

**Программа Европейского Союза Тасис-Трасека  
для Азербайджана, Казахстана и Туркменистана**

**Контроль и обучение по использованию  
навигационного оборудования для  
Азербайджана, Казахстана и Туркменистана**

**Страны-партнёры: Азербайджан, Казахстан, Туркменистан**

*Отчёт о развитии проекта  
Декабря 2004 г.*



*Проект финансируется  
Европейским Союзом*



*Проект реализуется  
HPTI Hamburg Port Training Institute GmbH*



Таблица 1.2.: Контактные лица

Название проекта	Контроль и обучение использованию навигационного оборудования для Азербайджана, Казахстана и Туркменистана			
Номер проекта	EUROPEAID/112971/C/SV/Multi			
Страны	Азербайджан, Казахстан, Туркменистан			
Названия	Порт Баку	Порт Актау	Порт Туркменбаши	Консультант ЕК HPTI Hamburg Port Training Institute GmbH
Адреса	Азербайджан, г. Баку 370010, ул. Гаджибекова 72	Азахстана, Актау, 466200	Туркменистан, Туркменбаши, 745000, ул. Шагадан	Überseezentrum, Schumacherwerder, 20457 Hamburg Germany
Номера телефонов	+994 12 934097	+7 3292 44 51 14	+993 243 20283	+49 40 788 78 112
Номера факсов	+994 12 933672	+7 3292 44 51 01	+993 243 20283	+49 40 788 78 178
Эл. почта	port@sea.baku.az	Procenko_l@aktauport.kz		helga.wagner@hpti.de
Контактные лица	Солтан Казимов Глав. инженер	Владимир Константинов Главный инженер	Энегул Хайдарова Спец. помощник Президента TML	Хельга Вагнер Руководитель группы + Координатор проекта
Подписи				

Дата представления отчёта: Декабрь 2004 г.  
Отчётный период: Отчёт о развитии проекта: Января 2004 – Декабря 2004  
Автор отчёта: Консорциум «HPTI – HPC – Uniconsult»

Координационная Группа ТРАСЕКА	(ФИО)	(Подпись)	(Дата)
Делегация ЕК, Казахстан	(ФИО)	(Подпись)	(Дата)
Координационное Бюро Тасис, Астана	(ФИО)	(Подпись)	(Дата)
Координационное Бюро Тасис, Ашгабат	(ФИО)	(Подпись)	(Дата)
Координационное Бюро Тасис, Баку	(ФИО)	(Подпись)	(Дата)
Мин. Транспорта и Коммуникаций, Астана	(ФИО)	(Подпись)	(Дата)
Министерство Транспорта, Баку	(ФИО)	(Подпись)	(Дата)
Кабинет Министров, Ашгабад	(ФИО)	(Подпись)	(Дата)
Таск-Менеджер (Брюссель)	(ФИО)	(Подпись)	(Дата)



## Contents

1	Краткий резюме проекта .....	1
2	Резюме проекта с начала .....	4
2.1	Соответствующие предпосылки.....	4
2.2	Резюме хода проекта .....	4
2.2.1	Контроль .....	4
2.2.2	Обучение.....	5
2.2.3	Техническое содействие в приобретении буксира .....	5
3	Резюме планов проекта на оставшийся срок проекта .....	7
4	Наблюдение за ходом доставки и установки навигационного оборудования .....	8
4.1	Резюме .....	8
4.1.1	Договор поставки 51247 .....	8
4.1.2	Договор поставки 50331 .....	8
4.2	Заключительная проверка оборудования, поставленного согласно договора поставки ЕС 51247, поставщик: Pintsch Vamag .....	9
4.2.1	Порт Баку .....	9
4.2.2	Порт Актау.....	10
4.2.3	Порт Туркменбаши.....	10
4.3	Заключительная проверка оборудования, поставленного в рамках договора поставки ЕС 30551, поставщик: Transas Europe GmbH .....	10
4.3.1	Порт Баку .....	10
4.3.1.1	Порты Баку и Дубенди – приемка.....	10
4.3.1.2	Порты Баку и Дубенди – общие замечания.....	11
4.3.2	Порт Актау.....	11
4.3.2.1	Порт Актау – приемка .....	11
4.3.2.2	Порт Актау – общие замечания .....	12
4.3.3	Порт Туркменбаши.....	12
4.3.3.1	Порт Туркменбаши – приемка .....	12
4.3.3.2	Порт Туркменбаши – общие замечания .....	12
5	Заключительные выводы.....	14
Приложение 1	Заключительная приемка Договор 51247, поставщик: Pintsch Vamag .....	15
Приложение 1.1	– Баку .....	16
Приложение 1.2	– Актау.....	20
Приложение 1.3	– Туркменбаши .....	22
Приложение 2	Заключительная приемка Договор N° 30551, поставщик: Transas Europe GmbH .....	24
Приложение 2.1	– Баку .....	25
Приложение 2.2	– Актау.....	28
Приложение 2.3	– Туркменбаши .....	31
Приложение 3	Отчет об инспектировании постройки буксира .....	34



# 1 Краткий резюме проекта

Название проекта:	Контроль и обучение использованию навигационного оборудования - Азербайджан, Казахстан и Туркменистан
Номер проекта:	EUROPEAID/112971/C/SV/Multi Контракт №: 30552
Страны:	Азербайджан, Казахстан и Туркменистан
Начало реализации проекта:	29 января 2003
Продолжительность проекта	31 месяц (начиная с даты подписания контракта)

## Общие цели

Технический контроль и соответствующее обучение в рамках проекта «Поставка навигационного оборудования для портов Актау (Казахстан), Баку (Азербайджан) и Туркменбаши (Туркменистан), а также техническое содействие порту Актау в приобретении буксиров

## Специфические цели проекта

### Контроль

Обеспечение своевременной поставки навигационного оборудования, в соответствии с техническими спецификациями и контрактами.

Выполнение технических и эксплуатационных условий контракта

### Тренинг

Осуществление поставки + установки навигационного оборудования поддерживается проведением соответствующего тренинга

### Приобретение буксира

Порт Актай получает поддержку в проведении тендера

Осуществляется своевременная поставка буксиров в рамках договора о закупке буксира, в соответствии с техническими спецификациями и контрактом.

## Планируемые результаты

### Результаты – Технический контроль

1. Оказание содействия поставщикам и бенефициарам в структурировании проекта
2. Чёткое следование временным ограничениям
3. Осуществление всех предварительных инспекций, инспекций во время сдачи, периодических инспекций и инспекций в постгарантийный срок
4. Выдача сертификатов, в соответствии с условиями контракта
5. Контроль за реализацией проекта
6. Обеспечение выполнения всех требований к качеству
7. Подготовка всех необходимых отчётов

### Обучение

1. Разработка требований к участникам обучения и отбор соответствующих кандидатов
2. Проведение обучения на местах и в Европе
3. Оценка проведённого обучения
4. Решение всех организационных вопросов, связанных с проведением обучения в Европе

### Содействие в лизинге буксиров

1. Определение технических спецификаций
2. Содействие порту Актау в проведении тендера
3. Производить инспекции буксира



## **Деятельность в рамках проекта**

### Реализация проекта + Контроль

1. Разработка графика реализации проекта
2. Контроль за выполнением Бенефициарами всех предварительных работ перед поставкой оборудования
3. Контроль за соблюдением временных рамок и определение возможных проблем
4. В случае проблем, организация встреч между поставщиками, Бенефициарами и другими заинтересованными сторонами
5. Контроль за осуществлением поставок в соответствии с условиями контрактов и техническими спецификациями
6. Координация работы с ЕС, поставщиками и Бенефициарами и содействие Таск-Менеджеру
7. Контроль за реализацией проекта, в соответствии с установленными графиками
8. Осуществление инспекции предварительных, во время сдачи, а также периодических и в постгарантийный срок
9. Выдача сертификатов инспекций перед отправкой, предварительной и окончательной приёмки
10. Контроль за влиянием реализации проекта на окружающую среду, в соответствии с европейскими стандартами

### Содействие Бенефициарам со стороны Экспертов

1. Содействие в установке и использовании навигационного оборудования
2. Содействие в определении подходящего места для установки оборудования
3. Обеспечить законность гарантийных требований посредством надлежащей установки навигационного оборудования
4. Содействие в проверке правильности установки и функциональности оборудования
5. При необходимости, получение дополнительной информации от поставщиков
6. Консультации по надлежащему использованию радиолокационных установок и ARPA
7. Проведение обучения для персонала, использующего радиолокационных установок и ARPA
8. Консультации по надлежащему применению соответствующих международных правил и законов
9. Содействие в разработке графика технической поддержки нового оборудования

### Финансовая документация

1. Сбор всех необходимых документов, в соответствии с требованиями ТАСИС и графиком платежей
2. Составление единого документа для платежа
3. Своевременная передача документа ЕК

### Отчётность

1. Предоставление отчётов ЕК по результатам предварительных проверок, контроля за передачей и после окончательной приёмки
2. Подготовка двухмесячных отчётов по реализации проекта и заключительного отчёта
3. Подготовка ежеквартальных отчётов о развитии проекта, в соответствии с требованиями ТАСИС
4. Координация работы с ЕС, поставщиками и Бенефициарами, содействие Таск-Менеджеру

### Обучение

1. Разработка требований к участникам обучения
2. Содействие в определении кандидатов для участия в обучении
3. Проведение обучения на местах и в странах Европы
4. Оценка результатов проведённого обучения
5. Решение всех организационных вопросов, связанных с проведением обучения в странах Европы



Техническое содействие в приобретении буксира

1. Осуществление поездок в Актау для определения технических требований и обсуждения финансовых вопросов и тендерных процедур
2. Консультация порту Актау в разработке технической спецификации буксиров и подготовка, совместно с администрацией порта, тендерной документации
3. Содействие порту Актау в проведении тендера, оценке тендерных предложений и подготовке отчёта
4. Консультации порту во время переговоров с компанией-арендодателем
5. Осуществление инспекции во время строительства буксира

Содействие порту в период действия контракта относительно технического обслуживания буксиров и обучения экипажа

Дата начала проекта: 29 января 2003 г.

Продолжительность проекта: 31 месяц



## 2 Резюме проекта с начала

### 2.1 Соответствующие предпосылки

Главная цель содействия Европейского союза в проектах Тасис-Трасека – стимулирование максимального использования коридора для мультимодальных перевозок и сцепления его потоков посредством создания и улучшения объектов, предназначенных для обработки мультимодальных грузов, а также для повышения безопасности перевозок по коридору. В ЕС было принято решение о поставке навигационного оборудования и материалов в порты Актау, Баку и Туркменбаши, а также о содействии в повышении безопасности при подходах к этим портам судов коммерческого назначения.

Специальной целью проекта является повышение безопасности мореплавания и создание условий для безопасного судоходства на походах к этим трем портам и в зоне прохождения между ними.

Цель данного проекта – обеспечение предпосылок своевременной поставки навигационного оборудования в соответствии с соответствующими техническими спецификациями и договорами, а также проведение обучения надлежащему пользованию оборудованием. Кроме того, в рамках проекта будет осуществлено консультирование по приобретению буксира для порта Актау.

Инспектор координирует взаимодействие между отдельными партнерами по проекту в Азербайджане, Казахстане и Туркменистане, поставщиками и руководителями функциональных подразделений в Брюсселе.

### 2.2 Резюме хода проекта

#### 2.2.1 Контроль

Цель данной задачи – обеспечить соответствующую и своевременную поставку навигационного оборудования и материалов, а также их соответствие техническим спецификациям и договорным обязательствам в вышеуказанного проекта и согласно соответствующим договорам, подписанным между Европейской комиссией и победителями тендеров. Другая цель заключается в организации согласованного выполнения договоров в техническом и практическом плане.

В течение данного отчетного периода все единицы навигационного оборудования, поставленные и установленные в прошлом году, находились в эксплуатации трех портов. В октябре этого года состоялась заключительная приемка оборудования. Более подробно в пп. 4.2 и 4.3 данного отчета. В ходе заключительной приемки внимание было уделено следующим договорам:

*Договор поставки Европейской комиссии № 30551, поставщик: Transas Europe GmbH*

В октябре этого года инспектором было осмотрено, проверено и принято оборудование в трех портах.

*Договор поставки Европейской комиссии № 51247, поставщик: Pintsch Bamag Antriebs- und Verkehrstechnik GmbH*

В сентябре этого года инспектором было осмотрено, проверено и принято оборудование.



## 2.2.2 Обучение

Целью этого задания было оказание содействия посредством организации мероприятий по обучению поставке и установке навигационного оборудования и материалов, поставляемых со стороны ЕС в рамках вышеуказанных договоров поставки. Все задания этого компонента проекта были выполнены в течение последнего отчетного периода. Подробно, пожалуйста, смотрите Отчет о ходе работ 1 от ноября 2003 года.

## 2.2.3 Техническое содействие в приобретении буксира

Согласно разъяснениями в двух предыдущих отчетах, в намерения порта Актау теперь входит не приобретение буксира в лизинг, а его покупка. Следовательно, цель этого задания, а также соответствующих мероприятий была подвергнута ряду изменений.

Цель этого задания – оказание содействия порту Актау во всех аспектах, связанных с тендером на приобретение буксира, обеспечение надлежащей и своевременной поставки буксиров в рамках договора купли-продажи, а также гарантия соответствия техническим спецификациям и договорным обязательствам, установленным в соответствующем договоре.

В ходе уточнения деталей и переговорного процесса в руководстве порта осознали, что им требуется содействие со стороны опытного инспектора в области постройки, особенно, в течение постройки. Таким образом, они обратились к нам с запросом о том, сможет ли наш инженер предоставить следующие дополнительные услуги, которые будут способствовать повышению устойчивости проекта:

- проверка проектных планов до начала постройки и обсуждение конкретных деталей (например, тип двигателя с учетом местных условий в Актау, специфические особенности постройки, организация обмена информацией между подрядчиком и портом),
- проведение периодического инспектирования в ходе постройки,
- ввод в действие,
- участие в испытании в рабочих условиях.

Эти услуги будут оказаны в период между подписанием договора на буксир и выходом в порт Актау, и соответственно, не включены в первоначальные задания проекта. Инспектор обратился к руководителю функционального подразделения с запросом о продлении нынешнего срока договора, так как время на вышеуказанные дополнительные задания превышает временные рамки существующего договора, а также планируемый вводимый ресурс на изначально предусмотренные задания. Продление было предоставлено.

Теперь данный компонент проекта включает следующие основные мероприятия:

### Определение технических спецификаций

Весной 2003 года Консультирующая организация разработала полный пакет тендерной документации на покупку буксира портом Актау. Было проведено обсуждение требований к буксиру со специалистами порта Актау и спецификаций, составленных согласно конкретным нуждам порта. Эти спецификации были представлены в порт Актау. Кроме того, порту был представлен вариант спецификаций на русском языке.



### Содействие в тендере порту Актау

Инспекторы сделали предложение по общим и специальным условиям тендера. Были разработаны и внесены в качестве предложения порту Актау правовая база контрактная документация для тендера и покупку буксира. Затем в порту предложенную правовую и контрактную документацию привели в соответствие казахскому законодательству.

Объявление о тендере вышло в сентябре 2003 года в казахских газетах, а европейским поставщикам было направлено непосредственное обращение об участии в нем. Предложения должны были быть направлены на русском и английском языках. К сожалению, первый тендер пришлось признать недействительным, так как два из трех представленных предложений были признаны несоответствующими.

Второе объявление о тендере было сделано в конце октября 2003 года. Аналогично на этот раз, только одна заявка на подряд может считаться соответствующей всем официальным требованиям. Как правило, государственные организации могут заключать договоры купли-продажи в случае, если были получены, по крайней мере, две заявки на подряд, и была проведена их оценка. Для ускорения этого процесса и во избежание тендера на буксир в третий раз, от порта Актау обратились к Консультирующей организации с просьбой проведения технической оценки данной действительной заявки на подряд. Результатом технической оценки заявки на подряд было то, что ее можно было считать соответствующей всем техническим требованиям. С финансовой точки зрения, как представляется, заявка соответствует бюджету, предусмотренному на покупку буксира. Таким образом, тендерная комиссия порта Актау обратилась в Государственный комитет по государственным закупкам с просьбой признать заключение договор на поставку, несмотря на то, что имелось только одно действительное предложение.

В конечном счете, в Государственном комитете по государственным закупкам согласились продолжить переговоры о договоре с участниками тендера в начале 2004 года.

В порту Актау был составлен проект договора, а инспектор прокомментировал его и сделал рекомендации. Договор между судостроительным заводом и портом Актау вступил в силу в начале августа 2004 года.

### Содействие во время постройки буксира

Порт Актау официально обратился с просьбой о содействии в наблюдении за постройкой буксира. После заключения договора поставки на буксир, инспектор связался с судостроительным заводом и запросил проектные чертежи. Было выполнено тщательное изучение проектных чертежей, получены уточнения и проведено обсуждение с представителями завода.

В октябре началось периодическое инспектирование постройки буксира. Инспектор посещал судостроительный завод, находящийся в Румынии, вместе с представителем поставщика и наносил краткосрочные визиты в Актау для согласования всех деталей с портом. Если продление данного договора будет получено, планируется продолжить периодическое инспектирование до июня следующего года, когда можно будет приступить к вводу в действие буксира.

С подробностями инспектирования хода постройки буксира можно ознакомиться в приложении 3 данного отчета.



### 3 Резюме планов проекта на оставшийся срок проекта

#### Инспектирование

При выдаче удостоверений о заключительной приемке поставщикам договора 51247 и 50331, все мероприятия данного проектного компонента завершаются.

#### Обучение

Все мероприятия по обучению были завершены в 2003 году.

#### Содействие в покупке буксира

Ввиду того, что нынешний договор был продлен до конца августа 2005 года, инспектор будет проводить периодическое инспектирование процесса постройки буксира до июня 2005 года, когда запланировано ее окончание. В июле должен состояться ввод в эксплуатацию буксира. Эксплуатационные испытания, а также транспортировка буксира в Актау запланированы на август следующего года. Заключительные испытания и передача в порт Актау должны произойти в сентябре следующего года.



## 4 Наблюдение за ходом доставки и установки навигационного оборудования

### 4.1 Резюме

#### 4.1.1 Договор поставки 51247

За исключением замененных светодиодных осветительных фонарей для порта Баку (см. отчет ниже), все поставленное оборудование работает хорошо и без серьезных сбоев, согласно результатам выборочных проверок, проведенных инспектором, и утверждениям представителей портом. Небольшие проблемы были решены поставщиком посредством замены компонентов и установки нового программного обеспечения к всеобщему удовлетворению. Поставщиком было отмечено, что на все замененные компоненты или продукты распространяется корпоративная ответственность за их качество, начиная с даты поставки.



Старые светодиодные осветительные фонари, замененные поставщиком, инспектор проверить не мог, так как большинство фонарей уже были отправлены назад к поставщику, тогда как оставшееся количество, равное 15 единицам, было украдено, согласно информации, полученной от порта Баку, во время подготовки к транспортировке. Инспектор мог проверить в работе на море только некоторые из буев (см. иллюстрацию).

#### 4.1.2 Договор поставки 50331

В общем, было обнаружено, что все оборудование, поставленное согласно данному договору, находится в удовлетворительном рабочем состоянии. Анемометры в Баку, Дубенди и Актау испытывали сбои, и их поставили еще раз в феврале 2004 года. Гарантийный срок на это оборудование был продлен.

Во всем остальном, оборудование находилось в хорошем состоянии, хотя частично еще не было использовано тремя портами.



## 4.2 Заключительная проверка оборудования, поставленного согласно договора поставки ЕС 51247, поставщик: Pintsch Bamag

### 4.2.1 Порт Баку

Была произведена общая проверка и сверка комплектности и функциональности поставленных плавающих средств навигационного оборудования (35 буев).

В течение гарантийного срока, со стороны порта Баку было заявлено, что в светодиодных осветительных фонарях обнаружена конденсация, что ограничивало их функциональные возможности и являлось причиной коррозии батарей. Сообщений и подтверждений о технических проблемах порта Баку, связанных со светодиодными осветительными фонарями, со стороны двух других портов не было. Однако, поставщик Pintsch Bamag поставил новые регуляторы заряда, один комплект батарей и различные проблесковые приборы. Кроме того, все 63 светодиодных осветительных фонаря, поставленные в порт Баку, были заменены поставщиком.

В ходе обсуждений с портом, работники упоминали о том, что некоторые фонари были также задеты судами. Не удалось выяснить, было ли это также причиной неисправности фонарей, так как все старые фонари также уже были отправлены назад организации-исполнителю.

Кроме того, со стороны порта сообщалось о том, что два вращающихся бакена должным образом не работали, лампы внезапно включались, а вращение происходило неправильно.

Проверка вращающихся бакенов показала, что неисправность была вызвана не низким качеством поставляемого оборудования, а скорее недостатком электроснабжения бакена. Неудовлетворительное электроснабжение приводило к постоянному изменению (снижению) напряжения и, следовательно, выключению фонарей и неравномерному вращению линз. Организация, отвечающая за установку, позаботится об изменении этой ситуации и соответствующей ликвидации сбоев.



Установка блока питания на земле с кабелями большой длины до фонаря на верхней платформе маяка – слишком большие потери в кабеле и недостаточное количество двух солнечных модулей.

В остальном, ни со стороны порта, ни со стороны инспектора во время его проверок не было каких-либо других жалоб относительно функционирования поставленного оборудования, и обе стороны подписали свидетельство об окончательной приемке на английском и русском языках. Копия удостоверения об окончательной приемке в приложении 1.1 к настоящему отчету.



#### 4.2.2 Порт Актау

В порту Актау выразили свое удовлетворение оборудованием, поставленным Pintsch Vamag, и сообщили, что все работает хорошо. Инспектор произвел проверку оборудования в порту и пришел к аналогичному выводу. Оборудование, поставленное для порта Актау, в основном, включало запасные части для существующего оборудования, а также инструменты для его ремонта, следовательно, основная часть находилась на хранении в порту и активно не использовалась.

Свидетельство об окончательной приемке было подписано всеми сторонами без каких-либо замечаний, и оно представлено в приложении 1.2 к настоящему отчету.

#### 4.2.3 Порт Туркменбаши

В порту Туркменбаши выразили свое удовлетворение оборудованием, поставленным Pintsch Vamag, и сообщили о бесперебойной работе всего оборудования. Из 16 буев только у 3-х фонарей небольшие проблемы, причем, во время обсуждения было отмечено, что это не вследствие производственного дефекта, а скорее всего, в результате столкновений с судами.

Инспектор произвел проверку оборудования в порту и пришел к такому же выводу. Поставщик произвел ремонт отдельных светодиодных осветительных фонарей посредством программирования с использованием нового программного обеспечения.

Свидетельство об окончательной приемке на английском и русском языках было подписано всеми сторонами, и оно представлено в приложении 1.3 к данному отчету.

### 4.3 Заключительная проверка оборудования, поставленного в рамках договора поставки ЕС 30551, поставщик: Transas Europe GmbH

#### 4.3.1 Порт Баку

##### 4.3.1.1 Порты Баку и Дубенди – приемка

Поставленное радиотехническое и радиолокационное оборудование было осмотрено и проверено инспектором в ходе окончательной приемки.

Все проверяемое оборудование находилось в удовлетворительном рабочем состоянии.

Несколько месяцев назад анемометры в Баку и Дубенди были возвращены поставщику, так как они не показывали скорость ветра надлежащим образом. Во время окончательной приемки были поставлены и установлены новые анемометры. Они были в хорошем рабочем состоянии. Гарантийный срок на два анемометра был продлен до 1 марта 2005 года.

Был также заменен источник электропитания одного из единиц радиолокационного оборудования (ARPA) в течение гарантийного срока. Гарантийный срок на источник электропитания одной из радиолокационных установок был продлен до 12 января 2005 года.

Свидетельство об окончательной приемке было подписано 6 октября 2004 года всеми сторонами. Оно прилагается в приложении 2.1 данного отчета.



#### 4.3.1.2 Порты Баку и Дубенди – общие замечания

К сожалению, необходимая регистрация оборудования на Inmarsat C, а также номер MNSI на среднечастотное и высокочастотное оборудование во время заключительной приемки – в октябре 2004 года все еще не была проведена, ни в Баку, ни в Дубенди. В качестве объяснения, порт приводил доводы о том, что ответственные органы в Баку отказались дать разрешение на использование среднечастотного и высокочастотного оборудования, так как порт пока отвечает только за безопасность в заливе, а не на большем радиусе в Каспийском море. Регистрация оборудования Inmarsat C, очевидно, еще не состоялась, потому что руководство порта не видит необходимости платить за его использование.

Очевидно, отдел порта, ответственный за управление движением судов в порту и заливе, заинтересован в использовании всего комплекта оборудования, но портовое руководство этими вопросами совсем не интересуется. Портовое руководство не готово взять на себя обязательства, связанные с контролем за безопасностью и движением судов на территории вне залива.

Кроме того, следует отметить, что в Баку очень ненадежное энергоснабжение, и на долгосрочную перспективу сбои в поставках электроэнергии негативно скажутся на состоянии оборудования. В порту знают об этом и попытаются исправить ситуацию. Планируется, в октябре провести новый кабель большей мощности. Однако, непонятно, почему в течение примерно одного года нельзя было изменить ситуацию, и только планируются первичные мероприятия.

К тому же, системы кондиционирования воздуха в обоих городах – Баку и Дубенди абсолютно неудовлетворительные, хотя в порту еще до установки оборудования обещали позаботиться о том, чтобы был налажен стабильный температурный контроль в тех помещениях, где будет установлено оборудование.

В заключение, очевидно, что оборудованием, установленным в Дубенди, не занимались со времени проведения проверочных испытаний в ходе предварительной приемки. Нет даже персонала, выделенного для работы с ним. В качестве причины называлось то, что в настоящее время в порт Дубенди заходит очень немного судов, но в будущем, если ситуация изменится, оборудование несомненно будет использоваться.

#### 4.3.2 Порт Актау

##### 4.3.2.1 Порт Актау – приемка

Ввиду повреждения первоначально поставленного анемометра, данный прибор был заменен организацией-исполнителем 7 февраля 2004 года. Но на дату заключительной приемки он находился еще под таможенным контролем порта Актау в ожидании таможенных формальностей. После переустановки, его ввели в действие специалисты порта. Гарантийный срок был продлен до 1 августа 2005 года.

Из-за того, что стекло тары барографа было разбито, 7 февраля 2004 года барограф заменили, таким образом, гарантийный срок барографа был продлен до 28 февраля 2005 года.

Все остальное радиотехническое и радиолокационное оборудование было осмотрено, проверено и работало абсолютно удовлетворительно с точки зрения инспектора.



Свидетельство об окончательной приемке было подписано всеми сторонами 8 октября 2004 года. Оно представлено в приложении 2.2 к настоящему отчету.

#### 4.3.2.2 Порт Актау – общие замечания

В Актау ситуация сильно отличается от ситуации в Баку. Порт и особенно отдел, отвечающий за управление движением судов и безопасность заинтересованы в использовании оборудования, и даже планируется, что будет целая система управления движением судов для всего казахского побережья, с учетом установки необходимого оборудования не только в Актау, но и в Атырау и Баутино.

Оборудование Inmarsat C еще не используется в Актау, но процесс регистрации подходит к концу, и составлен договор с компанией, обеспечивающей взимание сборов за его использование.

Существуют проблемы с использованием радиолокационного оборудования и автоматизированной системы связи ARPA. Порт Актау подал заявку на разрешение использовать это оборудование, но в получении разрешения отказано, так как в Министерстве обороны Казахстана отказываются разрешить порту использовать рабочую частоту РЛС. С момента установки радиолокационного оборудования, порт пытается получить разрешение, и происходит обширный обмен письмами. Представителям консультирующей организации была продемонстрирована переписка между Министерством обороны и портом. В порту пытаются доказать, что суда используют радиолокационную установку на той же частоте, и действует международная договоренность об использовании определенной широты частот для РЛС, но пока безрезультатно.

Порт уже получил определенные преимущества благодаря аудиоманитофону. Запись некоторых диалогов послужила в качестве подтверждения необходимости надлежащего реагирования порта в аварийных случаях на море, что подвергалось дискуссии.

#### 4.3.3 Порт Туркменбаши

##### 4.3.3.1 Порт Туркменбаши – приемка

Проверочные испытания в рамках заключительной приемки были выполнены 11 и 12 октября 2004 года.

Было проверено оборудование и подтверждено его работоспособное состояние. Свидетельство об окончательной приемке прилагается в приложении 2.3 к настоящему отчету.

##### 4.3.3.2 Порт Туркменбаши – общие замечания

По прибытии эксперта в центр управления движением судов в Туркменбаши, стенды радиостанции были почти полностью разобраны. Источник питания, батареи, приёмопередающая радиостанция MF/HF и мачтовая антенна, включая кабели, были удалены из СУДС и вместо этого установлены на судне. По требованию специалиста НРТИ, отсутствующее оборудование было опять установлено в СУДС. Ввиду того, что время до убытия у специалиста было ограничено, все электропроводка была выполнена только на временной основе. Насколько возможно, были проведены необходимые испытания, так как оборудование было запрограммировано только с цифровым идентификатором судна (MMSI). Радиооборудование находилось в удовлетворительном рабочем состоянии. Антенный кабель приемника MF/HF был собран из нескольких частей, и было настоятельно рекомендовано



заменить его для радиопередатчика MF/HF и проложить как единое целое, а не ряд соединенных частей.

Станция Inmarsat не была запрограммирована с необходимым идентификатором, потому что на момент проверки, администрация порта еще не подавала заявку на административную регистрацию, что совершенно необходимо для ввода в действие и участие в работе системы Inmarsat. Оборудование работало удовлетворительно.

Было признано, что все доставленное оборудование находилось в удовлетворительном рабочем состоянии.

Во время последнего обсуждения с представителем администрации порта, эксперт НРТИ обратил внимание на тот факт, что техническое оборудование, которое получил порт, является средством для предотвращения аварий на море, вызывающих отрицательные различные опасные последствия для окружающей среды, или, если они все-таки произошли, то для быстрого реагирования в ходе поисково-спасательных мероприятий. Представителю порта были даны объяснения, что оборудование было специально поставлено для повышения безопасности мореплавания в Каспийском море за счет улучшения береговых СУДС, а не совершенствования отдельного судна.



## 5 Заключительные выводы

В ответ на вопрос, почему еще никто не подавал заявку на регистрацию Inmarsat, эксперту НРТИ сообщили, что в Баку, а также в Туркменбаши, среди прочих причин, слишком большие расходы на регистрацию и эксплуатацию, которые порт не может себе позволить в настоящее время.

При реализации следующих аналогичных проектов следует учитывать, что необходимо регулярно проводить периодическое обслуживание технического оборудования во избежание дорогостоящего ремонта. За исключением Актау, в портах нет специалистов для проведения технического обслуживания и возможного ремонта, достаточно квалифицированных для выполнения этой работы. Персонал, который должен обслуживать или ремонтировать такое сложное оборудование как радиолокационное или радиотехническое, должен пройти специальное обучение по каждому отдельному аппарату этой системы. Когда оборудование в Туркменбаши надо было установить заново, приходилось вызывать специалистов из Ашхабада, что предусматривало дополнительные расходы. Расходов будет еще больше, если возникнет необходимость ремонта, и если специалистам понадобится ездить от своих организаций в центры управления движением судов в различных портах.

С учетом этого, следует предусмотреть заключение договора на обслуживание и ремонт в течение этапа, следующего за гарантийным периодом, с фирмой или предприятием, на котором есть квалифицированные специалисты. Можно сделать это либо уже во время проведения тендера на оборудование, либо получателей оборудования необходимо обязать на подписание такого договора на обслуживание.

Кроме того, следует уделить внимание персоналу, который должен работать с этим оборудованием. Сообщается, что одной из проблем в Баку было то, что часть сотрудников, обученных пользованию нового оборудования в ходе проекта, была либо задействована на других работах, либо ушла из порта совсем.



## Приложение 1

Заключительная приемка  
Договор 51247, поставщик: Pintsch Bamag



## Приложение 1.1 – Баку



**- Окончательная Приемка -**

№ проекта: EUROPEAID/112971/C/SV/Multi

Сервисный Контракт по внешней помощи Европейского Сообщества No: 30552

**Надзор и обучение (подготовка) по средствам навигационного оборудования –  
Азербайджан, Казахстан и Туркменистан**

В соответствии с Сервисным Контрактом по внешней помощи Европейского Сообщества No: 30552, заключенного 29 января 2003 года

Между Европейским Сообществом  
В лице Комиссии Европейского Сообщества

и HPTI Hamburg Port Training Institute GmbH, HPC Hamburg Port Consulting GmbH  
and Uniconsult Universal Transport Consulting GmbH  
в лице HPTI

Мы, нижеподписавшиеся, произвели осмотр оборудования и запасных частей, указанных в нижеупомянутом Контракте на поставку (после одного года эксплуатации, начиная с даты временной приемки) и подтверждаем, что согласно прилагаемому дополнению 1, качество и количество упомянутых позиций находятся в полном соответствии с условиями, определенными в вышеупомянутом Контракте на поставку. К данному контракту прилагаются соответствующие документы.

**Контакт: Поставка Средств навигационного оборудования в порты Актау (Казахстан),  
Баку (Азербайджан) и Туркменбаши (Туркменистан);  
Идентификационный No. EuropeAid/112336/C/S/WW – TACIS – (Re-Tender) Lot 1  
Контракт на Поставку по внешней помощи Европейского Сообщества N° 51247**

**Оборудование для Международного порта Баку**

Позиции (согласно спецификации Контракта)	Количество
Позиция 4 2.1	
Осевые буи	8
Буи левой стороны	12
Буи правой стороны	14
Основные канальные буи правой стороны	1
Позиция 4 2.2	40 комплектов
Опознавательная маркировка	
Позиция 4 2.3	1
Радиолокационный маяк для буя	
Позиция 4 2.4	1
Радиолокационный отражатель для маяка	
Позиция 4 2.5	2
Фонарь с солнечным модулем для маяка	
Позиция 4 2.6	2
Проблесковые аппараты (вращающийся сигнальный огонь) для берегового маяка (DLL6-300)	
Проблесковые аппараты (створные огни) для створного знака (EER 130)	
Позиция 4 2.7	1
Набор инструментов для техобслуживания (берегового)	
Позиция 4 2.8	1
Набор инструментов для техобслуживания (судового)	
Позиция 4 2.9	1
Набор запчастей для буев (береговых)	
Позиция 4 2.10	1
Набор запчастей для буев (судовых)	
Позиция 4 2.11	2
Солнечный модуль для берегового огня	

Final Acceptance Baku Contract 51247



Позиция 4.2.12 Мастерская-контейнер для ремонта AtoN

2

Поставщик Pintsch Bamag Antriebs- und Verkehrstechnik GmbH  
Hünxerstr. 149  
46537 Dinslaken, Germany

Супервайзер HPTI Hamburg Port Training Institute GmbH  
Überseezentrum, Schumacherwerder  
20457 Hamburg, Germany

Дата предварительного осмотра

Дата окончательного осмотра 25.08.2004

Место окончательного осмотра Бакинский Международный морской Порт, Азербайджан

**Следующие подписи действительны только с учетом содержания прилагаемого дополнения 1**

Инспектор НРТИ Gustav Hövermann

Поставщик Khaled Jaber

Бакинский Международный Морской Порт Soltan Kazymov

Final Acceptance Baku Contract 51247



Annex 1

List of failures, defects and/or replacements

Port of destination	item	Product description	Technical description of defect/failure	Date of defect/failure <sup>2</sup>	Date of Replacement <sup>3</sup>	remarks
Baku	Item 4.2.1	Buoys complete	(including spares)			
		LED lanterns	replacement according to reclamation of the port for a limited number of LED lanterns. To avoid problems (e.g. opening of lanterns by staff) the Contractor replaced all LED lanterns.	see fax of the port to contractor	20 units 01.06.04	
					43 units 05.08.04	
	Item 4.2.6	Flashing units (rotating beacon) for shore lighthouse (DLL6-300)	no failsafe operation of both units. Light character is changing during operation.			Have to be clarified by Contractor after examination

HPTI Inspector

Gustav Hövermann

*already solved*

Supplier

Khaled Jaber

Baku International Sea Port

Soitan Kazymov

<sup>2</sup> Date of information (in writing) to contractor

<sup>3</sup> Date of arrival of equipment at recipient at Port of Baku



## Приложение 1.2 – Актау

### - Final Acceptance -

**Project No. EUROPEAID/112971/C/SV/Multi**  
**Service Contract for European Community External Aid No: 30552**

#### **Supervision and Training of Navigation Aids Equipment – Azerbaijan, Kazakhstan and Turkmenistan**

In accordance with the Service Contract for European Community External Aid No: 30552 concluded 29 January 2003

Between the European Community  
represented by the Commission of the European Community  
and HPTI Hamburg Port Training Institute GmbH, HPC Hamburg Port Consulting GmbH and  
Uniconsult Universal Transport Consulting GmbH  
Represented by HPTI

We, the undersigned, inspected the equipment and spare parts specified in the under mentioned supply contract (after one year of operation beginning with the date of provisional acceptance) and confirm that quality and quantities of said items are in conformity with terms and conditions set forth in the aforesaid supply contract. The respective documents are attached hereto.

**Contract: Supply of Aids to Navigation Equipment to the Ports of Aktau (Kazakhstan), Baku (Azerbaijan) and Turkmenbashi (Turkmenistan);**  
**Identification No. EuropeAid/112336/C/S/WW – TACIS – (Re-Tender) Lot 1**  
**Supply Contract for European Community External Aid N° 51247**

#### Equipment for the Port of Aktau

<u>Items</u> (according to contract specifications)	<u>Quantity</u>
Item 4.2.1 Port buoys	1
Starboard buoys	1
Item 4.2.2 Identification marking	4sets
Item 4.2.3 Racon for buoy	1
Item 4.2.7 Tool set for maintenance (shore based)	1
Item 4.2.9 Spare part set for buoys (shore based)	1
Item 4.2.12 Workshop container for AtoN repair	1

Supplier Pintsch Bamag Antriebs- und Verkehrstechnik GmbH  
Hünxerstr. 149  
46537 Dinslaken, Germany

Supervisor HPTI Hamburg Port Training Institute GmbH  
Überseezentrum, Schumacherwerder  
20457 Hamburg, Germany

#### Date of provisional inspection

Date of final inspection 27.08.2004

Place of final inspection Aktau, International Commercial Sea Port, Kazakhstan



HPTI Inspector

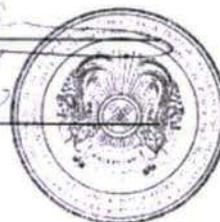
Gustav Hövermann

Supplier

Khaled Jaber

Aktau International Sea Port

Aliyev E.Y.







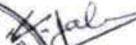
Место заключит. инсп-вания

Туркменбаши, Международный  
Морской порт, Туркменистан

Инспектор НРТИ

 Густав Ховерман

Поставщик

 Халед Джабер

Зам. начальник Порта по технической части

Мамедов А.А.

Начальник Службы Судового Хозяйства

 Аманов М.А.





## Приложение 2

Заключительная приемка  
Договор № 30551, поставщик: Transas Europe  
GmbH



## Приложение 2.1 – Баку

### - Акт окончательной приемки оборудования -

Проект No. EUROPEAID/112971/C/SV/Multi  
Сервисный контракт Европейского Сообщества External Aid No: 30552

Поставка Навигационных Средств Безопасности Мореплавания и Проведение обучения обслуживающего персонала портов Азербайджана, Казахстана и Туркменистана

В соответствии с сервисным контрактом Европейского Сообщества External Aid No: 30552 заключенным 29 Января 2003

между Европейским Сообществом  
в лице Комиссии Европейского Сообщества

и НPTI (Hamburg Port Training Institute GmbH), HPC (Hamburg Port Consulting GmbH) и Uniconsult Universal Transport Consulting GmbH представляемых НPTI

Мы, нижеподписавшиеся, провели инспекцию оборудования и запасных частей поставленных по вышеупомянутому контракту (после одного года эксплуатации оборудования и запасных частей после проведения Предварительной приемки) и настоящим подтверждаем, что качество и количественный состав оборудования указанного в спецификации ниже, в точности соответствует условиям и требованиям контракта. Замечания, выявленные в ходе проведения инспекции указаны в Приложении 1 к настоящему документу<sup>1</sup>.

**Contract: Supply of Aids to Navigation Equipment to the Ports of Aktau (Kazakhstan), Baku (Azerbaijan) and Turkmenbashi (Turkmenistan)**

Identification No. EuropeAid/112336/C/S/WW – TACIS – (Re-Tender) Lot 2  
Supply Contract for European Community External Aid N° 30551

Поз.		Кол-во
Поз. 4.3.1	Радар с функцией ARPA и антенной 8ft	2
Поз. 4.3.3	GPS приемник	2
Поз. 4.3.5	Носимая УКВ радиостанция с морским диапазоном частот	3
Поз. 4.3.6	ПВ/КВ преампередатчик	3
Поз. 4.3.7	УКВ радиостанция	3
Поз. 4.3.8	INMARSAT-C терминал	2
Поз. 4.3.9	ГМССБ УКВ ЦИВ	2
Поз. 4.3.10	ГМССБ УКВ ЦИВ	2
Поз. 4.3.11	ГМССБ консоль	2
Поз. 4.3.12	Регистратор переговоров	2
Поз. 4.3.13	Бинокль	3
Поз. 4.3.14	Часы с секторами молчания	2
Поз. 4.3.15	Барограф	2
Поз. 4.3.16	Анемометр	2

<sup>1</sup> Если какие-либо замечания или дефекты оборудования выявлены в ходе проведения инспекции они указаны в Приложении 1, которое является неотъемлемой частью настоящего документа



Поставщик Transas Europe GmbH  
Luruper Chaussee 125  
22761 Hamburg, Germany

Дата проведения предварительной инспекции 18 / 19 Сентября 2003

Дата проведения окончательной инспекции 6 Октября 2004

Место проведение инспекции Порт Баку, Азербайджан

Супервайзеры проекта HPTI Hamburg Port Training Institute GmbH  
Überseezentrum, Schumacherwerder  
20457 Hamburg, Germany

Настоящие подписи имеют силу только при подписании  
Приложения 1

HPTI Инспектора

Дитрих Каун

Поставщик

Юрий Лукьянов

Международный морской порт Баку

Солтан Кязимов



Аппенд 1

Выявленные отказы, дефекты и произведенные замены

Порт	Позиция	Описание позиции	Описание дефекта	Дата дефекта/ отказа <sup>2</sup>	Дата замены <sup>3</sup>	Примечания
Баку	Поз. 4.3.1	Радар с функцией ARPA и антенной 8ft	Блок питания (100005245/04) процессорного модуля одного из радаров не работал надлежащим образом			Гарантийный период продлен до 12.03.2005 <i>✓ G</i>
	Поз. 4.3.8	INMARSAT-C терминал				Проверка терминала не возможна, так как не получен регистрационный номер. По предварительной оценке все находится в рабочем состоянии.
	Поз. 4.3.16	Анемометр	Не работал надлежащим образом	18.05.2004	05.10.2004	Гарантийный период продлен до 01.03.2005

Поставщик:  
Transas Europe GmbH

  
Юрий Лукьянов

Супервайзер проекта  
HPTI Hamburg Port Training  
Institute GmbH

Дитрих Каун

Получатель:  
Международный морской  
торговый порт

  
Солтан Кязимов

<sup>2</sup> Дата письменного извещения поставщика

<sup>3</sup> Дата доставки оборудования в Порт Баку



## Приложение 2.2 – Актау

### - Final Acceptance -

**Project No. EUROPEAID/112971/C/SV/Multi**  
**Service Contract for European Community External Aid No: 30552**

#### **Supervision and Training of Navigation Aids Equipment – Azerbaijan, Kazakhstan and Turkmenistan**

In accordance with the Service Contract for European Community External Aid No: 30552 concluded 29 January 2003

Between the European Community  
represented by the Commission of the European Community  
and HPTI Hamburg Port Training Institute GmbH, HPC Hamburg Port Consulting GmbH  
and Uniconsult Universal Transport Consulting GmbH  
Represented by HPTI

We, the undersigned, inspected the equipment and spare parts specified in the undermentioned supply contract (after one year of operation beginning with the date of provisional acceptance) and confirm that quality and quantities of said items are in conformity with terms and conditions set forth in the aforesaid supply contract<sup>1</sup>. The respective documents are attached hereto.

**Contract: Supply of Aids to Navigation Equipment to the Ports of Aktau (Kazakhstan), Baku (Azerbaijan) and Turkmenbashi (Turkmenistan)**  
**Identification No. EuropeAid/112336/C/S/WW – TACIS – (Re-Tender) Lot 2**  
**Supply Contract for European Community External Aid N° 30551**

Item		Quantity
Item 4.3.1	Radar with APRA and antenna	1
Item 4.3.4	GPS receiver for buoy synchronisation	2
Item 4.3.5	VHF handheld radio with marine frequencies	2
Item 4.3.8	INMARSAT-C station	1
Item 4.3.12	Voice recorder	1
Item 4.3.13	Binoculars 6 x 70	2
Item 4.3.14	Ship's bell clock with radio sectors	1
Item 4.3.15	Marine Aneroid Barograph	1
Item 4.3.16	Anemometer	1

Supplier Transas Europe GmbH  
Luruper Chaussee 125  
22761 Hamburg, Germany

Date of Provisional Acceptance 25 September 2003

Date of Final Inspection 8 October 2004

Place of Inspection Port of Aktau, Kazakhstan

<sup>1</sup> If any defects, failures or replacement of equipment are reported, this will be listed and described under annex 1 enclosed to this document



Supervisor

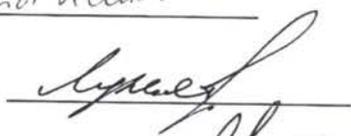
HPTI Hamburg Port Training Institute GmbH  
Überseezentrum, Schumacherwerder  
20457 Hamburg, Germany

The following signatures are only valid considering the content of  
the enclosed annex 1

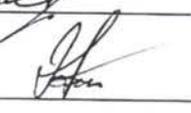
HPTI Inspector

Dietrich Kaun 

Supplier

Yury Lukjanov 

Aktau International Sea  
Commercial Port

Vladimir L. Konstantinov 



Annex 1

**Failures, defects and/or replacements**

Port of destination	Item	Product description	Technical description of defect/failure	Date of defect/failure <sup>2</sup>	Date of Replacement <sup>3</sup>	Remarks
Aktau	Item 4.3.8	INMARSAT-C station				Commissioning not possible due to missing Inmarsat registration. Seems to be in satisfactory working condition.
	Item 4.3.16	Anemometer	The wind speed was not shown correctly.	07.02.2004	01.11.2005	Commissioning not possible. Equipment still waiting for customs clearance. Warranty period is extended until 01.08.2005.
	Item 4.3.15	Marine Aneroid Barograph	Glass of covering box was broken.	15.09.2003	07.02.2004	Warranty is extended until 28.02.2005.

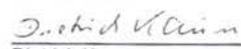
Supplier:

Transas Europe GmbH

  
Yury Lukjanov

Supervisor

HPTI Hamburg Port Training  
Institute GmbH

  
Dietrich Kaun

Recipient

Aktau International Sea  
Commercial Port

  
Vladimir L. Konstantinov

<sup>2</sup> Date of information (in writing) to contractor

<sup>3</sup> Date of arrival of equipment at recipient at Port of Aktau



## Приложение 2.3 – Туркменбаши

### - Final Acceptance -

**Project No. EUROPEAID/112971/C/SV/Multi**  
**Service Contract for European Community External Aid No: 30552**

#### **Supervision and Training of Navigation Aids Equipment – Azerbaijan, Kazakhstan and Turkmenistan**

In accordance with the Service Contract for European Community External Aid No: 30552 concluded  
29 January 2003

Between the European Community  
represented by the Commission of the European Community

and HPTI Hamburg Port Training Institute GmbH, HPC Hamburg Port Consulting GmbH  
and Uniconsult Universal Transport Consulting GmbH  
Represented by HPTI

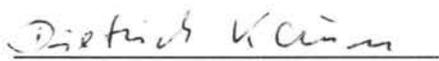
We, the undersigned, inspected the equipment and spare parts specified in the undermentioned  
supply contract (after one year of operation beginning with the date of provisional acceptance) and  
confirm that quality and quantities of said items are in conformity with terms and conditions set forth in  
the aforesaid supply contract<sup>1</sup>. The respective documents are attached hereto.

**Contract: Supply of Aids to Navigation Equipment to the Ports of Aktau (Kazakhstan), Baku  
(Azerbaijan) and Turkmenbashi (Turkmenistan)**  
**Identification No. EuropeAid/112336/C/S/WW – TACIS – (Re-Tender) Lot 2**  
**Supply Contract for European Community External Aid N° 30551**

Item	Quantity
Item 4.3.1 Radar with APRA and antenna	1
Item 4.3.3 GPS receiver for buoy maintenance vessel	1
Item 4.3.5 VHF handheld radio with marine frequencies	2
Item 4.3.6 MF + HF Radiotelephone	1
Item 4.3.7 VHF Radiotelephone	1
Item 4.3.8 INMARSAT-C station	1
Item 4.3.9 GMDSS VHF decoder	1
Item 4.3.10 GMDSS MF/HF decoder	1
Item 4.3.11 Compact GMDSS Station Console	1
Item 4.3.12 Voice recorder	1
Item 4.3.13 Binoculars 6 x 70	1
Item 4.3.14 Ship's bell clock with radio sectors	1
Item 4.3.15 Marine Aneroid Barograph	1
Item 4.3.16 Anemometer	1

<sup>1</sup> If any defects, failures or replacement of equipment are reported, this will be listed and described under annex 1  
enclosed to this document



<u>Supplier</u>	Transas Europe GmbH Luruper Chaussee 125 22761 Hamburg, Germany
<u>Date of Provisional Acceptance</u>	30 September 2003
<u>Date of Final Inspection</u>	13 October 2004
<u>Place of Inspection</u>	Turkmenbashi, International Commercial Sea Port, Turkmenistan
<u>Supervisor</u>	HPTI Hamburg Port Training Institute GmbH Überseezentrum, Schumacherwerder 20457 Hamburg, Germany
<u>HPTI Inspector</u>	Dietrich Kaun 
<u>Supplier</u>	Mikhail Kirilin 
<u>Director of Turkmenbashi International Commercial Sea Port</u>	Atayev Murad 



Annex 1



**Failures, defects and/or replacements**

Port of destination	Item	Product description	Technical description of defect/failure	Date of defect/failure <sup>2</sup>	Date of Replacement <sup>3</sup>	Remarks
Turkmenbashi						
	Item 4.3.8	INMARSAT-C station				Commissioning is not possible due to missing Inmarsat registration. Seems to be in satisfactory working condition.

Supplier:  
Transas Europe GmbH  
Luruper Chaussee 125  
22761 Hamburg, Germany

  
Mikhail Kirilin

Supervisor:  
HPTI Hamburg Port Training  
Institute GmbH  
Überseezentrum,  
Schumacherwerder  
20457 Hamburg, Germany

  
Dietrich Kaun

Recipient:  
Turkmenbashi International Sea  
Commercial Port  
Turkmenbashi  
Turkmenistan

  
Atayev Murad

<sup>2</sup> Date of information (in writing) to contractor

<sup>3</sup> Date of arrival of equipment at recipient at Port of Turkmenbashi



## Приложение 3

### Отчет об инспектировании постройки буксира



Отчет о мероприятиях 2004 года по техническому содействию Морскому торговому порту Актау, что касается инспектирования постройки буксира.

#### Резюме мероприятий

Дата	Мероприятие	Заметки
10 августа – 15 сентября 2004 г.	Гамбург – Германия	Проверка проектной документации буксира, чертежей, сверка отсутствующих или двусмысленных понятий, инициирование необходимых изменений в проект и чертежи.
4 – 6 октября 2004 г.	Первый инспекционный визит на судостроительный завод «Дамен» в Галати, Румыния	Проверка стальных листов для «Регистра английского Ллойда» (ежегодный справочник о всех морских судах), марок проката и резания.
4 – 5 ноября 2004 г.	Визит в администрацию судостроительного завода «Дамен» в Горинхеме, Нидерланды	Обсуждение результатов первого инспектирования на месте, анализ измененных чертежей.
7 – 9 ноября 2004 г.	Второй инспекционный визит на судостроительный завод «Дамен» в Галати, Румыния	Проверка подготовки материалов и качества сварочных работ
10 – 12 ноября 2004 г.	Визит к получателю в Морской торговый порт Актау в Казахстане	Оказание содействия портовому руководству в ходе информационно-организационного визита представителя организации-исполнителя по буксиру Damen Shipyard (Нидерланды) в Актау.
12 – 14 декабря 2004 г.	Третий инспекционный визит на судостроительный завод «Дамен» в Галати, Румыния	

#### Проверка проектной документации буксира

10 августа 2004 года консультанты получили от судостроительного завода «Дамен» (Damen) чертежи основного корпуса и машинного отделения буксира STAN 2208. Остальные документы, т.е. один экземпляр заключительных условий по договору, план GA, чертежи жилых отсеков и т.д. были предоставлены на несколько дней позже.

Чертежи и проектная документация были, в общем, приемлемыми, отклонения от условий договора обсуждались и уточнялись с заводом «Дамен». Подрядчик проявил активное взаимодействие,



руководство Морского торгового порта Актау было постоянно информировано о ходе обсуждения между консультантами и подрядчиком. Кардинальные решения, такие как окончательное решение о типе двигателя буксира, были оставлены портовому руководству с учетом получения советов от консультирующей организации. Было согласовано, что отдельные открытые технические вопросы, не требующие первостепенного внимания, будут обсуждены и решены на последующей встрече в Горинхеме или Актау.

### **Первый инспектирующий визит на судостроительный завод «Дамен» в Галати (Румыния)**

Первый визит консультантов для инспектирования постройки на месте состоялся 5 октября 2004 года. Консультанты осуществили проверку стальных листов и проверили их для «Регистра английского Ллойда» и марки проката. Можно было отметить следующий прогресс: палубный настил вдоль всего судна, строящегося в обратном порядке, был уже наложен, переборки были разрезаны по размеру, на стадии создания находились основные элементы основания двигателя, включая прилегающие стальные конструкции и междудонные цистерны. Различные прочие конструктивные элементы уже были нарезаны по размеру и подготовлены к сварке. В целом, постройка велась согласно графику. Комментарии консультантов относительно качества резки и сварки учитывались руководством судостроительного завода, и в первоочередном порядке вносились в график соответствующие меры по улучшению.

### **Визит к подрядчику – судоверфи «Дамен» в Горинхеме (Нидерланды)**

Консультанты посетили администрацию организации-исполнителя в Горинхеме 4-5 ноября 2004 года с целью обсуждения результатов первого инспектирования и информирования о своем графике второго посещения и миссии в Актау. Кроме того, консультанты провели анализ чертежей для того, чтобы выяснить, были ли учтены их комментарии относительно проекта буксира.

### **Второй инспектирующий визит на судостроительный завод «Дамен» в Галати (Румыния)**

Второе инспектирование на месте состоялось 7-9 ноября 2004 года. Консультанты отметили, что вдоль всего корпуса судна, все сооружения, палубные бимсы, междудонные цистерны и перекрытия были на месте и соединены прихваточным швом для окончательного выравнивания. Частичная сварка уже регулярно выполнялась. Производилась подготовка обшивки каркаса.

Ход работ соответствовал графику. Качество подготовки материалов и сварки удовлетворительные, и на данный момент каких-либо задержек с поставками не предвидится.

Ниже прилагаются иллюстрации, документирующие процесс постройки во время второго посещения объекта.

### **Визит к получателю**

В период с 10 по 12 ноября 2004 года консультанты посетили порта Актау для того, чтобы оказать содействие портовому руководству в ходе обсуждения и выяснения деталей с получателем договора на постройку буксира – судостроительным заводом «Дамен». Представителем подрядчика был г-н Ян Пиэсла (управляющий по сбыту в Европе) и г-н Хенк Пруйсен (руководитель производства буксира) от судостроительного завода «Дамен» в Горинхеме (Нидерланды). Морской торговый порт Актау



представлял г-н Владимир Константинов (технический директор), г-н Ламзин (капитан порта), г-н Игорь Проценко (директор по системам связи).

Обсуждались следующие темы:

1. использование буксира для работы с бакенами,
2. вид противопожарной пены предполагаемый для использования,
3. организационные предпосылки и требования к обучению команды,
4. прочее.

1. Портовое руководство выразило пожелание порта о необходимости обрабатывать и поднимать не только маркировку существующих бакенов, но и якоря бакенов. Так как это пожелание раньше не высказывалось со стороны МТПА, оно не было отражено в технических спецификациях и, соответственно, не было включено в договор, подписанный между портом и судоверфью «Дамен». В этом отношении, в договоре предусматривается только оснащение буксира для поднятия и перевозки бакенов по 1,5 тонны каждый.

Ввиду того, что вес двух якорей не бакен составляет 2,5 тонны каждый, тот, который изготовлен из чугуна, и другой, сделанный из бетона, плюс 2 x 16 м стальная цепь со звеньями диаметром по 30 мм, судоверфь «Дамен» должна пересчитать устойчивость буксира, мощность палубы для принятия якорей и цепей дополнительно к бакенам, и выбрать более мощный кран с лебедкой, а также пересчитать предел прочности опоры крана, добавить цепной стопор на палубе и средства защиты палубы от повреждения, вызванного работой с цепью и якорем.

Вышеуказанные требования порта, скорее всего, увеличат стоимость судна, при условии, что будет техническая возможность повысит устойчивость буксира таким образом, чтобы позволить одновременное поднятие якорей и цепей.

2. Что касается вида пены для тушения пожаров, которая используется портом в настоящее время, специалисты порта считают, что этот вид пригоден только для температуры выше +5 по Цельсию, что в зимнее время может вызвать проблему с ахтерпиковой цистерной, согласно расчетам судостроительного завода «Дамен». Ахтерпиковая цистерна частично находится выше ватерлинии и, таким образом, подвержена температуре наружного воздуха, которая в зимнее время может падать ниже нуля по Цельсию. Кроме того, пена, используемая портом, очень агрессивная и требует применения нержавеющей стали для цистерн, труб, арматурных конструкций и мониторов, что не предусмотрено в договоре. Судостроительный завод «Дамен» Damen Shipyard предоставит информацию о том, какие типы пены пригодны для оборудования, которое «Дамен» будет устанавливать на буксире.
3. Что касается необходимых условий обучения; было согласовано, что на заводе «Дамен» подготовят предложение об обучении специалистов и морских офицеров, с учетом того, что до сих пор в порту практически не было сотрудников, знакомых с современными технологиями, которые могут быть использованы на новом буксире.

Буксир, который сейчас зафрахтован в Азербайджане с азербайджанской командой, представляет собой плавучий музей во всех отношениях. Два основных двигателя – это два массивных двухтактных, с петлевой продувкой тронковых двигателя с возвратно-поступательным насосом с продувом воздуха, с номинальной производительностью 600 л/с и 380 об/мин. каждый. Такие двигатели вышли из производства на западе сразу после второй мировой войны. Остальное оборудование аналогично устарело. Следовательно, важно организовать для будущего экипажа



активное обучение от русскоговорящего специалиста, особенно, что касается основных двигателей, чтобы они могли работать на новом буксире.

4. Обсуждались и принимались решения по ряду других вопросов, таких как использование только носовой части в качестве порового пространства, а не в качестве балластной цистерны, размещение логотипа предприятия, название и порт приписки буксира, цветовые спецификации в соответствии с каталогом красок RAL и установка DVD-плеера вместо кассетного видеомэганитофона в кают-компании.

### **Третий инспектирующий визит на судостроительный завод «Дамен» в Галати (Румыния)**

Третий визит в Галати имел место в период с 12 по 14 декабря 2004 года. Консультанты отметили следующее:

Постройка отсеков от носа к корме судна шла удовлетворительно и в соответствии с графиком. Было завершено примерно 90% сварочных работ в кормовой секции. 13 декабря 2004 года в 14.30 кормовую секцию вывели из корпусного цеха и поместили под козловой кран грузоподъемностью 320 тонн. Там кормовую секцию перевернули из позиции вверх дном в позицию килем вниз, и затем ее переместили и спустили в защищаемую производственную зону на стапеле. Охраняемая производственная зона – это импровизированный корпусный цех, построенный с использованием каркаса из конструкционной стали, который покрыт атмосферозащищенным брезентом и передвижной кровлей. Здесь продолжатся сварочные работы, а также другие работы, например, установка, форсунок, и т.д.

Передний отсек еще находится в корпусном цехе. Небольшая часть обшивки в нижнем носовом отсеке еще не закончена. Приспосабливались и готовились к сварке якорные ниши. Охлаждающие каналы еще не были подготовлены, и остается провести еще много сварочных работ. До сих пор, подготовка к сварке и качество сварочных работ удовлетворительное. Уже установлено несколько труб, в частности, тех, которые всегда устанавливают, а также ряд труб с плотной боковой изоляцией, проходящих через топливные баки.

Руководство судоверфи планирует вывести передний отсек из судостроительного помещения в первой половине января 2005 года. Выравнивание переднего отсека с хвостовым и сварка двух отсеков запланированы на конец января 2005 года. Если это будет сделано, необходимо будет начинать установку оборудования и кабелей. Основные двигатели и трансмиссионные модули поступят на верфь до конца 2004 года. Доставка «франко-завод» Констанца после успешных испытаний на море запланирована на 25 июня 2005 года.

В настоящее время, производство осуществляется по графику, и задержки не предусмотрены.

Согласно обсуждению в ходе визита к клиенту в ноябре 2004 года, подрядчиком – судостроительным заводом «Дамен» подготовлены изменения в проект крана и палубного оборудования, которые будут представлены порту Актау, предусматривающие поднятие также двух якорей и цепей каждого бакена. В технических спецификациях, прилагаемых к договору о постройке, требовалось, чтобы проект буксира предусматривал поднятие только бакенов, а не двух якорей и цепей. Теперь, будет устанавливаться более мощный кран с дополнительной лебедкой наверху, чтобы можно было обеспечить достаточную длину троса для поднятия цепей и, в конечном итоге, двух якорей на палубу буксира. Для работы с якорями и цепями фальшборт на левом борту будет передвижным. Палуба в этом месте будет покрыта 50-миллиметровым слоем твердой древесины для защиты, и цепной



стопор будет регулярно устанавливаться на палубе левого борта для приостановки цепи, поднимаемой краном на борт.

Изменения, включающие расчет остойчивости, были представлены в Регистр Ллойда на утверждение.

Следующий визит запланирован на январь 2005 года, и он будет согласован с верфью «Дамен» в Галати таким образом, чтобы консультанты были там тогда, когда передний отсек будет готов для передачи на стапель и перевода с позиции «вверх дном» в позицию «киль вниз».



Документация второй инспекции судостроительного завода в Галац (ноябрь 2004)



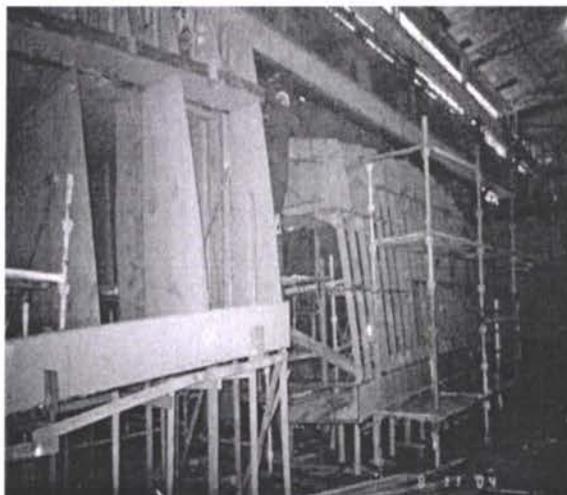
Рамка носовой секции, носовая часть вверх дном



Рамная конструкция корпуса правого борта



Рамная конструкция кормы с точки зрения машинного отделения, кормовая часть вверх дном

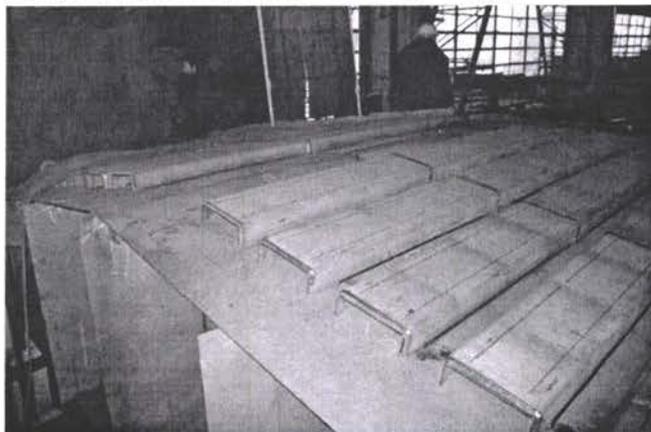


Левая сторона: новая часть правого борта  
Правая сторона: корма правого борта



Рамная конструкция целой носовой части

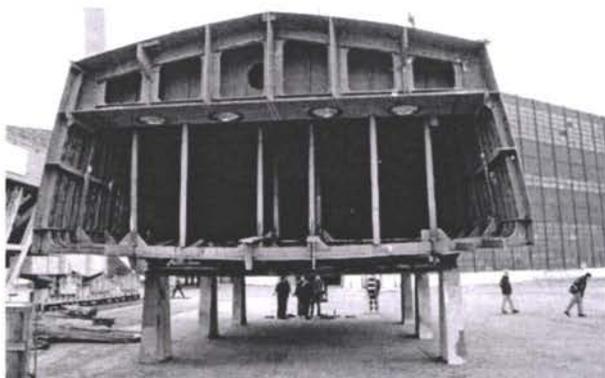
**Документация третьей инспекции судостроительного завода в Галац (декабрь 2004)**



Охлаждающие каналы кормы



Кормовая часть на дороге на содоподъемный элинг для поворота корпуса



Кормовая часть до поворота – взгляд на машинное отделение



Главная палуба кормовой части после поворота



Дно кормовой части после поворота

Ответственность за содержание данного отчета лежит на консорциум НРТИ – НРС – Uniconsult одном и не представляет мнение Европейского Союза