

Программа ЕС Тасис ТРАСЕКА
Для Армении, Азербайджана, Болгарии, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, Молдавии,
Румынии, Таджикистана, Турции, Туркменистана, Украины, Узбекистана

Тасис 117107

Улучшение морских сообщений между коридором
ТРАСЕКА и Трансъевропейскими транспортными
коридорами

Болгария Грузия Румыния Турция Украина

Отчет о ходе работ 3

Декабрь 2008



Проект финансируется
Европейским Союзом


Проект выполнен
Royal Haskoning,
NEA
ВСЕОМ



Проект финансируется
Европейским Союзом



1 Титульный лист отчета

Название проекта:	Улучшение морских сообщений между коридором ТРАСЕКА и Трансъевропейскими транспортными коридорами	
Номер проекта:	Тасис 117107	
Страна:	Болгария, Грузия, Румыния, Турция, Украина	
Название документа:	Морские сообщения ТРАСЕКА – ТЕС Отчет о ходе работ 2	
Название:	Заказчик Европейская комиссия Бюро по сотрудничеству EuropeAid	Подрядчик Консорциум компаний во главе с Роял Хасконинг (Нидерланды) Barbarossastraat 35 Postbus 151 6500 AD Наймеген Нидерланды
Адрес:	Офис: J-54 04/250 1049 Брюссель	
Телефон:	+32 2 29 52632	+31 24 32 84 147
Факс:	+32 2 29 55665	+31 24 36 09 634
Контактное лицо:	Ms. V. Bernardi	Руководитель: Edwin Lock
Подпись:		
Дата:	Декабрь 2008	
Отчет составил(и):	Команда проекта: Royal Haskoning (NL), NEA (NL) и BCEOM (F)	



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



Содержание

1	ТИТУЛЬНЫЙ ЛИСТ ОТЧЕТА	1
2	КРАТКИЙ ОБЗОР ПРОЕКТА	3
3	ВВЕДЕНИЕ	5
4	ИСПОЛНЕНИЕ ПРОЕКТА	8
4.1	Ход РАБОТ ПО ПРОЕКТУ.....	8
4.2	РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТА ЗА ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД.....	29
4.3	ОГРАНИЧЕНИЯ, РИСКИ И ДОПУЩЕНИЯ	29
4.4	МОДЕРНИЗАЦИЯ ЛОГИКО-СТРУКТУРНОЙ СХЕМЫ	33
5	ПЛАНИРОВАНИЕ ПРОЕКТА	38
5.1	ОБЩЕЕ ПЛАНИРОВАНИЕ.....	38
5.2	ПЛАН МЕРОПРИЯТИЙ НА СЛЕДУЮЩИЙ ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД	41
5.3	ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ ОТКЛОНЕНИЙ ОТ БЮДЖЕТА И ДЛЯ ПРОДЛЕНИЯ ПРОЕКТА.....	45

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение А	Перечень визитов и совещаний за данный отчетный период
Приложение В	Семинар по плану действий, Стамбул – Программа & Участники
Приложение С	Черновой вариант маркетингового отчета для порта Филиос
Приложение D	Черновой вариант работы: Общая интегрированная система управления безопасностью и охраной в регионе Черного моря
Приложение E	Экспериментальная программа семинара-тренинга по системе управления безопасностью и охраной
Приложение F	Экспериментальная программа семинара-тренинга по ССП и ГЧП
Приложение G	Список лиц, получающих отчет



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



2 Краткий обзор проекта

Название проекта:	Улучшение морских сообщений между коридором ТРАСЕКА и Трансъевропейскими транспортными коридорами
Номер проекта:	Тасис 117107
Страны:	Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина

Общая цель проекта:

“Продвижение торговли в коридоре Европа – Черноморский регион – Кавказский регион – Центральная Азия путем увеличения его конкурентоспособности и привлекательности согласно Основному многостороннему соглашению (ОМС) о международном транспорте по развитию коридора Европа – Кавказ - Азия”

Конкретная цель проекта:

Целью проекта является создание основы для усовершенствования морских связей в Черноморском регионе. Под основой подразумеваются надежные, безопасные, конкурентоспособные и эффективные услуги судоходства и портовые услуги, а также создание сообщения с Трансъевропейскими сетями, в основном, в части железнодорожных паромов, Ро-Ро паромов и услуг по обработке контейнеров.

5 планируемых результатов:

- Результат 1: Исследование рынка и составление плана действий по морскому транспорту в Черноморском регионе
- Результат 2: Техничко-экономическое обоснование Ро-Ро терминала в г. Самсун и предварительное технико-экономическое обоснование для порта Филиос
- Результат 3: Системы управления охраной и безопасностью
- Результат 4: Системы сообщества порта
- Результат 5: Государственно-частное партнерство в портах и перспективные с точки зрения финансирования проекты.

Работы по проекту:

Стадия 0: Начало

Стадия 1А: Подготовка исследования рынка

Стадия 1В: Подготовка плана действий
Развитие структуры государственно-частного партнерства порта

Стадия 2: Подготовка технико-экономического обоснования Ро-Ро терминала в г. Самсун и предварительного технико-экономического обоснования для порта Филиос
Усовершенствование системы охраны и безопасности
Развитие экспериментального проекта сообщества порта



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



Оценка потенциала государственно-частного партнерства с точки зрения инвестиций в портовые нужды/проекты и выбор приемлемых с точки зрения финансирования проектов.

Дата начала проекта: 16 Апреля 2007

Продолжительность проекта: 24 месяца

Проект реализуется: Компанией Роял Хаскониинг (Нидерланды) и партнерами по консорциуму
NEA Transport Research and Training (Нидерланды)
Egis-ВСЕОМ (Франция)



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



3 Введение

Целью проекта является создание основы для усовершенствования морских связей в Черноморском регионе. Под основой подразумеваются надежные, безопасные, конкурентоспособные и эффективные услуги судоходства и портовые услуги, а также создание сообщения с Трансъевропейскими сетями, в основном, в части железнодорожных паромов, Ро-Ро паромов и услуг по обработке контейнеров.

Проект концентрируется на странах Черноморского побережья, таких как Украина, Румыния, Болгария, Турция и Грузия.

На рисунке отмечены порты, вовлеченные в проект.



В этом третьем выпуске отчета о ходе работы охвачен период с 1 мая по 31 октября 2008 года.

Пятого июня в Стамбуле состоялся семинар, посвященный обсуждению плана действий. На семинаре обсуждались результаты первой стадии проекта по вопросам анализа рынка, вопросам безопасности, по системам сообщества порта и государственно-частному партнерству; на семинаре также обсудили и утвердили план действий по этим же вопросам для второй стадии проекта.

Во время указанного в отчете периода основное внимание было сконцентрировано на исследованиях для портов Филиос (предварительное технико-экономическое обоснование) и Самсун (Ро-Ро терминал), а также на подготовке семинарских тренингов «Безопасность и Защита» и региональных семинаров «Системы сообщества порта – государственно-частное партнерство».

Предварительное технико-экономическое обоснование для порта Филиос было самым срочным из двух исследований, проводимых в Турции, т.к. во второй половине 2008 года ЕС проводил



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



технико-экономическое обоснование для порта Филиос, а результаты нашего предварительного технико-экономического обоснования будут использоваться в большом исследовании.

На семинарах по Безопасности и защите (которые будут проводиться в течение следующего отчетного периода) должна быть представлена интегрированная система управления охраной и безопасностью портов Черноморского региона, т.к. путем реализации этой системы должна быть усовершенствована морская охрана и безопасность.

За этот отчетный период система управления охраной и безопасностью портов Черноморского региона была разработана специалистом по охране и безопасности проекта и обсуждалась с DG-TREN в Брюсселе.

Чтобы семинары по ССП и ГЧП были успешными, с национальными секретарями ТРАСЕКА 5 стран участников проекта, кроме Грузии, были проведены подготовительные встречи. Целью этих встреч было согласование программы семинаров. Кроме этого, необходимо было убедиться, что на семинары были приглашены соответствующие участники.

Мероприятия по проекту в Грузии были отложены до 2009 года из-за военных действий между Россией и Грузией.



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



В настоящее время команда проекта состоит из следующих специалистов:

Специалист	Должность
• Ключевые специалисты	
Edwin Lock	Руководитель
Klaas Westerkamp	Экономист по транспорту
Peter Verwaerde	Эксперт по ССП
Andre Merrien	Эксперт по инфраструктуре порта
Johan Gauderis	Эксперт по ГЧП
• Международный вспомогательный персонал	
Bertrand Apperry	Эксперт по охране и безопасности
Ewout van der Reijden	Эксперт по портовым операциям и морскому транспорту
Xavier Dolbeau	Эксперт по экологическим проблемам
Sean Newton	Эксперт по прогнозам грузопотоков
Barry Zondag	Эксперт по моделированию
• Региональный вспомогательный персонал	
Gönül Ertürer	Эксперт по региональной экологии
Julian Totev	Чертежник
Vesela Georgieva	Эксперт по развитию программного обеспечения
Kristiana Chakarova	Региональный координатор в Болгарии
Ekaterina Bassova	Региональный координатор в Украине
Ioan Cuncev	Региональный координатор в Румынии
Georgi Gogiashvili	Региональный координатор в Грузии
Ozan Kuyumcuoglu	Региональный координатор в Турции



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансьевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



4 Исполнение проекта

4.1 Ход работ по проекту

4.1.1 Задачи проекта

В период с 1 мая по 31 октября по черноморскому региону были выполнены следующие проектные задачи:

Описание задачи	Период	Результат проекта	Страны, города или порты	Участники команды
Порт + совещание с Национальным секретарем	05/05 - 09/05	2	Турция, Анкара, Самсун	EL, AM, OK, ER
План семинара	03/06 - 06/06	1	Турция, Стамбул	ER, AM, KW, PV, JG, BA, ER, OK
Офис проекта	23/06 - 27/06	2	Болгария, София	ER
Офис проекта	21/07 - 25/07	1/2	Болгария, София	KW
Подготовка Филиоса	10/07 - 12/07	2	Турция, Стамбул	SN
Подготовка Филиоса	28/07 - 01/08	2	Турция, Стамбул	KW
Подготовка Филиоса	25/08 - 29/08	2	Турция, Стамбул + Зонгулдак	KW, BZ, OK
Офис проекта и презентация для Национального секретаря	14/09 - 19/09	2	Болгария, Турция, София, Анкара	ER, AM, KW
Подготовка Филиоса	13/10 - 17/10	2	Турция, Анкара	ER, AM
Семинар, встречи и осмотры площадки	04/06 - 08/06	2	Турция – Стамбул, Анкара, Филиос & Самсун	AM
Встречи и осмотры площадок	10/06 - 15/06	2	Турция – Анкара & Филиос	XD
Международная конференция SAR	Неделя 36	3	Варна	BA
Работа с руководителем проекта	Неделя 38	3	София	EL, BA
Встреча с инспекторами по европейской безопасности	9 октября	3	Брюссель	BA
План действия	3-9 июня 2008	4	Турция - Стамбул	PV + team
Администрация	22-27 июня 2008	4	Болгария - София	PV
Стадия подготовки семинара	27-31 июля 2008	4	Болгария - София	PV



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансьевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



Подготовительное совещание	1-5 сентября 2008	4	Турция - Анкара	PV
Подготовительное совещание	15-19 сентября 2008	4	Украина - Киев	PV
Подготовительное совещание	28/09-3/10/2008 сентября - октября	4	Болгария – София Румыния - Бухарест	PV
Администрирование + подготовка семинара	19-24 октября 2008	4	Болгария - София	PV
Стадия подготовки семинара	2 23-27 июня 2008	5	Работа в офисе проекта в Софии	JG
Стадия подготовки семинара	2 1-3 сентября 2008	5	Анкара, встреча с Национальным секретарем	JG
Стадия подготовки семинара	2 15-17 сентября 2008	5	Киев, встреча с Национальным секретарем	JG
Стадия подготовки семинара	2 29 сентября – 3 октября 2008	5	София и Бухарест, встреча с Национальным секретарем	JG
Стадия подготовки семинара	2 22-22 октября 2008	5	Работа в офисе проекта в Софии	JG

Результаты проекта:

- 1 Маркетинговое исследование
 - 2 Паромное сообщение Ро-Ро между Самсуном и портом Филиоса
 - 3 Системы управления безопасностью и охраной
 - 4 Системы сообщества порта
 - 5 Государственно-частное партнерство и инвестиционные проекты
- Управление проектом (УП)

Члены команды:

- EL Edwin Lock (Руководитель проекта)
- AM Andre Merrien (Портовая инфраструктура)
- KW Klaas Westerkamp (Маркетинговое исследование)
- PV Peter Verwaerde (Система сообщества порта)
- JG Johan Gauderis (Государственно-частное партнерство)
- BA Bertrand Apperry (Безопасность и охрана)
- ER Ewout van der Reijden (Портовые операции)
- BZ Barry Zondag (Прогнозы грузопотоков)
- SN Sean Newton (Моделирование потоков)
- OK Ozan Kuyumcuoglu (Координатор проекта в Турции)
- XD Xavier Dolbeau (Окружающая среда, портовые сооружения)
- GE Gönül Ertürer (Местная экология, земля)

В Приложении А сделана ссылка, касающаяся подробностей задач: Перечень визитов и встреч за отчетный период.



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



4.1.2 Маркетинговое исследование и план действий

4.1.2.1 Ход работ по проекту

Результаты маркетингового исследования, обсуждение которых проходило в марте 2008 года в Варне, были представлены в отчете «Улучшение морских сообщений между коридором ТРАСЕКА и трансъевропейскими транспортными коридорами, анализ рынка, июль 2008, окончательный отчет». Отчет был представлен 5 июня в Стамбуле во время проведения семинара, посвященного обсуждению плана действий.

4.1.2.2 Семинар, посвященный обсуждению плана действий

Семинар, посвященный обсуждению плана действий, прошел 5 июня в Стамбуле. По результатам проведения семинара был подготовлен отдельный отчет. Приложение В данного отчета содержит программу и список участников семинара.

На семинаре обсуждались результаты первой стадии маркетингового исследования, вопросы безопасности и охраны, системы сообщества порта, государственно-частное партнерство, а также план действий для второй стадии, одобренный на этом же семинаре.

Все действия, предпринятые для получения результата 1 проекта, были приведены к окончательной форме во время данного отчетного периода.

4.1.2.3 Отклонения от первоначальных планов и причины таких отклонений

Отсутствуют.

4.1.2.4 Особые действия, выполнение которых требуется от Национальных секретарей ТРАСЕКА и/или ЕС

Отсутствуют.

4.1.3 Техничко-экономическое обоснование для паромного терминала Ро-Ро в Самсуне & Предварительное технико-экономическое обоснование для порта Филиос

4.1.3.1 Ход работ

В период с мая по октябрь 2008 года команда проекта несколько раз побывала в Анкаре, Самсуне и Филиосе/Зонгулдаке. Во время таких визитов удалось собрать информацию, полученную путем зрительного осмотра, а также из встреч с местными властями, экспедиторами и другими заинтересованными сторонами. С появлением новой информации отчет по анализу рынка для порта Филиос был приведен в соответствие с новыми данными. Кроме этого, была выполнена оценка воздействия на окружающую среду и подготовлены предварительные варианты планировки порта. Результаты этой работы были представлены в Анкаре в сентябре и в течение первой недели ноября (вне данного отчета о ходе работ).



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



В Самсуне прошли встречи с местными портовыми властями и экспедиторами, а также организован осмотр площадки. Во время совещаний была получена общая информация о портовых операциях, типе и количестве товаров и т.д. Далее стороны обсудили потенциал для будущего развития порта. Одним из важных моментов, обозначенных на этих совещаниях, стала новость о том, что порт Самсун находится в стадии приватизации.

В Филиосе прошли встречи с местными властями, а также интервью с местными рыбаками. Основной целью визита в Филиос явилось получение информации о текущей ситуации на месте будущего порта и обнаружение важных с экологической точки зрения аспектов. В процессе было установлено, что территория дельты реки Филиос несомненно представляет собой ценность окружающей среды и то, что некоторые территории являются естественной средой обитания ценных пород животных и видов растений. Было также отмечено, что в настоящее время на реке Филиоса выполняется большой объем работ. Строительство плотин и выполнение дноуглубительных работ являются частью обширной программы строительства дамбы.

В Зонгулдаке прошли встречи с представителями различных властей (например, Торговая палата) для дальнейшей актуализации отчета по рыночному исследованию.

В Анкаре были нанесены визиты Национальному секретарю ТРАСЕКА с целью поддержания его в курсе происходящей работы по проекту. В сентябре были представлены первые результаты по имеющимся на тот момент данным и возможные альтернативы развития порта. Кроме того, несколько раз были организованы встречи с представителями институтов DSI и DLH, которые принимают участие в работе над проектом порта в Филиосе, а также над речным проектом.

Основываясь на полученной информации, отчет по анализу рынка для проекта в Филиосе, был проработан более детально. Были разработаны глобальные цифры потенциальных грузовых потоков.

Информация, собранная в процессе посещения площадки, расположенной в дельте Филиоса, помогла проведению оценки воздействия на окружающую среду и предварительному анализу чувствительности территории, результатом которых стало определение представляющих из себя ценность территорий.

На основании полученной информации, результатов анализа рынка, результатов оценки воздействия на окружающую среду, были предложены несколько планов порта. Предложенные планы обсуждались на встрече в Анкаре в ноябре, и будут еще дополняться при использовании комментариев, полученных от различных заинтересованных сторон.

4.1.3.2 Отклонения от первоначальных планов и причины таких отклонений

Изначально результаты проекта предназначались для подготовки технико-экономического обоснования ж/д паромного терминала в Самсуне. Однако, по ходу работы над проектом, консорциуму стало известно, что модернизация ж/д паромного терминала уже началась, поэтому в проведении технико-экономического обоснования нет никакой необходимости.

По согласованию с Европейским Союзом и Национальным секретарем ТРАСЕКА в Турции, в проекте теперь заложено технико-экономическое обоснование для терминала Ро-Ро (наземный транспорт) в порту Самсун и предварительное технико-экономическое обоснование для строящегося с нуля порта Филиос.

Изначально планировалось закончить мастер-план Самсуна и предварительное технико-экономическое обоснование Филиоса в марте 2009 года, однако дата окончания работы над предварительным технико-экономическим обоснованием была перенесена на декабрь 2009 года. Планируется закончить эту часть работы до начала работы над детальным технико-



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансьевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



экономическим обоснованием для порта Филиос, выполнение которого намечено на начало 2009 года.

4.1.3.3 *Особые действия, выполнение которых требуется от Национальных секретарей ТРАСЕКА и/или ЕС*

Национальный секретарь ТРАСЕКА в Турции будет помогать в сборе необходимой информации и подготовке презентации по Самсуну в феврале 2009 года.

4.1.4 **Безопасность и Охрана**

4.1.4.1 *Ход работ по проекту*

Была определена общая интегрированная система безопасности и охраны. Была подготовлена программа семинарских тренингов на тему безопасности и охраны. Ссылка на программу, которая должна быть выполнена в пяти странах, задействованных в проекте, приводится в Приложении Е.

Общие сведения о системе управления безопасностью и охраной на Черном море

Представление системы управления безопасностью и охраной в морском секторе будет реализовано в 5 странах Черного моря: Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина, для того, чтобы создать условия для непрерывного улучшения морской безопасности и охраны.

Возникновение системы

- Соответствие международным правилам по безопасности требует интереса национальной администрации флагов и портов
- Уровень соответствия варьируется в зависимости от страны, тем самым снижая быстроту судоходных интерфейсов
- Лучшим способом упрощения судоходного бизнеса является полное соответствие правилам, причем соответствие должно достигаться через общераспространенную систему управления.

Определения

- **Группа** - это группа стран, принимающих участие в проекте
- **Представители группы** – это 5 представителей правительства
- **Уполномоченное лицо (лица)** – один или два человека, отвечающие за систему управления безопасностью и охраной в каждой стране (выдвигается каждой участвующей стороной и одобряется руководящим комитетом)
- Работа должна быть описана (смотрите далее).

Создание системы управления безопасностью и охраной

- Система управления безопасностью и охраной **гарантирует**, что все компании, суда, портовые сооружения и порты работают в соответствии с применимыми международными и национальными правилами и стандартами
- Система объединит компании и операторов порта, выполняющих судоходные операции в Черном море
- Система будет управляться группой людей, состоящей из представителей 5-ти администраций
- Система не нуждается в сертификации.

Безопасность и охрана



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



- Целями безопасности и охраны, которые, по сути, одинаковы, являются защита человеческих жизней, окружающей среды и имущества
- Безопасность и охрана могут быть объединены в одну систему
- Таким образом, управление безопасностью и охраной будет происходить в одно и то же время, что позволит сократить потерю времени и денег
- Обоснование соответствия будет осуществляться посредством перекрестного контроля с целью проведения наиболее вероятной оценки
- Ответственный за эту работу персонал пройдет соответствующие тренинги
- Результаты проведенной работы сообщат во время совещаний исключительно участвующим сторонам

Содержание системы

- 1-Цели и показатели эффективности
- 2-Политика безопасности и охраны
- 3-Структура для управления системой
- 4-Уполномоченное лицо (лица) в каждой стране
- 5-Стандарт системы по управлению человеческими ресурсами
- 6-Ссылочные документы по судоходству и портовым операциям
- 7-Требования системы к государству и организации компаний по чрезвычайным ситуациям
- 8-Система запроса о несчастных случаях внутри компании
- 9-Формат ссылочных документов системы (Руководства по управлению охраной или планы/оценка безопасности судов/портов)
- 10-Внутренняя проверка системы (инспекции и аудит)
- 11-Периодическая проверка управленческой деятельности системы
- 12-Непрерывное совершенствование системы.

1-Цели

Целями системы управления безопасностью и охраной являются:

- Защита жизни работников и пассажиров судов путем гарантирования безопасности и охраны судоходства и портовых операций: конечной целью является полное отсутствие инцидентов
- Улучшение операций путем сокращения контроля судов Государством порта или Государством флага, обеспечивая видимое, правдивое, доказуемое и хорошо известное соответствие международным, региональным или национальным правилам
- Помощь странам в создании и поддержании самой безопасной рабочей атмосферы
- Улучшение культуры безопасности нашей индустрии в регионе.

Показатели эффективности

- 1- Количество несчастных случаев регулярно сокращается на %
- 2- Оценка рисков систематически включается в любую деятельность
- 3- Инциденты анализируются формально
- 4- Систематически анализируется обратная связь для выбора предупредительных мер
- 5- Внутренние аудиты и проверка управленческой деятельности планируются и проводятся в соответствии с требованиями
- 6-Предложения, касающиеся несчастных случаев, несоответствия правилам, персонала анализируются и принимаются во внимание, когда это необходимо
- 7- В компаниях, на портовых сооружениях и в портах обучение действиям в чрезвычайных ситуациях носят реалистичный характер; отчеты оценивают эффективность средств и предлагают улучшение
- 8- Критические ситуации в компаниях, на портовых сооружениях и в портах регулярно рассматриваются
- 9- Непрерывная оценка уровня безопасности выполняется посредством мировой оценки
- 10-Интеграция деятельности безопасности и охраны находится в разработке.



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



Оценка

- Оценка проходит во время внутренних аудитов: оценки от 1 до 5
- « 0 » не существует, поскольку все пункты обязательны
- Выставляемая оценка является результатом решения группы аудиторов
- Примечание: аудиторы не должны иметь отношение к сектору, проходящему проверку
- Сумма оценок определяет уровень культуры безопасности проходящего проверку сектора

2-Политика безопасности и охраны

- Выпускается системой управления безопасностью и охраной, общая политика публикуется
- Подписывается всем руководящим комитетом (5 представителей правительства, отвечающих за Администрацию Флага, контроль Государства порта, портовая администрация)
- Политика включает номинирование уполномоченных лиц, отвечающих за реализацию системы в каждой стране.

Политика

- **Политика безопасности и охраны в регионе Черного моря** предназначена для управления судоходными и портовыми операциями, используя стратегический план управления безопасностью и охраной, основанный на работоспособности и ответственности персонала.
- Группа подписавшихся под проектом правительств несет ответственность за реализацию наших стандартов посредством управляющего комитета.
- Группа согласовала и установила стандарты управления безопасностью и охраной и уровни соответствующего обучения, чтобы справляться с вопросами, связанными с этими системами и показателями выполнения, на основании требований к безопасности жизни, обозначенных в Международных Конвенциях, местных постановлениях, администрациях Государства Флага и прибрежного государства, принимая во внимание рекомендации IMO, ILO и Администраций, классификационных обществ, включая другие конкурирующие организации
- Принципом является рассмотрение аспектов безопасности любой деятельности на том же уровне важности, что и целей коммерческой работы.
- Они выдвинули уполномоченного представителя в руководящую комиссию по вопросам безопасности и охраны.

Наши цели были определены, а статус достижения целей будет непрерывно подтверждаться.

Для этого:

- Группа назначила одного или двух людей от каждой из участвующих сторон, чтобы быть уверенной во взаимной организации работы системы управления охраной и безопасностью
- Эти люди обладают ответственностью и организационной свободой, чтобы отслеживать аспекты безопасности и охраны судоходства и портовых операций в пяти странах, и
- Эти люди имеют право в любое время связаться с управляющим комитетом по любому вопросу здравоохранения, безопасности, охраны и окружающей среды.
- Все администрации и члены группы несут равную ответственность за реализацию данной политики.

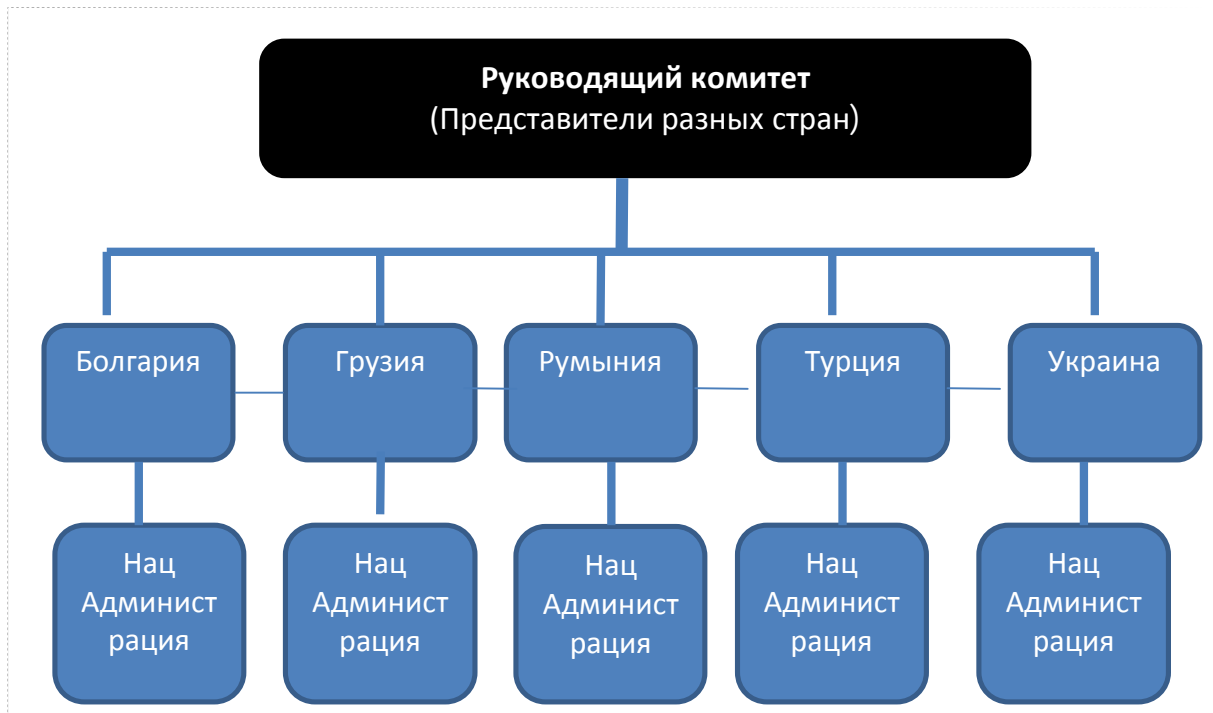


Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



3-Система управления безопасностью и охраной



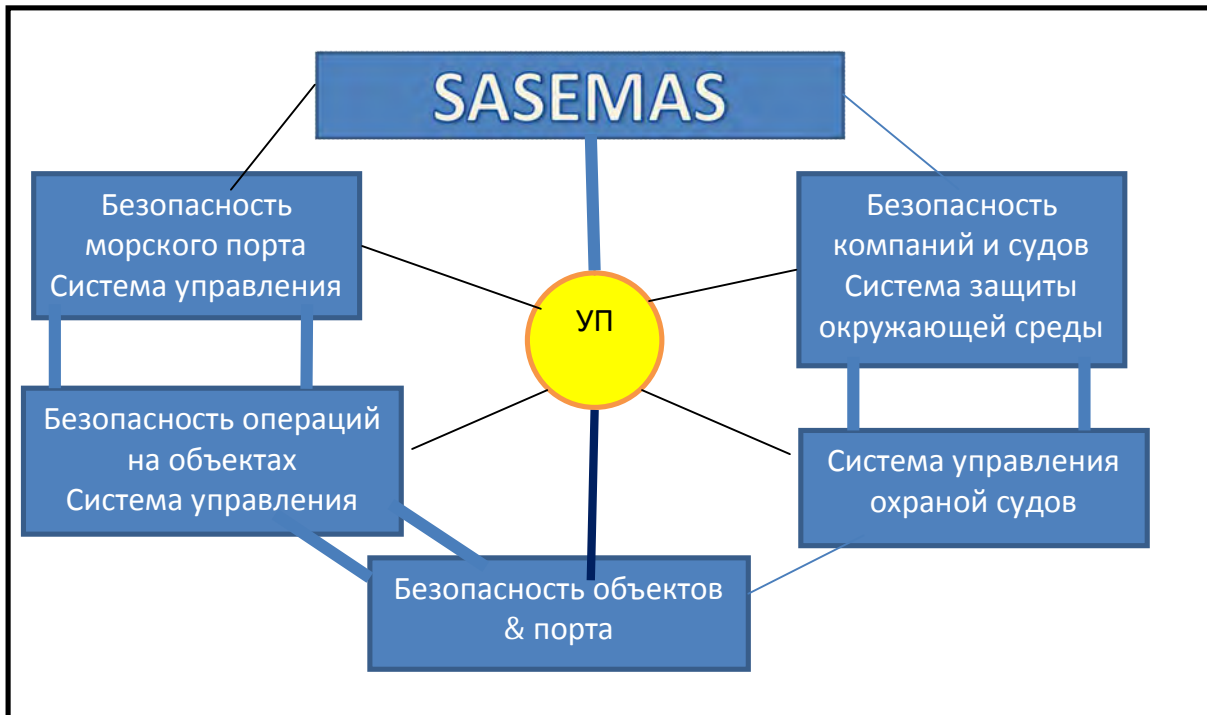


Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



Схема работы системы управления безопасностью и охраной



Описание работы уполномоченного представителя

- Доклад руководящему комитету о проделанной работе
- Обеспечение реализации системы в стране уполномоченного представителя
- Обеспечение мониторинга системы управления безопасностью и охраной в компаниях, на борту судов, на портовых сооружениях и в портах, состоящего, в основном, из следования Администрацией Флага и порта результатам сертификации ISM и ISPS
- Обеспечение проведения внутренних проверок и аудитов (см. процесс внутреннего аудита)
- Обеспечение передачи результатов в руководящий комитет и предложение правильных действий
- Проведение внутренних исследований или участие в командах, занимающихся такими исследованиями
- Подготовка национального обзора для руководящего комитета
- Реализация взысканий, наложенных руководящим комитетом
- (см. отдельное описание данной ключевой позиции).

5- Управление человеческими ресурсами

Человеческие ресурсы подразумевают под собой знание, понимание и профессионализм (ЗПП) сотрудников:

- Изначальная тренировка сотрудников, включающая получение квалификационного свидетельства



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



- Ознакомление по прибытию или при наличии новой работы, нового судна или нового оборудования (смена руководства)
- Периодическая оценка и непрерывное обучение персонала
- Требования государственной организации для подтверждения пригодности работников с медицинской точки зрения.

6-Ссылочные документы, принимаемые во внимание во время осуществления операций

Ссылки на:

- Международные правила и нормы
- Международные руководства и особые кодексы, выпущенные компетентными организациями
 - Европейские нормы
 - Национальные нормы (применимы только к соответствующим данным)
 - Рекомендации руководящего комитета

Системы управления внутри системы управления безопасностью и охраной

- Компании–заказчики и суда имеют обязательные системы управления безопасностью и охраной согласно кодексу ISM и SPS
- В порту действуют национальные и местные нормы, применимые к морским операциям (такие, как кодекс безопасности морских портов). Такие нормы предусмотрены системой управления
- Портовое государство выдвигает требования по безопасности портовых операций к портовым сооружениям; такие требования предусмотрены системой управления (согласно, например, кодексу ILO-OSH 2001)
- К портам и портовым сооружениям выдвигаются требования по безопасности по кодексу ISPS посредством Европейских норм и (725) и предписаний (65)
- Необязательная система управления качеством и окружающей средой могут быть интегрированы в глобальную систему судоходной компании или порта, и, соответственно, в систему управления безопасностью и охраной, если будет принято такое решение.

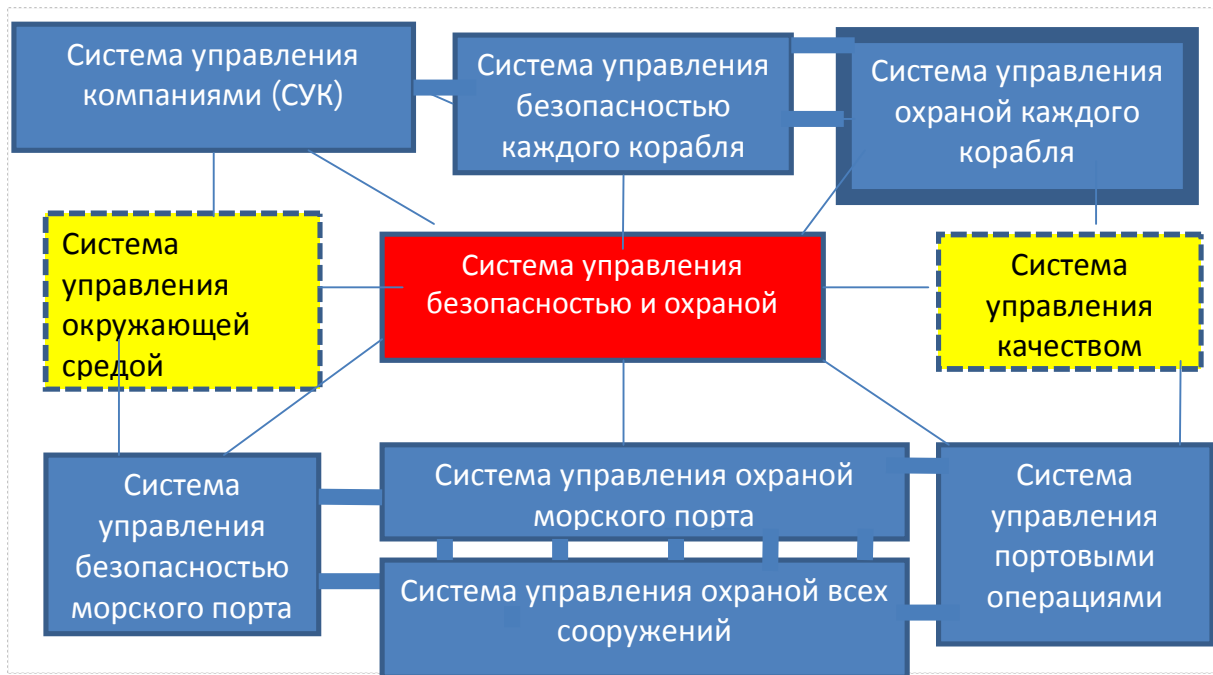


Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансьевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



Схема систем управления



18

Ссылочные документы по судоходству и портовым операциям

- Система управления безопасностью и охраной должна определять ссылочные документы как основные или расширенные требования ко всем частям системы:
- NB Применяются национальные требования, особенно при условии отсутствия международной системы управления
- По безопасности судоходства ссылочным документом будет являться кодекс **ISM** Европейского парламентского распоряжения 336/2006
- NB Безопасность отдельных операций будет осуществляться по признанным стандартам, таким как, ISGOTT (нефть), SIGTTO (газ)
- По безопасности портовых операций ссылочным документом будет служить **руководства ILO** по безопасности и здравоохранению в портах (2005)
- По безопасности судов и портовых сооружений **ссылочным документом** послужит кодекс **ISPS** Европейского распоряжения 725/2004
- По безопасности самих портов, ссылочный документ - директива Европейской Комиссии 65/2005
- Зачастую применяются Европейские нормы (они обычно дополняют IMO и ILO нормы & правила).

Предложения по безопасности системы управления безопасностью и охраной

- Безопасность судоходства: системы в соответствии с кодексом ISM + принятие во внимание рекомендаций IMO и ILO или других компетентных организаций (OCIMF, SIGTTO, IADC и т.д.)



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



- Безопасность деятельности в морских портах: Кодекс Безопасности морского порта Великобритании
- Безопасность портовых операций: система управления близкая к ILO-OSH 2001, принимая во внимание Особое Европейское распоряжение (Pax, IMDG) или международные кодексы от ИМО (насыпные, газ) или другие (ISGOTT)

Предложения по охране системы управления безопасностью и охраной

- Судоходство: Европейская резолюция 725/2004 (ISPS A + некоторые части B)
- Портовые сооружения: постановление 725/2004 (ISPS A + некоторые части B)
- Порты: европейская директива 65/2005

Интеграция систем управления

- Система управления безопасностью и охраной предложит компаниям, сооружениям и портам как можно сильнее интегрировать систему безопасности и систему охраны
- Деятельность по охране может быть интегрирована в систему управления безопасностью, занимающуюся сооружениями
- Оценка безопасности и план уже существуют; мы будем интегрировать только появляющиеся виды деятельности
- Уполномоченный представитель станет консультантом по вопросам данной интеграции.

7-Организация работы во время чрезвычайных ситуаций

- Система управления безопасностью и охраной должна гарантировать участие национальной организации по чрезвычайным ситуациям в делах порта (согласно или нет с UNEP/ИМО программа APELL):
- Система управления безопасностью и охраной гарантирует предоставление всей необходимой информации, организацию внутренней коммуникации, тренингов и координации между местными службами в случае чрезвычайной ситуации в порту
- Система управления безопасностью и охраной также гарантирует, что оборудования SAR достаточно на местном уровне и подтвердит и поспособствует кооперации организаций SAR всех стран, вовлеченных в экстренную ситуацию на море.

8- Доклады о происшествии и расследования

- Принятие немедленных мер по исправлению ситуации для защиты людей и активов является ответственностью государства (Порта и Флага)
- Передача информации происходит к уполномоченному представителю системы управления безопасностью и охраной
- При необходимости сигнал тревоги будет передан другим компаниям или портам через уполномоченного представителя государства
- Любое чрезвычайное происшествие будет анализироваться проведением 3-мя квалифицированными специалистами формального внутреннего расследования. Далее возможно обращение к MSC/MEPC
- Изучение причин инцидента, включая человеческий фактор, а также рассмотрение мер предосторожности для предотвращения повторения данного инцидента (система обратной связи)
- Окончательные меры предосторожности будут приняты руководящим комитетом
- Внутренние отчеты о расследованиях будут выполняться в формате системы управления безопасностью и охраной
- Количество несчастных случаев, происходящее на производстве (по секторам), будет сообщаться всему персоналу
- Результаты всех расследований станут известны заинтересованным сотрудникам, а также другим, имеющим отношение к делу, сторонам.

9- Документация

- Для улучшения контроля соответствия, очевидным представляется требование одного формата для всех обязательных документов (руководства, контрольные листки, отчеты,



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



- бортовые журналы и т.д.): система управления безопасностью и охраной внесет предложения по форматам, касающимся судоходной и портовой индустрии
- Обновление документов может быть лучшим моментом для изменения существующих
 - Все документы (на бумажном и электронном носителях) должны будут обновляться каждые пять лет.

Примеры

Безопасность & Окружающая среда

- ISM Руководство соответствия, в том числе отчетность

Охрана

- PSA
- PSP
- PFSA
- PFSP
- SSA
- SSP
- В том числе отчетность

10- Внутренние подтверждения

Внутренними подтверждениями могут выступать проверки и аудиты.

Что такое проверки?

- В системе управления безопасностью и охраной мы установили проверки
- Проверки являются формальными, но не влекут за собой выяснения причин
- Проверками могут быть быстрые визиты в компании, на суда, порты и портовые сооружения с целью определения видимого состояния систем безопасности и охраны
- При необходимости могут быть организовано выполнение немедленных мер по устранению неполадок
- В случае планирования внутреннего аудита, проверка может быть внезапной и незапланированной
- Отчеты о проведенной проверке будут выполнены в формате системы управления безопасностью и охраной.

Внутренние аудиты

- Успех такой часто встречающейся системы управления будет зависеть от результатов внутренних аудитов
- Внутренние аудиты не имеют никакого отношения к внешним аудитам на получение сертификатов
- Секрет хорошо работающей системы управления заключается в качестве проведения внутренней проверки, а не внешней
- Внешние аудиты всегда сконцентрированы на соответствии работы ссылочным документам, в то время как внутренние аудиты предназначены для оценки выполнения работы, обнаружения слабых мест и нахождения решений для их устранения, а также улучшения культуры безопасности заинтересованных сторон
- Внутренние аудиты гораздо эффективнее внешних для компаний, операторов портовых средств и самих портов
- Самооценка и нахождение способов самосовершенствования всегда были очень важны.

Что такое внутренний аудит?

- Внутренний аудит – это периодически проводимая процедура, предназначенная для определения следующих задач, связанных с системой управления безопасностью и охраной:
 - На месте ли все элементы
 - Адекватна ли система



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



- Эффективна ли система в плане защиты сотрудников и предотвращения несчастных случаев
- Внутренний аудит проверяет либо часть системы, либо полностью всю систему
- Внутренние аудиты выполняются независимыми от аудиторского сектора квалифицированными специалистами
- Отчеты по внутреннему аудиту будут выполняться в формате системы управления безопасностью и охраной для того, чтобы избавиться от несоответствий в процессе и помочь руководящему комитету оценить работу.

Преимущество внутренних аудитов

- Внутренний аудит станет секретом эффективности нашей общей системы управления
- Результаты разглашаться не будут, и останутся внутри группы участвующих стран
- Коррективы и предупредительные меры будут предложены руководящим комитетом
- Национальные администрации будут нести ответственность за реализацию данных мер вовремя

11-Обзор системы управления

Национальный уполномоченный представитель подготовит годовой обзор управления, который включит в себя, по меньшей мере, следующие пункты:

- Оценка эффективности исполнения действий из предыдущего обзора системы управления
- Оценка завершения всех исправительных и предупредительных мер
- Предоставление обратной связи, получаемой для непрерывного совершенствования
- Оценка прогресса в достижении целей и выполнении действий
- Оценка стратегии системы для понимания того, отвечает ли работа системы запланированным целям
- Оценка возможности системы угодить интересам участвующих в проекте сторон, включая рабочих и государственные органы
- Оценка необходимости внесения изменений в работу системы.

12- Непрерывное совершенствование

- Система будет работать в режиме непрерывного совершенствования:
- Анализ результатов работы будет выполняться во время периодических обзоров системы управления на уровне руководящего комитета
- Изменения и новые предложения будут сделаны для того, чтобы улучшить культуру безопасности нашего судоходства и портовой индустрии
- Отчеты будут выпущены и донесены до государственного управления и, при необходимости, отданы в печать.

Уполномоченный представитель – ключ к успеху системы управления безопасностью и охраной

Уполномоченный представитель должен быть также ISM и ISPS консультантом для участников системы управления безопасностью и охраной.

Задачи уполномоченного представителя

- Обеспечить успех системы и, соответственно, улучшить культуру безопасности в регионе
- Роль уполномоченного представителя не может ограничиваться функциями инспектора (еще одного) или даже функциями внутреннего аудитора
- Внутренние аудиты обычно включают в себя часть тренингов или передачи знаний
- Для меня внутренний аудит означает не только контроль соответствия, но и тренинг (для соответствия) аудируемых: менеджеры компании, специалисты, менеджеры по управлению портом и его сооружениями, капитаны порта.

Знание, понимание и профессионализм уполномоченного представителя (ЗПП)

- Серьезное и глубокое знание следующих предметов:



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансьевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



- Основы: Международный кодекс по управлению безопасностью, Международных кодекс по охране судов и портовых средств + руководства Международной организации труда
- Навыки в реализации: тренинг и опыт в реализации систем безопасности и охраны в компаниях, на судах, портовых сооружениях и самих портах
- Знание принципа работы системы управления
- Желание интегрировать системы безопасности и охраны как можно сильнее.

Основы: ISM и SMS & ISPS и SA/SP

Международный кодекс по управлению безопасностью (ISM Code)

- Международный кодекс по управлению безопасностью
- Кодекс, выработанный в 1993 Международной морской организацией в качестве рекомендуемого стандарта по управлению морской безопасностью судоходных компаний и судов
- Затем, 10 лет назад, кодекс был интегрирован в Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море (SOLAS) для обязательного применения к судам (более 500 GT и практика международной торговли)
- Реализация между 1998 и 2002 годами

Система контроля за безопасностью (SMS)

- Система контроля за безопасностью, следующая требованиям кодекса
- Система, включающая, по крайней мере, требования международного кодекса управления безопасностью, может содержать больше
- Система управления, характерная для судоходной компании, способна быть сертифицированной в соответствии с международным кодексом управления безопасностью (ISM code) Администрацией Флага или её представителем (RO)
- Система, реализующаяся на борту всех судов компании

Риск

- Количественная оценка возможности возникновения несчастного случая или причинения вреда
- Реакция, которая должна быть естественной для любого оператора в случае, если он чувствует угрозу для себя, судна, порта, портовых сооружений или окружающей среды
- Обязательный систематический анализ перед проведением любой операции в нашей индустрии

Безопасность и Охрана

- **Морская безопасность:** касается предотвращения несчастных случаев и управления инцидентами, связанными с судами, людьми на борту (командой и пассажирами), сооружениями в порту, самими портами и окружающей средой. Инцидентами считаются результаты непреднамеренных действий.
- **Морская охрана:** касается предотвращения нелегальных действий, направленных против людей или активов на борту судов или активов порта. Такие действия расцениваются как намеренные.

У уполномоченного представителя, подход ко всем случаям будет одинаковый

- Согласованность со ссылочными документами, которые содержат необходимые и достаточные требования для хорошего управления безопасностью и предотвращения несчастных случаев и загрязнений моря с судов
- Управление системой в формате системы управления безопасностью и охраной
- Совет в реализации изменений, внутреннего контроля или обзора системы управления

Помогая новой компании

- Совет в выборе модели системы контроля над безопасностью, предложенной системой управления безопасностью и охраной
- Предложение предварительного аудита до проведения промежуточной сертификации



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



- Предложение дополнительных мер по сохранению соответствия с Международным кодексом управления безопасностью.

Оценка существующей системы контроля за безопасностью

- Оценка системы протекает как аудит на соответствие или аудит операций, но при этом включает в себя предложения по улучшению соответствия и совершенствования системы
- В этом случае уполномоченный представитель потребует минимального улучшения системы контроля за безопасностью
- Будут предложены меры по исправлению недостатков, а также
- Разработан план действий по улучшению системы контроля за безопасностью в рамках модели системы управления безопасностью и охраной

Оценочный аудит, проводимый уполномоченным представителем системы управления безопасностью и охраной

- Оценочный аудит проходит также, как и первоначальный, с использованием тех же инструментов:
- Проверка документов, используя перечень контрольных вопросов, который следует требованиям международного кодекса управления безопасностью
- Перечень вопросов содержит заметки и предложения, которые в действительности станут ключевым элементом отчета по аудиту
- Заметки и предложения по улучшению системы представляются напрямую руководству компании.

Практические методы

- Все пункты международного кодекса управления безопасностью должны соблюдаться системой контроля за безопасностью
- Потребуется показать материалы, подтверждающие обоснованность операций
- В том случае, когда наблюдения или предложения по улучшению довольно существенны, они развиваются далее в индивидуальном протоколе, в котором ответственное лицо сможет выразить свое мнение
- Зачастую большинство требований международного кодекса управления безопасностью выражены правильно, но некоторые из них понимаются не до конца
- С другой стороны, впечатляет то количество существенных требований кодекса, которое обозначается, но при этом совсем не применяется: определение риска, ответственное оборудование, опыт сотрудников и т.д.
- Такие отсутствующие требования очень часто трудно применить, и они являются принципиальными слабыми сторонами системы контроля за безопасностью по всему миру.

Уполномоченный представитель в роли внутреннего аудитора

- В отличие от внутреннего аудитора, который не может давать советы владельцу судна или капитану порта, уполномоченный представитель, также как и DPA сможет предлагать улучшения системы контроля за безопасностью компании, используя опыт работы системы по управлению безопасностью и охраной
- Он будет применять свой собственный опыт, полученный после выполнения каждого задания, для того, чтобы улучшить применение международного кодекса управления безопасностью.

4.1.4.2 Отклонения от первоначальных планов и причины таких отклонений

Семинар-тренинг в Грузии переносится на февраль 2009 года по причине военных действий в этой стране.



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансьевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



4.1.4.3 Особые действия, выполнение которых требуется от Национальных секретарей ТРАСЕКА и/или ЕС

Отсутствуют.

4.1.5 Системы сообщества порта

4.1.5.1 Ход работ по проекту

Основные острые проблемы (уже упоминавшиеся в отчете о ходе работ 2) остаются; таковыми являются:

- Иерархическая и централизованная структура (порты, не являющиеся автономными объектами, а зависящие от вышестоящего руководства), (излишнее) смешение деятельности общественного и частного секторов без четких и недвусмысленных законов и процедур,
- Более того, взгляды различных администраций, организаций и других сторон такие разные, что стандартный подход был/не возможен.

Во время проведения семинара по плану действий в Стамбуле (июнь 2008 года), был четко обозначен дальнейший ход работ.

- Было также объяснено, что в результате, например, возникновения финансовых вопросов и того факта, что острые проблемы почти одинаковы в обоих полях результатов, семинары по системам сообщества порта и государственно-частному партнерству будут объединены.

Ключевыми действиями второй фазы проекта являются 1. Организация семинара, посвященного обсуждению общего плана действий 2. Подготовки 3. Проведение 5 семинаров, по одному в каждой стране, где проходит проект, с официальными представителями портовых властей.

Целью семинаров является передача опыта (ноу-хау), связанного с:

- 1. Основы системы сообщества порта: что такое EDI?, существующие модели/услуги, как начать?, ультрасовременные примеры (помня о том, что в мире нет порта с завершённой системой сообщества порта) (= соединение с помощью компьютеров всех участников сообщества порта посредством одного окна, которое облегчает и значительно снижает обмен бумажными документами между такими участниками)
- 2. Государственно-частное партнерство: сравнение альтернативных моделей управления для финансирования портовой системы сообщества порта, а также выбор и реализация наилучшей модели. В первой фазе проекта было определено некоторое количество областей, требующих улучшения.
- Семинары нацелены на создание понимания о существовании таких областей.



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



В период, описание которого представлено в данном отчете, были предприняты следующие действия:

- Подготовка материала для семинаров (программа, презентация);
- Подготовительные встречи с местными партнерами и Национальными секретарями в Болгарии, Румынии, Турции, Украине для согласования практических вопросов (выбор участников, выбор даты и места проведения семинара) и обсуждения программы семинара (см. список совещаний в приложении А);
- Практическая подготовка к семинару местными партнерами, при необходимости, с помощью Национальных секретарей: рассылка приглашений, заказ оборудования для конференции...
- Подготовка в Грузии была отложена в виду проблем в Осетии и на данный момент запланирована на декабрь.

Проведение самих семинаров запланировано на ноябрь – февраль 2009 года.

4.1.5.2 Отклонения от первоначальных планов и причины таких отклонений

Как уже упоминалось во втором отчете о ходе работ, от первоначального планирования первой фазы проекта не было никаких отклонений.

Во втором отчете о ходе работ, мы также обсуждали перенацеливание второй фазы.

- Однако, полезно сейчас объявить причины такого перенацеливания.
- Изначальной целью второй фазы являлось предоставление консультации и передача знаний/ноу-хау по строительству системы сообщества порта для выделенных 11-ти портов
- Однако, в первой фазе, для всех стран было невозможно определить следующее:
 - 1. Явно заинтересованная ведущая сторона
 - 2. Четкие и недвусмысленные модели/процедуры управления портом
 - 3. Достаточное понимание ICT

Ссылаясь на исследование рынка (результат 1), демонстрирующее тенденцию к стабильному росту грузопотоков портов Черного моря в ближайшие два десятилетия, можно сделать вывод о жесткой конкуренции и огромной необходимости в:

- 1. улучшении обмена информацией путем а) снижения бумажного документопотока б) внедрения принципа одного окна посредством введения системы сообщества порта (услуги/системы)
- 2. во вложении в, например, ICT, модернизации и расширении возможностей порта,
- Следовательно, мы решили использовать фазу 2, чтобы обратиться к вопросам, касающимся областей, требующих улучшения, на национальных семинарах (совместных и интерактивных).

Мы также приняли решение об организации семинаров по системе сообщества порта в купе с обсуждением результатов проекта 5 (Государственно-частное партнерство).



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансьевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



- Несмотря на то, что эти темы абсолютно разные, у них есть много общего; Например:
 - Участники деятельности порта, острые проблемы и ключевые моменты в большой степени совпадают.
 - Совмещая две темы, мы можем:
 - Сделать больше, используя находящиеся в наличии ресурсы
 - Более эффективно использовать отведенное на проведение семинаров время и время присутствующих.

В рамках измененного плана работ для фазы 2, пока вся деятельность выполнялась по плану, за исключением проведения семинара в Грузии.

- В виду проблем, подготовительная встреча была перенесена на декабрь 2008.
- Семинар был перенесен на февраль 2008 года, чтобы иметь в запасе достаточно времени для практической организации семинара.
- Однако, это не повлияло на дату завершения проекта в целом.

4.1.5.3 Особые действия, выполнение которых требуется от Национальных Секретарей ТРАСЕКА и/или ЕС

Национальные секретари TRACECA помогут в подготовке семинаров (определение участников, рассылка приглашений).

Все секретари предложили свою помощь.

Практические договоренности были сделаны с 4-мя из них (т.е. со всеми, кроме секретаря Грузии).

Помимо согласования выполнения действий, больше не требуется никаких договоренностей.

В принципе, Национальный секретарь Грузии уже предложил свою помощь.

- Визит (подготовительная встреча), посвященный обсуждению практических методов реализации данной помощи, запланирован на 51 неделю (декабрь 2008 года).

4.1.6 Государственно-частное партнерство и рентабельные проекты

4.1.6.1 Ход работ по проекту

Ключевым действием в фазе 2 проекта является проведение пяти семинаров, по одному в каждой стране, где проходит проект, с участие официальных портовых властей. Целью семинара является передача опыта сравнения альтернативных моделей финансирования портовой инфраструктуры (начиная от стандартной модели закупок, и, заканчивая различными моделями государственно-частного партнерства), а также выбор и реализация наилучшей модели. В первой фазе были определены области, требующие улучшения. Семинары нацелены на создание понимания о наличие таких областей.

В период, описание которого представлено в данном отчете, были предприняты следующие действия:



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансьевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



- Подготовка материала для семинаров (программа, презентация);
- Подготовительные встречи с местными партнерами и Национальными секретарями в Болгарии, Румынии, Турции, Украине для согласования практических вопросов (выбор участников, выбор даты и места проведения семинара) и обсуждения программы семинара (см. список совещаний в приложении А);
- Практическая подготовка к семинару местными партнерами, при необходимости, с помощью Национальных секретарей: рассылка приглашений, заказ оборудования для конференции...
- Подготовка в Грузии была отложена в виду проблем в Осетии и на данный момент запланирована на декабрь.

Проведение самих семинаров запланировано на ноябрь – февраль 2009 года.

4.1.6.2 Отклонения от первоначальных планов и причины таких отклонений

Как было упомянуто во втором отчете о ходе работ, в первой фазе не было никаких отклонений от первоначальных планов.

Во втором отчете о ходе работ мы также говорили о перенацеливании второй фазы. Однако, вполне уместно вспомнить сейчас о причинах этого перенацеливания.

- Изначально целью второй фазы было предоставление консультации по строительству государственно-частного партнерства для определенных, потенциально приемлемых для банков проектов. Однако, в первой фазе стало понятно, что во всех странах невозможно определить портово-инвестиционные проекты, достаточно зрелые для того, чтобы оценить альтернативные модели финансирования и закупки (с государственно-частным партнерством и без него). Поскольку исследование рынка (результат 1) демонстрирует тенденцию к стабильному росту грузопотоков портов Черного моря в ближайшие два десятилетия, можно сделать вывод о жесткой конкуренции и огромной необходимости в инвестировании в модернизацию и расширение возможностей портов. Такая необходимость еще не была обозначена для хорошо определенных портовых проектов, а только для проектов, приемлемых для банков.
- Анализ опыта государственно-частного партнерства в фазе 1 также показал, что частное финансирование портовых проектов уже применялось или рассматривается к применению во многих странах, участвующих в проектах. Однако, были обозначены некоторые области, требующие улучшения в том, каким образом проекты государственно-частного партнерства готовятся и участвуют в конкурсе. Следовательно, мы решили использовать фазу 2, чтобы обратиться к данным вопросам на национальных семинарах.

Мы также решили организовать семинары по государственно-частному партнерству в купе с результатом проекта 4 (Системы сообщества порта). Несмотря на то, что эти темы абсолютно разные, у них есть много общего: участники деятельности порта, острые проблемы и ключевые моменты в большой степени совпадают.

Совмещая две темы, мы можем:

Сделать больше, используя находящиеся в наличии ресурсы и более эффективно использовать отведенное на проведение семинаров время и время присутствующих.



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



В рамках измененного плана работ для фазы 2, пока вся деятельность выполнялась по плану, за исключением проведения семинара в Грузии.

В виду проблем, подготовительная встреча была перенесена на декабрь 2008. Семинар был перенесен на февраль 2008 года, чтобы иметь в запасе достаточно времени для практической организации семинара. Однако, это не повлияло на дату завершения проекта в целом.

4.1.6.3 Особые действия, выполнение которых требуется от Национальных секретарей ТРАСЕКА и/или ЕС

Национальные секретари ТРАСЕКА помогут в подготовке семинаров (определение участников, рассылка приглашений). Все секретари предложили свою помощь. Практические договоренности были сделаны с 4-мя из них (т.е. со всеми, кроме секретаря Грузии). Помимо согласования выполнения действий, больше не требуется никаких договоренностей. Национальный секретарь Грузии уже предложил свою помощь. Визит (подготовительная встреча), посвященный обсуждению практических методов реализации данной помощи, запланирован на декабрь 2008 года.



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



4.2 Реализация проекта за отчетный период

4.2.1 Затраты на персонал и внеплановые расходы

Далее представлен обзор ресурсов, использованных за период с 1 ноября 2007 по 30 апреля 2008.

	Общий бюджет	Использовано за период	Процент, использованный на настоящий момент
Руководитель группы	420 человеко-дней	109 человеко-дней	77 %
Ключевые специалисты	595 человеко-дней	150 человеко-дней	73 %
Международный вспомогательный персонал	415 человеко-дней	113 человеко-дней	82 %
Региональный вспомогательный персонал	483 человеко-дней	176 человеко-дней	75 %
Общие затраты на персонал	1,913 человеко-дней	548 человеко-дней	77 %
Внеплановые расходы	€ 570,000	€ 40,300	25 %
Проверка расходования	€ 15,000	0	63 %
Общий бюджет проекта	€ 2,249,600	€ 498,000	63 %

Внеплановые расходы за данный период включают:

- Поездки в регион и внутри региона (за исключением поездок между Софией и страной проживания)
- Суточные (за исключением Софии после 1 сентября 2007)
- Арендная плата и эксплуатационные расходы регионального офиса проекта в Софии
- Семинар по плану действий в Стамбуле в июне 2008 года.

Следует отметить, что строка бюджета на внеплановые расходы сравнительно мало использована. Это связано с резервированием бюджета из этой строки на организацию 12 семинаров, регионального заключительного семинара и ознакомительной поездки по Западной Европе.

4.3 Ограничения, Риски и Допущения

4.3.1 Исследование рынка и план действий

Ограничения

Нет

Риски

Нет



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



Допущения

Нет

4.3.2 Техничко-экономическое обоснование для Ро-Ро терминала в Самсуне и предварительное технико-экономическое обоснование для порта Филиос

Ограничения

Для первой части работы по проекту Самсун и Филиос команда проекта несколько раз посещала Анкару, Самсун и Филиос, чтобы получить информацию от сторон, участвующих в проекте. На второй стадии, основываясь на полученной информации, для обоих портов были разработаны несколько планов. Для дальнейшей детализации и завершения работы необходимы средства проектирования и планирования, имеющиеся в домашнем офисе. Таким образом, в этот период необходимо провести больше времени в домашнем офисе, чем в регионах. В консультации с ЕС, ЕС подтвердил, что работа может быть разделена на 80%-20% до тех пор, пока большинство человеко-дней будет проведено в регионе Черного моря.

Риски

Самсун

Порт Самсун находится в процессе приватизации. Этот факт означает риск для проекта мастер-плана порта Самсун, поскольку планы и идеи нового владельца могут не совпасть с изначальными идеями разрабатываемого в данный момент плана.

Филиос

Получить информацию о грузообороте порта Зонгулдак оказалось очень сложно. К тому же, ходят разные слухи о будущем порта; была получена информация, что порт Зонгулдак будет закрыт. Однако, так же была получена информация о том, что все функционирующие в настоящий момент здания и сооружения будут продолжать функционировать. Это окажет сильное влияние на грузопоток нового порта Филиос.

Информации о планах развития района реки Филиос (защита от наводнений, строительство дамбы и канализация реки) не найдено. Есть вероятность того, что планы порта, подготовка которых происходит в настоящее время, не будут соответствовать планам DSI по развитию района реки Филиос.

Во время собраний, проводимых в Анкаре, стало ясно, что подразделения и министерства, занимающиеся развитием района реки Филиос, не имеют представления о планах друг друга. Недостаток общения и обмена информацией может привести к несогласованным планам (например работа по развитию района реки и развитие порта).

Допущения

Нет

4.3.3 Безопасность и охрана

Ограничения

Кандидатура уполномоченного представителя по системе управления охраной и безопасностью в Черноморском регионе должна быть согласована, для проведения проверки планов по обеспечению безопасности судов и портов/портовых сооружений.



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



Риски

Назначение уполномоченного представителя – ключевой момент. Выбор следует делать очень внимательно, основываясь на знаниях, понимании вопроса, опыте и мотивации кандидата.

Допущения

Предполагается, что в будущем система управления охраной и безопасностью на Черном море будет принята пятью странами.

4.3.4 Системы сообщества порта

Ограничения

Нет

Риски

Результат второй стадии в большой степени зависит от успеха семинаров.

Существует два риска:

- Посещаемость семинаров будет неудовлетворительная вследствие:
 - Недостатка интереса или
 - Временного конфликта с другими мероприятиями, которые участники хотят посетить
- Посещение семинаров «неправильными» участниками,
 - Т.е. участники, у которых недостаточно актуальных знаний, компетенции, опыта или полномочий, чтобы эффективно участвовать в семинарах.

Чтобы минимизировать эти риски, надо уделить большое внимание подготовке семинаров и приглашений участников совместно с Национальными секретарями (с предварительным посещением Национального секретаря и регионального партнера в каждой стране, участвующей в проекте).

Допущения

Нет

4.3.5 Государственно-частное партнерство и приемлемые для банков проекты

Ограничения

Нет

Риски

Результат второй стадии в большой степени зависит от успеха семинаров. Существует два риска:

- Посещаемость семинаров будет неудовлетворительная вследствие недостатка интереса или вследствие временного конфликта с другими мероприятиями, которые участники хотят посетить;



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



- Посещение семинаров «неправильными» участниками, т.е. участниками, у которых недостаточно актуальных знаний, компетенции, опыта или полномочий, чтобы эффективно участвовать в семинарах.

Чтобы минимизировать эти риски, надо уделить большое внимание подготовке семинаров и приглашений участников совместно с Национальными секретарями (с предварительным посещением национального секретаря и регионального партнера в каждой стране, участвующей в проекте).

Допущения

Нет



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



4.4 Модернизация логико-структурной схемы

	Логика интервенции	Объективно подтвержденные показатели	Источники подтверждения	Допущения
Основные цели	<p>Продвижение торговли в коридоре Европа – Черноморский регион – Кавказский регион – Центральная Азия путем увеличения его конкурентоспособности и привлекательности согласно Основному многостороннему соглашению о международном транспорте по развитию коридора Европа – Кавказ – Азия.</p> <p>Принимая во внимание стратегическую важность Черного моря в условиях регионального транспорта, проект должен способствовать развитию эффективных морских связей и усовершенствованию внутренних сообщений. Морские сообщения должны лучше соответствовать запросам потребителей и передовой практике развития коридора и, таким образом, привлекать больше груза и концентрировать грузовые перевозки на мульти-модальные морские логистические цепи, соединяющие европейские ТЕС-коридоры с мульти-модальными транспортными сетями ТРАСЕКА.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Относительное увеличение транспорта в регионе ТРАСЕКА, особенно на коридоре Черного моря • Уровень торговли в коридоре Европа – Черноморский регион – Кавказский регион – Центральная Азия • Удовлетворение запросов потребителей (периодически) • Анализ конкурентоспособности коридора • Наблюдение за проектом 	<ul style="list-style-type: none"> • Транспортная статистика • Статистика торговли • Анкеты • Независимые проверки • Балансовые оценочные листы 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Непрерывное следование принципам, сформулированным в Основном многостороннем соглашении о международном транспорте по развитию коридора Европа – Кавказ – Азия.
Цель проекта	<p>Целью проекта является создание основы для усовершенствования морских связей в Черноморском регионе. Под основой подразумеваются надежные, безопасные, конкурентоспособные и эффективные услуги судоходства и портовые услуги, а также создание сообщения с Трансъевропейскими сетями, в основном, в части железнодорожных паромов, Ро-Ро паромов и услуг по обработке контейнеров.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Расписание (частота) и стоимость транспортных услуг • Количество аварий, несчастных случаев • Анализ уровня услуг (установление цен, сообщаемость, надежность) • Уровень инвестирования 	<ul style="list-style-type: none"> • Сайты поставщиков услуг или рыночные цены, указанные в контрактах • Национальная статистика • Статистика портов • Опросы потребителей • Отзывы об уровне услуг сектора 	<ul style="list-style-type: none"> • Непрерывное сотрудничество стран (указанных) ТРАСЕКА с международными организациями, например ЕС • Непрерывное расширение связей мировой торговли • Политическая стабильность в регионе ТРАСЕКА и во всем регионе • Непрерывные попытки сотрудничества внутри региона ТРАСЕКА, направленные на поддержание возросшей конкурентоспособности коридоров ТРАСЕКА • Страны ТРАСЕКА и организации, включенные в проект, обеспечат полную поддержку проекта и будут серьезно настроены на цели проекта.



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



	Логика интервенции	Объективно подтвержденные показатели	Источники подтверждения	Допущения
Результаты	<p>Определены четыре результата:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Всестороннее исследование рынка существующей ситуации с морским транспортом на Черном море 2. Техничко-экономическое обоснование обеспечения лучших дорога-море (Ро-Ро) смешанных перевозок, особенно по отношению к порту Самсун и предварительное технико-экономическое обоснование для порта Филиос (предварительное к полному технико-экономическому обоснованию, начать которое планируется в начале 2009 года) 3. Применимая к определенной стране концепция реализации Международного кодекса по охране судов и портовых средств 4. Экспериментальный проект эффективной портовой коммуникации 5. Анализ применимости государственно-частного партнерства как средства для увеличения осуществимости проекта и упрощения его реализации 	<ul style="list-style-type: none"> • Предоставление отчета по анализу рынка • Предоставление детализированного технико-экономического обоснования • Уровень соответствия портов и судоходства Международному кодексу по охране судов и портовых средств • Предоставление отчета по системе сообщества порта и стратегии реализации проекта • Предоставление отчета анализа государственно-частного партнерства и понимание приемлемых для банков проектов внутри региона в рамках государственно-частного партнерства 	<ul style="list-style-type: none"> • Окончательная версия отчета • Окончательная версия отчета • Обзоры соответствий • Окончательная версия отчета 	<ul style="list-style-type: none"> • Пробная схема для улучшенной системы связи и информации может использовать накопленный опыт информационных систем в Поти и порту Ильичевск, установленных в рамках программы ТРАСЕКА • Обычные (подход) юридические и организационные основы для лиц, получающих доходы со стороны морских администраций • Нормы и правила не подлежат изменениям и обсуждениям • Соответствующая классификация судов в условия их эксплуатации.



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



	Логика интервенции	Объективно подтвержденные показатели	Источники подтверждения	Допущения
Действия	<p><i>Результат 1:</i> Всестороннее исследование рынка существующей ситуации с морским транспортом на Черном море</p> <p>1.1. Сбор и анализ данных</p> <p>1.2. Разработка сценариев</p> <p>1.3. Проведение анализа чувствительности</p> <p>1.4. Разработка плана действий</p> <p><i>Результат 2:</i> Техничко-экономическое обоснование для обеспечения лучших смешанных перевозок, в частности, с портом Самсун и предварительное технико-экономическое обоснование для порта Филиос</p> <p>2.1. Обзор альтернатив проекта</p> <p>2.2. Оценка технической обоснованности</p> <p>2.3. Оценка экологического воздействия</p> <p>2.4. Оценка финансовой целесообразности</p> <p><i>Результат 3:</i> Применимая к определенной стране концепция реализации Международного кодекса по охране судов и портовых средств</p> <p>3.1. Обзор реализации Международного кодекса по охране судов и портовых средств</p> <p>3.2. Разработка соответствующих рекомендаций</p> <p>3.3. Выявление уязвимых мест проекта</p> <p>3.4. Предложение концепции реализации</p> <p>3.5. Организация семинаров</p> <p>3.6. Идентификация и формулирование проектов</p> <p><i>Результат 4:</i> Экспериментальный проект эффективной</p>	<p><u>Вложения:</u></p> <p>Ключевые эксперты:</p> <ul style="list-style-type: none"> Руководитель группы: 24 человеко-месяца Другие основные специалисты: 34 человеко-месяца <p>Временные специалисты:</p> <ul style="list-style-type: none"> Старшие иностранные специалисты: 25 человеко-месяцев Старшие местные специалисты: 25 человеко-месяцев <p>См: <u>обзор планирования проекта</u></p>	<p><u>Затраты:</u></p> <p>Предусмотренный бюджет на выплату зарплат ключевым и временным специалистам</p> <p>Непредвиденные расходы на:</p> <ul style="list-style-type: none"> Местные и региональные транспортные расходы Транспортные затраты на командировки, подразумеваемые в контракте, из регионального офиса в Софии в другие партнерские организации в регионе и поездки между региональными офисами; Суточные за командировки специалистов в регионе; Плата за аренду офиса и текущие расходы, включая офисную связь; Перевод учебных 	<ul style="list-style-type: none"> Необходимые данные и поддерживающие документы доступны для работы проектной группы Помощь в понимании структуры тарифных ставок Помощь в понимании соответствия сообщения внутри страны Поддержка и участие партнеров проекта Необходимые данные и поддерживающие документы доступны для работы проектной группы Помощь в понимании структуры затрат на реконструкцию и строительные работы Готовность использовать результаты технико-экономического обоснования как вклад для принятия решений об оптимальном уровне инвестиций Доступ к информации по безопасности Доступ к портовым площадкам и возможность, и поддержка при проведении интервью с участниками проекта Готовность разделить результаты пилотного проекта Готовность разделить опыт Ильичевска и Поти Взаимодействие с исполнительным менеджером ЕС по выбору пилотного проекта Способность выделить объединенные системы связи и готовность их принять



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



	Логика интервенции	Объективно подтвержденные показатели	Источники подтверждения	Допущения
	<p>портовой коммуникации</p> <p>4.1. Обзор данных, полученных из предварительных исследований</p> <p>4.2. Определение и реализация пилотного проекта</p> <p>4.3. Распространение находок в другие порты</p> <p><i>Результат 5:</i> Государственно-частное партнерство и приемлемые для банков проекты</p> <p>5.1. Определение и анализ современной структуры государственно-частного партнерства и действий для каждой страны</p> <p>5.2. Выделение приемлемых для банков проектов</p> <p>5.3. Оценка применимости государственно-частного партнерства</p> <p>5.4. Рекомендации для каждой страны</p>		<p>материалов и других соответствующих документов,</p> <ul style="list-style-type: none">• Проведение семинаров и практикумов. <p>См: <u>финансовое предложение</u></p>	



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина





Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



5 Планирование проекта

5.1 Общее планирование



Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансьевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



Проект финансируется
Европейским Союзом

	2008						2009																				
	November		December				January					February			March			April									
	weeknr.	45	46	47	48	49	50	51	52	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
1. Исследование рынка и план действий																											
Черновой вариант отчета по маркетинговому исследованию																											
Семинар по плану действий – Стамбул, 5 июня																											
Семинар-доклад по плану действий																											
Окончательный отчет по маркетингу																											
2. Самсун и Филиос																											
А. ТЭО терминала Ро-Ро в Самсуне																											
Определение критериев планировки																											
Прогнозы грузопотоков																											
Планирование терминала																											
Смета																											
Финансовый анализ																											
Исследование окружающей среды																											
Семинар участников проекта в Самсуне Анкара, 3 неделя																											
Отчет по ТЭО терминала Ро-Ро в Самсуне																											
В. ТЭО для порта Филиос																											
Оценка сущ-го ТЭО																											
Сбор и анализ данных																											
Требования пользователей порта																											
Прогнозы грузопотоков																											
Требования к развитию проекта																											
Альтернативные планировки терминала																											
Оценка планировок терминала (вкл. ОВОС)																											
Смета																											
Семинар участников проекта – Анкара, 4 ноября																											
Отчет по ТЭО Филиоса - конец декабря																											
3. Безопасность и охрана																											
Интегрированная система Б&О																											
Подготовка тренировочных сессий – София																											
Болгария (3 дня) – Бургас, 4-6 ноября																											
Грузия (3 дня) – Батуми, неделя 6																											
Турция (3 дня) – Стамбул, неделя 48																											
Украина (3 дня) – Одесса, неделя 51																											
Румыния (3 дня) – Констанца, неделя 3																											
Конференция по МБ – Варна, 2-3- октября																											
Окончательный отчет по Б&О																											



Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



Проект финансируется
Европейским Союзом

	2008												2009														
	November				December				January				February				March				April						
	weeknr.	45	46	47	48	49	50	51	52	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
4. Системы сообщества порта																											
Развитие ССП																											
Подготовка пилотного проекта ССП – Варна																											
Подготовка семинара в Турции – 2 сентября																											
Подготовка семинара в Грузии – неделя 51																											
Подготовка семинара в Болгарии – 30 сентября																											
Подготовка семинара в Румынии – 2 октября																											
Подготовка семинара в Украине – 16 сентября																											
Семинар в Турции – Анкара, 11-12 ноября																											
Семинар в Грузии – Батуми, неделя 7																											
Семинар в Украине – Одесса, 25-26 ноября																											
Семинар в Болгарии – Бургас, 13-14 января																											
Семинар в Румынии – Констанца, 20-21 января																											
Ознакомительный тур по Европе – неделя 11																											
Окончательный отчет по ССП																											
5. Государственно-частное партнерство																											
Знакомство с ГЧП																											
Подготовка семинара в Турции – 2 сентября																											
Подготовка семинара в Грузии – неделя 51																											
Подготовка семинара в Болгарии – 30 сентября																											
Подготовка семинара в Румынии – 2 октября																											
Подготовка семинара в Украине – 16 сентября																											
Семинар в Турции – Анкара – 11-12 ноября																											
Семинар в Грузии – Батуми – неделя 7																											
Семинар в Украине – Одесса – 25-26 ноября																											
Семинар в Болгарии – Бургас – 13-14 января																											
Семинар в Румынии – Констанца – 20-21 января																											
Окончательный отчет по ГЧП																											
Итог																											
Отчет о ходе работ 3																											
Презентация отчета ЕС – Брюссель – начало декабря																											
Заключительный семинар – София – 26 марта																											
Окончательный отчет																											



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансьевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



5.2 План мероприятий на следующий отчетный период

5.2.1 Техничко-экономическое обоснование для паромного терминала Ро-Ро в Самсуне и предварительное технико-экономическое обоснование для порта Филиос

Далее представлен обзор всех мероприятий, которые необходимо провести в течение следующего отчетного периода в области технико-экономического обоснования для паромного терминала Ро-Ро в Самсуне и предварительного технико-экономического обоснования для порта Филиос.

Техничко-экономическое обоснование для Ро-Ро терминала в Самсуне

- Задание 1 Определение критериев планирования (частично сделано и представлено 18 сентября 2008 года в Анкаре, должно быть закончено в январе 2009)
- Задание 2 Прогноз грузопотоков (частично сделано и представлено 18 сентября 2008 года в Анкаре, должно быть закончено в декабре 2008)
- Задание 3 Планирование терминала (частично сделано и представлено 18 сентября 2008 года в Анкаре, должно быть закончено в феврале-марте 2009, специальная встреча запланирована на 17 февраля 2009)
- Задание 4 Оценка стоимости (январь – март 2009)
- Задание 5 Финансовый анализ (февраль – март 2009)
- Задание 6 Предварительное исследование окружающей среды (декабрь 2008 – март 2009)

Предварительное технико-экономическое обоснование для порта Филиос

- Задание 1 Обзор существующего технико-экономического обоснования (завершено)
- Задание 2 Сбор и обзор данных (завершено)
- Задание 3 Требования клиентов порта (почти завершены, будут уточнены по результатам встречи с участниками проекта 4 ноября 2008 года в Анкаре)
- Задание 4 Подготовка прогноза грузопотоков (почти завершены, будут уточнены по результатам встречи с участниками проекта 4 ноября 2008 года в Анкаре)
- Задание 5 Требования к разработке проекта (частично завершены и представлены на встрече 4 ноября 2008 в Анкаре, должны быть завершены в ноябре 2008)
- Задание 6 Разработка вариантов планировки порта (частично завершены и представлены на встрече 4 ноября 2008 в Анкаре, должны быть завершены в ноябре-декабре 2008 года)
- Задание 7 Оценка вариантов планировки порта (декабрь 2008)
- Задание 8 Ориентировочная стоимость (декабрь 2008)

5.2.2 Безопасность и охрана

- Учебный практикум безопасность и охрана в Бургасе, неделя 45
- Учебный практикум безопасность и охрана в Стамбуле, неделя 48
- Учебный практикум безопасность и охрана в Одессе, неделя 51
- Учебный практикум безопасность и охрана в Констанце, неделя 3/2009
- Учебный практикум безопасность и охрана в Батуми, неделя 6/2009

Представление системы управления охраной и безопасностью на заключительном семинаре в Софии 26 марта 2009 года.

Окончательная версия отчета «Безопасность и охрана».



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



5.2.3 Системы сообщества порта

Во время следующего отчетного периода будут проведены национальные объединенные семинары по системам сообщества порта (ССП) и государственно-частному партнерству (ГЧП).
Время и место проведения четырех из пяти семинаров уже определены:

1. Семинар ССП/ГЧП Турция/Анкара (10-14/11/2008)
2. Семинар ССП & ГЧП Украина/Одесса (24-28/11/2008)
3. Подготовительная встреча Грузия/Тбилиси (15-18/12/2008)
4. Семинар ССП/ГЧП Болгария/Варна (12-15/01/2009)
5. Семинар ССП/ГЧП Румыния/Констанца (19-23/01/2009)
6. Семинар ССП/ГЧП Грузия/? (будет сообщено позднее) планируется провести на 7 неделе (будет согласовано на подготовительной встрече №3)
7. Недельная ознакомительная поездка по Европе 11/2009
8. Заключительный семинар Болгария/София: 26/03/2009

Дата проведения семинара в Грузии еще не установлена.

- Подготовительная встреча с местными партнерами и Национальным секретарем пройдет 16 и 17 декабря 2008 года в Тбилиси.
- Ориентировочно семинар будет проведен на 7 неделе в феврале 2009.

Целью семинаров является определить области усовершенствования знания о ИСТ и практики ССП, которая прослеживалась в странах – участниках проекта на стадии 1. Определены основные пункты усовершенствования:

- Знакомство с участниками портового сообщества, моделями управления порта и их отношениями
- Соответствующая функциональная и финансовая подготовка ИСТ/ССП
- Стандартизация определений, моделей и процедур
- Существующие сервисы/системы ССП, готовые модели (если существуют)
- Разница между системами/применением различных участников портового сообщества
 - Системы терминальных операторов (Navis, Cosmos, HPC, INC, ...)
 - Системы управления порта (в основном для извещения о прибытии/сдвиге/отправке судна. Списки опасных грузов, членов экипажа/пассажиров, утилизация/сбор отходов)
 - Системы таможенного контроля (статус NCTS, AES, AEO, SAD, ...)
 - По средствам
 - Общениа через e-mail
 - Центральной базы данных
 - Интеграторов
 - www
 -

На семинарах эти сферы усовершенствований будут рассматриваться по средствам:

- Просвещения и создание мотивации проектировщиками и руководством
- Демонстрации разработанной Varna-демоверсии
- Демонстрации примеров передовой практики
- Уделяя максимум внимания важности ССП
 - Как результат «прозрачности» логистических цепей лучшая коммуникация становится элементом конкурентоспособности



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансьевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



- Взвешивание за и против, ситуационный (финансовый) анализ, подход взаимного согласия

Семинары представляют собой смесь презентаций, подготовленных ключевыми экспертами, и групповых дискуссий участников.

Во время групповых обсуждений участникам семинаров предлагается высказать свое мнение относительно представленного материала и обсудить какая из ССП/ГЧП моделей и практик является наиболее подходящей для их конкретного порта/страны.

Результаты группового обсуждения будут включены в окончательную версию отчета.

5.2.4 ГЧП и проекты, приемлемые для банков

Во время следующего отчетного периода будут проведены объединенные семинары по ССП - ГЧП. Время и место проведения четырех из пяти семинаров уже определены:

- 11-12 ноября 2008, Анкара, Турция;
- 25-26 ноября 2008, Одесса, Украина;
- 13-14 январь 2009, Варна, Болгария;
- 20-21 январь 2009, Констанца, Румыния.

Дата проведения семинара в Грузии еще не установлена. Подготовительные встречи с местными партнерами и Национальным секретарем будут проведены 16 и 17 декабря 2008 в Тбилиси. Предварительно семинар запланирован на неделю, начинающуюся с 9 февраля 2009.

Целью семинаров является определить области усовершенствования практики ГЧП, которая прослеживалась в странах – участниках проекта на стадии 1. Основными пунктами усовершенствования являются:

- Знакомство с моделями ГЧП, особенно ВОТ (строительство-эксплуатация-передача)
- Лучшая экономическая и финансовая подготовка к ГЧП тендерам, прежде чем разместить их на рынке
- Уравновесить экономические интересы (малозатратные порты в угоду экономическому развитию) и финансовые интересы (получение максимальной прибыли) при оценке вариантов финансовой модели и модели эксплуатации
- Стандартизация системы и процедур закупок.

На семинарах эти сферы усовершенствований будут рассматриваться по средствам:

- Просвещения и создания мотивации проектировщиками и руководством
- Демонстрации оценки вариантов финансовых возможностей (с использованием 4Р оценочной структуры, разработанной на стадии 1)
- Демонстрации наиболее прогрессивных методов.

Семинары представляют собой смесь презентаций, подготовленных ключевыми экспертами, и групповых дискуссий участников.



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



Во время групповых обсуждений участникам семинаров предлагается высказать свое мнение относительно представленного материала и обсудить какая из ГЧП моделей и практик является наиболее подходящей для их конкретного порта/страны.

Результаты группового обсуждения будут включены в окончательную версию отчета.



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



5.3 Требования для отклонений от бюджета и для продления проекта

В течение этого отчетного периода поступление заявок на увеличение бюджета или продление сроков проекта не ожидается.



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



Приложение А

Перечень визитов и совещаний за данный отчетный период



Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



Проект финансируется
Европейским Союзом

Дата & Место	Организации	Лица	Команда
07/05 Самсун	Портовые власти Самсуна (TCDD)	Mr. Temel DEMIR, директор порта Mr. Yahya ARSLANDAG, заместитель директора порта Mr. Birol BAFRA, менеджер по эксплуатации порта Mr. Levert ANARAT, главный лоцман	Mr.Edwin Lock Mr. Ewout van der Reijden Mr.Ozan Kuyumcuoglu Mr.André Merrien
08/05 Самсун	Портовые власти Самсуна (TCDD)	Mr. Burhan KEMAL, начальник службы охраны портовых сооружений (PFSO)	Mr.Ewout van der Reijden Mr.Ozan Kuyumcuoglu Mr.André Merrien
08/05 Самсун	Портовые власти Самсуна (TCDD)	Mr. Yahya ARSLANDAG, заместитель директора порта	Mr. André Merrien Mr. Ozan Kuyumcuoglu Mr. Ewout van der Reijden
08/05 Самсун	Ulusoy Shipping Inc.	Mr. Üçüncüoğlu (Координатор)	Mr. André Merrien Mr. Ozan Kuyumcuoglu Mr. Ewout van der Reijden
11/06	Встреча с Национальным секретарем ТРАСЕКА в Турции	Mr. İzzet Işık, HC Mrs. Seçil Özayanık, HC Mrs. Irem Elvan, DLH Mrs. Ulya Lekili, DLH Mr. Hayati Özcan, TCDD Mr. Levent Pirci, TCDD MM. Emre Dinçer, Oguz Sekmen, Tuncer Urganci & Okan Ar, Maritime Affairs	Mr. André Merrien Mr. Xavier Dolbeau Mrs. Gönül Ertürer
12-13-14 июня	Осмотр площадки Филиоса	Заместитель мэра Филиоса и рыболовы Кайкумы	AM, XD и Gönül Ertürer
16-17 июня	Осмотр площадки Самсуна	Mr. Temel DEMIR, директор порта Mr. Yahya ARSLANDAG, заместитель директора порта	AM and Gönül Ertürer
28-31/7	UND, Roder, Emes/Arkas, Seynak	Mrs Evren Bingul, Hüseyin Kıyak/Ali Gülkanat, Mr. Süleyman Avcı	Mr. Ozan Kuyumcuoglu Mr. Klaas Westerkamp
27/8	Торговая палата, Зонгулдак	Председатель и директора Торговой палаты	
18/09 Анкара	HC ТРАСЕКА	Mr. İzzet Işık, TRACECA, Турция Mrs. Seçil Özayanık, TRACECA, Турция Mr. Mennan Ersöz, TCDD (Порты) Mrs. Nükhet Benzer, DLH (Окружающая среда) Mrs. Şimten Özden, DLH Mrs. Ulya Lekili, DLH Mr. Göktaş Kara, ЕС Делегация в Анкаре Mr. Osman Fatih Giraz, Морские вопросы Mr. Tornike Gotsiridze, EU Мониторинг	Mrs. Gönül Ertürer Mr. Klaas Westerkamp Mr. Ewout van der Reijden Mr. André Merrien
13/10- 17/10 Анкара	HC ТРАСЕКА, DLH DSI	Mr. Tozar (14/10) Mrs. Ulker Yetgin (DLH 14/10) Mr. Nazmi Kağnicioğlu (DSI 16/10) Mrs. Ulker Yetgin (DLH 16/10)	Mrs. Gönül Ertürer Mr. Ewout van der Reijden Mr. André Merrien



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



Неделя 36//2008 Анкара Турция	Национальный секретарь Министерства Транспорта TCDD	S. ÖZYANIK, помощник ТРАСЕКА ISIK, Tracesca-Dep, HC M. ERSÖZ, TCDD руководство порта Ü. KEKILI, DLH B. SÖNMEZ, заместитель генерального секретаря B. YILDIRIM, заместитель генерального секретаря E. DINCER, заместитель генерального секретаря Ö. AYAZ, DLH	Mr. Peter VERWAERDE Mr. Johan GAUDERIS Mr. Ozan KUYUMCUOGLU
Неделя 38/2008 Киев Украина	Национальный секретарь Министерства Транспорта	Mr. Hrygoriy LEGENKY, HC ТРАСЕКА, Директор департамента по развитию и координации транспортных систем Mrs. Tatyana DYACHENKO, эксперт HC ТРАСЕКА Mrs. Antonina KUZMENKO, заместитель директора департамента по развитию и координации транспортных систем	Mrs. Ekaterina BASSOVA Mrs. Tatyana SUNDUKOVA Mr. Peter VERWAERDE Mr. Johan GAUDERIS
Неделя 40/2008 София Болгария	HC Инфраструктурн ая компания Порты Болгарии	Mrs. Vessela GOSPODINOVA, заместитель министра Mr. Roussi IVANOV, посол – директор 'Координация дел EC & Международное взаимодействие' Mr. Angel ZABURTOV, ВРПСу-Dep. Генеральный директор Mr. KUSMANOV, ВРПСу-директор VTIMS & RIS	Mrs. Kristiana CHAKAROVA Mr. Peter VERWAERDE Mr. Johan GAUDERIS
Неделя 40/2008 Бухарест Румыния	HC порта Констанца (MPAC)	Mr. Ionut Dezideriu IORDACHE, HC ТРАСЕКА Mrs. Laura Niculae, MPAC Mr. Iancu HAGI, MPAC Mr. Victor DUMITRESCU	Mr. Ion Cucev Mr. Peter VERWAERDE Mr. Johan GAUDERIS
Неделя 43/2008- София Болгария	Программное обеспечение	Различные	Mrs. K. CHAKAROVA Mr. Peter VERWAERDE



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



Приложение В

Семинар по плану действий,
Стамбул – Программа & Участники



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансьевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



Программный семинар “План действий” Результаты проекта за год 1 & план на год 2

Место проведения: отель Seminal
Стамбул, Турция

Среда, 4 июня 2008

Прибытие участников / переезд из аэропорта в отель

Четверг, 5 июня 2008

09.00 – 09.30 Регистрация

09.30 – 09.45 Открытие семинара
Mr Boris Tozar, НС ТРАСЕКА в Турции
Mr Edwin Lock, Роял Хасконинг, Руководитель команды

09.45 – 10.30 Результат проекта 1: Анализ рынка – Морской потенциал региона Черного моря
Mr Klaas Westerkamp, NEA Транспортные исследования и тренинг

10.30 – 11.00 Результат проекта 2: Ро-Ро в Самсуне и порт Филиос – Развитие портов на черноморском побережье Турции
Mr Andre Merrien, Egis Всеom International

11.00 – 11.45 Перерыв на кофе/чай

11.45 – 12.30 Результат проекта 3: Морская безопасность и охрана – интегрированный подход
Mr Bertrand Apperry, Egis Всеom International

12.30 – 14.00 Обед

14.00 – 14.45 Результат проекта 4: Системы сообщества порта – Дорога в 21 век
Mr Peter Verwaerde, Роял Хасконинг

14.45 – 15.15 Перерыв на кофе/чай

15.15 – 16.00 Результат проекта 5: Государственно-частное партнерство & Приемлемые для банков проекты – как финансировать портовые инвестиции
Mr Johan Gauderis, Роял Хасконинг

16.00 – 17.00 Вопросы и общее обсуждение

17.00 Заккрытие семинара
Mr Edwin Lock, Роял Хасконинг, Руководитель команды



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



Пятница, 6 июня 2008

Переезд в аэропорт

Примечание: Рабочими языками семинара являются **английский** и **русский** языки.

Участники

Азербайджан

Nazim Mamedov

Эксперт по морским делам ТРАСЕКА

Болгария

Tanjo Ivanov
Silvina Bakardzhieva
Zhivko Zhelev
Anton Pashov

Глава отдела маркетинга и европейской интеграции порта Бургас
Младший юрисконсульт исполнительного агентства Адм-и порта
Начальник охраны порта Бургас
ЕА "Морская Администрация", от лица Национального секретаря

Грузия

Ramaz Bejanidze
Zviad Chkhartishvili

Адм-й менеджер морского порта Батуми
Глава департамента маркетинга в Поти

Румыния

Ionut Iordache
Viorel Olea
Daniel Razvan Jarnea

Национальный секретарь ТРАСЕКА
Вице ген. менеджер морского департамента Мин-ва по транспорту
Экономист маркетингового департамента ком. директората

Турция

Izzet Isik
Secil Ozyanik
Emre Dincer
Hayati Ozcan
Serdar Gorur
Yahya Arslanoglu
F. Ulker Yetgin

Зам. НС ТРАСЕКА
Помощник ТРАСЕКА
Эксперт по морским вопросам, заместитель ген. секретаря
Заместитель Главы портового департамента турецких ж/д
Заместитель менеджера в порту Деринс
Заместитель менеджера в порту Самсун
Глава департамента портового проекта, Генеральный директорат
по строительству ж/дорог, гаваней и аэропортов
Зам. Главы генерального директората по строительству ж/дорог,
гаваней и аэропортов
Генеральный директор порта Хопа

S. Ulya Lekili

Bulent Akbas

ВЕСЕ

Посол Altai Efendiev

Заместитель Секретаря организации генерального международного
секретариата по экономическому взаимодействию в регионе
Черного моря

Yevgen Koziy

Исполнительный менеджер по транспорту

Украина

Aleksey Myaskovskiy
Anatoliy Lytsenko

Глава службы по юридическим вопросам в порту Одесса
Глава отделения по развитию и инвестициям порта Ильичевск



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



Приложение С

Черновой вариант маркетингового отчета для порта Филиос



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансьевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



Обзор рынка Филиоса

Общая информация

Предыстория

Исходя из оценки нужд транспортной инфраструктуры, сделанной в 2006/2007, которая показала сильный рост количества морского транспорта в направлении Турции, турецкое правительство взяло в свои руки инициативу развития порта Филиос в регионе Зонгулдак. Целью было создание нового порта пропускной способностью 15 млн тонн, с дальнейшим развитием до 25 млн тонн, переваливающим разнообразный груз, включая контейнеры, топливо, а также другие насыпные грузы, как, например, руду и зерно. Более того, на территории порта предполагается новое индустриальное развитие, которое в будущем поддержит рыночную базу порта.

В 1991 японская компания JICA сделала технико-экономическое обоснование порта, но из-за юридических вопросов проект порта до сих пор не реализован. Ожидаемые грузопотоки и увеличивающийся объем контейнеризации послужил толчком для турецкого правительства к повторному возвращению к развитию порта Филиос.

Развитие порта Филиос отвечает требованиям порта в регионе Зонгулдак и региона тяготения к нему, а также может поддержать уменьшение плотности движения в регионе Стамбула путем привлечения транспорта, направляющегося в Стамбул и/или проходящего проливы Мармара.

В контексте технико-экономического обоснования невозможно в полной мере оценить потенциал рынка, поскольку все еще существуют переменные величины в плане сооружений, которые порт может предложить, а местная территория использовать. Однако, удалось сделать обзор существующих исследований и совместить их результаты с результатами недавно проведенного анализа морских связей ТРАСЕКА а также с результатами исследования местного рынка.

Ключевые моменты исследования JICA

Изначально исследование компании JICA заключило, что на основании детального инженерного исследования, новый порт может быть построен с длиной причальной стенки 3,800 м и глубиной воды 20 м. Стоимость строительства оценили в \$1.5 млрд (in 1991), и с пропускной способностью около 7 млн тонн в год к 2000 (приблизительно 18 млн к 2010), проект приносил бы 5.7% внутренней нормы прибыли. Более того, исследование показало, что:

- Ролью порта Филиос станет организация эффективного морского сообщения с Анкарой, Зонгулдаком, Кастамону, Санкири и Болу. В настоящее время Хайдарпаса является портом муниципального района Анкары (АМА).
- Филиос будет переваливать 10-15% грузов Хайдарпаса.
- Расстояние от Хайдарпаса до Анкары = 450 км, а от Филиоса до Анкары = 250 км, от Самсуна до Анкары = 420 км.
- Потребуется хорошая автомобильная и железная дороги.
- Возможное насыщение в портах Мармарского моря, а также увеличивающееся количество заторов в движении.
- Скорее всего порт Филиос не будет служить контейнерным фидерным портом на Черном море, потому что объемы слишком малы.

Нижеприведенная таблица показывает прогноз движения транспорта для порта Филиос, выполненный компанией JICA в 1991. Контейнеры и насыпной груз – ожидаемые ключевые сектора порта. Объемы перевалки генерального груза не вырастут из-за более высоких темпов роста контейнеризации.

Таблица 1: Прогноз движения транспорта от компании JICA (1991)

	2000	2010



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансьевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



Контейнеры	ДФЭ 97,000	ДФЭ 270,000
Генеральные грузы	0.8 млн тонн	0.8 млн тонн
Насыпные грузы	5.5	14.9 (железо, руда, уголь, металлолом, сталь)

Что касается насыпных грузов, то большую часть из них составят железная руда, уголь, сталь, а к 2010 благодаря развитию порта добавятся зерно и дерево. Единственный местный грузопоток, предполагаемый к перевалке в Филиосе – железная руда плюс железо и сталь.

Во время проведения исследования, ожидалось, что общий спрос на международный портовый трафик в Турции составит около 200 млн тонн к 2010 году.

Ключевые моменты оценки нужд транспортной инфраструктуры

Объемы перевозки в Турции:

Исследование нужд транспортной инфраструктуры позволило создать транспортный мастер-план всей территории Турции. В 2004 было установлено, что общее количество движения в портах Турции достигло 200 млн тонн в 2005 году, говоря о том, что допуская наличие местной торговли, прогноз компании JICA оправдается к 2010 году.

Касательно Филиоса, исследование заключило, что:

«Порт Филиос будет построен в регионе Зонгулдак. Морской транспорт через регион Зонгулдак увеличивается с 8.5 млн тонн в 2004 до 24.57 млн тонн в 2020 (для сценариев LT1 и ALT). Ожидается, что рост в регионе будет тяготеть к порту Филиос. Поскольку данный порт на данный момент не построен, его влияние может быть не полностью отражено в оцененном спросе, и, следовательно, в будущем спрос может быть выше.»

Исследование содержало рекомендацию об увеличении пропускной способности порта на 25 млн тонн к 2020 году в рамках программы порта на расширение.

Сообщения с регионом тяготения:

Оценка нужд транспортной инфраструктуры показывает, что участок Кырыккале (регион Анкары) – Зонгулдак является одним из самых занятых участков в отношении ж/д перевозок, объем которых равен порядка 2.8 млн тонн в год. В сценарии «Reference» на 2020 год, предполагаемый объем ж/д перевозок составляет 6.0 млн тонн, в долгосрочном сценарии ожидаемый объем ж/д перевозок - 6.7 млн тонн, в то время как в альтернативном сценарии ожидаемый объем перевозок - 6.8 млн тонн.

Сообщение с регионом тяготения порта Зонгулдак, упомянутым в отчете по оценке нужд транспортной инфраструктуры, является ж/д линия Зонгулдак - Карабюк - Канкири – Ирмак, общая длина которой составляет 415.19 км. В настоящее время на участке ж/д линии Ирмак – Карабюк - Зонгулдак улучшают устройства сигнализации. Согласно отчету, длина дополнительной запланированной ж/д линии Адапазари – Карасу - Бартин составляет 281.00 км. В долгосрочном инвестиционном сценарии упоминается участок ж/д линии Адапазари – Карасу – Зонгулдак, равно как и электрификация участка Ирмак – Карабюк - Зонгулдак.

В соответствии с отчетом, для улучшения дорожной инфраструктуры планируется строительство шоссе с двусторонним движением между Стамбулом и Зонгулдаком. В



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



сценарии «Reference» и долгосрочном инвестиционном сценарии требуется модернизация шоссе, Зонгулдак - Дузе (D010/655) до 4 полос.

В окончательном списке приоритетов по проекту упоминается ж/д участок Ирмак - Зонгулдак.

Несмотря на инвестиции, предусмотренные сценарием «Reference» и долгосрочным сценарием, отчет по анализу транспортных нужд упоминает дополнительное инвестирование, связанное с регионом Зонгулдака, особенно актуальное после реализации проекта порта в Филиосе. В особенности инвестирования потребует ж/д линия Ирмак – Карабюл – Зонгулдак, а для лучшего доступа из Анатолии (Анкара) к Черному морю - участок Анкара – Зонгулдак/Филиос.

Планы по развитию порта Филиос на сегодняшний день

Согласно турецкому Министерству Транспорта Филиос должен совместить в себе порт и индустриальный комплекс общей пропускной способностью от 15 до 25 млн тонн. Пропускная способность порта еще не классифицирована на количество тонн по типам грузов. Аргументом для этого служит тот факт, что порт должен быть гибкий по отношению к будущему развитию его потенциальных рынков.

Команда экспертов выполнила интервью-программу в регионе Зонгулдак. Ей удалось выяснить следующее:

Перспективы согласно участникам проекта

- Порт Филиос может стать местом средоточения контейнерного транспорта на Черном море в регионе Турции. В настоящее время на побережьях Черного моря практически нет портов, переваливающих контейнеры. Но в ближайшем будущем порт Филиос должен сфокусироваться на навалочном грузе, т.к. принимая во внимание его регионы тяготения, такие как, Центральная Анатолия и восточное побережье Черного моря, у контейнерного транспорта не так много перспектив. В ближайшей перспективе достаточно будет предусмотреть один причал для контейнерного терминала.
- Если в порту Филиос будет построен контейнерный терминал, небольшая часть контейнерного транспорта Стамбула и Мармары будет ориентирована на порт Филиос, поскольку объем транзита контейнеров, которые будут перевозиться в регион Черного моря и Центральной Анатолии, составляет 150 ДФЭ в неделю. Таким образом, получается 7200 ДФЭ в год. В результате, можно сделать вывод, что порт Филиос не может быть альтернативой для Стамбула по части контейнерного транспорта.
- Согласно Türklım, ассоциации частных портов Турции, объем контейнеров в Филиосе составит около 1 млн ДФЭ.
- Порт Филиос может стать альтернативой порту Бартин, являющемуся одним из недавно построенных портов в регионе Черного моря. Самой главной проблемой порта является его расположение рядом с дельтой реки. Поскольку аллювиальные отложения собираются на побережье, уменьшается осадка и большие суда не имеют возможности зайти в порт.
- Филиос может стать центром транзита фруктов и овощей, перевозимых из Средиземья в Россию и Украину.
- В течение последующих двух лет роста транспортного потока в Турцию не предвидится, однако спустя шесть лет ситуация может измениться, то есть спустя шесть лет Филиос может стать местом средоточения насыпных грузов. Однако, этот порт не стоит делать речным. Осадка порта должна быть достаточной для приема больших судов для того, чтобы получать прибыль и стать важным портом на Черном море.
- Несмотря на большой потенциал для развития порта Филиос, в будущем ему придется конкурировать с некоторыми портами Черного моря и Мармары: Южный порт в Украине, контейнерный терминал Констанца, порт Yıldırımлар в Мармарском море и порт Деринс.



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансьевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



- Для того, чтобы притягивать транзитные грузы, порт Филиос должен быть дешевле. Таким образом, порт Филиос может быть привлекательным для судоходных компаний, которые не сумеют найти место в другом порту или у компаний, не обремененных проблемой времени.
- Хорошая ж/д инфраструктура – непереносимое условие работы порта Филиос.

Технико-экономическое обоснование ж/д сухопутного моста Мерсин - Филиос

Существуют предложения по строительству ж/д сухопутного моста длиной 800 км, соединяющего Мерсин на средиземноморском побережье Турции с Филиосом на побережье Черного моря. В основе концепции лежит возможность перенести часть морского трафика, в настоящее время пользующегося проливом Босфор на ж/д сообщение, таким образом, уменьшив количество заторов в регионе Турции, а также зависимость от этой острой проблемы. В виду быстро развивающейся торговли в регионе, дополнительная пропускная способность будет только на руку.

Мы уделяем внимание относительным затратам на морские и сухопутные сообщения.

Во-первых, абсолютно очевидно, что пролив Босфор предоставляет большое разнообразие судоходных услуг, транспортируя грузы как в центральную Турцию, так и в северную и восточную её части. Однако, несмотря на то, что ж/д сообщение внутри страны может быть привлекательным для распространения местных грузов, сухопутный мост через портовые сооружения Филиоса будет актуален только для грузов, которые будут пересекать Черное море и направляться в другие страны, а не в Турцию.

Подходящим примером может служить транспортировка контейнерного груза между Суэцким каналом и Россией или Украиной. В настоящее время большая часть контейнеризованного груза внутри региона является импортом с Дальнего Востока. Эти потоки обычно приходят в Средиземноморские транзитные терминалы, такие как, порт Саид (Египет), порт Джойя Тауро (Италия) или порт Пиреус (Греция), затем перевозятся фидерными судами в Черное море, обычно заходя в несколько российских и украинских портов, таких как, например, Одесса, Ильичевск или Новороссийск.

Следовательно, можно сравнить:

Вариант 1: сухопутный мост: разгрузка груза в порту Саид, его дальнейшая перевозка в Мерсин морем, расстояние порядка 350 морских миль или один день в море со скоростью 15 узлов. После этого груз перемещается ж/д в Филиос (800 км, или 16 часов ж/д со скоростью 50 км/ч), а затем транзитом в Одессу (еще 400 морских миль или 1.5 дня в море).

Вариант 2: морской: разгрузка в порту Саид, прямой транзит в Одессу через пролив Босфор. Расстояние примерно 1,100 морских миль или около 3 дней на море.

Что касается видимой ценности, два маршрута кажутся сравнимыми по количеству времени в пути, но необходимо сделать некоторые допущения: во-первых, ожидаемые задержки в проливе Босфор, а во-вторых – время ожидания в портах.

Просматривая текущее расписание фидерных линий Maersk в Средиземном и Черном морях, Украина предлагает транзитное время 5 дней между Одессой и Джойя Тауро, одинаковое по расстоянию и времени в пути с маршрутом Саид – Одесса.

Второе допущение гласит, что в любом из портов-перевалочных пунктов, возможно время ожидания. Поэтому, в дополнение к задержкам в порту Саид, вариант 1 может столкнуться с дополнительным временем задержки, равным половине дня, между Мерсином и Филиосом, и, возможно, 2 днями задержки в порту Филиос в ожидании сообщения с Одессой.

В итоге, сухопутный маршрут займет около 5-6 дней, в то время как морской – около 5 дней.

Трудно сделать вывод о фрахтовых ставках без проведения более детального исследования. Однако, приблизительное сравнение, основанное на расстояниях и времени в пути, показывает:

Вариант 1: Сухопутный мост
Порт Саид – Мерсин морем \$200 за 40-футовый контейнер



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



Портовые затраты в Мерсине	\$100 за 40-футовый контейнер
Ж/д затраты до Филиоса	\$400 за 40-футовый контейнер
Портовые затраты в Филиосе	\$100 за 40-футовый контейнер
Филиос – Одесса морем	\$200 за 40-футовый контейнер
Общая стоимость	\$1000 за 40-футовый контейнер

Вариант 2: Морской
Порт Саид – Одесса морем \$500 за 40-футовый контейнер

Ставки даны для груженых 40-футовых контейнеров (FEU).

В результате, выясняется, что использование Средиземноморского фидерного судна через пролив Босфор предлагает лучшее сочетание времени в пути и затрат от причала до причала, а также меньшее количество стадий траншипмента, поэтому надежность, скорее всего, будет также выше.

Сможет ли ж/д ветка в Мерсине покрыть перевозку транзита между Филиосом и Мерсином – важный вопрос. Чтобы сделать линию Мерсин – Филиос эффективной, на этой линии должен работать маршрутный поезд. Стоимость – еще один важный вопрос. Стоимость перевалки в порту должна быть низкой для того, чтобы порт смог привлечь судоходные компании. Однако, создание ж/д соединения между Мерсином и Филиосом для того, чтобы облегчить ношу проливам, будет немного проблематично, поскольку Турция не может заставить судоходные компании идти напрямую в порт Филиос, обходя при этом проливы. Это было бы против соглашения Монтрё. Кроме того, если бы порт Филиос не был центром распределения на Черном море, суда предпочли бы пользоваться проливами, чтобы дойти до Средиземноморья. В краткосрочной перспективе не кажется, что Филиос смог бы быть транзитным центром в регионе Черного моря. С другой стороны, порт Филиос может быть привлекательным для грузов, перевозимых из восточной Мармары и из части эгейского региона.

В заключении можно сказать, что сухопутный мост не выглядит коммерчески привлекательным в сегодняшних условиях, без налогообложения за пользование проливом Босфор или увеличения времени ожидания, настоящая альтернатива для контейнерных потоков в Черное море. Если условия ухудшатся, мост может стать альтернативой для отдельных потоков, например, траншипмента в Черном море (например, прямые заходы в Одессу и траншипмент в Поти).

Анализ рынка и обновленный прогноз грузопотоков

В нашем анализе мы предоставим описание и краткое обсуждение потенциальных рынков, их перспективы, сомнения и нехватку информации. Например, ключевым моментом, сжигающим сомнения, в таких приватизированных портах как в Турции, является развитие конкурентоспособных портов или улучшения в работе альтернативного транспорта (например, земной транспорт в Украину, Россию). Перспективы и сомнения будут отличаться по каждому рыночному сегменту, поэтому необходимо разбить рынок Филиоса на рыночные сегменты.

Основными рынками порта, как было ранее заявлено участниками проекта/ранними отчетами:

- Индустриальный комплекс в самом порту.
- Закрытие порта Зонгулдак и передача его Ро-Ро транспорта в Украину/Россию и транспортировка местного угля в порт Филиос (расположенного вдоль ж/д линии Анкара – Зонгулдак). Зонгулдак – ведущий угольный регион Турции и предвидится увеличение производительности (в настоящий момент производительность составляет 3.4 млн тонн).
- Порт для транспортировки по Черному морю из Центральной Анатолии в и из России, Украины и Румынии. Это может быть транспортировка навалом через ж/д линию Анкара – Зонгулдак, так же как и контейнерным транспортом.
- Порт для Турецкого черноморья в/из других стран мира (например, экспорт стали в США или импорт угля из Колумбии).
- Завод по выпуску стали Карабюк - один из трех основных заводов в Турции. Он расположен вдоль ж/д ветки Анкара - Зонгулдак. Турция находится на 13-м месте в мире по производительности стали, выпустив 18.3 млн тонн в 2003, из которых практически 10 млн тонн были экспортированы. Наоборот, Турция также импортировала порядка 7 млн тонн железа и стали в 2003 году. Годовые ставки роста



Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансьевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



Проект финансируется
Европейским Союзом

импорта и экспорта железа и стали довольно значительны и часто превышают 10% (источником данных является презентация "Железо и сталь в Турции" -Muhammet Ali Baştın et al).

- f. Украина и особенно Россия, благодаря экономическому прогрессу, стали крупными импортерами машин и экспорт Турецких производителей машин в эти страны является важной торговлей на Черном море, интересной для порта Филиос.
- g. Порт транзитного контейнерного транспорта Черного моря.
- h. Сухопутный мост для перевозки контейнеров из Мерсина до Филиоса, который служит альтернативой для морского транспорта через пролив Босфор.

Ниже приводится описание рыночного сегмента, полученное в результате беглой оценки рыночной перспективы порта Филиос. Для более детального анализа рынка, необходимо проведение более подробного исследования, на выполнение которого сейчас объявлен конкурс ЕС. Следующие исследовательские шаги были предприняты для рассмотрения перспективы развития порта Филиос:

- Интервью с основными участниками проекта
- Использование торговой и транспортной моделей в проекте Морские сообщения для анализа актуального рыночного развития в части места отправки – назначения и типа груза (например, различают 81 регион отправки – назначения в Турции)
- Акцент на рыночных перспективах некоторых экономических секторов, особо интересующих порт Филиос.

Индустриальный комплекс в самом порту

Несмотря на то, что консультанты посетили палату Зонгулдака, необходима более полная информация об ожидаемых потоках транспорта, которые будут иметь отношение к индустриальному комплексу в самом порту. Идея на сегодняшний момент заключается в том, что эта индустриальная площадка будет в основном работать с железом и сталью, цементом, углем, однако, объемы реализации и соответствующие транспортные объемы на данной стадии неизвестны.

Порт Зонгулдак

Нижеприведенная таблица показывает объем импорта и экспорта порта Зонгулдак. Цифры, приведенные в таблице, подлежат проверке и обновлению.

Таблица 2: Импорт и экспорт порта Зонгулдак

	Import	Export
Уголь		
Нагар		
Боксит		
Другая руда, в том числе соль		
Нефтепродукты	95,420	
Неочищенная нефть		23,242
Зерно и злаки	805	
Удобрения		
Другие химические продукты	47,799	
Цемент		
Другие строительные материалы	64,972	980,769
Металлолом		
Другие железистые и нежелезистые металлы	35,609	534,983
Древесина	3,057	
Лес и продукты его производства	101,641	10,699
Бумага	253,185	47,597
Пластик и резина	665,397	92,166
Хлопок	20,942	
Текстиль и продукты его производства (отличные от хлопка)	87,261	33,611
Оборудование	339,054	49,276
Продукты животного происхождения	2,676	
С/х продукты	34,917	113,815
Пищевые продукты	8,965	314,732
Промышленные товары и другие	11,541	15,552
Всего	1,773,241	2,216,442



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



Источник: Статистика БАКУ (проверить соответствие), другие источники показывают намного меньшие грузопотоки порядка 800-900 тысяч.
Заметьте, что цифры для порта Зонгулдак в отчете по оценке транспортных потоков также включают транспортные потоки порта Эрдемир (провинция Зонгулдак).

Наблюдения:

- Большинство портов Черного моря занимают сильную позицию портов-импортеров (например, Эрдемир, Самсун, Трабзон), отражая преобладание экспорта из России/Украины в Турцию (особенно, что касается навалочных грузов, таких как уголь, железо и т.д.). В соответствии с упомянутой статистикой Зонгулдак занимает особую позицию, оказывая услуги по перевалке Ро-Ро грузов, таким образом, в порт Зонгулдак заходит больше судов, чем в Самсун (12 против 2) .
- Транспортировка угля из Зонгулдака - местная транспортировка и не включена в цифры. В настоящее время уголь из региона Зонгулдак перевозится железной дорогой в порт Зонгулдак, затем загружается и отправляется морем в порт Эрдемир (на расстоянии 40-50 км), и оттуда, либо везется дальше, либо используется в качестве ресурса для сталельного завода Эрдемир;
- Нужна более детальная информация о развитии специализированного частного угольного порта. Какова пропускная способность порта? Заменяет ли этот порт угольный транспорт из Зонгулдака?

Транспортировка в/из Центральной Анатолии, черноморского региона Турции и Юго-Западной Турции в Россию, Украину и Румынию

Для анализа транспортных потоков и транспортного развития между Турцией и странами Черного моря, такими как, Россия, Украина и Румыния, использовалась транспортная модель. Для стран черноморского побережья, таких, как Грузия и Болгария, наиболее эффективным является вариант наземного транспорта. Не все регионы Турции, включенные в транспортные потоки из Западной Турции, будут пользоваться хорошо развитыми портами Мармарского моря, а транспортные потоки с востока Турции имеют в своем распоряжении порт Трабзон в качестве наилучшей альтернативы. Поскольку порт Филиос не планирует быть нефтяным, анализ включает генеральные грузы, полунасыпные (утилизированные продукты леса, железо, сталь, пакетированный груз), сухие грузы (руды, уголь, с/х продукты, другие сухие грузы), машины/другие.

Для контейнерного транспорта наибольший интерес представляет потенциальное развитие генеральных грузов и полутвердых насыпных грузов.

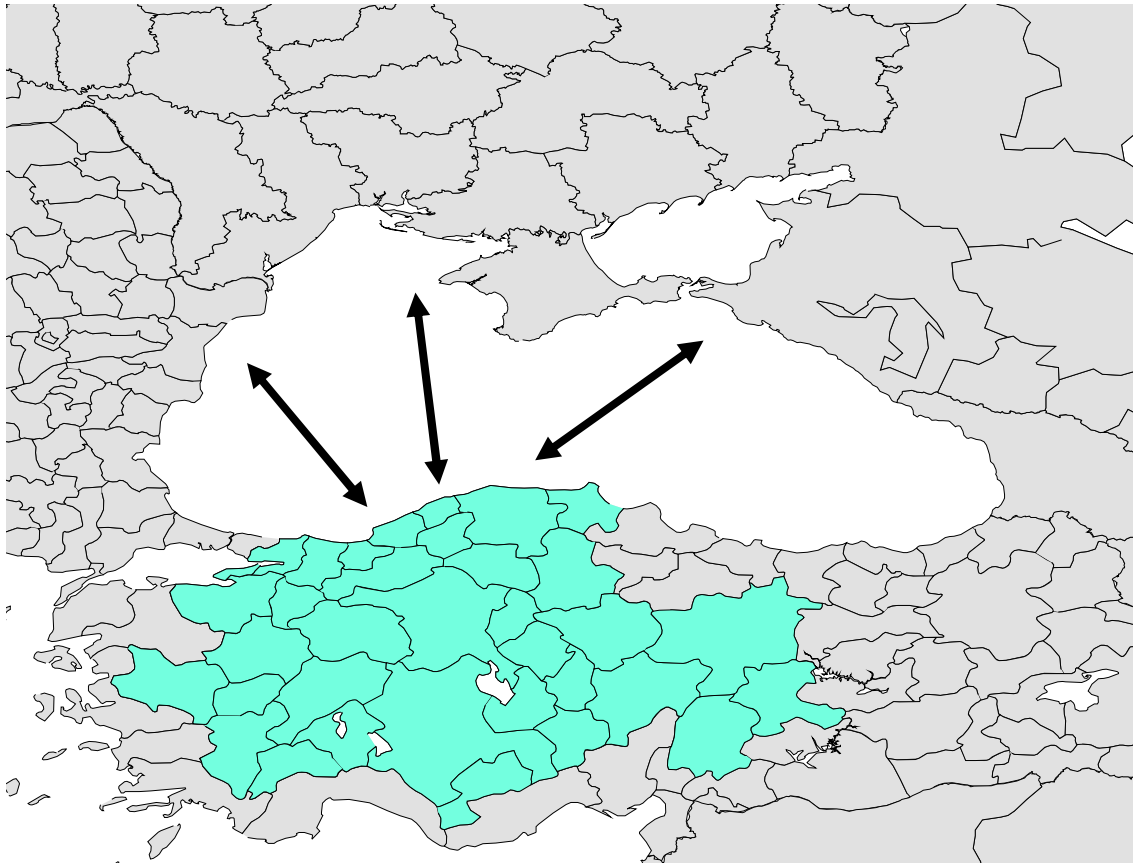
Следует отметить, что анализ описывает потенциальный рынок для порта Филиос, за который порт должен конкурировать с другими портами по вариантам транспорта.



Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансьевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



Проект финансируется
Европейским Союзом



Карта зон, вошедших в исследование

Таблица 3: Торговые потоки между Центральной Турцией и Россией, Украиной и Румынией, 2005 (подлежит обновлению)

	Генеральные грузы	Полунасыпные грузы	Сухие грузы	Машины/другие	Всего
Экспорт в					
Россия	320,833	210,759	136,003	20,713	688,308
Украина	82,404	37,988	128,119	1,547	250,058
Румыния	213,782	148,906	98,788	18,108	479,584
Промежуточный итог	617,019	397,653	362,910	40,368	1,417,950
Импорт					
Россия	961,667	3,132,061	505,0412	8,926	9,153,066
Украина	267,042	2,146,699	1,151,858	6,594	3,572,193
Румыния	355,042	877,427	610,610	15,323	1,858,402
Промежуточный итог	1,583,751	6,156,187	6,812,880	30,843	14,583,661

Наблюдения:

- Коэффициент импортных потоков в 10 раз больше коэффициента экспортных. Преобладающими являются SB потоки из России и Украины, отражающие богатые природные ресурсы и тяжелую промышленность в этих регионах. Очевидно также, что потоки из центральной Турции в Россию и Украину до сих пор относительно малы;
- В настоящее время эти потоки обрабатываются портом Зонгулдак, Самсун, Эрдемир или портами в Мармарском море (отсутствие технической возможности в трех портах на Черном море). Далее,



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



наземный транспорт между Турцией и Украиной/Россией также растет и на текущий момент составляет около 120.000 машин в год (следует отметить, что эти цифры приведены для всей Турции, вышеприведенные данные относятся только к центральной Турции). По оценкам UND около 20% грузового транспорта использую Ро-Ро на этом маршруте.

Таблица 4: Торговые потоки в 2020 между Центральной Турцией и Россией, Украиной и Румынией (подлежат обновлению)

	Генеральные грузы	Полунасыпные грузы	Сухие грузы	Машины/Другие	Всего
Экспорт в					
Россию	1,638,962	1,207,325	725,248	114,085	3,685,620
Украину	429,545	229,720	896,223	8,156	1,563,644
Румынию	260,260	188,957	128,290	18,619	596,126
Промежуточный итог	2,328,767	1,626,002	1,749,761	140,860	5,845,390
Импорт					
Россия	1,449,105	4,790,513	7838,335	8,238	14,086,191
Украина	709,689	4,672,272	3,459,680		8,841,641
Румыния	571,501	1,282,063	1,359,709	25,311	3,238,584
Промежуточный итог	2,730,295	10,744,848	12,657,724	33,549	26,166,416

Наблюдения 2020:

- Экспортные потоки в Россию и Украину имеют очень высокий показатель роста 4 (около 10% в год). Причиной этого служит тот факт, что экономический подъем в Украине и, особенно, в России, снабжает эти страны финансовыми ресурсами, что приводит к сильному росту объемов импорта;
- Поскольку экспортные потоки содержат намного больше продуктов, которые могут быть контейнеризованы, чем импортные потоки, рынок контейнерного транспорта также очень уверенно растет;
- Геополитическая нестабильность в регионе - важный сценарий неуверенности. Прогноз основан на, что можно назвать, историческом уровне нестабильности в регионе; следовательно, уверенность в большей стабильности, скорее всего, приведет к более высоким показателям и наоборот, нестабильность – более низким. Следует отметить, что рассматриваются долгосрочные прогнозы, а в краткосрочной перспективе в развитии могут доминировать особые конфликты;
- Для контейнеризованного транспорта коэффициент, скорее всего, будет намного выше среднего из-за увеличивающегося уровня контейнеризации. Если мы применим скромный уровень контейнеризации в 2020 (50% генеральных грузов, 20% полунасыпного и 10% сухого груза), контейнерный рынок будет равен 700 000 ДФЭ в год. Если контейнеризованный транспорт становится более зрелым (75% генеральных грузов, 30% полунасыпного и 10% сухого груза), размер контейнерного рынка - свыше 1 млн ДФЭ в год. Пожалуйста, учтите, что Ро-Ро – часть этого рынка.
- Развитие торговли показывает, что Филиос – часть быстро растущего рынка, коэффициент 2 через 15 лет и даже коэффициент 4 для экспортных грузопотоков.

Порт для турецкого региона Черного моря для в/из других стран

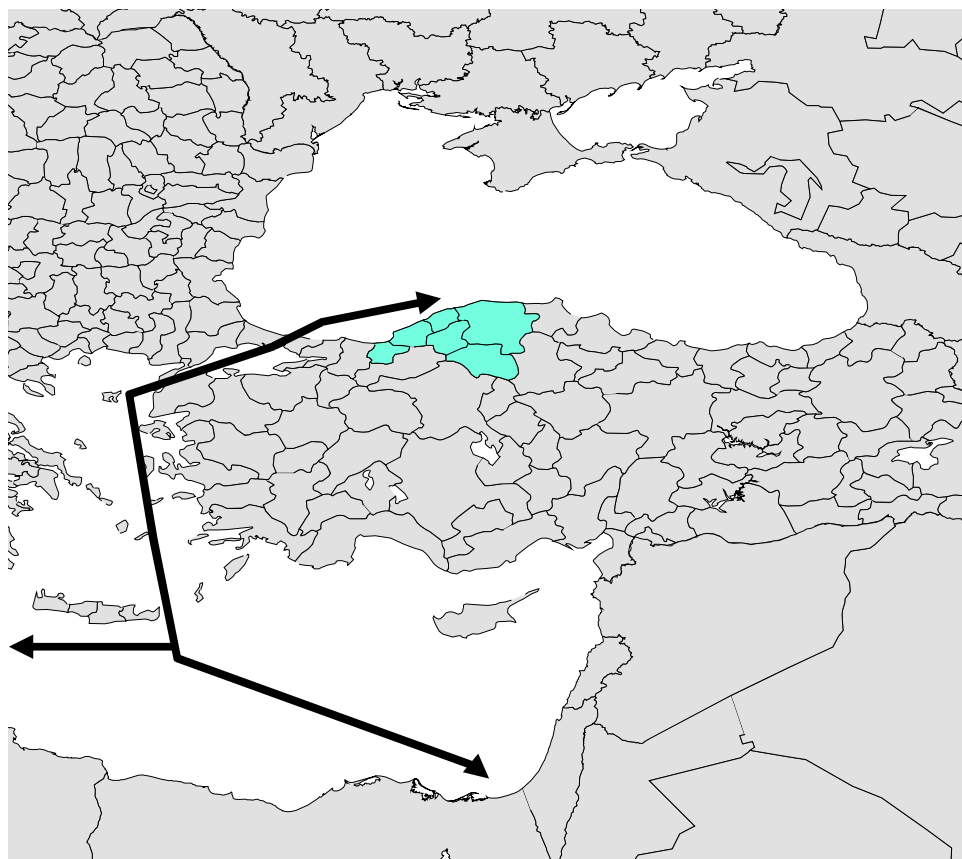
Для рассмотрения потенциала торговых потоков в порт Филиос между Турцией и другими странами, в анализ включена намного меньшая географическая территория, поскольку транспортные потоки из центральной и южной Турции имеют наиболее эффективные (нет надобности в переходе через пролив Босфор, меньшее расстояние по морю, суда большего размера) альтернативы через порты в Мармарском море или на южном побережье Турции. Регионы тяготения внутри страны покрывают Дузе, Зонгулдак, Карабюк, Бартин, Кастамону или Санкир. Другие страны мира не включают страны черного моря.



Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансьевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



Проект финансируется
Европейским Союзом



Карта зон, вошедших в анализ

Таблица 5: Поток в/из прямого региона тяготения Филиоса в другие страны мира

	Генеральные грузы	Полунасыпные грузы	Сухие грузы	Машины/другие	Всего
2005					
Экспорт	263,568	1,172,735	1,486,519	49,908	2,972,730
Импорт	72,950	572,292	3,208,595	6383	3,860,220
Всего	336,518	1,745,027	4,695,114	56,291	6,832,950
2020					
Export	395,712	1,829,170	2,047,613	79,521	4,352,016
Import	143,019	1,178,489	5,068,111	8,375	6,397,994
Total	538,731	3,007,659	7,115,724	87,896	10,750,010

Наблюдения:

- Импорт и экспорт из региона, окружающего Филиос, состоит, в основном, из полунасыпных и насыпных грузов. Экспорт ориентируется исключительно на США и, в основном, представляет собой имеющие отношение к стали продукты (заметьте, что этот рынок может быть очень чувствительным к защитной политике американского правительства – как, например, рост тарифов на импорт). Импорт наиболее разнообразный и основными странами, экспортирующими в регион, являются США, Колумбия (в основном, уголь), Бразилия (с/х продукты);
- Ставка роста намного скромнее, чем у черноморского транспорта в вышеприведенном разделе, и для всех предполагает около 3% в год;



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансьевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



- Рынок контейнеризованного транспорта ограничен, поскольку объемы генеральных грузов очень скромны. Основываясь на предположении касательно высоко уровня контейнеризации (Восточная Азия, США) количество контейнеров может достичь порядка 300,000 ДФЭ. Если мы применяем более скромный уровень контейнеризации, размер контейнеризованного рынка - 140,000 ДФЭ.
- Конкуренция за порт Филиос отличается для твердых грузов и контейнеризованных. Исходя из предположения, что порт Зонгулдак будет закрыт в момент открытия порта Филиос, конкурентоспособными портами в плане твердых грузов останутся порты Эрдемир и Бартин. Хотя, стоит отметить, что эти потоки часто относятся к специфической промышленности площадки, такой как стальная промышленность в Эрдемире. Для контейнеризованных потоков конкуренция сохраняется с портами Мармарского моря.

Индустрии особой важности

Стальная индустрия в Карабюке, добыча угля в регионе Зонгулдака и растущий экспорт машин из Турции в Украину/Россию – особенно интересны порту Филиос. Стальная промышленность по своей сути очень интернациональна, а Турция является и важным импортером (часто из Украины и России) и экспортером (в основном, в США) изделий из металла (Турция занимает 13-е место в мире по производству стали). В 2004 Турция экспортировала 12 млн тонн стали и металлических изделий, а также импортировала 8 млн тонн (источник – организация государственного планирования). За период 1998 – 2004 импорт стали вырос на 8% в год, а экспорт - на 11-12% в год. Регион Зонгулдака очень важен для стальной промышленности Турции, поскольку из 3-х основных заводов по производству стали, один расположен в регионе Эрегли (порт Эрдемир) и один расположен в соседнем регионе Карабюк, соединенном с Зонгулдаком ж/д линией.

Производство угля в регионе Зонгулдака осуществляется для местных целей, т.к. Турция является чистым импортером угля, а над добычей угля установлен государственный контроль. Уголь привозят в Зонгулдак по железной дороге, а затем отправляют морем в Эрдемир. На основании информации, полученной из интервью с представителями торговой палаты, изготовление угля в регионе составляет 3,5 млн тонн.

Потенциал порта как порта, занимающегося транshipmentом в Черном море

Потенциал кажется небольшим, т.к. существует жесткая конкуренция с портами Мармарского моря и портами Греции вне Черного моря, и портами Констанца, Ильичевск и Одесса в Черном море. Все эти порты имеют прямые заходы судов из Азии. Размер контейнерного транспорта региона тяготения порта Филиос ограничен по сравнению с таковым в других портах, и в ближайшее время прямые заходы в эти порты маловероятны.

Перспективы рынка

- Минимум замен, замена Зонгулдака и применение фактора роста (около 3) к этому рыночному объему, для насыпных грузов эта цифра составила от 8 до 12 млн тонн в 2020 году.
- Дополнительная рыночная доля насыпных грузов (ограничения по площади в порту Самсун, Эрдемир) может состоять из:
 - Индустриальной площадки самого порта, дальнейшая информация из региона порта/планов порта необходима для оценки дополнительного потока, созданного этим развитием.
 - Реализация улучшенного сообщения с регионом тяготения (ж/д, автомобильная дорога) может быть использована для привлечения большего количества насыпного транспорта в порт (большая рыночная доля), прогнозируемый общий объем навалочных грузов в/из стран Черного моря и других стран – 32 млн тонн, в оптимистичном сценарии предусматриваются дополнительные 3 млн тонн.
- В этой части Черноморского региона есть потенциал для развития портового сооружения, поскольку Трабзон расположен далеко на восток, а потоки из Мармарского моря должны проходить пролив Босфор. Если Филиос может реализовать путем установки высококачественного портового средства и судоходного соединения рыночную долю, равную 40% для рынка Центральной Турции – Украины/России и 50% для прямого региона, окружающего Филиос и и другие страны мира, объемы контейнерных



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



перевозок в 2020 году составят от 440,000 до 700,000 ДФЭ (приблизительно от 4 до 6.5 млн тонн). Этот прогноз контейнерных потоков включает также потоки Ро-Ро.

- Потенциал для развития генеральных грузов (неконтеризованных) ограничен, поскольку текущие потоки довольно малы. Небольшое портовое средство пропускной способностью от 0.5 до 1 млн тонн кажется вполне достаточным.

Таблицы внизу совмещают вышеобозначенную информацию в два сценария для порта Филюс.

Таблица 6: Сценарии развития порта Филюс 2020

Консервативный прогноз				
	Генеральный груз	Сухой груз	Контейнеры	Всего
Млн тонн	0.5	8	4	12.5
ДФЭ (*1000)			420	
Оптимистичный прогноз				
	Генеральный груз	Сухой груз	Контейнеры	Всего
Млн тонн	1	15	6.5	22.5
TEU (*1000)			700	

- Пожалуйста, учтите, что эти цифры всего лишь результат беглой оценки рынка, поэтому для более глубокого исследования требуется более детальный прогноз с лучшим представлением конкурирующих альтернатив (например, стоимость через порты Мармарского моря – до Украины) и потенциальные средства/услуги и стоимость в самом порту Филюс.
- После 2020 можно ожидать непрерывный рост, но с меньшей ставкой, т.к. в период до 2020 года на результаты положительно повлияла торговля между Турцией и Украиной/Россией, а также высокий уровень контейнеризации.
- Некоторые из неопределенностей, повлиявшие на прогнозируемые объемы:
 - Геополитические нестабильные отношения с Россией, нестабильная ситуация в Украине;
 - Экспортный поток в страны мира не очень разнообразен и в значительной степени зависит от экспорта стальной продукции в США;
 - В приватизированном порту, таком как в Турции, невозможно предугадать, будут ли конкурентоспособные портовые сооружения построены в течение 15 лет;
 - Будущее паромное сообщение между Самсуном и Россией может повлиять на привлекательность порта Филюс в части насыпных грузов.

Заключения

1. Для технико-экономического обоснования использовались следующие источники информации: существующий мастер-план 1991 года для Филюса, отчет TINA (2007), исследование ТРАСЕКА, касающееся перспектив развития морского сообщения в Черном море, а также программа – интервью, выполненная консультантами в Турции.
2. В этом контексте было невозможно проанализировать планы по проектированию порта, ожидаемые расходы на строительство, прогнозы доходов, или, предположительно, ставку доходности.
3. Однако, удалось обновить анализ рынка, а также оценить обоснованность других исследований.
4. Для этой цели предложение JICA внедрить сооружение, способное переваливать контейнеры, а также навалочные и полунавалочные грузы, широко поддерживается. С закрытием порта Зонгулдак неподтвержденное число (потому что некоторые источники данных не согласны по этому вопросу) в 3-4 млн тонн международного груза будет перенаправлено в Филюс. Более того, Филюс сможет эффективно конкурировать за дополнительные грузы, привозимые и отвозимые из региона тяготения.
5. Наша оценка показывает, что для порта Филюс существует значительный рынок для сухих грузов и контейнеров. Рассматривая 2 сценария, порт Филюс может привлечь от 12.5 до 22.5 млн тонн груза в 2020.



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



6. Если проект развития порта включит в себя (как предложен JICA) дополнительные промышленные комплексы, они смогут привлечь новый поток в регион тяготения порта Филиос.
7. По сравнению с прогнозами от 2020 TINA, порт сможет привлечь более 40% потока в регион Зонгулдака в тоннах.
8. На этой стадии предварительный анализ показывает, что сухопутный мост Филиос – Мерсин приблизительно в 2 раза дороже, чем прямой маршрут через пролив Босфор, а надежность и время транзита не кажутся очень положительными.

Рекомендации

Очевидным представляется тот факт, что потенциал рынка для порта Филиос, обозначенный в 1991 году все еще существует. Более того, данные недавно выполненных исследований рынка показывают, что рыночный рост превосходит все ожидания и с темпом роста, отмеченным между 2001 и 2005 годами, для порта Филиос существуют хорошие перспективы в отношении сообщения между Анкарой и севером Черного моря (Украина, Россия).

Однако, для выполнения полного технико-экономического обоснования требуется понимание следующих пунктов:

1. Большая определенность на счет смешения грузов внутри региона. Некоторые из доступных источников конфликтуют между собой, поэтому необходима детализация по части определения данных и правдивого смешения грузопотоков в Зонгулдак и, в особенности, в Эрегли. Данные должны подтвердить наличие международных и местных грузов.
2. Выполнению анализа морского сектора Турции препятствует отсутствие официального источника данных о морских грузопотоках (международные и внутренние) для всех портов Турции (общественный и частный сектора). В виду отсутствия таких данных существует большая неуверенность в правдивости информации, касающейся недавнего развития грузопотоков. Наличие таких данных станет неременным условием для проведения дальнейшего анализа.
3. Смешение портовых сооружений следует оценить в свете текущих объемов транспортировки грузов и дополнительного исследования рынка.
4. Кроме того, необходимо также улучшить и обновить анализ транспортных расходов в регионе и изменить их в соответствии с расширением транспортной сети, упомянутой в исследовании TINA. Данный анализ необходим для более подробного определения потенциальных районов обслуживания для порта.
5. Понимание транспортных расходов должно также включать более детальное понимание потенциальной прибыли с порта. На этом основании, а также с учетом обновленной стоимости строительства, можно будет оценить финансовую состоятельность проекта.
6. Далее, необходимо рассмотреть системы размещения судов на контейнерном терминале и совместить их с обновленными затратами на судоходство, для того, чтобы более детально обсудить перспективы сухопутного моста.
7. Необходимо оценить влияние будущего паромного сообщения между Самсуном и Россией.



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



Приложение D Черновой вариант работы: Общая интегрированная
система управления безопасностью и охраной в регионе Черного моря



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансьевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



Во время совещания в Стамбуле, посвященного обсуждению плана действий, была сделана презентация по результатам 3 работы. Для достижения результата 3 был выдвинут ряд важных предложений:

- 1) Общая система управления безопасностью и охраной в пяти странах-участниках
- 2) Общая структура управления системой
- 3) Подготовка семинаров-тренингов для объяснения принципа работы системы
- 4) Подготовка руководства для реализации и эксплуатации системы.

1) Общая система управления

Оценка, выполненная во время фазы 1, показала, что безопасность и охрана судоходства и портовой деятельности были приняты во внимание пятью странами. Как и в любой другой точке мира, полное соответствие обязательным нормам и правилам, а также учет требований индустрии более или менее выполнены и нуждаются только в небольших поправках и уточнениях.

Для того, чтобы соблюсти соответствие со ссылочными документами, сегодня у каждой индустрии есть своя система управления.

Наша цель – упрощение судоходного движения и портовых операций путем упорядочивания операций на основе международных норм и правил и контроля их правильной реализации. Обычная интегрированная система управления обеспечит такое соответствие.

В основе обычной системы управления лежит обеспечение соответствия ссылочным документам, определенным системой. Такими документами должны быть международные правила, если таковые существуют и соответствующие международные руководства, если международные правила отсутствуют.

NB Национальные нормы и правила будут приняты к сведению только в относящейся к делу стране.

Разъяснения нормативных документов будут происходить во время тренировочных семинаров, кроме того, будет сделано предложение о похожем подходе к соответствию. К ссылочным документам можно, в основном, отнести Европейские нормы и правила, с одной стороны, включающие основные постановления Международной морской организации (ММО)/Международной организации труда (МОТ), а с другой стороны, руководства, выпущенные ММО/МОТ.

В состав ссылочных документов входят:

- Безопасность судоходства (компании и суда) в пяти странах для компаний, расположенных в странах и эксплуатирующих суда под флагами 5 стран.
- Безопасность морских операций во всех портах 5-ти стран
- Безопасность портовых операций в пяти стран
- Охрана судов и портов в пяти странах



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



Такие виды деятельности обычно предусмотрены системами управления, работа которых должна выполняться в соответствии с международными и национальными требованиями.

В случае если такой системы управления не существует, обычная система управления предложит другую подходящую систему.

Обычная система управления гарантирует работу всех этих систем.

И, наконец, обычная система управления будет построена также как и все системы управления, существующие на сегодняшний день.

Мы предлагаем называть эту систему **Система управления безопасностью и охраной в регионе Черного моря.**

2) Структура управления системой

Руководящий комитет

Как было предложено в отчете №1, операционная структура будет построена с учетом представителей 5 стран в руководящем комитете.

Представители будут отбираться правительством страны. Руководящий комитет гарантирует правильную эксплуатацию систему управления безопасностью и охраной посредством:

- Проверки деятельности уполномоченных представителей
- Выпуска инструкций и руководств для исправления и совершенствования системы
- Оценки системы по мере необходимости
- Докладов правительству.

Члены руководящего комитета должны занимать высокие посты в Морской и/или портовой Администрации и вести деятельность в свободное от работы время.

Уполномоченные представители

Уполномоченные представители будут нести ответственность за ежедневную эксплуатацию системы управления безопасностью и охраной.

Уполномоченные представители будут отбираться 5-ю соответствующими странами. Основной задачей уполномоченного представителя будет проверка судоходных компаний и портовых операторов на предмет соответствия их работы требованиям обычной интегрированной системы. Описание работы определит детали задач, полномочия и ответственность уполномоченного представителя.

Каждая страна назначит одного или более человек и их заместителей. Основными задачами будет являться проверка различных аспектов безопасности и охраны судоходства в каждой стране внутри обычной системы. Такие проверки, в основном, состоят из инспекций и аудитов. Обычная система позволит участвовать в перекрестной проверке среди 5-ти уполномоченных представителей. Перекрестная проверка позволит определить правильность применения всех мер и получить сопоставительный анализ показателей 5-ти стран.



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



Уполномоченные представители докладывают руководящему комитету. Они принимают соответствующие решения, связанные с контролем портов, компаний и судов. Такая работа является работой на полную ставку и требует подходящего аппарата секретариата.

3) Национальные и региональные семинары-тренинги

Для разъяснения работы системы сначала будут организованы национальные семинары.

На семинары пригласят Морскую и Портовую Администрацию, Федерацию судоходства и портовых операторов.

Тренировочные сессии будут организованы из расчета 14 часов на курс, включая проведение круглых столов для получения обратной связи от присутствовавших.

Содержание системы и ссылочные документы будут рассматриваться очень подробно.

Такой тренинг очень специфичен и требует хорошего знания английского и достаточного понимания работы системы по управлению безопасностью и охраной.

Приемлемое среднее число участников – 12.

Контроль понимания будет производиться в конце каждой тренировочной сессии.

4) Подготовка руководства по реализации и управлению системой

После завершения тренировочных семинаров будут выпущены руководства по созданию и реализации системы управления безопасностью и охраной.

Информационный буклет будет выпущен с целью ознакомления судоходных и портовых властей с работой системы.

Будут также выпущены инструкции для тренировки уполномоченных представителей.



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



Приложение Е

Экспериментальная программа семинаров-тренингов по
системе управления безопасностью и охраной



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



Программа семинара-тренинга по системе управления безопасностью и охраной

Вторник		
13.00 - 13.30	Регистрация	
13.30 - 13.45	Открытие	Edwin Lock Project manager
13.45 - 14.00	Введение: <ul style="list-style-type: none">• Краткий обзор результатов фазы 1 проекта по системе управления безопасностью и охраной	Capt. Bertrand Apperry Safety & security expert
14.00 - 15.30	Презентация интегрированной системы управления безопасностью и охраной (SASEMAS): <ul style="list-style-type: none">• Структура системы, ссылочные документы, организация, требования и реализация, структура проверки, процесс совершенствования	Capt. Bertrand Apperry
15.30 - 16.00	Перерыв на кофе	
16.00 - 17.00	Безопасность судоходства: <ul style="list-style-type: none">• Международные и ЕС требования, связь с MOUs, подтверждение соответствия	Capt. Bertrand Apperry
Среда		
09.00 – 10.15	Безопасность портовых операций, часть 1: <ul style="list-style-type: none">• Изучение руководства Международной организации труда, определение требований	Capt. Bertrand Apperry
10.15 - 10.30	Перерыв на кофе	
10.30 – 11.30	Безопасность портовых операций, часть 2: <ul style="list-style-type: none">• Определение ссылочных документов, подтверждение соответствия	Capt. Bertrand Apperry
11.30 – 12.15	Круглый стол & вопросы управления безопасностью в портах, система прохождения проверок (внутренние аудиты)	Capt. Bertrand Apperry
12.15- 13.30	Обед	
13.30-14.45	Охрана судоходства: <ul style="list-style-type: none">• Документы (ISPS и нормы и директивы ЕС),• Необходимость гармонии SSA и SSP	Capt. Bertrand Apperry
14.45- 15.00	Перерыв на кофе	
15.00 – 16.00	Охрана портовых средств: <ul style="list-style-type: none">• Документы (ISPS, нормы ЕС)• Необходимость гармонии PFSA и PFSP	Capt. Bertrand Apperry
16.00-16.15	Перерыв	
16.15- 17.00	Охрана порта: <ul style="list-style-type: none">• Нормы ЕС, PSA & PSP, связь между портовыми сооружениями и портом	Capt. Bertrand Apperry
Четверг		
09.00-10.15	Круглый стол & вопросы управления морской и портовой охраной, система прохождения проверок (внутренние аудиты)	Capt. Bertrand Apperry
10.15-10.30	Перерыв на кофе	
10.30- 11.45	Реализация SASEMAS: <ul style="list-style-type: none">• Функциональные аспекты SASEMAS, тренинг ответственных лиц, будущие перспективы (Охрана побережья Черного моря)	Capt. Bertrand Apperry
11.45- 12.30	Круглый стол & вопросы функциональных аспектов предлагаемой системы SASEMAS, включая эксплуатационные инструменты	Capt. Bertrand Apperry
12.30	Закрытие тренировочного семинара	Edwin Lock



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



Приложение F

Экспериментальная программа семинаров-тренингов по
ССП и ГЧП



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансьевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



Программа тренинга по ССП и ГЧП

Вторник	Тема	Выступает
09:30 – 10:00	Регистрация	
10:00 – 10:15	Приветствие и Открытие Представление и презентация участников	Представитель Национального секретаря ТРАСЕКА Edwin Lock, менеджер проекта
10:15 – 10:30	1. Введение: каковы действительные преграды для ССП и ГЧП?	Peter Verwaerde Johan Gauderis
10:30 – 11:00	2. Представители порта и коммуникационные потоки 2а. Морская коммуникация – стандарты 2б. Снабжение/Логистическая цепочка – физические/цифровые потоки 2с. Физические носители 2д. Представители сообщества порта 3. Что такое ССП? 3а. Что такое ССП? Физический документ vs. EDIFACT, картография 3с. Различные системы	Peter Verwaerde
11:00 – 11:30	Перерыв на кофе	
11:30 – 12:30	4. Технические подходы ССП 4а. Концептуальный/технический подход 4б. Модель Антверпена, Роттердам 4с. Впечатления автора об экранах входа в систему 4д. Живая демонстрация (Капитан порта)	Peter Verwaerde
12:30 – 14:00	Обед	
14:00 – 15:45	5. Обсуждения в группе: каковы затраты и преимущества ССП порта или организации?	Peter Verwaerde Johan Gauderis
15:45 – 16:15	Перерыв на кофе	
16:15 – 16:45	6. Что требуется для разработки ССП? 6а. Некоторые мысли о том, как начать 6б. Требования	Peter Verwaerde
16:45 – 17:00	7. Последние вопросы и закрытие первого дня	Peter Verwaerde Johan Gauderis
19:00	Ужин	



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансьевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



Среда		
09.00 – 09.30	1. Модели управления портом	Johan Gauderis
09.30 – 10.00	2. Финансовые и организационные модели ССП	Johan Gauderis
10.00 – 10.30	3. Финансовые и организационные модели ГЧП	Johan Gauderis
10.30 – 11.00	Перерыв на кофе	Johan Gauderis
11.00 – 11.10	4. ТЭО ГЧП	Johan Gauderis
11.10 – 11.30	5. Желательность ГЧП	Johan Gauderis
11.30 – 12.30	6. Обсуждения в группе: какова наилучшая модель ССП-ГЧП для вашего порта? Каковы преграды для реализации ССП-ГЧП в вашем порту? Как их устранить?	Peter Verwaerde Johan Gauderis
12.30 – 14.00	Обед	
14.00 – 15.00	7. Лучшие случаи выбора и реализации ГЧП	Peter Verwaerde Johan Gauderis
15.00 – 15.15	8. Последние вопросы	Johan Gauderis Peter Verwaerde
	9. Закрытие семинара	Edwin Lock

Примечание: Рабочий язык совещания – английский. Однако, при необходимости, ведется перевод.



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



Приложение G

Список лиц, получающих отчет



Проект финансируется
Европейским Союзом

Улучшение морских сообщений между
коридором ТРАСЕКА и
Трансъевропейскими транспортными
коридорами
Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина



Список лиц, получающих отчет

EuropeAid

Национальный секретарь ТРАСЕКА в Украине

Национальный секретарь ТРАСЕКА в Румынии

Национальный секретарь ТРАСЕКА в Болгарии

Национальный секретарь ТРАСЕКА в Турции

Национальный секретарь ТРАСЕКА в Грузии


Постоянный секретарь IGC ТРАСЕКА в Баку

Делегация ЕС из Украины

Делегация ЕС из Турции

Делегация ЕС из Грузии

Группа контроля Тасис



Отчет опубликован в 2008 году

Публикация отчета была осуществлена с помощью ЕС.
Содержание публикации является исключительной ответственностью Консорциума и его партнеров и ни в коем случае не может рассматриваться как отражение взглядов ЕС