно сделать более гибкую модель, чтобы справляться в трудные времена, когда необходимо удерживать груз для трейдеров. Координационному подразделению придется также решать эти вопросы.

#### 28. Точка зрения гос-на Али Апайдина, Чэннел Энерджи Поти

- Мы производим перегрузку нефти в порту Поти с 2000 г. мы доказали, что кроме Батуми можно задействовать второй порт.
- При финансировании ЕБРР первая очередь нового терминала была открыта в октябре 2002 г.
- В настоящее время мы обрабатываем 100,000 тонн нефтепродуктов в месяц.
- К концу 2003 г. емкость резервуаров будет увеличена до 75,000 тонн.
- Наша мысль – специализация Поти на светлых продуктах, в то время как Батуми будет обрабатывать все сырые и черные продукты.
- Мы представим некоторые наши мысли в письменной форме для включения в следующий доклад.

### **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Гос-н Сеймс кратко подводит итоги по результатам первой дискуссии за круглым столом по совершенствованию транспортировки нефти железной дорогой по Транс - Кавказскому коридору TRACECA и благодарит собрание за активное участие во встрече. Результаты дискуссии будут включены в Совместное заявление. Он предполагает проведение второй встречи в конце сентября в Грузии. Целью этой встречи будет договориться о примерной концепции по совершенствованию, которая будет детализирована позже. Предварительный доклад будет разослан участникам и целевым группам по проекту за 14 дней до проведения встречи.

### **ОБСУЖДЕНИЕ СОВМЕСТНОГО ЗАЯВЛЕНИЯ**

Чтобы отразить то, что все стороны активно вовлечены в деятельность и организацию нефтетранспортной сети через Кавказ, консультанты подготовили предварительный вариант Совместного заявления, которое подведет итоги встречи за круглым столом и будет подписано всеми участниками. Проект, предоставленный участникам в начале собрания, обсуждается по каждому предложению. Все замечания принимаются во внимание. Окончательный вариант прилагается к этому протоколу.

Встреча за круглым столом завершается подписанием окончательного варианта Совместного заявления.

**ЗАВЕРШЕНИЕ ВСТРЕЧИ ЗА КРУГЛЫМ СТОЛОМ: 19.00**

## Заседание Круглого Стола в Баку, 8 Июля 2003: Список участников

1. **Игбал Гусейнов** (Заместитель начальника финансово-кредитного департамента, Министерство Транспорта Азербайджана)
2. **Ладо Чхаидзе** (Советник министра, Министерство Транспорта и связи Грузии)
3. **Асмат Абесадзе** (Заместитель начальника департамента международных отношений и Европейской интеграции, Министерсво Транспорта и связи Грузии)
4. **Тимур Мамедов** (Заместитель начальника службы движения, Азербайджанское Железнодорожное Управление)
5. **Зураб Суладзе** (Директор международных отношений, Грузинское Железнодорожное Управление)
6. **Мухтар Ахундов** (Заместитель начальника пароходства по внешне экономическим связям и маркетингу, Каспийское пароходство)
7. **Ильхам Мамедов** (Начальник службы внешне экономических связей и коммерческой работы, Каспийское пароходство)
8. **Вахид Алиев** (Заместитель Генерального Директора по маркетингу и экономическому развитию, Бакинский международный морской торговый порт)
9. **Рая Касимова** (Специалист планово-организационно-аналитического отдела, Бакинский международный морской торговый порт)
10. **Роин Накашидзе** (Директор по экономке и планированию, Морской порт Батуми)
11. **Гоча Арчая** (Начальник коммерческого отдела, Порт Потти)
12. **Георги Топчиашвили** (Менеджер по планированию, Azertrans)
13. **Рафаэль Гасанов** (Представитель Azpetrol)
14. **Фархад Гулиев** (Менеджер по планированию, Middle East Petrol)
15. **Георги Лежава** (Директор, Silk Road Group)
16. **Николоз Годердзишвили** (Менеджер Silk Road Group)
17. **Назим Мустафаев** (Представитель Baghlan Group)
18. **Ахмед Агаев** (Представитель Baghlan Group)
19. **Паул Брайнсруд** (Директор, Alegratrans)
20. **Мамука Несхишвили** (Представитель Alegratrans, Баку)
21. **Зураб Сурманидзе** (Управляющий директор, TeRo Agency)
22. **Али Апайдын** (Директор, Channel Energy Poti Ltd)
23. **Айдын Мамедов** (Заместитель директора отдела транспорта и связи, Кабинет Министров Республики Азербайджан)
24. **Звиад Квантчантирадзе** (Исполнительный секретарь постоянного секретариата МПК ТРАСЕКА)
25. **Акиф Мустафаев** (Национальный секретарь Азербайджана, МПК ТРАСЕКА)
26. **Георги Гогиашвили** (Национальный секретарь Грузии, МПК ТРАСЕКА)
27. **Назим Мамедов** (Координатор програм ТАСИС-ТРАСЕКА по морскому пароходству. Эксперт по морскому транспорту постоянного секретариата МПК Межправительственная Комиссия ТРАСЕКА)
28. **Парвиз Юсифов** (Представитель Tacis NCU)
29. **Хилми Темиз** (Вице-президент, Almara International)
30. **Сертан Арика** (Вице-президент, Almara International)
31. **Хавер Камбайзаде** (Заместитель ген. Менеджера, Chevron Azerbaijan Ltd.)
32. **Марсель Замес** (Руководитель проекта, UNICONSULT)
33. **Петер Литфин** (Эксперт по перевозке нефти, Transpetrol)
34. **Мари Франс Лаграулет** (Эксперт по менеджменту железных дорог, FIALEIX Associés)

## Заседание Круглого Стола в Баку, 8 Июля, 2003: Совместное Заявление

По завершении презентаций и обсуждений в ходе «Заседания круглого стола по усовершенствованию железнодорожных перевозок нефти по Транс-Кавказскому коридору ТРАСЕКА», представители соответствующих организаций заявляют:

1. Мы полностью поддерживаем цели инициативы ТРАСЕКА «Логистический центр железнодорожных транзитных перевозок нефти».
2. Мы достигли взаимопонимания по основным проблемам в Транс-Кавказском железнодорожном коридоре ТРАСЕКА, связанным с перевозками нефти и нефтепродуктов.
3. Мы полностью сознаём, что без повышения надёжности и конкурентоспособности Транс-Кавказского железнодорожного коридора ТРАСЕКА возникнет определённая угроза для потери значительного объёма грузов в пользу других конкурентных маршрутов.
4. Основные проблемы в коридоре будут разрешены совместно, не создавая при этом препятствия для конкуренции на любом из участков транспортной цепи и избегая мер, направленных на создание монополий.
5. При наличии соответствующей концепции, мы согласны делиться основной информацией в сфере перевозок нефти и нефтепродуктов.
6. Мы подтверждаем необходимость продлить анализ также на Центральную Азию.
7. Для разработки концепции по усовершенствованию железнодорожных перевозок нефти по Транс-Кавказскому коридору ТРАСЕКА, консультанты ЕС должны сфокусироваться на следующих вопросах:
  - Внедрение механизма оптимального планирования между участниками транспортной цепи.
  - Изучение возможностей создания независимой некоммерческой организации, занимающейся мониторингом операционных процессов по коридору, т.е. информационного центра, используемого всеми участниками рынка. Данная организация может заниматься стандартизацией коммуникационных и информационных процедур и форматов и разработкой «Чрезвычайных» процедур, на случай возникновения в коридоре возможных проблем.
  - Изучение возможности и определение целесообразности передачи государственных железнодорожных цистерн в лизинг участникам транспортной цепи.
  - Предложения по совместным маркетинговым мерам для повышения привлекательности Транс-Кавказского железнодорожного коридора для перевозок нефти, по сравнению с другими конкурентными маршрутами.

г. Баку, 8 июля 2003 г.

JAN-01-1900 04:53

P.03



Логистический центр  
железнодорожных транзитных перевозок нефти

ТРАСЕКА

Заседание круглого стола:  
Усовершенствование железнодорожных перевозок нефти  
по Транс-Кавказскому коридору ТРАСЕКА

**Подписывающие стороны совместного заявления**

Представитель Министерства Транспорта  
Республики Азербайджан

Представитель Министерства Транспорта  
и связи Республики Грузия

Представитель Азербайджанской Государственной  
Железной дороги

Представитель Грузинской Железной дороги

Представитель Каспийского Пароходства

Представитель Бакинского Международного  
Морского Торгового Порта

Представитель Морского Порта Батуми

Представитель Порта Потти

Представитель Azertrans, Баку

Представитель  
Middle East Petrol, Баку

Представитель  
Silk Road Group, Баку

Представитель  
Baghlan Group, Баку

Представитель  
Alegratrans, Москва

Представитель  
TeRo Shipping and Forwarding Agency, Батуми

Представитель  
Channel Energy, Потти





Логистический центр  
железнодорожных транзитных перевозок нефти

TRASECA

Заседание круглого стола:  
Усовершенствование железнодорожных перевозок нефти  
по Транс-Кавказскому коридору ТРАСЕКА

В присутствии:

Исполнительного Секретаря Постоянного Секретариата  
Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА

Национального Секретаря Азербайджана,  
Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА

Национального Секретаря Грузии,  
Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА



## **ПРИЛОЖЕНИЕ 6:**

### **Концептуальные идеи по совершенствованию железнодорожной транспортировки нефти по Транс-Кавказскому коридору TRACECA: Резюме по администрированию**

#### **1 Введение**

Целью данного отчета является послужить в качестве базы для дискуссии на второй Встрече за круглым столом в рамках финансируемого ЕС проекта TRACECA "Логистический центр железнодорожных транзитных перевозок нефти". Эта встреча будет проведена 20 и 21 октября 2003 г. в Тбилиси, принимающая сторона Министерство транспорта и коммуникаций Грузии.

Основываясь на результатах Отчета о ходе работ № 1 и обсуждениях, выводах и соглашениях, сделанных во время первой Встречи за круглым столом в июле 2003 г. в Баку (смотри Приложение 1), консультанты далее исследовали и разработали сферы и подходы к возможному совершенствованию железнодорожной транспортировки нефти по Транс-Кавказскому коридору TRACECA:

- Введение промежуточного этапа планирования
- Разделение транспортных услуг и услуг по сдаче в аренду железнодорожных цистерн
- Учреждение независимого центра мониторинга потоков нефтегрузов по железной дороге по коридору
- Маркетинг коридора

Были полноценно использованы результаты собеседований с представителями всех основных заинтересованных сторон (партнеров по проекту и целевых групп), проведенных сразу же после круглого стола в Баку. Все стороны, с которыми прошли собеседования, проявили большой интерес к целям проекта и выразили свое мнение, какие меры и элементы должны быть включены в предложения.

К сожалению, консультанты не смогли воспользоваться какими-либо письменными замечаниями к их Отчету о ходе выполнения работ № 1, о которых говорили во время Встречи за круглым столом в Баку партнеры по проекту и некоторые представители целевых групп.

#### **2 Внедрение промежуточного периода планирования**

Согласно исследованиям консультантов, в настоящее время существует только два периода межорганизационного планирования перевозок по Транс-Кавказскому железнодорожному маршруту: месячное и двухдневное планирование. Оба периода планирования абсолютно необходимы и оправданы. Месячное дает указание о требуемых ресурсах (тяговые мощности, количество ЖДЦ) на предстоящий период, а двухдневное конкретно определяет порядок, в котором составы должны прибывать на станции назначения с целью синхронизации погрузочно-разгрузочных мощностей. Тем не менее, как видится, отсутствует звено между очень общим и приближенным месячным планированием и очень детальным краткосрочным планированием. Таким образом, в дополнение к мерам по совершенствованию и стандартизации существующих процедур планирования предлагается ввести период десятидневного планирования для всех сторон, задействованных в транспортной сети. Реализация такого промежуточного этапа планирования должно сопровождаться принятием Погрузочно-разгрузочного подтверждающего документа

## **2.1 Погрузочно-разгрузочный подтверждающий документ**

Погрузочно-разгрузочный подтверждающий документ (смотри последнюю страницу этого Приложения), выдаваемый получающими груз терминалами в Грузии не должен рассматриваться как юридически обязывающий документ, а больше как в смысле ваучера о том, что разгрузка будет совершена. Прежде всего, целью является облегчить планирование для всех сторон, сделать процесс планирования более прозрачным и гарантировать, что только предварительно заявленные, принимаемые грузинскими портовыми терминалами грузы, будут отправлены из Баку. Таким образом, можно будет избежать заторы, вызываемые "незарегистрированными" блуждающими грузами.

Погрузочно-разгрузочный подтверждающий документ не должен использоваться для того, чтобы требовать плату за простой или штрафы, а должен быть поддержкой в обсуждении, как оптимизировать процесс планирования в пользу всех сторон. Только в случаях, когда имеют место продолжительные сбои в работе, и когда очевидно, что дискуссии не ведут к уравниванию интересов, должен быть независимый неправительственный центр (смотри Главу 4) для мониторинга процесса планирования и производственной деятельности, и который будет наделен полномочиями налагать штрафы на компании в соответствии с согласованной процедурой (включая посредничество).

## **2.2 Десятидневный период планирования**

В то время как месячное планирование обеспечивает только общую схему для выделения ресурсов для транспортировки и перевалки нефти, процесс планирования необходимо далее конкретизировать на более короткие "операционные" периоды. Очень приближенная предварительная информация на "долгий срок" в начале месяца должна быть уточнена и более конкретизирована на "средний срок", например, на десятидневный период.

Операторы транспортной сети и терминалы предоставляют железным дорогам десятидневный график-расписание планируемого транспортного потока в течение соответствующего периода, предпочтительно предварительно согласованного с операторами терминалов Грузии. Информация должна включать:

- Тип груза
- Количество
- Место отправки (для железнодорожного транспорта)
- Место назначения (для железнодорожного транспорта)
- Ожидаемый день и время прибытия (ОВП) на конечную ж-д станцию назначения

**Таблица 1: Образец ведомости по обмену информацией: десятидневное планирование**

<b>Компания:</b>	XYZ			
<b>Период</b>	10.10. - 19.10			
<b>Тип груза</b>	<b>Кол-во (т.)</b>	<b>Отправка из</b>	<b>Место назначения</b>	<b>ОВП</b>
Кумкольская сырая	20000	Чимкент	Батуми	13.-17.
Бузачи сырая	15000	Чимкент	Батуми	10.-15.
Туркменское диз.т	10000	Туркменбаши	Батуми	15.-19.
Туркменское диз.т	5000	Чимкент	Поти	10.-12.
Чимкентское диз.т	5000	Чимкент	Поти	11.-12.
...	...	...	...	...
<b>Итого</b>	<b>90000</b>			

Операторы грузинских терминалов также должны предоставлять уточненный список прибытия танкеров по графику в течение периода планирования.

Производственные отделы обеих железных дорог должны совместно сравнивать свою информацию и в ходе консультаций устанавливать гибкий график своих транспортных операций (содержащий, например, информацию о количестве пересекающих границу за день составов / ЖДЦ, как груженых, так и порожних).

Десятидневный график это база для дальнейших консультаций между АЖД и ГЖД. Исходя из результатов этих ежедневных консультаций, десятидневный график будет постоянно корректироваться (смотри ниже). Операторы транспортной сети и терминалов должны немедленно информировать обе железнодорожные компании о краткосрочных изменениях за пределами дневного периода, которые затем отражаются в десятидневном графике.

При десятидневном планировании должна также использоваться информация, содержащаяся в погрузочно-разгрузочных подтверждающих документах, выписываемых операторами нефтяных терминалов Грузии. Железным дорогам необходимо обобщать полученные данные, проверять это на достоверность и в конечном итоге сопоставлять эти данные с движением составов. Если в данных появляются существенные отклонения, например, из района Баку отправлено значительно больше груза, чем запланировано для обработки нефтяными терминалами Грузии, то железные дороги должны срочно провести консультации со своими клиентами для защиты собственных интересов.

С отдельными операторами транспортной сети осуществляется обратная связь путем предоставления им предварительного дневного графика-расписания (по возможности, с ожидаемым временем отправления и прибытия) его транспортов в течение планируемого периода.

**Рисунок 1: Схема десятидневного планирования**



**Рисунок 2: Возобновляемое планирование по десятидневному периоду**



### 3 Варианты по совершенствованию управления ЖДЦ: отделение тяговых мощностей от услуг по аренде ЖДЦ

Все нефтяные грузы перевозятся как в частных ЖДЦ (принадлежащим операторам или по соглашению долгосрочной аренды), так и в ЖДЦ, принадлежащих железнодорожным компаниям. Анализ рынка перевозок нефти показывает, что рынок требует два различных типа транспортных услуг от железных дорог

1. Для больших регулярных потоков операторы транспортной сети в основном используют свой собственный подвижной парк, а у железных дорог покупают только тяговые мощности.
2. Для продуктов меньшими партиями операторы транспортной сети покупают тяговые мощности, средства транспортировки, а также хранение на колесах.

Очевидно, эти две разные услуги не должны быть на рынке по одной и той же цене и не должны быть основанием для одинаковых организационных и операционных принципов и процедур. Сегодня клиенты уже получают скидки от стоимости перевозки, когда они используют свои собственные ЖДЦ. Тем не менее, что касается принадлежащих железным дорогам ЖДЦ, железные дороги должны проводить строгое разграничение между нетранспортной деятельностью и услугами по транспортировке, ведя соответствующий учет. Например, хранение небольших объемов грузов является услугой, которая должна быть отдельно отражена на рынке услуг железных дорог.

Чтобы предотвращать ситуации ненадлежащего использования клиентами ЖДЦ как дополнительных хранилищ, а также минимизировать риск заторов и задержек, будет целесообразным рассмотреть установление режима управления ЖДЦ, как это применяется практически во всех западноевропейских странах.

Опыт Западной Европы, где предоставление ЖДЦ, включая их очистку, обслуживание и ремонт, осуществляется исключительно частными компаниями, показывает, что сдача в аренду ЖДЦ может функционировать как прибыльный центр, полностью отделенный от бизнеса по транспортировке. На этой стадии для Азербайджана и Грузии было бы совершенно достаточно создать внутри структур своих железных дорог административно и финансово автономную организацию, которая отвечала бы исключительно за сдачу в аренду ЖДЦ.

ЖДЦ можно сдавать в аренду клиентам на определенный срок по дневной арендной ставке, покрывающей все расходы, включая чистку, обслуживание, ремонт, амортизацию, капитальные издержки и т.д. В целом, ежедневная плата увеличит прозрачность калькулирования издержек и должна стимулировать большинство клиентов позаботиться о возможно более быстром обращении ЖДЦ.

Выгода железнодорожной компании при такой системе заключается в следующем:

- Сдавая свои ЖДЦ на срок, железнодорожная компания, как собственник ЖДЦ, получает доходы вне зависимости от того, используются ли ЖДЦ для транспортировки или нет. Сданные в аренду ЖДЦ приносят доход даже в том случае, когда они не используются, так как они простаивают за счет арендатора.
- Так как у пользователя есть коммерческий интерес в возможно быстром обращении ЖДЦ с целью минимизировать свои расходы на аренду, транспортная пропускная способность всей системы в целом возрастает. С имеющимся количеством ЖДЦ можно перевести больше груза. С увеличением общего объема обращения ЖДЦ за тот же период также увеличиваются доходы от транспортировки.

Дальнейшие преимущества создания принадлежащей железной дороге компании по сдаче в аренду ЖДЦ следующие:

- Полная коммерческая ориентация деятельности
- Создание особого "ноу-хау" по аренде ЖДЦ через специализацию
- Доходы от бизнеса по сдаче в аренду могут направляться как в материнскую компанию (железным дорогам), так и реинвестироваться в подвижной состав, увеличивая, таким образом, доходную базу компании
- Облегченный доступ к рынкам капитала для приобретения ЖДЦ. Даже могут быть подключены частные рынки капитала путем создания совместных предприятий или продажи (неконтрольный пакет) акций компании-арендодателя.

- Возможность интернационализации деятельности путем поглощения или покупки приграничных действующих компаний-арендодателей.

На первом этапе такая структура могла бы быть создана как подраздел технического подразделения железной дороги, собрав на себя всю деятельность, касающуюся ЖДЦ. Это может включать в себя обслуживание и ремонт<sup>1</sup>, материальное обеспечение, технические услуги, нормативы и инструкции, но также координацию клиентской базы.

На втором этапе этот подраздел можно довести до уровня полного отдела, руководимого заместителем директора железной дороги с полной ответственностью за выполнение бюджета. При отделе должен быть сектор контроля, следящий за расходами и выполняющий функции контроля качества.

На третьем этапе этот отдел можно превратить в приносящий доход центр, ведущий свою деятельность на чисто коммерческой основе. У отдела будет полная картина о доходах и затратах. Начальник отдела будет подотчетен директору железной дороги за соответствие целям и задачам получения прибыли и доходов.

Более поздним вариантом могла бы быть переработка услуг по сдаче в аренду ЖДЦ в 100-процентную компанию, принадлежащую железной дороге (как делается на практике в Западной Европе). От имени железной дороги эта компания будет сдавать в аренду ЖДЦ, которые будут считаться принадлежащими железной дороге, но оперироваться как частный подвижной состав.

## **4 Создание учреждения по мониторингу коридора**

### **4.1 Центр мониторинга**

#### Цели

Общей целью центра, который необходимо создать, является обеспечение совместной базы для организации транспортировки нефти по железной дороге через Кавказский хребет наиболее эффективным способом. Данный центр будет разработан как независимое подразделение, отслеживающее операции по перевозкам и (может быть также координирующее) планирующее перевозки.

#### Участники

Центр мониторинга будет создан и будет поддерживаться на добровольной основе партнерами, вовлеченными в функционирование и организацию транспортировки нефти по Транскавказскому маршруту, но будет действовать независимо от интересов одной отдельно взятой компании.

В зависимости от приоритетов и предпочтений компаний-участниц центр мониторинга будет иметь следующие задачи:

- Контроль за текущей деятельностью по перевозкам.
- Контролирование процесса планирования перевозок. Копии всех материалов по планированию необходимо направлять в центр.

<sup>1</sup> Это не означает, что этот отдел должен владеть и контролировать мощности по обслуживанию и ремонту. Отдел отвечает за мониторинг циклов ремонта и обслуживания и может "покупать" соответствующие услуги у других отделов железной дороги.

- Определение вероятности возможного возникновения проблем на ранней стадии и, соответственно, снижать простои коридора, которые могут произойти из-за ошибок в планировании.
- Активная разработка и применение «чрезвычайных мер». В случае, если проблемы предсказуемы или они накапливаются, центр должен предложить адекватные меры: «Может быть проблема из-за... С тем, чтобы предотвратить данную проблему/снизить уровень ее влияния, центр предлагает следующие меры...». Предложения необходимо сообщить всем участникам системы. Меры будут предприниматься либо участниками, либо исполнительным подразделением центра в тесном сотрудничестве с Наблюдательным Советом.
- Разработка стандартов для обмена электронными данными между участниками системы.
- Инициировать постоянное усовершенствование процесса.
- Служить в качестве посредника между заинтересованными сторонами и компаниями.

#### Финансирование

Центр будет создан как некоммерческая организация, финансируемая путем внесения членских взносов компаниями-участницами.

#### Организация

Ответственным за ежедневное управление задачами и делами центра будет возложено на Исполнительный Совет. Для начала Исполнительный Совет будет состоять из исполнительного директора и из семи-восьми специалистов (см. Рис. 4). От успешной деятельности центра будет зависеть его расширение и увеличение количества персонала.

Окончательное решение относительно всех вопросов об ответственности и уровне исполнительной власти центра мониторинга принимает 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.

Рисунок 3: Организграмма предлагаемого Центра мониторинга коридора



#### Местонахождение

Центр мониторинга первоначально будет расположен в Баку, поскольку здесь большая часть операторов имеет здесь свои главные офисы. Офис представительства необходимо создать в Тбилиси, а также, возможно, в Батуми и Потти.

#### Затраты

Оценивается, что общие затраты центра мониторинга в месяц составят максимум 13000 долларов США. Установленные средние объемы переработки и транспортировки по коридору составляют почти 800000 тонн, что составит дополнительные затраты в размере менее чем 1,7 центов США на тонну за услуги центра.

## 5 Концептуальные идеи для концепции маркетинга коридора

### Цели

Предлагается создать учреждение или организацию, ответственную за маркетинг для транспортной системы между восточным берегом Каспийского моря и побережьем Черного моря Грузии. Целью будет профессиональное развитие и активное продвижение аргументов по предпочтительному использованию Транскавказского коридора, чем конкурирующих маршрутов через Махачкалу и Иран.

### Участники

Маркетинговое Агентство должно быть основано на добровольных началах теми партнерами, которые вовлечены в работу и организацию транспортировки нефти по Транскавказскому маршруту, например, в виде клуба или иной формы некоммерческой организации, но действующей независимо от интересов любой отдельно взятой компании.

### Задачи

Рамки и интенсивность услуг в основном зависят от доступного бюджета и степени участия существующих операторов. Предусмотрены следующие задачи:

- Организация совместного представления коридора на выставках и ярмарках, имеющих отношение к нефтяному бизнесу в Центральной Азии и в регионе Каспийского моря.
- Подготовка маркетинговых материалов, таких, как брошюры и презентации, продвигающих возможности Транскаспийского коридора.
- Объединение интересов компаний-участниц и воздействовать на улучшение экономического, политического и институционального окружения, внутри которого работают пользователи коридора.
- Обзор и анализ конкурирующих маршрутов (касательно цены, объемов, продукции) и обеспечение данной информацией партнеров для их собственных маркетинговых целей.
- Определение новых тенденций (в обработке и транспортировке) и возможных путей развития (например, в определении будущих объемов для обработки специфических продуктов), и обеспечить данной информацией партнеров для их собственного стратегического планирования.
- Исследование степени удовлетворенности заказчика предоставленными услугами на протяжении коридора и обеспечение данной информацией партнеров в качестве вклада в их собственную систему оценки качества.
- Организация демонстрации возможностей дороги, конференций, семинаров, во время которых участвующие стороны смогут проинформировать о своих услугах на протяжении коридора.
- Создание и поддержка веб-страницы, которая будет информировать о преимуществах коридора и содержать ссылки на партнеров.

### Финансирование

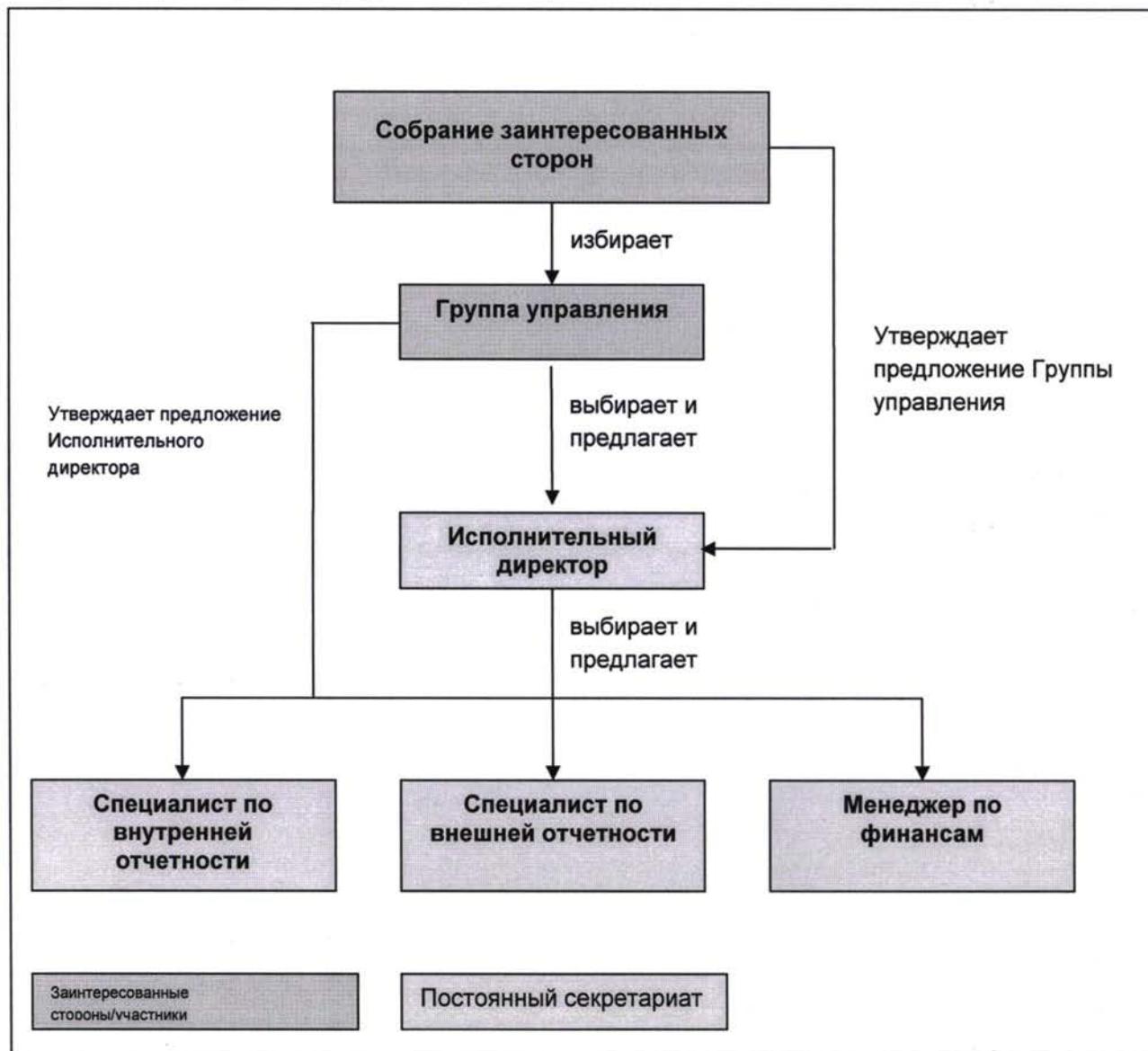
Финансирование Маркетингового Агентства и его деятельности будет осуществляться путем ежемесячных или ежегодных взносов компаний-участниц, размер которых будет определяться некоторыми определенными показателями, такими, как количество сотрудников или годовой товарооборот.

### Организация

Ответственным за повседневное управление задачами и делами Агентства будет постоянный секретариат. Для начала секретариат будет состоять из исполнительного директора, двух специалистов, менеджера по финансам и секретаря. Позже расширение сферы услуг и увеличение персонала будет зависеть от успешной деятельности Центра.

Окончательное решение о составе организации относительно всех вопросов по долгосрочным стратегиям Маркетингового Агентства принимает ежегодное собрание заинтересованных сторон. Собрание заинтересованных сторон определяет, была ли деятельность Центра плодотворной или нет. В период между собраниями заинтересованных сторон группа управления (3-4 члена), избираемая дважды в год из числа заинтересованных сторон, будет представлять пожелания заинтересованных сторон. Группа управления наблюдает и отслеживает деятельность постоянного секретариата и регулярно, три или четыре раза в год, встречается с исполнительным директором с тем, чтобы обсудить уже осуществленные мероприятия, а также те, которые еще необходимо осуществить, а также обсудить главную маркетинговую стратегию Агентства.

**Рисунок 4: Организграмма предлагаемого Маркетингового Агентства**



#### Месторасположение

Офис постоянного секретариата может быть расположен в Баку с представительствами в Тбилиси, Батуми или Потти

## 6 Будущие намерения и шаги

Все четыре указанные выше концептуальные идеи могут быть применены в качестве автономных решений при ожидаемом положительном влиянии на эффективность работы коридора. Тем не менее, наряду с тем, что подход к реорганизации размещения ЖДЦ имеет отношение к изменениям только во внутренней организации железных дорог, предложения по планированию, мониторингу и маркетингу могут быть рассмотрены как в высочайшей степени взаимосвязанные и требуют участия всех наиболее крупных участников, вовлеченных в организацию и работу транспортной системы. Следовательно, объединение двух или более мер в одно всеобъемлющее решение является не только реальным, но, кажется, также и желаемым. Мониторинговый центр может также теоретически принять на себя активную роль в планировании транспортировки нефти по коридору или осуществлять маркетинговую деятельность для коридора.

В течение Встречи за круглым столом в октябре в Тбилиси, участники обсудят приведенные выше концептуальные идеи касательно их пригодности для улучшения функционирования коридора. Ожидается, что участники ясно изложат свои соображения, предложат и обсудят возможные дополнения к концептуальным идеям, что ведет к совершенствованию концепции и ее общему одобрению среди транспортных операторов на Транскавказском маршруте. Для указанных элементов концепции, которые встретят всеобщее понимание участников, необходимо определить, обсудить и принять первые проекты для выполнения.

## Примерный образец Погрузочно-разгрузочного подтверждающего документа

[Фирменный бланк выдающего документ оператора терминала]

[Получатель  
Компания XYZ]

[Дата]

### - Подтверждение о погрузочно-разгрузочной операции-

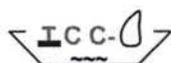
Настоящим мы подтверждаем, что для вышеупомянутой компании мы на нашем терминале произведем разгрузку из железнодорожной цистерны и будем хранить в наших резервуарах следующее количество

\_\_\_\_\_ тонн \_\_\_\_\_  
[указать количество тонн] [указать точно наименование и происхождение продукта]

в течение периода \_\_\_\_\_  
[датировать начало и окончание периода макс. 10 дней]

\_\_\_\_\_  
[фамилия и подпись представителя компании]

\_\_\_\_\_  
[печать компании]



Оператор ТСС-О

## ПРИЛОЖЕНИЕ 7:

### Специальный Отчет по Администрации Порты Супса: Резюме по администрированию

#### 1 Введение

Модуль Б настоящего проекта был специально запрошен Правительством Грузии с тем, чтобы укрепить способности Администрации Порты Супса по созданию организаций и по планированию мощностей порта. Более того, было затребовано оказание содействия порту в развитии и внедрению системы безопасности, а также процедур обработки грузов и судов.

Тем не менее, к тому времени, когда проект был разработан и представлен на одобрение, фактор имеющегося разногласия между Администрацией Порты Супса (далее - АПС) и единственным оператором терминала (далее - ГНК) в порту Супса еще не был очевиден. Так как эти разногласия значительным образом влияют на способность АПС увеличить доходную часть, необходимую не только для обеспечения ежедневной работы, но также и для будущих инвестиций. Правительство Грузии потребовало включить в модуль Б пункт об исследовании основных источников финансирования АП. Европейская Комиссия удовлетворила эту просьбу и потребовала, чтобы консультанты провели независимое расследование, может ли АПС иметь право или нет взимать портовые сборы с заходящих в порт Супса судов, в частности

- Детально разработать, основываясь не международной практике, порядок взимания портовых и судовых сборов и соответствующие основные положения.
- Определить, имеются ли в наличии похожие ситуации (СТШ без дополнительных портовых сооружений) в других районах мира.
- Определить, как далеко в прочих районах мира суда и судовладельцы, заходящие в СТШ, облагаются судовыми и портовыми сборами.
- Детально разработать, насколько далеко международная практика и специфические примеры могут быть перенесены на случай с портом Супса.
- Детально разработать, насколько далеко финансовый подход АПС соответствует существующим правилам в портах Грузии.
- Сделать обзор Правительственного соглашения с принимающей стороной (ПСПС) и Соглашения о строительстве и эксплуатации нефтепровода (ССЭН), касательно взимания судовых сборов.

Следующее исследование было подразделено на две части. После краткого описания текущей ситуации в порту Супса и в АПС консультанты в первую очередь провели анализ ситуации с простой «технической» точки зрения. Здесь имеется в виду, что «техническая» точка зрения ссылается на аспекты, имеющие отношение к международной практике в портовом секторе и секторе судоходства. Вторая часть сфокусирована на оценке двух основных юридических документов, на которых основана работа терминала в порту Супса.

Приведенный ниже анализ основан на интервью с представителем АПС и Администрацией по управлению терминалом ГНК, а также на результатах посещения порта Супса. Более того, информация была собрана из имеющихся в наличии источников. Хотя и последний, но не менее важный момент состоит в том, что консультанты привлекли информацию от ПСПС и ССЭН (вероятно,

последние официальные версии) и получили юридические заключения, которые были разработаны юристами от имени АПС и ГНК.

## 2 Ситуация в порту Супса

Грузинский порт Супса представляет собой конечную точку трубопровода Баку-Супса, по которому сегодня от нефтяного месторождения АЧГ (Азери, Чираг и Гюнешли) ежегодно может быть передано около 8 млн. тонн сырой нефти (на 2003 год запроектирована пропускная способность в размере 6,5 млн. тонн). Все операции с судами и грузом организованы и контролируются Морской базой, которая расположена на берегу к востоку от СТШ. Лоцманское обеспечение и погрузочные операции осуществляются Грузинской нефтепроводной компанией (ГНК). Кроме того, ГНК обеспечивает также противопожарные мероприятия и меры по предотвращению разливов нефти, в случае необходимости. Обеспечение буксирами при швартовках обеспечивается международным морским оператором Smit Ltd. (Смит Лтд.) от имени ГНК. Фактически ГНК выполняет наибольшую часть задач в качестве портовых властей. Все операторы танкеров, заходящих на СТШ, платят ГНК за предоставление ее (и Смит Лтд.) услуг.

Работы на трубопроводе Баку-Супса и все соответствующие мощности и сооружение (резервуарный парк, морская база и СТШ) юридически основаны на так называемом Соглашении о строительстве и эксплуатации трубопровода (ССЭН) и на Правительственном соглашении с принимающей стороной (ПСПС), заключенным в 1996 году между Правительством Грузии, которое было представлено Грузинской международной нефтяной корпорацией (ГМНК) и АМОК. Указанные соглашения имеют статус Закона Грузии.

Администрация порта Супса (АПС) была создана Министерством Государственного имущества на основании Указа Президента от 1999г., как общество с ограниченной ответственностью. Деятельность АПС зависит от развития финансовых источников, поскольку никакой помощи от государственного бюджета не предусмотрено.

До сегодняшнего дня задачи, ответственность и стратегические планы АПС не были точно определены. Более того, до сих пор портовая администрация не была способна генерировать какой-либо доход. Поэтому АПС практически не может выполнить хоть какие-либо задачи на своей суверенной территории в связи с отсутствием собственных мощностей для оказания услуг (буксиры, лоцманы, маневровые буксиры и так далее). В результате возможность признания Администрации порта Супса клиентами СТШ кажется низкой и портовые сборы, которые неоднократно в течение длительного времени запрашивались АПС, операторами судов не выплачиваются.

От имени операторов судов ГНК, ссылаясь на материнский консорциум (т.е. БП), до сих пор отвергает все притязания АПС, приводя довод, что порт Супса не является полноценным портом, настаивая на создании отдельной портовой администрации с соответствующими задачами, зонами ответственности и тарифными правами. ГНК даже задает вопрос, вправе ли Правительство Грузии поручить портовой администрации собирать судовые сборы, соответственно значительно и незаконно повышая «тарифы» АМОК для транспортировки нефти через территорию Грузии.

Грузинская сторона аргументирует, что порт Супса был создан в соответствии с Указом Президента и посредством существования погрузочных мощностей, неважно, на берегу или вне него, Супса фактически служит в качестве порта. Более того, заявлена претензия, что Правительственное соглашение с принимающей стороной предусматривает только сборы по окончании процедуры погрузки, соответственно, что касается груза. С тех пор ни ПСПС ни ССЭН не сделали никакого ясного подтверждения относительно вопроса о портовых сборах, Администрация порта Супса делает

вывод, что суда, заходящие в порт Супса, не включены в данное соглашение и, как и прочая морская страна, должна получать обычные сборы относительно использования морских/портовых районов страны.

Решение данного спора считается одной из главных предпосылок для дальнейшей разработки планирования в порту Супса, так как это имеет непосредственное влияние на варианты финансирования развития и строительства порта. Планы и идеи, которые в настоящее время циркулируют в портовом секторе Грузии, предусматривают строительство СНГ (сжиженный нефтяной газ) или СНГ-терминала, а также железнодорожной ветки к порту для перевалки нефти. Более того, предусматривается развитие мощной инфраструктуры с пирсами, причальными стенками и молами.

### 3 Институциональный анализ

Исследование консультантов показывает, что варианты для АПС по взиманию сборов с судов, заходящих в порт Супса, ограничены. При наличии очень маленького (лучше сказать несуществующего) бюджета и сегодняшней позиции «порт Супса» не сможет предоставить необходимые услуги без финансовой, административной и практической поддержки.

Сегодня, весь комплекс, состоящий из нефтяных резервуаров, находящихся на берегу, насосной станции, трубопровода к СТШ, самого СТШ, администрации, противопожарного оборудования и оборудования против разлива нефти, а также мобильных средств, таких, как буксир и маневровый буксир, лоцманской службы, сотрудников, ответственных за насосную станцию, радио- и радарных установок и агентской службы, обслуживается ГНК, его собственным персоналом.

Если данная ситуация останется неизменной, единственный возможный вариант для Грузии взимать какие-либо сборы или пошлины это обычные сервисные сборы (тариф за использование правительственной и портовой инфраструктуры), которые обычно основаны на валовом тоннаже и за тот период, в который танкер находится в пределах порта или государственной границы.

Прямое сравнение с местами, где есть такие же условия, которые преобладают в порту Супса, сделать достаточно трудно, поскольку нет информации по лежащим в основе юридическим соглашениям. Однако, было дано ясно понять, что ни один из крупных участников, которые в настоящее время пользуются такими мощностями, как Супса, не платят никаких портовых сборов (просто потому, что там нет порта) или не имеет других проблем касательно уплаты сборов за эксплуатацию АПС, по крайней мере, официально. Кажется, нет прецедента тому, что мощности СТШ позже станут центром для развития порта. Следовательно, ситуация в порту Супса может рассматриваться как уникальная.

Даже если в порту Супса нет видимых портовых сооружений, нет доступных услуг, а они предоставляются оператором терминала, те судовладельцы, которые заходят в порт Супса, не принимают во внимание, что предоставляются следующие государственные услуги

- поиск и спасение
- мониторинг окружающей среды
- медицинское обслуживание
- метеорологическая служба
- навигационная поддержка
- национальная морская администрация
- безопасность и надежность работ в акватории Грузии (береговая охрана)

Поэтому, в принципе, есть хорошая причина для того чтобы потребовать от судовладельцев выплаты некоторых сборов за приведенные выше услуги. Тем не менее, является спорным вопрос о том, будут ли собираться эти сборы отдельной портовой администрацией для порта Супса или существующими портовыми администрациями в Поти или Батуми, поскольку указанные выше сборы должны выплачиваться за предоставляемые государством услуги, которые обеспечиваются иными службами, а не администрацией порта. Судовладельцы могут привести доводы, что создание новой администрации порта (для 60 судов в год в настоящее время) станет причиной дополнительных затрат в форме затрат на управленческий персонал, ведение бухгалтерского учета и т.д. без получения выгоды для их бизнеса.

Аргумент о том, что АПС нуждается во взимании портовых сборов с тепершних пользователей СТШ, поскольку они намереваются в будущем финансировать развитие порта за счет этих сборов, кажется неубедительным в свете международной практики, когда обычно инвестиции в портовые инфраструктуры рефинансируются нежелезнодорожными доходами порта. Часто портовая инфраструктура финансируется государством. Тем не менее, иногда рекомендуется и является хорошей практикой включать небольшой «компонент увеличения» в портовые сборы с тем, чтобы генерировать фонды для будущего развития новых мощностей либо для их модернизации. Таким образом, может быть оправдание для получения небольших портовых сборов, если АПС сможет увеличить фонды за счет частных источников или из государственного бюджета для первоначальных строительных работ или приобретения обычного портового оборудования.

Политическая поддержка АПС может быть более ясно высказана в Грузии. Правительство и ГНК избежали прямой конфронтации между собой. Кажется, что до настоящего времени контакты были ограничены в основном из-за обмена документами и юридическими заключениями.

В итоге, оценка приведенных выше аргументов отмечает, что немедленное обложение сборами танкеров, которые в настоящее время заходят в порт Супса, в бюджет АПС может быть очень ограниченным, этого может быть достаточно только для выполнения элементарных операций. С тем, чтобы вырасти, АПС должна расширить свою маркетинговую деятельность и способности для расширения бизнеса для того, чтобы найти частных инвесторов, которых сможет убедить всесторонняя концепция. Длинно ожидаемые позитивные результаты, которые есть у порта в региональной и государственной экономике, АПС сможет получить затем (но ограниченную во времени) поддержку из государственного бюджета для развития и маркетинга всесторонней концепции порта Супса.

#### **4 Оценка освобождения от «Налогов» по Правительственному соглашению с принимающей стороной (ПСПС) и Соглашению о строительстве и эксплуатации нефтепровода (ССЭН).**

ПСПС и ССЭН рассматривались в контексте настоящей дискуссии об ответственности нефтяных компаний и их перевозчиков и подрядчиков по оплате сборов в свете различных вариантов, которые предлагает Администрация порта Супса, и в отношении которых нефтяные компании требуют своего освобождения от них.

В данном отчете не рассматривается вопрос о предоставлении специальных услуг или подпадают ли специальные услуги под категорию расходов, обусловленных законодательством или контрактом. Такого рода рассмотрение будет считаться преждевременным, пока не установлен порядок взимания портовых сборов. Следовательно, данный документ рассматривает дальнейшие права и обязанности Сторон относительно ПСПС и ССЭН, большинство из которых указаны для превосходства над правами, которыми местные интересы Грузии могут во всем остальном удовлетвориться в

соответствии с законодательством Грузии, в качестве вклада в обсуждения, которые уже имели место между различными интересами. Данный доклад не является юридическим заключением, поскольку консультанты в соответствии с контрактом не брали на себя обязательство предоставить юридическое экспертное заключение. Данный доклад является квалифицированной объективной оценкой условий ПСПС и ССЭН в контексте позиций, принятых интересами Грузии и нефтяных компаний. Специальный акцент был сделан на вопрос, кто и на каких условиях освобождается от «Налогов», как это определено в ПСПС и ССЭН. Более того, проанализированы возможные конфликты между ПСПС и ССЭН и местным и прочим законодательством, а также неясные моменты в Соглашениях.

Может показаться, что Освобожденные стороны и владельцы нефтепродуктов могут получить выгоду от «Налогов» в соответствии со Статьей 5.1 ПСПС в отношении широкого ряда обстоятельств, включая операторов трубопровода, безотносительно от позиции в соответствии со Статьей 9.

В соответствии с редакцией соглашений, иностранные Подрядчики, в число которых могут входить перевозчики и операторы терминала, также получают выгоду от освобождения от «Налогов» в соответствии со Статьей 5 ПСПС безотносительно положения по Статье 9.2, которая касается только Подрядчиков, которые являются перевозчиками. Кажется, однако, что Статья 5 отклоняет освобождение от «Налогов» в случае с грузинскими Подрядчиками, но в соответствии со Статьей 5.3 (с), Освобожденные Стороны не будут иметь ответственности за любое невыполнение обязательств таких Подрядчиков относительно выплаты «Налогов» что касается тех Подрядчиков, которые не освобождены от выплаты.

Окончательный отчет, который может потребовать окончательного юридического решения, касается несоответствий, частичных совпадений или противоречий между положениями в Статье 9.2 и Статье 5 ПСПС и их юридическими результатами. Таким образом, в соответствии со Статьей 9.2 все перевозчики несомненно исключены от «Налогов» при экспорте нефтепродуктов, тогда как согласно Статье 5 установлено, что только Иностранные Подрядчики должны быть освобождены. Может так случиться, что Арбитр должен будет принять решение о статусе прав, предоставленных на основании Статьи 9.2 и будут ли они либо дополнять либо будут альтернативными положениям по Статье 5, которая является основной статьей, распределяющей «Налоги».

## **5 Общая оценка ситуации**

Оценка документов, рассмотренных в течение настоящего анализа, обнаруживает, что есть некоторые неясности (несоответствия) в некоторых аспектах, которые являются ключевыми в интерпретации ПСПС и ССЭН относительно взимания сборов с танкеров, заходящих в порт Супса. Можно допустить, что во время составления данных соглашений вопрос судовых сборов не был детально оговорен между договаривающимися сторонами.

Консультанты высказывают мнение, что установленные аспекты могут быть недостаточными для того, чтобы гарантировать Правительству Грузии положительный итог на период продолжительного и дорогостоящего арбитражного процесса. Тем не менее, консультанты уверены, что ГНК, а также и Правительство Грузии, будут заинтересованы в урегулировании настоящей дискуссии посредством посредничества, что может позволить обеим сторонам найти приемлемое решение.

В основном технический анализ поддерживает оценку Соглашений. Определенные практические аспекты могут быть существенными и важными в течение процесса посредничества. Однако, в течение процесса арбитража, который сфокусирован на юридической части проблемы, данные аргументы, наиболее вероятно, будут игнорированы.

## **ПРИЛОЖЕНИЕ 8:**

### **Руководящие принципы оценки влияния на окружающую среду (ОВОС) для будущего развития в «Порту Супса»**

#### **1 Введение**

Хорошо функционирующая транспортная инфраструктура является существенной предпосылкой для экономического развития региона. Это, в частности, относится к Грузии, где услуги по транзиту приобретают важное значение, поскольку страна принадлежит к горной части Евро-Кавказско-Азиатского транзитного коридора. Тем не менее, в связи с продолжающимся ростом потребностей в транспорте и инфраструктуре в общем, и, в частности, в транспортировке нефти и газа, может возникнуть большое количество проблем с окружающей средой.

Законодательство Грузии безошибочно обращается к принципам и требованиям устойчивого развития. Это отражено также в различных международных конвенциях и соглашениях, частью которых является Грузия (см Глава 3 ниже).

Анализ, приведенный ниже, ставит своей целью перечислить возможные влияния на окружающую среду в связи со строительством и функционированием спроектированного в районе города Супса порта. Необходимо отметить, что до настоящего времени не существовало плана всеобъемлющего развития порта, не было даже описания проекта, поэтому данный перечень не может быть полным или исчерпывающим. В качестве руководящего указания необходимо рассмотреть рекомендации по дальнейшим исследованиям и оценке влияния на окружающую среду, которая должна быть произведена, поскольку планы развития порта более краткие. Выводы основаны на посещении места действия и на интервью, которые проводились с 25 августа по 2 сентября 2003г. г.Супса и в Тбилиси.

В течение отчетного времени консультанты провели встречи в следующих организациях:

- Администрация морского порта Супса
- Терминал БП в Супса
- Департамент защиты водных ресурсов, Министерство по охране окружающей среды
- Центральный природный пункт Конвенции Рамсар в Грузии, Министерство по охране окружающей среды
- Объединенный центр управления береговой зоной Грузии

#### **1.1 Текущая ситуация**

В настоящее время береговая линия данного региона является естественной, в устье реки Супса там нет инфраструктуры портов. Нефтяной терминал Супс, как часть инфраструктуры трубопровода, состоит из четырех резервуаров, объемом 40 тыс. тонн каждый, которые расположены приблизительно в 1 км от моря. Отсюда подводный трубопровод длиной 8,2 км проложен до плавучей СТШ, где танкеры наполняются сырой нефтью.

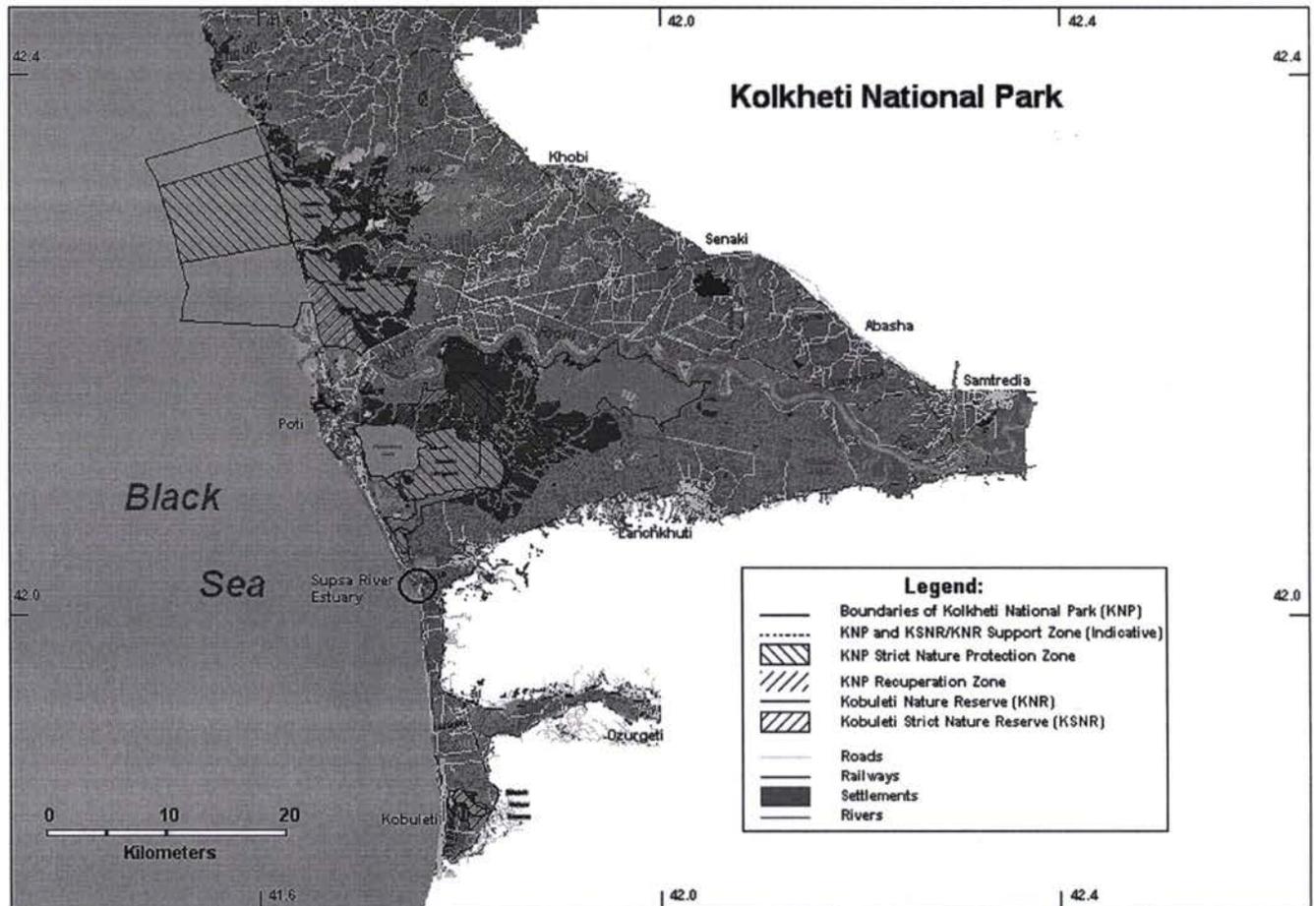
#### **1.2 Планирование на будущее**

Консультанты были проинформированы, что предполагается построить портовый бассейн, а также мощности для погрузки нефти и жидких газов (СТШ) на береговой линии прямо к северу от устья реки Супса.

## 2 Описание района

Данный район расположен приблизительно на полпути между Поти и Кобулет, в северной части устья реки Супса и на южной оконечности протяженной береговой заболоченной экосистемы, долины Колхети, которая включает в себя Национальный парк Колхети, болота Колхети, озеро Палиатоми и болота Кобулет (см Рисунок 1). Само устье реки Супса находится в неиспорченном и естественном состоянии.

Рисунок 1. Карта района по проекту



Источник: Объединенный центр управления береговой зоной Грузии

Береговая линия к югу (вокруг Кобулет) используется в качестве рекреационной зоны и зоны проведения досуга, она хорошо обустроена и развивается как объект туризма.

Вдоль береговой линии Грузии уже имеется несколько портов и мощностей для погрузки нефти, существующих или в процессе строительства.

Приблизительно в 50 км к югу от Супса расположен порт Батуми, менее чем в 20 км к северу – порт Поти. В 16 км от Поти, в Кулеви, строится новый нефтяной терминал. Приблизительно в 14 км к северу от Кулеви по специальному Указу Президента Грузии развивается порт Анаклиа.

### **3 Структура регулирующих документов по охране окружающей среды.**

После объявления независимости, основой для защиты окружающей среды в Грузии стали новые законы, в соответствии с международными нормами и стандартами. Более того, Грузия подписала определенное количество международных конвенций и соглашений, связанных с принципами охраны окружающей среды и международными стандартами.

#### **3.1 Государственное законодательство по охране окружающей среды.**

В течение планирования, строительства и функционирования портовых структур, включая нефтяные и газовые терминалы, государственными законами, которые должны были за этим последовать, среди прочих стали:

- Закон Грузии О лицензиях в области экологии (1996)
- Закон Грузии О защите окружающей среды (1996)
- Закон Грузии О государственной оценке защиты окружающей среды (1996)
- Закон Грузии Об опасных химических продуктах (1998)
- Закон Грузии О комплексной государственной экспертизе и утверждению проектов по строительству (1999)
- Закон Грузии относительно управления и защиты побережья Грузии и речных берегов (2000)
- Постановление об оценке влияния на окружающую среду (2002)
- Закон Грузии О газе и нефти (2001)

#### **3.2 Международные и региональные конвенции**

Грузия ратифицировала несколько международных соглашений в области охраны окружающей среды. В данном контексте наиболее значимыми являются:

Относительно морской поверхности:

- Международная Конвенция о предотвращении загрязнения с судов, 1973, поправка внесена Протоколом от 1978, имющим к этому отношение (МАРПОЛ 73/78)
- Международная Конвенция о готовности к загрязнению нефтью, Ответ и Кооперация (OPRC) 1990
- Международная Конвенция о гражданской ответственности за загрязнения нефтью (CLC), 1969
- Конвенция о защите Черного моря от загрязнений (Бухарестская Конвенция), 1992
- Программа по защите окружающей среды Черного моря (BSEP), 1993
- Стратегический план действий для восстановления и защиты Черного моря (1996)
- Объединенный проект управления береговой зоной (ICZM), 1998

В отношении защиты природы:

- Конвенция о биологическом разнообразии (CBD), 1993
- Конвенция о защите мигрирующих видов диких животных (Боннская Конвенция), 1979
- Конвенция о международном значении заболоченных земель, главным образом как мест обитания водоплавающих (Конвенция Рамсар), 1971 – Грузия присоединилась к ней в соответствии с резолюцией № 201 Парламента Грузии от 1996, и заболоченные земли Колхети (Чуриа, Набада, Пхицхора-Палиастоми, озеро Пилиастоми, окружающие территории и водная поверхность) были включены в перечень заболоченных земель, имеющих международное значение.

Относительно вовлечения общественности:

- Конвенция о доступе к информации, участии общественности в принятии решений, и доступ к юридическим документам в плане окружающей среды (Конвенция в г.Аархус), 1998

#### 4 Оценка влияния на окружающую среду (ОВОС)

Следуя нормам Закона «Разрешение органа по охране окружающей среды» и Закона «О государственной экологической экспертизе», принятыми Правительством Грузии, оценку влияния на окружающую среду (ОВОС) необходимо проводить для всех проектов по развитию, как это ясно предписано в Статье 1, Глава 1 Закона Грузии «О государственной оценке состояния окружающей среды»

*«Государственная оценка состояния окружающей среды является необходимой мерой, которая производится в стадии принятия решения о получении экологических лицензий органами, осуществляющими деятельность. Указанная деятельность включает в себя деловую деятельность, промышленность или другие типы деятельности, составление планов и их разработка, проекты по инфраструктуре, планы по строительству и развитию соответствующего сектора, планы по эксплуатации и использованию водных ресурсов, лесов, минеральных месторождений, земель и прочих природных ресурсов на территории Грузии, а также деятельность, необходимая при крупных работах по реконструкции, технической и технологической реновации существующих предприятий».*

Донный процесс ОВОС гарантирует, что экологические составляющие проектов определены и получили свою оценку до получения подтверждения. Общественность должна быть вовлечена и она должна дать свое мнение, и все результаты должны быть приняты во внимание при процедуре утверждения проекта.

Процедура проведения ОВОС предписана в Статье 7 Закона Грузии «О лицензиях в области экологии». Более того, существуют международные руководящие указания относительно ОВОС, например IFC<sup>2</sup>, Европейский Союз<sup>3</sup> и ЕБРР<sup>4</sup>. Что касается развития порта, строительства и его функционирования, то это может оказать серьезное влияние на многие экологические аспекты (например дноуглубление, расположение отвала) были подготовлены специальные руководящие материалы и технические условия с тем, чтобы обеспечить поддержку тем, кто занимается развитием портов (Мировой Банк<sup>5</sup>, ООН<sup>6</sup>). Данные руководящие документы существуют уже несколько лет и должны рассматриваться в качестве источника для основной практической информации. Они включают в себя перечень возможных неблагоприятных эффектов при развитии портов и их функционировании, действий по смягчению, методы прогноза и регулирования дозволенных уровней. Тем не менее, при подготовке ОВОС рекомендуется изучение более специальной литературы.

<sup>2</sup> Поддержка инвестиций частного сектора в экологию и в социальную сферу – Международная финансовая корпорация, Центр по охране окружающей среды, 1998

<sup>3</sup> Наставление по ОВОС – Служба официальных публикаций Европейских Сообществ, июнь 2001

<sup>4</sup> Вопросы охраны окружающей среды – ЕБРР, сентябрь 1996

<sup>5</sup> Вопросы охраны окружающей среды при строительстве портов и гаваней – Технический документ Мирового Банка № 126, Серия по транспорту и охране окружающей среды

<sup>6</sup> Оценка воздействия на окружающую среду при строительстве портов – Руководство по строительству портов для ОВОС – ООН 1992

ОВОС разработана таким образом, чтобы представлять собой гибкий процесс что делает рассмотрение окружающей среды как составной части подготовки проекта. Она должна давать возможность направлять, в течение подготовки проекта и его выполнении, экологические отчеты своевременно и на рентабельной основе. С тем, чтобы придерживаться практики и критериям качества, соответствующим национальным и международным требованиям ОВОС, в течение процесса ОВОС необходимо придерживаться следующих шагов:<sup>7</sup>:

- Тщательная проверка
- Предварительный расчет и разработка технического задания (ТЗ)
- Подготовка отчета по ОВОС
- Обзор и оценка проекта.

#### 4.1 Тщательная проверка

С тем, чтобы определиться в природе и рамках ОВОС, процесс начинается с тщательной проверки с того момента, когда определена суть проекта. Рабочая группа по проекту определяет природу и величину возможного влияния проекта на окружающую среду и социальную сферу, и затем приписывает проект к одной из трех категорий по охране окружающей среды.

Проекты **Категории А** – ожидается, что они имеют «неблагоприятное воздействие, которое может быть значительным, необратимым и многообразным», со следующими атрибутами:

- широкомасштабное физическое нарушение состояния места для строительства или окружающей местности;
- умеренное видоизменение гидрологических циклов;
- использование опасных материалов в количествах, превышающих обычный уровень;
- непреднамеренное перемещение людей и прочие значительные социальные нарушения.

Проекты Категории А требуют **полной ОВОС**, в идеале для самого проекта и для возможных альтернатив.

Проекты **Категории В** оказывают воздействия, которые «менее значительны и не так ощутимы. Только некоторые – если таковые имеются – подобные воздействия являются необратимыми, легко могут быть разработаны меры по восстановлению». Обычно проекты Категории В влекут за собой – вместо нового строительства:

- ремонт
- обслуживание
- модернизация

Для подобных проектов **полная ОВОС** не требуется, тем не менее, необходим **анализ состояния окружающей среды**.

Проекты **Категории С** влекут за собой незначительные или минимальные прямые нарушения физического окружения. Обычно проекты Категории С сосредоточены на образовании, планировании семьи (контроль рождаемости), здравоохранении и развитии людских ресурсов. Для данных проектов обычно не требуется проведения ОВОС или экологического анализа.

<sup>7</sup> Сборник материалов по оценке окружающей среды – Мировой Банк, Вашингтон Окр.К, 1991

## 5 Предварительный расчет и разработка технического задания (ТЗ)

Когда проект отнесен к соответствующей категории, осуществлен предварительный процесс с тем, чтобы определить основные проблемы, для ОВОС разрабатывается техническое задание (ТЗ). На данной стадии главной является задача определить более точно вероятные воздействия на окружающую среду и установить сферу влияния проекта. В качестве части проекта информация о нем и о его возможном влиянии на окружающую среду доводится до общественности, в основном в месте осуществления проекта, а также до неправительственных организаций (НПО), следом проводятся консультации с представителями общественности. Основной целью данных консультаций является сосредоточение ОВОС на местном уровне.

### 5.1 Подготовка отчета по оценке влияния на окружающую среду

Когда проект классифицирован по Категории А, обычно предпринимается полная ОВОС, результатом чего становится отчет об ОВОС. Проекты Категории В подвергаются более ограниченному анализу окружающей среды.

Основными компонентами полной ОВОС являются:

- *Резюме руководства:* краткая дискуссия по значительным выводам ОВОС и рекомендованные действия по проекту.
- *Линия действий, юридическая и административная структура.* Дискуссия по линии действий, юридической и административной структуре, в рамках которой ОВОС подготовлена. Национальные экологические требования, а также требования финансирующих сторон должны быть прописаны и затем ими нужно руководствоваться.
- *Описание проекта.* Краткое описание проекта в географическом, экологическом, социальном и временном контекстах, включая любые сторонние инвестиции, которые могут понадобиться для выполнения проекта, например, для специальных трубопроводов, подъездных путей, электростанций, водоснабжения, строительства жилья, сырья и хранения продукции.
- *Исходные данные.* Для целей ОВОС необходимо включить оценку определения размеров строительной площадки и описание соответствующих физических, биологических и социально-экономических условий, включая любые изменения, ожидаемые до начала проекта, текущие и предполагаемые действия по развитию на строительной площадке, даже если они напрямую не связаны с проектом.
- *Оценка воздействия.* Включает в себя идентификацию и оценку позитивных и негативных возможных воздействий, которые могут возникнуть в результате выполнения проекта. Необходимо определить меры по снижению уровня загрязнения и любые остаточные негативные воздействия, которые не могут быть смягчены. Необходимо исследовать благоприятные возможности для оздоровления окружающей среды. Должны быть определены темы, на которые не надо больше обращать внимание.
- *Анализ альтернатив.* Оценить альтернативы капиталовложений, исходя из перспективы развития окружающей среды. Это является главной задачей ОВОС и наиболее активной стороной ОВОС – расширяя проект путем рассмотрения альтернатив, в противопоставлении с задачей защиты по уменьшению обратного эффекта данного проекта.
- *Смягчение или план управления.* Установить меры, которые необходимо предпринять в течение выполнения проекта с тем, чтобы устранить или нейтрализовать неблагоприятные воздействия на окружающую среду или снизить их до допустимого уровня. План идентифицирует осуществимые, рентабельные меры и дает оценку их возможного влияния на окружающую среду, определяет

капитальные и текущие расходы, институциональные требования, требования к обучению и мониторингу.

- *План мониторинга окружающей среды.* Определяет тип мониторинга, того, кто будет его осуществлять, сколько он будет стоить, и какие еще потребуются расходы, например, на обучение.
- *Консультации с общественностью.* Необходимы консультации с вовлеченными группами и местными НПО – в течение как минимум двух стадий процесса ОВОС: (а) тщательная проверка и (б) когда подготовлен предварительный отчет по ОВОС. Этот момент признается ключевым для определения воздействия на окружающую среду и разработки мер по снижению его уровня.

**Необходимость участия общественности не может быть излишней!** Требуется широкое и всеобъемлющее вовлечение общественности при подготовке отчета по ОВОС. Процесс ОВОС должен быть ясным и прозрачным, обязательно предоставление информации фирмой, осуществляющей проектирование, мнение общественности необходимо уважать (Статья 15 Закона Грузии О лицензиях в области экологии», Статья 36 Закона Грузии О государственной оценке состояния окружающей среды», Статья 6 Закона Грузии О защите окружающей среды).

## 5.2 Обзор и оценка проекта

После того, как будет готов предварительный отчет об ОВОС, необходимо, чтобы его просмотрел специалист по охране окружающей среды соответствующего уровня властей и, в случае, если осуществляется совместное финансирование – банковскими экспертами. Если он будет признан удовлетворительным, то специалисты властей и/или банк продолжают оценку проекта.

## 6 Социально-экономические выводы

В районе северного берега реки Супса низок уровень сельского населения. Тем не менее, мелиорация земли и переселение людей будут неизбежными в случае, если строительство порта будет осуществляться на этой площадке.

Социально-экономическая оценка должна определить, будет ли выгодным строительство порта для местного населения или нет (основываясь на результатах о занятости, социальной и экологической устойчивости). Пример нефтяного терминала в Супса показал, что выгода для населения оказалась гораздо ниже, чем ожидалось и население даже не увеличилось. Тем не менее, местное население необходимо адекватно информировать о благоприятной возможности получения работы.

Прилегающие к строительной площадке порта зоны будут уменьшены в размере для других целей (например, туризм). Следовательно, права владельцев прилегающей собственности должны быть четко определены. Люди, чьи земли подвергнутся влиянию строительных работ по проекту, должны быть четко проинформированы касательно мер компенсации.

## 7 Вопросы касательно экологии порта

В соответствии с МАРПОЛ 73/78, порты обязаны предоставлять мощности для приема и обработки льяльных вод и сбросов с судов. Следует также предусмотреть мощности по приему сбросов от судов и включить это в планирование порта при подготовке ОВОС.

Сбросы с судов включают в себя все сбросы: сточные воды, льяльные воды и пр., которые аккумулируются при эксплуатации судна и подпадают под действие Приложений I, II, IV и V МАРПОЛ 73/78, а также сбросы, связанные с судовыми грузами, как определено в Руководстве по реализации Приложения V МАРПОЛ 73/78.

## 8 Вопросы касательно безопасности

На основании полученной консультантами информации продуктами, которые будут перерабатываться в порту, планируются нефть, нефтепродукты и сжиженный природный газ (СПГ).

Обеспечение безопасности при работах с СПГ особо важно. Согласно международным нормам, вокруг погрузочных мощностей должна быть зона безопасности, даже если в это время суда там не находятся. Специальные средства безопасности включают в себя детекторы метана, ультрафиолетовые, инфракрасные противопожарные детекторы.

По сравнению с СПГ, нефть, газойл и судовое топливо очень воспламенимы, а в своем жидком состоянии очень токсичны. Если происходят разливы этих жидких углеводородов, воздействие на окружающую среду очень опасное, а также существует риск взрывов этих продуктов.

Для обоих продуктов необходимо разработать особые меры по действиям в чрезвычайных ситуациях. По нефти и нефтепродуктам должно быть в наличии специализированное оборудование, а также хорошо обученная команда по борьбе с разливами нефти.

Нужно внести ясность, кто несет ответственность в случае вреда из-за происшествий в смысле выплат компенсаций местным органам власти за ущерб, который они могли понести.

Соответственно, для таких портов ОВОС должна обеспечить соответствующие процедуры оценки риска, снижения рисков и меры компенсации.

## 9 Заключение

- Зона вокруг устья реки Супса пока находится в естественном нетронутом состоянии. Любое строительство в этом месте должно рассматриваться как «строительство на новом месте» и соответствовать самым строгим правилам по охране окружающей среды (Категория А, см. выше). При планировании порта для нефти, нефтепродуктов и СПГ обязательно, чтобы планирование сопровождалось тщательной, систематической и детальной оценкой рисков, воздействия на окружающую среду и социальную сферу, чтобы соответствовать государственному Закону об охране окружающей среды, Международным конвенциям и Правилам.
- В ОВОС потребуется включить кумулятивные долгосрочные влияния и воздействия в связи с предлагаемым проектом: например, прилегающие коммуникации, инфраструктура, строительство трубопроводов, промышленные зоны как сооружение НПЗ.
- Возможности для других отраслей, например, туризма, будут значительно уменьшены, так как на эстетическую ценность прибрежной зоны для туризма большое воздействие окажет строительство порта.
- Необходимо заблаговременно рассмотреть и обсудить альтернативные варианты и меры по смягчению воздействий.
- Поскольку на черноморском побережье Грузии существует достаточно много портов, до планирования проекта необходимо сделать всеобъемлющую оценку потребности, включая анализ издержек и выгод.

- Планирование должно быть неотъемлемой частью стратегического плана развития всего морского побережья Грузии, включая долгосрочные перспективы и в сотрудничестве с проектом ICZM и/или подобными организациями.
- Данная область может рассматриваться как экологически чувствительная, особенно из-за своей непосредственной близости к зоне Рамсар. Разливы нефти будут иметь катастрофические последствия и очень отрицательно скажутся на индустрии туризма. Меры по смягчению основных воздействий должны быть детально прописаны.
- В соответствии с законодательством Грузии, в процессе ОВОС требуется участие общественности, а ОВОС – это открытые для общественности документы. Следует заблаговременно определить права владельцев прилегающей частной собственности и лиц, которым, возможно, причинен вред.

## ПРИЛОЖЕНИЕ 9:

### Навигационные аспекты по порту Супса: проект статей для Правил порта

#### Статья 1. Акватория порта

1. В акватории порта Супса запрещено судоходство гражданских судов и рыболовство.
2. Для судов, заходящих в порт для погрузочно-разгрузочных операций, ограничений по водоизмещению нет. Акватория является зоной навигации с предупреждениями.
3. Координаты порта даны в приложении.
4. Течение вод в акватории обычно имеет направление на Северо-Запад параллельно берегу, скорость потока редко превышает 0.5 морских миль в час. Более часты западные штормовые ветры, самые сильные штормовые порывы ветра имеют место зимой, когда максимальная скорость достигает 30 морских миль в час. Более подробную информацию можно найти в "Наставлениях по мореплаванию в Черном море" № 24 Адмиралтейства Великобритании, 12-я Редакция S.3.318 и в последнем издании составленных в Великобритании карт №a3313 и №3317 или в "Наставлениях по мореплаванию в Черном море" №1244 и последних изданиях карт №38109 и № 38190, подготовленных Гидрографической Службой при Министерстве Обороны Российской Федерации.
5. В акватории порта имеется две точки швартовки со следующими координатами: точка 1: северная широта -  $42^{\circ}02'10''$ , восточная долгота -  $41^{\circ}41'35''$ , точка 2: северная широта -  $42^{\circ}03'0''$ , восточная долгота -  $41^{\circ}40'40''$ .
6. Топливо в порту поставляется только во время рейдового причала.

#### Статья 2. Плавающий причал

1. Плавающий причал (далее по тексту Причал порта Супса – "ППС") это квадратная конструкция, выкрашенная в желтый цвет, оборудованная противотуманным гудком, подающим звуковой сигнал в виде символа Морзе (U) каждые 30 секунд с зоной покрытия 2.0 морских мили. Морской маяк, дающий свет каждые 15 секунд с зоной покрытия 5.0 морских миль, а также радиомаяк (маяк РАКОН).
2. Координаты "ППС": северная широта -  $42^{\circ}01'79''$ , восточная долгота -  $41^{\circ}42'41''$ .
3. " ППС" управляется Грузинской Нефтепроводной Компанией (далее по тексту ГНК). "Условия и правила " ГНК должны соблюдаться всеми швартуемыми нефтяными танкерами.
4. " ППС " может загружать суда следующих размеров  
длина: минимум 250 м, максимум 290 м,  
водоизмещение: 60 000 -150 000 т.

#### Статья 3. Служба Капитана порта

Служба Капитана порта состоит из Капитана порта и дежурных капитанов швартовочных мест, чьи обязанности, в силу особых условий, следующие:

- a. Капитан порта – начальник Службы Капитана порта в соответствии с параграфом Морского кодекса Грузии. Капитан порта должен руководствоваться Морским кодексом, Правилами Капитана порта и настоящими инструкциями (Приказ № 10 Министра транспорта от 28.01.1999).
- b. Дежурный капитан швартовочного места это лицо, чьи обязанности, в дополнение к назначенным, включают обязанности капитана швартовочного места "ППС".
- c. Служба Капитана порта должна осуществлять роль и обязанности государственного портового контроля в соответствии с Резолюцией Международной морской организации А-787.(19).

#### Статья 4. Капитан швартовочного места

1. Капитан швартовочного места должен со служебного катера садиться на судно в 3 милях от "ППС".
2. Операции по швартовке производятся в дневные часы при хороших условиях видимости.

### **Статья 5. Буксиры**

1. Во время швартовки и погрузочных операций предоставляются услуги буксиров.
2. Капитан судна за 24 часа до прибытия в порт должен подать в администрацию порта (через морского агента) заявку на буксир и подтвердить эту заявку за 2 часа до подхода в высокочастотном диапазоне 70 и 16.
3. Заявка на буксир должна быть подана до формальной процедуры отбытия судна. Капитан судна должен расписаться на чеке об уплате за услуги буксира.

### **Статья 6. Движение рыболовецких и малотоннажных судов**

Рыболовецкие суда должны заходить в порт со следующих точек: северная широта  $-42^{\circ}00'45''$ , восточная долгота  $-41^{\circ}45'00''$ , и затем следовать курсом 26-206 в устье реки.

### **Статья 7. Рейдовое причаливание**

1. Рейдовое причаливание в порту Супса разрешено в точках, указанных в параграфе 5 Статьи 87.
2. Причаливание маломерных и рыболовных судов разрешено в устье реки Супса. Рейдовое причаливание производится капитаном судна в точке, указанной Капитаном порта.

### **Статья 8. Допуск на плавучий причал**

1. Допуск на плавучие причалы дается Капитаном порта с санкции администрации порта (на основании уведомления ГНК).
2. Допуск на "ППС" разрешен только в дневные часы.
3. Не разрешена поставка топлива судам, пришвартованным в "ППС".
4. Капитан судна должен быть на мостике в течение всего времени пришвартовывания в "ППС".
5. Капитан швартовочного места должен быть на передней палубе. Он должен передавать лоцману на мостике курс и расстояние до "ППС".

### **Статья 9. Швартовка у плавучего причала**

1. Во время швартовки в "ППС" на судах не разрешается проводить требуемое для рейса техническое обслуживание оборудования.
2. В течение швартовки в "ППС" капитан судна должен быть на борту. Во время его отсутствия его должен замещать помощник.
3. В течение швартовки в "ППС" суда должны выполнять Правила ГНК, одобренные Администрацией морского транспорта Грузии.

### **Статья 10. Отшвартовка**

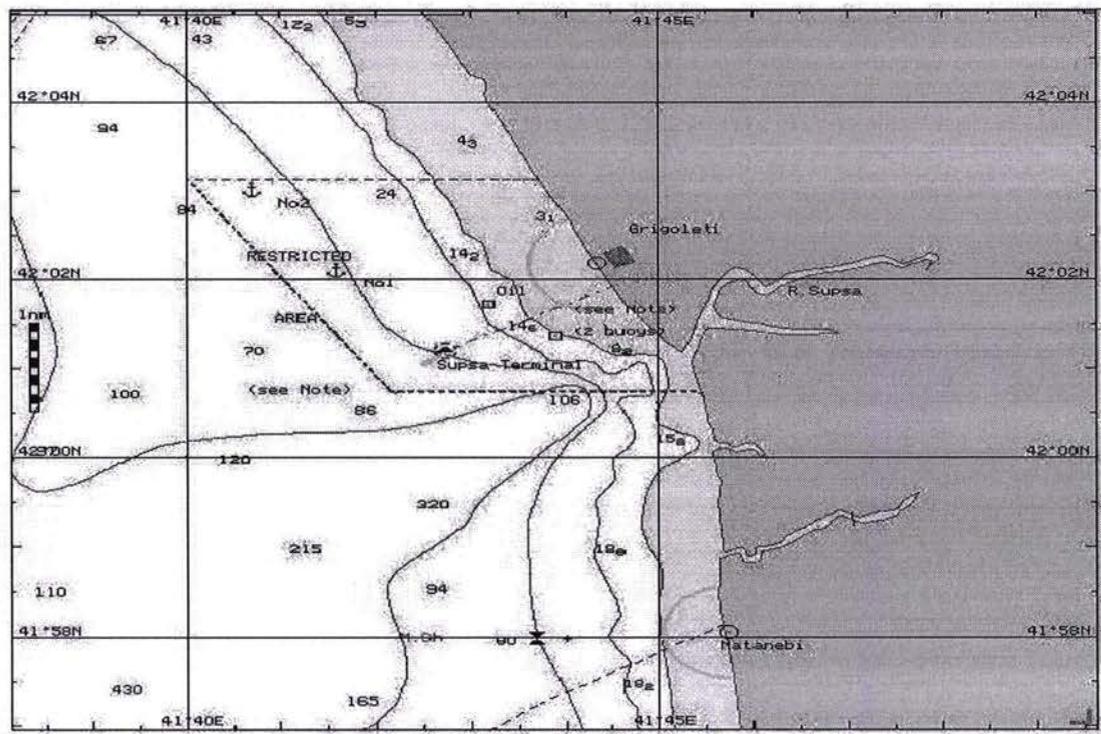
1. По завершении погрузки капитан судна, капитан швартовочного места и лоцман должны согласовать план отшвартовки.
2. Отшвартовка начинается, как только гибкие трубопроводы отсоединены и завешены над трубопроводными коллекторами судна, чтобы дать выход судна в море. Буксир остается на месте для буксирных маневров с судном.
3. Отшвартовка зависит от погодных условий.

### **Статья 11. Погрузочные операции на "ППС"**

1. "Погрузочные операции осуществляются Грузинской Нефтепроводной Компанией. Выполнение требований ГНК обязательно;
2. "По назначению Капитана порта, должностные лица порта могут выполнять функции капитана погрузочно-разгрузочных работ на основании предварительного согласия от ГНК"

### **Статья 12. Сброс балласта**

Порт Супса и находящийся в море терминал не имеют приемника балласта или установки для утилизации, поэтому в порт Супса допускаются суда только с изолированным балластом.



За содержание этого отчёта является ответственностью Консорциум Uniconsult - НРТИ - Transpetrol и не может быть использовано как мнение Европейского Союза