



Программа Тасис ТРАСЕКА Европейского союза
для Армении, Азербайджана, Болгарии, Грузии, Казахстана, Киргизстана,
Молдовы, Румынии, Таджикистана, Турции, Туркменистана, Украины, Узбекистана

EUROPEAID/120569/C/SV/MULTI

**Регулирование транспортировки опасных грузов
вдоль коридора ТРАСЕКА**

Азербайджан, Грузия, Казахстан, Туркменистан и
Украина

Отчет о выполнении работ

Июнь 2006 – сентябрь 2006



Этот проект финансируется
Европейским Союзом



Проект осуществляется NEA
и его партнерами НРТИ, UMCO
and Hoyer Gaslog



Этот проект финансируется
Европейским Союзом



Титульный лист доклада

Название проекта:	Регулирование транспортировки опасных товаров вдоль коридора TRACECA (TRACECA)	
Номер проекта:	EUROPEAID/120569/C/SV/MULTI	
Страна:	Азербайджан, Грузия, Казахстан, Туркменистан, Украина	
Наименование:	Партнер TRACECA Межпарламентская Комиссия Постоянный Секретариат	Контрактор Консорциум, возглавленный NEA Исследование транспорта и Тренинга (Нидерланды)
Адрес:	Ул. Генерала Алиарбекова 8/2 AZ-370 000 Баку Азербайджан	Головной офис NEA в Нидерландах: Sir Winston Churchilllaan 297 2280 DZ Rijswijk
Тел. номер:	+994 12 982 718	+ 31 70 3988 340 (NEA office)
Факс:	+994 12 986 426	+ 31 70 3988 426 (NEA office)
Телекс:		
Контактное лицо:	Г-н Рустан Дженалинов Генеральный Секретарь Постоянного Секретариата Межпарламентской Комиссии TRACECA	Менеджер проекта: Менно Лангевельд
Подписи:		

Дата отчёта: Сентябрь 2006 г

Период отчётности: Июнь 2006-Сентябрь 2006

Автор отчёта: Менно Лангевельд, Менеджер проекта/Руководитель работы касающейся юридических вопросов и вопросов охраны окружающей среды





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



Содержание

Титульный лист доклада.....	2
1 Краткий обзор проекта	4
2 Краткое изложение развития проекта после начала проекта	6
2.1 Предисловие.....	6
2.2 Основные полученные данные по рынку сжиженного нефтяного газа.....	7
3 Развитие проекта в течение отчетного периода.....	8
3.1 Предисловие.....	8
3.2 Положение по достижению целей проекта	8
3.2.1 Экономический анализ всех возможных схем	8
3.2.2 Интегрированная техническая схема для транспортировки сжиженного нефтяного газа ..	10
3.2.3 Исследование распорядительных органов.....	10
3.3 Визиты в страны и события проекта	11
3.3.1 Встречи руководителя группы	11
3.3.2 Другие встречи РД 1/2.....	20
3.4 Администрирование проекта.....	23
3.5 Риски и Предположения	23
4 Краткое изложение планирования проекта на последующую часть проекта	24
Приложение 1 Промежуточный отчет проекта.....	25
Приложение 2 Отчет об использовании ресурсов.....	27
Приложение 3 Отчет о выполнении задач	28
Приложение 4 План операций на следующий период (Рабочая програма) (Форма 1.6) ...	29
Приложение 5 Контактный список.....	31
Приложение 6 Подход РД 3.....	33
Приложение 7 Утверждение краткосрочных международных экспертов	37



Этот проект финансируется
Европейским Союзом



1 Краткий обзор проекта

Название проекта	Регулирование транспортировки опасных грузов вдоль коридора TRASECA Азербайджан, Грузия, Казахстан, Туркменистан, Украина (TRASECA)
Номер проекта:	EUROPEAID/120569/C/SV/MULTI
Страна:	Азербайджан, Грузия, Казахстан, Туркменистан, Украина

Общие цели проекта: Внедрение такой альтернативной, экономичной и современной схемы транспортировки сжиженного нефтяного газа в регионе TRASECA, которая доведёт существующие высокие транспортные расходы до минимума и повысит безопасность процедур обращения с опасными грузами, не ограничиваясь только сжиженным нефтяным газом

Особые цели проекта: Предоставление анализа экономической целесообразности, который включает техническую, экономическую, финансовую, правовую/институциональную оценки и оценку окружающей среды для транспортировки сжиженного природного газа по коридору TRASECA

Результаты проекта:

1. Экономический анализ всех возможных схем и способов транспортировки сжиженного нефтяного газа в регионе с расчетами и рекомендациями по эксплуатационным расходам и капиталовложениям.
2. Презентация полностью интегрированной технической схемы для транспортировки сжиженного нефтяного газа.
3. Исследование распорядительных органов и их соответствие международным и ЕС стандартам по хранению и транспортировке сжиженного нефтяного газа и химикатов.

Запланированные расходы: Помимо текущих отчётов (2) и окончательного отчёта по данному проекту, дополнительно будут представлены 6 рабочих докладов (РД):

- ❖ РД 1 Отчёт по анализу рынка (задание 1А)
- ❖ РД 2 Отчёт о возможных вариантах транспортировки (задание 1Б)
- ❖ РД 3 Отчёт по оценке транспортных средств (задание 2А)
- ❖ РД 4 Отчёт об условиях безопасности (задание 2Б)
- ❖ РД 5 Отчёт о правовой и институциональной структуре (задание 3)
- ❖ РД 6 Отчёт об оценке экономической ситуации (задание 1С)

В рамках проекта будет организовано 3 семинара, два из которых будут включать кратковременные визиты с целью исследования

- ❖ Представление и обсуждение РД 1 и 2 планируется в Стамбуле, Турция, с кратковременным визитом с целью исследования, который даст возможность провести обсуждения с заинтересованными кругами из Турции, как это было описано в Пределах Компетенций.
- ❖ Представление и обсуждение РД 3 и 4 планируется в Гамбурге, Германии с кратковременным визитом с целью исследования технических аспектов транспортировки опасных грузов.
- ❖ Представление и обсуждение РД 5 и 6 планируется в Баку.





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



Работы, связанные с проектом:

Результат 1: Экономический анализ всех возможных схем

- Задание 1 А: Анализ рынка продукции сжиженного нефтяного газа
Задание 1 Б: Разработка вариантов транспортировки сжиженного нефтяного газа
Задание 1 С: Экономическая оценка схем транспортировки сжиженного нефтяного газа

Результат 2: Интегрированная техническая схема транспортировки сжиженного нефтяного газа

- Задание 2 А: Оценка существующих средств транспортировки сжиженного нефтяного газа
Задание 2 Б: Оценка условий безопасности транспортировки сжиженного нефтяного газа

Результат 3: Исследования распорядительных органов

- Задание 3 А: Анализ соглашений и договоров
Задание 3 Б: Обзор законодательства об опасных грузах
Задание 3 С: Анализ распорядительных органов

Дата начала проекта: 18 Марта 2006

Дата начала работ: 18 Марта 2006

Длительность проекта: 18 месяцев

Вклад: Международные эксперты:

216 человеко-день Руководитель группы/Экономист транспорта
144 человеко-день Руководитель по техническим и операционным вопросам
144 человеко-день Руководитель по юридическим вопросам и вопросам окружающей среды
140 человеко-день другие эксперты
Местные эксперты:
315 человеко-день Менеджер проекта, Казахстан
315 человеко-день Менеджер проекта, Азербайджан
315 человеко-день Менеджер проекта, Грузия
110 человеко-день краткосрочные местные эксперты
Организация местных точек поддержки в странах бенефициариях

Проект осуществляется: НЕА Исследование Транспорта и Тренинга (Нидерланды) и его партнёрами в консорциуме:
НРТИ Институт Тренинга Портов Гамбурга (Германия)
UMCO (Германия)
Hoyer Gaslog (Германия)





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



2 Краткое изложение развития проекта после начала проекта

2.1 Предисловие

В период с апреля по сентябрь во все страны были нанесены визиты, включая Туркменистан, и был дан старт для анализа существующей ситуации по индустрии сжиженного нефтяного газа, а в частности, по существующему производству и уровню спроса на сжиженный нефтяной газ, так как это будет первым результатом, который мы представим во время нашего семинара/визита с целью исследования в Стамбуле, 2-3 ноября 2006 г.

Весьма важными событиями явились две международные конференции по сжиженному нефтяному газу, одна из которых посвящалась производству и экспорту из, например Казахстана и Туркменистана, в Москве, и другая, посвященная вопросам спроса в Турции.

Представители проекта посетили обе конференции и получили большой объем информации о производстве и спросе сжиженного нефтяного газа.

С начала проекта основное внимание уделяется накоплению информации о данных производства сжиженного нефтяного газа, для чего руководитель группы и национальные координаторы приложили большие усилия. Однако собрать такую информацию не всегда просто, так как многие компании считают ее конфиденциальной.

К тому же, во все страны были нанесены визиты, в основном, с целью передачи более детальной информации о производстве сжиженного нефтяного газа.

Когда	Где	Проектная цель
Март	Встреча консорциума Гамбург/Начало проекта	Менеджмент проекта
Апрель	Конференция по сжиженному нефтяному газу Москва	Задача 1А, 1В
Апрель	Визит Баку TRACECA PS и SG	Менеджмент проекта, Задача 3
Апрель	Встреча консорциума Гамбург	Менеджмент проекта
Апрель	Баку	Задача 1А, 1В
Апрель	Грузия	Задача 1А, 1В
Май	Казахстан	Задача 2А
Май	Казахстан	Задача 1А, 1В
Май	Туркменистан	Задача 1А, 1В
Июнь	Конференция по сжиженному нефтяному газу	Задача 1А, 1В
Июль	Встреча консорциума Rijswijk	Менеджмент проекта
Август	Визит Баку	Задача 1А, 1В
Август	Визит Грузия	Задача 1А, 1В
Август	Визит Баку TRACECA PS и SG	Менеджмент проекта
Август	Визит INOGATE Киев	Задача 3
Сентябрь	Визит Казахстан	Задача 1А, 1В
Сентябрь	Визит Баку TRACECA PS и SG	Менеджмент проекта



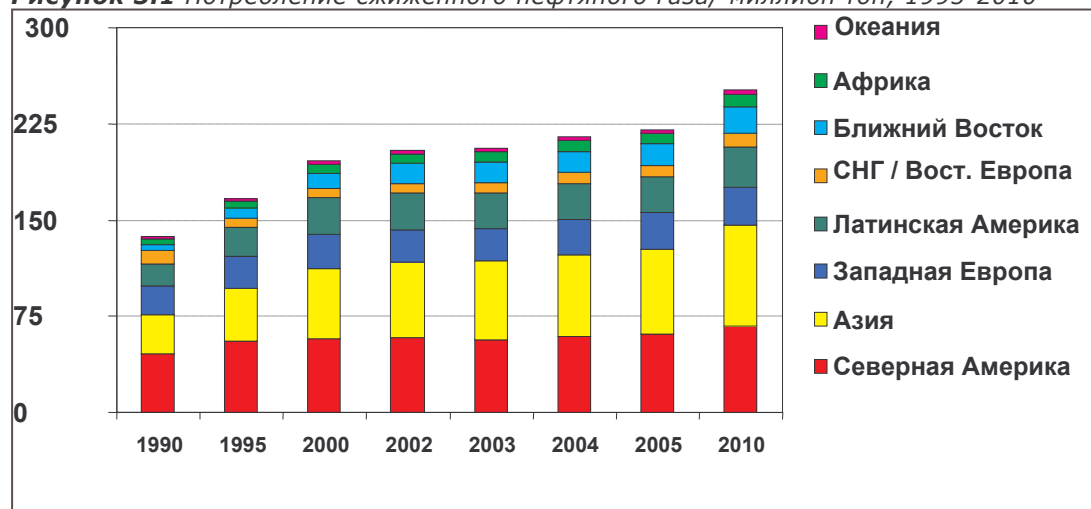
Этот проект финансируется
Европейским Союзом



2.2 Основные полученные данные по рынку сжиженного нефтяного газа

Для оценки экономической целесообразности транспортировки сжиженного нефтяного газа по коридору ТРАСЕКА на такие рынки сбыта, как Турция, страны балканского полуострова и ЕС, необходим соответствующий анализ спроса и поставки сжиженного нефтяного газа в этом регионе. В 2004 году потребление сжиженного нефтяного газа в мире составило 212 миллионов тонн, что на 2,4% больше по сравнению с предыдущим годом. На следующем графике показано потребление по регионам в миллионах тонн за период с 1990 по 2005 год, а также прогноз потребления на 2010г.

Рисунок 3.1 Потребление сжиженного нефтяного газа/ миллион тонн, 1995-2010

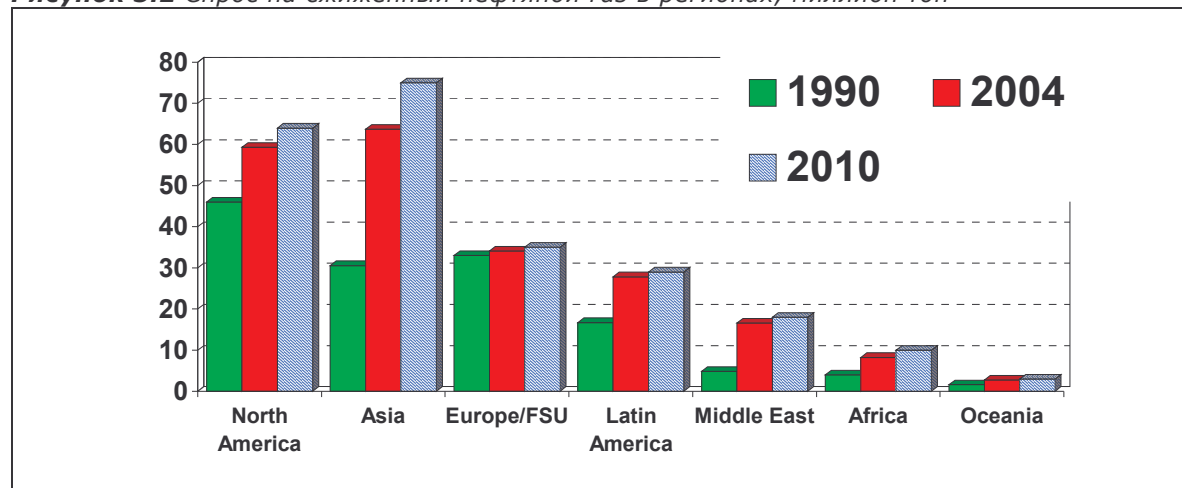


Источник: Purvin & Gertz

На графике видно, что мировой спрос на сжиженный нефтяной газ будет продолжать возрастать, что предопределяется устойчивым ростом в Азии.

Региональный спрос: ожидается, что потребление сжиженного нефтяного газа в Азии будет быстро расти и к 2010 году достигнет 1/3 мирового спроса.

Рисунок 3.2 Спрос на сжиженный нефтяной газ в регионах, миллион тонн



Источник: Purvin & Gertz





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



3 Развитие проекта в течение отчетного периода

3.1 Предисловие

В настоящей главе более детально будет рассмотрена осуществленная работа по достижению результатов проекта. Основное внимание будет уделено Результату 1: Экономический анализ всех возможных схем и способов транспортировки сжиженного нефтяного газа в регионе с расчетами и рекомендациями по эксплуатационным расходам и капиталовложениям.

3.2 Положение по достижению целей проекта

Реализация основных целей проекта осуществляется по графику, но в связи с реализацией первых Рабочих Докладов и Семинара в Стамбуле мы отстаем примерно на 1 ½ месяца из-за сезона отпусков и трудностей относительно подбора подходящей даты уже в сентябре/октябре.

3.2.1 Экономический анализ всех возможных схем

В течении этого периода большей удачей для проекта стали две международные конференции по сжиженному нефтяному газу, которые в основном действительно были посвящены основным целям нашего проекта: экспорт сжиженного нефтяного газа из стран СНГ в Турцию и другие страны, включая страны ЕС.

Первая конференция была проведена в Москве, которая, как было упомянуто, больше касалась производства сжиженного нефтяного газа, в то время как вторая конференция, которая проводилась в Турции, посвящалась потребительским перспективам спроса сжиженного нефтяного газа в Турции.

Все это, в точности, подходит нашей перспективе, которая, рассматривая производство и спрос на сжиженный нефтяной газ в регионе, заключается в том, что коридор ТАРСЕКА может быть очень интересным для Турции в качестве конкурентоспособного коридора для поставок. Этот подход был у нас во время доклада начальной фазы, что наглядно показывают следующие карты:

Рабочие доклады

Первый итог этого результата будет Рабочий Доклад РД 1 Отчёт по анализу рынка (задание 1 А) и РД 2 Отчёт о возможных вариантах транспортировки (задание 1Б).

3.2.1.1 Распределение обязательств РД 1/2

Клаас Вестеркамп:
Арндт фон Оерцен:

Конечная ответственность написать отчеты
Собрать данные о производстве и потреблении и соответствующую информацию о средствах транспортировки и маршрутов для сжиженного нефтяного газа

Нуржан Сагинаев,
местный координатор Актау

Собрать данные о производстве и потреблении и соответствующую информацию о средствах транспортировки и маршрутов для сжиженного нефтяного газа в Казахстане и подготовка встреч

Григор Матуашвили,
местный координатор Пот

Собрать данные о производстве и потреблении и соответствующую информацию о средствах транспортировки и маршрутов для сжиженного нефтяного газа в Грузии и подготовка встреч

Камран Абдулразагов,
местный координатор Баку

Собрать данные о производстве и потреблении и соответствующую информацию о средствах транспортировки и маршрутов для сжиженного нефтяного газа в Азербайджане и подготовка встреч





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



3.2.1.2 Содержание РД 1 и РД 2

РД 1 Отчёт по анализу рынка

РД 1 Отчёт по анализу рынка содержит анализ текущей ситуации на рынке сжиженного нефтяного газа в регионе ТРАСЕКА и относительно стран ЕС. Отчет будет содержать следующее:

Глава 1 Предисловие

Глава 2 Общая оценка и информация о качестве сжиженного нефтяного газа

- Определение и свойства сжиженного нефтяного газа
- Применения и преимущества сжиженного нефтяного газа
- Образование и производство
- Различия между сжиженным природным газом и сжатым природным газом
- Требования по качеству сжиженного природного газа

Глава 3 Спрос и поставка сжиженного нефтяного газа

- Предисловие
- Спрос на сжиженный нефтяной газ в мире
- Спрос 1990 – 2010
 - Проблемы глобального рынка сжиженного нефтяного газа
 - Основные факторы роста спроса на сжиженный нефтяной газ
 - Политика ЕС на энергоносители и роль сжиженного нефтяного газа
- Поставка сжиженного нефтяного газа в мире
- Поставка 1990 – 2010
 - Основные страны-поставщики
- Заключения по спросу и поставке сжиженного нефтяного газа в мире

Глава 4 Региональный спрос и поставка сжиженного нефтяного газа

- Турецкий рынок сжиженного нефтяного газа
 - Особенности турецкого рынка
 - Спрос на сжиженный нефтяной газ в Турции
 - Факторы, влияющие на будущий спрос
 - Поставка сжиженного нефтяного газа
 - Импорт по региону
 - Используемые транспортные средства
 - Импорт по черному морю
 - Заключения по Турции
- Восточные страны Балканского Полуострова и Украина
 - Особенности рынка
 - Спрос на сжиженный нефтяной газ
 - Факторы, влияющие на будущий спрос
 - Поставка сжиженного нефтяного газа
 - Импорт по региону
 - Используемые транспортные средства
 - Импорт по черному морю
 - Заключения по странам Балканского Полуострова и Украине
- Другие значимые рынки

Глава 5 Заключения по потенциальным рынкам сжиженного нефтяного газа по коридору ТРАСЕКА, объемы





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



РД 2 Варианты транспортировки

РД 2 Отчёт о возможных вариантах транспортировки содержит анализ существующих транспортных потоков сжиженного нефтяного газа в регионе и используемых способов, вариантов транспортировки на основе прогнозируемого спроса на сжиженный нефтяной газ в регионе, а также первую оценку этих вариантов и связанных с ними инфраструктурных нужд. Отчет будет содержать следующее:

Глава 1	Предисловие
Глава 2	Существующие транспортные потоки сжиженного нефтяного газа в регионе Существующие объемы Существующие используемые способы транспортировки Указание расходов/цен
Глава 3	Соответствующие варианты транспортировки относительно объемов Варианты по объемам Обзор потенциальных возможностей транспортировки SWOT- анализ потенциальных возможностей транспортировки включая оценку инфраструктурных нужд
Глава 4	Заключения по вариантам транспортировки

3.2.2 Интегрированная техническая схема для транспортировки сжиженного нефтяного газа

Так как большая часть работы по этому результату будет проведена в следующий проектный период, основная деятельность концентрируется на теоретическом изучении информации, получаемой в результате полевых поездок и от национальных менеджеров проекта, а также на информации, полученной в большом объеме во время двух международных конференций по сжиженному нефтяному газу.

Кроме того, были изучены многие из отчетов INOGATE. Один из наиболее интересных документов, полученный в результате полевой поездки, был бизнес план по морскому комплексу-терминалу для перевалки сжиженного газа в порту Темрюк.

В приложении 6 представлен рабочий план и организация разработки Рабочего Доклада 3 Оценка транспортных средств. После изучения документов конференций по сжиженному нефтяному газу, проведенных в Москве и Стамбуле, документов INOGATE и материалов, полученных в результате визитов руководителя группы и встреч национальных координаторов, основная деятельность для этого результата начнется в следующий период, когда специальные технические эксперты посетят страны.

3.2.3 Исследование распорядительных органов

Усилия по этому результату будут сконцентрированы в окончательный период проекта, и следовательно здесь можно упомянуть о небольшом развитии. Визит INOGATE в Киев был осуществлен в августе для внесения корректив в ранее проведенные исследования INOGATE по существующему законодательству.





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



3.3 Визиты в страны и события проекта

3.3.1 Встречи руководителя группы

Встреча : Murphy Баку
Дата : 25.04.06
Присутствующие лица : Рауф/Камран/АфО

Нефтепровод сжиженного природного газа Баку-Ерзерум, заверченный в 2005; Новые Азербайджанские министерства по энергетике, и т.д.

Встреча : Socar Баку
Дата : 25.04.06
Присутствующие лица : Арзу Азимов/АфО

Уровень производства (еще) не очень высок. Мы получим более детальную (всю) информацию в течении следующих поездок, и т.д.

Встреча : Ж/Д Баку
Дата : 26.04.06
Присутствующие лица : Теймур/Камран/АфО

Низкий уровень транспортировки сжиженного нефтяного газа, ежемесячно 10-20 вагонов в Грузию, транзит 10-20 вагонов из России, в Азербайджане 10-20 вагонов, все вагоны частные; бывший Союзгазпром превратился в Азери Газ; Размер вагонов сжиженного нефтяного газа ограничен конструкцией; ж/д не будет инвестировать в вагоны сжиженного нефтяного газа; суточная норма транспортировки 50КТ; в 2004 г. 120 нефтяных вагонов были выделены со стороны ТРАСЕКА (?), ВР проработал 2 года - обеспечение эксплуатационной безопасности и т.д. до начала транспортировки сухого груза для постройки нефтепровода Баку-Джейхан = возможны долгие процедуры, транспортировка сжиженного нефтяного газа существующими паромными Каспар до настоящего времени запрещена – безопасность

Встреча : Порт Баку
Дата : 26.04.06
Присутствующие лица: Камран/АфО

Порт в центре города, переработка сухого груза, возможно безопасное обращение с контейнерами сжиженного нефтяного газа; переправка сжиженного нефтяного газа из парома возможна – 2 ж/д линейных соединения, 7 типа (мульти модальный, +-28 ж/д вагонов/грузовиков/пассажиры) паромы из Каспар еще не оборудованы для перевозки сжиженного нефтяного газа; рекомендация порта начать транспортировку контейнеров сжиженного нефтяного газа; Осадка Каспийского моря : Актау: 9 М (возможно ?) ТМВ: 5 М дноуглубительные работы не возможны? Из-за “зыбучих песков” Сангехал: 7/9 М

Встреча : Азертранс Баку
Дата : 26.04.06
Присутствующие лица : Ройяд Мирзоев/АфО

Эксплуатация порта и терминала сырой нефти в Сангехале (современный технический уровень). Имеет пирсы, ж/д, территорию и т.д. подготовленные для сжиженного нефтяного газа: “ожидает” обязательств по объемам сжиженного нефтяного газа для рассмотрения вопроса о начале строительства разгрузочных сооружений





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



Терминал Дубенди : предложение встречи Рауфа/Камрана с представителями до 15.05.06 и предоставление небольшого отчета для Менно/АфО

Каспийское судоходство:

Рекомендовано иметь танкеры на каспийском море с небольшими/простыми погрузо-разгрузочными устройствами с двумя концами и нефтепроводом до портов Грузии. Предложение официальной встречи Камрана с (ВП?) и предоставление небольшого отчета для Менно/АфО до 15.05.06. Как я понял, есть соображение переоборудовать один паром Меркури для транспортировки сжиженного нефтяного газа

Дата/место встречи : 27.04.06 Тбилиси
Организац : ООО Грузинская Ж/Д
Присутствующие лица : Г-н Дмитрий Кемоклидзе / Директор агентства по реструктуризации и развитию
Г-н Василий Кенкишвили / Начальник отдела правовой поддержки реструктуризации
Г-н Гурам Татунашвили/ Заместитель директора агентства по реструктуризации и развитию
Г-н Григол Матуашвили / национальный руководитель проекта
Тема: Транспортировка сжиженного нефтяного газа
Докладчик: Руководитель группы

Объем транспортировки +- 24 миллионов тон в год; Рабочая нагрузка +- 26 миллионов тон, запланировано 30 миллионов в 2010; средняя скорость 35 км/ч, проблема локомотивы, 12 локомотивов одолжены Азербайджану, простое время SNG локомотивов 5 лет, вагоны сжиженного нефтяного газа SNG стандарт, +- 50 м3 с +- 23 т ввод, возможно больше со специальным разрешением

Дата/место встречи : 27.04.06 Тбилиси
Организация : Министерство экономического развития
Присутствующие лица : Давид Циклаури. Заместитель министра экономического развития Грузии/ Национальный секретарь Грузии в IGC TRACECA
Г-н. Григол Матуашвили / национальный руководитель проекта
Тема : Транспортировка сжиженного нефтяного газа
Докладчик : АфО Руководитель группы

ДЦ рекомендовал проводить меньше семинаров, но получать больше информации/результатов. Зная, что Грузия зависит от поставщиков и Азербайджана, он выразил желание сотрудничать и поговорить со своими коллегами министрами в Туркменистане и Азербайджане о планах на будущее и проблемах

Дата/место встречи : 28.04.06 Порт Поти
Организация : Администрация Морского Порта Поти
Присутствующие лица : Г-н Владимир Хохобая/ Директор по производственным и эксплуатационным вопросам
Г-н Едуард Мачавариани / Директор по инвестиционным вопросам
Г-жа Нана Гвасалия / Спектрум
Тема : Транспортировка сжиженного нефтяного газа
Докладчик : АфО





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



Порт заинтересован иметь возможность перевалки сжиженного нефтяного газа на новых территориях – зеленое поле, прилегающее к северу существующих терминалов. В любом случае терминал для сжиженного нефтяного газа должен быть построен

Дата/место встречи : 28.04.06 Батуми
Организация :
Присутствующие лица :
Тема : Транспортировка сжиженного нефтяного газа
Докладчик : АФО

Имеет терминал сжиженного нефтяного газа современного технического уровня. До настоящего времени работает только на импорт Азербайджанского и Армянского сжиженного нефтяного газа. Легко может быть расширен. см. сайт и т.д.

Дата/место встречи : 10.05.06 Актау
Организация : Tranco
Присутствующие лица : Нуржан Сагинаев местный эксперт
Тема : Сжиженный нефтяной газ
Докладчик : АФО

Мангичлаг – Порт Актау 18 км ж/д только через Казкортранссервис.

Дата/место встречи : 10.05.06 Актау
Организация : Казмортрансфлот
Присутствующие лица : просьба включить
Тема : Сжиженный нефтяной газ
Докладчик : АФО

Строительство нового порта Курик в 70 км от Актау для сырой нефти. Это может быть (возможно есть) единственное место для сооружения терминала для погрузки сжиженного нефтяного газа в танкеры/паромы. Исследуется проект по танкерам сжиженного нефтяного газа. 7 м осадка Актау, Волга предусматривает в балласте север/юг следующие размеры: бимс 17,8/22,7 осадка 2,7/3,2 общая длинна 150/141 тяга воздуха 1

Дата/место встречи : 10.05.06 Актау
Организация : Каскор - транссервис
Присутствующие лица : Нурлан Чалгаспаев
Тема : Сжиженный нефтяной газ
Докладчик : АФО

Является оператором только 18 км частной ж/д между Мангисчлаг и порт Актау и в порту Актау. Обеспокоен временем ожидания. В настоящее время ожидает 2500 RTс (погода/Иранские проблемы/другие причины). Если груз мог бы быть свободно погружен на судна/паромы – тогда бы RTC могли не ждать а обходить – тем не менее, требует проверки. Некоторый затор

Дата/место встречи : 11.05.06 Актау
Организация : Потр Актау
Присутствующие лица : Владимир Лобанов
Тема : Сжиженный нефтяной газ
Докладчик : АФО





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



Порт несет ответственность за "землю", пирс, навигацию судов. Остальное (терминалы, ж/д, трубы) находится в частной собственности. Теоретически, сжиженной нефтяной газ может быть погружен на паром в цистерны НО: а. нет разрешения по безопасности б. нет опыта с. объединенный пирс для паромов/танкеров (одновременно) - безопасность !? Нет территории терминала сжиженного нефтяного газа, которому требуется 100 м дистанция для безопасности (!?). Нет идей/опыта/разрешения по безопасности с контейнерами-цистернами

Дата/место встречи : 12.05.06 Астана
Организация : Казмунайгаз
Присутствующие лица : Нурлан Турикпенбаев
Тема : Сжиженный нефтяной газ
Докладчик : АФО

Имеет приблизительно 100 КТ сжиженного нефтяного газа в год с их перерабатывающего завода в Усинске. Их груз продается на основе котировок Platts – в основном.

Дата/место встречи : 12.05.06 АА
Организация : Казгермунай
Присутствующие лица : Френк Уиндерлич
Тема : Сжиженный нефтяной газ
Докладчик : АФО

280` р.т. Производство сырой нефти = 8´ КТ сжиженного нефтяного газа не с 100% стабильностью, приходится сжигать то, что не могут транспортировать – не выкачивают сжиженной нефтяной газ = производство сократиться !! Перевозка на грузовиках 600 км до Чикмента, что является пока ЕДИНСТВЕННОЙ логистической точкой !!

Дата/место встречи : 12.05.06 Астана
Организация : Министерство транспорта
Присутствующие лица : Марат Уразбеков
Тема : Сжиженный нефтяной газ
Докладчик : АФО

1 миллион тон сжиженного нефтяного газа в год поставляется в Молдову, Грузию, Россию (возможно, в основном, для транзита, в Киргизию). Подвижной состав примерно 3-4.000 (только частный) соответствует ГОСТ SNG RTC. Расходы могут быть снижены за счет поставок маршрутными поездами. Большие вагоны сжиженного нефтяного газа (как было указано ранее, могут потребоваться изменения в правилах) возможно не уменьшат тариф за тону, но могут снизить инвестиционные затраты за тону

Дата/место встречи : 12.05.06 Астана
Организация : AGIP KCO
Присутствующие лица :
Тема : Сжиженный нефтяной газ
Докладчик : АФО

Производство сырой нефти в Качагане (к северу на некотором расстоянии от берега Каспийского моря) начнется в 2007-2008 г. с начальным производством +- 7 миллион тон в год, которое возрастет до +- 20 миллион тон в год.





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



Дата/место встречи : 10-12.05.06 Казахстан
Организация : Различные
Присутствующие лица : Различные
Тема : Общие вопросы по сжиженному нефтяному газу
Докладчик : АФО

- ТСНО : +- 80 КТ р.м. (в основном продается в Турцию !?)
- Усинск : +- 8 КТ р.м.
- Чимкент (посредством чего их наливной груз поступает от Казгермунай) + Павлодар + Атирау нефтеперерабатывающий завод : +- 28 КТ р.м.
- Всего производство сжиженного нефтяного газа в год +- 1 миллион тон
- Приблизительная формула производства: сжиженный нефтяной газ = производство сырой нефти/газкона x 2-4 % x % переработанного/ извлеченного сжиженного нефтяного газа минус объем повторного закачивания
- Дополнительные (несколько миллионов тон ?) объемы в будущем :
 - ТСНО рост производства
 - Объемы КИО Карачаканак если таковые будут иметь место
 - Окиок Качаган
 - из других более мелких нефтяных месторождений
- Закупочная цена российских вагонов сжиженного нефтяного газа может быть приблизительно 70` долларов США (по сравнению с 120` долларами США за западные RTC !?)
- Локомотивы СНГ были произведены мин. 25 лет назад; "обычный" срок службы является 30 лет, Ростовский завод по производству локомотивов (и все другие?), очевидно, имел эффективность производства, методы, технологию, большой объем выпускаемой продукции лет 40 назад. Как указано, время поставки 5 лет. Западные заводы поставляют в течении 2-3 лет.
- Как видно, Казахстан не хочет класть все свои яйца в одну корзину – а именно, продажи Китаю. Затраты на транспортировку сжиженного нефтяного газа посредством RTC будут примерно 150 долларов США за тону Актау (Усин) – Брест и 180-200 долларов США за тону Павлодар-Брест. На сегодняшний день я могу только предполагать, что "разделение" между ж/д тарифом и арендой RTC приблизительно 2/3 -1/3

Промежуточные итоги

- Похоже, что Казахстан в обозримом будущем будет иметь в наличии несколько миллионов тон сжиженного нефтяного газа для "Европы"
- Возможно Порт Актау позволит лишь, если вообще позволит, терминалинг контейнеров-цистерн (вы можете предоставить мне статистические данные? – количество контейнеров-цистерн в мире, количество портов, обслуживающие их, меры предосторожности и обеспечение безопасности по сравнению с обращением с обычными контейнерами и несчастные случаи и их последствия. Так же, если возможно, то же самое относительно перегрузки сжиженного нефтяного газа с RTC на паромы.
- Единственно возможным терминалом сжиженного нефтяного газа к Каспийскому Морю из Казахстана представляется терминал, который будет построен в Курике – 70 км от Актау
- Порт Баку также как Порт Актау
- Азербайджанский терминал, который будет построен в Сангехале (возможно)/Дубенди (возможно потребуются подтверждение)/других местах (возможно потребуются подтверждение)
- Грузинский терминал в Батуми действует/может быть расширен. В Поти потребуются постройка "Зеленого поля" / другое должно быть проверенно
- Необходимые инвестиции за 1 миллион тон согласно прилагаемой таблицы
- Дополнительная информация содержится в Докладе Начальной Фазы





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



Дата/место встречи Баку 23/24.08.06

Акиф Мустафаев
Фатима Атакишиева
Анар Исмаил ж/д эксперт
Фарид Гатаулин эксперт по наземному транспорту
Камран Абдулразагов
Арндт фон Оерцен

- Акиф предоставит список предложенных участников семинара в Стамбуле
- Эксперты по вопросам транспортировки сообщили следующее: а. Российские паромы в ТМВ перегружены. Как утверждается, у них низкие обороты с учетом времени на погрузку и выгрузку. Я попробую проверить эту информацию. б. Более 500 порожних RTC ожидают в Баку перевалку в ТМВ для перегрузки. Местные эксперты хотели бы принять участие в проекте.

Дата 1 сентября 2006г.

Кому: Арндт фон Оерцен

Отчет о встрече, состоявшейся в азербайджанской Каспийской Судоходной Компанией 8 сентября 2006 г. Баку, Азербайджан.

Отчет составлен местным экспертом Камраном Абдуразаговым

Я встретился с г-ном Арифом Рагимовым – заместитель менеджера операционного отдела азербайджанской Каспийской Судоходной Компании (CSC) - с целью узнать о возможности использования их паромов при транспортировке сжиженного нефтяного газа по коридору ТРАСЕКА.

Существующая ситуация в CSC заключается в следующем:

За прошлый год весь грузооборот посредством 7 паромов CSC по нижеуказанным маршрутам составил 2,5 миллионов тон

Баку – ТМВ

ТМВ – Баку

Баку – Актау

Актау – Баку

Что является, примерно на 15-18 % меньше максимально допустимой нагрузки паромов. Максимальный объем, который может быть транспортирован этими 7 паромы примерно 3 миллионов тон.

Уменьшение грузооборота CSC вызвано вводом в эксплуатацию трех новых паромов Махачкала I, II, III Россией на Каспийском море (ТМВ –Махачкала). Уже строится Махачкала IV, который также будет использоваться на этом маршруте. Грузоподъемность паромов такого типа – 54 ж/д 13 м вагонов. Для сравнения, грузоподъемность паромов CSC – 32 ж/д 13 м вагонов или 28 ж/д 15 м вагонов. Из-за конструкции 2-го этажа, конечное разгрузочное время парома Махачкала 9 часов в то время как конечное разгрузочное время паромов CSC – 1 час.

Вышеуказанные 18 % означают (равняются), что один из паромов как бы простоял на берегу без дела. И из-за этого убыток CSC за прошлый год составил примерно 300000 долларов США, так как они должны оплачивать заработную плату команды, расходы за дизельное топливо и другие затраты для поддержания парома в рабочем состоянии.

На сегодняшний день, морские фрахтовые ставки из Баку до ТМВ составляют примерно 6,5 долларов США за тону и из Баку до Актау – примерно 8,0 долларов США за тону.

CSC не планирует закупку паромов для перевозки газа, так как у них нет ясной картины на этом этапе.





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



CSC имеет примерно 34 судна для транспортировки сухого груза. 3 из них эксплуатируются на Каспийском Море и 31 – на Черном Море из-за небольших объемов сухого груза на Каспийском Море.

CSC закупил 4 новых танкера с грузоподъемностью 13 тон каждый и планирует закупить еще 1 до конца с.г. На основе рыночных цен их инвестиция в покупку 5 танкеров является более 65 миллионов долларов США.

Если CSC закупит транспортеры газа, компания понесет убыток из-за отсутствия инфраструктуры – терминалы для закачки/откачки газа а также рынок таких транспортеров газа не стабилен.

Но в будущем, в случае необходимости покупки транспортеров газа, я предполагаю, что CSC подключится, так как они заинтересованы в прибылях.

Они закупили танкеры, так как эта инвестиция окупается в течении 7 лет. Для примера, инвестиция при покупке судов сухого груза окупается в течении 15 лет.

Обычно, в этом бизнесе выгодной считается покупка если инвестиции окупаются в течении 10 лет, так как средний срок службы паромов является 25-30 лет.

Если инвестиции от закупки транспортеров газа окупятся менее чем через 7 лет, тогда, я уверен, CSC закупит “транспортеры газа” вместо танкеров.

На этом этапе у нас также нет возможности использовать Российские паромы Махачкала для транспортировки сжиженного нефтяного газа из ТБМ до Баку. CSC не позволяет этим паромам входить в порт Баку, так как Россия, со своей стороны, запретила вход азербайджанских судов в российский Порт Астрахань. Я предполагаю, что этот вопрос не будет разрешен до урегулирования политической проблемы – завершения раздела Каспийского Моря между 5 государствами (Азербайджан, Россия, Казахстан, Туркменистан и Иран). Несмотря на малую прибрежную территорию, Иран требует 20% часть Каспийского Моря. Туркменистан претендует на азербайджанские нефтяные месторождения в Каспийском Море...

На этом этапе транспортировка сжиженного нефтяного газа из Актау/ТМВ до Баку “транспортерами газа” и контейнерами-цистернами, принимая во внимание существующие мощности CSC, невозможна. **(У меня имеется другая информация, которую я проверю и вернусь к этому вопросу)**

Астана 07.09.06

Меморандумы встреч

Кайрат Шотбаков	Казтрансгаз
Нуржан Сагинаев	Местный координатор
АФО	

Мы представили проект. Представитель компании Казтрансгаз, которая является аффилированной структурой Казмунайгаз, казался заинтересован в участии в проекте с лидирующей ролью :

- Он хотел бы присоединиться к семинару в Стамбуле
- Он считает, что может предоставить нам все необходимую информацию и координировать между различными Казахскими организациями
- По его словам, Казахские объемы будут (Легко) увеличены до 10 миллионов тон до 2015 г.
- Следующие пункты должны быть приняты во внимание: очень опасный продукт (см. недавнее выжигание сжиженного нефтяного газа в США (!?!), критическая перевозка груза через Босфор, может ли быть транспортировка по ТРАСЕКА (всегда) конкурентоспособной? Казахстан может заинтересоваться в участии в деятельности даунстрима сжиженного нефтяного газа (Я сказал пожалуйста; Европа свободна для инвестиций, возможно он напишет набросок для проекта
- Для анализа экономической целесообразности будут необходимы обязательства производителей по количествам





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



Итак, по существу, большие количества кажутся возможными – мы могли бы увеличить проектные объемы до 3-8 миллионов тон, включая Туркменистан

Фарина заместитель секретаря ТРАСЕКА в Казахстане

Нуржан Сагинаев
АфО

Она ознакомилась с проектом и была бы рада присоединиться и содействовать. Мы можем привлечь ее помочь с рабочими докладами.

Шерхан Сугурбеков Казмортрансфлот

Матью Листеруд, Витро
Нуржан Сагинаев
АфО

Витро является постоянным консультантом Казмортрансфлота. КМТФ хотел бы построить/купить/владеть/эксплуатировать танкеры сжиженного нефтяного газа на Каспийском Море б. построить/владеть/эксплуатировать новый терминал сжиженного нефтяного газа в Курке (новый порт в 40км южнее Актау). Шерхан будет участвовать в семинаре в Стамбуле. Литеруд сообщил, что Пределы Полномочий напишет для нашего проекта. Мы обсудили следующие вопросы:

- Существует 3 типа RTC сжиженного нефтяного газа : 4 вала +-28 тон приема, +-40 тон приема (Тип 17-10-19) и 8 вала +- 60 тон приема. Последний не может передвигаться в Азербайджане и Грузии
- Ж/д тариф из Баку-Батуми 38 долларов США за тону за большие вагоны и 52 доллара США за тону за меньшие вагоны. К этим тарифам должна быть добавлена сумма аренды вагонов в размере 28 долларов США за тону (по моим подсчетам)
- Маршрут ТМВ-Баку (паром)-Батуми предлагается приблизительно за 105 долларов США за тону включая приблизительно 20 долларов США за тону - "расходы" в ТМВ между паромом и погрузочным терминалом нефтеперерабатывающего завода!!) плюс аренда RTC
- Нефтепровод Баку-Батуми считается нежизнеспособным – цитата вышеуказанных лиц. Я сказал, что мы это узнаем лишь позднее при его возможной эксплуатации. Доход может быть 150-400 миллионов долларов США в год (3-8 миллион тон по 50 долларов США за тону), который сможет оправдать нефтепровод Баку-Батуми. Затраты в размере 250` (+/-) долларов США за км нефтепровода сжиженного нефтяного газа – ссылка на Индию) были рассмотрены как а. "Может быть возможно в Индии на плоской местности, когда цена на метал составляла 25% от сегодняшней цены" б. "Слишком дешево/хорошо, чтобы быть правдой"
- "Казахстан" согласился с "Грузией" построить новый терминал в Батуми (после проверки возвратимся к этому вопросу). "Азербайджан" согласился с "Грузией" построить новый терминал в Поти (после проверки возвратимся к этому вопросу).
- Крупный завод Азовмаш (Украина) производит вагоны сжиженного нефтяного газа приблизительно за 60-70.000 долларов США
- Для транспортировки дополнительного 1 миллиона тон сжиженного нефтяного газа до Батуми из ТМВ/Актау потребуются дополнительно (приблизительно) 600 вагонов. Я бы также порекомендовал 11 новых локомотивов на 1 миллион тон по 3-5 миллионов долларов каждый.
- Инвестиции в ж/д систему для транспортировки 1 миллиона тон сжиженного нефтяного газа могут составить до 80-100 миллионов долларов США плюс дополнительные затраты на безопасность.
- Нужно еще выяснить соответствует ли ВООБЩЕ ж/д сеть западным требованиям по безопасности для транспортировки сжиженного нефтяного газа





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



- Предлагается начать собирать материал о предполагаемом “взрыве” сжиженного нефтяного газа в США
- Листеруд спросил, может ли он “подслушивать” на семинаре в Стамбуле

Меморандум Тбилиси, 25/08.09, Сакнафтоби, присутствующие лица : Арндт фон Оерцен, Григол Матуашвили, Гоги Гогиашвили, Леван Гогодзе, Джемал Худжадзе

- Длина нефтепровода сжиженного нефтяного газа из Баку до береговой линии Грузии составляет приблизительно 1000 км по известной “трудной” территории. Судя по осуществленным проектам постройки нефтепроводов, мы можем подсчитать следующее: существующая цена стали является 1300-2400 долларов США за тону. Сталь составляет 25 % от стоимости всего проекта, а остальные 75% это стоимость постройки, разработки и управления, рабочей силы, земли и т.д. Из-за очевидных причин мы можем лишь весьма приблизительно оценить стоимость нефтепровода между 250.000 (1) и 2 миллиардами долларов США за км либо общую стоимость 250 миллионов – 2 миллиарда долларов США
- Встреча в Сакнавтоби, отсутствие сжиженного нефтяного газа в Грузии, достаточно сжиженного нефтяного газа где-либо; описание сжиженного нефтяного газа
Встреча в Сакнафтоби с г-ном Леваном Гогодзе / вице председатель правления (Сакнавтоби) и г-ном Джемалом Худжадзе / руководитель строительных работ GIC
На данный момент в Грузии не производится сжиженный нефтяной газ и потребление очень низкое, но грузинское правительство ищет альтернативные энергетические ресурсы, отличные от импортируемых и будет заинтересовано в сжиженном нефтяном газе, как альтернативном энергетическом ресурсе.
Во время встречи было упомянуто, что потенциал производства сжиженного нефтяного газа в Центральной Азии (Казахстан, Туркменистан) может быть увеличен, но это потребует достаточно больших инвестиций в строительство заводов сжиженного нефтяного газа.
Описание сжиженного нефтяного газа:
Сжиженный нефтяной газ является смесью углеводородных газов. Покупаемый и продаваемый сжиженный нефтяной газ многообразен и состоит из смесей на основе пропана, бутана и смесей, состоящих как из пропана, так и из бутана, в зависимости от времени года – зимой преобладает пропан, а летом – бутан. Также, обычно, в небольшой концентрации присутствует пропилен и бутилен. Сильнодействующее пахучее вещество, этантиол, добавляется для того, чтобы утечки выявлялись легко.
Сжиженный нефтяной газ производится при очистке сырой нефти, или извлекается из нефтяного или газового потока при выходе на поверхность земли.
Во время транспортировки, транспортировочная тара должна быть заполнена на 80-85% от ее объема. Пропорция между объемом испаренного газа и сжиженного газа различается в зависимости от состава, давления и температуры, но обычно приблизительно следующая: 250:1. Давление, при котором сжиженный нефтяной газ становится жидкостью, называется давлением насыщенного пара и также изменяется в зависимости от состава и температуры; например, для чистого бутана при 20°C это 220 кПа (2,2 бар), и приблизительно 2,2 мПа (22 бар) для чистого пропана при 55°C. Газ пропана тяжелее воздуха и таким образом будет растекаться по полу и стремится осесть в низких местах, например в подвалах.
- Конференция в Стамбуле пройдет 2-3 ноября 2006 г
Приглашение было послано начальнику Портов Поти и Батуми, Главе грузинской ж/д и национальному секретарю ТРАСЕКА в Грузии. Мы получили подтверждение участия от руководства порта Поти. Мы также пошлем письменное напоминание остальным с просьбой подтвердить их заинтересованность до конца сентября.





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



- Во время внутренней встречи что использование цистерн-контейнеров для сжиженного нефтяного газа не будет рентабельным, так как цена за транспортировку из Казахстана до Поти и возврат пустых контейнеров будет равняться примерно 180-200 долларам США. Так, что, по нашему мнению, это не эффективно с экономической точки зрения. Если другие эксперты имеют свое собственное мнение о транспортировке контейнерами-цистернами, просим сообщить ваши соображения и маршруты.

3.3.2 Другие встречи РД 1/2

ПРОТОКОЛ ВСТРЕЧИ С АЙГАЗ, 13 ИЮЛЯ 2006 г.

Киванч Займлер – Менеджер логистической группы

Туфан Базарир – Менеджер по планированию поставок

Айше Абамор Билгин – Менеджер по поставке сжиженного нефтяного газа

Озум Сайдам – NEA Турция

Клаас Вестеркамп – NEA Ответственный за подготовку РД 1 и РД 2 WP 1and WP

Сведения о компании Айгаз

Айгаз производит и импортирует (и реэкспортирует) сжиженный нефтяной газ. Является крупнейшей компанией в Турции. Имеет собственные нефтеочистительные заводы, складские мощности и транспортные средства (2 небольшие судна на Черном Море).

Для дополнительной информации см. прилагаемую презентацию г-на Займлера в Москве.

Реэкспорт грузовиками (в Ирак, и небольшие объемы в Румынию/Болгарию), в связи с иракским кризисом, был временно прекращен в январе 2006 г. из-за проблем с оплатой.

Общий обзор (будущего) рыночного спроса в Турции

Рынок уменьшается, в основном, потому, что все больше домашних хозяйств и заводов получают доступ к сети природного газа. Также растет производство в Турции.

Из-за изменения правительственной политики по отношению налогообложения топлива, сегодня основной сегмент на рынке занимает автомобильный бензин, доля которого в 1999 г. была 11% и в 2005 г. 48% рынка.

На встрече был задан вопрос о мнении Айгаз относительно нашего предположения, что в будущем 15 миллионов тон (+/- 0,5) будет транспортироваться в Турцию и на другие рынки. Согласно представителям компании, импорт более 1 миллиона тон из Казахстана и Туркменистана рассматривается как весьма нереалистичный. Даже 1 миллион тон очень оптимистичная цифра.

Также, они считают, что в этом случае Алжир наверняка снизит цены

Импорт Айгаз и соответствующая стратегия

Стратегия заключается в диверсификации, поэтому они импортируют сжиженный нефтяной газ из различных источников.

Алжир	1610 Кт	45%
Норвегия	590 Кт	17%
Аравийский залив	450 Кт	13%
Черное Море (Одесса) 3	70 Кт	10%
Ливия	290 Кт	8%
Другие	265 Кт	7% (например Аргентина)

Сжиженный нефтяной газ в основном транспортируется (морем) к складам на Мраморном Море. Небольшие суда постоянно совершают рейсы между Одессой, Мраморным Морем и Самсуном.

Несмотря на то, что логистика очень важна в бизнесе сжиженного газа, до тех пор, пока основная транспортировка осуществляется морем, не так важно, откуда прибывает груз. Поэтому, сжиженный нефтяной газ из Норвегии также импортируется. Стоимость из Норвегии составляет 45, из Алжира – 25 и с Черного моря - 50 долларов США.





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



Относительно цен, они, в основном ссылаются на цену алжирского сжиженного нефтяного газа. (Sonatrach, SP)

Недавно они пытались заключить сделку с Ираном, в соответствии с чем Иран экспортировал бы сжиженный нефтяной газ из Туркменистана, а Турция – из Ирана. Была даже построена небольшая ж/д ветка на юго-востоке Ирана. Эта сделка была прекращена, неясно почему, спросу.

Обзор возможных маршрутов транспортировки

Судами через Каспийское море до Баку, далее ж/д. Лучше транспортировать в Турцию, чем в Батуми. Некоторая сумма была инвестирована в ж/д терминал в Грузии, в качестве источника ж/д транспортировки сжиженного нефтяного газа в Турцию, но это было прекращено.

Проблема заключается в том, что спрос есть в западной части Турции, а не в восточной, таким образом сжиженный нефтяной газ должен транспортироваться по ж/д через Турцию (скажем, в Анкару).

Нефтепровод – нереалистично. Установленная стратегия диверсификации, и транспортные расходы. На Черном Море нет больших судов, не разрешено. В Самсуне может быть складировано только 7000 тон.

В Одессе складские мощности также очень незначительны, 3000 тон.

Склад в Батуми 1300 тон.

Маршрут транспортировки сжиженного нефтяного газа из терминала Черного Моря до терминала на Мраморном Море проходит через Босфор, опасно.

Другие вопросы, относящиеся к транспорту

- Существует проблема низкой температуры зимой. Температура RTC и судов должна регулироваться.
- Размер судна очень важен, чем больше судно, тем лучше. Тем не менее, большим судам необходимы большие складские мощности.
- В Турции отсутствует ж/д инфраструктура для сжиженного нефтяного газа. Импорт базируется на морской торговле.

Качество Казахского и Туркменского сжиженного нефтяного газа

Айгаз очень ориентирован на качество. Также, правительство ввело строгие правила импорта относительно качества.

Качество сжиженного нефтяного газа из природного газа выше, чем из сырой нефти.

Качество Казахстанского и Туркменского сжиженного нефтяного газа не всегда высоко и зависит от месторождения. Тенгизский сжиженный нефтяной газ высокого качества, так как производится из природного газа.

Качество также зависит от нефтеочистительного завода. Некоторые заводы там плохие. Так как сжиженный нефтяной газ является субпродуктом, инвестиции в усовершенствования заводов только для улучшения качества сжиженного нефтяного газа, не окупаются.

Замечание. Тенгизское производство возрастет.

Другие наблюдения / замечания

- AGIP являлся лидирующим консорциумом, проводившем исследования возможности экспорта Казахского сжиженного нефтяного газа (Качаган) на запад. Там до сих пор нет производства. В результате они решили не экспортировать.
- Экспорт / транспортировка сжиженного нефтяного газа из Казахстана и Туркменистана в Грузию считается очень нереалистичными из-за Алжира.
- Есть много ошибок в Пределах Полномочий (данные производства и т.д.).





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



ПРОТОКОЛ ВСТРЕЧИ ТОТАЛ ТУРЦИЯ, 11 ИЮЛЯ 2006 г.

Абдулкадир Басар, директор по вопросам поставки и торговли
Озум Сайдам – NEA Турция
Клаас Вестеркамп – NEA

Профиль

Дистрибуция сжиженного нефтяного газа в Турции. Сжиженный нефтяной газ закупается через Тотса (Женева) для Всей Группы.

Общий обзор рынка сжиженного нефтяного газа в Турции

Сокращается

Люди используют автомобильный бензин из-за налогов, более высокие налоги на газولين.

Экономическая целесообразность

Мы должны принять во внимание цены на условиях FOB средиземноморье и снова посчитать.

Рассмотрение идеи нефтепровода

Не целесообразно, проблемы варьируются от собственности на землю до горного ландшафта и т.д. ж/д – наилучший вариант.

ДРУГИЕ СООБРАЖЕНИЯ

- На прошлой неделе открылся новый нефтепровод для сырой нефти, который стоил 4 миллиарда долларов США, Азербайджан – Грузия – Турция южное побережье город Джейхан, обходящий Российский маршрут и перегруженные турецкие проливы. При полной нагрузке этот нефтепровод будет транспортировать 50 миллионов тон сырой нефти из Азербайджана через Тбилиси до средиземноморского побережья Турции, 1 миллион баррелей в день.
- Критики приводили доводы, что этот нефтепровод будет слишком дорогим и будет трудно его построить (основные препятствия были связаны с проблемами окружающей среды и экспроприации в Грузии, и обходом исторических мест в Турции). Нефтепровод пересекает множество рек и гор. Ожидается, что этот нефтепровод принесет Турции доход в размере 300 миллионов долларов США в год.
- Существуют планы поставлять каспийский и иранский природный газ нефтепроводами в Европу через Турцию.
- Существует план построить нефтепровод природного газа параллельный этому нефтепроводу для доставки Азербайджанского природного газа в Эрзерум, восточная Турция, проект начнет осуществляться в конце 2006 г.
- Существует план построить 3 новых заводов по переработки сырой нефти в Турции.

ЗАКЛЮЧЕНИЯ

- СПРОС В Турции падает, и производство растет, хотя в связи со стратегией диверсификации всегда существует заинтересованность в “новых” источниках. Итак, если сжиженный нефтяной газ может импортироваться/транспортироваться по приемлемым тарифам, есть потенциальный спрос.
- Максимум 1 миллион тон, как указано компанией Айгаз.
- Из-за вопросов по качеству, только некоторые источники (Тенгиз) являются экономически целесообразными, также принимая во внимание, что инвестиции в усовершенствование существующих нефтеперерабатывающих заводов, выпускающих продукцию низкого качества, не являются экономически целесообразными.
- Обе компании Тотал и Айгаз не считают реалистичным постройку нефтепровода сжиженного нефтяного газа. Лично я считаю, что если нефтепровод до Джейхана с 50 миллионами тон сырой нефти в год критики считали нецелесообразным, трудно представить, что нефтепровод сжиженного нефтяного газа с 1 миллионом тон сжиженного





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



- нефтяного газа будет целесообразным, тем не менее, в этом случае турецкая часть нефтепровода не существенна и нефтепровод протянется до Батуми вместо Турции.
- Поэтому я предлагаю сфокусироваться на судах до Баку, ж/д из Баку до Батуми и далее судами до Самсун и Румынии/Болгарии/Украины, и ж/д из Баку и далее через Турцию. Также, возможность будущего нефтепровода природного газа из Баку до Турции должна быть рассмотрена. Возможно, в Турции сжиженный нефтяной газ может быть извлечен из природного газа. Тем не менее, это мое мнение без какого-либо технического знания в этой области. Как отметил Клаус, также очень важно получить исследования по Керчи. Работа будет сфокусирована на существующих складских мощностях, объемах, необходимом оборудовании для хранения и транспортировки 1 миллиона тонн сжиженного нефтяного газа.
- При инвестиции в оборудование (RTC/суда) следует учесть проблему “зимы”

3.4 Администрирование проекта

К большому сожалению 19 Мая 2006 г. скончался от болезни наш менеджер проекта в Азербайджане г-н Рауф Маммадов. Его заместил г-н Камран Абдуразагов.

2 августа 2006 г. Было получено Дополнительное Письмо №1 к контракту 082-047 с утверждением краткосрочных международных экспертов. Копия письма прилагается в Приложении 7.

Наше первоначальное намерение разделить проектный офис с проектом ТРАСЕКА “Курсы Тренингов Экспедиторов”, как было обсуждено и утверждено бывшей SG Тренковой, изменилось и было решено разместить офис в помещении Менеджера проекта Азербайджана г-на Камрана Абдуразагова. То же самое относится к офисам проекта в Грузии и Казахстане, которые расположены в помещениях Менеджеров проекта этих стран. На Украине у нас общий офис с проектом ТРАСЕКА “Морские Тренинги”.

3.5 Риски и Предположения

Несмотря на то, что, проект, вероятно, будет очень выгоден для Туркменистана, это страна еще не участвует в проекте и поэтому еще не была включена в деятельность проекта (кроме одного визита руководителя группы в мае). Команда проекта прилагает все усилия для изменения этой ситуации и включения Туркменистана во все мероприятия нашего проекта. Тем не менее, отсутствуют четкие признаки, что проект будет одобрен в ближайшем будущем. Хотя, возможно это не повлияет в целом на цели проекта, факт, что Туркменистан не участвует может иметь существенное влияние на цели и результаты проекта. Если эта ситуация не изменится, возможно, для успешного осуществления проекта, потребуется дополнение к контракту для корректировки части содержания проекта в связи с Туркменистаном.



Этот проект финансируется
Европейским Союзом



4 Краткое изложение планирования проекта на последующую часть проекта

Основные этапы проекта, выраженные событиями, которые будут организованы:

<u>Ноябрь 2-3, 2006</u>	<u>Экономический Семинар/Визит с целью исследования</u>
Место:	Стамбул, Турция
Участники:	по принципу 5/6 участников от каждой страны.
Цель:	Представление и обсуждение Рабочих Докладов (РД) 1 и РД 2 РД 1 Отчёт по анализу рынка (задание 1 А) РД 2 Отчёт о возможных вариантах транспортировки (задание 1Б)
<u>Февраль/Март, 2007</u>	<u>Технический Семинар/Визит с целью исследования</u>
Место:	Гамбург, Германия
Участники:	по принципу 5/6 участников от каждой страны.
Цель:	Представление и обсуждение РД 3 и РД 4 РД 3 Отчёт по оценке транспортных средств(задание 2А) РД 4 Отчёт об условиях безопасности (задание 2Б)
<u>Август, 2007</u>	<u>Окончательный семинар</u>
Место:	Баку, Азербайджан
Участники:	по принципу 5/6 участников от каждой страны.
Цель:	Представление и обсуждение РД 5 и РД 6 РД5 Отчёт о правовой и институциональной структуре (задание 3) РД 6 Отчёт об оценке экономической ситуации(задание 1С)



Этот проект финансируется
Европейским Союзом



Приложение 1 Промежуточный отчет проекта

(Форм 2.2)

Название проекта: Транспортировка опасных веществ через коридор ТРАСЕКА		Номер проекта EUROPEAID/120569/C/SV/MULTI		Страна: Азербайджан, Грузия, Туркменистан, Украина Казахстан, 1		Страница 1									
Период планирования: 4/2006 - 09/2006		Подготовлен: Сентябрь 2006		Контрактор: HEA и его партнёры в консорциуме НРТИ, UMCO and Hoyer Gaslog											
Цели проекта: Внедрение альтернативной, экономической и современной схемы транспортировки сжиженного нефтяного газа в регион ТРАСЕКА, которое доведёт существующие высокие транспортные расходы до минимума и улучшит уровень безопасности по транспортировке опасных веществ не ограничиваясь только сжиженным нефтяным газом. Обеспечить анализ осуществимости проекта, который включает техническую, экономическую, финансовую, оценку, оценку окружающей среды и правовую и институциональную оценку транспортировки СНГ через ТРАСЕКА															
No	Осуществленная деятельность	Интервал времени 2006 Месяцы					Расходы								
		4	5	6	7	8	9	Международный персонал (Ч-д)	Местные партнёры (Ч-д) +	Использованное	Запланированное	Использованное	Запланированное	Использованное	Другое
1	Анализ рынка продуктов сжиженного нефтяного газа Разработка плана действий транспортировки сжиженного нефтяного газа Экономическая оценка схемы транспортировки сжиженного нефтяного газа Семинар/визит для презентации рабочего доклада 1 и 2 в Стамбуле, Турция	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	50	42	160	105	-	-	-	-
2			xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	40	32	80	45	-	-	-	-
3															
4							xxx	48	22	25	15	-	-	-	-





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



Название проекта: Транспортировка опасных веществ через коридор ТРАСЕКА		Номер проекта EUROPEAID/120569/C/SV/MULTI	Страна: Азербайджан, Грузия, Туркменистан, Украина		Казахстан, 2		Страница			
Период планирования: 4/2006 - 09/2006		Подготовлен: Сентябрь 2006	Контрактор: НЕА и его партнёры в консорциуме НРТИ, UMCO and Hoyer Gaslog							
Цели проекта: Внедрение альтернативной, экономической и современной схемы транспортировки сжиженного нефтяного газа в регион ТРАСЕКА, которое доведёт существующие высокие транспортные расходы до минимума и улучшит уровень безопасности по транспортировке опасных веществ не ограничиваясь только сжиженным нефтяным газом. Обеспечить анализ осуществимости проекта, который включает техническую, экономическую, финансовую, оценку, оценку окружающей среды и правовую и институциональную оценку транспортировки СНГ через ТРАСЕКА										
No	Осуществленная деятельность	Интервал времени 2006					Расходы			
		Месяцы					Международный персонал (Ч-д)	Месяцы		
		4	5				4	5	4	5
5	Оценка существующих средств транспортировки сжиженного нефтяного газа	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	70	160	95	-
6	Оценка условий безопасности транспортировки сжиженного нефтяного газа	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	23	65	35	-
7	Семинар/визит для презентации рабочего доклада 3 и 4 в Гамбурге, Германия								-	-
8	Анализ соглашений и договоров	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	30	70	15	-
9	Обзор законодательства о транспортировке опасных веществ						15	60	5	-
10	Анализ распорядительных органов семинар/визит для презентации рабочего доклада 5 и 6 в Баку, Азербайджан						20	20	0	-
11									-	-
	Всего						296	640	315	-
							195			-





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



Приложение 2 Отчет об использовании ресурсов (Форма 2.3)

Название проекта: Транспортировка опасных веществ через коридор TRASEKA		Номер проекта EUROPEAID/120569/C/SV/MULTI	Страна: Азербайджан, Грузия, Казахстан, Туркменистан, Украина		Страница 1
Период планирования: 4/2006 - 09/2006		Подготовлен: Сентябрь 2006	Контрактор: HEA и его партнёры в консорциуме НРТИ, UMCO and Hoyer Gaslog		
Цели проекта: Внедрение альтернативной, экономической и современной схемы транспортировки сжиженного нефтяного газа в регион TRASEKA, которое доведёт существующие высокие транспортные расходы до минимума и улучшит уровень безопасности по транспортировке опасных веществ не ограничиваясь только сжиженным нефтяным газом. Обеспечить анализ осуществимости проекта, который включает техническую, финансовую, оценку окружающей среды и правовую и институциональную оценку транспортировки СНГ через TRASEKA					
РЕСУРСЫ/РАСХОДЫ	ЗАПЛАНИРОВАНО ВСЕГО	ЗАПЛАНИРОВАННЫЙ ПЕРИОД	ПЕРИОД РЕАЛИЗАЦИИ	ВСЕГО РЕАЛИЗОВАНО	ДОСТУПНО ОСТАТКА
ПЕРСОНАЛ (человеко дней)					
Руководитель группы	216	80	76	76	140
Руководитель по техническим вопросам	144	60	59	59	85
Руководитель по юридическим вопросам	144	65	30	30	114
Менеджер проекта Азербайджан	315	105	105	105	210
Менеджер проекта Грузия	315	105	105	105	210
Менеджер проекта Казахстан	315	105	105	105	210
международные ведущие эксперты	140	45	30	30	110
местные ведущие эксперты	110	35	6	6	104
Всего	1699	600	516	516	1183
Непредвиденные расходы в Евро	180,000	40000	15000 (est)	15000 (est)	165000





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



Приложение 3 Отчет о выполнении задач (Форма 2.4)

Название проекта: Транспортировка опасных веществ через коридор ТРАСЕКА		Номер проекта EUROPEAID/120569/C/SV/MULTI	Страна: Азербайджан, Грузия, Казахстан, Туркменистан, Украина	Страница 1
Период планирования: 4/2006 - 09/2006		Подготовлен: Сентябрь 2006	Контрактор: HEA и его партнёры в консорциуме НРТИ, UMCO and Hoyer Gaslog	
Итоги	Отклонение от первоначального плана+ или - %	Причина отклонения		
Рабочий доклад 1 Доклад анализа рынка (Задача 1 А)	1 ½ месяца позже запланированной даты	Трудности в связи подобрать подходящую дату из-за сезона отпусков		
Рабочий доклад 2 Доклад о выборе транспорта (Задача 1 Б)	1 ½ месяца позже запланированной даты	Трудности в связи подобрать подходящую дату из-за сезона отпусков		
Совместный семинар/визит 1 А/1Б Стамбул, Турция	1 ½ месяца позже запланированной даты	Трудности в связи подобрать подходящую дату из-за сезона отпусков		
Рабочий доклад 3 Оценка транспортных средств (Задача 2 А)	Не известно, запланированная дата март 2007			
Рабочий доклад 4 Доклад об условиях безопасности (задача 2 Б)	Не известно, запланированная дата март 2007			
Совместный семинар/визит 2 А/2Б Гамбург, Германия	Не известно, запланированная дата март 2007			
Рабочий доклад 5 Доклад о юридической и институциональной структуре (задача 3)	Не известно, запланированная дата август 2007			
Рабочий доклад 6 Доклад –Экономическая оценка (Задача 2 С)	Не известно, запланированная дата август 2007			
Совместный семинар (Задача 2С/3) Баку/Азербайджан	Не известно, запланированная дата август 2007			





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



Приложение 4 План операций на следующий период (Рабочая программа) (Форма 1.6)

Название проекта: Транспортировка опасных веществ через коридор ТРАСЕКА		Номер проекта EUROPEAID/120569/C/SV/MULTI	Страна: Азербайджан, Грузия, Казахстан, Туркменистан, Украина		Страница 1				
Период планирования: 4/2006 - 09/2006		Подготовлен: Сентябрь 2006	Контрактор: HEA и его партнёры в консорциуме НРТІ, UMCO and Hoyer Gaslog						
Цели проекта: Внедрение альтернативной, экономической и современной схемы транспортировки сжиженного нефтяного газа в регион ТРАСЕКА, которое доведёт существующие высокие транспортные расходы до минимума и улучшит уровень безопасности по транспортировке опасных веществ не ограничиваясь только сжиженным нефтяным газом. Обеспечить анализ осуществимости проекта, который включает техническую, финансовую, оценку окружающей среды и правовую и институциональную оценку транспортировки СНГ через ТРАСЕКА									
		ИНТЕРВАЛ ВРЕМЕНИ			РАСХОДЫ				
		2006-2007 (месяцы)			ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛ				
		2006-2007 (месяцы)			ДРУГОЕ				
No	Деятельность	10	11	12	01	02	03	Международный	Местный
01	Анализ рынка продуктов сжиженного нефтяного газа	xxx	xxx					8	30
02	Разработка плана действий транспортировки сжиженного нефтяного газа	xxx	xxx					8	15
03	Экономическая оценка схемы транспортировки сжиженного нефтяного газа								
04	Семинар/визит для презентации рабочего доклада 1 и 2 в Стамбуле, Турция		xxx					26	10





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



Название проекта: Транспортировка опасных веществ через коридор ТРАСЕКА		Номер проекта EUROPEAID/120569/C/SV/MULTI		Страна: Азербайджан, Грузия, Казахстан, Туркменистан, Украина		Страница 2					
Период планирования: 4/2006 - 09/2006		Подготовлен: Сентябрь 2006		Контрактор: HEA и его партнёры в консорциуме НРТІ, UMCO and Hoyer Gaslog							
Цели проекта: Внедрение альтернативной, экономической и современной схемы транспортировки сжиженного нефтяного газа в регион ТРАСЕКА, которое доведёт существующие высокие транспортные расходы до минимума и улучшит уровень безопасности по транспортировке опасных веществ не ограничиваясь только сжиженным нефтяным газом. Обеспечить анализ осуществимости проекта, который включает техническую, экономическую, финансовую, оценку окружающей среды и правовую и институциональную оценку транспортировки СНГ через ТРАСЕКА											
		РАСХОДЫ									
		ИНТЕРВАЛ ВРЕМЕНИ									
		2006-2007 (месяцы)									
		ПЕРСОНАЛ (человеко-дней))									
		МЕЖДУНАРОД НЫЙ									
		МЕСТНЫЙ									
		ДРУГОЕ									
No	Деятельность	10	11	12	01	02	03	Междунаро дный	Местный		
05	Оценка существующих средств транспортировки сжиженного нефтяного газа	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	100	135		
06	Оценка условий безопасности транспортировки сжиженного нефтяного газа	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	50	65		
07	Семинар/визит для презентации рабочего доклада 3 и 4 в Гамбурге, Германия					xxx	xxx	48	25		
08	Анализ соглашений и договоров				xxx	xxx	xxx	15	15		
09	Обзор законодательства о транспортировке опасных веществ				xxx	xxx	xxx	15	15		
10	Анализ распорядительных органов						xxx	5			
11	семинар/визит для презентации рабочего доклада 5 и 6 в Баку, Азербайджан										





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



Приложение 5 Контактный список

Список основных встреч персонала проекта в регионе ТРАСЕКА и других местах

Имя	Должность
Азербайджан	
Г-н Мустафаев, Акиф	ТРАСЕКА Национальный секретарь
Арзу Азимов	Сокар Баку
Теймур Мамедов	Ж/Д Баку
Вахид Мамедов	Порт Баку
Рафаель Рачманов	Каспийский порт
Рояд Мирзойев	Азертранс Баку
Ариф Рагимов	Заместитель менеджера операционного департамента Азербайджанской Каспийской Судоходной Компании (CSC)
Анар Исмаил	Эксперт по ж/д
Фарид Гатаулин	Эксперт по наземному транспорту
Грузия	
Г-н Стин Л. Дженсен	Батумский перевалочный склад для нефти и нефтепродуктов Greenoak
Г-н Димитри Кемоклидзе	Директор агентства по реструктуризации и развитию/Грузинская ж/д
Г-н Васил Кенкишвили	Начальник отдела правовой поддержки реструктуризации/Грузинская ж/д
Г-н Гурам Татунашвили	Заместитель директора агентства по реструктуризации и развитию/Грузинская ж/д
Г-н Давид Циклаури	Заместитель министра экономического развития Грузии/ Национальный секретарь IGC ТРАСЕКА
Г-н Владимир Хорбая	Директор по производственной и эксплуатационной части/Порт Поти
Г-н Едуард Мачавариани	Директор по инвестиционной части/ Порт Поти
Г-жа Нана Гвасалия	Спектр
Г-н Давид Джинджолия	Коммерческий директор /Грузинская ж/д
Г-н Гела Калвеслашвили	Директор по операциям/Грузинская ж/д
Г-н Мамука Вадачкория	Координатор транспорта/ Батумский перевалочный склад для нефти и нефтепродуктов
Леван Гогодзе	Джемал Хундадзе компания Сакнафтоби
Казахстан	
Г-н Мурат Бекмагамбетов	ТРАСЕКА Национальный секретарь
Дмитрий Железняк	ООО Конденсат
Г-н Френк Уиндерлич	Казгер мунай
Дмитрий Железняк	ООО Конденсат



Этот проект финансируется
Европейским Союзом



Нуржан Сейтжанов	South Oil
Шерхан М. Сугурбеков	Казморттранспорт
Валентина В. Гузенко	CNPC Актобе
Владимир Лобанов	Порт Актау
Нурлан Чалгаспаев	Казкор – транссервис
Нурлан Турикпенбаев	Казмунайгаз
Марат Уразбеков	Министерство транспорта
Алмасбек А. Мухашов	Агип KCO
Каират Шотбаков	Казтрансгаз
Украина	
Степан Черник + команда	НафтоГаз Украина
Виталий Мурдов	Спецтрассервис
Виктор Илларионов	Интерчем Одесса
Олег Крамаренко	Антос Одесса
Олена Невмержитска	Киевский региональный офис трасека
Межправительственная комиссия Трасека	
Г-жа Тренкова, Людмила	Межправительственная комиссия Трасека, Постоянный секретариат, Генеральный секретарь
Рустан Дженалинов	Межправительственная комиссия TRACECA, Постоянный Секретарь, Генеральный Секретариат
INOATE	
Сергей Горбачев	Ведущий эксперт
Ирина Арисченко	Эксперт по развитию
OTHERS	
Агостинелли	Okios Agip KCO
Ернесто Сория	ILF



Этот проект финансируется
Европейским Союзом



Приложение 6 Подход РД 3

РД

3

Оценка существующих средств сжиженного нефтяного газа

Рассмотрение последовательных средств транспортировки сжиженного нефтяного газа в общей транспортной цепи с места происхождения (=перерабатывающий завод в Казахстане или Туркменистане до места назначения (=Европа или Турция)

А) **Описание существующих маршрутов:**

		Местонахождение		
Через Россию	1) Казахский нефтепер. завод сжиженного нефт. газа	??	ДО	1) Брест (Польша) 2) ?? Самсун (Турция) через Черное Море 3) ?? Через Керч (Азовское Море) в будущем (2010?)
	2) Туркменский нефтепер. завод сжиженного нефт. газа	??	ДО	1) Самсун (Турция) через Батуми или другой 2) Нека (Иран) в будущем (2007/8?)

Каков
точный
маршрут

Российская ж/д сеть
(сегодня)?

паромом ТМВ -Махачкала
и как в точности дальше?

В) **Погрузочный терминал сжиженного нефтяного газа (железнодорожный перевалочный пункт на перерабатывающем заводе) в Казахстане/Туркменистане соответственно**

Складской объем:	м3 или тона	укажите напр. Бутан/пропан
Грузоподъемность или скорость погрузки	маршрутный поезд(а) в # RTC с ? Тон грузоподъемностью	
	# грузовиков для (параллельной) погрузки	
	макс. # поездов в день	
	стоимость погрузки RTC или поезда с # RTC	

С) **ж/д ветка = соединение погрузочного терминала сжиженного нефтяного газа с основной ж/д (национальная сеть)**

Длина:	км	
Одинарный/двойной путь	мм ширина колеи	
Состояние пути	хорошее/норм./плохое	требуется mtce / усовершенствование
Среднее время /скорость передвижения	на линии ветки	

Д) **Основная ж/д линия граничит с Россией (Казахстан) Каспийским портом (Актау/Курик/др.? в Казахстане или ТМВ/др.? в Туркменистане)**

Укажите каждый маршрут (см. А) Типичные расходы транспортировки сжиженного нефт. газа по маршруту

Длина:	км	
Одинарный/двойной путь	мм ширина колеи	
Состояние пути	хорошее/норм./плохое	требуется mtce / усовершенствование

Факторы, влияющие на нагрузку

Макс. допустимая длина поезда (# RTC/тон)
одинарный путь с ограниченной длиной веток
тип сигнальных систем и длина блока
ограничения веса (например мосты)
узкое место, обуславливающее
существующую практическую макс. нагрузку





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



- Е) **Существующие ж/д маршруты через Россию/Украину** Из Айсан или Атирау (Казахстан) до соотв. Саратова или Волгограда (Россия) и далее до Минска (Бреста) и Киева или Одессы/Иличевска (Украина)
Типичные расходы транспортировки сжиженного нефт. газа по маршруту
- Укажите каждый маршрут (см. А)
- | | | |
|------------------------|----------------------|--|
| Длина: | км | требуется mtce /
усовершенствование |
| Одинарный/двойной путь | мм ширина колеи | |
| Состояние пути | хорошее/норм./плохое | |
- Факторы, влияющие на нагрузку
- Макс. допустимая длина поезда (# RTC/тон)
узкое место, обуславливающее
существующую практическую макс. нагрузку
- Ф) **Каспийский морской порт/паромы в Актау (Казахстан) и ТМВ (Туркменистан)**
- Укажите типичный паром:
- # RTC (сжиженный нефтяной газ)/ паром
мощность ж/д станции (грузовики предназначенные для сжиженного нефтяного газа?) погрузо-разгрузочное время
процедура очистки от пошлин в порту (если существует)
ограничения работы в порту (паром) из-за погоды или др.
- Г) **Каспийский морской порт/паромы в Махачкале (Россия) и (в будущем) Баку (Азербайджан)**
- Укажите типичный паром:
- # RTC (сжиженный нефтяной газ)/ паром
мощность ж/д станции (грузовики предназначенные для сжиженного нефтяного газа?) погрузо-разгрузочное время
процедура очистки от пошлин в порту (если существует)
ограничения работы в порту (паром) из-за погоды или др.
- Н) **Существующие ж/д маршруты через Россию/Азербайджан -Грузию** Из Махачкалы (Россия) до Баку (Азербайджан) и Батуми (Грузия) и до Темрюк (Россия) и Керч (Украина)
Типичные расходы транспортировки сжиженного нефт. газа по маршруту
- Укажите каждый маршрут (см. А)
- | | | |
|------------------------|----------------------|--|
| Длина: | км | требуется mtce /
усовершенствование |
| Одинарный/двойной путь | мм ширина колеи | |
| Состояние пути | хорошее/норм./плохое | |
- Факторы, влияющие на нагрузку
- Макс. допустимая длина поезда (# RTC/тон)
узкое место, обуславливающее
существующую практическую макс. нагрузку



Этот проект финансируется
Европейским Союзом



I) **Терминалы для экспорта сжиженного нефтяного газа в Батуми (Грузия), Темрюк (Россия) и Керч (в будущем ? 2008)**

Укажите основные характеристики терминала

Складской объем:	м3 или тона	укажите напр. Бутан/пропан
Грузоподъемность или скорость погрузки	маршрутный поезд(а) в # RTC с ? Тон грузоподъемностью	
	# грузовиков для (параллельной) погрузки	
	макс. # поездов в день	
	стоимость погрузки RTC или поезда с # RTC	
Грузоподъемность или скорость погрузки танкеров	типичная грузоподъемность танкера	
	# причалов (длина) для погрузки	
	макс. # танкеров в день	
	стоимость погрузки танкера определенного тоннажа	
типичная пропускная способность в год	м3 или тона	укажите напр. Бутан/пропан

J) **Черноморские танкеры (обслуживающие терминалы сжиженного нефтяного газа)**

грузоподъемность RTC
время погруз. вост.
сторона
средняя рабочая
скорость
plying time across
время выгруз. запад.
Стор.
время оборота
неоперабельное море
тариф транспортировки
/т
стоимость фрахта
судна/г

	тон
	час
	узел/час
	час
	час
	час
	среднее # дней в году
	доллары США или рубли
	доллары США или рубли

Произведенные и эксплуатируемые
Россией ?

другие "флаги"?

Украина

Турция

Румыния

K) **Каспийские паромы (обслуживающие поезда сжиженного нефтяного газа)**

грузоподъемность RTC
время погруз. вост.
сторона
средняя рабочая
скорость
plying time across
время выгруз. запад.
Стор.
время оборота
неоперабельное море
тариф транспортировки
/т
стоимость фрахта
судна/г

	тон
	час
	узел/час
	час
	час
	час
	среднее # дней в году
	доллары США или рубли
	доллары США или рубли

Произведенные и эксплуатируемые
сегодня Россией?

не-российские в
будущем?

предназначенные для новой модели?

ТМВ-
Махачкала

Актау -Баку

ТМВ- Баку



Этот проект финансируется
Европейским Союзом



L) **Черноморские паромы (обслуживающие поезда сжиженного нефтяного газа)** Произведенные и эксплуатируемые Россией ?

грузоподъемность RTC	другие "флаги"?	тон	другие "флаги"?
время погруз. вост. сторона	Украина	час	Украина
средняя рабочая скорость	Турция	узел/час	Турция
plying time across	Румыния	час	Румыния
время выгруз. запад. Стор.		час	
время оборота		час	
неоперабельное море		среднее # дней в году	
тариф транспортировки /т		доллары США или рубли	
стоимость фрахта судна/г		доллары США или рубли	

M) **Основная ж/д линия от Черного моря RTC-LPG принимающий порт в удалении от моря (Турция, Украина, Болгария/Румыния?)**

Укажите каждый маршрут (см. A)	Типичные расходы транспортировки сжиженного нефт. газа по маршруту	
Длина:		км
Одинарный/двойной путь		мм ширина колеи
Состояние пути		хорошее/норм./плохое
Факторы, влияющие на нагрузку	требуется mtce / усовершенствование	
	Макс. допустимая длина поезда (# RTC/тон) одинарный путь с ограниченной длиной веток тип сигнальных систем и длина блока ограничения веса (например мосты) узкое место, обуславливающее существующую практическую макс. нагрузку	

N) **Транзитные терминалы сжиженного нефтяного газа в черноморских портах Турция, Украина, др.?**

Укажите основные характеристики терминала		
Складской объем:	м3 или тона	укажите напр. Бутан/пропан
Грузоподъемность или скорость погрузки	маршрутный поезд(а) в # RTC с ? Тон грузоподъемностью	
	# грузовиков для (параллельной) погрузки	
	макс. # поездов в день	
	стоимость погрузки RTC или поезда с # RTC	
Грузоподъемность или скорость погрузки танкеров	типичная грузоподъемность танкера	
	# причалов (длина) для погрузки	
	макс. # танкеров в день	
	стоимость погрузки танкера определенного тоннажа	
типичная пропускная способность в год	м3 или тона	укажите напр. Бутан/пропан





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



Приложение 7 Утверждение краткосрочных международных экспертов

EUROPEAN COMMISSION
EuropeAid Co-operation Office

Europe, Southern Mediterranean, Middle-East and Neighborhood Policy
Centralized operations for Europe, the Mediterranean and Middle-East
The Head of Unit

Брюссель 02,08,2006
EuropeAid A3/CM/hh/ D(2006) 18396

Г-н Менно Р. Лангевельд
NEA Исследование Транспорта и Тренинга
Sir Winston Churchilllaan 297
P.O. Box 1969
2280 DZ Rijswijk
Нидерланды
Факс. 00-31-70-3988-312

Тема: **Дополнительное Письмо №1 к Контракту 082-047**
Наименование Проекта: **Транспортировка опасных грузов вдоль коридора
TRACESA**

Уважаемый г-н Лангевельд,

В ответ на ваше электронное письмо от 21,07,06, мы настоящим подтверждаем наем
следующих местных и международных экспертов в качестве Краткосрочных Экспертов:

Г-н Клаас Вестеркамп, экономист
Г-н Ульф С. Инзелманн, Эксперт по вопросам безопасности
Г-н Ёхен Шмидт, Эксперт по вопросам морской безопасности и опасных грузов
Г-н Юрген Шлотелбург, Эксперт по техническим вопросам
Г-н Герхардт Персдорф, Эксперт по вопросам транспорта и ж/д
Г-жа Татьяна Еггерт, Эксперт по вопросам окружающей среды и безопасности
Г-жа Ольга Сенюк, Местный эксперт, Украина

С уважением,
Карла МОНТЕСИ





Published March 2006

This publication has been produced with the assistance of the European Union.
The contents of this publication is the sole responsibility of NEA and its partners and can in no way be taken to reflect the views of the European Union.