Программа Европейского Союза Тасис ТРАСЕКА для Армении, Азербайджана, Болгарии, Грузии, Казахстана, Кыргызской Республики, Молдовы, Румынии, Таджикистана, Турции, Туркменистана, Украины, Узбекистана

ТАСИС 117107

Развитие морского сообщения между коридорами ТРАСЕКА и ТЕН

Болгария Грузия Румыния Турция Украина

Итоговый отчет

май 2009 г.

Данный проект
финансируется
Европейским Союзом

Проект выполнен
«Ройал Хасконинг»,
«НЕА»
«БСЕОМ»

Данный проект
финансируется Европейским
Союзом

1 Титульный лист отчета

Название проекта:	Развитие морского сообщения между коридорами ТРАСЕКА и ТЕН	
Номер проекта:	ТАСИС 117107	
Страна:	Болгария, Грузия, Румыния, Турция, Украина	
Название документа:	Проект итогового отчета по морскому сообщению ТРАСЕКА-ТЕН М	
	Заказчик	Подрядчик
Название:	Европейская комиссия Офис сотрудничества «ЕвропЭйд»	Консорциум, возглавляемый компанией «Ройал Хасконинг» (Нидерланды)
Адрес:	Офис: J-54 04/250 1049 Брюссель	Нидерланды, 6500 AD Ниймеген, Постбус 151, Барбароссастраат, 35
Телефон:	+32 2 29 52632	+31 24 32 84 147
Факс:	+32 2 29 55665	+31 24 36 09 634
Контактные лица:	г-жа Б. Бернарди	Руководитель группы: Эдвин Лок
Подписи:		
Дата отчета:	май 2009 г.	
Автор(ы) отчета:	Проектная группа Консорциума: «Ройал Хасконинг» (Нидерланды), «НЕА» (Нидерланды) и «БСЕОМ» (Франция)	

Содержание

1 ТИТУЛЬНЫЙ ЛИСТ ОТЧЕТА 1

2 ВВЕДЕНИЕ 4

3 ВЫПОЛНЕНИЕ ПРОЕКТА 7

3.1 Цели проекта 7
3.2 Мероприятия по проекту 8
3.3 Участие персонала и внеплановые расходы 26
3.4 Извлеченные уроки 26
3.5 Перспективы морского сообщения в регионе Черного моря 28

4 КРУГЛЫЕ СТОЛЫ ПО ОБУЧЕНИЮ ЗАЩИТЕ И БЕЗОПАСНОСТИ 29

4.1 Введение 29
4.2 Программа 29
4.3 Болгария 31
4.4 Грузия 32
4.5 Румыния 34
4.6 Турция 36
4.7 Украина 37
4.8 Отзывы участников 39
4.9 План действий по внедрению Единой интегрированной системы управления SASEMAS 44

5 КРУГЛЫЕ СТОЛЫ ПО ГЧП – СИСТЕМЕ ПОРТОВОГО СООБЩЕСТВА ПО СТРАНАМ 46

5.1 Введение 46
5.2 Программа 46
5.3 Болгария 47
5.4 Грузия 49
5.5 Румыния 51
5.6 Турция 52
5.7 Украина 54
5.8 Результаты круглых столов 55

6 КРУГЛЫЙ СТОЛ УЧАСТНИКОВ ПРОЕКТА ОРГАНИЗАЦИИ ТЕРМИНАЛА ТРЕЙЛЕРНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ В ПОРТЕ САМСУНА 58

6.1 Введение 58
6.2 Программа круглого стола 58
6.3 Список участников 58

7 ОЗНАКОМИТЕЛЬНАЯ ПОЕЗДКА В НИДЕРЛАНДЫ И БЕЛЬГИЮ 59

7.1 Введение 59
7.2 Программа учебной поездки 59
7.3 Список участников 60
7.4 Оценка участниками 61

8 ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ СЕМИНАР 63

8.1 Введение 63
8.2 Программа заключительного семинара 63
8.3 Список участников 64
8.4 Оценка участниками 65
8.5 Отзывы во время семинара 66

ПРИЛОЖЕНИЯ

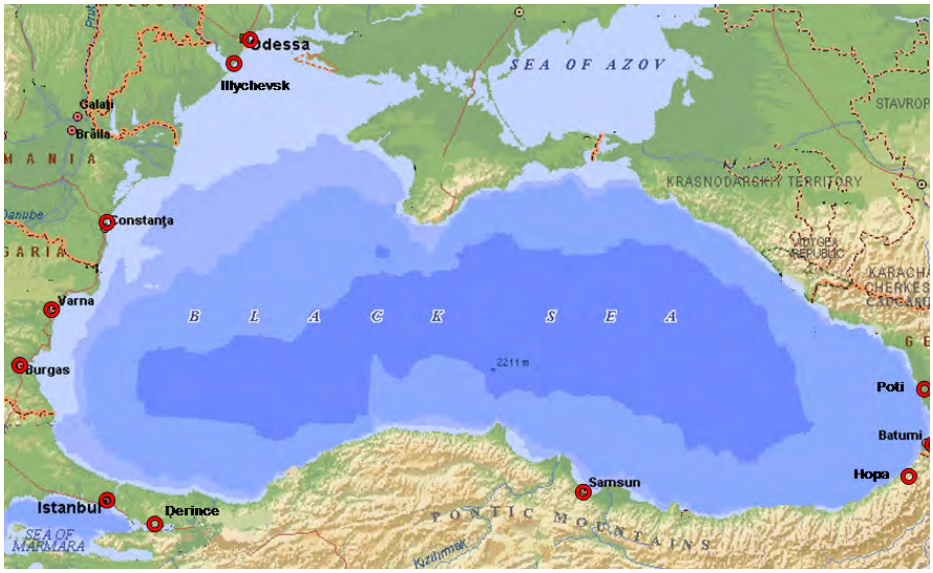
Приложение A Отчет о рыночном исследовании
Приложение B Текущий отчет № 3
Приложение C Отчет о защите и безопасности
Приложение D Отчет о Системах портового сообщества
Приложение E Отчет о ГЧП и проектах, подлежащих финансированию
Приложение F Презентации круглого стола участников проекта по строительству терминала трейлерных паромов в Самсуне
Приложение G Презентации заключительного семинара

2 Введение

Целью проекта являлось создание основы для улучшения морского сообщения в регионе Черного моря. Здесь подразумевается бесперебойное, безопасное, надежное, конкурентоспособное и эффективное мореходство и портовые услуги, а также способствование созданию жизнеспособного сообщения с Трансъевропейскими транспортными магистралями, преимущественно в отношении железнодорожных паромов, трейлерных паромов и контейнерных перевозок.

Проект нацелен на страны Черного моря, а именно Украину, Румынию, Болгарию, Турцию и Грузию.

Порты, относящиеся к проекту, отмечены на рисунке ниже.



На рисунке (слева направо сверху вниз): Одесса, Ильичевск, Констанца, Варна, Бургас, Стамбул, Деринже, Самсун, Хопа, Батуми, Поти.

Общая задача проекта:
«Способствование торговле в коридоре Европа – регион Черного моря – Кавказ – Центральная Азия путем улучшения его конкурентоспособности и привлекательности в соответствии с положениями Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия».

Специфическая задача проекта:
Задачей проекта является создание основы для развития морского сообщения в регионе Черного моря. Здесь подразумевается бесперебойное, безопасное, надежное, конкурентоспособное и эффективное мореходство и портовые услуги, а также способствование созданию жизнеспособного сообщения с Трансъевропейскими транспортными магистралями, преимущественно в отношении железнодорожных паромов, трейлерных паромов и контейнерных перевозок.

Пять запланированных результатов:

- Результат 1: Рыночное исследование и план действий в отношении морского транспорта в регионе Черного моря

- Результат 2: Исследование осуществимости проекта терминала трейлерных паромов в Самсуне и предварительное исследование осуществимости проекта порта в Филиосе
- Результат 3: Системы управления безопасностью и защитой
- Результат 4: Системы портового сообщества
- Результат 5: Государственно-частное партнерство в области портовой инфраструктуры и проекты с финансовым обеспечением

Мероприятия по проекту:

Этап 0: Открытие проекта

Этап 1А: Подготовка рыночного исследования

Этап 1В: Подготовка плана действий
Развитие Программы ГЧП в области портовой инфраструктуры

Этап 2: Исследование осуществимости проекта терминала трейлерных паромов в Самсуне и предварительное исследование осуществимости проекта порта в Филиосе
Внедрение морской защиты и улучшение безопасности
Развитие Пилотного проекта портового сообщества
Оценка возможностей ГЧП в потребностях/проектах портового инвестирования в регионе и отбор проектов с финансовым обеспечением.

Начало проекта: 16 апреля 2007 г.
Продолжительность проекта: 24 месяца

Проект осуществляется: «Ройал Хасконинг» (Нидерланды) и консорциумом партнеров:
«НЕА Транспорт Ресерч энд Трейнинг» (Нидерланды)
«Эгис-БСЕОМ» (Франция)

Проектная группа состояла из следующих экспертов:

Имя эксперта	**Должность**
• ***Ключевые эксперты***	
Эдвин Лок	Руководитель группы
Клаас Вестеркамп	Специалист по экономике в сфере транспорта
Петер Верварде	Эксперт по системам портового сообщества
Андрэ Мэрриен	Специалист по портовой инфраструктуре
Йохан Гаудерис	Эксперт по ГЧП
• ***Международные неключевые эксперты***	
Бертран Аппери	Специалист по защите и безопасности
Вим Велваартс	Специалист по портовым операциям и морскому транспорту (1)
Эвоут ван дер Рейден	Специалист по портовым операциям и морскому транспорту (2)
Виктор Тиммерманс	Лектор по портовой торговле
Воутер ван Нус	Специалист по портовым тарифам
Ксавьер Долбо	Специалист по окружающей среде
Шон Ньютон	Специалист по прогнозу движения транспорта
Барри Зондаг	Специалист по моделированию
Аманда Раш	Специалист по сбору данных

Лоретта Рудзикайте	Специалист по исследованию рынка
• ***Местные неключевые эксперты***	
Гёнюль Ертюрер	Местный специалист по окружающей среде
Артур Ницевич	Местный специалист по праву
Юлиан Тотев	Конструктор
Весела Георгиева	Специалист по разработке программного обеспечения
Кристиана Чакарова	Координатор по Болгарии
Екатерина Бассова	Координатор по Украине
Иоан Кунчев	Координатор по Румынии
Георгий Гогиашвили	Координатор по Грузии
Озан Куюмкуоглу	Координатор по Турции

3 Выполнение проекта

3.1 Цели проекта

3.1.1 Исследование рынка и план действий

Проведено всестороннее рыночное исследование действительного состояния морского транспорта в регионе Черного моря. Соответствующим портам и судоходным линиям в регионе Черного моря обеспечена поддержка в приведении в жизнь успешной маркетинговой политики. Разработаны маркетинговые стратегии, которые включают в себя не только связи с общественностью, рекламу и другие средства связи с клиентами и обществом, но также спектр мероприятий, начиная систематическим маркетинговым исследованием и заканчивая определением оказываемых услуг, оптимизированным установлением тарифов за услуги, управлением качеством и защитой/безопасностью. Разработана более прозрачная структура транспортных тарифов и транзитных сборов, применяемая в мореходных частях коридора ТРАСЕКА, что в конечном итоге должно привести к предсказуемым ценам на этом маршруте. Необходимо продвигать устранение правовых и нефизических препятствий для транспортных услуг для обеспечения доверия потребителей и увеличения привлекательности маршрута. Возможности портов Черного моря как станций формирования, сбора, хранения, перераспределения, направления и получения грузов будут использоваться максимально действенно. Более того, эти порты будут превращены в центры, предлагающие перевозчикам оптимальные логистические схемы и более эффективное использование паромных путей и комбинированного транспорта.

3.1.2 Исследование осуществимости проекта терминала трейлерных паромов в Самсуне и предварительное исследование осуществимости проекта порта в Филиосе

Проведено исследование осуществимости обеспечения лучшей комбинированной перевозки дорога-море (перевозка трейлерными паромами) между портом Самсуна и другими странами, входящими в ТРАСЕКА и находящимися на берегу Черного моря, а также определения возможностей транспортных путей трейлерных паромов в Черном море. Результаты исследования должны обеспечить всю информацию, необходимую для дальнейшего обсуждения и принятия решения о возможном введении новых услуг по перевозкам трейлерными паромами в Самсуне. Результаты также должны обеспечить информацию о технической, экономической, финансовой и экологической осуществимости терминала трейлерных паромов. Помимо этого, должно быть подготовлено предварительное исследование осуществимости строительства порта в Филиосе с нуля.

Первоначальное техническое задание включало в себя подготовку проекта исследования осуществимости создания терминала железнодорожных паромов в порту Самсуна, но в свете первого года осуществления проекта выяснилось, что модернизация и расширение терминала железнодорожных паромов уже находились в процессе выполнения. Поэтому руководство проекта и Национальный секретарь ТРАСЕКА в Турции приняли решение изменить направленность проекта на трейлерные паромы в портах Самсуна и Филиоса.

3.1.3 Защита и безопасность

Существующие системы управления защитой и безопасностью в соответствующих странах были улучшены и приспособлены для достижения достаточного взаимодействия, а также приведены в соответствие с Международным кодексом по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС) ММО (Международной морской организации). Обеспечены благоприятные условия для создания общей системы управления безопасностью, применяемой для морского транспорта и морских операций в регионе Черного моря в целях уменьшения степени рисков и защиты портовых средств, кораблей, окружающей среды и людей.

3.1.4 Системы портового сообщества

Разработан экспериментальный проект эффективной системы портовой связи и информации, облегчающий и ускоряющий морские перевозки в регионе Черного моря. Результаты проекта распространены. Проект включает в себя отслеживание перемещения и операций с судами в портах, отслеживание и контроль операций по обработке грузов, а также информационных услуг внешних клиентов. Для экспериментального проекта предусматривается порт Варны, если информация, полученная на этапе пересмотра (также см. результат № 1), не предполагает иного.

3.1.5 ГЧП и проекты, подлежащие финансированию

Должна быть разработана Программа государственно-частного партнерства в области портовой инфраструктуры для: (i) определения возможностей Государственно-частного партнерства в портовом и морском транспортном секторах на маршрутах ТРАСЕКА-ТЕН, (ii) оценки добавленной стоимости ГЧП в отношении традиционных, государственных решений, а также (iii) оптимального построения конструкций ГЧП для эффективного достижения этой добавленной стоимости. Программа ГЧП в области портовой инфраструктуры применяется к нуждам инвестирования и проектным планам в регионе Черного моря. Результатом является оценка потенциала ГЧП в отношении этого инвестирования, а также отбор проектов с финансовым обеспечением.

3.2 Мероприятия по проекту

3.2.1 Итоговый отчетный период

В течение периода выполнения проекта были проведены следующие мероприятия.

Круглый стол по рыночному исследованию и портовому маркетингу, а также семинар по плану действий были организованы в первый год существования проекта, все остальные мероприятия проводились во второй год.

2008 г.	**Место**	**Дата**
Круглый стол по рыночному исследованию и портовому маркетингу	Варна	6 марта
Семинар по плану действий	Стамбул	5 июня
Встреча акционеров Филиоса	Анкара	4 ноября
Круглый стол по обучению защите и безопасности в Болгарии	Бургас	4-6 ноября
Круглый стол по ГЧП – системам портового сообщества в Турции	Анкара	11-12 ноября

Круглый стол по ГЧП - системам портового сообщества в Украине	Одесса	25-26 ноября
Круглый стол по обучению защите и безопасности в Турции	Стамбул	25-27 ноября
Круглый стол по подготовке ГЧП - системам портового сообщества в Грузии	Тбилиси	15-19 декабря
Круглый стол по обучению защите и безопасности в Украине	Одесса	16-18 декабря
2009 г.		
Круглый стол по ГЧП - системам портового сообщества в Болгарии	Варна	13-14 января
Круглый стол по ГЧП - системам портового сообщества в Румынии	Констанца	20-21 января
Круглый стол по обучению защите и безопасности в Грузии	Батуми	3-5 февраля
Круглый стол по ГЧП - системам портового сообщества в Грузии	Батуми	10-11 февраля
Круглый стол по обучению защите и безопасности в Румынии	Констанца	17-19 февраля
Круглый стол акционеров Самсуна	Анкара	26 февраля
Поездка для ознакомления с контролем со стороны государства порта – Западная Европа в целом	Нидерланды/ Бельгия	9-13 марта
Заключительный семинар	София	26 марта

Проект был завершен Заключительным семинаром в Софии, Болгария, 26 марта.

3.2.2 Результат по проекту № 1: Рыночное исследование и план действий

На первом этапе проекта (год 1) было проведено рыночное исследование, включая прогноз движения транспорта до 2020 г.

Для обеспечения полного понимания и согласия в отношении отчета по рыночному исследованию в Варне, Болгария, в марте 2008 г. был организован семинар по рыночному исследованию и портовому маркетингу, за которым последовал семинар по плану действий в Стамбуле в июне 2008 г.

Итоговый отчет по рыночному исследованию был предоставлен всем соответствующим заинтересованным лицам.

Данный отчет также включен в настоящий итоговый отчет в качестве Приложения.

3.2.3 Результат по проекту № 2А: Исследование осуществимости организации терминала трейлерных паромов в Самсуне

Ввиду того, что на первом этапе было установлено отсутствие дальнейшей необходимости в исследовании осуществимости организации терминала железнодорожных паромов в порту Самсуна, проект направил свои ресурсы на подготовку исследования осуществимости терминала трейлерных паромов в порту Самсуна и предварительного исследования осуществимости строения с нуля порта Филиоса.

Полный итоговый отчет по исследованию осуществимости организации терминала трейлерных паромов в порту Самсуна был предоставлен соответствующим заинтересованным организациям и ЕС.

Ниже следует краткое изложение отчета.

Краткое изложение исследования осуществимости организации терминала трейлерных паромов в Самсуне

Порт Самсуна имеет хорошее расположение на северо-восточном побережье Турции, соединенном водными путями с коридорами ТЕН № 4, 7 и 8 на западном берегу Черного моря, не слишком далеко от городской зоны Анкары и напротив Мерсина в Средиземном море. Это может позволить Самсуну стать северным пунктом сухопутного моста через Анатолию, оставляя транспортный поток проливам Босфор и Чанаккале.

Ежегодный транспортный поток в Самсуне колеблется от двух до трех миллионов тонн, в основном состоящих из сухого навалочного груза, сборных и накатных грузов (от 25 000 до 35 000 трейлеров в год). На настоящий момент движение контейнеров в Самсуне не развито, только несколько контейнеров перевозится трейлерными паромами на дорожных шасси. Судоходные пути трейлерных паромов соединяют Самсун с российскими портами на северном берегу Черного моря (см. карту расположения № 1). Самсун в общем и целом обладает существенным рыночным потенциалом в перевозках трейлерными паромами, которые могут достигнуть от 60 000 до 80 000 трейлеров в год в средний срок. Тем не менее, остаются опасения в отношении желания России осуществлять управление терминалами трейлерных паромов в своих портах, в то время как средства для обслуживания накатных грузов в рассматриваемых портах, особенно в Самсуне, недостаточны. Контейнер в скором времени может стать серьезным конкурентом трейлерным паромам.

Данное исследование осуществимости предлагает три технических варианта развития соответствующих средств обслуживания накатных грузов в Самсуне, базирующихся ввиду нынешнего мирового экономического кризиса на среднем стартовом уровне 15 000 – 20 000 трейлеров в год, но способных удовлетворить будущие бóльшие потребности в 60 000 – 80 000 трейлеров. Два варианта, подразумевающих продолжение деятельности, связанной с трейлерными паромами, в той портовой зоне, в которой они проводятся в настоящее время, достаточно затратные, и их капитальные расходы достигают 6 – 7 миллионов евро, так как они требуют существенного демонтажа и работ по смене мостовой. В то же время вариант, расположенный на севере, будет примерно вдвое дешевле и обойдется в 3 миллиона евро. Кроме того, так как доходы порта от трейлерных паромов останутся прежними, северный вариант логически предполагает лучшие финансовые результаты в отношении внутреннего коэффициента окупаемости. С точки зрения окружающей среды северный вариант также предпочтителен, хотя ожидаемое влияние на окружающую среду достаточно небольшое во всех случаях.

Исследование генерального плана порта, начатое в настоящее время будущим концессионером порта, должно рассмотреть развитие перевозок трейлерными паромами в тесной взаимосвязи с развитием контейнерных перевозок. Прежде всего, это необходимо потому, что оба вида

перевозок подразумевают схожие товары, а во-вторых, они могут производиться на общей территории портовых площадок. По общему правилу контейнеры более эффективны, чем трейлерные паромы, как в море, так и в портах, однако для контейнеров требуется специальное погрузочно-разгрузочное оборудование и средства хранения на протяжении всей цепочки от происхождения до места назначения. В настоящее время такие средства недоступны в достаточной степени в регионе Черного моря.

Развитие в Самсуне перевозок трейлерными паромами также потребует сооружения складов-рефрижераторов, позволяющих хранение свежих фруктов и овощей, предназначенных для экспорта, а также большого трейлерного парка, расположенного в нескольких километрах от порта.

Наконец, порт Самсун получает выгоду от большого резерва защищенной зоны в южной части своего внутреннего бассейна, которая оставляет ресурсы для значительного роста транспортного движения. Консорциум осознает, что часть этой защищенной территории в настоящее время занята муниципальными «зелеными зонами», предназначенными для проведения досуга. Он, тем не менее, считает, что в случае роста спроса в мореходстве между портовым управлением и муниципалитетом должно быть достигнуто соглашение, например, путем обеспечения компенсаторных зон для проведения досуга за пределами порта, позволяющее использовать эти зеленые зоны для целей развития порта.

3.2.4 Результат по проекту № 2B: Предварительное исследование осуществимости организации порта в Филиосе

Полный итоговый отчет о предварительном исследовании осуществимости организации порта в Филиосе был представлен соответствующим заинтересованным организациям и ЕС.

Ниже следует краткое изложение данного отчета.

Краткое изложение предварительного исследования осуществимости организации порта в Филиосе

В начале 2008 г. в рамках проекта ТАСИС «Развитие морского сообщения между коридорами ТРАСЕКА и ТЕН» консорциум, ответственный за проект, получил задание провести на современном уровне предварительное исследование осуществимости проекта порта Филиоса. Это краткое исследование, проведенное в период между маем и декабрем 2008 г., включает в себя следующие шаги:

- Изучение отчета об исследовании ЯАМС(Японского агентства международного сотрудничества) и дополнительных исследований, выполненных начиная с 1991 г., в особенности в отношении волновых приборов на месте.
- Установка критериев планирования.
- Модернизация японского рыночного исследования, включая грубые показатели транспортного движения.
- Развитие ряда предварительных портовых проектов.
- Сравнение различных портовых проектов на основе нескольких критериев.

За данным предварительным исследованием осуществимости последуют подробные исследования, включающие в себя полное исследование осуществимости, оценку влияния на окружающую среду и работу с тендерной документацией, для которых ЕС организовал тендер в конце августа 2008 г. Эти детализированные мероприятия должны стартовать в начале 2009 г. и завершиться в середине 2010 г.

Новый порт будет расположен вблизи города Филиос, также называемого Хисарёню, в дельте реки Филиос на относительно плоской и ровной территории площадью примерно в 700 га. Город Филиос расположен в северо-западной части Турции на Черном море. Река Филиос извилиста.

Это не только проект строительства порта, но также и широкий «Проект долины Филиос», состоящий из восстановления реки, приобретения земли, промышленного развития, развития порта, транспортных систем и городских поселений. В настоящий момент на территории используется 48% земли для сельского хозяйства, 38% занимают леса и 14% – деревенские поселения.

Проект подпадает под турецкую «классовую категорию», что означает необходимость уменьшения и/или компенсирования высоких рисков.

Возможно следующее прямое влияние глобального проекта:

- Повышение занятости населения.
- Улучшение местной экономики.
- Увеличение населения.
- Рост цен на землю.
- Уменьшение риска наводнений.
- Увеличение транспортного потока (в воздухе, на дорогах, на железной дороге и в море).
- Потеря сельскохозяйственной земли.
- Выбросы, особенно в случае нефтеперерабатывающих предприятий, другой нефтехимической промышленности, сталелитейного производства.
- Шум.
- Сброс отработанной воды.
- Выбросы твердых отходов.
- Утрата чувствительной природной среды обитания.

Влияние будет оказано на морскую среду, экосистемы реки Филиос, сообщества, живущие в речном бассейне, рыбаки, фермеры, туристы и археологические ресурсы. Необходимо будет проинформировать общественность и привлечь ее и неправительственные организации к развитию проекта. Проект уже одобрен в рамках регионального плана развития Зонгулдак-Бартин-Карабюк (см. выдержку ниже).

Необходимо выработать стратегию устойчивости и произвести детальное зонирование каждого бассейна (должны быть созданы подразделения по управлению бассейнами). Также необходимо осуществить:

- Основной анализ пробелов.

- Определение зон влияния.
- Зонирование объектов консервации.
- Планы по смягчению воздействия на окружающую среду.
- Программы по повышению общественной осведомленности / инвестициям общественности.
- Планы действий в чрезвычайных ситуациях.
- Планы переселения.
- Пакеты проектов для поселений, инфраструктуры и объектов социальной сферы.

В 1991 г. японское ЯАМС провело исследование осуществимости строительства порта Филиоса. Прогноз потока грузоперевозок ЯАМС показал, что предполагаемая пропускающая способность достигнет 7 Мт в год к 2000 г. и примерно 18 Мт к 2010 г. Оценка нужд транспортной инфраструктуры (TINA) выявила, что поток морского транспорта через регион Зонгулдак (не только Филиос) увеличится с 8,5 миллионов тонн в 2004 г. до 24,5 миллионов тонн в 2020 г.

Для проведения данного предварительного исследования осуществимости консультант работал над модернизацией прогноза транспортного движения в порту, основываясь на интервью с акционерами, результатах прогноза транспортного движения в регионе Черного моря в Проекте морского сообщения 2008 г., а также дополнительной информации о пропускной способности турецких портов, собранной в конце 2008 г.

Результаты прогнозов зависят частично от того, что произойдет с портом Зонгулдак. Некоторые источники утверждают, что этот порт будет закрыт, в то время как другие говорят, что порт продолжит работать. В связи с этим консультант рассмотрел два сценария. В первом сценарии Зонгулдак будет закрыт, и соответствующий груз будет обрабатываться в Филиосе. Во втором сценарии Зонгулдак останется функционирующим, но в основном сконцентрируется на угле, принимая во внимание ограниченные возможности роста ввиду расположения порта в центре города. По оценке консультанта эффект Филиоса составит примерно 3,5 Мт сухого навалочного груза.

Основными выводами являются следующие:

1. На этапе предварительной оценки осуществимости не представлялось возможным рассмотреть прогнозы доходов или предположительный коэффициент окупаемости.
2. Тем не менее, представлялось возможным обновить рыночное исследование и оценить правильность других исследований.
3. Для этой цели решительно поддерживается предложение ЯАМС о постройке сооружения, способного обрабатывать контейнеры и смесь сухого навалочного и полунавалочного груза.
4. Наши оценки показывают, что порт Филиоса будет владеть значительной частью рынка транспорта, перевозящего сухой навалочный и контейнерный грузы. В соответствии с двумя сценариями порт Филиоса может привлечь от 9 до 19 миллионов тонн груза в 2020 г.

5. Если план по развитию порта будет включать в себя (как указано ЯАМС) дополнительные промышленные комплексы, то возможно также, в рамках данного плана, организовать движение во внутренней части Филиоса.
6. В сравнении с оценкой нужд транспортной инфраструктуры на 2020 г., подразумевается, что Филиос привлечет более 40% портового движения по тоннажу в регион Зонгулдак.
7. На данном этапе предварительный анализ показывает, что вариант сухопутного моста Филиос-Мерсин обходится примерно вдвое дороже прямого морского пути через Босфор, а надежность и время транзита не представляются в достаточной степени положительными. Следовательно, это не является частью ожидаемого объема. Тем не менее, данный вопрос должен далее изучаться с учетом подробных исследований, которые должны будут состояться в 2009 г.

Основными рекомендациями являются:

1. Необходима бóльшая доля уверенности в отношении смеси грузов в регионе. Некоторые источники, вероятно, противоречат друг другу, и необходима более подробная информация в отношении определения сведений и истинного соотношения транспортного движения, в особенности в Зонгулдаке и Эрегли. Эта информация также должна включать в себя подтверждение как международных, так и внутренних грузов.
2. Анализ морского сектора в Турции затруднен отсутствием какого-либо официального статистического источника, содержащего полные сведения обо всех потоках морского транспорта (международных и внутренних) в отношении всех турецких портов (в государственном и частном секторе). Без этого существует большая неуверенность в недавнем развитии транспортного движения. Данное обстоятельство является предпосылкой для дальнейшего анализа.
3. Совокупность сооружений в проектировании порта необходимо пересмотреть в свете текущих объемов транспортного движения, а также дополнительного рыночного исследования.
4. Для данной цели также необходимо улучшить и обновить анализ транспортных расходов в регионе, а также пересмотреть его с учетом расширений сети, установленных оценкой нужд транспортной инфраструктуры. Это необходимо для более подробного определения зоны порта, которая потенциально подвергнется работам по углублению дна.
5. Понимание транспортных расходов также должно включать в себя более подробное понимание потенциальных потоков доходов от порта. Основываясь на этом и ссылаясь на обновленную оценку строительных затрат станет возможным рассмотрение финансовой осуществимости проекта.
6. Более того, для более детального изучения перспектив сухопутного моста между Мерсином и Филиосом необходимо рассмотреть модели распределения судов в контейнерном секторе и соотнести их с обновленными затратами на перевозку, в значительной степени принимая во внимание время ожидания в турецких проливах.
7. Необходимо оценить влияние будущего железнодорожно-паромного сообщения между Самсуном и Россией (которое должно открыться в 2009 г. по завершении строительства терминала Самсуна).

В 2008 г. было разработано пять вариантов порта на основании предшествующих критериев планирования, вопросов окружающей среды и проектных требований. Варианты №№ 1-4 были разработаны консультантом, тогда как основа варианта № 5 взята из проекта, ранее подготовленного Главным управлением по строительству железнодорожных путей, морских портов и аэродромов и переданного консультанту в октябре 2008 г. – последний также фигурирует в Плане регионального развития Зонгулдак-Бартин Карабюк. Таблица ниже показывает, что Варианты №№ 1-4 соответствуют установленным заранее требованиям к причалу и портовым складам, чего нельзя сказать о варианте № 5, за исключением случаев, касающихся контейнеров (даже если его фарватер немного узок). Вариант № 5 может подойти в случае, если транспортное движение не будет развиваться так быстро, как предполагается в сценарии с прогнозом интенсивного движения (например, в отношении общего и полунавалочного груза вариант № 5 соответствует требованиям консервативного прогноза транспортного движения).

	Общий и полунавалочный груз		Навалочный груз		Контейнер		Трейлерный паром	
	Причал (лм)	Склад (м2)	Причал (лм)	Склад (м2)	Причал (лм)	Склад (м2)	Причал (отдел)	Склад (м2)
Требования:	**1 911**	**357 000**	**1 440**	**221 000**	**1 211**	**387 000**	**4**	**195 000**
Вариант № 1 предлагает:	1 911	382 000	1 440	215 000	1 211	424 000	4	194 000
Вариант 2 предлагает:	1 911	382 000	1 440	204 000	1 211	424 000	4	194 000
Вариант 3 предлагает:	1 911	395 000	1 440	231 000	1 211	424 000	4	184 000
Вариант 4 предлагает:	1 911	410 000	1 440	243 000	1 211	424 000	4	197 000
Вариант 5 предлагает:	997	165 000	540	45 000	1 208	567 000	3	78 000

На фарватерах и в бассейнах проектов, открытых на восток (№№ 1, 3), не должно возникнуть никакого риска, однако порты, открытые на запад (№№ 2, 4, 5), потребуют всестороннее исследование в отношении риска в 2009 г. и 2010 г. Консультант, ответственный за подробное проектирование, должен будет рассмотреть возможность сооружения плотин на верхних участках реки Филиос, так как это повлияет на выброс воды и осадочные отложения.

Несмотря на то, что рыночное исследование явно не указывает на необходимость жидких грузов, все предложенные портовые проекты имеют два причала для жидких грузов, расположенных таким образом, что они могут быть построены независимо от других портовых сооружений и, вследствие этого, их строительство можно легко отменить при отсутствии необходимости в жидких грузах.

Будущий порт будет интегрирован в Региональную бизнес-зону, которая потребует соответствующего дорожного и железнодорожного сообщения с национальными транспортными сетями. Что касается железнодорожных путей, улучшенное сообщение с Анкарой уже запланировано (приложенные чертежи показывают ориентировочное соединение с существующей линией железной дороги). Что касается дорог, минимальным требованием будет организация автострады, соединяющейся с существующей четырехполосной дорогой вблизи аэропорта Зонгулдака.

Консультант провел предварительную оценку затрат в евро на капитальное строительство каждого из пяти вариантов по проекту, основываясь на недавнем строительстве международных крупных портов. Была оценена только инфраструктура порта (дноуглубительные и мелиоративные работы, земляные работы, причалы[1], брейквотеры, обшивка и мостовые тротуары). Стоимость строений, навесов, складов и оборудования по обработке грузов не включены в нижеприведенные суммы, так как эти объекты обычно берут на себя операторы. Работы по устройству речных каналов, как и соединения с железнодорожными и дорожными путями, также совершенно необходимы (будут необходимы мосты через реку).

Ориентировочная оценка стоимости строительства инфраструктуры порта

Вариант 1	Вариант 2	Вариант 3	Вариант 4	Вариант 5
564 млн. евро	580 млн. евро	498 млн. евро	523 млн. евро	443 млн. евро

Варианты с 1 по 4 имеют достаточно сходную стоимость. Хотя вариант 5 располагает намного меньшими возможностями (не считая контейнерных перевозок), его стоимость почти так же высока, как и для других четырех вариантов.

Данное предварительное исследование осуществимости, основанное на ряде критериев, таких как выполнение требований, затраты на строительство, потенциальное влияние на окружающую среду, простота строительства по этапам, возможность возникновения рискованной ситуации в фарватере и бассейне (на настоящий момент предполагается, что все варианты располагают соответствующей защитой от волн).

[1] Если будет подтверждено, что состояние нижнего слоя грунта очень плохое, это вызовет более высокую стоимость причальных конструкций.

	Вариант 1	Вариант 2	Вариант 3	Вариант 4	Вариант 5	Комментарии
Выполнение требований	Подходит для лучшего сценария 2020 г.	Подходит для лучшего сценария 2020 г.	Подходит для лучшего сценария 2020 г.	Подходит для лучшего сценария 2020 г.	Подходит для лучшего сценария 2020 г.	Вариант 5: более низкие возможности/ уровень стоимости
Затраты на строительство	564 млн. Евро	580 млн. евро	498 млн.евро	523 млн. евро	443 млн. евро	
Потенциальное влияние на окружающую среду	среднее	среднее	высокое	высокое	низкое	
Простота строительства по этапам	неудобно	неудобно	легко	легко	неудобно	Строительство по этапам важно для такого большого порта
Возможность возникновения рискованной ситуации в фарватере и бассейне	очень ограничена	возможно существенна	очень ограничена	возможно существенна	возможно существенна	заиливание может повлечь за собой высокую стоимость технического обслуживания, если не будет проведено двойное углубление дна

Вышеуказанная таблица не позволяет сделать непосредственный выбор. Безусловно, вариант 5 не выглядит очень привлекательно, но тот факт, что эта схема порта была представлена в нескольких турецких официальных документах, может привести к исследованию этого варианта в будущем. С точки зрения техники и затрат предпочтительным является вариант 3, поэтому его принципам следует уделить большое внимание в будущих подробных исследованиях.

3.2.5 Результат по проекту № 3: Защита и безопасность

В первый год осуществления проекта была оценена нынешняя ситуация в странах по проекту в отношении защиты и безопасности морского сектора.

В последний год проекта были подготовлены и проведены обучающие круглые столы.

Также было установлено, что приведение в жизнь общей интегрированной системы управления защитой и безопасностью будет служить цели повышения морской защиты и безопасности в регионе Черного моря. По этой причине консорциум разработал схему системы управления защитой и безопасностью в регионе Черного моря.

Интегрированное общее управление защитой и безопасностью в Черном море называется Единая интегрированная система управления общественной и технической безопасностью на море для региона Черного моря (SASEMAS).

Единая интегрированная система управления общественной и технической безопасностью на море для региона Черного моря была представлена и разъяснена на круглых столах по защите и безопасности в пяти странах, проведенных в рамках проекта в период с ноября 2008 г. по февраль 2009 г.

Краткое изложение и план Единой интегрированной системы управления общественной и технической безопасностью на море для региона Черного моря были представлены Национальным секретарям ТРАСЕКА в начале марта 2009 г. с просьбой прокомментировать предложение по Единой интегрированной системе на Завершающем семинаре по проекту (София, Болгария, 26 марта).

На региональном завершающем семинаре представители пяти стран представили свое мнение по поводу SASEMAS Черного моря.

2008 г.	**Место**	**Дата**
Обучающий круглый стол по защите и безопасности в Болгарии	Бургас	4-6 ноября
Обучающий круглый стол по защите и безопасности в Турции	Стамбул	25-27 ноября
Обучающий круглый стол по защите и безопасности в Украине	Одесса	16-18 декабря
2009 г.		
Обучающий круглый стол по защите и безопасности в Грузии	Батуми	3-5 февраля
Обучающий круглый стол по защите и безопасности в Румынии	Констанца	17-19 февраля
Заключительный семинар	София	26 марта

Итоговый отчет по защите и безопасности включен в Приложение.

3.2.6 Результат по проекту № 4: Системы портового сообщества

В первый год осуществления проекта стало ясно, что в портах Черного моря нет действующих систем портового сообщества. Более того, складывается впечатление, что не все соответствующие органы власти осведомлены о функционировании систем портового сообщества.

В связи с этим на втором этапе осуществления проекта во всех пяти странах были организованы круглые столы, на которых были подробно разъяснены сущность систем портового сообщества и шаги, необходимые для создания полностью действующей системы портового сообщества из ничего. Портовые сообщения порта в Варны были использованы для создания экспериментальной системы портового сообщества, используемой на круглых столах.

Более того, во время ознакомительной поездки в Нидерланды и Бельгию участникам были показаны различные операционные системы портовых сообществ.

Основные выводы

Ни в одном из одиннадцати портов нет системы портового сообщества. Во всех этих портах существует недостаток компьютеризированной (интерактивной) обработки данных, что не позволяет пользователям эффективно обмениваться данными:

- внутри собственного портового сообщества,
- между властями и
- между самими портами.

Также необходимо обратить внимание на тот факт, что:

- «осведомленность о добропорядочных и справедливых ИКТ»,
- уверенность в однозначных процедурах/определениях… и
- осознание «электронной коммерции» как инструмента конкуренции (электронная навигация, электронное мореплавание, электронная таможня, электронный фрахт и т.д.)

(в большинстве своем) **отсутствуют.**

Нынешняя компьютеризированная информация часто/в большинстве своем не распределяется между всеми акционерами, а также существует недостаток компьютеризированной информации.

Уже компьютеризированные сведения о таможенных декларациях часто не используются для других целей (даже для подготовки других таможенных деклараций).

- На круглых столах, где присутствовали таможенные службы, создавалось общее впечатление, что они желают открыть свои (информационные) системы для многоцелевого использования, но только на своих условиях (см. Частные субъекты портовой деятельности).

Система портового сообщества имеет большой потенциал в деле автоматизации процесса планирования.

(Предварительное) объявление о прибытии кораблей и грузов/контейнеров может оказать большую помощь различным предприятиям, оказывающим услуги (и содействовать в составлении рабочих планов по причалам, погрузочно-разгрузочным бригадам, оборудованию и складам).

С самого начала было ясно, что модель управления портом будет фундаментальной. В особенности с точки зрения «ведущей стороны/партнера» (= кто будет управлять системой портового сообщества?) необходима *недвусмысленная, объективная и нейтральная структура*.

Модели портового управления

Ключевые характеристики моделей портового управления

- смешанное государственно-частное владение активами порта и контроль функций порта
- степень интеграции активов и функций порта
  - активы и функции порта, управляемые одним органом, интегрированы
  - активы и функции порта управляются разными органами и не интегрированы
- степень централизации/децентрализации (в случае государственных портов)
  - порты управляются центральными органами (например, одним или несколькими департаментами Министерства транспорта)
  - автономные порты: местное портовое управление с собственным руководством и отдельными счетами

Существует много моделей портового управления:

- В зависимости от конкретного организационного контекста в стране функции порта могут быть распределены многими различными способами среди различных государственных и частных субъектов.
- Портовое управление
  - Не существует общепризнанного определения портового управления!
- Организации, считающиеся «портовым управлением», обычно:
  - Осуществляют, по меньшей мере, функции землевладельца и местные управленческие функции
  - обладают некоторой степенью независимости (центральные власти регулируют, контролируют, но не управляют ими)
- Целью этого проекта не является дача рекомендаций по лучшей модели портового управления
- Тем не менее, необходимо обратить внимание на модели портового управления, так как они оказывают существенное влияние на осуществимость и желательность как систем портового сообщества, так и ГЧП.

- Влияние объединения
  - Высокая степень объединения (пример: государственный сервисный порт)
    - легче организовать систему портового сообщества, так как преимущества по большей степени внутренние
    - однако преимущества системы портового сообщества менее значительны, так как существует мало субъектов портовой деятельности

  - Низкая степень объединения
    - сложнее организовать систему портового сообщества, потому что
      - выгоды рассредоточены
      - затраты и выгоды могут быть несбалансированными: некоторые субъекты выигрывают, другие проигрывают
    - тем не менее, потенциальные преимущества системы портового сообщества больше

- Влияние централизации
  - Централизованное управление портом
    - недостаток знаний об эксплуатации и рынке
    - долгий и зависящий от политики процесс принятия решений
    - богатые субъекты
  - Автономный порт
    - хорошее знание эксплуатационных и рыночных процессов
    - недолгий процесс принятия решений
    - меньшие финансовые ресурсы

Общие выводы	**То, что предстоит сделать**
Существует ли необходимость объединенных систем портового сообщества?	В зависимости от размера порта, обрабатываемых грузов и т.д. в любом случае все порты должны развиваться в направлении автоматизированных и структурированных процессов, а также стремиться к производству, не требующему большого количества бумажных документов. Необходимо избегать повторного ввода информации.
Так как практически во всех портах	Пересмотреть определение организации

управляющий портом является «эксплуатирующим лицом», большинство встреч проходили сложно (операторы не были в достаточной степени осведомлены о последующей деятельности судна и наоборот)	и/или моделей/систем портового управления, включая механизмы их действия
Существует большие различия между взглядами на систему портового сообщества и ее результаты (как организационный, так и функциональный/технический подход):	Не пытаться справиться со всеми проблемами одновременно. Продолжать работу над «пилотным проектом»
Взгляд ЕС: больше ориентирования на Морскую администрацию (Система (управления информацией) движения судов -> сеть станций космических наблюдений (SSN) -> безопасность)	Система портового сообщества должна работать в отношении всех участников портового сообщества
Восприятие конфликта государственных и частных интересов	Результат слишком долгих планово-экономических представлений.
Порты ТРАСЕКА: Слишком ориентированы на оператора	Информационные нужды оператора отличаются от его «управленческих» нужд. То же касается источников информации. Необходимо лучшее ознакомление с системой портового сообщества, например, посредством пилотного проекта
Неясно, кто *может* быть координирующей/управляющей стороной (все стараются выглядеть «отправной точкой»)	Определить 1. жизнеспособное портовое сообщество и его участников 2. все случаи (бизнес, порядок проведения) и потоки информации. Это практически автоматически покажет, что лидирующей стороной/партнером может быть только объективный/нейтральный орган.
Правильное использование определений, интерпретаций, восприятий	Возможна организация большего количества курсов, семинаров (в том числе за рубежом, например, Азиатско-тихоокеанское экономическое сотрудничество (APEC), учебный центр службы безопасности (STC), Агентство ядерной энергии (NEA))
Роли и функции всех вовлеченных (государственных) секторов/сторон не ясны. Порты слишком сильно зависят от организаций (или вовлечено слишком много сторон)	При начале работы с системой портового сообщества необходимо назначить координирующую/возглавляющую сторону/партнера. Необходимо удостовериться, что возглавляющий партнер обладает компетенцией руководства таким проектом в соответствии с иерархией.
Необходимо решить некоторые	КТО осуществляет КАКИЕ действия с КАКОЙ

фундаментальные вопросы до начала этапа формирования концепции:	информацией? Какова ДОБАВОЧНАЯ СТОИМОСТЬ для Вашей собственной работы/функции/организации? Какие услуги Вы считаете необходимым оказать?
Выгоды/прибыли все еще не ясны для портов ТРАСЕКА/участников	Это результат слишком большой «защиты работы» и «переоценки». Они должны лучше осознавать: ***«****Улучшить коммуникацию и облегчить рабочую нагрузку пользователя порта и/или лица, обеспечивающего услуги/информацию»*
Некоторые порты были приватизированы. Дальнейшее сотрудничество в направлении систем портового сообщества может быть очень сложным.	Решение может быть найдено, только если функции портового управления (включая управление транспортным движением) четко и ясно определены.
Существующие *преграды* между государственным сектором (со слишком большой вовлеченностью на уровне эксплуатации) и частным сектором (даже если порты находятся в 100-процентном владении государства) сложно преодолеть	Только время и необходимая реорганизация могут решить эту «проблему» (если она существует)
Не существует представления о затратах/времени, необходимых для создания системы портового сообщества	Отдельное исследование с помощью пилотного проекта
До настоящего момента обмен информацией (что?) был/является слишком ориентированным на конкретные пункты назначения и зависит от субъекта.	Отдельное исследование с помощью пилотного проекта, включая потоки информации и предложения по реорганизации

Полный отчет по системе портового сообщества включен в Приложение.

3.2.7 Результат по проекту № 5: ГЧП и проекты, подлежащие финансированию

Результат по проекту № 5 был разделен на два этапа.

Первый этап соответствует этапу 1В общего проекта и был проведен в период с октября 2007 г. по апрель 2008 г. Он включал в себя следующие мероприятия:

- кабинетное исследование ГЧП в области портовой инфраструктуры (договорные формы, затраты и выгоды по сравнению с классическим государственным снабжением, лучшие цены)

- ознакомительные поездки в соответствующие центральные органы[2] в пяти странах по проекту для выявления нынешнего положения дел и планов на будущее в отношении ГЧП в области портовой инфраструктуры;
- оценка нормативно-правовой и организационной базы в пяти странах в отношении ГЧП в области портовой инфраструктуры.

Мероприятия первого этапа привели к созданию следующих продуктов:

a. Программа ГЧП в области портовой инфраструктуры (Port PPP (4P) framework) для (i) определения возможностей Государственно-частного партнерства (ГЧП) в портовом и морском транспортном секторе на маршрутах ТРАСЕКА, (ii) оценки добавленной стоимости ГЧП (в отношении традиционных, государственных решений), а также (iii) оптимального структурирования моделей ГЧП для эффективного достижения этой добавленной стоимости;
b. пострановая оценка нынешнего состояния дел в отношении ГЧП в сфере портовой инфраструктуры.

Второй этап проекта был проведен в период с апреля 2008 г. по апрель 2009 г. Его первоначальной целью был применение Программы ГЧП в сфере портовой инфраструктуры к инвестиционным нуждам и планам портовой инфраструктуры в регионе ТРАСЕКА для отбора проектов, подлежащих финансированию. Тем не менее, исходя из результатов первого этапа, мы сделали вывод, что второй этап не может быть осуществлен в соответствии с первоначальным замыслом. Результаты рыночного исследования (результат № 1) и информация, собранная на первом этапе проекта, не позволяют обозначить специфические инвестиционные проекты, потенциал и рентабельность которых можно было бы оценить. Идеи по проекту, с которыми мы работали, были либо слишком ранними в цикле развития проекта (требовали дополнительного исследования осуществимости до детального рассмотрения вопросов финансирования и ГЧП) или слишком поздними (финансирование уже было организовано).

На первом этапе проекта мы выявили несколько пунктов, требующих улучшения в отношении способа размещения на рынке проектов портового инвестирования, например (не все пункты относятся ко всем странам или ко всем органам в определенной стране):

- недостаточное знание принципов и различных форм ГЧП;
- отсутствие выраженного анализа и балансирования (потенциально находящихся в конфликте) государственных и частных интересов в выборе подхода к обеспечению (классический или ГЧП) в финансировании и строительстве инфраструктуры порта;
- недостаточная подготовка экономического обоснования инвестиционных проектов до размещения их на рынке, что приводит к слабому рыночному интересу в одних проектах и затянувшимся переговорам в других.

В соответствии с этим мы использовали второй этап проекта для проведения серии из пяти интерактивных круглых столов (по одному в каждой стране), внимание на которых было уделено сферам, требующим улучшения. Это означает:

- улучшение знания принципов и различных форм ГЧП;
- демонстрация способа выбора модели ГЧП на основе всеобъемлющего рассмотрения преимуществ и недостатков различных моделей ГЧП;
- повышение знаний о вопросах применения ГЧП (подготовка тендера, обеспечение достаточного интереса на рынке и конкуренция).

[2] Центральные власти, отвечающие за планирование портового инвестирования, портовую политику и ГЧП. Какие это конкретно органы, зависит от организационного контекста и административной структуры в соответствующей стране. Список посещенных органов власти и контактных лиц был включен в промежуточные отчеты. По общему правилу визиты наносились в департаменты министерства транспорта, ответственные за порты, инвестирование в инфраструктуру в общем и государственное снабжение/концессии.

Целью круглых столов не являлось принятие универсальной наилучшей модели финансирования и строительства портовой инфраструктуры. Такой универсально оптимальной модели не существует. Вместо этого задачей было показать участникам, какие хорошие возможности существуют, а также каким образом они могут сделать рациональный выбор между этими возможностями с учетом особых потребностей и желаний их порта и страны. В круглых столах участвовали представители соответствующих центральных органов, а также государственного и частного сектора в портах. Круглые столы были проведены в Анкаре, Одессе, Констанце, Варне и Батуми.

Основные выводы

Основные потребности портового инвестирования
Проведенное в подпроекте № 1 данного проекта исследование рынка показало, что в участвующих в проекте портах (Бургас, Варна, Констанца, Ильичевск, Одесса, Поти, Батуми, Хопа, Самсун, Стамбул, Деринже) в следующее десятилетие (до 2020 г.) будет наблюдаться существенное увеличение спроса на обработку груза. Для работы с ожидаемым увеличением транспортного движения в этих портах потребуется крупное инвестирование в ремонт, модернизацию и/или расширение их мощностей. Это будет существенным обременением для бюджета правительств, финансирующих морские порты.

Расчет на финансирование вложений в инфраструктуру морского порта только за счет бюджета государственного сектора создает риск того, что необходимое расширение мощностей порта не будет осуществлено в сроки, необходимые для удовлетворения спроса, что нанесет ущерб конкурентоспособности и экономическому развитию государств членов ТРАСЕКА, использующих вышеуказанный порт для заграничного экспорта и импорта.

Возможности ГЧП в области портовой инфраструктуры
Существует ряд моделей ГЧП, потенциально оптимальных для обслуживания портовой инфраструктуры. В зависимости от степени участия частного сектора они включают контракты на управление, уступка права эксплуатации/аренда земли, контракты по ПСФТЭ (Проектирование/Строительство/Финансирование/Техническое обслуживание/Эксплуатация), концессии СЭП (Строительство/Эксплуатация/Передача) и уступки прав управления. Все эти модели являются потенциально оптимальными. Какая из них будет оптимальной для конкретного проекта, зависит от характеристик проекта и целей государственного сектора.

Преимущества ГЧП
Преимущества ГЧП разделяются на две категории:

- Первая категория группируется под названием «Ценность за деньги». Мировой опыт показал, что ГЧП может обеспечить государственные службы лучшим соотношением цены и качества, чем это делает традиционная модель государственного обеспечения.
- Вторая категория преимуществ ГЧП основана на использовании частных финансов. Правительство часто не располагает достаточными средствами для инвестирования, которое необходимо для обеспечения государственной инфраструктуры и услуг, особенно в сферах с быстро растущими потребностями. Использование ГЧП предоставляет доступ к частному капиталу и позволяет ускорить требуемое инвестирование, чтобы потребности были удовлетворены своевременно.

Доступ к частному капиталу для целей финансирования – в особенности внебалансового финансирования – государственных проектов на практике является для государственного сектора основным стимулом для вовлечения в ГЧП. Такое явление также наблюдается в портовом инвестировании в регионе Черного моря.

ГЧП в области портовой инфраструктуры пяти стран, участвующих в проекте

Как показала юридическая оценка, для всех пяти стран, участвующих в проекте, существуют подходящие модели ГЧП для целей инвестирования портовой инфраструктуры.

В действительности за последние десять лет регион доказал свою способность привлекать большой объем частного капитала и финансов из международных финансовых учреждений для инвестирования портовой инфраструктуры.

Тем не менее, существуют сферы, требующие доработки. На данный момент этот факт не является препятствием для инвестирования, однако устранение этих недостатков позволит удовлетворить будущую потребность в капитале легче и на более выгодных условиях, а также управлять портовым инвестированием более эффективно.

Основные сферы, требующие улучшения

- Мы столкнулись с недостатком знания принципов и различных форм ГЧП, даже в службах, ответственных за проведение тендеров по контрактам о ГЧП. Этот недостаток выражается, например, в ограниченности внимания только к одной модели ГЧП (например, концессия СЭП или смешанные государственно-частные компании) без проверки того, могут ли другие модели быть более эффективными в данном проекте. Круглые столы на втором этапе проекта нацелены на решение этой проблемы.

- Порты играют существенную роль для общественных интересов. Они вносят вклад в благосостояние и международную конкурентоспособность страны. Доступность близлежащего и эффективного морского порта увеличивает конкурентоспособность экспортирующих фирм и понижает цену, уплачиваемую за импортируемые товары, благоприятствуя как местным фирмам, использующим импортированные ресурсы, так и местным семейным единицам. Эта ценность морских портов для общественного интереса не всегда принимается во внимание при выборе ГЧП. Существует риск возникновения конфликта между общими экономическими интересами (недорогие порты, служащие экономическому развитию) и финансовыми интересами (максимизация прибыли для государства или местных казначейств посредством установления высоких тарифов за уступку права).

- Последняя, но немаловажная сфера, требующая улучшений, относится к навыкам и поощрениям. В конечном итоге уверенность потенциальных частных партнеров в компетентности и надежности нанимающего государственного органа является одним из наиболее важных условий, позволяющих осуществить ГЧП. Главной проблемой является слишком сильная фрагментация тактики организации портов, приводящая к несоответствию компетенции, навыков и финансовой ответственности. Государственная служба, обеспечивающая портовый инвестиционный проект должна обладать четкими полномочиями неосуществление этого (таким образом, чтобы частный партнер был уверен с юридической точки зрения в том, что нанимающий государственный орган обладает полномочиями на заключение и выполнение контракта). Государственная служба также должна обладать навыками проведения процедуры тендера (т.е. должна знать портовый бизнес для того, чтобы на рынок были размещены осуществимые и хорошо подготовленные проекты), и должна нести финансовую ответственность (таким образом, чтобы служба обладала ресурсами и финансовыми поощрениями, необходимыми для управления проектами ГЧП как можно более эффективно). Если нанимающий орган не отвечает этим трем требованиям (навыки, полномочия и финансовая автономия), он не может быть в полной мере компетентным и надежным государственным партнером в ГЧП.

Полный отчет по ГЧП включен в Приложение.

3.3 Участие персонала и внеплановые расходы

Ниже следует обзор ресурсов, использованные в период в 1 ноября 2008 г. по 15 апреля 2009 г.

	Общий бюджет	Использовано	Использованные проценты
Руководитель группы	420 человеко-дней	420 человеко-дней	100 %
Ключевые эксперты	600 человеко-дней	600 человеко-дней	100 %
Международные неключевые эксперты	415 человеко-дней	415 человеко-дней	100 %
Местные неключевые эксперты	498 человеко-дней	498 человеко-дней	100 %
Общее участие персонала	1 933 человеко-дней	1 933 человеко-дней	100 %
Полные выплаты персоналу	1 680 100 евро	1 664 400 евро	100 %
Внеплановые расходы	554 500 евро		
Проверка расходования	15 000 евро		
Общий бюджет по проекту	2 249 600 евро	498 000 евро	63 %

Внеплановые расходы включают:

- Поездки в регион и внутри региона (кроме расходов на путешествия между Софией и страной проживания)
- Суточные надбавки (кроме Софии, после 1 сентября 2007 г.)
- Арендные и эксплуатационные расходы Регионального офиса по проекту в Софии
- Круглые столы и семинары
- Ознакомительная поездка в Нидерланды и Бельгию

3.4 Извлеченные уроки

3.4.1 Сотрудничество с Организацией ТРАСЕКА

Для оптимального выполнения проекта необходимо регулировать проект совместно с Национальными секретарями ТРАСЕКА. Все другие контакты в стране, участвующей в проекте, осуществляются через организацию ТРАСЕКА.

Во время реализации проекта, проектная группа регулярно связывалась с местными Национальными секретарями ТРАСЕКА.

Национальные секретари ТРАСЕКА оказывали двойную помощь:

1. оценивали релевантность результатов проекта

2. определяли местные целевые группы для результатов проекта

Деятельность по проекту обсуждалась с Национальными секретарями ТРАСЕКА, которые оказывали помощь в подготовке списка потенциальных участников семинаров и учебного тура. Кроме того, они пригласили подходящих людей/организации на данные семинары и учебные туры.

Таким образом, для достижения наилучших результатов и повышения эффективности проектов ТРАСЕКА важно, чтобы Национальные секретари ТРАСЕКА были обеспечены профессиональным персоналом (предпочтительно говорящим по-английски) с хорошим знанием транспортного сектора и местной сети организаций. Было отмечено, что в некоторых странах в ходе проекта в штате Национальных секретарей ТРАСЕКА произошли изменения. Потребовалось немало усилий для того, чтобы найти и связаться с новыми Национальными секретарями и/или их коллегами в местном отделении ТРАСЕКА.

Так как в некоторых странах Национальный секретарь ТРАСЕКА также является высокопоставленным лицом в Министерстве Транспорта (с соответствующими обязанностями), постоянство и профессионализм штата ТРАСЕКА Н.С, в вопросах транспорта являются крайне важными. В ходе реализации проекта мы столкнулись с ключевыми изменениями в штате ТРАСЕКА Н.С. в Болгарии, Грузии и Украине, что привело к краткосрочному сбою в вопросах, касающихся координации проекта.

Во время реализации проекта сотрудничество с межправительственной комиссией (МПК) ТРАСЕКА было минимальным. ТРАСЕКА МПК регулярно представлялись отчеты и информация о развитии событий. Однако, информация и отчеты, предоставленные проектной группой, не использовались для обновления сайта ТРАСЕКА. К тому же, предполагалось, что мы будем использовать транспортную базу данных ТРАСЕКА МПК для определения будущего грузопотока в регион ТРАСЕКА, но эта база данных не была доступной (осень/зима 2007)

3.4.2 Подготовка технического задания

В период осуществления этапа формирования концепции проекта было замечено, что некоторые результаты по проекту (защита и безопасность, а также терминал железнодорожных паромов в Самсуне) уже прошли дальше в своем развитии, чем это было указано в техническом задании. Положения Кодекса ОСПС были исполнены во всех странах, участвующих в проекте, и соответствующие органы признали все порты соответствующими Кодексу ОСПС. Исследование осуществимости проекта по организации терминала железнодорожных паромов было проведено, а строительные работы уже начаты.

Во избежание проведения ненужных мероприятий по проекту рекомендуется сокращение времени, текущее с момента идентификации проекта (ТРАСЕКА или ЕС) до момента действительной реализации проекта, и/или более тщательное отслеживание Национальным секретарем ТРАСЕКА внутреннего развития в своих странах, а также сообщать соответствующему руководителю проекта от ЕС о событиях, происходящих в местности.

3.4.3 Координация проектов ЕС-ТРАСЕКА

ЕС и ТРАСЕКА работают над несколькими проектами в регионе ТРАСЕКА, связанными с транспортом. Рекомендуется координировать различные транспортные проекты ТРАСЕКА, финансируемые ЕС, посредством регулярных встреч (раз в полгода) руководителей групп данных

проектов. Повестка дня для таких встреч должна включать информацию о ходе событий на проектах ТРАСЕКА, сотрудничество с Национальными секретарями ТРАСЕКА и МПК и

3.5 Перспективы морского сообщения в регионе Черного моря

Рыночное исследование показало потенциал региона Черного моря в отношении обработки грузов в будущем.

Несмотря на нынешний экономический кризис, прогноз все еще действителен, хотя увеличение грузооборота будет отсрочено.

В общем и целом ожидается увеличение спроса на грузообрабатывающие возможности портов во всем регионе. То, в какие порты груз отправится в будущем, зависит от доступных возможностей терминалов и общего обслуживания потребителей.

Несмотря на отсутствие тщательного исследования данного вопроса в рамках проекта, представляется, что регион Черного моря в ближайшем будущем может развиться в круизный пункт назначения. Потенциал заключается в следующем: летний сезон в регионе Черного моря длится с апреля по октябрь, доступны различные потенциально привлекательные круизные направления, расстояние между портами подходящее, а также растет круизный рынок в Европе. Тем не менее, для получения возможности развивать эту нишу в морском бизнесе предприятия в сфере круизной, туристической и портовой деятельности должны совместно сотрудничать и предпринимать необходимые меры.

Было отмечено, что концепция железнодорожных паромов широко продвигается в регионе ТРАСЕКА. Основа этой концепции была заложена в период Советского Союза, когда транспортные модели приводились в соответствие требованиям советского военно-промышленного комплекса. Основным типом транспорта была железная дорога, а потому развивались также услуги, связанные с железнодорожными паромами. Тем не менее, в связи с разной шириной железнодорожной колеи в Европе и странах бывшего Советского Союза эта концепция не является достаточно экономически осуществимой (дополнительное перемещение товаров/вагонов, низкая грузовместимость железнодорожных паромов).

Ожидается, что в Каспийском море концепция железнодорожных паромов может работать эффективно, тем не менее, в Черном море возможности в большей мере определяются трейлерным (дорожным) сообщением.

4 Круглые столы по обучению защите и безопасности

4.1 Введение

В процессе первого этапа осуществления проекта было установлено, что получающие страны по проекту ТРАСЕКА в наибольшей степени извлекут пользу из комбинированных круглых столов, на которых будет проводиться обучение и введение в общую интегрированную систему управления защитой и безопасностью (Единая интегрированная система управления общественной и технической безопасностью на море для региона Черного моря (SASEMAS)).

Консорциум разработал интегрированный трехдневный круглый стол, который был проведен в пяти странах, участвующих в проекте.

Были установлены участники круглых столов совместно с Национальными секретарями ТРАСЕКА заинтересованных стран.

График круглых столов по обучению защите и безопасности

	Место	Дата
Круглый стол по обучению защите и безопасности в Болгарии	Бургас	4 - 6 ноября 2008 г.
Круглый стол по обучению защите и безопасности в Турции	Стамбул	25 - 27 ноября 2008 г.
Круглый стол по обучению защите и безопасности в Украине	Одесса	16 - 18 декабря 2008 г.
Круглый стол по обучению защите и безопасности в Грузии	Батуми	3 - 5 февраля 2009 г.
Круглый стол по обучению защите и безопасности в Румынии	Констанца	17 - 19 февраля 2009 г.

Итоговый отчет по результату проекта, связанному с защитой и безопасностью, включен в Приложение.

4.2 Программа

День 1		
13.00 - 13.30	Регистрация	
13.30 - 13.45	Вступительное слово	Национальный секретарь ТРАСЕКА Эдвин Лок, руководитель группы
13.45 - 14.00	Введение: • краткое изложение результата по проекту, связанного с защитой и безопасностью на этапе 1 по проекту	Капитан Бертран Аперри Эксперт по защите и безопасности
14.00 - 15.30	Презентация Единой интегрированной системы управления общественной и технической безопасностью (SASEMAS): • структура системы, ссылочные документы, требования и применение, структура	Капитан Бертран Аперри

	проверки, процесс улучшения	
15.30 - 16.00	Перерыв на кофе	
16.00 - 17.00	Безопасность мореходства в Единой интегрированной системе управления общественной и технической безопасностью (SASEMAS): • Международные требования и требования ЕС, связь с Меморандумом о взаимопонимании, проверка соответствия	Капитан Бертран Аперри
День 2		
09.00 – 10.15	Безопасность портовых операций в Единой интегрированной системе управления общественной и технической безопасностью (SASEMAS), часть 1: • исследование руководящих принципов МОТ(Международных организаций труда), определение требований	Капитан Бертран Аперри
10.15 - 10.30	Перерыв на кофе	
10.30 – 11.30	Безопасность портовых операций в Единой интегрированной системе управления общественной и технической безопасностью (SASEMAS), часть 2: • определение ссылочных документов, проверка соответствия	Капитан Бертран Аперри
11.30 – 12.15	Круглый стол и вопросы в отношении управления безопасностью мореходства и в портах, включая проведение проверок (международный аудит)	Капитан Бертран Аперри
12.15- 13.30	Обед	
13.30-14.45	Безопасность мореходства Единой интегрированной системе управления общественной и технической безопасностью (SASEMAS): • ссылочные документы (ОСПС(Кодекс по охране судов и портовых средств) и постановления и директивы ЕС), необходимость гармонизации оценки безопасности корабля и плана безопасности корабля	Капитан Бертран Аперри
14.45- 15.00	Перерыв на кофе	
15.00 – 16.00	Безопасность портовых сооружений: • ссылочные документы (ОСПС, постановления ЕС), необходимость гармонизации оценки защиты портовых средств и плана защиты портовых средств	Капитан Бертран Аперри
16.00-16.15	Перерыв	
16.15- 17.00	Безопасность порта в Единой интегрированной системе управления общественной и технической безопасностью (SASEMAS) • постановления ЕС, оценка безопасности порта и план защиты порта, взаимоотношение между портовыми	Капитан Бертран Аперри

	сооружениями и портами	
День 3		
09.00-10.15	Круглый стол и вопросы в отношении управления безопасностью мореходства и в портах, включая проведение проверок (международный аудит)	Капитан Бертран Аперри
10.15-10.30	Перерыв на кофе	
10.30- 11.45	Применение Единой интегрированной системы управления общественной и технической безопасностью (SASEMAS): • функциональные аспекты SASEMAS, включая необходимое обучение ответственного персонала, перспективы в будущем (Береговая охрана на Черном море или другое название?)	Капитан Бертран Аперри
11.45- 12.30	Круглый стол и вопросы функциональных аспектов предложенной Единой интегрированной системы управления SASEMAS, включая оперативные средства	Капитан Бертран Аперри
12.30	Закрытие круглого стола	Эдвин Лок, Руководитель группы

4.3 Болгария

4.3.1 Список участников

Имя участника	Организация	4.11.08	5.11.08	6.11.08
Г-н. А. Пашов	Болгарская Морская Администрация	☐	☐	☐
Г-н. Г. Тзонев	Портовая Администрация Варны	☐	☐	☐
Г-н. З. Валков	Морская Администрация Бургаса	☐	☐	☐
Г-н. З. Желев	Порт Бургаса	☐	☐	☐
Г-н. М. Лонов	Военно-морская Академия	☐	☐	
Г-н. П. Дерелиев	Военно-морская Академия	☐	☐	☐
Г-н. Т. Шивачев	Портовое Управление Бургаса		☐	
Г-н. Г. Лозанов	Портовая Администрация Бургаса			☐

4.3.2 Оценка участниками

Содержание круглого стола

Тема	Отлично	Хорошо	Нормально	Плохо	Итого
Презентация Единой интегрированной системы управления SASEMAS: структура системы, ссылочные документы, требования и применение, структура проверки, процесс улучшения	5	1			6
Безопасность мореходства: Международные требования и требования	4	2			6

ЕС, связь с Меморандумом о взаимопонимании, проверка соответствия					
Безопасность портовых операций в, часть 1: исследование руководящих принципов МОТ, определение требований	4	2			6
Безопасность портовых операций в, часть 2: определение ссылочных документов, проверка соответствия	4	2			6
Безопасность мореходства: Ссылочные документы (ОСПС и постановления и директивы ЕС), необходимость гармонизации оценки безопасности корабля и плана безопасности корабля	6				6
Безопасность портовых сооружений: ссылочные документы (ОСПС, постановления ЕС), необходимость гармонизации оценки защиты портовых средств и плана защиты портовых средств	4	2			6
Безопасность порта: постановления ЕС, оценка безопасности порта и план защиты порта, взаимоотношение между портовыми сооружениями и портами	5				5
Применение Единой интегрированной системы управления общественной и технической безопасностью (SASEMAS): функциональные аспекты SASEMAS, включая необходимое обучение ответственного персонала, перспективы в будущем (Береговая охрана на Черном море)	4				4
Общее содержание круглого стола	4				4

Организация круглого стола

	Отлично	**Хорошо**	**Нормально**	**Плохо**	**Итого**
Общая организация	6				6
Размещение в отеле	5	1			6
Ресторанное обслуживание в отеле	5	1			6

4.4 Грузия

4.4.1 Список участников

Имя участника	**Организация**	**03.02.09**	**04.02.09**	**05.02.09**
Капитан М.	Порт Батуми	□	□	□

Талаквадзе				
Г-н. Р. Девадзе	Порт Батуми	☐	☐	☐
Капитан М. Девадзе	Порт Батуми	☐	☐	☐
Г-н. В. Тавберидзе	Порт Поти	☐	☐	☐
Г-н. Д. Чочуа	Порт Поти	☐		
Г-н. В. Чикрадзе	Порт Поти	☐	☐	
Г-н. Г. Талабадзе	Порт Поти	☐	☐	☐
Г-н. В. Хардин	Порт Кулеви	☐	☐	☐
Лейт. Г. Федочин	Порт Кулеви	☐		
Г-н. Д. Барамидзе	МТД, Тбилиси	☐	☐	☐
Капитан В. Имнаишвили	МТД, Тбилиси	☐	☐	☐
Капитан С. Сурманидзе	МТД, Тбилиси	☐	☐	☐
Г-н. Р. Беридзе	МТД, Тбилиси	☐	☐	

4.4.2 Оценка участниками

Содержание круглого стола

Тема	Отлично	Хорошо	Нормально	Плохо	Итого
Презентация Единой интегрированной системы управления SASEMAS: структура системы, ссылочные документы, требования и применение, структура проверки, процесс улучшения	6	3			9
Безопасность мореходства: Международные требования и требования ЕС, связь с Меморандумом о взаимопонимании, проверка соответствия	6	3			9
Безопасность портовых операций в, часть 1: исследование руководящих принципов МОТ, определение требований	2	7			9
Безопасность портовых операций в, часть 2: определение ссылок, проверка соответствия	3	6			9
Безопасность мореходства: ссылочные документы (ОСПС и постановления и директивы ЕС), необходимость гармонизации оценки безопасности корабля и плана безопасности корабля	5	4			9
Безопасность портовых сооружений: ссылочные документы (ОСПС, постановления ЕС), необходимость гармонизации оценки защиты портовых средств и плана защиты портовых средств	4	5			9
Безопасность порта: постановления ЕС, оценка безопасности порта и план защиты порта, взаимоотношение между портовыми сооружениями и портами	5	4			9

Применение Единой интегрированной системы управления общественной и технической безопасностью (SASEMAS): функциональные аспекты SASEMAS, включая необходимое обучение ответственного персонала, перспективы в будущем (Береговая охрана на Черном море)	6	3			9
Общее содержание круглого стола	4	5			9

Организация круглого стола

	Отлично	Хорошо	Нормально	Плохо	Итого
Общая организация	9				9
Размещение в отеле	8				8
Ресторанное обслуживание в отеле	6	1			7

4.5 Румыния

4.5.1 Список участников

Имя участника	Организация	17.02.09	18.02.09	19.02.09
Валентин Нита	С.Н. Администратиа Портурилор Дунарии Маритиме С.А. Галати	☐	☐	☐
Эмиль Лука	Румынский морской обучающий центр	☐	☐	☐
Попа Хориа	РАДИОНАВ	☐		
Бус Камелиа	«Директиа Генерала де Транспорт Наваль»	☐	☐	☐
Тибериу Соптереану	Национальная администрация морских портов	☐	☐	☐
Владимир Гика	Национальная администрация морских портов	☐	☐	☐
Адриан Лонеску	Национальная администрация морских портов	☐	☐	☐
Ралука Молдовеану	Национальная администрация морских портов	☐	☐	☐
Андрееа Масу	Национальная администрация морских портов	☐	☐	☐
Калигас Дан Ливиу	Аутоpитатеа Навала Романа	☐	☐	☐
Бабенко Клаудиу Кристиан	Организатиа Патронала «Операторул Портуар»	☐	☐	☐
Даниел Слав	Организатиа Патронала «Операторул Портуар»	☐	☐	☐
Драган Ион	КОРЕМАР Компаниа де Реморкай Маритим Константа	☐	☐	☐
Очеана Николае	Игспекторатул Юдетеан ал Политиеи де Фронтиера Константа	☐	☐	

4.5.2 Оценка участниками

Содержание круглого стола

Тема	Отлично	Хорошо	Нормально	Плохо	Итого
Презентация Единой интегрированной системы управления SASEMAS: структура системы, ссылочные документы, требования и применение, структура проверки, процесс улучшения	12	1			13
Безопасность мореходства: Международные требования и требования ЕС, связь с Меморандумом о взаимопонимании, проверка соответствия	12	1			13
Безопасность портовых операций в, часть 1: исследование руководящих принципов МОТ, определение требований	12	1			13
Безопасность портовых операций в, часть 2: определение ссылочных документов, проверка соответствия	12	1			13
Безопасность мореходства: ссылочные документы (ОСПС и постановления и директивы ЕС), необходимость гармонизации оценки безопасности корабля и плана безопасности корабля	11	2			13
Безопасность портовых сооружений: ссылочные документы (ОСПС, постановления ЕС), необходимость гармонизации оценки защиты портовых средств и плана защиты портовых средств	11	2			13
Безопасность порта: постановления ЕС, оценка безопасности порта и план защиты порта, взаимоотношение между портовыми сооружениями и портами	12	1			13
Применение Единой интегрированной системы управления общественной и технической безопасностью (SASEMAS): функциональные аспекты SASEMAS, включая необходимое обучение ответственного персонала, перспективы в будущем (Береговая охрана на Черном море)	12	1			13
Общее содержание круглого стола	12	1			13

Организация круглого стола

	Отлично	Хорошо	Нормально	Плохо	Итого
Общая организация	12	1			13
Размещение в отеле	6	3			9
Ресторанное обслуживание в	9	4			13

отеле					

4.6 Турция

4.6.1 Список участников

Имя участника	Организация	25/11/08	26/11/08	27/11/08
Эмре ДИНЧЕР	Подсекретариат по морской деятельности	☐	☐	☐
Осман Фатих ГИРАЗ	Подсекретариат по морской деятельности	☐	☐	☐
Левент ПИРСИ	ТСДД	☐	☐	☐
Хакан ЭРДОГАН	ТСДД	☐	☐	☐
Тугрул КАЙАЛИ	Порт Деринже	☐	☐	☐
Бирол БАФРА	Порт Самсуна	☐	☐	☐
Капитан М. Азман	Начальник порта Стамбула	☐	☐	☐
Ахмет ПОРСУК	Порт Измита	☐	☐	☐
Сертач ЙЛДИЗ	Палата по судоходству Стамбула	☐	☐	☐
Мустафа ЙАМУЗЫЛМАЗ	Палата по судоходству Стамбула	☐		
Ирфан БИЛГИН	ТУРКЛИМ Стамбул	☐		

4.6.2 Оценка участников

Содержание круглого стола

Тема	Отлично	Хорошо	Нормально	Плохо	Итого
Презентация Единой интегрированной системы управления SASEMAS: структура системы, ссылочные документы, требования и применение, структура проверки, процесс улучшения	2	7			9
Безопасность мореходства: Международные требования и требования ЕС, связь с Меморандумом о взаимопонимании, проверка соответствия	2	6	1		9
Безопасность портовых операций , часть 1: исследование руководящих принципов МОТ, определение требований	2	7			9
Безопасность портовых операций, часть 2: определение ссылочных документов, проверка соответствия	2	7			9

Безопасность мореходства: ссылочные документы (ОСПС и постановления и директивы ЕС), необходимость гармонизации оценки безопасности корабля и плана безопасности корабля	1	7	1		9
Безопасность портовых сооружений: ссылочные документы (ОСПС, постановления ЕС), необходимость гармонизации оценки защиты портовых средств и плана защиты портовых средств	2	6	1		9
Безопасность порта: постановле ЕС, оценка безопасности порта и план защиты порта, взаимоотношен между портовыми сооружениями портами	2	6	1		9
Применение Единой интегрированн системы управления общественной технической безопасностью (SASEMAS): функциональные аспекты SASEMAS, включая необходимое обучение ответственного персонала, перспективы в будущем (Береговая охрана на Черном море)	1	6	2		9
Общее содержание круглого стола	1	8			9

Организация круглого стола

	Отлично	Хорошо	Нормально	Плохо	Итого
Общая организация	3	5		1	9
Размещение в отеле	2	4		2	8
Ресторанное обслуживание в отеле		5	2	2	9

4.7 Украина

4.7.1 Список участников

Имя участника	Организация	16/12/08	17/12/08	18/12/08
Г-н. И. Смурыгин	Информационно-аналитический центр по морскому и речному транспорту	☐	☐	
Г-н. В. Лавриненко	Департамент Информационно-аналитического центра по морскому и речному транспорту	☐	☐	
Г-н. О. Окарский	Специалист Укрсервис, Министерство транспорта и коммуникаций Украины	☐	☐	

Г-н. М. Матлаков	Глава отдела общей безопасности, Сектор защиты и безопасности, Министерство транспорта и коммуникаций Украины	☐	☐	☐
Г-н. И. Яковыченко	Глава отдела безопасности и экологии, порт Ильичевска	☐	☐	☐
Г-н. О. Герасименко	Заместитель Главы отдела безопасности и регулирования, порт Ильичевска	☐		
Г-н. В. Побережник	Главный механик, порт Ильичевска	☐	☐	☐
Г-н. И. Никулин	Глава отдела водно-инженерных и инженерных сооружений, порт Ильичевска	☐	☐	☐
Г-н. О. Иванов	Глава службы безопасности, порт Ильичевска	☐		
Г-н. О. Захаров	Глава отдела морской безопасности, порт Южный	☐	☐	☐
Г-н. В. Ющенко	Глава отдела безопасности порта, Одесский морской торговый порт	☐	☐	☐
Г-н. В. Шевченко	Заместитель главы отдела морской безопасности, Одесский морской торговый порт	☐	☐	☐
Г-н. М. Томашевски	Глава сектора технических сооружений службы морской безопасности, Одесский морской торговый порт	☐		
Г-н. А. Снитко	Глава отдела контрольного обслуживания и морской безопасности, Одесский морской торговый порт	☐	☐	☐
Г-н. И. Доденов	Заместитель Управляющего Службы морской безопасности, порт Одессы		☐	☐

4.7.2 Оценка участниками

Содержание круглого стола

Тема	Отлично	Хорошо	Нормально	Плохо	Итого
Презентация Единой интегрированной системы управления SASEMAS: структура системы, ссылочные документы, требования и применение, структура проверки, процесс улучшения	5	5			10
Безопасность мореходства: Международные требования и требования ЕС, связь с Меморандумом о взаимопонимании, проверка соответствия	5		5		10
Безопасность портовых операций, часть 1: исследование руководящих принципов МОТ, определение требований	5	2	3		10
Безопасность портовых операций, часть 2: определение ссылочных	5	5			10

документов, проверка соответствия					
Безопасность мореходства: ссылочные документы (ОСПС и постановления и директивы ЕС), необходимость гармонизации оценки безопасности корабля и плана безопасности корабля	5	5			10
Безопасность портовых сооружений: ссылочные документы (ОСПС, постановления ЕС), необходимость гармонизации оценки защиты портовых средств и плана защиты портовых средств	5	5			10
Безопасность порта: постановления ЕС, оценка безопасности порта и план защиты порта, взаимоотношен между портовыми сооружениями и портами	6	2	2		10
Применение Единой интегрированной системы управления общественной и технической безопасностью (SASEMAS): функциональные аспекты SASEMAS, включая необходимое обучение ответственного персонала, перспективы в будущем (Береговая охрана на Черном море)	5	5			10
Общее содержание круглого стола	5	5			10

Организация круглого стола

	Отлично	**Хорошо**	**Нормально**	**Плохо**	**Итого**
Общая организация	5	5			10
Размещение в отеле	3	1			4
Ресторанное обслуживание в отеле	7	3			10

4.8 Отзывы участников

В целом, все участники круглых столов были позитивно настроены по отношению к Единой интегрированной системе управления SASEMAS и увидели преимущества ее применения для морской безопасности в регионе Черного моря.

Следующая ответная реакция была получена от участников в процессе проведения круглых столов.

1- Предлагается ли система в первый раз?

Ответ: Да, насколько нам известно, этот вид системы внутреннего общего управления между странами, имеющими одинаковую заинтересованность в улучшении безопасности и защиты судоходства и портовых операций в их регионе, уникален. Если мы сможем продемонстрировать эффективность этой системы, она может быть введена в других странах/регионах, находящихся в сходной ситуации (Каспийское море, Балтийское море, Северное море, Красное море, Персидский залив и т.д.).

2- Одним из наиболее существенных преимуществ данной системы является ускорение захода кораблей в порты путем обеспечения следования передовому опыту в портовых операциях.

3- Единая интегрированная система SASEMAS будет работать параллельно существующей системой или системами регионального сотрудничества, такими как управление поисково-спасательными работами (SAR), Загрязнение, контроль государства флага, включая контроль со стороны государства порта (Меморандумы о взаимопонимании).

4- Проверка соответствия судоходных компаний и кораблей будет технически легкой, однако правительство государства флага должно будет помогать уполномоченным лицам в выполнении их заданий.

5- Уполномоченные лица, по общему правилу, будут приниматься на работу и… получать заработную плату от своей страны (тем не менее, возможны другие ресурсы финансирования).

6- В действительности, этот вид системы общего управления является идеей Европейской Комиссии… Просьба о привлечении бюджетных средств должна считаться нормальной. Если она будет удовлетворена, ЕК обеспечит контроль над системой. Но это является исключительно нашим личным мнением!

7- Почему Европа еще не внедрила такую систему в других регионах Союза?

Ответ: Эта идея является новой, а в настоящее время приоритетным представляется вопрос развития транспортного сообщения ЕС и Азии.

8- Может ли являться решением вопроса контроля безопасности и защиты судоходства внутри и вокруг Черного моря организация Береговой охраны на Черном море? Если да, почему европейской Береговой охраны еще не существует?

Ответ: ответ непростой. Каждая страна имеет собственную береговую охрану, которая может иметь различные задачи (например, во Франции военный флот, с одной стороны, и таможенная служба, с другой стороны, называются эффективной французской береговой охраной). Целью является сосредоточивание средств контроля и перехвата. После первой попытки вопрос откладывается… на какое-то время! В действительности, Европа не готова, многие условия, такие как вмешательство в хозяйственные или

территориальные воды, органы управления, язык и т.д., должны быть откорректированы. Однако, по нашему мнению, европейская береговая охрана будет существовать наверняка!

9- Единая интегрированная система SASEMAS должна быть принята пятью странами; это принятие/согласие может занять какое-то время… Возможно, мы можем начать процесс с двумя странами.

Ответ: Если получение согласия всех стран займет какое-то время, решением проблемы может быть начало процесса с первыми подписывающими странами. Это послужит хорошей проверкой для других.

10- ММО(Международная морская организация) может быть привлечена к участию в данном проекте.

Ответ: ММО является международной организацией, которой могут предложить участие только ее члены. Таким образом, ЕЭС или какая-либо страна-участник могут предложить участие ММО (например, ПТС – Программа технического сотрудничества).

11- Единая интегрированная система SASEMAS должна быть представлена судоходным компаниям и операторам портов.

Ответ: Конечно, да. Однако в нашем проекте мы проверяли осуществимость и, прежде всего, изыскивали согласие государства. Во-вторых, мы думаем, что частный сектор заинтересуется в этом новом дешевом инструменте, нацеленном на помощь в достижении уровня соответствия и повышения культуры безопасности. Аудиторские проверки и консультации, выполненные уполномоченными лицами, покроют весь сектор в течение, например, пятилетней программы.

12- Какова будет временная схема этого проекта?

Ответ: После принятия проекта странами и предоставления финансирования график должен выглядеть следующим образом:

a) Установка системы консультантом
b) Назначение членов управляющего комитета из различных морских и портовых административных органов участвующих стран.
c) Наем уполномоченных лиц и заместителей в участвующих странах управляющим комитетом, действующим в качестве работодателя.
d) Обучение уполномоченных лиц морской и портовой защиты и безопасности/ центры обучения должны быть тщательно выбраны с целью обеспечения знаний, понимания и профессионализма уполномоченных лиц, соответствующего нашему проекту
e) Начало первых аудиторских проверок безопасности и защиты (соответствие и эксплуатация) в компаниях/на кораблях и сооружениях/портах несколькими уполномоченными лицами (минимум два уполномоченных лица, две страны) на основе одного аудита/отчета в неделю в отношении одной страны.
f) Начало ведения национальных обзоров после одного года аудита (подготовленных национальными уполномоченными лицами для своей страны и подвергающихся анализу со стороны управляющего комитета).

g) Организация (семинара) первого «Обзора Единой интегрированной системы SASEMAS» и предложения по корректирующим и превентивным мероприятиям по решению комитета.

13- Соглашения с уполномоченными лицами должны быть четко определены участвующими органами власти; уполномоченные лица должны иметь возможность изучать все документы (руководства, планы, записи) по безопасности и защиты, даже документы под грифом «БЕЗОПАСНОСТЬ СЕКРЕТНО», как некоторые части кораблей, сооружения или планы безопасности портов. Примечание: соглашение должно быть ограничено до степени защиты «ДОСТУП ОГРАНИЧЕН» и «БЕЗОПАСНОСТЬ СЕКРЕТНО»; «СЕКРЕТНАЯ ЗАЩИТА» не включена в список.

14- Сообщение результатов будет разумным, при условии ожидания некоторой эффективности (нашей целью не является политическая корректность). Условия внутреннего сообщения результатов будут четко определены, кроме случаев использования результатов в качестве рыночного инструмента.

15- По прошествии нескольких лет, когда Единая интегрированная система SASEMAS покажет свою эффективность, корабли под флагами участвующих государств будут исключены из местного Меморандума о взаимопонимании для целей контроля со стороны государства порта. Таким образом, необходимо изменить Меморандум о взаимопонимании таким образом, чтобы он позволял такое исключение.

16- Результатами Единой интегрированной системы SASEMAS будут являться строгие рекомендации, которые будут обсуждены и окончательно одобрены по общим правилам. Одобренные корректирующие или превентивные мероприятия станут требованием в соответствии с взаимно согласованными планом действий/сроками выполнения.

17- Проверки безопасности и защиты могут производиться в одно то же время, а отчеты о проверках могут содержаться в одном и том же документе: это является интегрированной системой управления. При необходимости национальное законодательство должно это разрешать.

18- Будет подготовлено руководство по гармонизации систем управления безопасностью и защитой в судоходных компаниях, сооружениях и портах. Оно также будет касаться содержания и формата соответствующих документов.

19- Мероприятия в рамках Единой интегрированной системы SASEMAS не будут пересекаться с администрацией или признанной организацией/признанной организацией безопасности (RO/RSO). Это дополнительный инструмент, в основном направленный на оказание помощи компаниям и портам сначала в приведении в соответствие культуры безопасности и защиты, а затем и в ее повышении. В действительности, будет практически проанализировано и оценено качество работ, выполненных администрацией и признанной организацией/признанной организацией безопасности (RO/RSO). Эта оценка будет являться одним из наиболее важных результатов Единой интегрированной системы SASEMAS. Без этой постоянной оценки система окажется еще одним неэффективным инструментом!

20- Не будет существовать штрафов или каких-либо других угроз, кроме внутреннего опубликования результатов на условиях конфиденциальности в группе ответственных лиц!

21- Любая система внутреннего управления в сооружениях или портах может быть присоединена к Системе портового сообщества. Единая интегрированная система управления SASEMAS находится в общей системе управления и может эксплуатироваться с помощью очень простого программного обеспечения для сокращения бремени работы с бумагами.

Таким образом, основными предполагаемыми плюсами реализации единой интегрированной системы управления SASEMAS являются:

A. Постоянное улучшение и создание единого игрового поля для всех Черноморских портов, относительно морской безопасности и надежности.
B. Уменьшение количества несчастных случаев в портовом секторе Черного Моря. (рентабильность)
C. Снижение уровня незаконного импорта продукции (повышение доходов от налогов) и въезда людей (посредством снижения затрат на иммиграцию)

	Болгария		Грузия		Румыния		Турция		Украина	
	МоТ	Другие	МоТ	Другие	МоТ	Другие	МоТ	Другие	МоТ	Другие
Сначала изучить реализациютакой системы в ЕС	√									
Принцип приема SASEMAS		√	√	√	√	√	√	√	√	√
Готовы начать реализацию SASEMAS				√						
Необходимо больше информации по практической реализации					√					
Необходим Анализ издержек и выгод							√		√	

SASEMAS										

Примечание: под МоТ подразумевается позиция центрального правительства, в то время как Другие – это все остальные опрошенные заинтересованные стороны (местные власти, частный сектор).

4.9 План действий по внедрению Единой интегрированной системы управления SASEMAS

Каким образом, в конечном итоге, внедрить Единую интегрированную систему управления SASEMAS в регионе Черного моря?

1. Общее одобрение Единой интегрированной системы управления SASEMAS

   Принципиальной целью является осознание всеми пятью странами преимуществ Единой интегрированной системы управления SASEMAS и желание внедрить эту систему общего интегрированного управления на их территории для улучшения стандартов безопасности и защиты в морском секторе.

   Ключевым препятствием для одобрения Единой интегрированной системы управления SASEMAS пятью странами будет, вероятнее всего, финансирование проекта. Таким образом, при определении и обеспечении финансирования может начаться действительное приведение проекта в жизнь.

   В целом, пять стран приняли идею Единой интегрированной системы управления SASEMAS и видят ее преимущества.

2. Официальная поддержка Единой интегрированной системы управления SASEMAS

   Пять стран, находящихся в регионе Черного моря, должны официально поддержать Единую интегрированную систему управления SASEMAS и принять обязательства по выполнению Плана действий по внедрению Единой интегрированной системы управления SASEMAS.

3. Финансирование

   Должно обеспечиваться финансирование следующего этапа: подготовка внедрения Единой интегрированной системы управления SASEMAS.

4. Рабочая группа по Единой интегрированной системе управления SASEMAS

   Должна быть создана рабочая группа по Единой интегрированной системе управления SASEMAS. Эта рабочая группа должна подготовить внедрение Единой интегрированной системы.

   Члены рабочей группы должны обладать достаточными полномочиями для вынесения обязательных для исполнения решений.

5. Круглые столы

   Во всех странах должны быть организованы дополнительные круглые столы по Единой интегрированной системе управления SASEMAS в целях улучшения понимания системы и ее

преимуществ, а также создания в полном морском секторе (государственном и частном) поддержки возможного внедрения Единой интегрированной системы управления.

Эти рабочие столы также должны быть использованы для п. 7 (подробная Единая интегрированная система управления SASEMAS).

6. Анализ выгод и затрат Единой интегрированной системы управления SASEMAS

   Рабочая группа должна подготовить компьютерную оценку Единой интегрированной системы управления SASEMAS.

   На основе результатов компьютерной оценки рабочая группа должна принять решение о том, внедрять ли Единую интегрированную систему управления SASEMAS или остановить проект.

В то же время:

7. Единая интегрированная система управления SASEMAS: подробно

   Рабочая группа по Единой интегрированной системе управления SASEMAS должна оценить предложенные рамки этой системы, при необходимости отрегулировать рамки системы, разработать подробную Единую интегрированную систему управления SASEMAS и подготовить план действий во временных пределах.

Если принято решение о внедрении Единой интегрированной системы управления SASEMAS:

8. Начало внедрения системы

9. Отслеживание внедрения системы

Примечание:
По существу Единая интегрированная система управления SASEMAS может быть внедрена отдельно в каждой стране (хотя это подрывает принцип создания единого игрового поля для защиты и безопасности пяти стран Черного моря). Также для начала она может быть внедрена в двух странах (например, членах ЕС Румынии и Болгарии), в то время как остальные три страны могут последовать позже.

5 Круглые столы по ГЧП – Системе портового сообщества по странам

5.1 Введение

В течение последнего полугодия исполнения проекта были организованы круглые столы по ГЧП – Системе портового сообщества во всех пяти странах.

5.2 Программа

День 1	**Тема**	**Представитель**
09:30 – 10:00	Регистрация	
10:00 - 10.15	Приветствие и вступительная речь Введение и представление участников	Национальный секретариат ТРАСЕКА Эдвин Лок, руководитель проекта
10:15 – 10:30	1. Введение: каковы реальные проблемы ГЧП и Системы портового сообщества?	Петер Верваерде Йохан Гаудерис
10:30 – 11:00	2. Субъекты деятельности порта и потоки информации 2a. Морское сообщение -> стандарты 2b. Цепочки снабжения/логистики – физические/цифровые потоки 2c. Физические носители 2d. Участники портового сообщества 3. Что такое Система портового сообщества? 3a. Что такое Система портового сообщества? 3b. Физический документ против ЭДИФАКТа, картографирование 3c. Различные системы	Петер Верваерде
11:00 – 11:30	Перерыв на кофе	
11:30 – 12:30	4. Технические подходы к Системе портового сообщества 4a. Концептуальный/технический подход 4b. Модель Антверпена, Роттердама 4c. Экраны для входа в систему с указанием логина и пароля 4d. Живая демонстрация (сообщения начальника порта)	Петер Верваерде
12:30 – 14:00	Обед	
14:00 – 15:45	5. Групповое обсуждение: Каковы затраты и выгоды Системы портового сообщества для Вашего порта или организации?	Петер Верваерде и Йохан Гаудерис
15:45 – 16:15	Перерыв на кофе	
16:15 – 16:45	6.Что необходимо для развития Системы портового сообщества? 6a. Некоторые мысли о начале проекта 6b. Требования	Петер Верваерде
16:45 – 17.00	7. Итоговые вопросы и закрытия дня 1	Петер Верваерде

		и Йохан Гаудерис
День 2		
09.00 – 09.30	1. Отступление: модели портового управления	Йохан Гаудерис
09:30 – 10:00	2. Финансовые и организационные модели Системы портового сообщества	Йохан Гаудерис
10:00 – 10:30	3. Финансовые и организационные модели ГЧП	Йохан Гаудерис
10:30 – 11:00	Перерыв на кофе	
11:00 – 11:10	4. Осуществимость ГЧП	Йохан Гаудерис
11:10 – 11:30	5. Целесообразность ГЧП	Йохан Гаудерис
11:30 – 12:30	6. Групповое обсуждение: Какая модель ГЧП-Системы портового сообщества является лучшей для Вашего порта? Каковы препятствия внедрения ГЧП-Системы портового сообщества в Вашем порту? Каким образом могут быть устранены эти недостатки?	Петер Верваерде и Йохан Гаудерис
12:30 – 14:00	Обед	
14:00 – 15.00	7. Передовой опыт в выборе и внедрении ГЧП	Петер Верваерде и Йохан Гаудерис
15:00 – 15.15	8. Итоговые вопросы 9. Закрытие круглого стола	Петер Верваерде и Йохан Гаудерис Эдвин Лок

5.3 Болгария

5.3.1 Список участников

Имя	Компания	13.01.09	14.01.09
А. Забуртов	«Нейшнл Порт Инфрастракчер Компани», София	✓	✓
В. Калпакчиев	«Нейшнл Порт Инфрастракчер Компани», Варна	✓	
З. Кузманов	«Нейшнл Порт Инфрастракчер Компани», Варна	✓	✓
К. Крастева	«Нейшнл Порт Инфрастракчер Компани», Варна	✓	✓
В. Димитров	«Нейшнл Порт Инфрастракчер Компани», Варна	✓	
С. Георгиев	«Нейшнл Порт Инфрастракчер Компани», Бургас	✓	
Е. Мавродиев	«Нейшнл Порт Инфрастракчер Компани», Бургас	✓	
С. Войнов	Управление по концессии, Министерство транспорта	✓	✓
В. Утева	Управление по концессии, Министерство транспорта	✓	✓
А. Пашов	Исполнительный орган морской администрации, София	✓	✓
В. Марков	Исполнительный орган морской администрации, Варна	✓	
С. Рашев	Региональное управление Варны, Национальная полиция	✓	✓
С. Калчева	Региональное управление Бургаса, Таможенная служба	✓	✓
А. Станков	Порт Варны ЕАД (оператор)	✓	
С. Димов	Порт Бургаса ЕАД (оператор)	✓	✓
Кузьмов	Порт Бургаса ЕАД (оператор)	✓	
С. Лазаров	Лесспорт АД (терминальный концессионер)	✓	✓
Б. Савов	Лесспорт АД (терминальный концессионер)	✓	✓
Петров	Пауэр Плант Терминал (оператор)	✓	
М. Евтимова	Портовая флотилия 99, Варна	✓	✓
Д. Пендзуров	Морские буксиры Бургаса	✓	✓
В. Каров	Болгарская ассоциация фрахтовых брокеров и агентов	✓	✓
И. Демиров	Болгарская ассоциация фрахтовых брокеров и агентов	✓	✓
А. Евтимов	Болгарская палата по судоходству	✓	
Р. Несторов	Болгарская палата по судоходству	✓	

И. Стоинов	Болгарская ассоциация таможенной службы и внешнеторговой деятельности, София	✓	✓
С. Мичева	Болгарская ассоциация таможенной службы и внешнеторговой деятельности, София	✓	✓
Е. Закеосян	Болгарская ассоциация таможенной службы и внешнеторговой деятельности, Варна	✓	
Б. Костадинов	Болгарская ассоциация таможенной службы и внешнеторговой деятельности, Варна	✓	
Д. Тодоров	Болгарская ассоциация таможенной службы и внешнеторговой деятельности, Варна	✓	
И. Табаков	Торгово-промышленная палата Варны	✓	✓
Н. Христов	Болгарская ассоциация фрахтовых брокеров и агентов	✓	✓
С. Цветков	«Мэритайм Кластер Болгария», Варна	✓	
И. Атанасова	«Мэритайм Кластер Болгария», Варна	✓	
А. Маринов	«Мэритайм Кластер Болгария», Варна	✓	✓
Манолов	«Мэритайм Навигейшн Булгаре»		✓
Б. Дойчинов	«Полярис Консалтантс»	✓	
К. Лефтеров		✓	
Т. Русева	«Нэйшнл Порт Инфрастракчер Компани», София	✓	✓

5.3.2 Оценка участниками

Содержание круглого стола

Тема	Отлично	Хорошо	Нормально	Плохо	Итого
Препятствия и взаимоотношение между ГЧП и Системами портового сообщества	7	3	1		11
• Что такое и кто является участниками «Портового сообщества»? • Что такое Система портового сообщества?	7	4			11
Система портового сообщества: функциональный подход и презентация демонстрационного программного обеспечения (уведомление о прибытии корабля, смене, отбытии, опасных грузах, списках экипажа и пассажиров, декларации судового груза, выбросах и т.д.)	6	4	1		11
Что требуется для создания и использования Системы портового сообщества?	1	9	1		11
• Препятствия: краткое повторение • Модели портового управления и последствия ГЧП и Систем портового сообщества • Финансовые и организационные модели ЧГП/Систем портового	9	1	1		11

сообщества					
Системы портового сообщества в портах (передовой опыт)	5	5	1		11
Общее содержание круглого стола					

Организация круглого стола

	Отлично	**Хорошо**	**Нормально**	**Плохо**	**Итого**
Общая организация	7	4			11
Размещение в отеле	5	2			7
Ресторанное обслуживание в отеле	4	6	1		11

5.4 Грузия

5.4.1 Список участников

Имя участника	**Организация**	**10.02.09**	**11.02.09**
Г-н. Давид Барамидзе	Глава Департамента морского транспорта	✓	✓
Капитан Валериан Имнаишвили	Департамент морского транспорта – Государственный реестр направления судов и контроль государства флага	✓	✓
Г-н. Серго Сурманидзе	Глава Службы морской навигации и безопасности	✓	✓
Г-н. Вахтанг Тавберидзе	Глава Отдела государственного контроля порта Поти		✓
Г-жа. Асмат Абесадзе	Отдел транспорта Объединенной транспортной администрации	✓	✓
Г-жа. Манана Латария	Отдел транспорта Объединенной транспортной администрации	✓	✓
Г-н. Тенгиз Варшанидзе	Порт Батуми – Руководитель оперативного подразделения	✓	✓
Г-н. Гоча Леселидзе	Порт Батуми – Главный управляющий диспетчерским подразделением	✓	✓
Г-н. Ресан Концелидзе	Порт Батуми – Инженер диспетчерской и коммуникационной службы	✓	✓
Г-н. Франк Картер	Контейнерный терминал порта Батуми		✓
Г-н. Эдвард Мачавариани	Коммерческий и инвестиционный директор порта Поти	✓	✓
Г-н. Давид Чиковани	Заместитель Финансового директора порта Поти	✓	✓
Г-н. Джани Катамадзе	Управляющий портом Кулеви	✓	✓
Г-н. Адем Ибрахимов	Порт Кулеви – Директор по развитию бизнеса	✓	✓
Г-н. Микель Кортава	Порт Кулеви – Начальник отдела портовых операционных систем	✓	✓
Г-н. Шалва Бенделиани	Главный специалист Отдела таможенного контроля Государственной налоговой службы	✓	✓
Г-н. Миндия Грдзелидзе	Главный специалист Отдела таможенного контроля Государственной налоговой службы	✓	✓
Г-н. Мераб Гоголишвили	Отдел пограничной службы Министерства внутренних дел	✓	✓

Г-н. Заза Лашхи	Ассоциация ФИАТА	✓	✓
Г-н. Тариел Долидзе	«Геомар Лтд.» - Директор	✓	✓
Г-н. С. Квачантирадзе	«Батуми Пайлот Лтд.» - Директор	✓	✓
Г-н. Борис Ломадзе	«Поти Пайлот Лтд.» - Директор	✓	✓
Г-н. Дж. Чкартишвили	Министерство финансов, Налоговая служба	✓	✓
Г-н. Т. Цагарейшвили	Государственная налоговая служба, Таможенный отдел	✓	✓
Г-н. Р. Ниеро	БИСТ		✓

5.4.2 Оценка участниками

Содержание круглого стола

Тема	Отлично	Хорошо	Нормально	Плохо	Итого
Препятствия и взаимоотношение между ГЧП и Системами портового сообщества	9	9	1		19
• Что такое и кто является участниками «Портового сообщества»? • Что такое Система портового сообщества?	7	10	2		19
Система портового сообщества: функциональный подход и презентация демонстрационного программного обеспечения (уведомление о прибытии корабля, смене, отбытии, опасных грузах, списках экипажа и пассажиров, декларации судового груза, выбросах и т.д.)	8	11			19
Что требуется для создания и использования Системы портового сообщества?	3	13	1		17
• Препятствия: краткое повторение • Модели портового управления и последствия ГЧП и Систем портового сообщества • Финансовые и организационные модели ЧГП/Систем портового сообщества	9	11	1		21
Системы портового сообщества в портах (передовой опыт)	9	9	3		21
Общее содержание круглого стола	45	63	8		116

Организация круглого стола

	Отлично	Хорошо	Нормально	Плохо	Итого
Общая организация	13	7	1		21

Размещение в отеле	6	8			13
Ресторанное обслуживание в отеле	8	10			18

5.5 Румыния

5.5.1 Список участников

Имя участника	Организация	20/1/09	21/1/09
Дезидериу Иордаче	Национальный секретарь ТРАСЕКА по Румынии	✓	✓
Сильвиу Метерна	«С.Н. Администратиа Портурилор Дунарии Маритиме С.А. Галати»	✓	✓
Попа Дорел	«Сентрул Транспотури Навале Константа»	✓	
Габриела Неагу	«Агентиа Романа де салваре а Виетии Оменести ре Маре»	✓	✓
Тоника Патричи	«Директиа Генерала де Транспорт Навал»	✓	
Даниэл Сербан	«Директиа Генерала де Транспорт Навал»	✓	
Юлиан Ичим	«Аутоpитатеа Навала Романа»	✓	
Думитру Букурестеану	«Аутоpитатеа Навала Романа»	✓	
Симона Василе	«Аутоpитатеа Навала Романа»	✓	✓
Мария Мергиу	«Компания Натионала Администратиа Портурилор Маритиме»	✓	✓
Клаудиу Стратулат	«Компания Натионала Администратиа Портурилор Маритиме»	✓	
Андрееа Нистор	«Компания Натионала Администратиа Портурилор Маритиме»	✓	✓
Флорентин Синатти	«Компания Натионала Администратиа Портурилор Маритиме»	✓	✓
Ильеску Виорел	«Натионала Администратиа Портурилор Дунарии Флувиале С.А.»	✓	✓
Ливиу Соколиук	«Администратиа Каналелор Навигабиле»	✓	✓
Виктор Думитреску	«ИПТАНА»	✓	✓
Влад Преда	«ИПТАНА»	✓	✓
Маркел Баласи	«Йозеф Мобиус Бан АГ»	✓	
Кадир Камуран	«МАМАИА ИМПЕКС»	✓	
Анастасие Северин		✓	✓
Хурдук Еустасета			✓

5.5.2 Оценка участниками

Содержание круглого стола

Тема	Отлично	Хорошо	Нормально	Плохо	Итого
День 1:					
1. Введение: каковы «действительные» препятствия для Системы портового сообщества и ГЧП?	10	1			11
2. Участники портовой деятельности и потоки	11				11

информации					
3. Что такое Системы портового сообщества?	9	2			11
4. Технические подходы к Системам портового сообщества	10	1			11
5. Групповые обсуждения	7	4			11
6. Что требуется для создания Системы портового сообщества?	9	2			11
День 2:					
1. В стороне: модели портового управления	11				11
2. Финансовые и организационные модели Систем портового сообщества	11				11
3. Финансовые и организационные модели ГЧП	11				11
4. Осуществимость ГЧП	11				11
5. Желательность ГЧП	11				11
6. Групповые обсуждения	6	5			11
7. Передовой опыт в выборе и осуществлении ГЧП	9	2			11
Общее содержание круглого стола	11				11

Организация круглого стола

	Отлично	**Хорошо**	**Нормально**	**Плохо**	**Итого**
Общая организация	9	1			10
Размещение в отеле	5	2			7
Ресторанное обслуживание в отеле	8	2			

5.6 Турция

5.6.1 Список участников

Имя участника	**Организация**	**11/11/08**	**12/11/08**
Сечил ОЗЯНИК	ТРАСЕКА	✓	✓
Эмре ДИНЧЕР	Подсекретариат по морской деятельности	✓	✓
Осман Фатих ГИРАЗ	Подсекретариат по морской деятельности	✓	
Бенги ЙИЛДИРИМ	Подсекретариат по морской деятельности	✓	
Назан АЙВАРДИ	Подсекретариат по морской деятельности	✓	
Барис НАЛЧАКИ	Подсекретариат по морской деятельности	✓	✓
Мустафа ТЕКИН	Директор по общей безопасности	✓	✓

Селалеттин КАВЛАК	Директор по общей безопасности	✓	✓
Мехмет БОЗДОГАН	Главное управление дорожного транспорта		✓
Симтен ОЗДЕН	Главное управление по строительству железнодорожных путей, морских портов и аэродромов	✓	✓
Озкан АЙАЗ	Главное управление по строительству железнодорожных путей, морских портов и аэродромов	✓	
Хакан ЭРДОГАН	«ТСДД»	✓	✓
Эргун БАЙАР	«ТСДД»	✓	✓
Халил АТОЛАЙ	«РОДЕР»	✓	✓
Огуз ТЮМИС	«МАРПОРТ»	✓	✓
Х. Музаффер ЭРМИС	Порт Трабзон	✓	✓
Кавит УГУР	«УТИКАД»	✓	✓
Яхья АРСЛАНДАГ	Порт Самсун	✓	✓
Сердар ГЁРЮР	Порт Деринже	✓	✓
Исмет КАНБАЗ	Порт Измир	✓	✓
Джон ФИЛИПС	МИП Мерсин	✓	✓
Каглаян АКСУ	Порт Бандирма	✓	✓
Нурхан ТЮФЕКЧИОГЛУ	Главное управление по дорожному транспорту	✓	
Сертач ЙЛДИЗ	Палата по судоходству	✓	✓

5.6.2 Оценка участниками

Содержание круглого стола

Тема	Отлично	Хорошо	Нормально	Плохо	Итого
Препятствия и взаимоотношение между ГЧП и Системами портового сообщества	5	5	5		15
• Что такое и кто является участниками «Портового сообщества»? • Что такое Система портового сообщества?	8	4	3		15
Система портового сообщества: функциональный подход и презентация демонстрационного программного обеспечения (уведомление о прибытии корабля, смене, отбытии, опасных грузах, списках экипажа и пассажиров, декларации судового груза, выбросах и т.д.)	5	6	4		15
Что требуется для создания и использования Системы портового сообщества?	7	5	3		15
• Препятствия: краткое повторение • Модели портового управления и последствия ГЧП и Систем портового сообщества • Финансовые и организационные модели ЧГП/Систем портового сообщества	8	4	3		15
Системы портового сообщества в портах	6	4	5		15

(передовой опыт)					
Общее содержание круглого стола	7	5	3		15

Организация круглого стола

	Отлично	Хорошо	Нормально	Плохо	Total
Общая организация	8	6	1		15
Размещение в отеле	7	3	2	1	13
Ресторанное обслуживание в отеле	8	3	2	1	14

5.7 Украина

5.7.1 Список участников

Имя участника	Организация	25/11/08	26/11/08
Евгений Смурыгин	Информационный и аналитический центр по морскому и речному транспорту, Киев	✓	✓
Дмитро Шелест	Государственный департамент морского и речного транспорта, Киев	✓	✓
Анна Мойса	Государственный департамент морского и речного транспорта, Одесса	✓	✓
Анатолий Луки	Заместитель Главы Отдела развития и международных связей порта Ильичевска	✓	✓
Георгий Токман	Глава Отдела развития и инвестиций, порт Ильичевска	✓	✓
Анатолий Луценко	Заместитель Главы Отдела развития и инвестиций, порт Ильичевска	✓	✓
Олександр Кравцов	Глава Договорной и юридической службы порта Ильичевска	✓	
Дмитро Крыжановский	Глава Отдела контроля портовой собственности, порт Ильичевска	✓	✓
Г-н. С. Обухов	Глава Отдела развития и инвестиций Южного порта	✓	
Олександр Ковалев	Заместитель Коммерческого директора, Директор Центра переадресации ИБТ, Одесса	✓	
Вячеслав Котлубай	Глава Отдела перспектив развития морского транспорта, УкрНДИМФ	✓	✓
Михаил Шапошников	Глава Отдела развития и международных отношений, порт Одессы	✓	✓
Ольга Пуленко	Глава Договорного отдела, порт Одессы	✓	✓
Юрий Иванов	Глава Финансового отдела, порт Одессы	✓	✓
Катерина Хаткова	Глава Финансового и инвестиционного отдела, порт Одессы	✓	✓
Антонина Кузьменко	Отдел развития и координации транспортных систем, Министерство транспорта и коммуникаций	✓	✓
Светлана Липинска	Отдел развития и координации транспортных систем, Министерство транспорта и коммуникаций	✓	✓
Г-н. Е. Новиков	УКРЗОВНИШТРАНС		✓
Олена Алиева	Коммерческий директор Компании с ограниченной ответственностью «Бруклин-Киев»	✓	

5.7.2 Оценка участниками

Содержание круглого стола

Тема	Отлично	Хорошо	Нормально	Плохо	Итого
День 1:					
1. Введение: каковы «действительные» препятствия для Системы портового сообщества и ГЧП?	1	4	6		11
2. Участники портовой деятельности и потоки информации	1	7	3		11
3. Что такое Системы портового сообщества?	4	2	5		11
4. Технические подходы к Системам портового сообщества	1	5	5		11
5. Групповые обсуждения	1	4	6		11
6. Что требуется для создания Системы портового сообщества?	2	4	5		11
День 2:					
1. В стороне: модели портового управления	5	3	3		11
2. Финансовые и организационные модели Систем портового сообщества	5	5	1		11
3. Финансовые и организационные модели ГЧП	6	2	3		11
4. Осуществимость ГЧП	4	6	1		11
5. Желательность ГЧП	4	6	1		11
6. Групповые обсуждения	3	7	1		11
Общее содержание круглого стола	1	9	1		

Круглый стол

	Отлично	Хорошо	Нормально	Плохо	Итого
Общая организация	6	5			11
Размещение в отеле	5	5			10
Ресторанное обслуживание в отеле	6	5			11

5.8 Результаты круглых столов

Турция

- Очень хорошая организация (например, Национальный секретариат ТРАСЕКА)
- Очень хорошее представительство «портов и операторов»
- В Турции считают, что «приватизация» является «единственным» спасительным (священным) решением
- Очень удовлетворены результатами проекта
- Деловое мышление и четкое понимание (и ноу-хау) необходимости и добавочной стоимости Систем портового сообщества
- «Давайте начнем» (и оставим обсуждения (например, того, кто является управляющим партнером) тем, кому это нравится)
- Недвусмысленные утверждения:
    - Процессуальные препятствия должны быть (срочно) устранены

- Результаты/заметки/советы/рекомендации круглых столов -> высший уровень -> Министр
- Если «закон» является действительным препятствием, он должен быть изменен/приспособлен к (функциональным/операционным) коммерческим нужным (позволяя получать больше преимуществ)

- Только время покажет, приведет ли этот новый/современный подход к улучшениям

Украина

- Совершенно несоответствующая публика для круглого стола по Системам портового сообщества
- Странная организация и интерпретация «определений/процедур» (например, приватизация, сдавать в наем/принимать в аренду/снимать…). Это привело к неясным дискуссиям о нуждах, добавочной стоимости, управляющей стороне и т.д.
- Слишком негативное наследство:
  - Односторонний, эгоистичный подход; представители государственных органов все еще мыслят слишком «централизованно»
  - Украинское законодательство не приспособлено к применению ГЧП в портах
- Общая идея = сначала устранить законодательные препятствия, которые также можно рассматривать/толковать как «тормозящие весь процесс»
- Большая разница в точках зрения организаций: государственный и частный сектор, административные и операционные (портовые) пользователи, центральный и местный уровень и т.д.
- Площадка для выступлений часто используется для комментариев по:
  - централизованному киевскому подходу
  - аргументации в защиту большей (портовой) автономии

Болгария

- Достаточно хорошее представительство в первые часы работы, ухудшающееся, однако, с течением времени
- Нет портовых операторов, (мало) представителей морской администрации, нет представителей национальной таможни
- Несмотря на членство в ЕС, наблюдается странный и эгоистичный подход
  - Недостаток прозрачности
  - Странные утверждения в отношении подхода ЕС (например, «Брюссель находится далеко»)
- Очень сильное влияние «Порт Инфрастракчер Ко»
- Не все имеют одинаковые намерения
- Неясные (внутренние) обсуждения (= между участниками круглого стола)
- Очень сильные различия:
  - Или (практически) все «идеально», и необходимости в ГЧП или Системах портового сообщества, а также внешних консультаций нет
  - Или заинтересованность, но только в соответствии с собственным порядком/организацией = нет открытости для перемен
  - Или абсолютно заинтересованы и приветствуют любую «передачу знанийЭноу-хау»

Румыния – первый круглый стол

- Присутствие только государственных служб (и МПАК), однако
  - Нет таможенной службы
  - Необходимо организовать второй круглый стол для частных субъектов
- Большая делегация из службы речных портов и каналов Данубе
- Хорошее представительство в первые часы работы, затем ухудшающееся, однако сохранение большого интереса и
  - хорошее сотрудничество

- однако недостаточное понимание организации портового сообщества, портовых моделей и услуг, а также автоматизации внутри этого портового сообщества
- Отсутствие знаний о (необходимых) различиях между автоматизированием государственной службы и частного предприятия
- (Достаточно) сильная неприязнь к «частному» сектору
- В большинстве своем результат неправильного понимания
- В связи со странным финансовым управлением
  - Неспособность некоторых организаций/отделов (в основном службы речных портов, каналов) работать должным образом
  - Плохая информированность о «других» возможностях финансирования
- Слишком большое политическое влияние, приводящее к негибким организациям

Румыния – второй круглый стол

- Присутствие только частных предприятий (и МПАК), однако
  - Почти весь круглый стол посвящен собственным презентациям (военно-морская администрация, таможня, «ЮТИ» (компания, поставляющая программное обеспечение МПАК), мир уполномоченных лиц)
  - Общим языком в течение всего круглого стола был румынский. Перевод осуществлялся МПАК
  - Соответственно, этот отчет отражает только то, что было понятно.

- Жаркие дискуссии между частным сектором и «ЮТИ»
  - «ЮТИ» представляет себя как «преданная компания, поставляющая программное обеспечение МПАК»
  - Судовые агенты и перевозчики не могут согласиться с тем, что частная компания прописывает рабочие процедуры без согласия частного сектора. Они считали/считают, что стороной по контракту с ними следует признать (должно быть) портовое управление, а не частная компания.

- По мнению частного сектора, слишком много внимания уделяется «морским поставщикам услуг» (пилотам и т.д.). Они считают, что если, например, командам пилотирования/буксировки/швартования необходима информация для оказания услуг, к ним должно быть такое же отношение, как и к другим поставщикам услуг.

Грузия

- Круглый стол по вопросам ГЧП для совершенно приватизированных портов был достаточно странным, но, тем не менее, был проявлен большой интерес к нему
- Слишком много обсуждений проходило на грузинском языке
- Несостоятельный государственные службы (отдел начальника порта)
- Недостаточный интерес со стороны Тбилиси
- Запутанная организация (Транспорт/порты, зависящие в настоящее время от Министерства экономического развития)
- В результате приватизации портов государственные организации остаются позади
- В договорах о приватизации/концессии не были прописаны/не прописываются условия/порядок дальнейшего сотрудничества с государственным сектором.
- Частные компании не ждут и идут вперед, в результате чего преобладают интересы частных компаний над интересами государственных служб:
  - «вы можете присоединиться на наших условиях, в соответствии с нашим порядком действий»
- Круглые столы будут бесполезными без дальнейшей «передачи опыта» и «улучшения» результатов/выводов.

6 Круглый стол участников проекта организации терминала трейлерных контейнеров в порте Самсуна

6.1 Введение

Целью круглого стола по исследованию осуществимости организации трейлерного терминала в порте Самсуна, организованного для участников проекта, являлось представление результатов исследований и достижение соглашения с организациями-получателями по итоговому отчету.

Работа по исследованию осуществимости была проведена в период с декабря 2008 г. По февраль 2009 г., и круглый стол участников проекта был проведен в Анкаре 26 февраля 2009 г.

Итоговый отчет был подготовлен в апреле 2009 г. и предоставлен соответствующим организациям-получателям и ЕС.

6.2 Программа круглого стола

Время	Тема	Представитель
10:00 – 10:10	Открытие	Г-н Б. Тозар, Национальный секретарь ТРАСЕКА Г-н Э.Лок, Руководитель проекта
10:10 – 10:30	Критерии планирования	Г-н А. Мэрриен, «Эгис БСЕОМ»
10:30 – 11:00	Рыночное исследование и прогноз транспортного движения	Г-н К. Вестеркамп, «НЕА»
11:00 – 11:30	Планирование терминала (три варианта)	Г-н А. Мэрриен, «Эгис БСЕОМ» и Г-н Е. ван дер Рейден, «Ройал Хасконинг»
11:30 – 11:45	Предварительная оценка затрат	Г-н А. Мэрриен, «Эгис БСЕОМ»
11:45 – 12:05	Исследование влияния на окружающую среду	Г-жа Г. Эртюрер, «Голдер»
12:05 – 12:20	Основа финансового анализа	Г-н Э. Лок, «Ройал Хасконинг»
12:20 – 13:00	Дискуссия на круглом столе	

6.3 Список участников

Организация	Имя участника - должность	26/2/09
ТРАСЕКА Турция	Барис ТОЗАР – Национальный секретарь ТРАСЕКА	□
ТРАСЕКА Турция	Сечил ОЗЬЯНИК – эксперт ТРАСЕКА	□
Подсекретариат по морской деятельности	Фикрет ГАГЛАР – инженер	□
Главное управление по строительству железнодорожных путей, морских портов и аэродромов.	Симтер ОЗДЕН	□
Главное управление дорожным транспортом	Хакан ОЗДЕМИР – Глава отдела	□
Главное управление дорожным транспортом	Бюлент СЮЛОГЛУ – эксперт	□

«ТСДД»	Хакан ЭРДОГАН – Глава отдела	
«ТСДД»	Эргун БАЙАР – Глава отдела	
«ТСДД»	Левент ПИРСИ – инженер	
«РОДЕР»	Али ГЮЛКАНАТ	
«СЕЙНАК»	Невзат ОЗКЕНЕЛ	
«СЕЙНАК»	Атилла ОЗКУСАКСИЗ	
Порт Самсуна	Чаглаян АКСУ – Заместитель Генерального директора	
Порт Самсуна	Сонер СЁНМЕЗ	
Порт Самсуна	Хакан КУРТ	

7 Ознакомительная поездка в Нидерланды и Бельгию

7.1 Введение

В марте 2009 г. консорциум организовал учебную поездку в Нидерланды и Бельгию. Темами учебной поездки были Системы портового сообщества и развитие порта.

7.2 Программа учебной поездки

Понедельник, 9 марта: прибытие участников в аэропорт Амстердама и переезд в Роттердам.

Вторник, 10 марта: Роттердам
09:30-10:00: Встреча со всеми участниками
10:00-11:30: Презентация компанией «ИнфоЛинк» Системы портового сообщества Роттердама
11:30-12:00: Переезд к месту обеда (Евромаст)
12:00-13:30: Обед в Евромаст
13:30-14:00: Обратный переезд в отель Нью Йорк
14:00-15:00: Расширение порта Роттердама: презентация Маасвлакте 2
15:30-16:00: Кофе/чай
16:00-17:00: Презентация систем СУДС компанией «ХИТТ»

- Автобусный переезд в Антверпен

Среда, 11 марта: Антверпен

- 09:30 - 12:00: Портовый дом Антверпен

09:30-10:00: Кофе
10:00-10:30: Вступительное слово о порте Антверпена
10:30-11:00: Система информации и контроля порта Антверпена (APICS), антверпенская модель Системы портового сообщества
11:00-11:30: «Система почтового ящика», представляемая Сигха/Портхус
11:30-12:00: Оперативное использование, представленное «ТИНК», Ферос
12:00-12:30: прогулка к судну вблизи Лонденбруга
12:30-13:30: Прогулка на корабле -> комплекс Зандвлиет/Берендрехтслюизен
13:30-15:00: Посещение Системы координации, управления судами, планирования шлюзов
15:00-15:30: Посадка на корабль в районе шлюзов Зандвлиет/Берендрехтслюизен
15:30-17:00: Выход через один из шлюзов по направлению к Деурганкдок для осмотра со стороны воды

- Автобусный переезд в отель Амстердама

Четверг, 12 марта: Амстердам
09:30-10:00: Кофе
10:00-11:00: Презентация Системы портового сообщества Амстердама
11:00-11:45: Посещение контейнерного терминала Керес (особая конструкция)
11:45-12.30: Посещение Ватерландзе Хавенбедрийвен (терминал для любых погодных условий)
12:30-13:30: обед
- Послеобеденное время: оценка участниками учебной поездки

Пятница, 13 марта/Суббота, 14 марта: отбытие из аэропорта Амстердама
- Переезд в Схипхол (поездом/автобусом)

7.3 Список участников

Болгари

Г-жа. В. Господинова	Заместитель Министра транспорта, Национальный секретарь ТРАСЕКА в Болгарии
Г-н. Д. Савов	Министерство транспорта Болгарии, Глава управления национальной транспортной политики
Г-н. М. Апостолов	Министерство транспорта Болгарии, Начальник Морской администрации
Г-н. П. Сеферов	Генеральный директор «Болгариан Портс Инфрастракчер Компани»
Г-н. А. Забуртов	Министерство транспорта Болгарии, Заместитель директора «Портс Инфрастракчер Компани»
Г-н. З. Кузманов	Директор Управления ВТМИС-РИС, «Болгариан Портс Инфрастракчер Компани» - Варна
Г-н. А. Станков	Директор по текущей эксплуатации, Порт Варны, публичная акционерная компания

Грузия

Г-н. Д. Барамидзе	Глава Департамента морского транспорта
Г-н. П. Цагарейшвили	Заместитель Главы транспортного департамента, Министерство экономического развития Грузии, Заместитель Национального секретаря ТРАСЕКА
Г-н. М. Ахалайа	Главный программист Службы ИТ Корпорации морского порта Поти
Г-н. З. Чхартишвили	Глава Департамента маркетинга Корпорации морского порта Поти

Румыния

Г-н. И. Иордаче	Национальный секретарь ТРАСЕКА в Румынии
Г-н. О. Виорел	Заместитель Директора Морского управления, «МТИ»
Г-н. Г. Каталин	«МТИ»
Г-н. Г. Алин	КНАНДР, Генеральный директор Юридического отдела
Г-жа. Л. Никулае	Отдел экспертного маркетинга, «АПМС» Констанца

Турция

Г-н. Б. Тозар	Национальный секретарь ТРАСЕКА в Турции
Г-жа. С. Озьяник	Эксперт Национального секретариата ТРАСЕКА в Турции
Г-н. Ф. Каглар	Подсекретариат по морской деятельности, инженер
Г-н. Е. Динчер	Подсекретариат по морской деятельности, координатор ТРАСЕКА по вопросам морской деятельности
Г-н. М. Йилмаз	Турецкие железные дороги «ТСДД», Заместитель Главы департамента
Г-н. Х. Эрдоган	Турецкие железные дороги «ТСДД», Глава отдела в Портовом департаменте

Г-н. Р. Каплан	Турецкие железные дороги «ТСДД», эксперт в Департаменте международных отношений
Г-н. И. Арсландаг	Заместитель Генерального директора порта Самсуна

Украина

Г-жа. Кузьменко	Министерство транспорта Украины, Заместитель Главы Департамента развития и координации транспортных систем
Г-н. С. Сыечкин	Министерство транспорта Украины, Глава координационного отдела Государственного отдела морского и речного транспорта
Г-н. Сахаутдинов	Главный диспетчер морского торгового порта Одессы, Глава Службы эксплуатации
Г-н. Граматик	Заместитель Главы транзитного фрахтового терминала торгвого порта Одессы
Г-жа. Бартошик	Ассистент Директора по общим вопросам морского торгового порта Ильичевска
Г-н. Луценко	Заместитель Главы Департамента развития и инвестиций, порт Ильичевска

МПК ТРАСЕКА, Баку

Г-н. Мамедов	Постоянный секретариат ТРАСЕКА, морской эксперт

7.4 Оценка участниками

Содержание учебной поездки

Тема	Отлично	Хорошо	Нормально	Плохо	Итого
Презентация Системы портового сообщества Роттердама компнаией «ИнфоЛинк»	6	4			10
Презентация Маасвлакте II	10				10
Презентация систем СУДС компанией «ХИТТ»	5	3	2		10
Подход к Системам портового сообщества в порте Антверпена	6	3	1		10
ИКТ в порте Антверпена, Амарис	5	3	2		10
Презентация Харборвью компанией «Ферос»	6	2	2		10
Презентация Флекслок компанией «ТИНК»	5	2	3		10
Посещение шлюзов и координационного центра	9		1		10
Пот Амстердама: презентация стратегии порта	9	1			10
Посещение терминала СЕРЕС и терминала для любых погодных условий	9		1		10
Общее содержание учебной поездки	7	3			10

Организация учебной поездки

	Отлично	Хорошо	Нормально	Плохо	Итого
Общая организация	7	3			10
Размещение в отеле	7	3			10
Ресторанное обслуживание в	7	3			10

отеле					

(только 10 оценочных листов было возвращено организаторам учебной поездки)

8 Заключительный семинар

8.1 Введение

Заключительный семинар был организован в Софии, Болгария, 26 марта 2009 г. и являлся итоговым мероприятием по проекту.

Основными целями семинара являлись демонстрация результатов двухлетнего проекта, разъяснение Единой интегрированной системы управления SASEMAS и запрос мнения Министерств транспорта/Национальных секретарей ТРАСЕКА в пяти странах по проекту в отношении Единой интегрированной системы SASEMAS.

8.2 Программа заключительного семинара

Время	Тема	Представитель
09:00 – 09:30	Регистрация	
09:30 – 09.40	Открытие	Г-н. Р. Хоендерс, Руководитель программы по транспорту, Генеральный директор «ЮропЭйд»
09:40 – 09:50	Приветствие	Г-н. П. Киров, Директор Морской администрации исполнительного агентства Болгарии
09:50 – 10:00	Представление проектной группы и программы дня	Г-н. Эдвин Лок, Руководитель проекта, «Ройал Хасконинг»
10:00 – 10:20	Рыночный морской транспорт в регионе Черного моря: перспективы и возможности будущего развития	Г-н. К. Вестеркамп, Национальное Агентство по охране окружающей среды
10.20 – 10.40	Как применять варианты ГЧП для развития морского сектора Черного моря?	Г-н. Дж.. Гаудерис, «Ройал Хасконинг»
10:40 – 11:00	Групповое обсуждение	
11:00 – 11:30	Перерыв на кофе	
11:30 – 11:50	Исследование осуществимости строительства терминала трейлерных паромов порта Самсун и предварительное исследование осуществимости строительства порта Филиоса	Г-н. А. Мэрриен, «Эгис БСЕОМ» Г-н. Э. в.д. Рейден, «Ройал Хасконинг»
	Системы портового сообщества на Черном море – как действовать?	Г-н. П. Верваерде, «Ройал Хасконинг»
12:10 – 12.30	Групповое обсуждение	
12:30 – 14:00	Обед	
14:00 – 14:30	Введение в Единую интегрированную систему управления SASEMAS, система общего интегрированного управления защитой и безопасностью в регионе Черного моря	Капитан Б. Апперри, «Эгис БСЕОМ»
14:30 – 14:45	Политика ЕЭС в области морской защиты и безопасности (в отношении региона Черного моря)	Г-н. А. Бошен, Европейская Комиссия, Генеральный директор «ТРЕН»

14:45 – 15:00	Взгляд Министерства транспорта Болгарии на применение Единой интегрированной системы управления SASEMAS	Г-н. П. Киров, Заместитель Исполнительного директора Исполнительного агентства по морскому управлению
15:00 – 15:15	Взгляд Департамента морского транспорта Грузии на применение Единой интегрированной системы управления SASEMAS	Капитан В. Имнаишвили, Глава Государственного реестра направления судов и контроля государства флага, подразделение Департамента морского транспорта
15:15 – 16:00	Перерыв на кофе	
16:00 – 16:15	Взгляд Министерства транспорта Румынии на применение Единой интегрированной системы управления SASEMAS	Г-жа. С. Василе, Военно-морское управление Румынии
16:15 – 16:30	Взгляд Министерства транспорта Турции на применение Единой интегрированной системы управления SASEMAS	Г-н. Э. Динчер, Подсекретариат по морской деятельности Турции
16:30 – 16:45	Взгляд Министерства транспорта и коммуникаций Украины на применение Единой интегрированной системы управления SASEMAS	Г-н. М. Матлахов, Глава Департамента общей безопасности Отдела защиты и безопасности, Министерство транспорта и коммуникаций Украины
16:45 – 17:00	Взгляд МПК ТРАСЕКА на применение Единой интегрированной системы управления SASEMAS	Г-н. Р. Валчев, МПК ТРАСЕКА, Руководитель группы экспертов портовой службы
17:00 – 17:10	Выводы о порядке действий в отношении Единой интегрированной системы управления SASEMAS в регионе Черного моря	Капитан Б. Апперри, «Эгис БСЕОМ»
17:10 – 17:25	Групповое обсуждение	
17:25 – 17:30	Закрытие семинара	Г-н. Эдвин Лок, Руководитель проекта

8.3 Список участников

Имя участника	Организация	26/3/09
Г-жа. И. Георгиева	Министерство транспорта Болгарии	☐
Г-жа. Х. Янакиева	Министерство транспорта Болгарии	☐
Г-жа. Г. Дончева	Министерство транспорта Болгарии	☐
Г-н. П. Киров	Исполнительная служба морского управления Болгарии	☐
Г-жа. С. Бакардзиева	Исполнительная служба морского управления Болгарии	☐
Г-н. А. Пашов	Исполнительная служба морского управления Болгарии	☐
Г-н. А. Забуртов	«Болгариан Порт Инфрастракчер Компани»	☐
Г-н. А. Станков	Публичная компания с ограниченной ответственностью Порт Варны	☐
Г-н. К. Донев	Публичная компания с ограниченной ответственностью Порт Варны	☐
Г-н. А. Ангелов	Публичная компания с ограниченной ответственностью Порт Бургаса	☐
Г-н. В. Кваратсхелия	Корпорация морского порта Поти	☐
Г-н. З. Чхартишвили	Корпорация морского порта Поти	☐

Капитан В. Имнаишвили	Департамент морского транспорта Грузии	☐
Г-н. З. Топурия	Порт Кулеви	☐
Г-н. И. Иордаче	Национальный секретарь ТРАСЕКА в Румынии	☐
Г-жа. Л. Никулае	АПМС Констанца	☐
Г-жа. С. Василе	Румынское военно-морское управление	☐
Г-н. И. Топака	Министерство транспорта Турции	☐
Г-жа. С. Озьяник	Национальный секретарь ТРАСЕКА	☐
Г-н. У. Арслан	Главное управление по строительству железнодорожных путей, морских портов и аэродромов	☐
Г-н. Э. Динчер	Подсекретариат по морской деятельности	☐
Г-н. Х. Озкан	Турецкие железные дороги	☐
Г-н. А. Гёргюлю	Министерство транспорта Турции	☐
Г-жа. К. Голубых	Министерство транспорта и коммуникации Украины	☐
Г-н. М. Матлахов	Министерство транспорта и коммуникации Украины	☐
Г-н. А. Луценко	«Морской торговый порт Ильичевска»	☐
Г-жа. О. Жулавска	«Морской торговый порт Ильичевска»	☐
Г-н. Б. Шевченко	Морской торговый порт Одессы	☐
Г-н. И. Додонов	Морской торговый порт Одессы	☐
Г-н. Р. Валчев	Постоянный секретариат ТРАСЕКА, Баку	☐
Г-н. А. Бошен	Европейская Комиссия, Генеральный директор «ТРЕН», G1 Морская транспортная политика	☐
Г-н. Р. Хоендерс	Европейская Комиссия, Офис сотрудничества «ЮропЭйд»	☐
Г-н. И. Гоулин	«Эгис БСЕОМ» – проект магистралей Черного и Каспийского морей	☐

8.4 Оценка участниками

Содержание круглого стола

Тема	Отлично	Хорошо	Нормально	Плохо	Итого
Рыночный морской транспорт в регионе Черного моря: перспективы и возможности будущего развития	11	11	1		23
Как применять варианты ГЧП для развития морского сектора Черного моря?	12	10	1		23
Исследование осуществимости строительства терминала трейлерных паромов порта Самсун и предварительное исследование осуществимости строительства порта Филиоса	10	8	5		23
Системы портового сообщества на Черном море – как действовать?	13	8	2		23
Введение в Единую интегрированную систему управления SASEMAS, система общего интегрированного	10	10	3		23

управления защитой и безопасностью в регионе Черного моря					
Выводы по порядку применения Единой интегрированной системы управления SASEMAS в регионе Черного моря	8	11	4		23
Групповое обсуждение	6	12	4	1	23
Общее содержание круглого стола	11	11	1		23

Организация круглого стла

	Отлично	**Хорошо**	**Нормально**	**Плохо**	**Итого**
Общая организация	19	3			22
Размещение в отеле	20	1			21
Ресторанное обслуживание в отеле	17	6			23

8.5 Отзывы во время семинара

На завершающем семинаре, проведенном в Софии, Болгария, 26 марта 2009 г., был разъяснен принцип работы Единой интегрированной системы управления SASEMAS в регионе Черного моря, и Министерствам транспорта/Национальным секретарям ТРАСЕКА было предложено представить свою позицию в отношении Единой интегрированной системы управления SASEMAS.

ОТЧЕТ о ЗАВЕРШАЮЩЕМ СЕМИНАРЕ, частично выполненный на базе предложенной Единой интегрированной системы управления SASEMAS в регионе Черного моря

Введение:

После обеспечения представителей пяти стран кратким изложением Единой интегрированной системы управления SASEMAS в регионе Черного моря участникам заключительного семинара было представлено введение в философию Единой интегрированной системы управления.

Все участники представили свои методы проверки обеспечения требуемого уровня защиты и безопасности судоходства и портовых операций в своих странах, а также кратко изложили свое понимание Единой интегрированной системы управления SASEMAS в регионе Черного моря.

Результаты комментариев национальных представителей (некоторые комментарии содержались в их презентациях, другие были высказаны в процессе обсуждений):

Нет страны, выступающей против системы общего управления, созданной для управления и улучшения ее индустрии.

Одна страна выражает твердое согласие, так как она видит возможность для участвующих стран улучшить приведение ими в жизнь международных конвенций и, в то же время, обеспечить длительное улучшение культуры безопасности в регионе благодаря общему вспомогательному инструменту.

Другая страна поддерживает систему, но нуждается в большей информации о практической стороне Единой интегрированной системы управления SASEMAS в регионе Черного моря.

Две страны предложили найти доказательства затрат-выгод Единой интегрированной системы управления SASEMAS, которая является дополнением ко всем существующим инструментам.

Пятая страна предлагает изучить результаты и экономические препятствия такой системы в европейских странах до ее внедрения в группе стран Черного моря.

Анализ

1. Единая интегрированная система управления SASEMAS в регионе Черного моря является новой концепцией управления, определенной в Техническом задании проекта. Данная концепция может выглядеть очень амбициозной, но кажется достаточно естественной в рамках европейского проекта ТРАСЕКА.

   Тем не менее, к сожалению, как нам известно, в мире не существует никакого сравнимого инструмента. Таким образом, европейского опыта в этом вопросе определенно не существует, в то время как концепция может быть применена в сопоставимых регионах, включающих ЕС (Средиземное или Северное море).

   В свете цели улучшения состояния отрасли основная задача по гармонизации условий морской и портовой торговли является достаточно очевидной и представляется наиболее современным решением.

2. Уже существующие национальные и международные инструменты мониторинга показали, к сожалению, свою ограниченность в достижении цели обеспечения соответствия международным стандартам (ЕС, система добровольной проверки государств-членов ИМО и контроль со стороны порта). Никакому суверенному государству в мире не хочется подвергаться оценке и получать штрафы от другого государства или даже от специального органа союза государств! Это нормальное человеческое отношение. Возможно, сейчас время попробовать другое отношение, которое будет дополнять другие меры!

   Современный способ управления операциями основан на внутренней системе проверки, оценивающей соответствие ссылочным документам и одновременно предлагающей исправление и улучшение. Оценка соответствия и задач основана на внутренних решениях, которые имеют больше шансов на то, чтобы быть исполненными, чем любые другие решения, исходящие от внешних субъектов!

   В нашей промышленности этот современный способ представлен знаменитым Международным кодексом по управлению безопасностью, требуемым Международной конвенцией об охране жизни людей на море. Несмотря на то, что применение Международного кодекса по управлению безопасностью все еще нуждается в усовершенствовании (см. последний отчет о Меморандуме о взаимопонимании в регионе Черного моря), эта система ***внутреннего управления*** доказала свою эффективность.

   Единая интегрированная система управления SASEMAS в регионе Черного моря основана на системе ***внутренней*** проверки, нацеленной на обеспечение соответствия и улучшения. Одобряя Единую интегрированную систему управления SASEMAS, некоторые из наших стран автоматически согласились на постоянную проверку группы, к которой они принадлежат. Эта система является одной из лучших возможностей объединения

судоходных компаний и портовых управлений или операторов участвующих стран общим надежным путем в целях улучшения их деятельности в общей сфере.

Развитие морского сообщения между коридорами ТРАСЕКА и ТЕН является проектом ЕС, выполненным командой экспертов. В этой связи другой европейский орган – ЕАМБ (Европейское агентство по морской безопасности) – может помочь пяти станам создать и внедрить Единую интегрированную систему управления SASEMAS в регионе Черного моря.

3. Бюджет не определен: фактически ни один бюджет не был исследован в рамках Единой интегрированной системы управления SASEMAS в регионе Черного моря (это должно производиться на другом этапе проекта). Тем не менее, как видно, система очень легкая и требует небольшое количество персонала: уполномоченные лица и заявители (2 или 3 человека в каждой стране). Расходы по использованию программы не так велики и основаны на временных поручениях в других странах.

   Более того, следует запланировать дополнительное исследование для подготовки более точного плана и составления бюджета.

   Это исследование должно финансироваться ЕС, участвующие страны могут запросить дополнение к проекту.

4. На круглых столах было дано много объяснений в отношении Единой интегрированной системы управления SASEMAS в регионе Черного моря, а элементы гармонизации были предложены в качестве примеров. Ввиду того, что система общего управления под названием Единая интегрированная система управления SASEMAS в регионе Черного моря является достаточно новой концепцией, можно организовать региональный семинар для повторного представления системы будущим участникам. Такой региональный семинар может финансироваться в качестве дополнения к настоящему проекту.

   Примечание: Представители стран должны будут представлять всю отрасль (например, представители судоходных компаний).

Были даны следующие комментарии в ходе семинара по Единой интегрированной системе управления SASEMAS в регионе Черного моря.

Болгария

- Концепция Единой системы управления и современные рамки морской защиты и безопасности в регионе Черного моря: зачем вводить «интегрированную систему управления защитой и безопасностью», SASEMAS?
- Обоснование концепции (согласно Краткому изложению /Плану):

* заявлено: облегчить и улучшить судоходную и портовую отрасль в регионе Черного моря и вокруг него посредством:

(1) гармонизации условий защиты и безопасности, а также
(2) продолжительного улучшения этих условий

* имеется в виду (спорно):

(3) лучший способ управления требованиями защиты и безопасности,
(4) обеспечение проверки соответствия и эксплуатации, а также
(5) лучшее управление (государственная помощь отрасли в приведении в соответствие с условиями).

- Издержки концепции Единой интегрированной системы управления SASEMAS:

  * гармонизация условий защиты и безопасности – частичная, не включает самого крупного участника в регионе (Россия);

  * гармонизация условий защиты и безопасности и их постоянное улучшение – зависит от национальной политической воли, которая:

  - формируется по-разному в связи с многоаспектностью и противоречивостью в потенциальных государствах-членах;
  - Предложенная группа не является независимым субъектом, не обладает силой и ясным потенциалом для движения за пределы утвержденных требований защиты и безопасности, инициированных ММО/МОТ, таким образом:

  (1) улучшение будет иметь место только в отношении исполнения международных соглашений, а также

  (2) улучшение должно будет пройти через обычные механизмы национального законодательства и регулирования;

  - по крайней мере для некоторых из пяти стран Единая интегрированная система управления SASEMAS не представляет собой новой и значительно лучшей системы управления. Улучшение по сравнению с существующей национальной системой управления морской защитой и безопасностью можно увидеть только в введении руководств, ссылочных документов, где они еще отсутствуют, нацеленных отчетов, предварительных проверок новых компаний, регулярных оценок операторов судов и портов;
  - введение Единой интегрированной системы управления SASEMAS подразумевает значительные расходы, связанные с новыми структурами, пересмотром существующего национального законодательства, подготовкой и принятием проектов изменений национальных законов, постановлений и внутренних инструкций, подготовкой и принятием руководств, ссылочных документов, новых процедур и т.д.

Предпосылки внедрения концепции Единой интегрированной системы SASEMAS

- ПОДРОБНЫЙ план Единой интегрированной системы управления SASEMAS (включая полный список документов системы, которые должны быть подготовлены, описание должностных обязанностей уполномоченного лица и руководителя работ на объекте (SC), подробную схему производственного процесса, относящуюся к взаимодействию между уполномоченными лицами, графическую схему документации и предварительную оценку бюджета).
- Анализ затрат и выгод внедрения Единой интегрированной системы управления SASEMAS по каждой стране, основанный на подробном плане.
- Пересмотр национального законодательства каждой страны, основанный на подробном плане и координации необходимых изменений на национальном уровне.
- ВСТРЕЧА НА ВЫСШЕМ УРОВНЕ представителей заинтересованных стран для пересмотра проекта соглашения/организационных мероприятий.
- ПОДПИСАНИЕ и ЗАВЕРШЕНИЕ ВНУТРЕННИХ ПРОЦЕДУР, необходимых для вступления в силу соглашения

Грузия

Объединенная транспортная администрация Грузии полностью поддерживает проект и считает, что безопасность навигации, судоходства и портов может быть достигнута только совместными усилиями с учетом большого опыта и традиций «передового опыта мореходства».

Правовые аспекты:

- Необходимо принимать во внимание, что наши государства являются сторонами основных конвенций ООН и ММО, и была разработана определенная система, подтвержденная рядом отчетов ММО и других международных экспертов.

- Тем не менее, во время работы над проектом мы столкнемся со многими проблемами, обусловленными традициями и правовыми системами, уже существующими в наших государствах. Нам будет необходимо определить, какие нормы не соответствуют целям защиты и безопасности, в чем заключаются различия между нашими системами и системой ЕЭС.

Наше предложение – В отчетах экспертной группы ЕЭС содержатся ссылки на некоторые директивы ЕС, и мы считаем полезным получение тексты этих директив для использования их в нашей работе.

Аспект, связанный с ММО:

- Аудиторская схема добровольной оценки члена ММО (в соответствии со схемой ММО) была упомянута в проекте, однако этот документ, по нашему мнению, напрямую касается флота и косвенно, практически незначительно касается береговой инфраструктуры.
- В то же время мы хотели бы прояснить, что в общем и целом при начале реализации проекта мы имеем дело с двумя компонентами: (a) – судоходная инфраструктура (судоходные компании, экипаж, морские учреждения, классификационные общества, судна), а также (b) береговая инфраструктура (порты, терминалы, судовые агенты, таможенная служба, органы по иммиграции и другие частные компании), а потому схема ММО не полностью покрывает этот компонент.

Наше предложение – было бы полезно разработать сходную схему для береговой инфраструктуры,

Аспект, связанный с промышленностью:

- Само собой разумеется, что Международный кодекс по управлению безопасностью и Международный кодекс по охране судов и портовых средств являются замечательными документами, и их обязательное исполнение не подвергается вопросу. Тем не менее, мы считаем, что этих кодексов недостаточно, необходимы также другие документы – руководство Общества международных операторов газовых танкеров и терминалов и Международные правила безопасности для нефтяных танкеров и терминалов – они будут полезны, однако может возникнуть проблема признания этих стандартов морской отраслью.

Наше предложение – было бы целесообразно подтверждение в наших рекомендациях обязательного характера этих инструментов.

Проекты-спутники:

- В 2008 г. мы начали работу с двумя проектами – региональная Информационная система по загрязнению нефтепродуктами, вызываемому движением судов, и регионального операционного координационного центра поисково-спасательных работ (SAR), который пыталась взять под свой контроль Российская Федерация, используя различные региональные организации и конференции для этих целей. Мы заняли строго негативную позицию в отношении этого вопроса и хотели бы разъяснить свою позицию. Мы не возражаем против проектов как таковых, тем не менее, мы не можем согласиться с попытками Российской Федерации осуществить эти проекты под ее контролем.

Наше предложение – Мы считаем, что Информационная система по загрязнению нефтепродуктами, вызываемому движением судов, будет замечательным дополнением к морской безопасности и защите окружающей среды в море, если она будет включена в Единую интегрированную систему управления SASEMAS в регионе Черного моря.

Человеческие ресурсы:

- По нашему мнению, доступность соответствующих ресурсов, и, в частности, человеческих ресурсов, является жизненно важной. У нас есть определенные сомнения в отношении того, что большое количество вопросов, которые должны быть решены морскими

администрациями государств, могут решаться 5-7 лицами. Некоторым странам-получателям необходима помощь в определении и улучшении сети учреждений, вовлеченных в морскую деятельность, с четко прописанными обязанностями.

Наше предложение – таким образом, оценка должна быть сфокусирована на оперативных секторах администраций, т.е. на организации, структуре, персонале и процедурах. В проектных рекомендациях должны содержаться императивные условия в отношении увеличения количества персонала и улучшения его квалификации.

Административный аспект:

- Эта система (Единая интегрированная система управления SASEMAS в регионе Черного моря) будет возглавляться по общей схеме Управляющим комитетом, составленным из представителей правительств пяти участвующих стран, тогда как операционные аспекты будут обеспечиваться уполномоченными лицами, также из пяти стран.

Наше предложение – необходимо разработать процедуру работы данного комитета и обеспечить обязательный характер рекомендаций, иначе работа будет бессмысленной.

Дополнительно:

- Невозможно обеспечить безопасность навигации, если некоторые вопросы, связанные с организацией навигации, не будут решены, например, автомобильные и пассажирские трейлерные паромы ходят по линии между портами Трабзон и Сочи. Эти паромы, проходя через Грузинский регион поисково-спасательных работ (SAR), не представляют официальные отчеты в соответствии с системами «ГеоРеп», как этого требует Международная конвенция об охране людей на море, и до настоящего времени у них нет никакого плана, скоординированного управлением поисково-спасательными работами (SAR). Мы пытались решить этот вопрос с помощью наших коллег в Турции, но безрезультатно.
- Ответственность начальников портов не определена, и, в целом, портам, расположенным на Черном море, неясно, установлен ли их статус???
- Обеспечение точного прогноза погоды. В восточной части Черного моря мы считаем на сегодняшний день наиболее надежным турецкий прогноз погоды. Он предоставляет прогноз по интегрированной большой шкале, но необходимо получать точный местный прогноз погоды, что является серьезной проблемой.

Румыния

Румынская военно-морская служба очень заинтересована в концепции Единой интегрированной системы управления SASEMAS в регионе Черного моря. Таким образом, в добавление к круглым столам и семинарам они поинтересовались, возможно ли предоставить больше информации о новой концепции для ее изучения и принятия решения по первым мероприятиям, которые необходимо провести.

Турция

Во время семинара турецкая делегация не дала особенных комментариев в отношении Единой интегрированной системы управления.

Украина

Для внедрения Единой интегрированной системы управления общественной и технической безопасностью на море для региона Черного моря (SASEMAS) на Украине на основе доступной информации, необходимо подробно изучить европейский опыт, провести анализ этой деятельности, провести экономические расчеты и только после этого принять решение о необходимости внедрения системы в портах Украины.

Программа Tacis TRACECA Европейского Союза
Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Киргизская республика, Молдавия, Румыния, Таджикистан,Турция, Туркменистан, Украина, Узбекистан

TACIS 117107

УЛУЧШЕНИЕ МОРСКИХ СВЯЗЕЙ МЕЖДУ КОРИДОРАМИ TRACECA И TEN

Анализ рынка

июль 2008, окончательный вариант

Настоящий проект
финансируется
Европейским Союзом

Проект выполнен
Royal Haskoning
NEA Transport Research and Training
BCEOM

Настоящий проект финансируется Европейским Союзом

1 Титульный лист отчета

Название проекта:	Улучшение морских связей между коридорами TRACECA и TEN	
Номер проекта:	TACIS 117107	
Страна:	Украина, Румыния, Болгария, Турция, Грузия	
	Заказчик	**Подрядчик**
Наименование:	Европейская комиссия EuropeAid Cooperation Office	Консорциум, возглавляемый Ройал Хасконинг (Голландия)
Адрес:	Офис: J-54 04/250 1049 Брюссель	Barbarossastraat 35 Postbus 151 6500 AD Наймеген Голландия
Тел.:	+ 32 2 298 02 57	+ 31 (0)24 3284147
Факс:	+ 32 2 296 62 17	+ 31 (0)24 3609634
Контактные лица:	Ms. H. Habart Mr. F. Terrac	Лидер команды: Edwin Lock
Подписи:		

Дата отчета: июль 2008

Отчетный период: 2007-2008

Авторы отчета: NEA Transport Research and Training: Klaas Westerkamp, Barry Zondag, Sean Newton, Loreta Rudzikaite, Amanda Rasch
Royal Haskoning: Wim Welvaarts, Wouter van Nus

СОДЕРЖАНИЕ

1 Титульный лист отчета 2
2 Краткий обзор проекта 6
3 Введение 8
4 Текущая ситуация – грузопотоки 11
4.1 Суммарный рост торговли 11
4.2 Рост торговли в мире 14
4.3 Торговый рост сектора обработки грузов 17
4.4 Национальные рынки - Страны ТРАСЕКА 20
4.4.1 Болгария 20
4.4.2 Румыния 22
4.4.3 Турция 23
4.4.4 Украина 25
4.4.5 Грузия 27
4.5 Контейнерный рынок Черного моря 28
4.6 Рынок Ро-Ро в Черном море 34
4.7 Выводы 37
5 Сценарии развития торговли 39
5.1 Основные положения и определение торговых сценариев 39
5.2 Результаты торговых прогнозов 40
5.3 Выводы 45
6 Оценка украинских портов 47
6.1 Ильичевск 47
6.1.1 Краткий обзор 47
6.1.2 Общая информация 49
6.1.3 Текущая мощность и пропускная способность 49
6.1.4 Производительность порта 51
6.1.5 Сообщение с удаленными районами 53
6.1.6 Планы по развитию и пропускная способность 53
6.1.7 Оценка основных ограничений и перспектив 54
6.2 Одесса 56
6.2.1 Краткий обзор 56
6.2.2 Общая информация 58
6.2.3 Текущая пропускная способность 58
6.2.4 Производительность порта 60
6.2.5 Сообщение с удаленными районами 62
6.2.6 Планы по развитию и пропускная способность 62
6.2.7 Оценка основных ограничений и перспектив 63
6.3 Украинские портовые сборы 64
7 Оценка румынских портов 67
7.1 Констанца 67
7.1.1 Краткий обзор 67
7.1.2 Общая информация 69
7.1.3 Текущая мощность и пропускная способность 70
7.1.4 Производительность порта 73
7.1.5 Сообщение с внутренними районами 75
7.1.6 Планы развития и пропускная способность 76
7.1.7 Оценка основных ограничений и перспектив 77
7.2 Румынские портовые сборы 78

8 Оценка болгарских портов 81
8.1 Варна 81
8.1.1 Краткий обзор 81
8.1.2 Общая информация 82
8.1.3 Текущая мощность и пропускная способность 83
8.1.4 Производительность порта 85
8.1.5 Соединение с внутренними районами 86
8.1.6 Планы по развитию и пропускная способность 87
8.1.7 Оценка основных ограничений и перспектив 87
8.2 Бургас 88
8.2.1 Краткий обзор 88
8.2.2 Общая информация 89
8.2.3 Текущая мощность и пропускная способность 90
8.2.4 Производительность порта 91
8.2.5 Сообщение с внутренними районами 94
8.2.6 Планы по развитию и пропускная способность 94
8.2.7 Оценка основных ограничений и перспектив 95
8.3 Болгарские портовые сборы 95
9 Оценка турецких портов 98
9.1 Хайдарпаса 98
9.1.1 Краткий обзор 98
9.1.2 Общая информация 99
9.1.3 Текущая мощность и пропускная способность 100
9.1.4 Производительность порта 100
9.1.5 Сообщение с внутренними районами 101
9.1.6 Планы по развитию и пропускная способность 101
9.1.7 Оценка основных ограничений и перспектив 101
9.2 Деринсе 101
9.2.1 Краткий обзор 101
9.2.2 Общая информация 103
9.2.3 Текущая мощность и пропускная способность 103
9.2.4 Производительность порта 104
9.2.5 Сообщение с внутренними районами 105
9.2.6 Планы по развитию и пропускная способность 105
9.2.7 Оценка основных ограничений и перспектив 106
9.3 Самсун 106
9.3.1 Краткий обзор 106
9.3.2 Общая информация 107
9.3.3 Текущая мощность и пропускная способность 107
9.3.4 Производительность порта 108
9.3.5 Сообщение с внутренними районами 109
9.3.6 Планы по развитию и пропускная способность 109
9.3.7 Оценка основных ограничений и перспектив 109
9.4 Хопа 110
9.4.1 Краткий обзор 110
9.4.2 Общая информация 111
9.4.3 Текущая пропускная способность 111
9.4.4 Производительность порта 112
9.4.5 Сообщение с внутренними районами 112
9.4.6 Планы по развитию и пропускная способность 112
9.4.7 Оценка основных ограничений и перспектив 112
9.5 Турецкие портовые сборы 112

10 Оценка портов Грузии 117
10.1 Поти 117
10.1.1 Краткий обзор 117
10.1.2 Общая информация 118
10.1.3 Текущая мощность и пропускная способность 119
10.1.4 Производительность порта 121
10.1.5 Сообщение с внутренними районами 123
10.1.6 Планы по развитию и пропускная способность 124
10.1.7 Оценка основных ограничений и перспектив 125
10.2 Батуми 126
10.2.1 Краткий обзор 126
10.2.2 Общая информация 127
10.2.3 Текущая мощность и пропускная способность 128
10.2.4 Производительность порта 129
10.2.5 Сообщение с внутренними районами 131
10.2.6 Планы по развитию и пропускная способность 131
10.2.7 Оценка основных ограничений и перспектив 131
10.3 Грузинские портовые сборы 132
11 Перспективы портов 2020 г. 136
11.1 Подход для перспективы роста портов в Черном море 136
11.2 Общие результаты 138
11.3 Перспективы для украинских портов 141
11.3.1 Потенциал грузового спроса в порту Илличевск 141
11.3.2 Потенциал грузового спроса в порту Одесса 144
11.4 Перспективы румынских портов (Констанца) 147
11.5 Перспективы болгарских портов 150
11.5.1 Потенциал грузового спроса в порту Варна 150
11.5.2 Потенциал грузового спроса в порту Бургас 152
11.6 Перспективы турецких портов 154
11.6.1 Потенциал грузового спроса в порту Хайдарпаса и Деринсе 154
11.6.2 Потенциал грузового спроса в порту Самсун 156
11.6.3 Потенциал грузового спроса в порту Хопа 159
11.7 Перспективы для грузинских портов 161
11.7.1 Потенциал грузового спроса в порту Поти 161
11.7.2 Потенциал грузового спроса в порту Батуми 163
12 12. Разное 166
12.1 Потенциальные критические точки: Турецкие проливы 166
12.2 Перспективы сообщения по железнодорожному парому 171

Приложение 1 Ппризводительность портов 175
Приложение 2 Тарифы 183
Приложение 3 Методы прогнозирования 192

2 Краткий обзор проекта

Название проекта:	УЛУЧШЕНИЕ МОРСКИХ СВЯЗЕЙ МЕЖДУ КОРИДОРАМИ TRACECA И TEN
Номер проекта:	TACIS 117107
Страна:	Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина

Стадии проекта:

Стадия 0 (апрель – июнь 2007):
Начало

Стадия 1А (июнь 2007 – апрель 2008):
Подготовка маркетингового исследования

Стадия 1В (июнь 2007 – апрель 2008):
Подготовка Плана действия
Развитие государственно-частного партнерства в порту

Стадия 2 (май 2008 – апрель 2009):
Подготовка Технико-экономического обоснования для сообщения железнодорожного парома в порту Самсун и подготовка предварительного технико-экономического обоснования порта Фильос
Реализация улучшений морской безопасности
Разработка пилотной схемы портового сообщества
Оценка потенциала государственно-частного партнерства необходимости портовых инвестиций и проектов в регионе и выбор проектов, принимаемых банком к учету

Начало проекта: 16 апреля 2007

Настоящий проект финансируется Европейским Союзом

Длительность проекта:	24 месяца
Проект реализует:	Royal Haskoning (Нидерланды) NEA Transport Research and Training (Голландия) BCEOM (Франция)

3 Введение

Главная цель исследования рыночной конъюнктуры морского транспорта региона Черного моря состоит в том, чтобы поддержать порты, судоходные линии и других участников, вовлеченных в морские связи в Черном море в их развитии как важные элементы в настоящих и будущих цепях логистики по коридорам ТРАСЕКА. Главный элемент этой поддержки – прогноз транспортных потоков в регионе Черного моря на 2020 год. Представляя прогноз на транспортные потоки на 2020 год порты, судоходные линии и связанные с ними организации будут в состоянии связать свои планы по развитию в соответсвии с требованиями рынка. В этом отношении особенно существенно прогнозируемое число контейнеров, учитывая увеличение в контейнеризации, развитие торговли Европа – Азия и настоящую нехватку мощности контейнерных терминалов в портах Черного моря. На основе результатов исследования рынка будет определен план действий на второй год проекта.

Анализ в настоящем докладе сосредоточен на следующих портах Черного моря: Ильичевск, Одесса, Констанца, Варна, Бургас, Деринче, Хаидарпаса, Самсун, Хопа, Поти и Батуми.

В Главе 4 сначала уделяется внимание описанию текущей торговли и транспортных схем в регионе, в 5 главе описаны прогнозные сценарий.
В главах 6 - 10 дается оценка портов Черного моря, при этом внимание сосредотачено на текущих мощностях, главных ограничениях и барьерах, производительности и инвестиционных планах.
В главе 11 представлены результаты прогнозов, включая сопоставление прогнозируемых объемов и настоящих и предполагаемых в будущем мощностей портов. При необходимости обозначаются приоритетные инвестиции.

Некоторые комментарии по поводу прогнозирования

На основе полученых комментариев по поводу предварительного варианта отчета ниже представлены некоторые комментарии для более детального объяснения методологии прогнозирования и использовании метода прогнозирования.

Прогноз торговли зависит от двух компонентов: глобальной торговой модели, прогнозирующей торговлю между парами стран в долларовой стоимости и торговой модели, детально прогнозирующей потоки между странами по каждому продуктовому сектору. Оба компонента основываются на временных рядах за период 1995 – 2006 гг. Глобальная торговая модель относится к определенным странам, и каждая страна имеет свои собственные ценности и поведение, основанное на временных рядах.

Следует отметить, что, по нашему мнению, модель в такой степени является моделью для развитых, развивающихся стран и стран с переходным типом экономики, в какой она основывается на исторических данных самих стран.

Использование исторических временных рядов (с 1995 по 2006 гг.) с целью применения модели для поведения торговли между странами на количественных исторических данных и установления модели тенденций развития в объемах (и стоимости) для детальных продуктовых сегментов между странами делает эту модель не пригодной для обратных операций. Предлагаемое время для тестирования модели и период, на котором модель основывает свое поведение, будут совпадать.

Далее следует отметить, что оба модуля прогнозирования торговли а также модуль задания являются долгосрочными инструментами прогнозирования, различающиеся по природе от краткосрочных инструментов прогнозирования. Долгосрочные инструменты прогнозирования включают такие факторы как внешнеторговый дефицит или эффект наверстования в темпе контейнеризации, о котором можно с уверенностью сказать. что эти факторы повлияют на грузовые потоки в долгосрочной перспективе. Однако, точное время этих событий зависит от специфических местных условий, например, открытия нового контейнерного терминала в 2009г. в определенном порту наверняка повлечет за собой быстрые изменения в объеме контейнеризации в последующий период. Задержка в открытии такого терминала также повлияет на время изменения уровня контейнеризации, однако в долгосрочной перспективе в обоих случаях уровень транспортировки грузов в контейнерах изменится значительно. Таким образом, для используемых инструментов 2020 г представляет собой подходящий год для прогнозирования, который соответствует стандартной практике в ЕС для прогнозирования в транспортной сфере.

Прогноз объемов одиннадцати портов относительно других портов в изучаемых странах заключается в следующем.

Строительство новых портов или железнодорожных путей или дорог скорее всего повлечет за собой перераспределение грузовых потоков. Следовательно, транспортный прогноз следует рассматривать в качестве потенциала рынка для региона, нежели как потенциал роста того или иного индивидуального порта, т.к. управление портом, инвестиции и специализация определелят окончательное распределение потоков.

4 Текущая ситуация – грузопотоки

Спрос на услуги порта зависят в значительной степени от двух факторов: относительной конкурентоспособности рассматриваемого порта и масштаба грузопотока, за который он конкурирует. В свою очередь, уровень этих грузопотоков зависит от характера экономического роста во внутренних районах, распределения торговли между областями внутренних районов и заграничными странами, типа продаваемых товаров и экономической устойчивости этих схем. Основные определяющие факторы для транспортного роста могут быть, следовательно, связаны с влияниями, оказываемыми внутренними районами или глобально.

В настоящем исследовании рассматриваются пятнадцать стран, граничащих с областью Черного моря и их торговые потоки с остальным миром. Подход "сверху-вниз" предполагает первоначальное рассмотрение торговых потоков в части финансовой составляющей, затем физических объемов и затем подробно по областям.

4.1 Суммарный рост торговли

"Основной" регион состоит из пятнадцати стран: Болгария, Венгрия, Румыния, Сербия, Словацкая республика, Турция, Армения, Азербайджан, Белоруссия, Грузия, Казахстан, Молдова, Российская Федерация, Туркмения и Украина. Торговля, затрагивающая этот регион, выросла в регионе на 320-340 % между 1996 и 2006 гг. (Статистика торговли ВТО, 2007). В то же время, регион увеличил свою долю всей торговли Европы/СНГ приблизительно от 7 % в 1996 г. до 12 %.

Рисунок 4.1: Торговля региона Черного моря, 2000, Ежегодно US$ (млн)

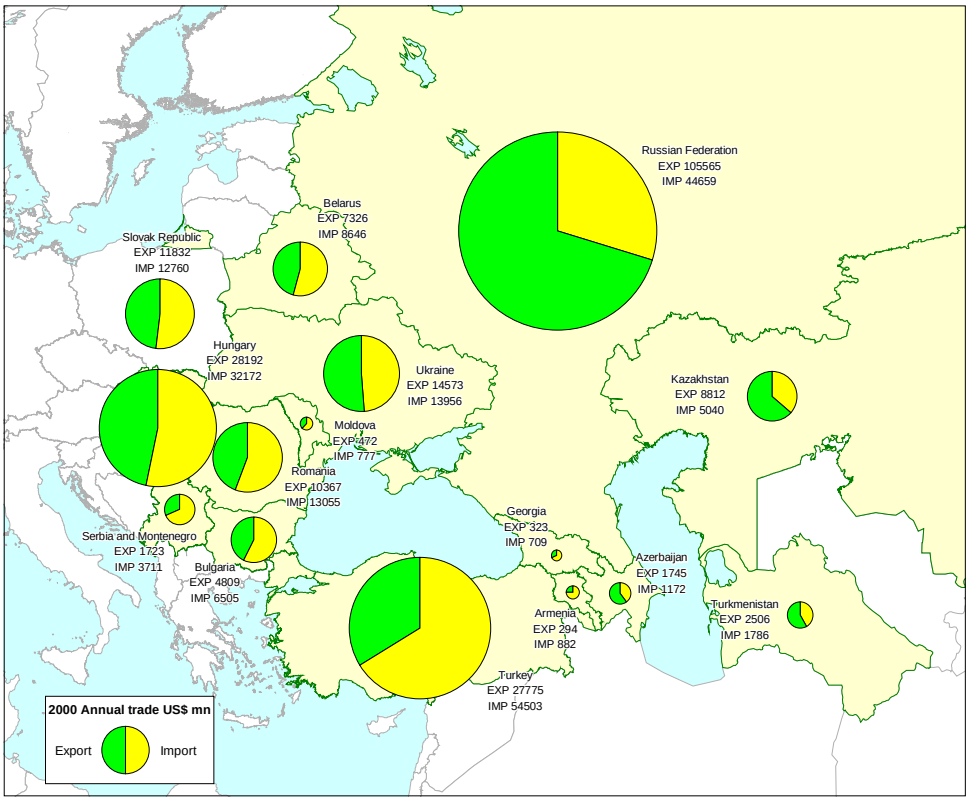
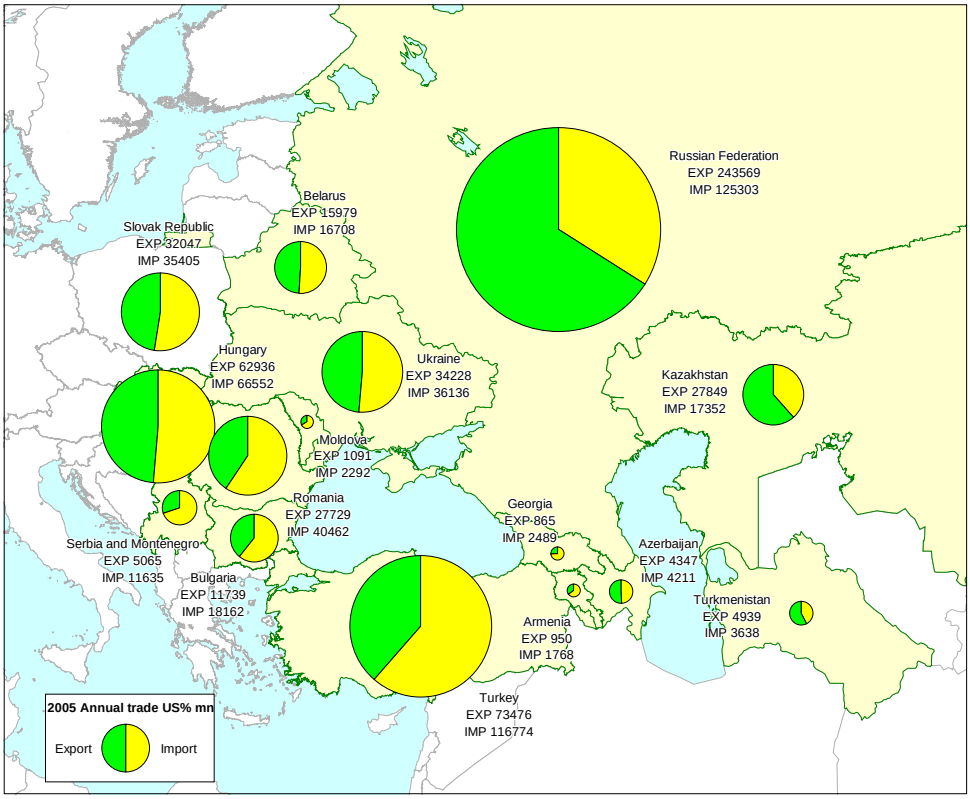


Рисунок 4.2: Торговля региона Черного моря, 2005, Ежегодно US$ (млн)



Рисунки 4.1 и 4.2 определяют общий объем международной торговли в 15 странах, окружающих Черное море.

Они показывают:

- Высокие уровни роста: например, суммарный экспорт Украины вырос с US$ 14,573 млн в 2000 г. до US$ 34,228 млн.
- Более высокая концентрация движения в пределах западной части региона.
- Тенденции к преобладанию импорта на юге и западе и преобладанию экспорта на севере и востоке.

4.2 Рост торговли в мире

Следующие таблицы показывают изменения, имеющие место в географических зонах торговли между 1995, 2000 и 2005 гг.

Торговые потоки были идентифицированы между основной областью Черного моря, состоящей из пятнадцати стран, и остальной части мира, разделенной на блоки:

- Регион Черного моря включает следующие страны: Болгария, Венгрия, Румыния, Сербия, Словацкая Республика, Турция, Армения, Азербайджан, Белоруссия, Грузия, Казахстан, Молдова, Российская Федерация, Туркмения и Украина.
- Центральная и Восточная Европа включает европейские страны, непосредственно северная часть Черного моря, включая Польшу и Балтийские страны.
- Средиземноморский регион состоит из европейских и африканских стран, граничащих со Средиземным морем, но исключая Ближний Восток и Францию.
- Ближний Восток, куда входят Ближневосточные страны, включая страны Персидского Залива, и простираясь в восточном направлении до Ирана.
- Северная и Западная Европа состоит из оставшихся европейских стран Северного моря, включая Германию, Великобританию, Францию и Скандинавскую область.
- Остальная часть Азии содержит большинство азиатских стран, включая Китай, АСЕАН и Индию.

Остальная часть мира включает Африку района Сахары, Америки и Австралию.

Следующие таблицы показывают экспорт и импорт в регионе Черного моря, по стоимости и весу.

Таблица 4.1: Экспорт из региона Черного моря: ежегодно миллиардов US$

	1995	1995 Доля	2000	2000 Доля	2005	2005 Доля
Черное море	27	22%	49	22%	106	22%
Центр.Вос.Европа	6	5%	14	6%	35	7%
Средиземноморье	17	14%	30	14%	74	16%
Средний Восток	3	3%	6	3%	18	4%
Сев.Зап.Европа	43	36%	80	37%	168	35%
Ост.Азия	15	13%	21	10%	43	9%
Ост.часть мира	8	7%	18	8%	32	7%
Общее	120	100%	220	100%	476	100%

Источник: Статистика торговли ВТО 2007г.

Таблица 4.2: Экспорт из региона Черного моря:ежегодно мил.тонн.

	1995	1995 Доля	2000	2000 Доля	2005	2005 Доля
Черное море	144	35%	309	38%	341	30%
Центр.Вос.Европа	34	8%	76	9%	97	8%
Средиземноморье	58	14%	106	13%	183	16%
Средний Восток	10	2%	19	2%	36	3%
Сев.Зап.Европа	105	25%	176	22%	290	25%
Ост.Азия	50	12%	85	11%	145	13%
Ост.часть мира	15	4%	35	4%	58	5%
Общее	416	100%	805	100%	1,150	100%

Источник: Статистика торговли ВТО 2007г.

Таблица 4. 3: Импорт из Региона Черного моря: ежегодно миллардов US$

	1995	1995 Доля	2000	2000 Доля	2005	2005 Доля
Черное море	27	23%	49	26%	106	24%
Центр.Вос.Европа	5	4%	7	4%	28	6%
Средиземноморье	14	12%	23	12%	49	11%
Средний Восток	3	3%	4	2%	6	1%
Сев.Зап.Европа	47	40%	70	37%	167	38%
Ост.Азия	12	10%	20	10%	62	14%
Ост.часть мира	10	9%	14	7%	23	5%
Общее	117	100%	187	100%	442	100%

Источник: Статистика торговли ВТО 2007г.

Таблица 4. 4: Импорт из региона Черного моря:ежегодно млн.тонн.

	1995	1995 Доля	2000	2000 Доля	2005	2005 Доля
Черное море	144	56%	309	69%	341	62%
Центр.Вос.Европа	14	6%	15	3%	26	5%
Средиземноморье	18	7%	26	6%	32	6%
Средний Восток	17	7%	13	3%	13	2%
Сев.Зап.Европа	24	9%	33	7%	50	9%
Ост.Азия	10	4%	14	3%	34	6%
Ост.часть мира	29	11%	38	8%	51	9%
Общее	257	100%	448	100%	546	100%

Источник: Статистика торговли ВТО 2007г.

Несколько важных наблюдений могут быть получены из этих таблиц:

Доллары в результате экпорта растут быстро, почти с 400%-ым ростом на протяжении более чем десяти лет. Большинство этой торговли - с Северо-западной Европой (35 % в 2005), и доли торговли региона являются относительно статическими, подразумевая сильный и устойчивый рост во всех географических секторах.

Тонны/экспорта/ растут менее быстро чем доллары /экспорта/, с 276%-ым ростом между 1995 и 2005 гг. Самые большие географические сектора – внутри Черного моря (30 %) и Северо-западная Европа (25 %). Глубокие морские рынки в восточной Азии и к Атлантике являются относительно маленькими, но медленно занимают свою долю. Все рынки растут в абсолютных сроках, но относительные доли довольно постоянны, с небольшим отклонениями от от внутрирегиональных потоков.

Доллары импорта растут по фактически той же самой норме как экспортные доллары, и по подобным абсолютным объемам, таким образом не было систематического изменения в балансе платежей в регионе в целом. Как с экспортом, все рынки растут в абсолютных сроках, но относительные размеры рынка являются более статическими, главное исключение, являющееся ростом импорта из восточной Азии, для которой относительная доля повысилась от 10 % до 14 % полного импорта, главным образом за счет северо-восточной Европы и остальных мировых рынков.

Количество тонн импорта показало самую низкую норму роста, с 212 % на протяжении более десяти лет. Так, хотя торговые потоки финансово сбалансированы, есть расхождение тоннажа в пользу экспорта, который вырос от соотношения 1.62 (экспорт к импорту) к 2.11. Более чем 60 % импортированных тоннажей прибывают из области Черного моря. Однако, восточноазиатский рынок растет значительно.

4.3 Торговый рост сектора обработки грузов

Следующие таблицы показывают развитие движения между 1995 и 2005 гг., согласно секторам продуктов, сгруппированным в категории, чтобы указать их вероятные характеристики обработки.

Большая часть сухого насыпного груза главным образом состоит из твердого топлива (например уголь), руды, и сырых полезных ископаемых (например строительные материалы). Большая часть жидкого груза - нефтепродукты. Продукты питания и производственная категория содержат продукцию более высокой стоимости, которые, наиболее вероятно, будут перевозиться в контейнерах или дорожных прицепах. Однако это также включает некоторое количество насыпных продовольственных продуктов, например, зерно. Категория "Другие" содержит металлы, удобрения и химикаты, которые можно транспортировать на контейнеровозах или обычных судах.

Таблица 4.5: Экспорт региона Черного моря: ежегодно миллардов US$.

	1995	*1995 Доля*	*2000*	*2000 Доля*	*2005*	*2005 Доля*
Сухой груз	7	6%	11	5%	25	5%
Жидкий груз	23	19%	58	26%	135	28%
Пищаипрод.продукты	58	48%	103	47%	222	47%
Другой груз	32	27%	48	22%	94	20%
Общее количество	120	100%	220	100%	476	100%

Источник: Статистика торговли ВТО 2007г.

Таблица 4.6: Экспорт региона Черного моря: ежегодно млн.т.

	1995	*1995 Доля*	*2000*	*2000 Доля*	*2005*	*2005 Доля*
Сухой груз	92	22%	191	24%	290	25%
Жидкий груз	175	42%	361	45%	491	43%
Пищаипрод.продукты	71	17%	126	16%	190	17%
Другой груз	79	19%	128	16%	180	16%
Общее количество	416	100%	805	100%	1150	100%

Источник: Статистика торговли ВТО 2007г.

Таблица 4.7: Импорт региона Черного моря: ежегодно миллардов US$.

	1995	*1995 Доля*	*2000*	*2000 Доля*	*2005*	*2005 Доля*
Сухой груз	5	4%	6	3%	15	3%
Жидкий груз	12	10%	21	11%	36	8%
Пищаипрод.продукты	81	69%	128	69%	313	71%
Другой груз	19	16%	32	17%	78	18%
Общее количество	117	100%	187	100%	442	100%

Источник: Статистика торговли ВТО 2007г.

Таблица 4.8: Импорт региона Черного моря: ежегодно мил.т.

	1995	*1995 Доля*	*2000*	*2000 Доля*	*2005*	*2005 Доля*
Сухой груз	86	33%	139	31%	185	34%
Жидкий груз	95	37%	173	39%	152	28%
Пищаипрод.продукты	50	19%	90	20%	136	25%
Другой груз	26	10%	46	10%	74	14%
Общее количество	257	100%	448	100%	546	100%

Источник: Статистика торговли ВТО 2007г.

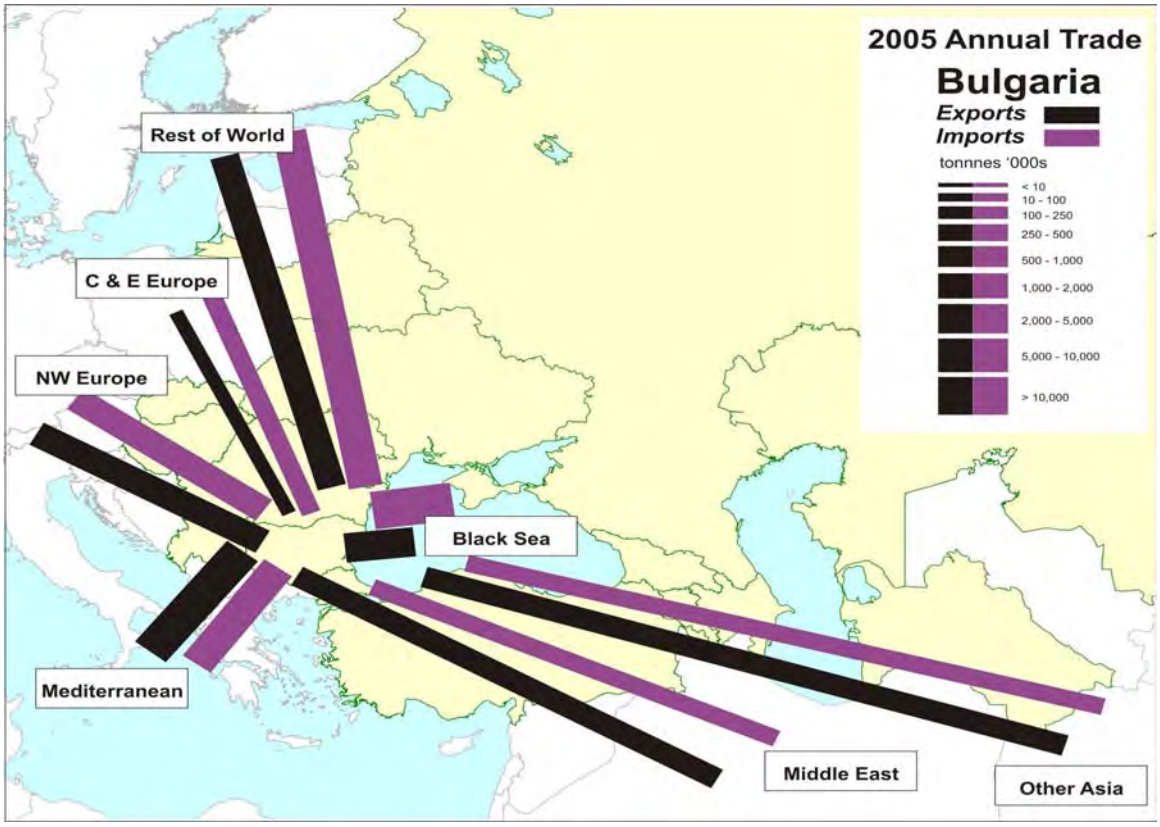
Со стороны экспорта, почти 70 % общего количества – насыпной груз, преимущественно жидкий груз. Однако, в стоимостном отношении, наоборот, почти 70 % стоимости экспорта составляет пища, продовольственные продукты и секторы “другой груз”. Доля стоимости жидких грузов повысилась резко от 19 % в 1995г. до 28 % в 2005 г., главным образом за счет "другого груза", то есть металлов. Доли сектора по вему относительно стабильны.

Со стороны импорта жидкии груз составляет только 28 % по весу и 8 % - по стоимости, тогда как пища и продовольственные продукты составляют 71 % по стоимости и 25 % по весу. Доли грузов более высоких стоимостей, в основном, повышаются, при этом сухие грузы относительно статичны, а жидкие грузы падают относительно других продуктов.

4.4 Национальные рынки - Страны ТРАСЕКА

4.4.1 Болгария

Рисунок 4.3: Торговля Болгарии в Мировом регионе, 2005 г., ежегодно, в тоннах
Источник: Статистика торговли ВТО 2007г.



Краткий обзор рынка	*Рынок импорта*	*Рынок экспорта*
Размер в тоннах, 2005	19.644 м.тонн	14.335 м.тонн.
Рост: 2005/1995 год к году	7.4% ежегодно	6.5% ежегодно*
короткий/близкий/глубокий.[1]	11.5м, 3.9м, 4.1м	4.5м, 7.7м, 2.2м
Сухой/Жидкий/Пром./Другие	9м, 4м, 4м, 3м	3м, 1.7м, 4.9м, 4.8м

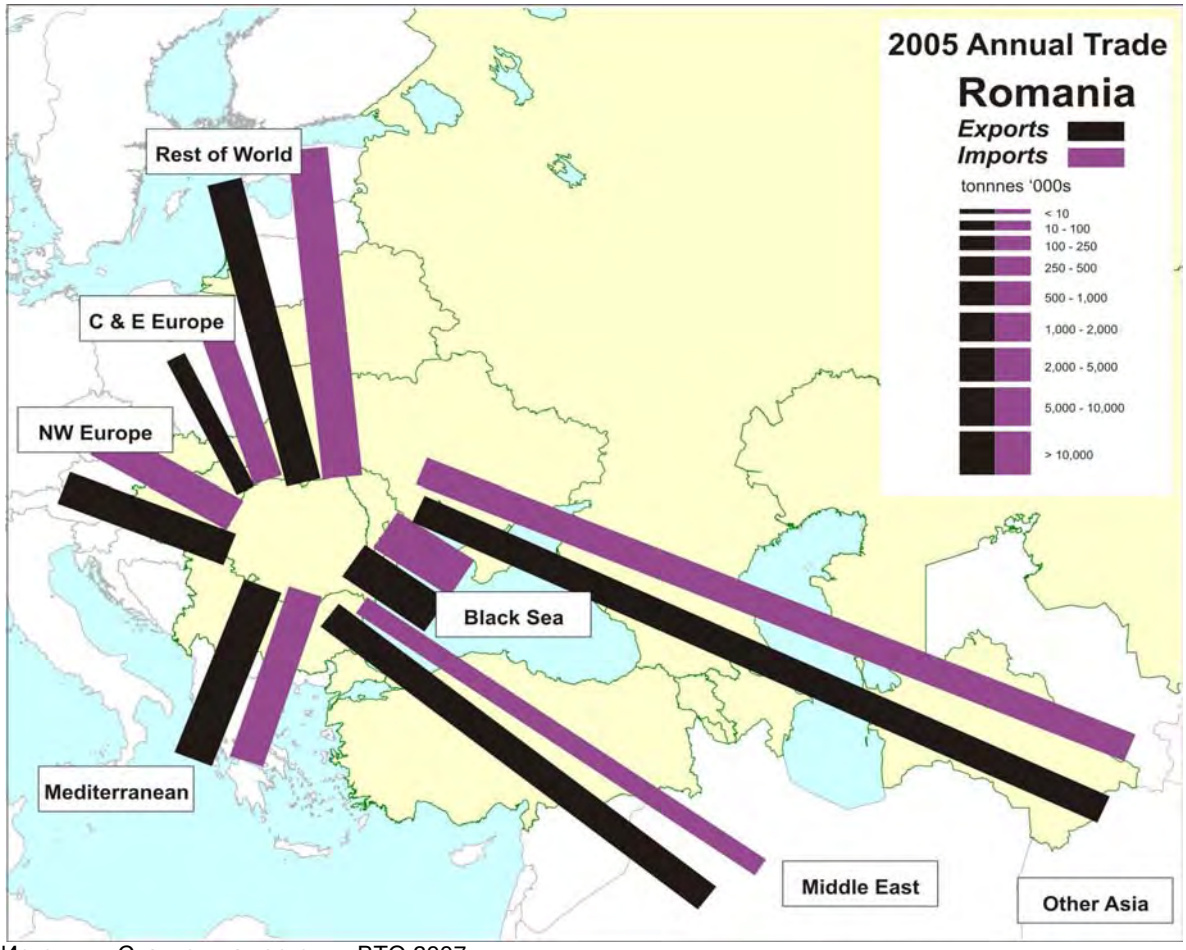
Вычисленный как 2005/2000 рост год от года из-за неточных данных в 1995 г.

Рынок Болгарии кажется сильным. Торговый рост, кажется, сильный до 2005 г., и настоящие цифры показывают, что производительность 2006 г. также принесла значительную прибыль. После вступления в членство ЕС, может ожидаться дальнейший рост. Существует дисбаланс в пользу тоннажей импорта, но они - прежде всего насыпной груз короткого морского рынка. В финансовом плане Болгария имеет видимый торговый дефицит. Экспорт товаров промышленного производства в Средиземноморье и Северо - Западную Европу (также возможно автотранспортом) значителен. Морской унифицированный рынок, кажется, составляет приблизительно 3 миллиона тонн в год в одном направлении. Этот трафик может, однако, быть поделен между портами Черного и Эгейского морей.

[1] Короткий морской рынок включает – другие страны региона Черного моря, Центральную и Восточную Европу. Близкий морской рынок – Средиземноморье, Средний восток и Северозападная Европа. Глубокий - Дальний восток, Америка и Африка.

4.4.2 Румыния

Рисунок 4.4: торговля Румынии в Мировом регионе, 2005 г., ежегодно, в тоннах ('000)



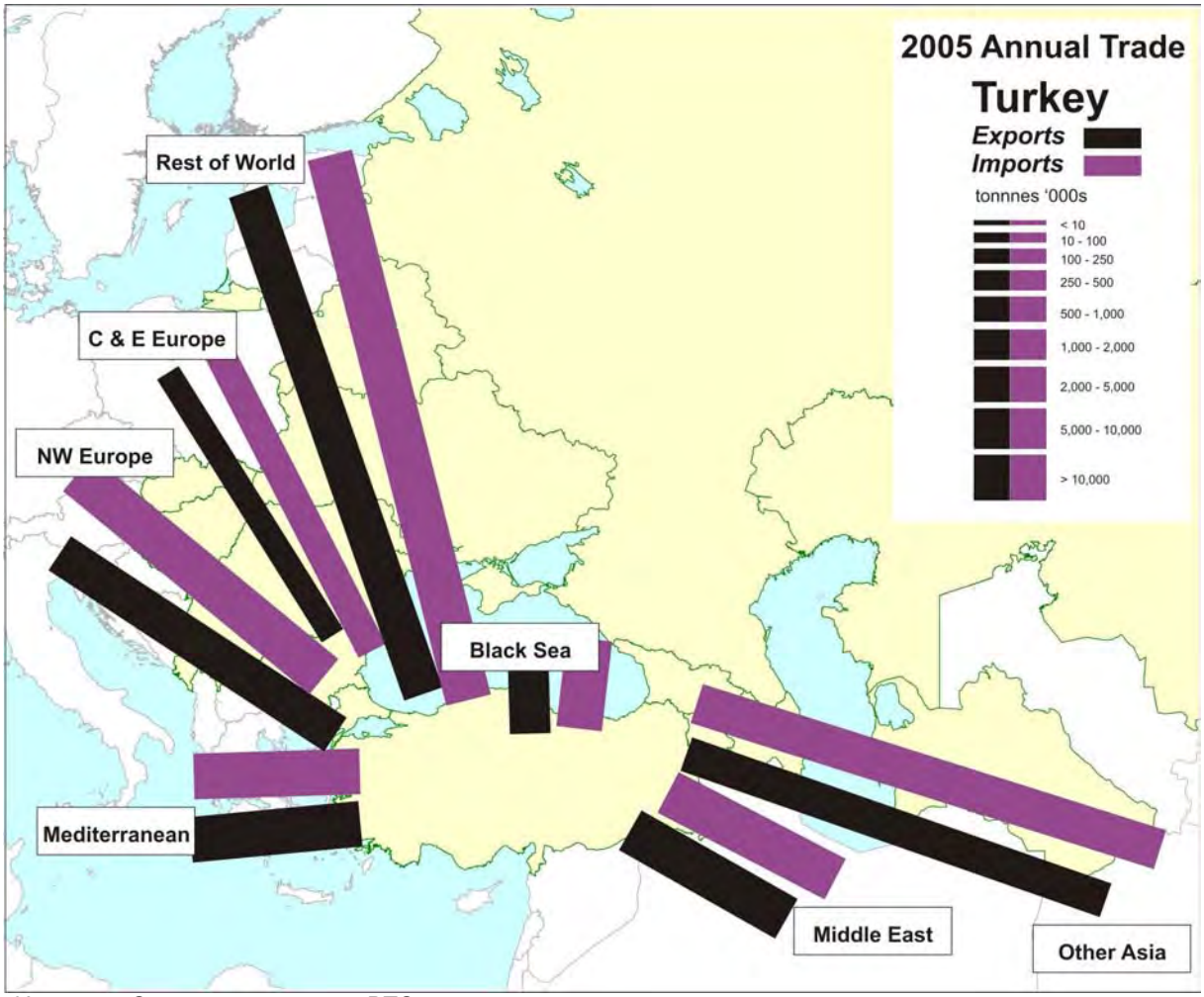
Источник: Статистика торговли ВТО 2007г.

Краткий обзор торговли	*Рынок импорта*	*Рынок экспорта*
Размер в тоннах, 2005	38.255м.тонн	25.099м.тонн.
Рост: 2005/1995	5% ежегодно	5.9%
Короткий/Близкий/глубокий[1]	21м, 7.2м, 10.5м	9.5м, 11.1м, 4.5м
Сухой/Жидкий/Пром./Другой	16.1м, 8.9м, 8.9м, 4.4м	4.4м, 4.7м, 7.3м, 8.7м

Рынок Румынии имеет сходные с Болгарией особенности, но объемы превышают в два раза. Высокие уровни торгового роста были поддержаны в 2006 г. Импорт превышает экспорт фактором 1.5, но снова дисбаланс лежит в секторах насыпного груза. В секторах ненасыпного груза, потоки импорта и экспорта более равны. Морской унифицированный рынок - приблизительно 5 миллионов тонн (2005г.) в одном направлении. Большая часть если не весь трафик доступен для портов Черного моря.

4.4.3 Турция

Рисунок 4.5: Торговля Турции в Мировом регионе, 2005 г., ежегодно, в тоннах ('000)



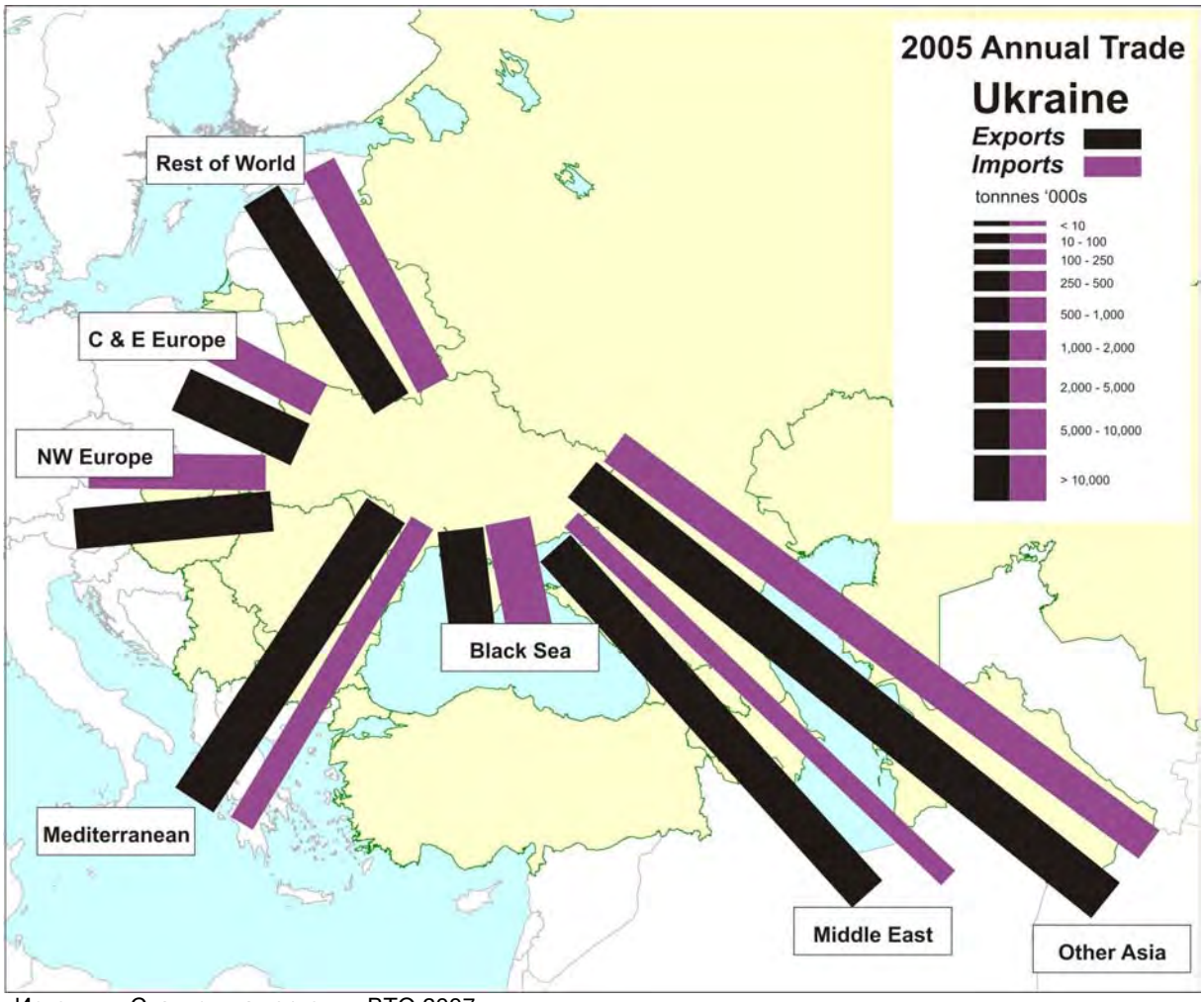
Источник: Статистика торговли ВТО 2007г.

Краткий обзор рынка	*Рынок импорта*	*Рынок экспорта*
Размер в тоннах, 2005	118.102 м.тонн.	58.592м.тонн
Рост: 2005/1995	6.3% ежегодно	8.9% ежегодно
Короткий/Близкий/Глубокий[1]	51м, 41м, 26.2м	6.3м, 41м, 11м
Сухой/Жидкий/Пром./Другой	39м, 32м, 23м, 25м	25м, 4м, 16м, 13м

Турция является самой крупной страном ТРАСЕКА в отношении количества населения и валового внутреннего продукта. Ее торговые объемы, соответственно, выше. Сценарии развития, однако, похожи, с отмеченным торговым дисбалансем в пользу тоннажей импорта, но в отличие от Румынии, например, дисбаланс существует в большинстве географических и продуктовых секторах, хотя это является самым явным в жидких грузах короткого морского рынка. Морской унифицированный рынок - приблизительно 13 миллионов тонн – в направлении импорта и 10 миллионов – в направлении экспорта. Однако, относительно незначительная часть этого спроса доступна для портов Черного моря, при конкуренции со стороны портов Мраморного, Эгейского и Средиземного морей, которые являются более доступны от первичных морских путей.

4.4.4 Украина

Рисунок 4.6: Торговля Украины в Мировом регионе, 2005 г., ежегодно в тоннах ('000)



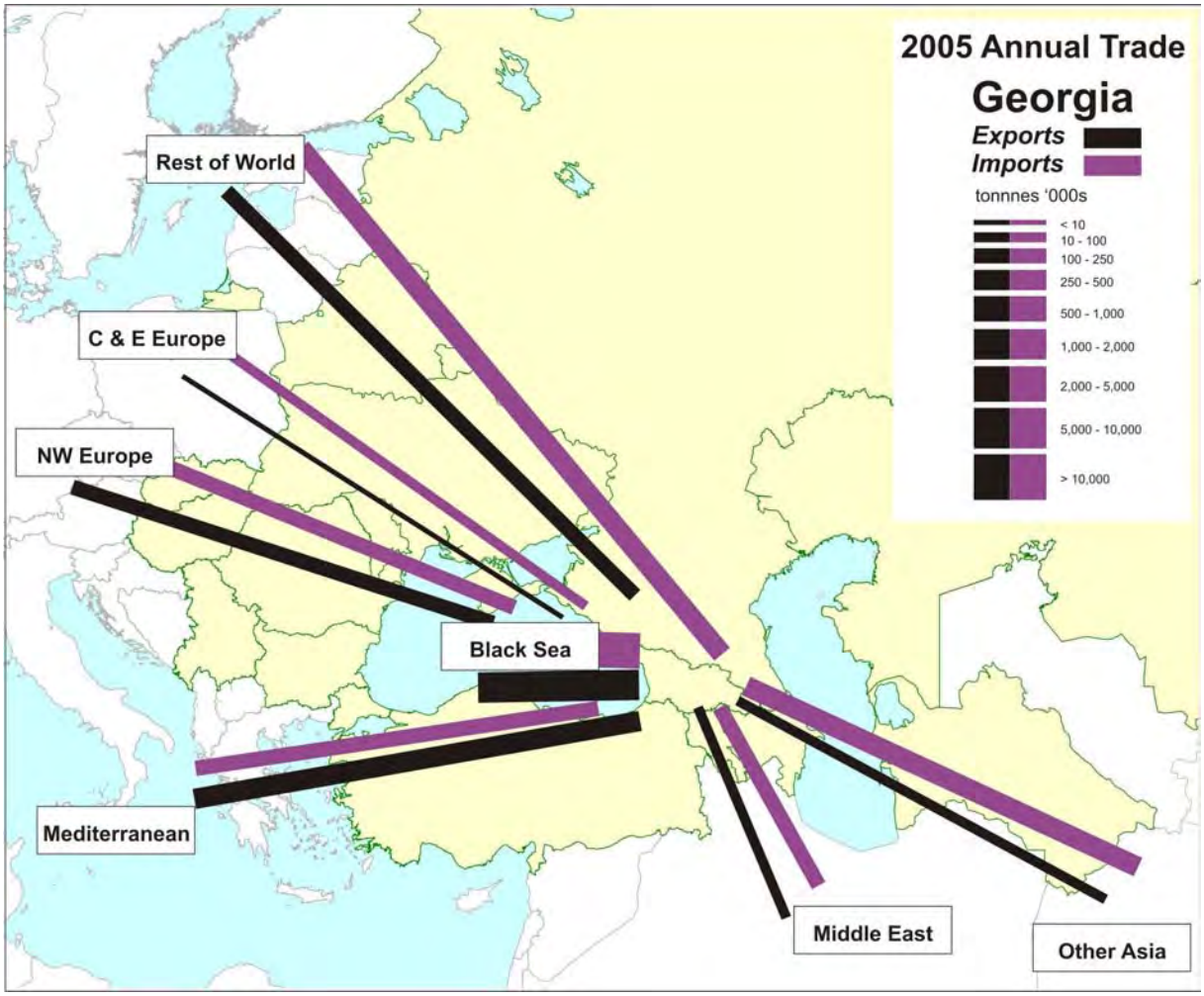
Источник: Статистика торговли ВТО 2007г.

Краткий обзор рынка	*Рынок имрорта*	*Рынок экспорта*
Размер в тоннах, 2005	73.367 м.тонн	115.695 м.тонн
Рост: 2005/1995	6.2% ежегодн	11.1% ежегодно
Короткий/Близкий/Глубокий[1]	61м, 3.4м, 8.9м	65м, 34м, 17м
Сухой/Жидкий/Пром./Другой	20м, 39м, 9м, 6м	51м, 6.5м 22м, 36м

Экономика Украины производит наибольший объем экспортного тоннажа среди стран ТРАСЕКА, хотя в финансовом отношении ближе в размере к Румынии. Необычно для области, но экспортный сектор относительно силен, и до 2005 г. торговля в финансовом отношении была сбалансирована. Большое количество (61м. тонн импорта и 65 м.тонн экспорта) торговли - с коротким морским назначением (то есть соседние страны, для которых дорожный и железнодорожный транспорт может также являться конкурентом). Однако, все еще существует достаточное количество товаров промышленного производства, которые транспортируются в направлениях, которые относятся морским перевозкам с целью поддержания развития услуг порта. Морское унифицированное движение составляет приблизительно 11м. тонн экспорта и 3м тонн импорта.

4.4.5 Грузия

Рисунок 4.7: Торговля Грузии в Мировом регионе, 2005 г., ежегодно в тоннах ('000)



Источник: Статистика торговли ВТО 2007г.

Краткий обзор рынка	*Рынок импорта*	*Рынок экспорта*
Размер в тоннах, 2005	4.499 м.тонн	2.467 м.тонн
Рост: 2005/1995	12.3% ежегодно	16.8% ежегодно
Короткий/Близкий/Глубокий[1]	3.3м, 0.5м, 0.7м	1.6м, 0.6м, 0.3м
Сухой/Жидкий/Пром./Другой	0.8м, 1.2м, 2м, 0.5м	1м, 0.5м, 0.6м, 0.3м

Экономика Грузии является наименьшей среди стран, рассматриваемых в этом исследовании, с населением и валовым внутренним продуктом, составляющими приблизительно одну десятую от Украины, например. Торговый рост был очень высоким с 2002 г., с продолжительным ростом в два раза в обоих направлениях. Экономика Грузии производит приблизительно 1м.тонн морского унифицированного груза для экспорта и 0.5 м.тонн импорта, но грузинские порты могут также привлекать транзитные потоки через Тбилиси и Баку к Каспийскому морю. Таким образом, транспортный сектор может извлечь выгоду из роста в пределах больших государств по направлению к Востоку.

4.5 Контейнерный рынок Черного моря

Контейнерные услуги обеспечивают жизненно необходимын торговые связи между странами Черного моря и остальной частью мира для секторов с более высокой стоимостью продукции. Традиционно, регион обслуживался фидерными линиями, связывающимися с океанскими линиями в центральных Средиземноморских портах, таких как Джоя Тауро в Италии и Марсакслок на Мальте. Дополнительно, существуют региональные (Средиземноморские) связи в Пирее в Греции и Порт-Саиде в Суэцком канале в Египте.

Однако, в течение прошлых пяти лет рост транспорта и развитие порта в пределах региона привлекли судоходные линииь для привлечения крупных контейнерных судов в Черное море, улучшая доступность области и увеличивая выбор для грузоотправителей. Следовательно, сложился порочный круг, при котором экономический рост, торговый рост, развитие инфраструктуры и транспортные связи внесли свой вклад в быстрое расширение контейнеризации. Это имеет главное воздействие на развитие порта в регионе.

Таблица 4.9 показывает, как развертывание контейнеровоза изменилось между 2002 и 2007гг., на основе Трансмодальной базе данных контейнеровозов MDS. В 2002 г. было 8 876 заходов в порт в отобранных странах (Примечание: Россия включает порты только Черного моря, в то время как Турция включает другие береговые линии). Эти заходы составляли в общей сложности 6 680 614 TEU развернутой вместимости, подразумевая типичный размер судна 753 TEU.

Таблица 4.9: Анализ контейнерных сообщений, заходящих в порты Черного моря, 2002-2007 гг.

	2002			*2007*		
	Заходы	*TEU*	*TEU/ Заходы*	*Заходы*	*TEU*	*TEU/ Заходы*
Болгария	556	313,069	563	562	437,421	778
Румыния	498	368,039	739	1,631	2,722,866	1,669
Украина	946	615,412	651	1,025	2,580,572	2,518
Россия	284	140,702	495	650	476,623	733
Грузия	232	81,382	351	405	291,152	719
Турция	6,360	5,162,010	812	8,723	11,988,927	1,374
Общее кол.	8,876	6,680,614	753	12,996	18,497,561	1,423

Источник: MDS-Transmodal Containership Databank, 2008

К 2007г. было совершено 12 996 заходов в той же самой группе портов, увеличение составило 46 %, но полная развернутая пропускная способность повысилась на 277 % до 18.5 млн TEU, при среднем размере судна, увеличившимся до 1 423 TEU на заход судна. В пределах короткого периода времени это представляет собой значительное увеличение возможности сообщения в пределах региона.

Увеличение было особенно заметно в пределах Румынии и Украины, обе страны извлекли выгоду из быстрого расширения новых услуг, которые позволили принимать крупные суда. Турция все еще продолжает оставаться лидером на рынке, но ее доля уменьшилась приблизительно от 77 % в 2002г. до 65 % в 2007г. Большинство турецких портовых заходов происходят в портах Мраморного, Эгейского и Средиземного морей. См.Таблицу 10.

Таблица 4.10: Анализ контейнерных услуг, порты Турции, 2002-2007 гг.

	2002			*2007*		
	Заходы	*TEU*	*TEU /Заходы*	*Заходы*	*TEU*	*TEU /Заходы*
Турция Черное море	52	11,388	219	124	116,056	936
Турция Мраморное море	3,360	2,744,952	817	5,077	7,509,406	1,479
Турция Средиз.	2,948	2,405,670	816	3,522	4,363,465	1,239
Общее кол.	6,360	5,162,010	812	8,723	11,988,927	1,374

Источник: MDS-Transmodal Containership Databank, 2008

Турецкий контейнерный рынок Черного моря представлен здесь портом Трабзон. Группа портов Мраморного моря включает порты Хайдарпаса и Деринче, а также другие порты в Стамбульской области. Средиземноморская группа представлена, в основном, портами Измир и Мерсин.

Таблица 4.11 показывает общее сообщение в портах в регионе Черного моря, включая Болгарию, Румынию, Украину, российские порты Черного моря, Грузию, турецкое побережье Черного моря и Мраморное море.

Таблица 4.11: регион Черного моря – Контейнерное сообщение, 2002, 2007 гг.

	2002			***2007***		
	Заходы	***TEU***	***TEU /Заходы***	***Заходы***	***TEU***	***TEU /Заходы***
Турция	3,412	2,756,340	808	5,201	7,625,462	1,466
Ост.Черное море	2,516	1,518,604	604	4,273	6,508,634	1,523
Общее кол.	5,928	4,274,944	721	9,474	14,134,096	1,492

Источник: MDS-Transmodal Containership Databank, 2008

Со стороны предложения, между 2002 и 2007гг. контейнерный сектор испытал:

- Рост в заходах контейнеровозов от 5 928 в год к 9 474 – при ежегодном темпе роста 9.83 %.
- Рост средней грузовместимости судна от 721 TEU на прибывающее судно до 1 492 TEU.
- В результате увеличение полной развернутой вместимости с 4.274 миллионов TEU в год до 14.134 миллионов TEU - при ежегодном темпе роста 27.02 %.

Определенные модели изменений показаны ниже. Контейнерные линии, заходящие в порты Черного моря, были разделены на три категории:

- Мрам/ЧМ – ЧМ/Мрам. море /линии/ – т.е. короткие морские линии внутри региона.
- Евр/Средиз.– Европа-Средиземноморье /линии/ – т.е. близкие морские линии, связывающие порты Черного моря с другими портами Европы, Северной Африки и Восточным Средиземноморьем.

- Океан – Интерконтинентальные линии или линии через океан, связывающие порты Черного моря с другими континетами , т.е. глубоководные линии на торговых путях Европы-Дальнего Востока и Трансатлантики.

Таблица 4.12 : Анализ контейнерных линий по типу, 2002-2006гг.

		2002			2007		
Страна	**Морской порт**	**Мрам /ЧМ**	**ЕВР /Сред**	**Океан**	**Мрам /ЧМ**	**ЕВР/Сред**	**Океан**
BG	Бургас	0	89,236	0	75,196	11,770	0
BG	Варна	0	223,833	0	142,804	207,650	0
RO	Констанца	0	368,039	0	521,738	405,333	1,795,795
UA	Ильичевск	16,675	261,899	0	115,936	57,200	1,291,811
UA	Одесса	16,675	314,403	0	214,140	296,809	604,676
UA	Мариупол	0	5,760	0	0	0	0
RU	Новороссийск	0	140,702	0	209,638	249,246	0
RU	Таганрог	0	0	0	17,739	0	0
GE	Поти	0	81,382	0	145,508	145,644	0
TR-BLK	Трабзон	0	11,388	0	50,752	65,304	0
TR-MAR	Амбарли	0	593,499	0	35,532	981,586	586,815
TR-MAR	Деринче	0	9,856	0	0	8,008	0
TR-MAR	Дилискелеси	0	0	0	0	21,684	0
TR-MAR	Евиап	0	0	0	0	101,955	0
TR-MAR	Гемлик	0	654,400	39,650	41,700	1,052,699	505,745
TR-MAR	Хайдарпаса	0	276,833	0	0	870,165	589,696
TR-MAR	Стамбул	0	1,042,222	39,650	262,968	920,208	1,240,106
TR-MAR	Измит Корфези	0	0	0	0	118,404	0
TR-MAR	Юлпорт (Гебзе)	0	88,842	0	0	172,135	0
	Общеее	33,350	4,162,294	79,300	1,833,651	5,685,800	6,614,644

Источник: MDS-Transmodal Containership Databank, 2008

Таблица 4.12 показывает, что регион был преобразован между 2002 и 2007гг., с прибытием океанских судов, соединяющих порты Черного моря непосредственно с главными торговыми путями. Это расширение было сконцентрировано в портах Констанцы, Иличевска и Одессы. Типично глубоководные линии, пересекающие Босфор, заходят в порт Констанца и Иличевск (например, линия Maersk), или они делают три захода, т.е. порты Констанца, Иличевск и Одесса (например, CSAV Norasia).

На маршруте на Дальний Восток курсируют суда грузовместимостью 3000-4000 TEU.

Наибольшие суда, развернутые в Черном море, длиной 250 - 300 метров. Понятно, что это ограничение для навигации в Босфоре. Поэтому, в то время как число больших контейнеровозов в регионе может увеличиться, маловероятно, что еще большие суда будут развернуты.

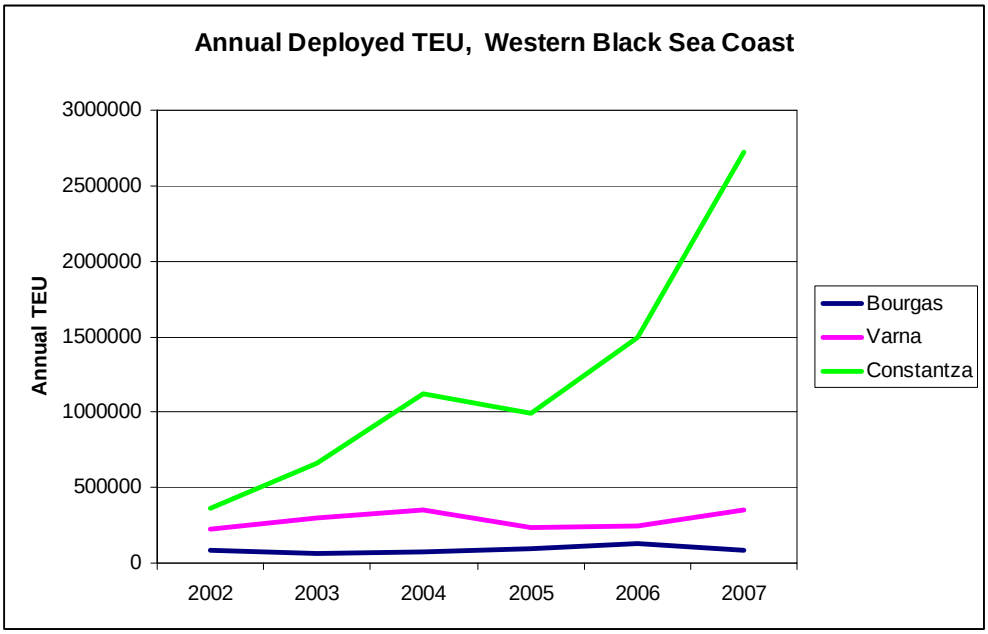
С прибытием межконтинентальных линий деятельность в трех главных портах: Констанца, Ильичевск и Одесса, увеличилась быстрыми темпами. Однако, этот рост также сопровождался ростом в "традиционных" Средиземноморских фидерных линиях, и быстрым расширением в секторе внутри Черного моря. Последнее оказало заметное воздействие на линии, направляющиеся в Варну, Бургас, Новороссийск, Поти и Трабзон.

Тенденции для ключевых контейнерных портов в области исследования, показанные ниже, группируются согласно береговой линии. Следует отметить, что они показывают развернутую вместимость (вместимость судна, умноженная на количество заходов в порт), а не количество контейнеров, обработываемых в портах.

Цифры по обработке контейнеров, указанные Containerisation International (Январь 2007) показывают:

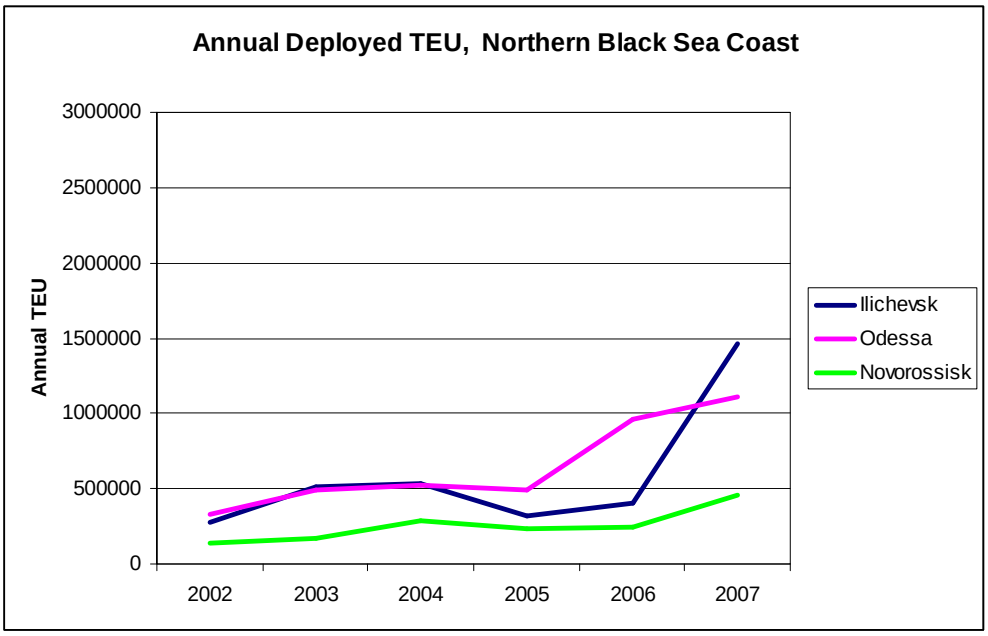
- Констанца рост выше 30% - 1,037,077 TEU
- Одесса рост - 37.1% - 395,564 TEU
- Ильичевск рост - 14.4% - 324,036 TEU
- Новороссийск рост - 38% - 220,000 TEU

Рисунок 4.8: ежегодное развертывание TEU, порты западного Черного моря, 2002-2007гг.



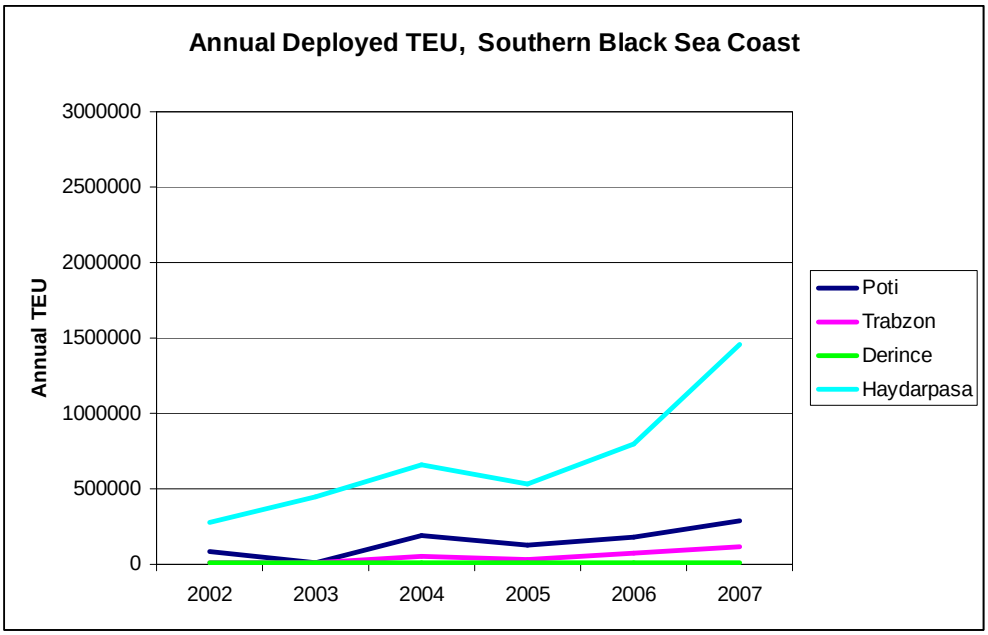
Источник: MDS-Transmodal Containership Databank, 2008

Рисунок 4.9: ежегодное развертывание TEU, Северное побережие Черного моря, 2002-2007 гг.



Источник: MDS-Transmodal Containership Databank, 2008

Рисунок 4.10: ежегодное развертывание TEU, Южное побережье Черного моря, 2002-2007 гг.



Источник: MDS-Transmodal Containership Databank, 2008

Цифры развертывания контейнеровозов ясно демонстрируют радикальные перемены в области Черного моря в пределах морского сектора. Сильный торговый рост подкрепляет уверенность, продемонстрированную контейнерными линиями, и это принесло быстрое развитие в судоходных секторах и портах. В свою очередь, это привело к улучшенной доступности в пределах региона Черного моря, и внешних торговых связей. Параллельно, быстрое введение новой клеточной вместимости на глобальном рынке привело к каскадному эффекту, при котором судоходные лини намерены расширять рынок, чтобы развернуть суда предыдущего поколения. В целом, эти факторы ввели порочный круг экономического развития, инвестиций в земли и новых линий.

4.6 Рынок Ро-Ро в Черном море

РоРо (паромный) рынок также испытал рост со стороны предложения, но не величинами, замеченными на контейнерном рынке.

Таблица 4.13 показывает ежегодное развертывание вместимости РоРо, измеренной в линейных метрах в год. Количество линейных метров судна является общее количество метров, доступных для парковки ТС на таком судне. Так, например, судно 1000 линейных метров, заходящее в порт дважды в неделю (104 заходов ежегодно), предлагает 104 000 линейных метров ежегодно.Судно 1000 линейных метров может разметить приблизительно 60-70 транспортных средств большой грузоподъемности за один рейс, при этом вся вместимость распределена между грузовыми транспортными средствами, нежели автомобилями.

Таблица 4.13: Сообщение судов Ро-Ро в Черном море, тенденции 2002-2007гг.

		Ежегодное развертывание (в одном направлении) – линейных метров					
		2002	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**
BG	Бургас	132,080	132,080	62,400	62,400	62,400	62,400
BG	Варна	171,600	170,352	170,352	170,352	170,352	170,352
RO	Констанца	123,760	125,814	125,814	85,254	85,254	85,254
UA	Евпатория	39,000	83,616	132,080	132,080	92,352	92,352
UA	Скадовск					86,320	168,220
UA	Одесса	10,400	10,400	10,400	10,400	17,368	34,320
UA	Иличевск	287,695	256,152	256,152	256,152	256,152	256,152
RU	Сочи	34,840	34,840	28,080	28,080	98,800	28,080
RU	Новороссийск	355,992	355,992	360,672	462,072	503,880	483,860
GE	Батуми	171,600	255,606	255,606	255,606	255,606	255,606
GE	Поти	273,680	302,432	232,752	232,752	232,752	232,752
TR	Ерегли						251,472
TR	Зонгульдак	39,000	83,616	132,080	132,080	178,672	512,044
TR	Самсун	431,423	403,182	383,526	484,926	526,734	506,714
TR	Трабзон	59,176	59,176	28,080	28,080	98,800	28,080
	ИТОГО	**2,130,246**	**2,273,258**	**2,177,994**	**2,340,234**	**2,665,442**	**3,167,658**

Источник: MDS-Transmodal Liner Databank, 2008

В 2007 г. суммарный рынок Ро-Ро предлагал 3.168 миллиона линейных метров, т. е. грузовместимость приблизительно 200,000 автопоездов большой грузоподъемности, или приблизительно 400,000 TEU в контейнерном эквиваленте. Для сравнения, контейнерный сектор предлагает 14.1 миллионов TEU, поэтому в таком контексте рынок Ро-Ро относительно небольшой.

С 2002 по 2004 гг. рынок был относительно статичным в отношении предложения, но в последние три года стали появляться новые сообщения и новые суда.

Многие сообщения предлагаются турецкими портами.

Детали представлены ниже:

Таблица 4.14: Службы перевозок на Черном море 2007

Линия	Маршрут	Частота в год	суда	Линейные метры в среднем	Линейные метры в год
CENK SHPP – RUS	RU/TR	104	1	1635	170040
CENK SHPP - UKR 1	TR/UA	104	1	888	92352
CENK SHPP - UKR 2	RU/TR/UA	52	1	1635	85020
ERDEMIR	TR COASTAL	312	1	806	251472
FERRY/SPED – UKRFERRY 1	BLK SEA	52	2	1650	85800
FERRY/SPED – UKRFERRY 2	BLK SEA	52	3	1626	84552
SOMAT – SILKLINK	BLK SEA	52	1	1200	62400
MARFA NAVE FERRYBOT	BLK SEA	52	2	1640	85254
RIZE IPEKYOLU SHPP	GE/TR	0	1	710	
SARI SHPP	RU/TR	104	1	270	28080
UKRFERRY – ODE	TR/UA	104	2	330	34320
ULUSOY SEALINES – RUS	RU/TR	104	1	1600	166400
ULUSOY SEALINES – UKR	TR/UA	52	1	1600	83200
YUZHFLOT	GE/RU	0	1		

Источник: MDS-Transmodal Liner Databank, 2008

Таблица 4.15: Линии, очередность портов

Линии	Очередность портов
CENK SHPP – RUS	NOV/SMS/NOV
CENK SHPP - UKR 1	ZGD/YEV/ZGD
CENK SHPP - UKR 2	NOV/SMS/ZGD/SKV/NOV
ERDEMIR	ZGD/ERG/ZGD
FERRY/SPED - UKRFERRY 1	ILC/BMI/POT/VAR/ILC/DER/ILC
FERRY/SPED - UKRFERRY 2	ILC/VAR/POT/BMI/ILC
SOMAT – SILKLINK	BOU/NOV/POT/BOU
MARFA NAVE FERRYBOT	CNZ/SMS/BMI/CNZ
SARI SHPP	SOC/TBZ/SOC
UKRFERRY – ODE	ODE/IST/ODE
ULUSOY SEALINES – RUS	NOV/SMS/NOV
ULUSOY SEALINES – UKR	ZGD/SKV/ZGD

Таблица 4.16: Сокращения названий портов

Сокращение	Название	Сокращение	Название
BMI	Батуми	POT	Поти
BOU	Бургас	SKV	Скадовск
CNZ	Констанца	SMS	Самсун
DER	Деринсе	SOC	Сочи
ERG	Ерегли	TBZ	Трабзон
ILC	Иличевск	VAR	Варна
IST	Истамбул	YEV	Евпатория
NOV	Новороссийск	ZGD	Зонгульдак
ODE	Одесса		

Два недавних нововведения включают следующее:

1) сообщение, открытое в 2007 с использованием нового ж/д транспортера (или 86 грузовиков) - SMAT – заходит в Поти и Кавказ с частотой два раза в неделю. Сообщение открыто Reserve Capital Corporation, но оператором является Yuzhflot. Еще одно судно начнет работать в начале этого года.

2) Каспийское сообщение, открытое в 2006 с использованием трех новых ж/д транспортеров (52 вагона). Суда были построены в Хорватии, имеют небольшую осадку. Заходит в порт Махачкалы, Баку и Турменбаши в Каспийском море.

4.7 Выводы

- Нами был изложен обзор рынка с детальным описанием последних тенденций со стороны спроса и предложения. Анализ спроса был сфокусирован на товаропотоках, которые были расклассифицированы по географическому признаку и основным продуктовым секторам.

Основные тенденции спроса следующие:

- значительный рост международной торговли.
- Общий рост, влияющий на большинство географических и продуктовых секторов
- Ощутимый внешнеторговый дефицит в Болгарии, Румынии и Турции, и рост тоннажа на 6-8% в год.

- Внешнеторговый рост в Украине (11% экспортного тоннажа), сбалансированный в финансовом плане между импортом и экспортом.
- Продолжающийся рост в Грузии (12-16% тоннажа), но растущий внешнеторговый дефицит.

Со стороны предложения в контейнерном секторе:

- Количество заходов судов-контейнеровозов в порты Черного моря увеличилось на 60% с 2002 по 2007 гг.

- Среднее судно, заходящее в порты Черного моря, увеличилось с 721 TEU в 2002 до 1492 TEU в 2007 г.

- В результате суммарное TEU в портах Черного моря увеличилось на 330% с 2002 по 2007 гг., увеличилось в 4.2 млн до 14.1млн.

- Порты в Черном море начали привлекать суда глубоководного сообщения (Европа-Дальний Восток), суда грузовместимостью до 6000 TEU стали заходить в регион, что создало прямое сообщение с Дальним Востоком.

- Значительный рост также наблюдался в развитии фидерных сообщений Черное море /Марамара.

- Рост в контейнерном секторе наблюдался, в основном, в порту Констанца, Иличевск, Одесса и Новороссийск.

Со стороны предложения в секторе Ро-РО:

- Все еще незанятый сегмент рынка, относительно низкая частота (например, один или два раза в неделю) и в результате развернутая пропускная способность
- Географически сфокусирован на турецких портах.
- Тем не менее, появляются новые сообщения.

5 Сценарии развития торговли

5.1 Основные положения и определение торговых сценариев

При разработке прогнозов развития портов основное внимание в исследовании уделяется основным тенденциям грузопотоков, от которых исходит спрос на морские связи в Черном море. Анализ рынка указывает на высоко динамичную среду, как со стороны спроса, так и со стороны предложения, поэтому необходимо рассмотреть, как долго может поддерживаться такая скорость роста.

Метод исследования построен в соответствии с низходящим подходом, при котором финансовые внешнеторговые прогнозы на национальном уровне преобразовываются в прогнозы тоннажа по странам и продуктовому сектору. Последние, в свою очередь, разбиваются по региональному признаку с четкой привязкой к определенному морскому порту в настоящем исследовании.
Основываясь на этом можно рассчитать прогнозы по товарному сектору для каждого порта на основе статического определения зоны каждого порта, находящейся вглубь от прибрежной полосы и торговых партнеров. Настоящий метод, следовательно, представляет собой устойчивый прогноз и не принимает во внимание конкуренцию между рассматриваемыми портами. Более детальные аспекты конкуренции рассматриваются в детальных оценках, в которых экономический анализ соединяется с информацией по стратегии и продуктивности портов.

Было разработано два торговых сценария:

- Центральный прогноз и
- Сценарий пониженного роста

Основное различие между этими двумя сценариями лежит в макроэкономических положениях, и степени, до которой торговый рост может продолжаться на историческом уровне, учитывая дисбаланс в торговле и быстрое изменение размера международного сектора относительно внутреннего роста.

Сценарий пониженного роста подразумевает более жесткие финансовые ограничения, влияющие на скорость роста торговых объемов.
По данному сценарию постоянный внешнеторговый дефицит ограничивает торговый рост для стран изучаемого региона и среди торговых партнеров.
Необходимо отметить, что торговая модель представляет собой глобальную модель, включающую торговлю между всеми странами, не ограничиваясь изучаемым регионом. Следовательно, в обоих сценариях учитываются, например, развивающийся дисбаланс между США и Китаем.
Таким образом, основные положения прогноза применимы на высшем уровне. Другие факторы, такие как распределение промышленной деятельности в пределах страны и резервы сырья принимаются как неизменные.

5.2 Результаты торговых прогнозов

В таблице 5.1 представлены результаты торговой модели. Они применимы к пятнадцати странам в "ключевом» регионе: Болгария, Венгрия, Румыния, Сербия, Словацкая республика, Турция, Армения, Азербайджан, Беларуссия, Грузия, Казахстан, Молдавия, Российская Федерация, Туркменистан и Украина.

Регионы торговых партнеров также непосредственно сопоставимы с таблицами в предыдущей главе:

- Регион Черного моря включает: Болгария, Венгрия, Румыния, Сербия, словацкая Республика, Турция, Армения, Азербайджан, Белоруссия, Грузия, Казахстан, Молдова, Российская Федерация, Туркмения и Украина.
- Центральная и Восточная Европа включает европейские страны, непосредственно северные из области Черного моря, включая Польшу и Балтийские страны.
- Средиземноморская область состоит из европейских и африканских стран, ограничивающих Средиземноморье, но исключая Ближний Восток и Францию.
- Середина Востока содержит Ближневосточные страны, включая страны Залива, и простираясь в восточном направлении до Ирана.
- Северная и Западная Европа состоит из остающихся европейских стран Северного моря, включая Германию, Великобританию, Францию и скандинавскую область.

- Остальная часть Азии содержит большинство азиатских стран, включая Китай, АСЕАН и Индию.
- Категория остальной части мира включает Африку района Сахары, Америки и Австралию.

Таблица 5.1: Экспорт из региона Черного моря: ежегодно US$ млрд Прогноз на 2020 г.

	Базовый год		*Низкий рост*			*Центральный случай*		
	2005	*2005Доля*	*2020*	*2020 Доля*	*2020 /2005*	*2020*	*2020 Доля*	*2020 /2005*
Черное море	106	22%	506	36%	10.9%	777	34%	14.2%
Центр.Вос.Европа	35	7%	93	7%	6.7%	183	8%	11.6%
Средиземноморье	74	16%	149	11%	4.7%	261	11%	8.7%
Средний Восток	18	4%	48	3%	7.0%	88	4%	11.4%
Сев.Зап.Европа	168	35%	378	27%	5.6%	597	26%	8.8%
Ост.Азия	43	9%	155	11%	8.9%	265	12%	12.9%
Ост.часть мира	32	7%	76	5%	6.0%	105	5%	8.3%
Итого	476	100%	1,405	100%	7.5%	2,275	100%	11.0%

Источник: NEA

Таблица 5.2: Экспорт из региона Черного моря: ежегодно, в тоннах Прогноз на 2020 г.

	Базовый год		*Низкий рост*			*Центральный случай*		
	2005	*2005 Доля*	*2020*	*2020 Доля*	*2020 /2005*	*2020*	*2020 Доля*	*2020 /2005*
Черное море	341	30%	1,931	54%	12.3%	2,085	42%	12.8%
Центр.Вос.Европа	97	8%	203	6%	5.0%	443	9%	10.6%
Средиземноморье	183	16%	292	8%	3.2%	504	10%	7.0%
Средний Восток	36	3%	100	3%	7.0%	151	3%	10.0%
Сев.Зап.Европа	290	25%	482	13%	3.4%	922	18%	8.0%
Ост.Азия	145	13%	438	12%	7.7%	673	14%	10.8%
Ост.часть мира	58	5%	131	4%	5.6%	205	4%	8.8%
Итого	1,150	100%	3,578	100%	7.9%	4,984	100%	10.3%

Источник: NEA

Таблица 5.3 Импорт в регион Черного моря: ежегодно US$ млрд Прогноз на 2020 г.

	Базовый год		*Низкий рост*			*Центральный случай*		
	2005	*2005 Доля*	*2020*	*2020 Доля*	*2020 /2005*	*2020*	*2020 Доля*	*2020 /2005*
Черное море	106	24%	506	38%	10.9%	777	36%	14.2%
Центр.Вос.Европа	28	6%	76	6%	6.9%	165	8%	12.6%
Средиземноморье	49	11%	120	9%	6.1%	193	9%	9.5%
Средний Восток	6	1%	14	1%	6.2%	28	1%	11.3%
Сев.Зап.Европа	167	38%	383	29%	5.7%	581	27%	8.7%
Ост.Азия	62	14%	162	12%	6.6%	310	14%	11.3%
Ост.часть мира	23	5%	59	4%	6.4%	129	6%	12.0%
Итого	442	100%	1,320	100%	7.6%	2,183	100%	11.2%

Источник: NEA

Таблица5,4: Импорт в регион Черного моря: ежегодно в тоннах Прогноз на 2020 г.

	Базовый год		*Низкий рост*			*Центральный случай*		
	2005	*2005 Доля*	*2020*	*2020 Доля*	*2020 /2005*	*2020*	*2020 Доля*	*2020 /2005*
Черное море	341	62%	1,931	79%	12.3%	2,085	75%	12.8%
Центр.Вос.Европа	26	5%	65	3%	6.2%	108	4%	9.9%
Средиземноморье	32	6%	77	3%	6.0%	115	4%	8.9%
Средний Восток	13	2%	17	1%	2.1%	51	2%	9.7%
Сев.Зап.Европа	50	9%	125	5%	6.4%	147	5%	7.5%
Ост.Азия	34	6%	119	5%	8.7%	141	5%	9.9%
Ост.часть мира	51	9%	112	5%	5.5%	131	5%	6.6%
Итого	546	100%	2,447	100%	10.5%	2,779	100%	11.5%

Источник: NEA

Таким образом, торговый потенциал региона Черного моря прогнозируется в пределах 7.5-11% для экспорта и 7.6-11.5% для импорта в зависимости от сценария и измерения объема. Скорость роста сходная в обоих направлениях, поскольку большая часть суммарного объема распределяется между странами региона Черного моря, поэтому одни и те же транспортные потоки обслуживают как импорт, так и экспорт. Тенденция модели к торговому балансу в каждой стране также приводит к этому результату.

Потоки в пределах региона Черного моря (торговля между одной и другой страной на Черном море) относительно большие в абсолютных объемах и ожидается их скоростной рост. Хотя часть этого набора повлияет на морские перевозки, также будут включать в себя высокую долю сухопутных перевозок автотранспортом и по железной дороге.
Тем не менее, рост в пределах региона снижается зависимость от экономического роста в других частях мира, например, Западной Европе.
По более дальним расстояниям торговых потоков, более высокий темп роста ожидается для Центральной и Восточной Европы, Ближнего Востока и другой Азии, хотя рынки Ближнего Востока более подвержены влиянию более жестких финансовых ограничений, применимых в пределах торговой модели.

Для ключевых контейнерных рынков, Средиземноморье, Ближний Восток, Другая Азия и Остальной мир, ожидается суммарный ежегодный рост 6-9% в обоих направлениях. Увеличение контейнеризации и перегрузки в регионе приведет к увеличению обработки контейнеров в портах.
Исторический и прогнозируемый темпы роста суммированы в Таблицах 21-24:

Таблица 5.5.: Экспорт US$: Исторический и прогнозируемый ежегодный темп роста

	Исторический	***Низкий рост***	***Центральный***
	2005/1995	***2020/2005***	***2020/2005***
Черное море	14.8%	10.9%	14.2%
Центр.Вос.Европа	19.2%	6.7%	11.6%
Средиземноморье	16.1%	4.7%	8.7%
Средний Восток	18.0%	7.0%	11.4%
Сев.Зап.Европа	14.6%	5.6%	8.8%
Ост.Азия	10.8%	8.9%	12.9%
Ост.часть мира	14.3%	6.0%	8.3%
Общее	14.8%	7.5%	11.0%

Источник: NEA

Таблица 5.6: Экспорт в тоннах: Исторический и прогнозируемый темп роста

	Исторический	*Низкий рост*	*Ценральный*
	2005/1995	*2020/2005*	*2020/2005*
Черное море	9.0%	12.3%	12.8%
Центр.Вос.Европа	11.0%	5.0%	10.6%
Средиземноморье	12.2%	3.2%	7.0%
Средний Восток	13.7%	7.0%	10.0%
Сев.Зап.Европа	10.7%	3.4%	8.0%
Ост.Азия	11.2%	7.7%	10.8%
Ост.часть мира	14.3%	5.6%	8.8%
Общее	10.7%	7.9%	10.3%

Источник: NEA

Таблица 5.7: Импорт US$: Исторический и прогнозируемый ежегодный темп роста

	Исторический	*Низкий рост*	*Центральный*
	2005/1995	*2020/2005*	*2020/2005*
Черное море	14.8%	10.9%	14.2%
Центр.Вос.Европа	19.8%	6.9%	12.6%
Средиземноморье	13.2%	6.1%	9.5%
Средний Восток	6.3%	6.2%	11.3%
Сев.Зап.Европа	13.6%	5.7%	8.7%
Ост.Азия	18.4%	6.6%	11.3%
Ост.часть мира	8.3%	6.4%	12.0%
Общее	14.2%	7.6%	11.2%

Источник: NEA

Таблица 5.8: Импорт в тоннах: Исторический и прогнозируемый ежегодный темп роста

	Исторический	*Низкий рост*	*Центральный*
	2005/1995	*2020/2005*	*2020/2005*
Черное море	9.0%	12.3%	12.8%
Центр.Вос.Европа	6.3%	6.2%	9.9%
Средиземноморье	5.6%	6.0%	8.9%
Средний Восток	-2.9%	2.1%	9.7%
Сев.Зап.Европа	7.7%	6.4%	7.5%
Ост.Азия	13.2%	8.7%	9.9%
Ост.часть мира	5.8%	5.5%	6.6%
Общее	7.8%	10.5%	11.5%

Со стороны экспорта, рост стоимости и тоннажа схожи, и в центральном случае, прогнозируемые темпы роста (суммарные ежегодные темпы роста) для тоннажа схожи с историческими термами роста.

Со стороны импорта, стоимость в долларах исторически росла намного быстрее (14.2%), чем тонны (7.8%). В меньшей степени это относится также к экспорту, где стоимость поднялась на 14.8% и тоннаж на 10.7%. Это частично вызвано конверсией доллара на фоне падающего доллара. Модель предполагает постоянные курс доллара, поэтому прогнозы не продолжают это несоответствие. Хотя модель предсказывает инменения в составе продукции, разница между ростом доллара и ростом тоннажа меньше для будущего периода.

5.3 Выводы

Торговая прогнозная модель подразумевает, что все еще наблюдается потенциал роста на рынке. По сценарию пониженного роста, ожидается, что суммарная торговля для группы из 15 стран достигнет уровня сегодняшней Германии. Учитывая, что эта группа стран включает несколько крупных и богатых ресурсами стран, такие как Россия, Украина и Турция, можно оценить идею потенциала.

В большой степени увеличение основного объема произойдет между соседними странами в пределах региона Черного моря, так что это увеличение отделено от влияний глобального делового цикла.

Ожидается продолжающийся рост с 7 до 11% в год в физических объемах (тоннаж), а также денежных единицах.

Эти грузопотоки могут использовать неморской режим, и некоторые могут отклоняться в порты Средиземного и Эгейского моря, поэтому был применен анализ для перевода торговых прогнозов в прогнозы морского движения.

Риски роста включают тенденцию развития внешнеторгового дефицита, потенциально подрывающего экономическую уверенность и стабильность. Это может произойти в пределах региона или среди торговых партнеров. Необходимо рассмотреть, как дисбаланс глобальной торговли повлияет на рост торговли. Модель предполагает, что общее влияние на регион Черного моря будет небольшим, например, 2% в год пониженного роста. В рамках, установленных для наблюдения за взаимосвязью между гостом торговли и ростом движения важно периодически пересматривать эти предположения.

Удовлетворение этого увеличения в пределах морских сетей остается трудновыполнимой задачей. Следовательно, необходимо сопоставить эти торговые прогнозы с более детальной оценкой портовых зон, расположенных вглубь от прибрежной линии, и эволюцией пропускной способности, реально применимой в пределах индивидуальных портов..

6 Оценка украинских портов

6.1 Ильичевск

6.1.1 Краткий обзор

Текущая мощность и пропускная способность

Следующая таблица показывает пропускную способность Ильичевского порта для сухого насыпного груза, жидкого груза, товара общего назначения и контейнеров (в тоннах и TEU).

Таблица 6.1.1 Текущая пропускная способность Ильичевска, x 1000 тоннах и TEU

Вид товаров	2005	2006	2007
Сухой насыпной груз	5,278	5,667	5,328
Жидкий груз	1,245	1,103	1,785
Общий, искл. Контейнеров	6,459	5,449	5,362
Контейнеры, x 1000 т	1,987	2,266	3,560
Контейнеры, TEU	291,127	324,036	532,766
Общее количество, x 1000 т	14,969	14,842	16,034

Источник: Торговый морской порт Ильичевска

Будущая мощность

Следующая таблица показывает мощность Ильичевского порта дла сухого насыпного груза, жидкого груза, товара общего назначения и контейнеров(в тоннах и TEU), основанная на собственной оценке порта на 2015. Предполагаемая мощность для сухого насыпного товара и наливного товара основана на оценке пропускной способности.

Таблица 6.1.2 Мощность/пропускная способность Ильичевска, x 1000 тонн и TEU

Вид товаров	2007	2015
Сухой насыпной груз	5,328	9,000 – 10,000
Жидкий груз	1,785	4,800
Общий, искл. контейнеров	5,362	9,000 – 10,000
Контейнеры, x 1000 т	3,560	17,000
Контейнеры, TEU	532,766	2.5 – 4.5 млн
Общее количество, x 1000 т	16,034	40,960

Источник: Торговый морской порт Ильичевска

Примечание: Помимо Ильичевска и Одессы другой уместный порт - Южный. Существуют планы расширить контейнерный терминал до полной мощности 750.000 TEU и возможно 1.5 млн TEU.

Основные ограничения и перспективы

- С открытием нового контейнерного терминала и более или менее конкретных планов увеличения перегрузочной мощности контейнеров на 2,5 – 4,5 млн. в 2015 г. кажется, что инфраструктура самого порта не представляет собой критического параметра.
- Учитывая растущий контейнерный рынок, серьезные ограничения могут ожидаться в области:

  - Связи внутри страны, как по дороге, так и по ж/д
  - Процедуры пограничного контроля (требующие таможни, ориентированные на обслуживание, в настоящее время 20% контейнеров проверяются физически)
  - Эффективные процедуры обработки контейнеров, поддержанных системами ICT
  - Отсуствие баланса в контейнерном движении, приводящем к высокой доле обработки порожних контейнеров (в 2006 г. 43%) отрицательно влияет на конкурентоспособность Ильичевска. Цифры для Украины в целом в 2007г. показывают 51%-ый загруженный импорт, 8%-ый загруженный экспорт и 40%-ый порожний экспорт.
  - Один из главных сильных пунктов Ильичевска – это большая область, на которой возможны действия порта, особенно по сравнению с портами, которые строят недалеко от исторических центров города.
  - Ильичевск мог развиться далее как региональный центр для Украины, России, Грузии и Белоруссии и особенно для контейнеров из Азии. Перегрузка в настоящее время на нуле, в то время как сухопутный транспорт – меньше чем 4%.
  - Перспективы Ильичевска на удовлетворение рынка ЕС кажутся низкими, также из-за трудностей перехода границы по сравнению с портами ЕС в Черном море.
  - Важный фактор, который будет положительно влиять на контейнерную пропускную способность – это относительно низкий процент контейнерзации и ожидаемого сильного увеличения этой нормы.

6.1.2 Общая информация

Управление порта

Торговый морской порт Ильичевска – власть порта. Государство собственик и управляет портом через модель порт владелец территории.

Краткий обзор портовых сооружений и мощности:

- Мощность до 30,0 млн. тонн, с 2007г. контейнерная мощность от 850,000 до 1 млн. TEU.
- Пропускная способность в 2007 г. была 16.0 млн: сухой насыпной груз (зерно, руда, сера) 6 млн., жидкий груз (жир) 1.7 млн., генеральный груз за исключением контейнеров 5.3 млн, контейнеры 532.766 TEU / 3.6 млн тонн.
- РоРо терминал, в 2007 г. - обработано 118 000 легковых автомобилей
- Территория 270 га.
- 6 терминалов.
- 29 современные причалы, полная длина причала 6000 м
- Открытая область хранения -575,000 кв. м, складская область - 28,000 кв. м
- Судоходные глубины: во внешнем рейде - до 21 м, в канале подхода - 15 м, в области воды порта - 7,5 -13 м.
- Терминал железнодорожного парома, российская ширина колеи.
- Обширная железнодорожная и дорожная инфраструктура с критическими параметрами к коридорам, теоритически, внутренние водные связи через канал к Дунаю и через Днепрскую реку, не используются.

6.1.3 Текущая мощность и пропускная способность

Контейнеры

- Большой рост контейнерной обработки в последние годы.

Год	TEU	Темпы роста в %
2001	79,000	-
2002	103,000	30
2003	152,000	48
2004	197,000	30
2005	291,000	48
2006	324,000	11
2007	533,000	65

- Контейнерный терминал, который управляет Укртрансконтейнер, филиал российской компании обработки контейнера NCC, в сотрудничестве с портом.
- Мощность контейнерной перегрузки в ноябре 2007г., с открытием нового терминала 850,000 TEU, в конце года 1.1 млн. TEU.
- Объем склада 6000 TEU.
- Среднее время хранения контейнера на терминале - 12-17 дней.
- 95% обработанных контейнеров – на/с рынка Украины, показывают что Ильичевск пока что является центром для России, Молдовы, Белоруссии и т.д.
- Способность принимать суда грузовместимостью 6,000 TEU, в будущем возможно суда 8,000 TEU .
- Новый Мировой Союз The New World Alliance (TNWA) - Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. (MOL), APL, and Hyundai Merchant Marine, Co., Ltd. (HMM) - Hanjin Shipping Co., Ltd and United Arab Shipping Company (UASC) имеют новое прямое сообщение Азия-восточное средиземноморье/ Черное море, которую называют "EBX" (East-Mediterranean / Black Sea Express). С ноября, 2007г. линия “EBX” развернет восемь судов в пределах 2,500-2,700 TEU при еженедельной работе, работающем на 56-дневном цикле.
- Цикл порта:
- Шанхай (воскресенье/понедельник) → Гонгконг (среда/среда) → Йантиан (среда/вторник) → Сингапур (восресенье / понедельник)→ Дамиета (суббота/ воскресенье)→ Стамбул (вторник / четверг)→ Констанца (пятница/суббота) → Ильичевск (суббота/понедельник) → Измир (четверг/пятница) → Дамиета (воскресенье/воскресенье) → Джидда (среда/четверг) → Сингапур (воскресенье/понедельник) → Шанхай.

Времена транзита (дни)

	Шанхай	Йантиан	Сингапур
Стамбул	22	19	15
Констанца	25	22	18
Ильичевск	26	23	19

Сухой насыпной / общий груз

- 6млн.тонн сухой насыпной, из которого 2млн.т зерно, 3млн. руда, 1млн.т сера.
- 8 млн. т товары общего назначения, из которого 3 млн. металл .

Жидкий груз

- 1.5мил. т жидкий груз, из которог 1мил. растительное масло (мощность - 3.5мил. т, 4 терминалов).

Ро Ро

- Укрфери управляет паромы (РоРо и железнодорожные) из Ильичевска/Одессы к Поти/Батуми, Стамбул/Деринче(Турция)и Варна(Болгария).
- Ильичевск развивается как центр для автомобильного сектора.
- Легковые автомобилы, транспортируемые через РоРо к Ильичевске для Украины, России, Белоруссии.
- В 2006-ом 43,000, в 2007-ом 118,000 обработанных автомобилей, в расчет на 2008г - 230,000 автомобилей.

Железнодорожный паром

- Российская ширина колеи
- Сооружения обрабатывают два судна железнодорожного парома одновременно.
- Укрфери открыл в октябре 2007 новый терминал железнодорожного парома в Керчи, но сооружения Ильичевска будут продолжать использоваться.
- Назначение Поти/Батуми, Деринче, иногда Варна (очевидно только в 1 из 5 линиях между Украиной и Грузией включен порт Варна).
- 1.5 мил.т по железнодорожному парому (уменьшение).
- Из-за более сложных процедур пограничного контроля концепция о железнодорожном пароме имеет преимущества по сравнению с ЕС**.**

6.1.4 Производительность порта

Контейнеры

- С мая 2007 г. порт способен принимать суда грузовместимостью свыше 5,000 TEU на новом контейнерном терминале длиной 336 м (причал 5 и 6). Пропускная способность этого терминала 450,000 TEU в год.
- Терминал на причалах 5 и 6 продемонстрировал производительность 1,370 TEU в год на метр причала. Среднее мировое значение (2005г.) для современных терминалов достигает около 1,700 TEU в год на метр причала.

- Причалы 1 и 2 были переделаны в контейнерные причалы. Причал 1 недавно был реконструирован. Текущая пропускная спообность контейнерного терминала составляет около 850,000 TEU. Зоны складирования могут хранить до 12,250 TEU и обеспечивают 400 слотов для рефконтейнеров.

Генеральный груз

- Мощность порта по переработке генеральных грузов составляет около 8 млн тонн. Тем не менее, она упала с 6,459,000 в 2005 г. до 5,362,000в 2007.
- Пропускная способность, связанная со сталью резко упала за последние несколько лет. Другие порты в регионе, например, Одесса, имеют лучшее сообщение с зонами, удаленными от прибрежной полосы со стальными заводами.
- Цифры производительности 4,500 тонн в год на причальный метр близки к эталону 5,000 тонн в год на причальный метр. Однако, производительность в 2004 г. была 7,300 тонн в год на причальный метр, что указывает на то, что эффективные операции по обработке генеральных грузов возможны в порту Иличевск.

Сухие навалочные грузы

- Производительность 4,000 тонны в год на причальный метр находится среди самых высоких среди портов в Черном море, но все же значительно ниже эталонной цифры в 7 000 тонн в год на причальный метр. Возможно, это вызвано низкой загруженностью причала.

Жидкие грузы

- Перевалка хорошо организована.
- Пропускная способность в 2007г. составила 1.785млн тонн. Это 54% от пропускной способности в 3.23 млн. тонн.
- Производительность в 2007г. была около 5000 тонн в год на метр причала. При функционировании в полную мощность будет 11 000 тонн в год на причальный метр, что почти равняется эталону 12000 тонн в год на метри причала.

6.1.5 Сообщение с удаленными районами

- Сообщение с Пан-европейского коридора N9 с коридором ТРАСЕКА.
- Основной вид связи с внутренними районами - это дорожной транспорт. Который имеет 90% доли на рынке (85% в 2004 г.), далее следует железнодорожный транспорт, а также используются речные порты для транспортировки грузов по региону.
- Основная проблема международных ж/д коридоров на Западе состоит в необходимости смены российской ширины колеи.
- Условия железнодорожного транспорта неблагоприятные, потому что:

  - Долгое и непредсказуемое время транспортировки
  - Недостаточно информации
  - Неадекватное оборудование (контейнеры,вагоны)
  - сложная транспортная документация
  - низкое качество оборудования и услуг в порту и на внутренних терминалах
  - Монопольная позиция украинских государственных железных дорог

6.1.6 Планы по развитию и пропускная способность

Общее

- Ильичевск имеет намерение стать центром для Украины, России, Польши, Белоруссии, прежде всего для контейнеров.
- Главные усилия и планы относительно будущего сосредоточены на контейнерах и жидких грузах.

Контейнеры

- НКК /NCC/, Российская национальная контейнерная компания, через ее филиал Укрткрансконтейнер, работает вместе с Морском торговом портом Ильичевска на расширяющейся мощности.
- В 2008-ом мощность будет 1.1мил. TEU, в 2015-ом мощность будет 2.4 млн TEU, и мог достичь до 3.5 до 4.0мил.т. Первая фаза сотрудничества отмечена с открытием нового терминала в ноябре 2007.
- Через два года будет введен в эксплуатацию причал 2, осадка в будущем составит 15м, что позволит швартоваться судам-контейнеровозам грузовместимостью 8000 TEU

- Существуют планы по расширению причалов 1-2 у причала 22 и на 5 прчале (мультимодальный терминал)

Сухой насыпной груз

- Недавно был построен новый зерновой комплекс с 38 зерновыми элеваторами Estron Corporation (Кипр). В настоящее время это самый крупный в Украине с пропускной способностью 6.5 М тонн в год. Он может загружать одновременно два судна типа Панамакс. Оператор зернового терминала - TransBulk Terminal Company.
- Планируется реконструкция существующего сооружения на причале 10 для импорта марганца и никеля.
- Планируется новый длинный пирс между причалами 10 и 11 для обработки импорта руды и клинкера.

Другие

- Есть планы строить терминал для автомобилей, чтобы быть в состоянии лучше обрабатывать растущее число автомобилей, идущих через порт.
- Второй завод растительного масла будет открыт в конце этого года
- Новый причал для зерна будет построен в местоположении верфи, где происходит ремонт судов

Связи внутренних районов

- Дорожное сообщение между между шоссе Украины и портом должно быть модернизировано, для того чтобы регулировать увеличивающееся число контейнеров. Неясно, есть ли в настоящее время конкретные планы по улучшению доступа к дорожным коридорам. Также шоссе, соединяющее Одессу с другими частями должно быть модернизировано, чтобы быть в состоянии облегчить растущее движение.
- Также железнодорожные связи и операции должны быть улучшены. Снова неясно, существуют ли конкретные планы..

6.1.7 Оценка основных ограничений и перспектив

Ограничения

- С открытием нового контейнерного терминала и более или менее конкретных планов по увеличению перегрузочная мощности контейнеров до 2,4 мил. в 2015-ом, кажется, что инфраструктура порта не представляет собой критический параметр.

- Учитывая растущий контейнерный рынок, серьезные ограничения должный ожидаться в области:

  - Сообщения внутри страны, как автодорожного, так и ж/д
  - Процедуры пограничного контроля (требующие таможню, ориентированную на обслуживанию, в настоящее время 20% контейнеров досматриваются физически)
  - Эффективные процедуры обработки контейнеров, поддержанных системами ICT.

- Концепция железнодорожного парома считается экономически жизнеспособной только в том случае, если одна и та же ширина колеи будеи использоваться в месте отправки и назначения и только для определенных типов груза (насыпной).
- Текущие пункты назначения железнодорожных паромов - порты (Деринче, Батуми, Поти), которые были переданы частным владельцам или скоро будут переданы. Неясно, будут ли эти частные стороны заинтересованы в сохранении железнодорожного парома.
- Отсуствие баланса в контейнерном движении, приводящем к высокой доле обработки порожних контейнеров (в 2006-43%) отрицательно скажется на конкурентоспособности Ильичевска.

Перспективы

- Одной из главных сильных сторон Ильичевска – это большая область, доступная для портовых операций, особенно по сравнению с портами, которые строят недалеко от исторического центра города.
- Ильичевск может развиться далее как региональный центр для Украины, России, Грузии и Белоруссии и особенно для контейнеров из Азии.

Укртрансконтейнер оценивает следующие времена транзита:

Время транзита (дни)

От египетского порта Саид	**В Петербург/Ильичевск**	**В Москву**	**В Самару**	**В Екатеринебург**	**В Центральную Азию**
Через Петербург	17-21	23-26	42-45	50+	50+
Через Ильичевск	4-5	8-10	14-15	18-20	21-25

Даже, если эти времена транзита вычислены на основе идеальных, но нереалистических условий относительно эффективных операций порта и связей внутренних районов, таблица ясно показывает, что по крайней мере, в теории есть потенциал.

- Перспективы Ильичевска на удовлетворение рынка ЕС, кажутся низкими, также из-за трудностей перехода границы по сравнению с портами ЕС в Черном море.
- Важный фактор, который будет положительно влиять на контейнерную пропускную способность–это относительно низкий процент контейнеризации и ожидаемое сильное увеличение этой нормы.
- Для полной реализации потенциала порт нуждается в эффективных процедурах обработки, включая таможню, поддержку современных систем ICT, и эффективном сообщении с внутренними районами.

6.2 Одесса

6.2.1 Краткий обзор

Текущая мощность и пропускная способность

Следующая таблица показывает пропускную способность Одесского порта для сухого насыпного груза, жидкого груза, товара общего назначения и контейнеров (в тоннах и TEU).

Таблица 6.2.1 Текущая пропускная способность Одессы, x 1000 тоннах и TEU

Вид товаров	2005	2006	2007
Сухой насыпной груз	4,635	4,325	5,070
Жидкий груз	12,822	12,914	15,469
Общий, искл. Контейнеров	6,539	7,082	6,356
Контейнеры, x 1000 т	2,850	3,689	4,474
Контейнеры, TEU	288,348	395,562	523,881
Общее количество, x 1000 т	26,846	28,010	31,369

Источник: Торговый морской порт Одессы, собственный расчет

Будущая мощность

Следующая таблица показывает мощность Одесского порта дла сухого насыпного груза, жидкого груза, товара общего назначения и контейнеров(в тоннах и TEU), основанная на собственной оценке порта на 2015г.

Таблица 6.2.2 Пропускная способность Одессы, x 1000 т и TEU

Вид товаров	2007	2015
Сухой насыпной груз	16,000	30,000
Жидкий груз	24,000	24,000
Общий, искл. Контейнеров		
Контейнеры, x 1000 т	4,475	12,750
Контейнеры, TEU	525,000	2,000,000
Общее количество, x 1000 т	44,475	66,750

Источник: Торговый морской порт Одессы

Отметка: Помимо Ильичевска и Одессы другой уместный порт - Южный. Есть планы расширить контейнерный терминал до полной мощности 750.000 TEU и возможно 1.5 мил. TEU.

- **Основные ограничения и перспективы**
- Существующая нехватка мощности приводит к среднему времени ожидания контейнерных судов 38,5 часов (10 месяцев 2007)
- Учитывая растущий контейнерный рынок, серьезные ограничения должный ожидаться в области:

  - Сообщения внутри страны, как дорожногою так и железнодорожного
  - Процедуры пограничного контроля (требующие таможню, ориентированную на обслуживанию, в настоящее время 20% контейнеров досматриваются физически)
  - Эффективные процедуры обработки контейнеров, поддержанные системами ICT

- Отсуствие баланса в контейнерном движении, приводящем к высокой доле обработки порожних контейнеров (в 2006-43%) отрицательно влияет на конкурентоспособность Одессы. Цифры для Одессы в целом в 2007 показывают 53%-ый загруженный импорт, 0,2%-ый порожний импорт, 8%-ый загруженный экспорт и 40%-ый порожний експорт.
- Один из главных барьеров Одессы – местоположение в центре города, которое ограничивает потенциалы роста.
- Одесса может развиться далее как региональный центр для Украины, России, Грузии и Белоруссии и особенно для контейнеров из Азии. Перегрузка в настоящее время на нуле, в то время как сухопутный транспорт – меньше чем 6%.
- Перспективы Одессы на удовлетворение рынка ЕС, кажутся низкими, также из-за трудностей перехода границы по сравнению с портами ЕС в Черном море.

- Важный фактор, который будет положительно влиять на контейнерную пропускную способность – это относительно низкий процент контейнерзации и ожидаемое сильное увеличение этой нормы.

6.2.2 Общая информация

Управление порта

Торговый морской порт Одессы–власть порта. Государство собственик и управляет портом через модель порт владелец территории. Порт находится в центре города.

Краткий обзор портовых сооружений:

- Настоящая мощность порта - 40 мил.т, существующая пропускная способность контейнеров – около 500,000 TEU, терминал зерна имеет мощность - 3 мил.т.
- Пропускная способность в 2006-ом была 28 мил.т, 15 мил. сухой насыпной груз и 13 мил.жидкий (главным образом нефть и нефтяные продукты). Также обрабатываются нефтяные продукты и сжиженный нефтяной газ. В 2006г. Пропускная способность контейнеров была 395.564 TEU, в 2007г. – 523.881 TEU.
- Самые большие контейнеры - типа PANAMAX , мощность контейнера 4500 TEU (длина 286 м).
- Здесь находится маленький PoPo терминал, и PoPo пассажирские линии связывают Одессу с Стамбулом (3 раза в неделю).
- В настоящее время около 6,000 человек работают в порту, 3,000 работают для власти порта и 3,000 для частных операторов.
- Из-за местоположения в центре города, расширение порта затруднительно, хотя создание порта по обработке сухих грузов решит эту проблему.

6.2.3 Текущая пропускная способность

- **Контейнеры**
- Большой рост обработки контейнеров за последние годы

Год	TEU	Увеличение роста %
2005	288,348	
2006	395,562	37
2007	523,881	32

- С 2001 года Hamburg Port Consultants (HPC) является оператором контейнерного терминала.
- Пропускная способность в 2007г. приблизительно 450,000 TEU, показывает, что терминал работает далеко от максимальной мощности в 2007.
- Настоящая нехватка мощности приводит к среднему времени ожидания контейнерных судов 38,5 часов (10 месяцев 2007)
- Вместимость склада приблизительно 13,500 TEU / 145,000 кв.м
- Среднее время хранения на терминале – 10-13 дней.
- Приблизительно 60 % контейнеров физически досматриваются таможней.
- Приблизительно 94% из контейнеров – в/из украинского рынка, приблизительно 6% - транзит. Приблизительно 84 % заграничных контейнеров из Одессы порожние.

Сухой насыпной груз/ генеральные грузы

Терминал зерна имеет мощность – 5.5 мил.т.

Жидкий груз

Нефт и нефтяные продукты обрабатывают и как LPG.

PoPo

- Здесь находится маленький PoPo терминал, и PoPo пассажирские линии связывают Одессу с Стамбулом (3 раза в неделю).

Железнодорожный паром

Здесь нет сооружений железнодорожного парома.

Пассажиры

- Одесский пассажирский терминал может одновременно принять 5 судов на 7 пирсе с общей длиной 1370 м.
- Ежегодная пропускная способность пассажирского комплеска-4 мил.человек в год.

6.2.4 Производительность порта

Контейнеры

- Производительность составила около 640 TEU на метр причала в год в 2007 г.Это ниже эталона в 900 TEU в год на метр причала.
- Терминал HPC сильно загружен. Новый сухой порт имеет доступную площадь 50 га и обеспечивает пропускную способность зоны хранения 16,000 TEU. Мост, соединяющий порт с сухим портом, будет закончен в 2008 г.
- Зона терминала может быть реструктуризована для оптимизации зоны штабелирования. Следующее было отмечено во время посещения площадки:
    - Изогнутые ж/д линии в зоне штабелирования контейнеров;
    - Сухие навалочные грузы в середине зоны хранения;
    - Штабеля не одинаковые;
- Оборудование на терминале необходимо заменить для обеспечения лучшей производительности терминала;
    - Ричстакеры могут быть заменены на контейнеровозы-погрузчики после реструктуризации зоны складирования.
    - Причал 3 оснащен двумя старыми портальными кранами, которые могут быть заменены новыми портальными кранами.
- Во время посещения было отмечено, что зона парковки для грузовиков у входа в порт была загружена, что указывает на необходимость дальнейшей оптимизации процедур въезда на территорию.
- В намерения Порта Одессы входит расширение контейнерного терминала на тыловой стороне от существующего терминала, оператором которого является HPC, для создания дополнительной линии причала в 600м. Общая площадь намыва 19 га, будущая осадка 14м. На терминале также требуется строительство нового волноотвода на глубоководной участке.
- Может быть уместно начать с развития нового контейнерного терминала к северу от нефтяного терминала. В этой зоне может расположиться причальная линия длиной 1250м и шириной зоны складирования 550м.

Этого будет достаточно для функционирования терминала с пропускной способностью 2 млн TEU по современным стандартам.

Генеральный груз

- Производительность была ниже 3,000 тонн в год на метр причала в 2007. Это ниже эталона 5,000 тонн в год на метр причала. Учитывая тот факт, что обрабатываются в основном продукция из стали, возможно увеличить пропускную способность на метр причала.
- Зоны складирования ограничены в размере. Это является одной из причин низких цифр производительности, однако время простоя также является долгим. Усилия, направленные на снижение время простоя, могут привести к более эффективному использованию зоны складирования.
- Обработка грузов осуществляется старыми портальными кранами. Необходимо провести исследование по поводу того, может ли увеличиться эффективность операций при установке нового причального оборудования по обработке контейнеров.

Сухие навалочные грузы

- Большинство навалочных грузов составляли зерновые и сахар. Было замечено, что для обработки зерновых в наличии имеется современное оборудование.
- Существует только один причал для разгрузки продукции из руды. Если оборудование не будет в состоянии соответствовать требованиям по пропускной способности, как вариант можно предложить модернизацию оборудования.
- Производительность равняется 2,500 тонн в год на метр причала что ниже эталона в 7,000 тонн в год на метр причала.Вполне вероятно, существует избыточная пропускная способность, которая не была еще полностью использована.

Жидкие навалочные грузы

- Производительность обработки нефтяных продуктов около 13,300 тонн в год на метр причала на причалах 3, 4 и 5, что чуть превышает эталонное значение 12,000 тонн в год на метр причала. Тем не менее, это эталонное значение для нормальной / средней производительности, а особенно для крупных судов часто встречается более высокая производительность.
- Сырая нефть и нефтепродукты обрабатываются на причалах 1, 2, 5, 6 Нефяной гавани, сжиженный нефтяной газ обрабатывается на причале 5 Нефтяной гавани. Пропускная способность нефтяного и газового терминала позволяет обрабатывать до 24 млн тонн ежегодно.

- Технические масла обрабатываются на собственном причале 5 в порту. Терминал имеет пропускную способность 180 тысяч тонн в год.
- Растительные масла и жир обрабатываются на причале 4 Судостроительной верфи «Украина». Терминал имеет пропускную способность 300 тысяч тонн в год.

6.2.5 Сообщение с удаленными районами

- Сообщение Пан-европейского коридора N9 с коридором ТРАСЕКА.
- Порт располагается в центре Одессы
- Основной вид связи с внутренними районами - это дорожной транспорт, который имеет 90% доли на рынке (85% в 2004 г.), далее следует железнодорожный транспорт, а также используются речные порты для транспортировки грузов по региону.
- Основная проблема международных ж/д коридоров на Западе состоит в необходимости смены российской ширины колеи.
- Ж/д сообщение Одесса-Киев имеет один состав в день, в то врея как малогабаритный груз может транспортироваться по ж/д 5 дней. Транспортировка на автотранспорте занимает 1 день. Ж/д сообщение с российской границей от 3 до 5 дней.
- Ж/д сообщение Одесса – Украина / Российская граница занимает от 3 до 5 дней.
- Неблагоприятные условия ж/д транспорта (см. Иличевск)

6.2.6 Планы по развитию и пропускная способность

Общее

- Порт Одессы имеет программу развития и ТЕО до 2015г., которая включает расширение контейнерного терминала, и строительство сухого порта вне города, включая дороги от сухого порта до общественной дорожной сети и эстакады, которые свяжут существующую эстакада с сухим портом, таким образом избегая пересечения города тяжелым транспортом (грузовиками), которые идут в и из порта. Полный инвестиционный план приблизительно составляет 220 млн. евро.

Контейнеры

- Нехватка сооружений для хранения контейнеров будет решен путе строительства нового сухого порта/терминала (50 га) несколько километров от порта, который будет связан через расширение настоящего моста, приводящего к таможенной области (2 км.)

- Новый контейнерный терминал будет развит частной группой на территории Одессилмаш (USD 500 мил), планируемая мощность на 2010 г.- 2,000,000 TEU
- HPC имеет планы увеличить мощность до 1,000,000 TEU
- Новый контейнерный терминал 29-ого причала в настоящее время строится Бруклин-Киев с пропускной способностью 250.000 TEU.
- Другие инвестиционные планы включают реконструкцию судоремонтной верфи, мощность - 350,000 TEU, и причала 7 компанией МеталсУкраина, пропускная способность 80,000 TEU
- Полная мощность обработки контейнеров, если все инвестиционные планы будут реализированы, оценивается в 2.5 мил. TEU.

Другие

- Развитие пассажирского терминала

6.2.7 Оценка основных ограничений и перспектив

Ограничения

- Главный барьер Одесского порта –это его местоположение в центре города и в результате это ограничило возможности расширения и ограничило возможности транспортировать груз через город.
- С строительством сухого порта и моста к нему проблема будет решена частично.
- Кроме того, близость города ограничивает количество вредного или экологически вредного груза, который может быть обработан.
- Железнодорожные оси к Одесскому порту используются больше чем 100 % и нужна их модернизация.
- Приблизительно 30% эксплуатационного времени потеряны из-за неэффективности в процедурах, связанных с обработкой судов и груза (таможня, пограничная полиция, проводка судов и растаможивание грузов).

Перспективы

- Одесса как Ильичевск может развиться далее как региональный центр для Украины, России, Грузии, Белоруссии для контейнеров прежде всего из Азии. См. время транзита для Ильичевска. Однако возможности расширять мощности ограничены.
- Перспективы Ильичевска на удовлетворение рынка ЕС, кажутся низкими, также из-за трудностей перехода границы по сравнению с портами ЕС в Черном море.

- Важный фактор, который будет положительно влиять на контейнерную пропускную способность–это относительно низкий процент контейнерзации и ожидаемое сильное увеличение этой нормы.
- Для реализации полного потенциала порт нуждается в эффективных процедурах обработки, включая таможню, поддержанную современными системами ICT, и эффективном сообщением с внутреннии районами.
- Пассажирский терминал возможно может развиваться далее, в зависимости от увеличения туризма, и конкурентноспособного состояния по сравнению низкобюджетными авиалиниями.

6.3 Украинские портовые сборы

Установка тарифов

Отклонение от международных стандартов

- «Правила портовых сборов» согласованы решением кабинета министров Украины
- Тарифы услуг для судов также указаны в «Платежи услуг, оказываемым судам в морских торговых портах Украины", согласованных приказом Министерства транспорта.

Портовые сборы часто определяются управление порта чтобы содействовать независимому принятию решений по бюджету. Поскольку уровень концентрации в украинских портах высокий, установка тарифов центральным правительством уместна для предотврщения монополистического поведения в порту. .

Сбор тарифов

В соответствии с национальными правилаи, не в соответствии с международными стандартаи

- Все портовые тарифы оплачиваются агентской компанией прямо в порту.
- Портовые сборы должны быть оплачены до отправления судна.

Тарифы по обработке оплачиваются оператору, и портовые сборы управлению порта. В Украине финансовый поток структурируется в соответствии с национальными стандартами.

Структура тарифов

В соответствии с международныи стандартами: четкое разделение соответствующих наименований

a) Портовые сборы
   (1). Корабельный сбор
   (2). Канальный сбор
   (3). Маячный сбор
   (4). Причальный сбор
   (5). Якорный сбор
   (6). Адинистративный сбор
   (7). Санитарный сбор

b) Портовые сборы
   (1). Проводка судна
   (2). Швартовка
   (3). Плата за Услугу контроля судна (VTMS)
   (4). Плата за буксиры во время швартования
   (5). Плата за использование плавучего оборудования
   (6). Маячный сбор
   (7). Агентский сбор
   (8). Надзор
   (9). Прочие услуги

Покрытие тарифов

Отклонение от международных стандартов

- Доходы, полученные от портовых сборов, направляются в государственный бюджет.

Это ограничивает способность управления порта действовать в качестве независимого управления порта.

Доступность тарифов

Отклонение от международных стандартов

- Министерство транспорта Украины и Ассоциация Украинских портов не может считаться подходящим источником информации по портовым тарифам. Это отсутствие доступности компенсируется многочисленными вебсайтами на нижнем уровне с информацией по тарифам.
- Министерство транспорта публикует информацию на украинском.

Портовые сборы должны быть доступны на английском языке на вебпорталах, предпочтительно порта и министерства транспорта. .

Эффективность

Отклонение от международных стандартов

- Отсутствует структура или скидки, стимулирующие эффективное использование портового оборудования

Обычно в структуру портовых сборов вводится коэффициент в зависимости от времени и/или продуктивности. Однако при централизованном управлении часто приоритет стимулирования и управления этим остается за властями.

Честность

В соответствии с международными стандартами

- Единицы: портовые сборы основываются на условных объемах судна в куб. м. (длина x ширина x глубина судна), указанных в Тоннажной сертификате (основные размеры) или другом документе, заменяющим этот.
- Гибкость: Хотя портовые сборы и скидки устанавливаются централизованно, гибкость взимая сборов обеспечивается посредством предоставления скидок и определенных уровней для индивидуальных портов.
- Скидки: отсутствует дискриминация; особенно после отмены системы благоприятных и неблагоприятных флагов в 2003 г.

Уровень

- Перспективная суммарная стоимость гипотетического судна: Одесса € 6,300 и Иличевск € 6,500
- Относительно высокий в регионе, однако включено большинство услуг (например, проводка судна и буксировка)
- Относительно высокий маячный сбор и сбор за Услугу контроля судна
- По наименованиям, относящимся к «владельцу» (тоннажный, причальный, маячный, канальный сборы) стимость € 3,700 (Одесса) и € 4,100 (Иличевск), что считается относительно высокой в регионе, но ниже чем в западном эталонном порту, таком как Роттердам (€ 6,000).

7 Оценка румынских портов

7.1 Констанца

7.1.1 Краткий обзор

Текущая пропускная способность

В следующей таблице представлена пропускная способность порта Констанца по сухим навалочным, жидким навалочным, генеральным грузам и контейнерам (в тоннах и TEU).

Таблица 7.1.1 Текущая пропускная способность порта Констанца, x 1000 тонн и TEU

Тип груза	2004	2005	2006
Сухие навалочные	26,100	26,107	26,114
Жидкие навалочные	11,360	13,020	14,680
Генеральные, за исключением контейнеров	9,100	7,814	6,528
Контейнеры, x 1000 тонн	3,878	6,930	9,816
Контейнеры, TEU	386,282	776,594	1,037,068
Итого, x 1000 тонн	50,438	53,871	57,138

Источник: Constantza Port, 2005, адаптированный консультантом

Будущая пропускная способность

В следующей таблице представлена пропускная способность контейнеров в порту Констанца (в тоннах и TEU) на основе собственных подсчетов порта, а также на основе ежегодного роста контейнеров на 20% для 2015 г. Расчеты пропускной способности для сухих и жидких навалочных грузов недоступны..

Таблица 7.1.2 Пропускная способность порта Констанца, x 1000 тонн и TEU

Тип груза	2006	2015
Сухие навалочные	26,114	Na
Жидкие навалочные	14,680	Na
Генеральные, за исключением контейнеров	6,528	Na
Контейнеры, x 1000 тонн	9,816	50,647
Контейнеры, TEU	1,037,068	5,351,043
Итого, x 1000 тонн	57,138	294,819

Источник: DP World

Основные ограничения и перспективы

- С учетом растущего контейнерного рынка ожидаются серьезные ограничения в сфере:
  - Сообщение районов, расположенных вглубь от прибрежной полосы, как автотранспортное, так и железнодорожное
  - Процедуры прохождения границы (требование Таможни, ориентированной на обслуживание, в настоящее время 56% досматриваются физически)
  - Эффективные процедуры обработки контейнеров при поддержке систем ICT (существующие системы ICT, используемые различными лицами в порту, не совместимы)

- Дисбаланс в контейнерном движении, ведущий к высокой доле порожних контейнеров (в 2006 34%) для обработки оказывает негативное влияние на конкурентноспособность порта Констанца.
- Подъем порта Иличевск как главного контейнерного центра в регионе будет оказывать негативное влияние на перегрузку контейнеров в порту Констанца, однако сильное увеличение потоков перевозок сможет более чем компенсировать это.

Перспективы

- Одним из главных преимуществ порта Констанца является его географическое расположение в Черном море, что делает его идеальным портом для перегрузки.
- Еще одним преимуществом порта Констанца является доступ к Черноморскому каналу, который очень важен для распределения грузов из порта в Восточную и Центральную Европу.

Из-за количества шлюзов в Черноморском канале и дорожных условий, порт Констанца все еще далек от того, чтобы конкурировать с портами в северо-западной Европе по грузам, происходящим из Азии.

- Перевозки Ро-Ро могут быть развивающимся рынком для порта Констанца. В настоящее время Констанца является центром грузовиков, направляющихся в Турцию, Иран, Ирак и остальную часть Южной Арабии,
- Ежегодный 20% темп роста контейнерных перевозок ожидается в порту Констанца на следующие годы. Рост, в основном, вызван развитием азиатских рынков. Для 30-40% контейнеров окончательным пунктом назначения будет Румыния.

7.1.2 Общая информация

Управление порта

The National Company, Maritime Ports Administration SA Constanta, является государственной компанией, работающей в соответствии с принципом земельного собственника, т.е. она не владеет операциями порта, но управляет использованием и функционированием порта, включая стратегию и развитие инфраструктуры, маркетинг и контракты с клиентами.

Краткий обзор сооружений порта и пропускной способности:

Портовый комплекс состоит из старой части к северу и новой части к югу. Северная часть полностью функционирует и состоит из:

12 бассейнов, глубина воды колеблется между 7.0 и 13.5 метрами,
15.5 км причальной линии и 82 причала.

Южная часть функционирует частично и включает:

13 км причальной линии и 30 функционирующих причалов,
Южный порт включает вход в Черноморский канал,

7.1.3 Текущая мощность и пропускная способность

Контейнеры

- За последние годы наблюдается сильный рост контейнерных перевозок.

Год	TEU	Темп роста %
2001	1,085,500	-
2002	1,321,300	22
2003	1,899,500	44
2004	3,878,300	104
2005	6,930,100	79
2006	9,815,800	42

- 4 контейнерных терминала, операторами которых являются DP World, SOCEP, UMEX и APM Terminal,
- Оператором контейнерного терминала на Пирсе II Юг является DP World, в 2006 г. было обработано более 850,000 TEU (приблизительно 85% суммарных контейнерных перевозок),
- В настоящее время пропускная способность 1,000,000 TEU в год. CSTC Terminal рассчитывается на 1,500,000 TEU на 2008.
- Контейнеры также транспортируются на крупных баржах в районы, расположенные вглубь от прибрежной полосы, в качестве примета проект COLD подразумевает контейнерное сообщение между портом Констанца и Кремс (Австрия) на Дунае.
- 85% контейнерных перевозок в Констанца связано с рынками в регионе Черного моря: России, Украины, Болгарии, Грузии и Молдовы.
- Функционируя как контейнерный центр, в порт Констанца напрямую заходят суда MSC, CMA CGM, Norasia, ZIM, China Shipping, MAERSK, Grand Alliance и ABX.

Транзитное время общей логистической цепи (экспорт из Австрии)

В днях	Кремс -Шанхай (через Гамбург)	Кремс - Шанхай (через Констанца)
Транспортировка внутренние районы	3(ж/д)	8(IWT)
Дни в порту	2	2
Глубоководная линия	27	23
Итого	32	33

Сухие навалочные / генеральные грузы

- 25 млн тонн сухих навалочных грузов, из которых 7 млн тонн зерновых, 9 млн тонн руды,
- 8.8 млн тонн генеральных грузов, из которых 2.8 млн тонн металла,
- 6 млн тонн сухих навалочных грузов транспортируется на Запад по Дунаю.

Жидкие навалочные грузы

- 14 млн тонн жидких навалочных грузов, из которых 13 млн нефте-продуктов,
- Нефтепродукты стали более важны для порта Констанца, следовательно, Администрация порта ведет переговоры с DP World по нефтяному терминалу для развития сектора энергетики в Румынии.

PoPo

- Перевозки PoPo могут стать развивающимся рынком для порта Констанца. В настоящее время Констанца является центром для грузовиком, направляющихся в Турцию, Иран, Ирак и остальную часть Южной Арабии.
- В порту Констанца расположены два терминала для судов PoPo, оборудованные для обработки любого типа транспортного средства и груза PoPo. Экспорт румынских транспортных средств в Бразилию, Колумбию, Китай и Турцию осуществляется на специальных причалах.

Железнодорожный паром

- Оператором терминала для железнодорожного парома является в настоящее время CFRI, частная компания со 100% государственным капиталом. Ожидается, что в скором времени терминал будет полностью приватизирован.
- Европейская ширина колеи
- CFR Marfa имеет два парома, каждый водоизмещением 12000 дедвейт. Линии, покрываемые этими паромами следующие: Констанца → Деринсе и Констанца→Турция. С 1999 по 2004 гг. существовало транспортное сообщение между Констанцей и портами Грузии. С 2005 г. Они закрыли эту линию по причине экономической неэффективности. В настоящее время они все еще заинтересованы в открытии этого сообщения заново. Экономическая неэффективность вызвана высокими платежами и отсутствием транспортного объема. В 2001 г.

было разработано техник-экономическое обоснование проекта этих линий в Батуми и Поти :

- Паромы, операторами которых были CFR Marfa на этих Линиях, были неэффективными.
- У Marfa были некоторые проблемы с персоналом. На паромах работал профессиональный морской персонал, но на уровне управления был персонал, специализирующийся на паромах. Большая разница в компетентности!
- Другие проблемы были вызваны ЕС. Были выделены большие деньги в порт Батуми для инвестирования в материалы железной дороги и железнодорожного парома. Грузия купила материалы, но они не хотели применять их в порту. Линия может быть выгодна в будущем, поскольку поступают запросы из Ирана, Ирака и Казахстана на различные товары на этой линии.

  Существует шанс создания экономически жизнеспособной линии между Констанца и Грузией, когда у грузинской стороны будет решена проблема различной ширины колеи.
- На терминале располагаются пять ж/д путей для абордажа судов и вагоны обслуживаются с использованием судового оборудования.
- Паромная линия между Констанцей и Батуми в настоящее время приостановлена. Следует отметить, что терминал для железнодорожных паромов не имеет станции по смене тележек. Директор терминала указал, что до начала работы сообщения между Констанцей и Батуми, смена тележек происходила на борту по прибытию судна в Батуми с использованием грузоподъемника.
- Консультанты удостоверились в вышесказанном во вермя посещения паромного судна 'Mangalia', на борту отсутствовала российская ширина колеи, поэтому неясно, может ли происходить смена тележек на борту судна.
- Сообщение железнодорожным паромом между Констанцей и Дерингей в настоящее время осуществляется 3 раза в неделю.

Пассажирский терминал

- Новый Пассажирский / Круизный терминал расположен на севере порта Констанца, на Северном волноотводе, на пассажирском причале. Причал имеет длину 293 м и глубину 13.5 м.
- В настоящее время Морская администрация порта Constantza SA является оператором нового пассажирского терминала, планируется, что в ближайшем будущем этот терминал будет передан частному оператору.

7.1.4 Производительность порта

Общие положения

- Простой в порту из-за погодных условий составляет не более 10 дней в году.

Контейнеры

- Общая производительность контейнерных терминалов была почти 800 TEU в год на метр причала , что приближается к эталону 9,00 TEU в год на метр причала.
- Новый южный контейнерный терминал состоит из причалов 121-123, оператором является DPW. Ожидаемая пропускная способность при наличии всего необходимого оборудования свыше 1,000,000 TEU. Штабеля обслуживаются кранами-перегружателями на рельсовом ходу (RTG).
- Существуют два старых терминала (причал 44 и причалы 51 – 52) с длиной 220м и 467м, соответственно. Операции по перегрузке контейнеров на причале 44 осуществляются стандартными портальными кранами; на причалах 51 – 52 используются портальные краны.
- При средней мировой пропускная способность таких терминалов будет около 600,000 TEU. Чтобы достичь этой цифры необходимо инвестировать средства в краны и возможно перейти от операций, выполняемых ричстакерами, к операциям, выполняемыми контейнеровозом-погрузчиком.
- Генплан, подготовленный JICA, допускает дополнительные контейнерные терминалы и уже положено начало со строительством базовой инфраструктуры.

Генеральные грузы

- Производительность причалов по перегрузке генеральных грузов около 620 тонн в год на метр причала. Это очень низкая цифра по сравнению с эталоном и портами Одесса и Иличевск.
- Низкое значение производительности указывает на то, что этот тип груза использует слишком много длины причала. Требуется укрепление причалов для обеспечения эффективных операций и увеличения инвестиций в современное оборудование.

Судостроительная верфь

- Судостроительная верфь продолжает функционировать как для ремонта, так и для строительства судов.
- Два судостроительные завода, кажется, хорошо оснащены для ремонта / строительства судов типа Панамакс.

Сухие навалочные грузы

Общая производительность

- Производительностьпо сухим навалочным грузам в 2007 г . составила 3,500 тонн в год на метр причала. Это низкое значение по сравнению с эталоном 7,000 тонн в год на метр причала.
- Низкая производительность, скорее всего, связана с упадком на рынке, который наблюдается по всему региону.
- Во-вторых, производительность низкая вследствие того факта, что баржевый терминал также включен в расчеты. Кажется, что на терминале мало оборудования.
- Чугунный лом обрабатывается на пирсе длиной 650м к северу от пассажирского терминала. Используются старые краны для генеральных грузов, которые, скорее всего, имеют низкую производительность. Это также значительно снижает общие темпы обработки.

Железная руда, боксит, уголь и кокс

- Существуют два специализированные терминала по обработке железной руды, боксита, угля и кокса. Они имеют 13 причалов с глубиной до 19 метров.
- Балкерные суда грузовместимостью 250,000 тонн и более могут приниматься. Осадка позволяет обработывать около 200,000 дедтвейт и разгружаться при полной грузовместимости без использования грузового лихтера.
- Суда могут разгружаться 45,000 тонн в день. Баржи могут разгружаться 2,000 тонн в день. Сооружения позволяют хранить 4.7 млн тонн.
- Пропускная способность терминала оценивается в 27 млн тонн в год.
- При предположении, что 80% пропускной способности обрабатывается на основных глубоководных причалах, производительность при полной занятости около 11,000 тонн в год на метр причала.
- Это выше эталона, который указывает, что оборудование соответствует мировым стандартам.

Зерновые

- Существует много оборудования для перегрузки и хранения сухих зерновых в порту Констанца, которые обслуживаются 14 специализированными причалами, с глубиной от 7 до 13 м.
- Сооружения для хранения включают силосные зернохранилища и склады и имеет вместимость 350,000 тонн одновременно.

- Речные и морские суда типа Панамакс могут обрабатываться. Суда дальнего плавания могут разгружаться на фиксированных причалах или с использованием плавучего пневматического оборудования прямо на баржи. Большие морские суда обрабатываются у морского буя при глубине 16 м непосредственной перегрузкой с /на речное судно.

Химические продукты и удобрения

- Существует специализированный терминал, где обрабатываются удобрения, фосфат, мочевина, апатит и другие химические продукты.
- Терминал имеет 10 причалов с глубиной до 13.5 м, где обрабатываются сухие навалочные и генеральные грузы.
- Терминал имеет объем складского помещения 100,000 тонн и операционную мощность 4.2 млн тонн в год.
- Суда с водоизмещением до 30,000 дедвейт могут приниматься. Общая операционная пропускная способность фосфата 30,000 тонн.

Цемент насыпью и строительные материалы

- В порту Констанца существуют два специализированные терминала по обработке цемента насыпью и цемента в мешках.
- Терминалы для сухого цемента имеют склады, оснащенные оборудованием по сортировки по мешкам и работающие 24 часа в сутки.
- Сухие навалочные грузы могут перегружаться непосредственно с барж на морские суда с использованием плавучего пневматического оборудования.

Жидкие навалочные грузы

- Основные жидкие навалочные грузы представлены сырой нефтью и нефтепродуктами.
- Производительность терминала для жидких навалочных грузов около 5,100 тонн в год на метр причала, это намного ниже эталона 12,000 тонн в год на метр причала
- На нефтяном терминале могут работать автоцистерны грузовместимостью до 165,000 дедвейт.

7.1.5 Сообщение с внутренними районами

- Прямой доступ в Центральную и Восточную Европу через Дунай – 7-й Пан-Европейский Коридор ,
- Прямое связь с Коридором TRACECA и с Пан-Европейским Коридором IV и IX,

- Основным видом сообщения с районами, расположенными вглубь от прибрежной полосы, является автотранспорт с долей на рынке в 70%, за которым следует железная дорога, также для доставки грузов по региону и Восточной Европе используются речные порты.
- Условия железнодорожных перевозок неблагоприятные, поскольку:
  - Неадекватное (устаревшее) оборудование (контейнеры, вагоны)
  - Сложная документация на грузы
  - Низкое качество оборудования и услуг в порту и терминалах, удаленных от моря.

7.1.6 Планы развития и пропускная способность

Общие положения

- Порт Констанца представляет собой (контейнерный) центр в зоне Черног моря и Восточной и Центральной Европы,
- Основные усилия и планы на будущее сфокусированы на контейнерах и нефтепродуктах.

Контейнеры

- Инвестиции в контейнерный терминал II создадут запасную производительность для того, чтобы стать контейнерным центром для Центральной Европы,
- Инвестиции в размере € 80 млн в новый Пирс III и новый контейнерный терминал.

Прочее

- Власти порта ведут переговоры с DP World для нефтяного терминала для развития сектор энергетики в Румынии.
- Улучшение условий навигации на Дунае. Общий проект с Болгарией, субсидируемый ЕС. Работы будут завершены в 2010-2013.
- Второй завод растительного масла откроется в конце этого года.
- Ветровая электростанция в порту Констанца.
- Инфраструктура Пирса IV S
- Строительство Пирса III Юг
- Укрепление и зондирование берега в порту Констанца.
- Предполагается бассейн к северу от пассажирского терминала развить в шлюпочную гавань. Земля, которая станет доступна, может быть использована для развития береговой линии.

Соединение с районами, расположенными вглубь от прибрежной полосы

- Дорожное соединение между Бухарестом и портом должно быть модернизировано для обработки увеличенного числа контейнеров.
- Неясно, существуют ли в настоящее время конкретные планы по улучшению доступа к дорожным коридорам.
- Также необходимо улучшить железнодорожное сообщение и железнодорожные операции. Одна из планируемых инвестиций подразумевает развитие пропускной способности ж/д в южной части порта, соединение существующего терминала на Пирсе II Юг с существующими операторами в данной области.
- Расширение ж/д системы в речную и морскую зону порта Констанца.
- Автодорожный мост над каналом Дунай – Черное море.

7.1.7 Оценка основных ограничений и перспектив

Ограничения

- При строительстве нового контейнерного терминала сама инфраструктура порта не формирует главный критический элемент.
- При учете растущего контейнерного рынка ожидаются серьезные ограничения в сфере:

  - Сообщения с районами, расположенными вглубь от прибрежной полосы, автотранспортом и по ж/д
  - Процедуры прохождения границы (требование Таможни, ориентированной на обслуживание, в настоящее время 65% контейнеров досматриваются физически)
  - Эффективные процедуры обработки контейнеров при поддержке систем ICT (существующие системы ICT, используемые различными лицами в порту, не совместимы)

- Дисбаланс в контейнерном движении, ведущий к высокой доле порожних контейнеров (в 2006 34%) для обработки оказывает негативное влияние на конкурентноспособность порта Констанца.

Перспективы

- Одним из главных преимуществ порта Констанца является его географическое расположение в Черном море, что делает его идеальным портом для перегрузки.

Еще одним преимуществом порта Констанца является доступ к Черноморскому каналу, который очень важен для распределения грузов из порта в Восточную и Центральную Европу.Из-за количества шлюзов в Черноморском канале и дорожных условий, порт Констанца все еще далек от того, чтобы конкурировать с портами в северо-западной Европе по грузам, происходящим из Азии,

- Подъем порта Иличевск как главного контейнерного центра в регионе будет оказывать негативное влияние на перегрузку контейнеров в порту Констанца, однако сильное увеличение потоков перевозок сможет сполна компенсировать это.
- Для реализации потенциала в полной мере, необходимо установить эффективные процедуры обработки, включая таможню, оснащенную современными и совместимыми системами ICT, дополнительную пропускную способность контейнерного терминала и эффективное и модернизированное сообщение с районами, расположенными вглубь от прибрежной полосы.

7.2 Румынские портовые сборы

Установка тарифов

В соответствии с международными стандартами

- Тарифы в отношении использования инфраструктуры порта устанавливаются MPAC (Морская Администрация порта Констанца). MPAC известна также как NC MPA SA Constantza.
- Тарифы в отношении обеспечения безопасного судоходства устанавливаются Румынским морским управлением (RNA).

Сбор тарифов

В соответствии с международными стандартами

- Обе структуры взимают свои собственные тарифы в порту Констанца. Тарифы определяются в евро и не облагаются НДС. Оплата производится до отправления судна из порта, и судовой агент должен гарантировать оплату всех необходимых тарифов при отправлении судна.

Структура тарифов

В соответствии с международными стандартами: четкое разделение соответствующих наименований

1) Базовые тарифы
    a. Базовые тарифы
        i. Тариф доступа в порт
        ii. Причальный тариф
        iii. Бассейный тариф
    b. Специальный тариф для определенных судов
    c. Специальный тариф для определенных действий
    d. Тарифы на специализированные инженерные сети и услуги
        i. Водоснабжение
        ii. Энергоснабжение
        iii. Загрязнение
        iv. Сбор осадка
2) Швартование
3) Проводка судна
4) Буксировка

* Швартовка и буксировка устанавливается SC COREMAR SA Constanta - Towage Company.

Покрытие тарифов

В соответствии с международными стандартами

- Доход, полученный от портовых сборов, направляется в бюджет MPAC

Доступность тарифов

В соответствии с международными стандартами

- Тарифы, взимаемые MPAC, доступны на английском языке на вебпортале порта Констанца и являются полными и актуальными.
- Тарифы Румынского Морского управления только на руынском языке на вебсайте RNA.

Эффективность

В соответствии с международными стандартами, без оговорок

Причальные тарифы взаимаются в день. Это дает ограниченный стимул для эффективного использования портового оборудования.

Суточная ставка не дает оптимального стимула для эффективного использования причала.

Справедливость

В соответствии с международными стандартами

- Единицы: портовые сборы основаны на валовой регистровой вместимости судна (классе валовой регистровой вместимости) и общей длине судна; это четко прописано в документации.
- Гибкость: поскольку порт устанавливает свои сборы, предлагается максимальная гибкость.
- Скидки: отсутствует дискриминация.

Уровень

- Перспективная суммарная стоимость гипотетического судна: Констанца € 6,800
- Относительно высокий в регионе, однако включено большое количество услуг (например, проводка судна и буксировка)
- По наименованиям, относящимся к арендодателю (тоннажный, причальный, маячный, канальный сборы) стоимость € 3,500, что считается средней в регионе, и ниже чем в западном эталонном порту, таком как Роттердам (€ 6,000)
- Причальный и бассейный (Доступ) сбор относительно высокие, однако отсутствуют тоннажный и маячный сборы
- Проводка судна относительно дорогая
- Надзор относительно дорогой.

8 Оценка болгарских портов

8.1 Варна

8.1.1 Краткий обзор

Настоящая мощность и пропускная способность

Следующая таблица показывает пропускную способность порта Варна для сухого насыпного груза, жидкого груза, генерального груза и контейнеров (в тоннах и TEU).

Таблица 8.1.1 Настоящая пропускная способность, Варна, x 1000 в тоннах и TEU

Вид товаров	2005	2006	2007
Сухой насыпной груз	7,374	6,731	6622
Жидкий груз	789	942	
Общий,искл.контейнеров	1,060	2,085	
Контейнеры, x 1000 тонн	1,038	1,180	
Контейнеры, TEU	84,100	94,000	99,713
Общее количество, x 1000 тонн	10,261	9,876	

Источник: порт Варна, Варна и порт Бургас обработывают приблизительно 83% всего груза через болгарские порты.

Будущая мощность

Следующая таблица показывает мощность порта Варна дла сухого насыпного груза, жидкого груза, генерального груза и контейнеров(в тоннах и TEU), основанная на собственной оценке порта на 2015 г. Предполагаемая мощность для сухого насыпного груза и жидкого груза основана на оценке пропускной способности.

Таблица 8.1.2 Мощность/пропускная способность Варна, x 1000 т и TEU

Виды товаров	2006	2015
Сухой насыпной груз	6,731	
Жидкий груз	942	
Общий,искл.контейнеров	2,085	
Контейнеры, x 1000 тонн	1,180	
Контейнеры, TEU	94,000	466,000
Общее количество, x 1000 тонн	9,876	

Источник: порт Варна

Основные ограничения и перспективы

- Устаревшее контейнерное погрузочно-разгрузочно оборудование
- Процедуры прохода границы в портах
- Старые рампы варненского комплекса железнодорожного парома
- Нехватка системы ICT
- Недавно построенные современные сооружения и рациональный генплан показывают, что болгарские порты извлекут выгоду из ожидаемого роста транспортных потоков.
- Комбинацией растущей болгарской экономики и возможностей Пан-европейского коридора № VIII, потенциал Варны кажется обещающим развиться как центр логистики.
- Главное преимущество Варны – Запад, то, что дорога и железнодорожная связь с внутренними районами не пересекают город Варну.
- Другая перспектива – железнодорожная связь с портом Русе на Дунае
- Растущий туризм в 2006-ом - 4.7 мил.туристов, из которых почти 4 мил. иностранцы, предлагает возможности для создания пассажирского терминала.

8.1.2 Общая информация

Управление порта

- Порт оперирует ЕАД, 100% -ая государственная компания и дает работу 2,000 работникам. Болгарское правительство заявило, что порты не будут приватизированы, что не исключает более поздную аренду операций принципом владельца территории.
- Порт расположен на западном побережье Черного моря, на Варненском заливе и на смежном озере Варна и озере Белослав, порт состоит из Восточного и Западного порта. Два внутренних канала соединяют море и порт Варны-Восток с озером Варна, озеро Белослав и порт Варны - Запад.

Краткий обзор портовых сооружений и мощности

- Обработка более 8 мил.т. грузов ежегодно, главным образом зерно, контейнеры, химикаты и генеральные грузы. Приблизительно 2/3 обрабатывается в порту Варны – Запад.
- Основной экспорт – мочевина, пепел, сода, цемент, шлак, кварц, удобрения, зерно, контейнеры и РоРо. Основной импорт – уголь, металлы, руды и рудные концентраты, фосфаты, древесина, патока, контейнеры и РоРо.
- Глубины причалов судна и подходов позволяют обработку судов вместимостью 50,000 тонн брутто и водоизмещением приблизительно 34,000 – 40,000 DWT

8.1.3 Текущая мощность и пропускная способность

Контейнеры

- Обработка контейнера в Варне скромна по сравнению с некоторыми другими портами в регионе Черного моря, но устойчиво растет.

Год	TEU	Темп роста %
2001	45,500	
2002	57,200	26
2003	65,200	14
2004	78,600	21
2005	84,100	7
2006	94,000	12
2007	99,173	6

- Варна имеет два контейнерных терминала – один Варна – Восток и другой Варна – Запад. Терминалы служат главным образом федерными линиями Средиземноморья и Черного моря.
- Контейнерный терминал Варна – Восток имеет зону штабелирования - 45,000 кв.м. и вместимость склада - 1600 TEU, Контейнерны и РоРо терминал Варна – Запад имеет зону штабелирования - 70,000 кв.м.и вместимость склада - 2000 TEU.

Сухой насыпной/ генеральный груз

- Терминал зерна обрабатывает приблизительно 1.5 мил.т. ежегодно, приблизительно 150 – 180,000 грузовиков транспортируют груз из внутренних районов страны на терминал.
- Три из причалов Варны – Запад специализируются в обработке угля, кокса, петро-кокса, и шлака.

- Большая часть цемента экспортируется как насыпной груз через причал № 10 – Варна – Запад.
- Сода (легкая и тяжелая) насыпная, мешки или большие мешки формируют значительную долю грузового трафика порта Варны.

Жидкий груз

Терминал жидких химикалов находится до причал 2 – порт Варны – Запад.

РоРо

В Варне нет РоРо сооружений. См. Железнодорожный паром.

Ведутся переговоры, чтобы открыть РоРо обслуживание между Варной и Кавказом.

Железнодорожный паром

- Варна – единственное место региона Черного моря, которое имеет терминал железнодорожного парома с возможность выполнить смена железнодорожных колеи европейского стандарта на российский стандарт и наоборот.
- Морская навигация булгаре (Навибулгар) и Национальная компания БДЖ (Болгарские железные дороги) являются операторами варненского паромного комплекса в озере Варны, которые транспортируют также и грузовики. Прежде всего каждый из паромов, обслуживающий варненский паромный комплекс, был разработан, чтобы обрабатывать 108 вагонов. Из-за спада груза варненский паромный комплекс обслуживает грузовики все больше.
- Регулярные линии до Украины и Грузии осуществляются 4 паромами с вместимостью – 108 вагонов или 920 грузовиков каждый. Лайнерное сообщение: Варна - Ильичевск – Варна и Варна - Ильичевск - Поти/Батуми - Ильичевск - Варна .
- Терминал может обрабатывать макс. 2 судна ежедневно. Макс. Мощность сооружения –3,5 мил.т. в год, настоящая пропускная способность – 300 000 т./год.
- Погрузочно – разгрузочным операциям необходимо мин.5:30 ч., средное погрузочно-разгрузочное время - 8:00 ч. Как указано операторами.

- В 80-ых годах макс. тоннаж, который был транспортирован был почти 3.3 мил.т. Результаты операций парома и степени трафика понижились из-за:

  Смена социально-политической системы государств в регионе Черного моря;
  Распад Советского союза;
  Новая геополитическая и экономическая ориентация;

  Спад роизводства в стране;
  Потеря некоторых рынков.

- Очевидно, что Болгария и Россия недавно подписали соглашение о стимулировании транспортировки по железнодорожному парому между Варной и портами России на Черном море.

Пассажиры

- Единственный пассажирский терминал по морскому маршруту между Стамбулом и Одессой находится здесь.
- Пассажирский терминал или как известен – Морская станция, расположен во входе самого старого портового сооружения – Варна Восток.
- Пассажирский терминал принимает пассажирские суда с общей длиной судна 240 м до 53,000 тонн валовой регистровой вместимостью.

8.1.4 Производительность порта

Общее

- Порт Варны ЕАД показал на встречах, которые состоялись, что они имели мнение, что более высокий уровень эффективности портовых операций может быть достигнут, если компания будет полностью приватизирована и будет оперировать терминалы согласно соглашению концессии.

- Ожидается, что основная часть обработки сухого насыпного груза в порту Варны – Востока, в будущем присоединится к порту Варны - Запада, хотя гигиенический груз(т.е. зерно) не может быть обработан в порту Варны-Запада из-за близости загрязнителей. Устаревшие причалы порта Варны Востока будут развиты как пристань для яхт.

Контейнеры

- Работа контейнеров была вычеслена на 140 TEU/г/м. Эта степень работы очень низка.

- Несмотря на новые сооружения восточного порта пропускная способность увеличилась с 5,500 TEU в 2001 на 84,100 TEU в 2005. Согласно доли на рынке Черного моря – это падение от 11% до меньше чем 5%.
- Есть достаточная длина причала и зоны складирования, чтобы позволить увеличение пропускной способности. Главные неудобства:
- Осадка ограничена до 7 м. – Восточный порт и 8.7 м.-Западный порт. Восточный порт обслуживает только маленькие фидерные суда до 500 TEU и Западный порт только до - 1,000 TEU.
- Таможные операции – неэффективны. Так как Болгария имеет национальные неудобства на маршруты севера по сравнению с Румынией и Украиной, то должна сосредоточиться на превосходных таможных операциях к западу.
- Порт Варна Запад имеет современные портальные подъемные краны. Варна Восток имеет только один.

Генеральный груз

- Генеральные грузы обрабатывает порт Варна Восток. Работа порта - 800 т/г/м. очень низка по сравнению точку отчета - 5,000 т/г/м. Наиболее вероятно порт не конкурентноспособен и испытывает недостаток в потенциале, чтобы привлечь грузы. Место порта недостаточно использовано.

Судоверфь

- Около порта Варны - Востока находится судоверфь, который расположен также как порт. Было отмечено, что верфь недостаточно используется.

Сухой насыпной груз

- Порт Варна Восток и Запад обрабатывает сухой насыпной груз. Работа порта - 2,000 т/г/м, которая является низкой по сравнению с точкой отсчета и могла бы быть связана с фактом, что осадка порта ограничена - 10.5 м. у самых глубоких причалов.

- Новое сооружение зерна запланировано только на озере. Это сооружение будет эффективно, если осадка порта может быть увеличена приблизительно к 11-12 м около терминала.

8.1.5 Соединение с внутренними районами

- Пан-европейский транспортный коридор No. VIII (Бриндизи-Дюрес-Тирана-Скопие-София-Варна.

- Мощность болгарского железнодорожного сектора ТРАСЕКА связывает порт Варна и Бургас и другими странами Европы, и может обработывать до 40 мил.т. ежегодно.
- Автострада Хемус, которая связывает Варна с Софией, в настоящее время находится в строительстве.

8.1.6 Планы по развитию и пропускная способность

Согласно одобренному генплану на 2020 г., главные планы для нового строительства, реконструкции и модернизации включают:

- Новый контейнерный терминал, мощность в 2015-ом должен быть приблизительно 320,000 TEU и в 2020-ом приблизительно 466,000 TEU
- РоРо терминал на острове под Аспаруховом мостом
- Терминал зерна на северном побережье озера Варны
- Терминал для жидких химикалов
- Терминал цемента и шлаки – Варна Запад
- Модернизация пассажирского терминала и РоРо терминалов-Варна Восток.
- Терминал сжиженного газа развивается на озере Белослав.
- Устаревшие причалы порта Варны Востока будут развиты как пристань для яхт.
- Варна недавно объявила специальные усилия увеличить эффективность: специальный вход в порту Варны – Запада для входящих грузовиков с контейнерным грузом, новый центр для компютерной обработки товара контейнеров. Новая система, как ожидают, сократит остановку контейнерных трейлеров в порту с 12 часов к 40 мин.

8.1.7 Оценка основных ограничений и перспектив

Основные ограничения

- Оба канал и мост ограничат размер судов, которые подходят к порту Варна-Запад.
- Устаревшее контейнерное погрузочно-разгрузочно оборудование
- Процедуры перехода границы в портах
- Стары рампы варненского комплекса железнодорожного парома
- Нехватка системы ICT
- Нехватка РоРо терминалов (грузовиков)

Перспективы

- Вступление в ЕС будет продолжать стимулировать рост болгарской экономики
- Местоположение Пан-европейских коридоров (7 и 8) будет стимулировать (транзитный) трафик через болгарских портов
- Недавно построенные современные сооружения и рациональный генплан показывают, что болгарские порты извлекут выгоду из ожидаемого роста транспортных потоков.
- Растущий туризм в 2006-ом - 4.7 мил.туристов, из которых почти 4 мил. иностранцы, предлагает возможности для создания пассажирского терминала.

8.2 Бургас

8.2.1 Краткий обзор

Настоящая мощность и пропускная способность

Следующая таблица показывает пропускную способность Бургаского порта для сухого насыпного груза, жидкого груза, генерального груза и контейнеров (в тоннах и TEU). Более поздняя информация была недоступна.

Таблица 8.2.1 Настоящая пропускная способность, Бургас, x 1000 в тоннах и TEU

Вид товаров	2004	2005	2006
Сухой насыпной груз	4,858	4,583	
Жидкий груз	8,045	9,053	
Общий, искл.контейнеров	2,709	2,573	
Контейнеры, x 1000 тонн	302	315	
Контейнеры, TEU	28,132	26,420	26,000
Общее количество, x 1000 тонн	15,914	16,524	19,000[2]

Источник: Порт Бургас

Будущая мощность

Следующая таблица показывает мощность Варненского порта дла сухого насыпного груза, жидкого груза, генерального груза и контейнеров(в тоннах и TEU), основанная на собственной оценке порта на 2015 г.. Предполагаемая мощность для сухих насыпных и жидких грузов основана на оценке пропускной способности.

[2] В исочниках указывается, что в целом около 19 млн. тонн было обработано в 2006г.

Таблица 8.2.2 Мощность/пропускная способность,Бургас x 1000 т и TEU

Вид товаров	2005	2015
Сухой насыпной груз	4,583	
Жидкий груз	9,053	
Общий, искл.контейнеров	2,573	
Контейнеры, x 1000 тонн	315	
Контейнеры, TEU	26,420	576,000
Общее количество, x 1000 тонн	16,524	

Источник: Порт Бургас

Основные ограничения и перспективы

Недавно построенный современный терминал сухого груза предлагает хорошие перспективы роста. Это относится и для нового контейнерного терминала, который будет построен. Существует дополнительный потенциал при реализации проекта Новороссийск – Бургас – Алексадрополус.

8.2.2 Общая информация

Управление порта

Порт оперирует ЕАД, 100% -ая государственная компания, которая ответствена за эксплуатацию терминалов портов Бургаса - Запад и Восток.

Краткий обзор портовых сооружений

- Порт Бургас включает несколько портовых сооружений: Порт Бургас Восток, Порт Бургас Запад, Порт насыпного груза, Контейнерный терминал, Холодильная камера, РоРо, Нефтяной порт, Лозово, Буферная складская основа, Гавани – Поморие, Несебар, Созопол, Царево[3].
- Здесь есть 23 причала для судов с генеральным грузом, 4 причала для сухого груза, 3 пирса для танкеров и 2 РоРо причала. Общая длина причалов - 3,905 м. Площадь открытого склада - 311,600 кв.м , здесь территория складов -74,900 кв.м. Общая территория холодильной камерой - 18,000 кв.м.
- Восточный терминал : Генеральные грузы всех видов металла, древесины, бумаги, пищевых продуктов обрабатываются на терминале.

[3] Гавани Поморье и Царево больше не принадлежат порту Бургас, а принадлежат соответствующему муниципалитету. Таким образом, порт не может подтверить данные в отношении этих двух портов и дать информацию по поводу их будущего развития: скорее всего, они будут развиваться как шлюпочная гавань и небольшой пассажирский и рыбный порт]

- Максимальная длина суда для восточного терминала – 225м, для западного терминала макс.длина судна – 240м, более длинные суда требуют специалного разрешения от ГМ, чтобы вошло в порт.
- Терминал сухого насыпного груза: обрабатывает – уголь, кокс, руды, концентраты и др. Терминал имеет современные сооружения.
- Терминал 2А: обрабатывает прежде всего – уголь, кокс, руды, концентраты, шлак, и др. Сооружение работает по сложной технологии обработки, которая дает высокую эффективность.
- Западный терминал: обрабатывает все видов металлов, РоРо и контейнеры. Построена современная холодильная камера.

8.2.3 Текущая мощность и пропускная способность

Контейнеры

- Обработка контейнеров в порту Бургас является скромной по сравнению с другими портами региона Черного моря : 28,132 TEU в 2004-ом году, 26,420 TEU в 2005-ом и 26,000 TEU в 2006-ом году.
- Зона складирования контейнеров расположена на западном терминале при допустимой осадке 11 м.
- Открытая область приблизительно 60,000 кв.м. с 1,330 наземных слотов. Контейнеры укладываются по 3 в высоту.
- В настоящее время, 5 контейнерных операторов - Mediterranean Shipping Company, Bulcon, ZIM Integrated Shipping Services LTD., K-Line и Happag Lloyd используют контейнерный терминал порта Бургаса.

Сухой насыпной / общий груз

- Порт Бургаса – ведущий в обработке всех видов товаров с контролируемой температурой. Холодильная камера имеет вместимость -10,000 тонн.
- Холодильная камера охватывает 7,000 кв.м. Складская область - 5,280 кв.м. и объем охлаждения - 52,800 м3. Максимальная допустимая высота товаров - 6.80 м.

Жидкий груз

- Специальное сооружение для обработки нефти, химикатов и этанола установлено на причале №20А. Трубопровод соединяет участок с резервуаром, недалеко от западного терминала. Поблизости есть станция для наполнения танкеров и резервуаров хранения метанола.

РоРо

- Линия РоРо Бургас-Поти-Новороссийск-Бургас открыта с 1996 года, и ее эксплуатирует Интерширинк с судами Средец, еженедельно из Бургаса. РоРо линия имеет сл.расписание: исходный день А, прибывает в Поти на А+3, прибывает в Новороссийск на А+4.
- В 2007- ом году: общее количество 3,910 (в = 1,857 / из 2,053) грузовиков было обработано, что составляет 113,468 тонн.
- В дополнение Бургас имеет 4 РоРо линий на Дунае.

Железнодорожный паром

Нет сооружений железнодорожного парома.

Пассажиры

Нет сооружений для пассажиров.

8.2.4 Производительность порта

Общее

- Предполагается, что операции в настоящее время имеющие место в причалах по северному волнолому будут перемещаться на терминал 1, когда строительство закончено. Освобожденная область тогда будет использоваться как пристань для яхт/пассажирский терминал.
- Входный канал был углублен в 2007-ом году от 12 до 15.5 м.
- Порт приобрел новый мобильный 100 т.кран в начале 2007 года (для тяжелых грузов и контейнеров), ожидалось, что он будет поставлен в конце сентября 2007 года. Недавно кран был введен в эксплуатацию.

Контейнеры

- Зона складирования контейнеров расположена на западном терминале и использует два причала (номер 23 и 24) для контейнерных судов. Эти причалы также используются для генерального груза.
- Доступная область 60 000 кв. метров и 1 330 наземных слотов. Штабелирование 3 контейнера в высоту.
- Работа 250 TEU/г/м (на 1 причале из 200м.) намного ниже точки отсчета 900 TEU/г/м.
- Обработка судна выполняется двумя многоцелевыми 40-т. подъемными кранами с использованием полуавтоматических спредеров. Указанная производительность подъемных кранов-приблизительно 16 операций/часов.

Ожидается, что производительность увеличится значительно, когда новый мобильный подъемный кран становится доступным (ожидается в сентябре 2007 см. выше).

- Слабая работа происходит наиболее вероятно из-за следующего :
  - Зона штабелирования контейнеров расположена приблизительно на 200м позади причала, тягачи используются, чтобы транспортировать контейнеры от стороны причала до области хранения.
  - Нет никакой автоматизированной системы планирования зоны хранения
  - Производительность подъемного крана 16 операций/час существенно ниже чем мировое среднее число 25 - 30 операций/час.

- Обработка почти 49 312 TEU в 2005 требовала, чтобы подъемные краны работали более чем 50 % эксплуатационного времени порта. Поэтому настоящий терминал достигает своих полных пределов.
- Зона хранения расположена рядом с новой холодильной камерой хранения. Порт может сосредоточиться больше на обработке рефрижеторных контейнеров и стать главной остановкой для рефрижеторных грузов. Это могло бы привлечь Бургас в сеть федерных линий и увеличить повсюду пропускную способность TEU.
- Генплан порта предвидит на новом контейнерном терминале (терминал 4) противопоставить новый терминал сухого насыпного груза (терминал 2). Предполагаемая длина причала терминала – 600м.

Общий груз

- Здесь почти 2 км. причалы груза общего назначения, но пропускная способность очень низкая.
- Подъемные причальные краны были модернизированы во время посещения консультанта.
- Сооружения хранения, помещенные по северному волнолому больше не используются.
- Работа – слабая только 140 т/г/м против точки отсчета 5 000 т/г/м, главная причина - низкая пропускная способность. Было понятно, что доля пропускной способности стал, металла составляет 30 % полной пропускной способности, во время посещения, никакая сталь не экспортировалась, и весь стальной груз хранился только позади причалов общего груза.

Сухой насыпной груз

- Сухой насыпной груз обработан в двух различных терминалах, старые причалы для сухого насыпного груза 17 до 20 расположенные в восточном бассейне и втором терминале – новый терминал 2А.
- Работа почти - 3,500 т/г/м, что ниже точки отсчета - 7,000 т/г/м. Так как большая часть груза обрабатывается на терминале 2А точка отсчета будет - 5,000 т/г/м или выше.
- Так как слишком современное новое сооружение существует, старый терминал насыпного груза едва используется (как подтверждает статистика причалов с 2005). Это может быть подвергнуто сомнению, если все еще желательно поддержать существующие сооружения имея ввиду новыхе планы развития.
- Терминал 2А имеет длина причала – 707м;

  - Первая часть причала используется для обработки медного концентрата (импорт), транспортная обработка груза в этой части осуществляется, используя подъемные краны Такраф (мощность 16т). Подъемные краны имеют производительность некоторого 250т/ч, обычно два подъемных крана используются одновременно для разгрузки судна.
  - В средней части причала уголь обрабатывается, мощность этого терминала - приблизительно 5-6 миллионов тонн ежегодно, в то время как товарооборот в течение предыдущего года достиг 3.5 миллионов тонн. Разгрузка угля делается двумя подъемными кранами (пиковая мощность 1 200 т./ч) впоследствии, уголь транспортируется через ленточные конвейеры к резерву, где стакеры установлены, груз далее транспортируется полностью автоматически к сооружению, которое загружает вагон. В настоящее время приблизительно 200 вагонов в день требуются для транспорта угля в внутренних районов.
  - В самом конце причала (причал 32) обрабатывается железная руда, разгрузка также осуществляется посредством установленных подъемных кранов на рельсовом ходу, хранение товара осуществляется, используя грузовики и Волво передние погрузчики.

Жидкий груз

- Большая часть жидких грузов обрабатываются в сооружении Лукоила приблизительно 5 км. на юго-востоке от главного порта. Здесь три причала доступны для судов приблизительно 150, 200 и 250 м. Также причалы насыпного груза 17, 18 и 20 используются для жидкостей. Точка отсчета включала причал 17 для жидких грузов, так как этот причал главным образом использовался для жидкостей в 2005.

- Новое разгрузочное сооружение обеспечно на причале 20А. Это сооружение будет обработывать нефтяные продукты и химикаты.
- Работа причалов почти 10,000 т/г/м. Это близко к точку отсчета - 12,000 т/г/м. Следует сделать заключение, что операции с жидкостями – рядом со стандартом.

8.2.5 Сообщение с внутренними районами

- Пан-европейский транспортный коридор №.VIII (Бриндизи-Дюрес-Тирана-Скопье-София-Пловдив-Бургас.
- Мощность болгарского железнодорожного сектора ТРАСЕКА связывает порт Варна и Бургас и другими странами Европы, и может обработывать до 40 мил.т. ежегодно.

8.2.6 Планы по развитию и пропускная способность

Расчетная пропускная способность порта в Бургас составит в 2015г. 380,000 TEU и в 2020г. 576,000 TEU.

Порт модернизирован согласно генплану. Уже есть:

- Новая холодильная камера хранения, прилегающая к зоне хранения контейнеров;
- Новый терминал 2А;
- Новый волнолом как начало нового бассейна для терминалов 1 и 2.

Генплан предусматривает 4 новых терминала, которые будут построены:

- Терминал 1. Для общих и жидких грузов. Он тоже включает и волнолом. Последный уже строится, как часть проекта рассширения порта Бургаса или терминал 2А, поскольку это также известно. Согласно генплану, терминал 1 должен иметь 4 причала с полной длиной 750 м.
- Терминал 2. Для насыпных грузов и металлов. Терминал должен иметь 6 причалов с полной длиной - 1,580 м и осадкой до 15.50 м. для судов с полной длиной270 м. и грузоподъемность 120 000 т. Терминал 2А, который теперь строится, представляет главную часть этого терминала 2.
- Терминал 3. РоРо и паромный терминал. Полная длина причалов будет 380 м.
- Терминал 4. Контейнерный терминал. Это сооружение должно охватить 2 причала с длиной - 450 м. Предполагаемая ежегодная вместимость- 300,000 TEU.

Существуют планы по строительству многомодального терминала, связывающего море, реку, дорожный и железнодорожный транспорт.
Существуют планы развития RoRo между Копером, Словенией и Бургасом. Существует дополнительный потенциал при реализации поректа Новороссийск – Бургас – Александрополус.

Связи внутренних районов
Дорога Trakia, соединяющая Бургас с Софией через Пловдив находится в стадии строительства. Железнодорожная линия Бургас – Пловдив находится в процессе модернизации (частичное удвоение и обновление) и планируется модернизация линии Пловдив – София на 160 км/ч.

8.2.7 Оценка основных ограничений и перспектив

- Вступление ЕС продолжит стимулировать рост болгарской экономики
- Расположение Пан-европейских коридоров (7 и 8) может стимулировать (транзитное) движение через болгарские порты.
- Недавно построенный терминал сухого груза является современным и имеет хорошие перспективы роста. То же самое идет для нового контейнерного терминала, который будет построен.
- Существует дополнительный потенциал при реализации проекта Новороссийск – Бургас – Александрополус.

8.3 Болгарские портовые сборы

Установка тарифов
В соответствии с международными стандартами
- Тарифы болгарскго порта взимаются Болгарской Port Infrastructure Company, по декрету болгарского Совета министров. Эта организация несет ответственность за инвестиции в инфраструктуру в порту.

Сбор тарифов
В соответствии с международными стандартами
- Сбор производится путем непосредственного выставления счета Территориальной Дирекцией Болгарской Port Infrastructure Company в различных портах.
- Портовые тарифы должны быть оплачены до отправления судна.

Структура тарифов

В соответствии с международными стандартами: четкое разделение соответствующих наименований

1) Канальный сбор на рейс
2) Маячный сбор на заход
3) Корабельный сбор, на заход
4) Причальный сбор на час швартования
5) Сбор по отходам, администрация, количество нефтяных отходов и количество мусора

Покрытие тарифов

В соответствии с международными стандартами

- Доход, полученный от портовых сборов входит в бюджет болгарской Port Infrastructure Company.

Доступность тарифов

Отклонение от международные стандартов

- Портовые тарифы доступны на английском языке на вебсайте болгарской Port Infrastructure Company.
- Индивидуальные порты не публикуют эти сборы и редко упоманиют о существовании Port Infrastructure Company как сборщика портовых сборов.
- Для классифицирования портовых сборов необходимо знание роли и существования болгарской Port Infrastructure Company.

Обычно портовые сборы публикуются на вебсайтах портов, поскольку они являются первичным источником информации.

Эффективность

В соответствии с международными стандартами

- Причальные сборы взимаются в час. Это дает оптимальный стимул для эффективного использования портового оборудования.

Справедливость

В соответствии с международными стандартами

- Единицы: портовые сборы, в основном, основаны на валовой регистровой вместимости судна (и классе валовой регистровой вместимости) и общей длине судна; эти наименования четко прописаны в документации по официальной регистрации судов.

- Гибкость: хотя портовые сборы устанавливаются на национальной уровне, региональные попровки обеспечивают сборщика сборов достаточной гибкостью: даже в пределах двух портов могут быть расхождения в тарифах.
- Скидки: отсутствует дискриминация.

Уровень

- Перспективная суммарная стоимость гипотетического судна: Бургас € 5,000 и Варна € 4,400
- Средний уровень, но только покрывает аткие наименования, как тоннажный, причальный, маячный и канальный сборы. Этот уровень ниже западного эталонного порта, такого как Роттердам (€ 6,000)
- Оба порта имеют сходную структуру и уровень портовых сборов
- Корабельный сбор относительно высокий, однако маячный сбор относительно низкий

9 Оценка турецких портов

В настоящей главе кратко суммируются основные аспекты турецких портов TRACECA, поскольку:

- Порт Хайдарпаса будет закрыт в будущем и превратится в туристический и торговый центр
- Порт Деринсе находится в процессе приватизации, кажется новые владельцы известны, но пока официально не объявлялись планы по его развитию. Однако, кажется ясным, что новый собственник займется реструктуризацией порта и, в основном, сфокусирует свое внимание на развитии контейнерного терминала пропускной способностью 1 млн TEU.
- Порт Самсун также находится в процессе приватизации. Последний день для предложения цены был 22 апреля 2008г.
- Порт Хопа уже приватизирован.

Кроме того, Турция имеет планы строительства нового порта в Фильосе. Целью этого порта станет обработка северных - южных грузов, при строительстве моста через Фильос для уменьшения движения через Турецкие проливы (Стамбульский пролив и пролив Канаккале). Мост соединит Фильос с портами Деринсе и Кандарли и контейнерным портом Мерсин.
Планируемая пропускная способность Фильоса составляет 9 млн тонн в первые три года и 25 млн тонн через 10 лет. Дополнительная информация не известна.

9.1 Хайдарпаса

9.1.1 Краткий обзор

Текущая пропускная способность
В следующей таблице представлена пропускная способность порта Хайдарпаса по сухим навалочным, жидким навалочным, генеральным грузам и контейнерам (в тоннах и TEU).

Таблица 9.1.1 Текущая пропускная способность порта Хайдарпаса, x 1000 тонн и TEU

Тип груза	2004	2005	2006
Сухие навалочные	8	0	0
Жидкие навалочные	0	0	0
Генеральные, за исключением контейнеров	3,321	1,144	74
Контейнеры, x 1000 тонн	3,129	3,470	3,712
Контейнеры, TEU	317,000	340,000	400,000
Итого, x 1000 тонн	6,458	4,614	3,786

Источник: Haydarpasa Port

По информации властей порта текущая пропускная способность контейнеров 407,000 TEU.
В 2007 г. было обработано 398,637 TEU.

Будущая пропускная способность
Порт Хайдарпаса будет закрыт в ближайшем будущем.

9.1.2 Общая информация

Управление порта
Портом управляет TCDD, Генеральная дирекция Турецкой Государственной Железной Дороги.

Краткий обзор сооружений в порту и пропускной способности:

- Хайдарпаса, в основном, является контейнерным портом (95%).
- Зоны открытого хранения 313.047 кв.м. и зоны закрытого хранения 21.043 кв.м. и зона контейнерного штабелирования 50.000 кв.м. за пределами порта для штабелирования порожних контейнеров.
- Существует оборудование для обработки генеральных грузов и навалочных грузов.
- Функционируют заново отстроенные современные терминалы Ро-Ро. Терминалы Ро-Ро могут принимать 360 судов в год и могут обрабатывать 410.000 тонн в год грузов Ро-Ро, 65.000 грузовиков (въезжающих-выезжающих), и 60.000 машин в год. Между портами Хайдарпаса и Триесте и Констанца существует ежедневное сообщение Ро-Ро.
- Также между Сикреси и Хайдарпаса курсируют паромы. Доступны три железнодорожные парома каждый грузовместимостью 480 тонн.

- С апреля 2005 работает новый терминал Po-Po Пендик (расположенный в 35 км от Стамбула). Его целью является снижение загруженности движения в городской зоне.

9.1.3 Текущая мощность и пропускная способность

Контейнеры

- 95% пропускной способности составляют контейнеры, оставшаяся часть- машины.
- Скромный рост в обработке контейнеров
- Прямые линии из Азии, направляющиеся в Хайдарпаса или Марпорт (частный контейнерный терминал, управляемый Turkish Arkas Group)

Год	TEU	Темп роста %
2004	317,000	
2005	340,000	7
2006	400,000	18
2007	397,000	0

PoPo

Основной порт PoPo расположен рядом с Тузла.

9.1.4 Производительность порта

Контейнеры

- Пропускная способность контейнеров в 2006 г. была 400,067 TEU в 2007 г. ожидалось 400,000 TEU
- Производительность 2006 г.: 423 TEU/м/г, что меньше эталона по схожим терминалам 900 TEU/m/y
- The mainliners (3,000 TEU) обычно совершают около 2,200 операций и одновременно судно обслуживают максимально три портальных крана.
- Суммарно в порту работают 5 портальных крана и 1 мобильный кран, средняя продуктивность 18 операций в час, современный стандартный контейнерный терминал имеет среднюю продуктивность крана 25-30 операций в час.
- Доступное пространство на терминале ограничено (около 179,000 м² и грузовместимость контейнерного штабелирования 269000 TEU в год), грузовики должны находиться в ожидании вдоль причала, контейнерные штабеля расположены прямо за контейнерными портальными кранами.

- Зона хранения контейнеров расположена в 7 км от порта и имеет площадь около 50,000 м²
- Основные операционные проблемы;

  - Отсутствие оборудования (перегружатели с вилочным захватом), Отсутствие квалифицированного персонала
  - Нехватка персонала

9.1.5 Сообщение с внутренними районами

- Хотя порт управляется TCDD, основная часть сухопутных перевозок в порт и из него осуществляется автотранспортом.
- Порт имее хороший доступ к скоростной магистрали D-10, соединяющейся с E-80. Порт имеет сообщение с магистральной линией железной дороги Стамбул-Анкара,которая составляет альтернативу автомобильному транспорту.

9.1.6 Планы по развитию и пропускная способность

Несмотря на предстоящее закрытие около 4 млн евро будет инвестирована для реструктуризации оборудования и сооруженийц. Также будет проведена работа для транспорта Po-Po.

9.1.7 Оценка основных ограничений и перспектив

Порт будет закрыт через три года.

9.2 Деринсе

9.2.1 Краткий обзор

Текущая пропускная способность

В следующей таблице представлена пропускная способность порта Деринсе по сухим навалочным, жидким навалочным, генеральным грузам и контейнерам (в тоннах и TEU).

Таблица 9.2.1 Текущая пропускная способность порта Деринсе, x 1000 тонн и TEU

Тип груза	2004	2005	2006
Сухие навалочные	800	849	1,073
Жидкие навалочные	65	62	93
Генеральные, за исключением контейнеров	1,090	1,308	1,374
Контейнеры, x 1000 тонн	12	5	5
Контейнеры, TEU	1,509	550	609
Итого, x 1000 тонн	1,967	2,224	2,545

Источник: Порт Деринсе

Будущая пропускная способность

- Порт Деринсе вскоре будет приватизирован. Новый владелец уже известен турецким властям.
- Очевидно, новый владелец трансформирует Деринсе в контейнерный терминал. Дополнительная информация недоступна.
- По информации TCDD оборудование для железнодорожного парома, которое позволяет Деринсе принимать железнодорожные паромы с вагонами с российской шириной колеи, будет переведено в другое местоположение в границах порта.
- По подсчетам новый владелец построит контейнерный терминал с пропускной способностью 1 млн TEU.

Основные ограничения и перспективы

- Поскольку неизвестны детали относительно будущих планов порта, невозможно представить обзор ограничений и перспектив.
- Новый владелец порта испытывает конкуренцию со стороны достаточного количества частных терминалов, также специализирующихся на контейнерах в Мраморном море.
- Существующее оборудование для железнодорожных паромов будет перенесено в другое местоположение в границах порта, по информации TCDD.
- Зона вокруг порта сильно индустриализована, обеспечивая хорошие перспективы, особенно для контейнеров. В качестве примера, в зоне вокруг порта производится в настоящее время 2 млн автомобилей..

9.2.2 Общая информация

Управление порта

Портом управляет TCDD, Генеральная Дирекция Турецкой Государственной Железной Дороги.

Краткий обзор портовых возможностей и пропускной способности:

- Оборудование для обработки генеральных, сухих и жидких навалочных грузов и автомобилей.
- Оборудование для приема железнодорожных паромов, с европейской и российской шириной колеи
- Отсутсвуют контейнеры
- Импорт: алюминий, бревна, резина, макулатура, стальная и железная продукция, лесоматериалы и древесная масса.
- Экспорт: магнетит, стальная и железная продукция и генеральный груз.

9.2.3 Текущая мощность и пропускная способность

Контейнеры

Контейнеры практически не обрабатываются в порту Деринсе в настоящее время.

Ро-Ро

- Автомобили, обрабатываемые в порту Деринсе, экспортируются в Украину / США / Европу.
- Автомобили устанавливаются на землю (в зоне парковки отсутствует покрытие в настоящее время), рекомендуется выполнить покрытие.

Железнодорожный паром

- Построена соединительная ж/д ветка до пирса для обеспечения сообщения с судами, перевозящими ж/д вагоны, по сообщению на железнодорожном пароме между портами Деринсе – Костенсе. Кроме того, однопутная ж/д линия минимальным радиусом 150м и длиной 1520мм и 3 ж/д колеи строятся для использования в погрузке/разгрузке вагонов с судна, парома, для транспортировки, которая осуществляется ураинскими паромами. Это строительство началось 28.сентября 2004г.

- Деринсе имеет оборудования для приема железнодорожных паромов с российской шириной колеи. В порту располагаются два терминала для железнодорожных паромов, один для судов с российской шириной колеи, другой - для судов с европейской шириной колеи
- Существует сообщение между Одессой / Иличевском и Деринсе, используемое один раз в месяц.
- Российский терминал для ж/д паромов состоит из одного пути с российской шириной колеи длиной несколько сотен метров, как только российские вагоны разгружаются на терминал, они разгружаются на турецкие грузовики / вагоны
- В 2006 г. было обработано 16 ж/д паромов из Констанци и 34 из Иличевска
- В будущем предполагается новое сообщение между Акпорт (турецкая европейская сторона) и Деринсе
- Большинство существующих ж/д путей для транспортировки ж/д паромов в порту должны быть передвинуты из-за строительства нового контейнерного терминала.

9.2.4 Производительность порта

Контейнеры

- В настоящее время контейнеры практически не обрабатываются в порту
- Новый контейнерный терминал будет иметь предполагаемую длину 700-900м и будет состоять из 5 портальных кранов для судов пост-Панамакс, будущая осадка 14м
- Максимальное расчетное судно для нового контейнерного терминала 7,000 TEU.

Генеральный груз

- Общая производительность составила 1,400 тонн в год на метр причала , что низко по сравнению с эталоном 5,000 тонн в год на метр причала
- Причальные краны устарели, их необходимо модернизировать или заменить

Сухие навалочные грузы

- Производительность для сухих навалочных грузов в 2006 г. составила 2,440 тонн в год на метр причала
- Угольный терминал в хорошем состоянии, предполагается, что низкое значение пропускной способности вызвано малой загруженностью причала

Жидкие навалочные грузы

Ограниченное количество растительного масла обрабатывается в порту.

9.2.5 Сообщение с внутренними районами

Порт имеет сообщение с магистральной железнодорожной линией Стамбул – Анкара, которая предлагает доступную альтернативу дорожному транспорту (что, как следствие, снижает вредное влияние на окружающую атмосферу), т.к. производятся улучшения железнодорожной сети.

Уже в настоящее время имеется хороший доступ к шоссе D-100, содиняющего с дорогой E-80(TEM). Порт находится в приблизительно 100 км к востоку от Стамбула и в центре провинции Косаели, в которой наблюдается значительная экономическая активность. Порт также стратегически расположен в транспортном отношении, имеется железнодорожное сообщение и рядом проходит магистральная дорожная сеть между Стамбулом и Анкарой..

9.2.6 Планы по развитию и пропускная способность

Общие положения

- Порт Деринсе вскоре будет приватизирован
- Порт был разрушен во время землетрясения 1999 г. в Измите, с тех пор TCDD инвестировала мало средств
- Как только порт будет приватизирован, он будет полностью реконструирован, в планы по развитию входит строительство нового контейнерного терминала с будущей пропускной способностью 1 млн TEU.

9.2.7 Оценка основных ограничений и перспектив

Ограничения

Неясность относительно приватизации (персонал порта, потенциальные клиенты)

Перспективы

Зона вокруг Зеринсе индустриализованная, что дает хорошие возможности, особенно в обработке контейнеров. Например, в близлежащей зоне в настоящее время производится 2 млн автомобилей. Может возникнуть перспектива сообщения по железнодорожному парому с Россией, если текущие мощности останутсяч в порту после приватизации.

9.3 Самсун

9.3.1 Краткий обзор

Текущая пропускная способность

В следующей таблице представлена пропускная способность порта Самсун по сухим навалочным, жидким навалочным, генеральным грузам и контейнерам (в тоннах и TEU).

Таблица 9.3.1 Текущая пропускная способность порта Сампсун,, x 1000 тонн и TEU

Тип груза	2004	2005	2006
Сухие навалочные	2,319	2,212	1,149
Жидкие навалочные	37	34	18
Генеральные, за исключением контейнеров	756	821	879
Контейнеры, x 1000 тонн	0	0	0
Контейнеры, TEU	0	0	0
Итого, x 1000 тонн	3,112	3,067	2,046

Источник: Samsun Port

Будущая пропускная способность

Самсун будет приватизирован, последней день предложения цены был 22 апреля 2008г.

Основные ограничения и перспективы

- Самсун может развиваться как транспортный центр Центральной Анатолии и транзитный порт для грузов Север-Юг, особенно если Турецкие проливы (Стамбульский пролив и пролив Канаккале) станет критическим параметром будущих грузопотоков.
- Новое ж/д сообщение снижает время транспортировки в регион Анкара.
- Самсун будет одним из небольшого числа портов в Черном море, которые могут принимать вагоны с российской шириной колеи. Если концепция железнодорожного парома будет успешной в будущем, в других портах подобные возможности исчезнут.

9.3.2 Общая информация

Управление порта

Портом управляет TCDD, Генеральая Дирекция Турецкой Государственной Железной Дороги.

Краткий обзор возможностей порта и пропускной способности:

Самсун, кроме оборудования для обработки генерального груза и навалочных грузов, имеет оборудование для обработки ж/д паромов и судов Ро-Ро в Россию

9.3.3 Текущая мощность и пропускная способность

Контейнеры

Контейнеры не обрабатываются в порту Самсун.

Ро-Ро

- Порт Новороссийск (Россия) является основным пунктом назначения для судов Ро-Ро Улусой, общее число сообщений в Новороссийск – 6.
- Грузоподъемность судов горах около 90-100 прицепов, длина судна около 140м

Ж/д паром

- Терминал для ж/д паромов уже 8 лет не функционирует
- Он имеет только один путь с европейской шириной колеи
- Два года назад было подготовлено технико-экономическое обоснование применения станции по смене тележек в Самсуне

- В соответствии с решением, принятым на 4-й встрече турецко-русской совместной транспортной коммиссией, сформирована группа по комбинированному транспорту между Турцией и Российской Федерацией и в соответствии с этой группой транспортировка на судах Ро-Ро между Самсуном и Кавказом приемлема, она улучшит ситуацию с транспортировкой по железной дороге в обеих странах..
- 20.07.2007 между TCDD и UPM был подписан договор на 5 лет на строительство основания, состоящего из пологой платформы для спуска на воду железнодорожных паромов перевозящих грузы, и зоны для замены тележек в рамках проекта Транспортировки на железнодорожном пароме между портами Самсун и Кавказ по причине расчетного увеличения портовых доходов, доходов от транспортировки по железной дороге путем организации линии транспортировки на железнодоржном пароме между Турцией и Российской Федерацией.
- По контракту зона переходит компании в порту самсун 01.08.2008 г. ипо расчетам зона откроется в этом году.
- После открытия данной зоны появится возможностьперевозить грузы из северной и центральной Европы, т. е. Балканских стран, Российской Федерации и СНГ на железнодорожных паромах в порт Мерсин, Искендурун к порту Самун по железной дороге и на Ближний Восток по железной дороге.

9.3.4 Производительность порта

Генеральный груз

- Производительность обработки генерального груза низкая, т.е.630 тонн в год на метр причала.

Сухие навалочные грузы

- Уголь и зерно обрабатываются на причалом рядом со складскими сооружениями, общая длина причала 380 м
- Производительность1,580 тонн в год на метр причала – одна из самых низких среди портов Черного моря
- Было указано, что причальное оборудование необходимо заменить для достижения более высокой эффективности порта
- Складские помещения, расположенные рядом с главным причалом, используются для хранения зерна.

Ро-Ро

- Общая продолжительность разгрузочно-погрузочных операций 11 часов, общее время плавания до Новороссийска 14 часов.
- Груз, возвращающийся из Новороссийска, состоит на 50% из порожних контейнеров

9.3.5 Сообщение с внутренними районами

Хорошее сообщение с районами, расположенными вглубь от прибрежной полосы, по ж/д и автомобильным дорогам. Прямое сообщение с коридором TRACECA и основными воротами ДальнегоВостока, Азии и СНГ.

9.3.6 Планы по развитию и пропускная способность

Общие положения

Развитие зависит от исхода процесса приватизации.

Прочие положения

- Во время посещения (октябрь 2007) было замечено, что строительство станции по смене тележек и дополнительных сооружений начнется в конце ноября 2007, ожидается, что новый терминал для ж/д паромов будет введен в эксплуатацию в начале 2008 г.
- TCDD заключила солашение сроком на 5 лет с российской компанией, UFB, на эксплуатацию терминала
- Как только терминал начнет функционировать снова, существует намерение открыть линию между портами Самсун и Кавказ (Россия)

Сообщение с районами, расположенными вглубь от прибрежной полосы

Новая ж/д линия построена в Анкаре, что снизит время с 15 до 3 часов.

9.3.7 Оценка основных ограничений и перспектив

Ограничения

- Основные ограничения, по мнению пользователей порта, лежат в продуктивности, которая испытывает отставание из-за устаревших кранов, ограниченной длины причалов, медленного подъемника, отсутсвия перемещающихся кранов.
- Можно ожидать, что после приватизации будут развиты новые возможности.

Перспективы

- Самсун может развиваться как транспортный центр Центральной Анатолии и транзитный порт для грузов Север-Юг, особенно если Турецкие проливы (Стамбульский и Канаккале) станет критическим параметром будущих грузопотоков.
- Новое ж/д сообщение снижает время транспортировки в регион Анкара.
- Самсун будет одним из небольшого числа портов в Черном море, которые могут принимать вагоны с российской шириной колеи. Если концепция железнодорожного парома будет успешной в будущем, и в других портах подобные возможности исчезнут, складываются хорошие перспективы для Самсуна.
- Самсун может развивать рейсы Ро-Ро и пассажирские рейсы.
- Развитие Сочи в России может принести новые возможности порту.

9.4 Хопа

9.4.1 Краткий обзор

Текущая пропускная способность

В следующей таблице представлена пропускная способность порта Хопа по сухим навалочным, жидким навалочным, генеральным грузам и контейнерам (в тоннах и TEU).

Таблица 9.4.1 Текущая пропускная способность порта Хопа,, x 1000 тонн и TEU

Тип груза	2004	2005	2006
Сухие навалочные	281	266	292
Жидкие навалочные	12	15	24
Генеральные, за исключением контейнеров	18	30	12
Контейнеры, x 1000 тонн	0	0	0
Контейнеры, TEU	0	0	0
Итого, x 1000 тонн	311	311	328

Источник: Hopa Port

Будущая пропускная способность
Вследствие географического расположения порт иметт потенциал работы в качестве транзитного порта.

При наличии существующей зоны складирования, предоставлении дополнительных услуг и наличия грузоперегрузочного оборудования, порт работает должным образом.

9.4.2 Общая информация

Управление порта
Порт Хопа является частным портом, оператором которого является Park Denizcilik ve Hopa Liman İşletmeleri A.Ş (Park Shipping and Hopa Port Management). Park Denizcilik арендовал порт у турецког правительства на период 30 лет.

Краткий обзор портовых возможностей
Расположен на восточном побережье Черного моря в 15 км от рузинской границы.
После приватизации в 1997 порт был модернизирован и оснащен мобильными кранами, ричстакерами и погрузчиками с вилочным захватом.

Порт имеет:

Причал 1150 м и осадка 10 м
18,000 кв.м. современные складские помещения
10,000 тонн силосное зернохранилище
хранение жидких грузов грузовместимостью 37,500 куб.м.

9.4.3 Текущая пропускная способность

Контейнеры
С 1998 по 2001г. В целом было обработано 1362 TEU. Имея 15.000 кв.м. контейнерной зоны и мобильные причальные краны-перегружатели, порт готов увеличить свою пропускную способность в соответствии с рыночным спросом.

Прочее
Основные продукты следующие: уголь, нефтепродукты, хлопок, пшено, сахар, удобрения, подсолнечник, строительные материалы, проектный груз, цветные металлы.

Общая площадь поверхности закрытых складских помещений от 2000 м2 до 18.120 м2.

9.4.4 Производительность порта

Генеральный груз
Пропускная способность порта очень низкая

Сухие навалочные грузы
Производительность очень низкая, только 1,400 тонн в год на метр причала, вызванная, скорее всего, низкой пропускной способностью порта.

9.4.5 Сообщение с внутренними районами

Порт Хопа считается идеальным местом для транзита в/ из СНГ, а также пункты назначения в Иране, но также ограничен в размерах.

9.4.6 Планы по развитию и пропускная способность

Детали не известны

9.4.7 Оценка основных ограничений и перспектив

9.5 Турецкие портовые сборы

Установка тарифов
Отклонение от международных стандартов

- Порты TCDD (Самсун, Хайдер Паша и Деринсе): тарифы определяет Генеральная Дирекция Турецкой Государственной Железной дороги
- Приватизированные порты (Хопа): тарифы определяет Park Denizcilik Company.
- По шести основным портовым сборам потолки по тарифам устанавливает Заместитель секретаря по морским делам в документе "Тарифы на портовые услуги", опубликованном 1 августа 2003г. Основными наименованиями являются проводка судна, буксировка, швартовка, портовый налог для пассажиров, якорный сбор и прием отходов. Тарифы на другие услуги, предоставляемые в портах, определяются операторами.

- Другие органы взимают ряд сборов на некоторые услуги:
  - Сбор палаты торгового судоходства: национальный представитель турецких портов, участвующая в международной политике, PR, Образовании, администрировании и портале международных организаций.
  - Турецкий Административный сбор по безопасности и спасению судна: Этот орган (в подчинении Общей Дирекции по Береговой безопасности, входит в состав Морского секритариата) несет ответственность за мачты, радиомаяки, навигационные знаки, туманные горны, а также береговое оборудование, обеспечивающее безопасность во всех турейких акваториях, включая Турецкий пролив.
  - Сбор Турецкого министерства здравохранения: Сбор по здравоохранению для всех судов, проходящих Турецкий Пролив. Эти сборы относятся к зравохранению команды экипада и основаны на чистой вместимости судна.

Относительно большое количество органов участвует в сборе сборов, что относительно затрудняет административный процесс захода судна.

Сбор тарифов

Соответствует национальной практике, не соответствует международным стандартам

Различные тарифы взимаются одним институтом, который определяет их (кроме сбора за прием отходов):

	Организация, устанавливающая тарифа	Организация, собирающая тариф
Проводка судна	Заместитель Секретаря по Морским Делам	UMA
Буксировка	Заместитель Секретаря по Морским Делам	UMA
Швартовка	Заместитель Секретаря по Морским Делам	UMA
Портовый сбор для пассажиров	Заместитель Секретаря по Морским Делам	UMA
Якорный сбор	Заместитель Секретаря по Морским Делам	UMA
Прием отходов	Заместитель Секретаря по Морским Делам	
Сборы Палаты торгового судоходства	Падата торгового судоходства Стамбул	Cha.of Shipping

Маячный и спасательный сбор	Генеральная дирекция по прибрежной безопасности	Генеральная дирекция по прибрежной безопасности
Сбор по здравоохранению	Министерство Здравоохранения	Министерство Здравоохранения

При установке владельца местные / региональные портовые власти играют главную роль в морских административных действиях. В Турции отсуствует функция местных властей, применяется более централизованная политика.

Структура тарифов

В соответствии с международными стандартами с оговорками

1) Проводка судна на валовую регистровую вместимость судна; различные системы для портов в Проливе (Хайдер Паша и Деринсе) и других портов (Самсун и Хопа)
2) Буксировка на валовую регистровую вместимость судна
3) Швартовка на валовую регистровую вместимость судна
4) Сбор Палаты торгового судоходства на валовую регистровую вместимость судна
5) Маячный и спасательный сбор на чистую регистравую вместимость судна
6) Сбор по здравоохранению на чистую регистровую вместимость судна
7) Сбор по приему отходов на валовую регистровую вместимость судна

Существует четкое разделение между различными сборами, однако отсутсвует сбор, который бы относился к возмещению инвестиций, сделанных в портовую инфраструктуру. Это указывает на то, что порты не управляют своим бюджетом независимо.

Покрытие тарифов

Отклонение от международных стандартов

- Доход, получаемый от портовых сборов, входит в бюджет нескольких оранизаций, которые не направляют эти средства непосредственно на портовые инвестиции.

Это ограничивает порты, чтодюы нести ответственность за свой собственный бюджет и действовать независимо.

Доступность тарифов

Отклонение от международных стандартов

- В настоящее время тарифы доступны только на турецком языке. Однако тарифы будут опубликованы скоро на сайте www.denizcilik.gov.tr (на турецком и английском языках)

- Органы, задействованные во взимании сборов следующие :

  - TCDD
  - Морской секритариат (Турецкая палата торгового судоходства)
  - Общая дирекция по Береговой безопасности
  - Министерство здравоохранения
  - Частный оператор порта/Управление

Только Общая дирекция по береговой безопасности представила расценки и структуру сборов на английском языке в Интернете.

Обычно портовые сборы публикуются на вебсайтах портов, поскольку они являются первичными источниками информации. Тарифы должны также быть доступны на английском языке.

Эффективность

В соответствии с международными стандартами

В рамках Секретариата по морским делам ведутся работы по проекту создания модели портовых властей. Также, UMA совместно с TCDD, Палатой торгового судоходства и Союза палат и обмена товаров Турции стимулируют концепцию ближнего судоходства для обеспечения эффективных и скоростных портовых операций в портах Турции.

Справедливость

В соответствии с международными стандартами

- Единицы: портовые сборы, в основном, основаны на валовой регистровой вместимости судна (и классе валовой регистровой вместимости) и чистой регистровой вместимости судна;; эти наименования прописаны в документации по официальной регистрации судов.
- Гибкость: хотя портовые сборы взимаются различными органами, тарифы устанавливаются для каждого порта отдельно.
- Скидки: Отсутствует дискриминация.

Уровень

- Перспективная суммарная стоимость гипотетического судна: Самсун € 2,400, Хайдер Паша € 2,200 и Деринсе € 2,300.
- Эти цифры могут считаться полными, благодаря прозрачности различных наименований.
- Портовые сборы для Хопа не были определены в результате их непрозрачности и того факта, что порт полностью приватизирован.
- Низкий уровень, но трудно определить фактическую сумму
- Предполагается, что уровень низкий, поскольку большинство инвестиций в инфраструктуру порта не покрывается портовыми сборами
- Все порты TCDD имеют сходную инфраструктуру и уровень
- Относительно низкий маячный и спасательный сбор
- Относительно низкий буксировочный сбор
- Невозможно определить сборы, относящиеся к арендодателю из-за отсутсвия прозрачности относительно индивидуальных сборов.

10 Оценка портов Грузии

10.1 Поти

10.1.1 Краткий обзор

Настоящая мощность и пропускная способность

Следующая таблица показывает пропускная способность порта Поти для сухого насыпного груза, жидкого груза, товара общего назначения и контейнеров (в тоннах и TEU).

Таблица 10.1.1 Настоящая пропускная способность, Поти, x 1000 в тоннах и TEU

Вид товаров	2004	2005	2006	2007
Сухой насыпной груз	2,447	2,466	2,917	3,019
Жидкий груз	1,185	962	1,165	1,423
Общий, искл контейнеров	1610	1664	1456	1,661
Контейнеры,x 1000 тонн	882	1,035	1,148	1,632
Контейнеры, TEU	79,927	106,458	126,897	184,792
Общее количество,x1000т.	6,124	6,127	6,686	7,700

Источник: порт Поти

Будущая мощность

Следующая таблица показывает мощность порта Поти дла сухого насыпного груза, жидкого груза, товара общего назначения и контейнеров(в тоннах и TEU), основанная на планах порта об улучшении операций. Цель – достигнуть 10 мил.тонн при существующих мощностях.

Однако, новая область (400 га), где новый порт запланирован и зона платы, которая будет развита частной компанией, имеет намного более высокий потенциал. В настоящее время еще не известны детали, однако эта зона может удвоить общий оборот, что составит 20 млн тонн.

Таблица 10.1.2 Мощность/пропускная способность,Поти x 1000 т и TEU

Вид товаров	2006	2007	2015
Сухой насыпной груз	2,917	3,016	
Жидкий груз	1,165	1,392	
Общий, искл контейнеров	1456		
Контейнеры,x1000 тонн	1,148		
Контейнеры,TEU	126,905	185,000	
Общее количество,x1000т	6,686	7,734	20,000

Источник: порт Поти (2007 оценка)(искл.развитие нового порта.

Основные ограничения и перспективы

- Основная настоящая проблема порта Поти – ограниченное место и длина причала, будет решена, когда будет развита новая область.
- Однако, если „лизинг" прав управления будет осуществлен, как случай – Батуми, существует возможность, что частный инвестор развиет порт не полностью в соответствии с стратегическим положением порта на коридоре TRACECA и стратегической функции порта для Грузии.
- Организации как судоходные агенты и грузовые экспедиторы неуверены в развитии, связанном с «лизингом» прав управления обоих портов, так как неясно что частные стороны планируют сделать с портами, особенно во время подачи предложений.
- Товарный поток Кавказа и страны центральной Азии с ЕС оценен на 66 мил.т., что показывает перспективы развития грузинских портов.
- Новая область, которая будет развита, включая свободную зону, могла бы предложить интересные перспективы, чтобы служить центром логистики внутренних районов. Особенно, если бы дорожные и железнодорожные связи были бы модернизированы.

10.1.2 Общая информация

Управление порта

- Морской порт Поти Ltd. – государственная собственность и является власт порта.
- 80% из терминалов сданы в аренду частным операторам, кроме 20% (железнодорожный паром и контейнерный терминал эксплуатирует именно Морской порт Поти Ltd.)
- Морской порт Поти Ltd. Работает и как координационный центр для всех судов

- Морской порт Поти Ltd. – собственик и эксплуатирует всех обслуживающих судов (буксиры, лоцманские шлюпки и др.)
- Новая область - 400 га (теперь порт охвачивает 29 га) будет развита частной стороной, последний срок был – 15 октября. Это - шаг назад от модели владельца территории, используемой в настоящее время.

Краткий обзор портовых сооружений и мощности

- Терминалы работающие в настоящее время:
  - Терминалы общего груза
  - Терминалы сухого насыпного груза
  - Контейнерный терминал
  - Пассажирский терминал (не используется)
  - Паромный терминал
  - Нефтяной терминал

10.1.3 Текущая мощность и пропускная способность

Контейнеры

- Обработка контейнеров ограничена из-за нехватки территории, но стала быстрой в последние годы.
- В 2007-ом 63% были контейнеры 40 фут., 37% 20 фут.
- 57% полные, 43% пустые

Год	TEU	Степень роста %
2003	60,593	
2004	79,927	32
2005	106,458	33
2006	126,897	20
2007	184,792	47

Сухой насыпной груз/ общий груз

- Инвесторы из Казахстана модернизируют существующий терминал зерна с большей вместимости склада и оборудованием по обработке зерна. Ожидается, что экспорт Казахского зерна на первой стадии - 0.5 млн.тонн в год.
- Глинозем транспортируется через Поти-Баку-Туркменистан до Таджикистана, где делается алюминий и транспортируется назад через тот же самый маршрут.

Жидкий груз

- Поти обрабатывает некоторые нефтяные продукты (приблизительно 1 мил.т.ежегодно) но никакое сырье.

РоРо

- 2 РоРо связи: Поти - Бургас, Поти – Кавказ,
- Частота этих связей :
  - Поти – Бургас – 4 раза в месяц
  - Поти – Кавказ – 12 раза в месяц

Число транспортных средств:

	Порожний		груженый		Всего	Всего	Всего
	в	из	в	из	в	из	
2006	96	369	1,634	1,882	1,730	2,251	3,981
2007	30	126	1,827	1,927	1,857	2,053	3,910

Тоннаж

	Порожний		груженый		Всего	Всего	Всего
	в	из	в	из	в	из	
2006	2,587	5,362	51,584	63,515	54,171	68,877	123,048
2007	343	1,665	52,467	58,993	52,810	60,658	113,468

Железнодорожный паром

- Очевидно понятие связей железнодорожного парома было поддержано прежним СССР. Связи железнодорожного парома дали главные стратегические военные преимущества из-за возможности транспортировать большие объемы резервуаров относительно быстро. Использование железнодорожных паромов для транспортировки товаров было облегчено, вводя благоприятные портовые сборы для этих судов.
- Очевидно другая причина развивать транспорт железнодорожного парома в прошлом состояла в том, чтобы создать лучшие возможности достигнуть Болгарии из Украины, превосходя Румынию.
- Заинтересованные стороны порта сомневаются, может ли концепция продолжить использоваться с экономическим значением в Черном море, теперь портовые сборы также забраны от этих судов.

Кроме того, сооружения железнодорожного парома в портах являются относительно большими, которые могут препятствовать развитию портов. Не в последнюю очередь - проблема, с вагонами, которой использование намного менее гибко чем например контейнеры. В прошлом существовала проблема с вагонами между Болгарией, Украиной и Грузией.

- Поти имеет связь железнодорожного парома, которую оперирует Укрфери с Варной и Ильчевском, которая имеет такой же российский стандарт. Отношение с Варной имеет меньше значения чем с Ильичевском. Оценено, что только в одной из пяти поездок также порт Варны включен.
- Из-за политических проблем на севере Грузии (Абхазия), очевидно Россия пробовала настроить связи железнодорожного парома между Кавказом и Поти, главным образом для облегчения торговли с Арменией. Для этого русские изменили судно (прежнее буксирное судно), чтобы использоваться как железнодорожный паром.
- В настоящее время четыре судна заходят в причал:

  2 украинских судна, грузовместимость 103 и 108 вагонов
  2 болгарских судна, грузовместимость 103 и 108 вагонов

- Суда разгружаются и загружаются 24 часа в сутки. Украинские вагоны направляются в Армению и Баку, то есть груз не перегружается на грузинские вагоны. Настоящая пропускная способность приблизительно 18,000 – 25,000 тонн еженедельно, транспортируемый груз включает: стальные трубы и древесину.
- Текущий тариф для транспортировки 60-тонного вагона железнодорожного парома между Ильичевском и Поти, кажется, составляет 2400 USD, хотя можно услышать также другие цифры (1200 - 1500 USD).

Пассажиры

- Поти имеет большой пассажирский терминал, который не используется из-за нехватки спроса.

10.1.4 Производительность порта

Общее

- Заиление во входном канале и перед причалом 1 составляет приблизительно - 1 мил. м. куб. ежегодно. Заявленная глубина входного канала - 10.5м (октябрь 2007).

- В течение зимнего периода (ноябрь - март) получается время простоя из-за сильных ветров, время простоя порта в 2006 было 40 дней по сравнению со средними 8 часами в день.

Контейнеры

- Пропускная способность контейнера в 2007 была 184,792 TEU
- Контейнерный терминал имеет только един причал (причал 7), который имеет длину 210м и осадку - 8.5м, следовательно могут приниматься только суда грузовместимостью 1 000 TEU.
- Поскольку контейнерная пропускная способность увеличивается, причал 4 все более используется для обработки контейнеров. Было упомянуто, что причал 12 в будущем, мог бы также использоваться как контейнерный причал.
- Работа весьма высока (521 т/г/м), учитывая отсутствие в порту достаточного количества контейнерных портальных подъемных кранов.
- Доступное место позади причала, номер7 ограничено-2 га, следовательно различные зоны складирования контейнеров, развиты вне области порта, и контейнеры отправляются к этим зонам хранения и от них как можно скорее.
- Barwill Unitor Ship Service Ltd в настоящее время расширяет свою зону складирования контейнеров, чтобы обеспечить будущую вместимость склада - 37,000 TEU.
- Приблизительно 80 % всех контейнеров далее транспортируются к внутренним районам дорогой, остающиеся 20 % транспортируется железнодорожным транспортом.

Общий груз

- Вместимость подъемных кранов в причалах 8, 9 и 10 ограничена до 20 т. В случае, если тяжелый груз обработан, плавучий кран используется для обработки груза.
- отходы обработаны в причалах 3 - 6, эти места арендованы одной единственной компанией
- работа низка, то есть приблизительно 1 700 т/г/м, кажется, что это происходит из-за следующих причин:
    - прямая (раз) погрузка не обычна, следовательно, возникает проблема двойной обработки
    - рельсы помещены рядом с причалом, что делает операции в области терминала трудными в случае, если вагоны припаркованы рядом с причалом
    - устаревшее причальное оборудование

Жидкий груз

- пропускная способность для нефтяных продуктов составила приблизительно 1мил.т.в год (за последние два года).

Железнодорожный паром

- Железнодорожный паром начал работать с капиталом от ТАСИС в 1998/1999.
- (Раз) погрузка судов выполняется 2 локомотивами, принадлежащими Грузинской Железной Дороге. До операций (раз) погрузки вагоны временно хранятся на железнодорожной сортировочной станции, расположенной рядом с причалом 6. Вагоны прибывают на сортировочную станцию в/из 'Зона 1, сортировочная станция', где вагоны сортируются в составы.
- Четыре судна заходят в причал:

  2 украинских судна, грузовместимость 103 и 108 вагонов
  2 болгарские судна, грузовместимость 103 и 108 вагонов

- суда разгружаются и загружаются круглосуточно
- Украинские вагоны направляются в Армению и Азербайджан, то есть груз не перегружается на грузинские вагоны
- текущая пропускная способность приблизительно 18,000 – 25,000 тонн еженедельно, транспортируемый груз включает: стальные трубы и древесину.
- время пересечения судов железнодорожного парома в Ильичевск - 42 часа
- в месяц 9 - 10 судов железнодорожного парома прибывают в Поти из Ильичевска

Пассажиры

- терминал пассажиров в настоящее время не используется, во время существования Советского союза оперировала линия в Сочи.

10.1.5 Сообщение с внутренними районами

- Поти - критический порт для развития коридоров ТРАСЕКА
- Контейнеры транспортируются к и от Поти по дороге (80 %) и по железной дороге (20 %).

- Главная проблема железнодорожной связи состоит в том, что первые 40 километров в направлении Тбилиси являются однопутной железнодорожной линией. Полное расстояние между Поти и Баку - 865 километров.

10.1.6 Планы по развитию и пропускная способность

Общее

- Оптимизация существующих сооружений, чтобы достигнуть полной производительной вместимости 10 мил.т.
- Дальнейшее увеличение мощностей, развивая новые терминалы и причалы с уместной инфраструктурой, чтобы приспособить растущий грузовой товарооборот отгрузки
- Основание Свободной индустриальной зоны на смежную территорию морского порта, которая должна привлечь дополнительный грузовой поток.
- Эта новая область будет развита частными инвесторами. EOI'S требовали к 15 октября. Инвестор должен развить 400га плюс свободная индустриальная зона как модель, используемая в Дубайи.
- «Лизинг» прав управления может стать шагом назад от модели владельца территории.
- Детали о вместимости нового порта еще не известны.
- Организации как судоходные агенты и грузовые экспедиторы неуверены в развитии, связанном с лизингом прав управления обоих портов, так как неясно, что частные стороны планируют сделать с портами, во время процесса подачи предложений.
- Голландская компания Boskalis в настоящее время модернизирует волнолом с так называемыми Х-блоками. Порту Поти препятствует грязь, прибывающая от реки, таким образом регулярная выемка грунта необходима.
- Другие планы включают полную реконструкцию причала № 5 , обслуживание и ремонт причалов № 1и 2.
- Для развития логистический цепи: система поддержки и развития маршрутного поезда, логистические центры внутри страны и ограниченное развитие областей, гармонизация законодательства соседных стран.
- Упрощение процедур: одно окно для остановки (порт и таможня), круглосуточный доступ, дорожный и железнодорожный транспорт порта идет на автоматизацию и упрощение, упрощение процедур прохождения таможни для судов.

Контейнеры

- Через развитие новой области, Поти стремится привлекать главные контейнерные лайнеры, вместо фидерных судов из Ильичевска. В настоящее время фидерные суда в основном заходят их Гиойа Тауро, Стамбула и Констанца.

Другие

- Развитие новых терминалов: причал терминала по обработке зерна №15, причал терминала по обработке глинозема № 14, причал терминала для жидких химикатов № 2.

Связи внутренних районов

- Заинтересованные стороны указывают, что инвестиции также необходимы и для дорожной инфраструктуры, например двойная автострада по направление в Тбилиси.

10.1.7 Оценка основных ограничений и перспектив

Ограничения

- Главная проблема порта Поти - ограниченное место и длина причала. Настоящий контейнерный терминал перегружен, и имеет только 2га доступного места. Причал может только обрабатывать суда грузовместимостью 1000 TEU. Текущее решение состоит в том, чтобы переместить контейнеры из порта как можно скорее.
- Проблема будет решена развитием большой новой области очень близко к существующим сооружениям.
- Однако, если лизинг прав управления будет осущетвлен как в случае с Батуми, есть шанс, что частный инвестор разовьет порт не полностью в соответствии с стратегическим положением порта в коридоре TRACECA и стратегической функции порта Грузии.
- Организации как судоходные агенты и грузовые экспедиторы неуверены в развитии, связанном с лизингом прав собственности обоих портов, так как неясно, что частные стороны планируют сделать с портами. Детали станут известны после подачи предложений.
- Подъемные краны являются устаревшими, проблемы с электроснабжением или другими механическими отказами.

Преспективы

- Грузовой поток из Кавказа и Центральных азиатских Стран с ЕС оценен в 66 мил.т., который показывает перспективы грузинских портов.
- Новая область (400 га, настоящая область - 29 га), которая будет развита, включая свободную зону, может предложить интересные перспективы, чтобы служить логистическим центром для внутренних районов. Особенно, если дорожные и железнодорожные связи будут модернизированы.

10.2 Батуми

10.2.1 Краткий обзор

Текущая мощность и пропускная способность

Следующая таблица показывает пропускную способность порта Батуми для сухого насыпного груза, жидкого груза, товара общего назначения и контейнеров (в тоннах и TEU). К сожалению, на момент составления отчета цифры за 2006 и 2007г. Были недоступны.

Таблица 10.1.1 Настоящая пропускная способность, Батуми, x 1000 в тоннах и TEU

Вид товаров	2005	2006	2007
Сухой насыпной груз	0.3		
Жидкий груз	10.0		
Общий, искл.контейнеров	0.8		
Контейнеры, x 1000 т.	0		
Контейнеры, TEU	0		
Общее количество, x 1000 т.	11.1		

Источник: порт Батуми

Будущая мощность

Следующая таблица показывает мощность порта Батуми дла сухого насыпного груза, жидкого груза, товара общего назначения и контейнеров(в тоннах и TEU), основанная на планах порта на 2015 год. К сожалению, только цифры для ожидаемого грузооборота TEU известны по пресс-релизам касательно продажи терминала ICTS (см. ниже).

Таблица 10.1.2 Мощность / пропускная способность Батуми, x 1000 тонн и TEU

Вид товаров	2007	2008/2009
Сухой насыпной груз		
Жидкий груз		
Общий, искл.контейнеров		
Контейнеры, x 1000 т.		
Контейнеры, TEU		300,000
Общее количество, x 1000 т.		

Источник: порт Батуми

Главные ограничения и перспективы

- Устаревшее оборудование.
- Нехватка складской территории.
- International Container Terminal Services Inc стала владельцем контейнерного терминала в Батуми в сентябре 2007, потому что они полагают, что Батуми имеет стратегически важное местоположение и большой потенциал. Они планируют развить контейнерный терминал и привести его в соответствии с международным стандартом, преобразовав его в контейнерный терминал мирового класса.
- Кроме того, факт, что казахская компания KazMunaiGas стала владельцем морского порта Батуми и нефтяного терминала Батуми в феврале 2008, в совокупности с фактом, что Казахстан является главным ключом в передаче груза либо через Грузию либо через Россию в Европу (общая стоимость товаров, транспортируемых из Казахстана каждый год - приблизительно 92 миллиарда USD, из которых приблизительно 10 % идет в Европу через Грузию, 80 % через Россию) создает значительные перспективы.
- Однако, учитывая ограниченное место в порту вместимость будет иметь свои пределы в будущем.
- Развитие туризма могло бы увеличить пассажирский транспорт. Недавно BSP понизил портовые сборы для судов круизных лайнеров с 50 %, чтобы стимулировать этот вид транспорта.

10.2.2 Общая информация

Управление порта

- Морской порт Батуми Ltd (МПБ) был концессионером порта Батуми, продолжительность соглашения концессии - 49 лет. Greenoak Holdings купили нефтяной терминал в 1999 и морской порт Батуми в 2006.
-

В феврале 2008 было объявлено, что Greenoak Holdings и его партнеры продали Терминал нефти Батуми Ltd и Морской порт Батуми Ltd, KazMunaiGas, государственная нефтяная компания Казахстана.

- Контейнерный терминал был куплен в сентябре 2007 International Container Terminal Services Inc.
- Намерение состоит в том, чтобы действовать в ближайшем будущем больше как владелец территории, взявший на концессию все другие причалы и терминалы кроме нефтяного терминала.

Краткий обзор портовых сооружений и мощности:

- Основные товары – нефтяные продукты (в 2006-ом - 12 мил.т.), прибывающие из Баку.
- В настоящее время обрабатывается сжиженный нефтяной газ, хотя в небольшом количестве.
- Другие обрабатываемые продукты включают пшеницу, аммоний, сахар, общий груз, и весьма большое количество отходов.

10.2.3 Текущая мощность и пропускная способность

Сухой насыпной груз/ генеральный груз

- Другие обрабатываемые продукты включают пшеницу, аммоний, сахар, генеральный груз, и весьма большие количества отходов.

Жидкий груз

- Основные товары – нефтяные продукты (в 2006-ом - 12 мил.т.), из Баку
- Так же новый нефтяной терминал в настоящее время строиться
- LPG в настоящее время обрабатывается, хотя в маленьких количествах.

Железнодорожный паром

- Железнодорожный паромный терминал был построен, учитывая суда типа "Герои Шипки", которые плавают между портами Варны (Болгария), Поти (Грузия), Ильичевск (Украина) и Батуми (Грузия).
- Номинальная ежегодная пропускная способность терминала - приблизительно 700 тысяч тонн.
- МПБ не оптимистически смотрит на будущее сообщения по железнодорожному парому. Это кажется коммерчески не интересным, требует специальных судов, причалов (обслуживание) и маневровых станции, а также станций по замене тележек.

- Из-за нехватки территории, операции железнодорожного парома будут остановлены. Однако, причалы для железнодорожного парома включены в концессию контейнерного оператора.
- Существует возможность создания экономически жизнеспособных линий железнодорожного парома в Самсун (где началось строительство станции по смене тележек) и Констанца, если будет решена проблема с шириной железнодорожной колеи.

10.2.4 Производительность порта

Общее

- Тьягун представляет собой природное явление, в бассейне порта высокое возвышение;
    - влияние Тьягуна увеличилось значительно с тех пор, как подземный канал к морю, расположенный под причалами 4 и 5 был блокирован, и прямые линии причала были построены недалеко от пассажирского терминала и по береговой полосе области между пассажирским терминалом и портом
    - НМ отправляет судно из порта, в течение зимы приблизительно 5 дней в месяц (ноябрь - апрель), общее время простоя составляет приблизительно 25-30 дней в год только во время северозападных ветров

Контейнеры

- причалы 4, 5 и 6 будут сданы в аренду вместе будущему контейнерному оператору, причал№ 6 в настоящее время используется для швартовки судов железнодорожного парома, было упомянуто, что новый оператор может решить, хотят ли они продолжить операцию или прекратить все действия железнодорожного парома в порту.
- новый контейнерный терминал включает три новых портальных подъемных крана и новые прицепы, морской порт Батуми Ltd намеревается приобрести два новых причальных контейнерных кранов-перегружателей
- контейнеры могут штабелироваться по два при помощи портальных кранов
- в сентябре 2007 арендное соглашение относительно эксплуатации контейнерного терминала было согласовано с International Container Terminal Services Inc.

Генеральный груз

- Полная работа составила почти 1 900 т/г/м, что ниже по сравнению с точкой отсчета 5 000 т/г/м
- главные трудности, связанные с операциями порта происходят из-за следующих факторов:

  - устаревшее оборудование
  - Тьягун в течение зимнего периода (высоко возвышение в бассейне порта, суда должны перемещаться вне бассейна),
  - Рельсы помещены рядом с причалом, которое затрудняет операции в области терминала
  - Отсутствуют складские сооружения, прямая погрузка / разгрузка (кроме отходов) следовательно скопление на терминале из-за поездов, блокирующих дороги .

Сухой насыпной груз

- Работа за 2006 была приблизительно 1 300 т/г/м, что чрезвычайно низкий результат относительно точки отсчета 7 000 т/г/м
- причалы 7, 8 и 9 будут сданы в аренду оператору сухого насыпного груза в ближайшем будущем
- Казахские инвесторы могли бы арендовать причал № 7 (причал по обработке пшеницы), этот причал был недавно отреставрирован.

Жидкий груз

- Нефтяной терминал имеет пропускную способность 3,500т/ч, терминал был отреставрирован несколько лет назад, как можно видеть по объему работы (15 719 т/г/м), это - самое эффективное сооружение жидкого груза в регионе Черного моря.

Ро Ро

- Порт пробовал открыть Ро Ро линию между Поти-Рисерия-Новороссийск в 2005, сообщение все еще не работает из-за медленного процесса принятия решения правительством.

Железнодорожный паром

- Было отмечено, что основной проблемой железнодорожного парома является следующее (кроме доступности груза);
- нехватка прозрачности в будущих действиях;

- совместимость между старой железнодорожной системой, которая построена русскими в 1965г. и новым понтоном железнодорожного парома, построенном в 1996г. при финансовой поддержке ЕС.
- груз должен разгружаться в Батуми и вагоны должны быть отправлены назад
- в вагонах транспортируется, главным образом, нефть, высококачественная пшеница, строительные материалы.

Пассажиры

Green Oak Holding ищет оператора для пассажирского терминала.

10.2.5 Сообщение с внутренними районами

Железнодорожная линия от Батуми до Самтрадья является единственным рельсовым путем, от Самтрадья до Тбилиси удвоенный рельсовый путь, см. Порт Поти

Относительно высокие железнодорожные тарифы в Азербайджане были упомянуты как проблемы области.

10.2.6 Планы по развитию и пропускная способность

Общее

Казахская компания KazMunaiGas приобрела морской порт Батуми и нефтяной терминал Батуми в феврале 2008. Еще не ясно, каковы планы развития.

Контейнеры

International Container Terminal Services Inc приобрелоа контейнерный терминал в Батуми в конце 2007г. Они планируют развить контейнерный терминал и привести его в соответствии с международным стандартом, преобразовав его в контейнерный терминал мирового класса мощностью - 300,000 TEU.

10.2.7 Оценка основных ограничений и перспектив

Ограничения

- Главный барьер для Батуми в настоящее время - оборудование, которое является устарелым и должно быть заменено как можно скорее. Другой барьер - нехватка складских площадей.

- Организации как судоходные агенты и грузовые экспедиторы неуверены в развитии, связанном с приватизацией обоих портов, так как неясно, что частные стороны планируют сделать с портами. Другие источники указывают, что приватизационные сборы порта увеличились на 11 % и 13 %.
- NB. В прошлые месяцы прояснилась ситуация с приватизацией казахской компанией KazMunaiGas морского порта Батуми и нефтяного терминала Батуми в феврале 2008г., и International Container Terminal Services Inc, купившего контейнерный терминал в конце 2007г.
- Относительно высокие железнодорожные тарифы в Азербайджане были упомянуты как проблемы области.
- Кроме того, порт имеет проблему с возвышениями, которая приводит к закрытию порта в среднем 5 дней ежегодно.
- Казахстан – ключевое место в передаче груза или через Грузию или Россию в Европу, полная стоимость товаров, транспортируемых из Казахстана каждый год, составляет приблизительно 92 миллиарда USD, из которых приблизительно 10 % идет в Европу через Грузию, 80 % через Россию.

10.3 Грузинские портовые сборы

Установка тарифов

Отклонение от международных стандартов

- Оба порта (Поти и Батуми) имеют легальное право устаналивать свои собственные портовые сбор (в соответствии с декретом, выпущенным Генеральными директорами портов)
- Оба порта в настоящее время приватизированы и являются как оператором так и собственником для других частных операторов
- Порты имеют стимул стать полностью частными собственниками (без эксплуатации)
- Маячные сборы устанавлены и взимаются Гидрографической службой Министерства обороны, которая владеет этими активами
- Проводку судов осуществляет частное предприятие (Поти) и капитания порта (Батуми)

Хотя создан принцип землевладельца, частные компании не имеют стимуоа заново инвестировать в инфраструктуру, поскольку они имеют ограниченную концессию (50 лет) и, следовательно, ограниченные возможности возвратить свои инвестиции. Они только фокусируются на реализации оптимального возврата концессионных сборов, которые они обязаны выплачивать государству.

Следовательно, они концентрируют свое внимание на максимизации концессионных сборов, обсуждаемыми со своими частными операторами, максимизация дохода от портовых сборов не часто встречается, но вполне может быть..

Сбор тарифов

В соответствии с международными стандартами

В конце дня все сборы собираются агентом судна и распределяются в соответствующие организации.

Структура тарифов

В соответствии с международными стандартами: четкое разделение

1) Корабельный сбор на меру объема Длина x Ширина x Осадка
2) Канальный сборы на меру объема Длина x Ширина x Осадка, только в Поти (отсутсвует дноуглубление в Батуми)
3) Швартовный сбор, на меру объема Длина x Ширина x Осадка
4) Якорный сбор, на меру объема Длина x Ширина x Осадка
5) Санитарный сбор, на на меру объема Длина x Ширина x Осадка
6) Швартовочный сбор, на на меру объема Длина x Ширина x Осадка
7) Буксировка, на на меру объема Длина x Ширина x Осадка
8) Вахта, на на меру объема Длина x Ширина x Осадка
9) Маяк для Гидрографической службы
10) Проводка судов для Капитана порта (Батуми) или частное лицо (Поти)
11) Вспомогательные суда

Из официальных переводов неясно, какая единица измерения тоннажа используется (GRT/GT/M3).

Покрытие тарифов

Отклонение от международных стандартов

- Доход, полученный от портовых сборов входит в состав бюджета частных компаний, который не используют этот доход непосредственно для инвестиций в инфраструктуру порта, следовательно сборы не покрывают стоимость. .

Это ограничивает порты в отношении своей собственной ответственности по бюджету и с целью выступления в качестве независимой компании с фокусом дольше чем период концессии. Это имеет результатом неспособность национального правительства разработать политику порта с упором на юудущие нужды в сфере перевозок.

Доступность тарифов

Отклонение от международных стандартов

- Портовые сборы трудно получить
- Не доступны на сайте
- Доступны через портовых или судовых агентов или правительственные структуры
- Источник происхождения будет порт, что учитывает сущетвование, но не уровень и структуру.

Обычная практика состоит в том, что портовые сборы публикуются на вебсайте порта, поскольку они первейший источник информации. Тарифы должны быть доступны на английском языке.

Эффективность

Отклонение от международных стандартов

- Отсутствует структура или скидки, стимулирующие эффективное использование портовых сооружений

Обычно в структуру портовых сборов внедряется фактор, зависящий от времени и/ил продуктивности. При установке частными компаниями тарифов часто для властей не является приоритетом стимулирование и управление этим процессом.

Честность

В соотвествии с международными стандартами, с оговорками

- Едииницы: портовые сборы, в основном, основаны на валовую регистровую. вместимость судна (и классе валовой регистровой вместимости) и типе судна: наименования четко перечислены в официальных регистрационных документах.
- Гибкость: оба порта могут устанавливать, взимать свои портовые сборы

Ввиду того факт, что частная компания полностью конролирует установку и сбор портовых сборов, существует дополнительный риск дискриминации. .

Уровень

- Перспективная суммарная стоимость гипотетического судна: Батуми € 10,000 и Поти € 14,300
- Разница, в основном вызванная Канальным сбором в Поти (в Батуми не требуется дноуглубление)
- Схожая структура и уровень в обоих портах
- Это может измениться из-за недавней приватизации
- Относительно низкий тарифный уровень
- Только для наименований, относящихся к землевладельцу (корабельный, причальный, маячный, канальный сборы) стоимость составляет € 5900 (Батуми) и € 9600 (Поти), что считается низким в регионе и намного ниже западного эталонного порта, такого как Роттердам (€ 6,000)

11 Перспективы портов 2020 г.

11.1 Подход для перспективы роста портов в Черном море

Применяется сценарный подход для разработки прогнозов портовых потоков по типу обработки для портов в Черном море. Это означает, что представляются не отдельные цифры, а ширина спектра представлена для будущего транспортного спроса для порта или группы портов. В сценариях соединены неопределенности в экономическом / торговом развитии, см. Главу 4, и неопределенности, специфичные для сектора, такие как доля товаров, перевозимых в контейнерах.

Прогнозы порта разрабатываются с помощью следующих пяти этапов:

1. Торговый сценарий из главы 4, ценральный прогноз и сценарий пониженного роста, дают детальные прогнозы грузопотоков по типу товаров (NSTR 3 digit level) на региональном уровне в регионе Черного моря. На этом этапе эти грузопотоки относятся к портам, отражая текущие раойны, расположенные вглубь от прибрежной полосы. Следует отметить, что не все грузопотоки из главы 4 включены в состав морских грузопотоков через порты в Черном море, например, исключаются сухопутные потоки между Россией и Украинй или потоки из южной Турции в Азию с использованием портов Средиземного моря. Для детельных потоков по товарам внешний вид также входит в базу данных. Эта информация используется для подсчета на укрупненном уровне объемов по типу внешнего вида (генеральный груз, сухие навалочные, жидкие навалочные грузы) для того или иного порта.
   Результат: прогнозы генерального груза, сухих навалочных и жидких навалочных грузопотоков в 2020 г. по каждому порту, следуя двум торговым сценариям.
2. Расширение существуещей зоны порта, удаленной от прибрежной линии; порт может расширить свою зону, удаленную вглубь от прибрежной линии при снижении приграничных барьеров, при улучшении инфраструктуры зоны, удаленной от прибрежной линии ил если преимущества порта позволяют ему установить более конкурентные расценки.

Для каждого порта определяются потенциальные дополнительные грузопотоки на основании торговых сценариев и направлении грузопотоков (например, потоки из Беларуссии для украинских портов или потоки из Дунайских стран для порта Констанца).

Результатт: сценарий дополнительных грузопотоков вследствие расширения существующей зоны, удаленной вглубь от прибрежной полосы.

3. Уровень контейнеризации. В большинстве стран Черного моря существующий уровень контейнеризации товаов очень низкий по сравнению с международными стандартами. Этот фактор совместно со значительным ростом объемом указывает, что доля товаров, транспортируемых в контейнерах, вероятно, увеличится значительно, Однако, неясно, какой уровень контейнеризации может быть достигнут в 2020 г. (среди прочего зависимость от развития перевозок и сооружения и оборудования порта). Таким образом, для уровня контейнеризации приводится два сценария: один высокий сценарий базируется на том, что может перевозиться в контейнерах (например, уровни США и юго-восточной Азии для типов товаров, транспортируемых в регионе) и промежуточный уровень контейнеризации при учете существующего уровня контейнеризации и максимального или мирового уровня контейнеризации.

   Результат: два сценария уровня контейнеризации по типу обработки для каждого порта в 2020 г.

4. Для перевода прогнозируемого количества контейнерных тонн в количество TEU необходимо основываться на среднем весе на TEU. Предполагаемый средний вес в 2020 г. зависит от текущего уровня 2005 г. в портах и тенденции снижающегося веса по мере того, как увеличивается доля импорта легких потребительских товаров.

   Результат: Изменение среднего тоннажа на TEU в 2020 г.

5. Перегружаемые потоки. В настоящее время порт Констанца является единственным портом для перегрузки в зоне Черного моря. Однако, эта ситуация может измениться, и требуется расчет уровня перегрузки в 2020 г. Это зависит от количества прямых заходов судов по межконтинентальным маршрутам, перехода от линии перегрузки Меда-Черное море и резервной пропускной способности портов.

   Результат: сценарий размера перегружаемых потоков в 2020 г.

Этапы 1-3 необходимы для прогнозирования ширины спектра количества тонн по обрабатываемому типу (генеральный груз, контейнеры, сухие навалочные и жидкие навалочные грузы) для портов.

Сценарий пониженного роста торговли и средний уровень контейнеризации соеденяются в сценарии А. Сценарий В состоит из центрального прогноза в совокупноси с высоким или максимальным уровнем товаров, перевозимых в контейнерах. В обоих сценариях предполагается, что зона, распоолженные вглубь от прибрежной полосы порта, не изменится. Этапы 4 и 5 необходимы для прогнозирования ширины спектра количества TEU на порт.

Вопросы предложения

Несомненно, прогноз спроса зависит от развития возможностей порта, такие как инвестирование в инфрастуктуру порта, их операции и сообщение с районами, удаленными от прибрежной полосы. Седовательно, прогнозы следует рассматривать как рыночный потенциал, а не как рост, который будет осуществлен независимо от действий самого порта. Ключевые действия определены в разделах перспектив по странам, на основании оценки портов и потенциала роста. Следует отметить, что это увеличение в пропускной способности и/или продуктивности необходимо осуществлять с целью реализации потенциала роста, как описано в настоящей главе.

Еще один вопрос касается того, что зоны, удаленные от прибрежной полосы или водосборные бассейны в портах совпадают до такой степени, что такие порты следует рассматривать как один для извлечения их рыночного потенциала. Будущая доля на рынке этих портов будет зависить от производительности портов. Такое совпадение водосборных бассейнов будет обсуждено в секциях по странам.

11.2 Общие результаты

В настоящем параграфе будут представлены общие результаты прогнозов в таблице, показывающей результаты по всем портам.

В следующих параграфах будут представлены детальные результаты прогнозов по каждому порту и оценка портов в отношении прогнозируемых объемов, также будут предложены приорететные направления инвестирования средств.

Однако, до того как вдаваться в детали, необходимо рассмотреть несколько вопросов, которые имеют отношение ко всем портам при рассмотрении высокого темпа роста.

Эффективные процедуры

Для всех портов прогнозируются высокие темпы роста, что требует серьезных инвестиций в оборудование для обеспечения обработки растущих грузопотоков.

Однако, инвестиций в оборудование недостаточно. Все участники (министерства, порты, таможня, операторы терминалов, экспедиторские компании, транспортные компании и т.д.) должны сфокусировать свое внимание на раазработке более эффекивных процедур при поддержке программ ICT последнего поколения.

Сообщение с районами, удаленными от прибрежной полосы

Заторы в движении являются главной бедой не только портов в северо-западной Европы, но также это станет главной бедой портов в Черном море, если сообщения с районами, удаленными от прибрежной полосы, не будут модернизированы и подготовлены к ожидаемым транспортным объемам.

Результаты прогнозов для всех портов

Следующие три графика показывают результаты для 2005 г., прогноз на 2020 г., со сценариями A b B.

Таблица 11.1 Пропускная способность по типу груза, Млн. Тонн, 2005

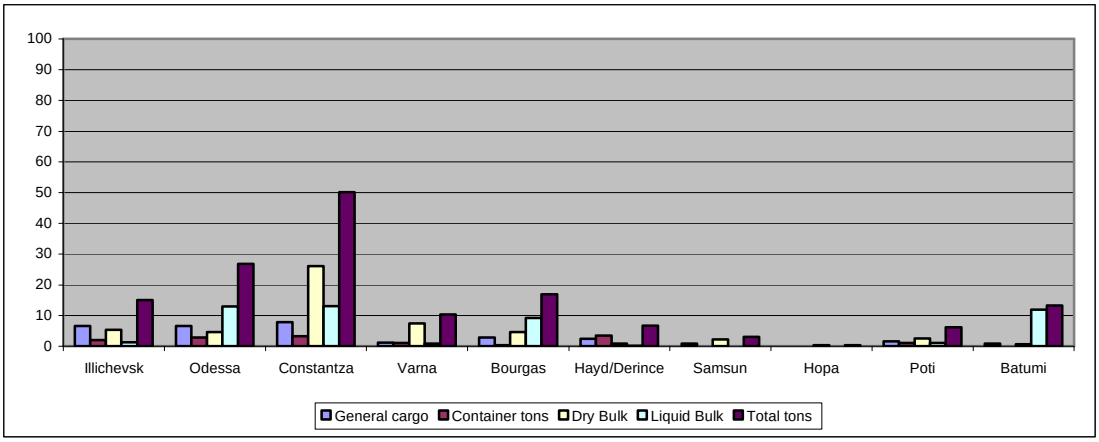


Рисунок 11.2 Пропускная способность по типу груза, Млн. Тонн , 2020 г. сценарий А

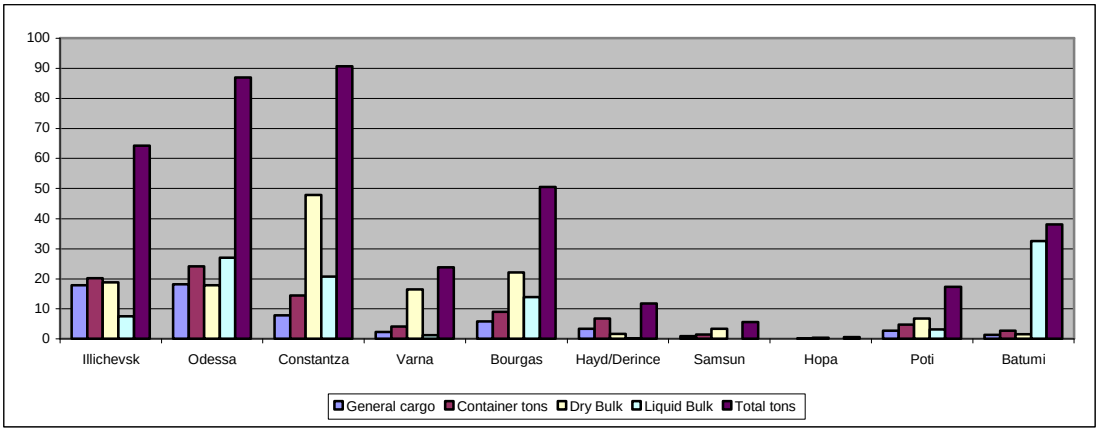
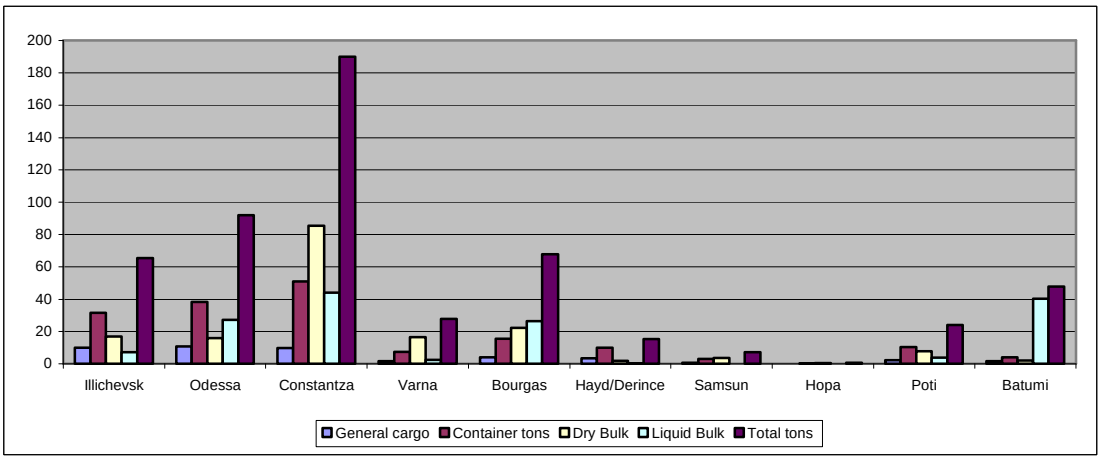
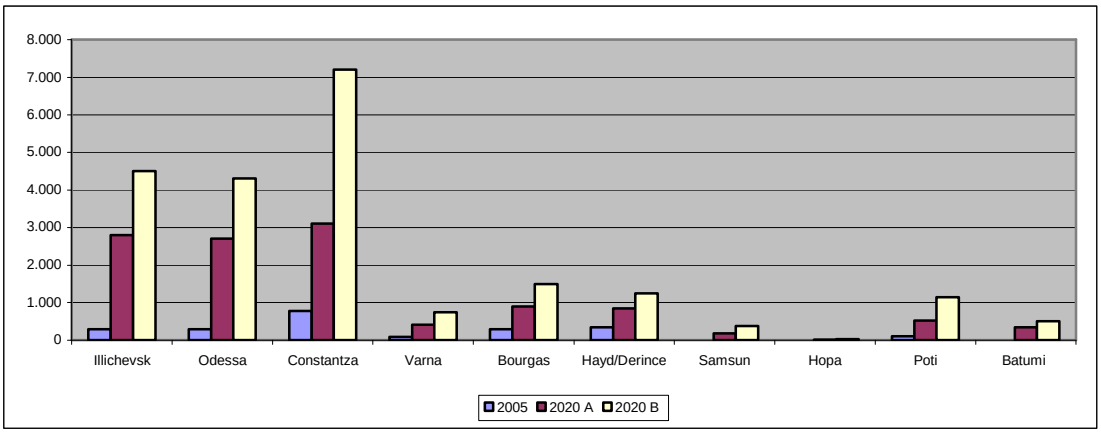


Рисунок 11.3 Пропускная способность по типу груза, Млн. Тонн , 2020 г. сценарий В



Следуюший график показывает результаты для контейнеров, измеряемых в TEU.

Рисунок 11.4 Пропускная способность контейнеров 2005, 2020 гг. сценарий А и 2020 г. сценарий В, x 1000 TEU



11.3 Перспективы для украинских портов

Настоящее исследование включает порты Иличевск и Одесса в Украине как два основные порта этой страны. Два порта расположены географически близко друг к другу и оба порта обслуживают накладывающиеся друг на друга районы, расположенные вклубь от прибрежной полосы. В настояшем разделе представлены прогнозы по порту на основе доли портов на текущем рынке. Однако, ясно, что индивидуальная доля портов может измениться в будущем в зависимости от производительности порта или его конкурента. Далее следует отметить, что в исследовании не рассматриваются другие украинские порты, и предполагается, что их совокупная доля на рынке устойчива по отношению к доле на рынке порта Одесса и Иличевск.

11.3.1 Потенциал грузового спроса в порту Илличевск

Базовый год для анализа выбран 2005 г. для всех портов, поскольку торговые сценарии основаны на торовой информации за 2005 г. Для 2005 г. используются объемы порта как отправная точка для пронозов. Пронозы представлены для 2020 г. в тоннах по типу обрабатываемого груза и количества TEU.

Ключевые элементы сценария А:

- фактор роста (2020 объем/ 2005 объем) для генерального груза 4.36, сухих навалочных 3.78 и жидких навалочных 6.06;
- доля товаров, перевозимых в контейнерах, в 2020 г. 50% для генерального груза, 10% для сухих навалочных грузов и 4% для жидких навалочных грузов;
- Средний вес одного TEU в 2020 г. 7 тонн, что равняется текущему среднему весу.

Ключевые элементы сценария B:

- Фактор роста (2020 объем / 2005 объем) для генерального груза4.62, сухих навалочных грузов 4.01 и жидких навалочных 6.06;
- доля товаров, перевозимых в контейнерах, в 2020 г. 72% для генеральных грузов, 24% для сухих навалочных грузов и 7% для жидких навалочных грузов;
- Средний вес одного TEU в 2020 г. 7 тонн, что равняется текущему среднему весу.

Таблица 11.1 Прогноз для порта Иличевск в тоннах и TEU

	Генеральный груз	контейнер	Сухие навалочные	Жидкие навалочные	итого
2005 – тонн	6.5 млн	2.0 млн	5.3 млн	1.2 млн	15.0 млн
A 2020 тонн	17.8 млн	20.2 млн	18.8 млн	7.4 млн	64.2 млн
% в год	7.0%	16.5%	8.9%	12.7%	10.2%
B 2020	9.9 млн	31.5 млн	16.8 млн	7.2 млн	65.4 млн
% в год	2.9%	20.0%	8.1%	12.4%	10.3%
2005 TEU		291,000			
A 2020 TEU		2.8 млн			
B 2020 TEU		4.5 млн			

1) темпы роста для контейнеризованной транспортировки основаны на развитии TEU

Наблюдения:

- Консультант повторно обращает внимание, что прогноз дает потенциал рынка для региона и порта Одесса, фактическая реализация зависит среди прочих факторов от развития в близлежащих портах, не входящих в коридов ТРАСЕКА.
- Общий высокий рост торговли в Украине (11% в год) имеет результатом потенциал высокого роста для порта Иличевск.

- Перевалка не включена на 2020 г., поскольку она требует достаточной свободной мощности. Однако, если будет доступна свободная мощность, Иличевск имеет потенциал стать портом перегрузки в Черном море как прямой порт обслуживания из Азии.
- Потенциал роста контейнерной транспортировки (от 20.7% до 24.5% в год) большой, благодаря быстрому росту торговых объемов и эффекту наверстывания из-за низкой доли товаров, перевозимых в контейнерах, в 2005 г.
- Перспективная пропускная способность – от 2.8 до 4.5 млн TEU – соответствует расчетной пропускной способности в 2015/2020 гг. самого порта. Кажется существенным, чтобы все планируемые инвестиции были реализованы.
- Перспективный генеральный груз – от 9.9 до 17.8 млн тонн – превышает планируемую мощность (8 млн), что указывает на необходимость дополнительного инвестирования. Однако, большую часть составляет сталь, которая переместилась в Одессу в последние годы. Следовательно, необходимо тщательно проверять прогнозы.
- Перкспективная пропускная способность сухих навалочных грузов превышает собственные расчеты порта, но может быть обоснована при увеличении продуктивности. Это также относится к жидким навалочным грузам.
- Риск того, что не удастся удовлетвовать потенциал спроса, состоит в том, что улучшения пропускной способности и операционные улучшения не будут реализованы достаточно быстро и тем временем появятся альтернативные варианты.
- Порт Иличевск имеет большой потенциал дальнейшего расширения существующей зоны, расположенной вглубь от прибрежной полосы. Высокие объемы грузопотоков из Беларуссии и восточной России могут быть транспортированы по Черному морю (прогнозировали в 2020 44 млн тонн ГЕНЕРАЛЬНОГО ГРУЗА, 111 млн тонн СУХИХ НАСЫПНЫХ ГРУЗОВ и 48 млн тонн ЖИДКИХ ГРУЗОВ).

Даже небольшое увеличение доли на рынке (при конкуренции с портами Балтийского моря и российскими и украинскими портами Черного моря) будет иметь результатом значительный дополнительный объем для порта.

- Для Иличевска необходимы значительные дополнительные инвестиции для удовлетворения его амбиций стать транзитным портом и портом по перегрузке грузов.

11.3.2 Потенциал грузового спроса в порту Одесса

Ключевые элементы сценария А:

- Фактор роста (2020 объем/ 2005 объем) для генерального груза 4.36, сухих навалочных 3.78 и жидких навалочных 6.08;
- Доля контейнеризованных товаров в 2020 50% для генерального груза, 10% для сухих навалочных и 5% для жидких навалочных;
- Средний вес в 2020 г. 9 тонн, что слегка менее текущего среднего веса в 10 тонн.

Ключевые элементы сценария В:

- Фактор роста (2020 объем/ 2005 объем) для генерального груза 4.62, сухих навалочных 4.01 и жидких навалочных 6.06;
- Доля контейнеризованных товаров в 2020 г. 72% для генеральных грузов, 24% для сухиз навалочных грузов и 7% для жидких навалочных;
- Средний вес в 2020 г. 9 тонн, что слегка менее текущего среднего веса в 10 тонн.

Таблица 12.2 Прогноз для порта Одесса в тоннах и TEU

	Генеральный груз	Контейнеры	Сухие навалочные	Жидкие навалочные	Итого
2005 – тонн	6.5 млн	2.8 млн	4.6 млн	12.9 млн	26.98млн
А 2020 тонн	18.1 млн	24.1 млн	17.7 млн	27 млн	86.9 млн
% в год	7.0%	16.0%[1]	9.3%		8%
В 2020	10.7 млн	38.3 млн	15.8 млн	27 млн	91.8 млн
% в год	3.4%	19.7%	8.5%		8.5%
2005 TEU		288,000			
А 2020 TEU		2.7 млн			
В 2020 TEU		4.3 млн			

1) темпы роста для контейнеризованной транспортировки основаны на развитии TEU
2) рост был максимизирован на 27 млн тоннах, что будет достигнуто намного ранее 2020г.

Наблюдения:

- Общий высокий рост торговли для Украины (11% в год) имеет результатом высокий потенциал роста порта Одессы.
- Хотя прогнозы указывают на высокий потенциал порта Одессы на рынке, кажется, трудно представить, что порт сможет справиться с такими большими объемами, при учете ограниченного доступного пространства, расположения в центре города и проблематичного сообщения с районами, расположенными вглубь от прибрежной полосы.
- Рост жидких навалочных грузов даже выше, чем средний торговый рост, и в качестве главного порта для жидких навалочных грузов потенциал порта Одесса на рынке составляет почти 80 млн тонн. Прогнозируется лимит роста 27 млн тонн, т.к. у порту отсутствуют планы по превышению данной цифры. Это означает,что для других портов в Украине существуют значительные возможности привлечь оставшийся потенциал рынка, если они имеют достаточно мощностей.
- Потенциал роста контейнерных перевозок (от 16.0% до 19.7% в год) очень высок, благодаря высокому росту торговых объемов и эффекта наверстывания. Эффект наверстывания для Одессы немного ниже, чем для Иличевска ввиду более высокого уровня контейнеризованных товаров в 2005 г. Для Одессы.

- Перевалка не включена на 2020 г., поскольку она требует достаточно свободной мощности. Однако, если будет доступна свободная мощность в порту Одесса как в Иличевске, Одесса имеет потенциал в качестве порта перевалки в Черном море как прямой порт обслуживания из Азии.
- Перспективная пропускная способность контейнеров – от 2.7 до 4.3 млн TEU – немного превышает рассчитанную пропускную способность в 2015/2020 гг. самого порта. Кажется существенным, чтобы все запланированные инвестиции были осуществлены, включая объявленный Одессилмашом терминал с пропускной способностью 2 млн TEU.
- Требуются инвестиции для оптимизации продуктивности контейнерного терминала, оператором которого является HPC.
- Порт Одесса имеет большой потенциал дальнейшего расширения существующей зоны, расположенной вглубь от прибрежной полосы. Высокие объемы грузопотоков из Беларуссии и восточной России могут быть транспортироваться по Черному морю (прогнозировали в 2020 44 млн тонн ГЕНЕРАЛЬНОГО ГРУЗА, 111 млн тонн СУХИХ НАСЫПНЫХ ГРУЗОВ и 48 млн тонн ЖИДКИХ ГРУЗОВ). Даже небольшое увеличение доли на рынке (при конкуренции с портами Балтийского моря и российскими и украинскими портами Черного моря) будет иметь результатом значительный дополнительный объем для порта.
- Рекомендуется провести реструктуризацию центральной части порта для того, чтобы справиться с рассчитанным увеличением в перевозках контейнеров и генеральных грузов.
- Риск того, что не удастся удовлетворить потенциал спроса, состоит в том, что улучшения пропускной способности и операционные улучшения не будут реализованы достаточно быстро и тем временем появятся альтернативные варианты.
- Рекомендуется реструктурировать центральную часть порта, чтобы справиться с расчетным увеличением движения для контейнеров и генеральных грузов.
- Ввиду ограниченной доступной зоны и ее близости к центру города, для порта рекомендуется сфокусировать свое внимание на обработке чистых грузов, т.е. контейнеров, разнообразных генеральных грузов и, возможно, только несколько определенных видов сухих навалочных грузов. Обработка очень больших объемов жидких навалочных грузов может быть пересмотрена.

11.4 Перспективы румынских портов (Констанца)

Порт Констанца в настоящее время является крупнейшим портов в Черном море, он обслуживает зону, расположенную вглубь от прибрежной полосы, которая больше по размеру чем сама Румыния через перевалку и расположение у входа в Дунай. При анализе перевалка была разбита на морскую-речную и внутреннюю перевалку и медждународную море-море перевалку. Море-река и внутренняя перевалка представлена в составе общего прогноза и медждународная перевалка добавлена отдельно к этому.

Ключевые элементы сценария А:

- фактор роста (2020 объем/ 2005 объем) для генерального груза 1.78, сухих навалочных 1.92 и жидких навалочных 1.63;
- доля товаров, перевозимых в контейнерах, в 2020 г. 50% для генерального груза, 10% для сухих навалочных грузов и 5% для жидких навалочных грузов;
- Средний вес одного TEU в 2020 г. 9 тонн, что равняется среднему весу в 2005 г.
- Прогнозируется, что международная море-море перевалка вырастет с 400 000 TEU в 2005 г. до 1.5. млн. в 2020 г.

Ключевые элементы сценария В:

- Фактор роста (2020 объем / 2005 объем) для генерального груза 3.77, сухих навалочных грузов 3.86 и жидких навалочных 3.67;
- доля товаров, перевозимых в контейнерах, в 2020 г. 72% для генеральных грузов, 20% для сухих навалочных грузови и 10% для жидких навалочных грузов;
- Средний вес одного TEU в 2020 г. 9 тонн, что равняется среднему весу в 2005 г.
- Прогнозируется, что международная море-море перевалка вырастет с 400 000 TEU в 2005 г. до 1.5. млн. в 2020 г.

Таблица 11.3 Прогноз для порта Констанца в тоннах и TEU

	Генеральный груз	Контейнеры	Сухие навалочные	Жидкие навалочные	Итого
2005 – тонн	7.8 млн	3.2 млн	26.1 млн	13.0 млн	50.1 млн
А 2020 тонн	7.8 млн	14.3 млн	47.8 млн	20.7 млн	90.6 млн
% в год	0.0%	9.7%[1]	4.1%	3.1%	4.0%
В 2020	9.6 млн	50.9 млн	85.3 млн	44.1 млн	190 млн
% в год	1.4%	16.0%	8.2%	8.5%	9.3%
2005 перевалка		427,500			
2005 TEU tot		770,000			
А 2020 перевалка		1.5 млн			
А 2020 TEU tot		3.1 млн			
В 2020 перевалка		1.5 млн			
В 2020 TEU tot		7.2 млн			

2) 1) темпы роста для контейнеризованной транспортировки основаны на развитии TEU

Наблюдения:

- Торговые сценарии для Румынии показывают значительные колебание в торговом росте от 4.5 % до 9.5% в год. Подобные значения роста можно встретить для всего роста порта Констанца; разницу можно объяснить торговыми отношениями, не морского характера и исключения такие, как , например, Румыния – Словакия;
- Потенциал роста контейнерных перевозок показывает большой спектр от 3.1 млн до 7.2 млн, что отражает неясность в развитии торговли для Румынии и уровня контейнеризации;
- Прогнозируется, что перевалка будет расти с фактором 3 (7.6% в год), укрепляя позицию порта Констанца как порта перевалки, не ожидая при этом очень высоких, значений роста. Очень высокий рост перевалки не ожидается, поскольку, вероятно, увеличится количество прямых заходов в Черное море, что может иметь результатом подъем конкурирующих портов по перевалке (например, Иличевск или Одесса, Фильос). Помимо конкуренции в Черном море альтернативные порты по перевалке существуют за пределами Черного моря.

Прогноз по перевалке имеет широкий спектр, посколку это высоко конкурентный и независимый рынок. Например, если свободная мощность не доступна в порту Констанца, он может легко потерять свою позицию как порта по перевалке;

- Порт Констанца имеет значительный потенциал дальнейшего увеличения существующей зоны, расположенной вглубь от прибрежной полосы, особенно если улучшатся условия плавания по Дунаю. Совокупные объемы грузопотоков из Сербии, Венгрии, Молдавии и Словакии (для которых порт Констанца является потенциальным вариантом) прогнозируются в 2020 г. 23 млн тонн ГЕНЕРАЛЬНОГО ГРУЗА, 47 млн тонн СУХИХ НАСЫПНЫХ ГРУЗОВ and 29 млн тонн ЖИДКИХ ГРУЗОВ. Увеличение текущей доли на рынке для порта Констанца в этих потоках позволит получить значительный дополнительный объем для порта.
- Рассчитанная пропускная способность порта в 2020 г. (около 5 млн TEU) попадает в спектр перспективной пропускной способности контейнеров (от 3.1 до 7.2 млн TEU). Поэтому кажется существенным, чтобы все планируемые инвестициит были реализованы, и некоторая резервная мощность была также запланирована.
- Порт кажется, по крайней мере теоретически, имеет возможности обрабатывать перспективные от 90 до 190 млн тонн.
- Бассейн к северу от пассажирского терминала может быть развит в шлюпочную гавань / общественную зону, для получения средств для других инвестиций.
- Есть возможность оптимизировать эффективность контейнерных терминалов на причалах 44 и 51 – 52 путем щамены причального и складского оборудования
- Отмечено, что морской и речной транпорт в настоящее время отделены, хотя можно рассмотреть возможность соединить их для достижения более высокой продуктивности
- В случае если Констанца намеревается стать контейнерным центром, рекомендуется запланировать достаточно резерной пропускной способности контейнеров.
- Транспортировка в районы, расположенные вглубь от прибрежной полосы, по Дунаю требует дополнительных инвестиций, чтобы Констанца мог конкурировать с портами Западной Европы по транспортировке в Центральную Европу.

11.5 Перспективы болгарских портов

Варна и Бургас являются двумя самыми важными портами Болгарии и вместе они покрывают 85% морских перевозок в и из Болгарии. Два порта имеют сильное наложение зон, расположенных вглубь от прибрежной полосы, и могут рассматриваться как конкурирующие порты за большую часть зон, расположенных вглубь от прибрежной полосы в Болгарии. На будущее конкурентное положение Бургаса и его доля на рынке по сухим навалочным и контейнерным перевозкам, вероятно, увеличится, поскольку порт имеет более благоприятные судоходные условия и условия районов, расположенных вглубь от прибрежной линии. Для порта Варна регионы, окружающие порт, остаются очень важной частью районов, расположенных вглубь от прибрежной полосы. Доля на рынке других болгарских портов считается стабильной.

11.5.1 Потенциал грузового спроса в порту Варна

Ключевые элементы сценария А:

- фактор роста (2020 объем/ 2005 объем) для генерального груза 3.00, сухих навалочных 2.28 и жидких навалочных 1.59;
- доля товаров, перевозимых в контейнерах, в 2020 г. 50% для генерального груза, 10% для сухих навалочных грузов и 5% для жидких навалочных грузов;
- Средний вес одного TEU в 2020 г. 10 тонн, что ниже текущего высокого значения 12 тонн.

Ключевые элементы сценария В:

- Фактор роста (2020 объем / 2005 объем) для генерального груза 3.00, сухих навалочных грузов 2.60 и жидких навалочных 3.10;
- доля товаров, перевозимых в контейнерах, в 2020 г. 66% для генеральных грузов, 21% для сухих навалочных грузови и 7% для жидких навалочных грузов;
- Средний вес одного TEU в 2020 г. 10 тонн, что ниже текущего высокого значения 12 тонн.

Таблица 11.4 Прогноз для порта Варна в тоннах и TEU

	Генеральный груз	Контейнеры	Сухие навалочные	Жидкие навалочные	Итого
2005 – тонн	1.1 млн	1.0 млн	7.4 млн	0.8 млн	10.2 млн
А 2020 тонн	2.2 млн	4.0 млн	16.4 млн	1.2 млн	23.8 млн
% в год	4.9%	11.1%[1]	5.5%	3.0%	5.8%
В 2020	1.5 млн	7.4 млн	16.4 млн	2.3 млн	27.6 млн
% в год	2.3%	15.6%	5.5%	7.5%	6.8%
2005 TEU		84,100			
А 2020 TEU		406,000			
В 2020 TEU		740,000			

3) 1) темпы роста для контейнеризованной транспортировки основаны на развитии TEU

Наблюдения:

- Общий рост порта Варна значителен, посоклькy текущие объемы 10 млн тонн прогнозируется для увеличения объемов от 23 до 28 млн тонн.
- Текущие контейнерные объемы небольшие, но ежегодный темп роста от 11% до 15,6% имеет результатом значительный потенциал на рынке объемов от 400 до 740 тысяч TEU в 2020 г.
- Риск того, что не удастся удовлетвовать потенциал спроса, состоит в том, что улучшения пропускной способности и операционные улучшения не будут реализованы достаточно быстро и тем временем появятся альтернативные варианты.
- Объемы в порту Варна слишком незначительные, чтобы иметь возможность выступать в качестве порта по перевалке;
- Потенциал порта Варны увеличения существующей зоны, расположенной вглубь от прибрежной полосы за пределами Болгарии, ограничен. Межконтинентальные торговые объемы в востоко-западном коридоре, обслуживающем Сербию и Македонию относительно небольшие (прогноз на 2020 г. 0.8 млн тонн ГЕНЕРАЛЬНОГО ГРУЗА, 1.3 млн тонн СУХИХ НАСЫПНЫХ ГРУЗОВ and 1.1 млн тонн ЖИДКИХ ГРУЗОВ).
- В общем, следует отметить, что порт Варна испытывает сильную конкуренцию особенно со стороны порта Констанца, а также греческих и турецких портов. В такой конкурентной среде отсутсвие производительности в порту Варна может легко закончиться потерей доли на рынке.

- Потенциал рынка – от 24 до 28 млн тонн – должен быть реализован в высоко конкурентной среде.
- С целью увеличения продуктивности будет предпочтительно, если эксплуатация порта будет передана частным операторам на базе лизингового соглашения.
- Рассчитанная пропускная способность контейнеров порта на 2020 г. (около 466,000 TEU) приближается к нижней границе спекта перспективной контейнерной пропускной способности (от 406,000 до 740,000 TEU). Поэтому, кажется необходимым, чтобы все запланированные инвестиции были реализованы, а также необходимо запланировать резервную пропускную способность.
- Требуются инвестиции для нового контейнерного терминала и зернового терминала, который будет построен прямо внутри озера.
- Эти новые нововведения должны быть реализованы как можно скорее, чтобы успеть за предполагаемым ростом.
- Требуются средства для дноуглубительных работ, важнейшее значение для порта Варна имеет обеспечение безопасной навигации по каналам , а также обеспечение возможности для судов с большой осадкой заходить в порт.
- Эффективность операций с генеральным грузом и сухими навалочными грузами должна быть улучшена, возможно, путем замены устаревшего оборудования.

11.5.2 Потенциал грузового спроса в порту Бургас

Ключевые элементы сценария A:

- фактор роста (2020 объем/ 2005 объем) для генерального груза 4.23, сухих навалочных 5.24 и жидких навалочных 1.59;
- доля товаров, перевозимых в контейнерах, в 2020 г. 50% для генерального груза, 10% для сухих навалочных грузов и 5% для жидких навалочных грузов;
- Средний вес одного TEU в 2020 г. 10 тонн, что ниже чем текущее высокое значение 12 тонн.

Ключевые элементы сценария B:

- Фактор роста (2020 объем / 2005 объем) для генерального груза 4.23, сухих навалочных грузов 5.97 и жидких навалочных 3.09;
- доля товаров, перевозимых в контейнерах, в 2020 г. 72% для генеральных грузов, 20% для сухих навалочных грузови и 10% для жидких навалочных грузов;

- Средний вес одного TEU в 2020 г. 10 тонн, что ниже текущего высокого значения 12 тонн.

Таблица 11.5 Прогноз для порта Бургас в тоннах и TEU

	Генеральный груз	Контейнеры	Сухие навалочные	Жидкие навалочные	Итого
2005 – тонн	2.8 млн	0.3 млн	4.6 млн	9.1 млн	16.8 млн
А 2020 тонн	5.7 млн	8.9 млн	22.1 млн	13.8 млн	50.5 млн
% в год	5.5%	26.4%[1]	11.0%	2.8%	7.7%
В 2020	3.9 млн	15.4 млн	22.1 млн	26.3 млн	67.7 млн
% в год	2.8%	31.2%	11.1%	7.4%	9.9%
2005 TEU		288,000			
А 2020 TEU		891,000			
В 2020 TEU		1.5 млн			

1) темпы роста для контейнеризованной транспортировки основаны на развитии TEU
2) Информация по жидким грузам и логистические планы не могут быть подтверждены властями порта, поскольку это не входит в их обязанности в настоящее время.

Наблюдения:

- В настоящее время порт Бургас является основным портом лдя жидких навалочных грузов в Болгарии, но он имеет хороший потенциал на рынке, а также может стать главным портом по сухим навалочным грузам и контейнерам. Потенциал на рынке для перевозок навалочных грузов и контейнеров настолько значительный, что становится более привлекальным пунктом назвачения для крупных судов и прямых заходов.
- Потенциал роста контейнерных перевозок (от 26,4% до 31,2% в год) значителен, что частично отражает низкие текущие контейнерные объемы. Высокий рост вызван совокупностью эффекта наверстывания, в направлении более «нормального» уровня контейнеризованнных товаров, высокий темп роста торговли для Болгарии и высокая доля рынка для Бургаса в болгарских районах, расположенных вглубь от прибрежной полосы. При прогнозируемых объемах транспортировки контейнеров от 0.9 до 1.5 млн TEU порт Бургас становится интересным пунктом назначения для прямых сообщений (в настоящее время это относится только к портам Констанца, Иличевск и Одесса).

- Потенциал порта Бургас увеличения существующей зоны, расположенной вглубь от прибрежной полосы за пределами Болгарии, ограничен. Межконтинентальные торговые объемы в востоко-западном коридоре, обслуживающем Сербию и Македонию относительно небольшие (прогноз на 2020 г. 0.8 млн тонн ГЕНЕРАЛЬНОГО ГРУЗА, 1.3 млн тонн СУХИХ НАСЫПНЫХ ГРУЗОВ and 1.1 млн тонн ЖИДКИХ ГРУЗОВ).
- Существует потенциал, когда будет реализован проект Новороссийск – Бургас – Александрополус.
- Порт Бургас, как и порт Варна, испытывает сильную конкуренцию особенно со стороны порта Констанца, а также греческих и турецких портов. В такой конкурентной среде отсутсвие производительности в порту Варна может легко закончиться потерей доли на рынке.
- Причалы вдоль северного волноотвода могут быть развиты в шлюпочную гавань.
- Рекомендуется, чтобы новый контейнерный терминал был построен как можно ранее.
- Эффективность операций с генеральным грузом может быть улучшена значительно, возможно, путем замены устаревшего оборудования.
- Должны быть доступны средства для дальнейших инвестиций в новые терминалы для генеральных грузов.
- Сообщение с районами, расположенными вглубь от прибрежной полосы, также требует значительных инвестиций.

11.6 Перспективы турецких портов

Турецкие порты Хайдарпаса, Деринсе, Самсун и Хопа входят в состав настоящего исследования. Порт Хайдарпаса представляет собой особый случай, поскольку уже вынесено решение о его закрытии. В настоящем исследовании предполагается, что потенциал на рынке будет на стороне порта Деринсе после того как будет установлено новое контейнерное оборудование. Далее, следует отметить, что эти порты покрывают только небольшую часть общего рынка морских транспортировок Турции. Из-за конкурентной среды невозможно делать прогноз по порту, вместо этого были выполнены прогнозы по региону. Для самих портов это можно толковать как рост перевозок в стабильных рыночных условиях; это означает, что доля рынка порта в 2020 г. схожа с долей в 2005 г.

11.6.1 Потенциал грузового спроса в порту Хайдарпаса и Деринсе

Зона Деринсе и Хайдарпасе, расположенная вглубь от прибрежной линии, состоит из западной Турции и части Средней Турции. Прогнозируемый рост

основан на развитии торговли в и из административных регионов в этих частях Турции.

Ключевые элементы сценария А:

- фактор роста (2020 объем/ 2005 объем) для генерального груза 1.70, сухих навалочных 1.85 и жидких навалочных 1.28;
- доля товаров, перевозимых в контейнерах, в 2020 г. 65% для генерального груза, 24% для сухих навалочных грузов и 17% для жидких навалочных грузов;
- Средний вес одного TEU в 2020 г. 8 тонн.

Ключевые элементы сценария В:

- Фактор роста (2020 объем / 2005 объем) для генерального груза 2.22, сухих навалочных грузов 2.31 и жидких навалочных 1.85;
- доля товаров, перевозимых в контейнерах, в 2020 г. 73% для генеральных грузов, 29% для сухих навалочных грузови и 19% для жидких навалочных грузов;
- Средний вес одного TEU в 2020 г. 8 тонн.

Таблица 11.6 Прогноз для портов Хайдарпаса и Деринсе

	Генеральный груз	Контейнеры	Сухие навалочные	Жидкие навалочные	Итого
2005 – тонн	2.4 млн	3.4 млн	0.8 млн	0.06	6.8 млн
А 2020 тонн	3.3 млн	6.7 млн	1.6 млн	0.08	11.7 млн
% в год	2.1%	6.0%[1]	4.2%	1.7%	3.7%
В 2020	3.4 млн	9.9 млн	1.8 млн	0.1	15.3 млн
% в год	2.2%	8.8%	5.3%	4.0%	5.5%
2005 TEU		340,000			
А 2020 TEU		841,000			
В 2020 TEU		1,241,000			

Наблюдения:

- Общий рост грузопотоков для региона от 3.7% до 5.5% в год. Это имеет результатом то, что для региона Черного моря скромный фактор роста от 1.72 до 2.23 для суммарных объемов.
- Самый высокий рост наблюдается в контейнерных перевозках с ежегодным темпом роста от 6.0% и 8.8% (фактор роста 2.41 и 3.55).
- Необходимо опять подчернуть конкурентную ситуацию с портами-конкурентами в Средиземном, Мраморном и Черном морях.
- Не требуются инвестиции в порт Хайдарпаса, поскольку через несколько лет порт будет развит в шлюпочную гавань.
- Порт Деринсе будет скоро приватизирован, потребуется новый оператор для инвестирования в новый контейнерный терминал.
- В некоторых частях терминала требуется выполнить новое покрытие, особенно в зоне парковки автомобилей.
- Требуются значительные инвестиции в причальное и складское оборудование.

11.6.2 Потенциал грузового спроса в порту Самсун

Зона Самсуна, расположенная вглубь от прибрежной линии, состоит из международных грузопотоков из северной и центральной Турции и международных грузопотоков из южной и центральной турции в регион Черного моря. Прогнозируемый рост основан на развитии торговли в опеределенных направлениях.
Булущий рост порта Самсун мог бы быть выше прогнозированного, если Турецкие проливы станут критической точкой и потоки движения будут перенаправлены на сушу через Самсун с использованием железнодорожного сообщения.

Ключевые элементы сценария А:

- фактор роста (2020 объем/ 2005 объем) для генерального груза 2.01, сухих навалочных 1.76 и жидких навалочных 1.69;
- доля товаров, перевозимых в контейнерах, в 2020 г. 50% для генерального груза, 15% для сухих навалочных грузов и 5% для жидких навалочных грузов;
- Средний вес одного TEU в 2020 г. 8 тонн.

Ключевые элементы сценария В:

- Фактор роста (2020 объем / 2005 объем) для генерального груза 2.63, сухих навалочных грузов 2.21 и жидких навалочных 2.43;

- доля товаров, перевозимых в контейнерах, в 2020 г. 76% для генеральных грузов, 28% для сухих навалочных грузови и 20% для жидких навалочных грузов;
- Средний вес одного TEU в 2020 г. 8 тонн.

Таблица 11.7 Прогноз для Самсуна

	Генеральный груз	Контейнеры	Сухие навалочные	Жидкие навалочные	Итого
2005 – тонн	0.82 млн	0 млн	2.2 млн	0.03 млн	3.1 млн
А 2020 тонн	0.82 млн	1.4 млн	3.3 млн	0.05 млн	5.6 млн
% в год	0.0%	n.a.	2.7%	3.2%	4.1%
В 2020	0.52 млн	3.0 млн	3.5 млн	0.07 млн	7.1 млн
% в год	-3.0%	n.a.	3.1%	4.5%	5.8%
2005 TEU		0			
А 2020 TEU		177,000			
В 2020 TEU		378,000			

Наблюдения:

- Общий рост грузопотоков, интересных для Самсуна от 4.1% до 5.8% в год. Это имеет результатом фактор роста от 1.83 до 2.32 для суммарных объемов. Рост сухих навалочных грузов и жидких навалочных грузов 3 до 4% в год и рост генерального груза сильно зависит от развития контейнеризованных перевозок;
- Потенциальный рост контейнеризованных перевозок для Самсуна не может быть представлен в % или через фактор роста, поскольку потоки контейнеров в 2005 г. равнялись нулю. Если Самсун также способен занять свою текущую долю на рынке по контейнеризованным товарам, то потенциал рынка для порта от 175 до 370 тысяч TEU;
- Существующее сообщение Ро-Ро между портами Самсун и Новороссийск и планируемое сообщение по железнодорожному парому между портами Самсун и Кавказ может выиграть от высокого роста в движении по транспортному коридору между центральной Турцией и Россией. Перспективы роста составляют 2.9% в год в направлении Турция – Россия и почти 12% в год в направлении Россия – Турция. Конечно, это паромное сообщение столкнется с конкуренцией со стороны обычных судоходных линий, особенно учитывая тот факт, что время в пути довольно долгое ждя паромного сообщения.
- Порту Самсун приходится конкурировать с другими портами в Черном море вдоль побережья, такими как Трабзон, Гиресун или Зонгульдак. Кроме того, порту Самсун приходится конкурировать с крупными Средиземномосркими

портами за потоки из северной Турции в пункты назначения, находящиеся не в Черном море.

- Порт Самсун также вскоре будет приватизирован, вскоре будет завершено строительство нового терминала для железнодорожных паромов со станцией по смене тележек.
- На следующей стадии проекта внимание будет сфокусировано на технико-экономическом обосновании паромного сообщения судов Ро-Ро в порту Самсун. Фокус на потенциале рынка был изменен с Турцией и Брюсселем.

11.6.3 Потенциал грузового спроса в порту Хопа

Зона Хопа, расположенная вглубь от прибрежной полосы, состоит из международных грузопотоков из северо-восточной Турции и международных грузопотоков из юго-восточной Турции в регион в Черном море. Прогнощируемый рост основывается на развитии торговли по определенным направлениям.

Ключевые элементы сценария А:

- фактор роста (2020 объем/ 2005 объем) для генерального груза 1.74, сухих навалочных 1.60 и жидких навалочных 1.36;
- доля товаров, перевозимых в контейнерах, в 2020 г. 50% для генерального груза, 15% для сухих навалочных грузов и 5% для жидких навалочных грузов;
- Средний вес одного TEU в 2020 г. 8 тонн.

Ключевые элементы сценария В:

- Фактор роста (2020 объем / 2005 объем) для генерального груза 2.28, сухих навалочных грузов 2.0 и жидких навалочных 1.96;
- доля товаров, перевозимых в контейнерах, в 2020 г. 76% для генеральных грузов, 24% для сухих навалочных грузови и 20% для жидких навалочных грузов;
- Средний вес одного TEU в 2020 г. 8 тонн.

Таблица 11.8 Прогноз для порта Хопа

	Генеральный груз	Контейнеры	Сухие навалочные	Жидкие навалочные	Итого
2005 – тонн	0.029 млн	0 млн	0.27 млн	0.015 млн	0.310 млн
A 2020 тонн	0.026 млн	0.090 млн	0.36 млн	0.019 млн	0.498 млн
% в год	-0.9%	n.a.	2.1%	1.7%	3.2%
B 2020	0.016 млн	0.190 млн	0.40 млн	0.019 млн	0.629 млн
% в год	-3.9%	n.a.	2.8%	1.5%	4.8%
2005 TEU		0			
A 2020 TEU		11,000			
B 2020 TEU		23,700			

Наблюдения:

- Общий рост грузопотоков, интересных для Хопа от 3.2% до 4.8% в год. Это имеет результатом фактор роста от 1.6 до 2.0 для суммарных объемов. Рост сухих навалочных грузов и жидких навалочных грузов 2 до 3% в год и рост/спад генерального груза сильно зависит от развития контейнеризованных перевозок;
- Потенциальный рост контейнеризованных перевозок для Хопа не может быть представлен в % или через фактор роста, поскольку потоки контейнеров в 2005 г. равнялись нулю. Если Хопа также способен занять свою текущую долю на рынке по контейнеризованным товарам, то потенциал рынка для порта от 11 до 24 тысяч TEU;
- Порту Хопа приходится конкурировать с другими портами в Черном море вдоль побережья, такими как Рице и Трабзон. Кроме того, порту Хопа приходится конкурировать с крупными Средиземномосркими портами за потоки из северо-восточной Турции в пункты назначения, находящиеся не в Черном море.
- Порт является частным портом, приоритет инвестиций определяется владельцем. .
- Основываясь на анализе, можн заключить, что возможно оптимизировать эффективность порта.

11.7 Перспективы для грузинских портов

Зоны грузинских портов Поти и Батуми, находящаяся вглубь от прибрежной полосы, налагаются друг на друга, и оба порта имеют Грузию, Армению и Азербайджан в качестве их прямых зон, расположенных вглубь от прибрежной полосы.
Крупный потенциальный рынок или дополниельная удаленная зона расположена за Каспийским морем, хотя текущие объемы грузптоков, следующие по этому маршруту, все еще скромные. Порты Поти и Батуми различаются по специализации. В настоящее время порт Батуми является, прежде всего, портом для жидких навалочных грузов.

Для тотлкования прогнозов для грузинских портов важно отмеить, что морской ландшафт быстро меняется в Грузии. Крому Поти и Батуми развиваются дополнительные порты и необходимо принять во внимание, что существуют другие альтернативы, включая морской порт Супса, нефтяной терминал Кулеви и Карс. Прогноз для Поти и Батуми указывает на потенциал роста в регионе и открытие альтернативных портов вдоль побережья Грузии наверняка окажет влияние на распределение долей на рынке для этих портов (по крайней мере, по определенным типам грузов, например, жидкие грузы).

11.7.1 Потенциал грузового спроса в порту Поти

Ключевые элементы сценария А:

- фактор роста (2020 объем/ 2005 объем) для генерального груза 2.68, сухих навалочных 2.77 и жидких навалочных 3.20;
- доля товаров, перевозимых в контейнерах, в 2020 г. 50% для генерального груза, 15% для сухих навалочных грузов и 4% для жидких навалочных грузов;
- Средний вес одного TEU в 2020 г. 9 тонн, что ниже текущего значения в 10 тонн.

Ключевые элементы сценария В:

- Фактор роста (2020 объем / 2005 объем) для генерального груза 3.92, сухих навалочных грузов 3.88 и жидких навалочных 3.97;
- доля товаров, перевозимых в контейнерах, в 2020 г. 75% для генеральных грузов, 31% для сухих навалочных грузови и 4% для жидких навалочных грузов;

- Средний вес одного TEU в 2020 г. 9 тонн, что ниже текущего значения в 10 тонн.

Таблица 11.9 Прогноз для порта Поти в тоннах и TEU

	Генеральный груз	Контейнеры	Сухие навалочные	Жидкие навалочные	Итого
2005 – тонн	1.6 млн	1.0 млн	2.5 млн	1.0 млн	6.1 млн
А 2020 тонн	2.7 млн	4.7 млн	6.7 млн	3.1 млн	17.2 млн
% в год	3,4%	11,2%[1]	6.9%	8.0%	7,1%
В 2020	2.2 млн	10.2 млн	7.7 млн	3.8 млн	23.9 млн
% в год	2.0%	17.2%	7.8%	9.6%	9.5%
2005 TEU		106,000			
А 2020 TEU		518,000			
В 2020 TEU		1,141,000			

1) growth rates for containerized transport are based on developments in TEU

Наблюдения:

- Общий рост порта Поти значительный с темпом роста от 7,1% до 9.5% вг год;
- Текущие контейнерные объемы небольшие, но ежегодный темп роста от 11% до 17% имеет результатом значительный потенциал рынка объемов от 500 тысяч до 1.1 миллиона TEU in 2020 г.;
- Хорошей возможностью для грузинских портов может стать расширения их зоны, находящейся вглубь от причальной линии по маршруту Каспийского моря. торговые объемы в этом коридоре из Туркменистана, Узбекистана и особенно Казахстана уже высокие, но ожидается, что грузоптоки из этих стран вырастут высокими темпами. Прогнозируемые объемы торговли в 2020 г. для этой потенциальной удаленной зоны огромные 11.4 млн тонн генеральных грузов, 68 млн тонн сухих навалочных and 206 млн тонн жидких навалочных грузов. Отсюда исключаются нерелевантные отношения для портов Грузии такие как Казахстан - Россия.
- Поти обработал в 2005 г. около 106,000 TEU and in 2007 185,000 TEU. Перспективная пропускная способность контейнеров порта на 2020 г. колеблется от 518,000 до 1.1 млн TEU. Поэтому кажется необходимым развитие новых контейнерных терминалов в новой зоне в 400 га.

- Предполагается развитие нового бассейна к северу от существующего, этто необходимо выполнить так, чтобы осталось достаточно пространства для будущего расширения и чтобы суда с глубокой осадкой могли швартоваться у причалов.
- Операционная эфективность у существующих причалов может быть оптимизирована путем замены устаревшего оборудования и размещения ж/д путей не у причалов.
- Требуются значительные инвестиции в новое оборудование по обработке контейнеров, генерального груза, сухих и жидких навалочных грузов.

11.7.2 Потенциал грузового спроса в порту Батуми

Ключевые элементы сценария А:

- фактор роста (2020 объем/ 2005 объем) для генерального груза 2.68, сухих навалочных 2.82 и жидких навалочных 3.20;
- доля товаров, перевозимых в контейнерах, в 2020 г. 50% для генерального груза, 15% для сухих навалочных грузов и 5% для жидких навалочных грузов;
- Средний вес одного TEU в 2020 г. 8 тонн.

Ключевые элементы сценария В:

- Фактор роста (2020 объем / 2005 объем) для генерального груза 3.92, сухих навалочных грузов 3.94 и жидких навалочных 3.97;
- доля товаров, перевозимых в контейнерах, в 2020 г. 72% для генеральных грузов, 24% для сухих навалочных грузови и 5% для жидких навалочных грузов;
- Средний вес одного TEU в 2020 г. 8 тонн.

Таблица 11.10 Прогноз для порта Батуми в тоннах и TEU

	Генеральный груз	Контейнеры	Сухие навалочные	Жидкие навалочные	Итого
2005 – тонн	0.8 млн	0 млн	0.6 млн	11.8 млн	13.2 млн
A 2020 тонн	1.3 млн	2.7 млн	1.5 млн	32.5 млн	38.0 млн
% в год	3.2%		6.4%	7.0%	7.3%
B 2020	1.6 млн	4.0 млн	2.0 млн	40.3 млн	47.9 млн
% в год	4.6%		8.4%	9.0%	9.0%
2005 TEU		0			
A 2020 TEU		342,000			
B 2020 TEU		505,000			

1) Генеральный груз включает транспортировку на пароме
2) Нефтяной терминал приватизирован, планы по пропускной способности неизвестны. Прогноз иллюстрирует потенциал спроса.

Наблюдения:

- В настоящее время порт Батуми является основным портом в Грузии по обработке жидких навалочных грузов, и прогнозируется, что объемы жидких навалочных грузов вырастут значительно с 10 млн тонн до 30 – 37 млн тонн.
- Хотя порт Батуми не имел контейнерных перевозок в 2005 г., прогноз показывает, что существует потенциал на рынке от его существующей зоны, удаленной от причала от 350 до 560 тысяч TEU.
- Хорошей возможностью для грузинских портов может стать расширения их зоны, находящейся вглубь от причальной линии по маршруту Каспийского моря. торговые объемы в этом коридоре из Туркменистана, Узбекистана и особенно Казахстана уже высокие, но ожидается, что грузоптоки из этих стран вырастут высокими темпами. Прогнозируемые объемы торговли в 2020 г. для этой потенциальной удаленной зоны огромные 11.4 млн тонн генеральных грузов, 68 млн тонн сухих навалочных and 206 млн тонн жидких навалочных грузов.
- Новый инвестор в контейнерные терминалы в Батуми нацелен на пропускную способность 300,000 TEU. Это нижний предел перспективной пропускной способности в 2020 г..

которая колеблется от 349,000 до 560,000 TEU. Встает вопрос, имеет ли Батуми достаточно пространство, чтобы обработать этот объем. Необходимо принять меры по снижению влияния Тжагуна, чтобы снизить время простоя порта.

- Операции по обработке генерального груза и сухих навалочных грузов может быть оптимизирована путем реструктуризации зоны складирования и замены устаревшего оборудования.

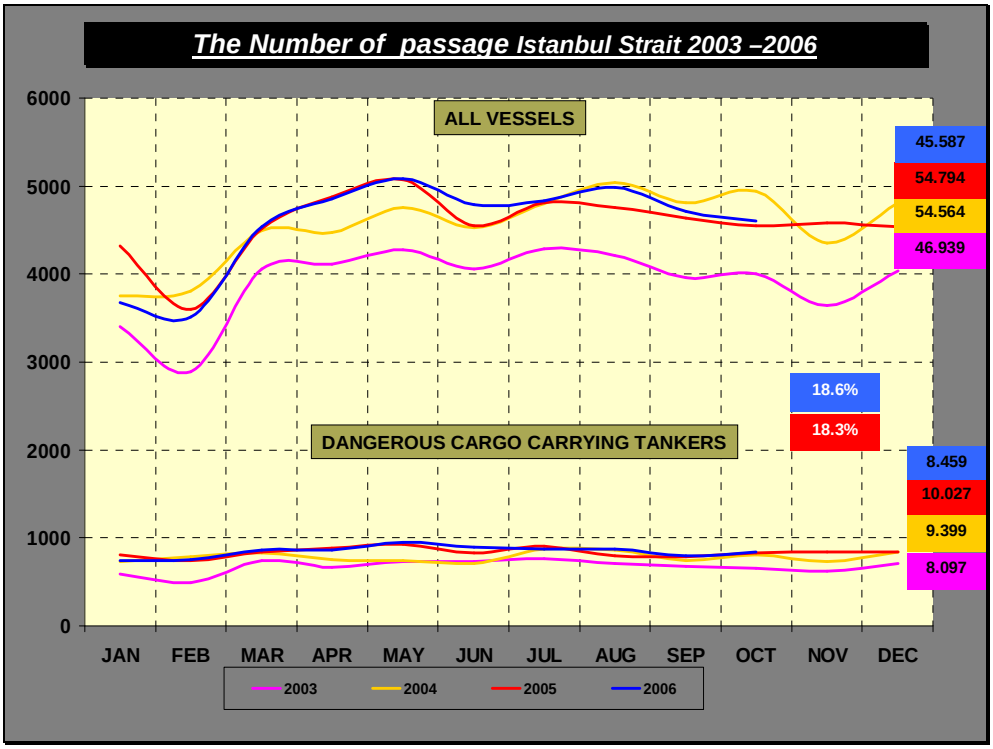
12 Разное

12.1 Потенциальные критические точки: Турецкие проливы

В предыдущей части прогнозы перевозок были сделаны, при этом не учитывались критические параметры, связанные с морскими перевозками по Турецким проливам (Стамбульский пролив, судоходная часть Мраморного моря и Пролив Каннакале). Однако, по мнению консультантов, что эта потенциальная проблема может, по крайней мере, быть упомянута в отчете, поскольку последствия для портов в Черном море могут быть огромными.

Проблема
При рассмотрении перспектив для портов в Черном море необходимо упомянуть вопрос со Стамбульским проливом. Вопрос связан с тем, что Турецкие Проливы представляют собой потенциальные критические параметры для судов, направляющихся в Черное море или возвращающихся из него.
С 1936 г., когда была подписана Конвенция в Монтро, количество судов, проходящих через Турецкие проливы увеличилось в 10 раз, при этом ежедневно количество людей, переещающихся по обе стороны Стамбульского Проливы составляет свыше 2.5 млн. Кроме того, каждый день более 20 танкеров с нефтью и опасными грузами проходят по Турецким Проливам.

На следующем графике показано количество судов, проходящих по Турецким проливам..



Вопрос состоит в том, что при том что Проливы, состоящие из пролива Канаккале на южном конце и Стамбульского пролива на северном, полностью окружены турецкой территорией – Стамбульский пролив проходит по центру мегаполиса, сегодняшнего Стамбула, - тем не менее, они связывают изолированные государства на Черном море со Средиземноморьем и, для одной из мировых основных держав, России, составляют ее главное морское сообщение с внешним миром.

Стамбульский пролив не легко проходить судам. Танкеры, перевозящие опасные грузы, имеющие длину более 250 м, должны проходить узкие повороты, один из которых располагается там, где ширина пролива составляет менее 700 м.

Следует отметить, что в течение последних лет Турция внедрила современные системы управления движением судов последнего поколения, которые оказывают позитивное влияние на пропускную способность Проливов, сохраняя при этом безопасность, охрану и защиту окружающей среды, но несмотря на такие системы, остается нерешенным вопрос, смогут ли Проливы справиться с ожидаемым ростом.

На эффекитивность также влияет тип судов. Более медленные суда снижают пропускную способность.

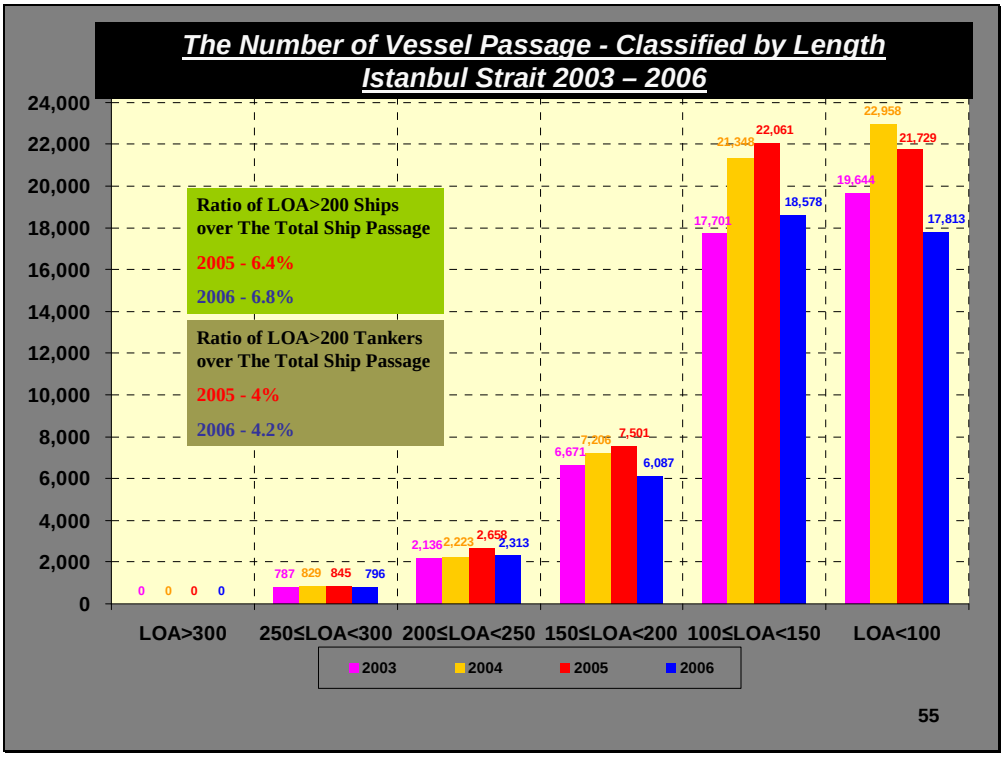
За последние 4 года период ожидания для Стамбульского пролива составляет в среднем 14 – 18 часов / в одну сторону.

Возможные последствия для портов в Черном море

Если из-за увеличения движения, Проливы станут критическим параметром, это может иметь сурьезные последствия для портов в Черном море. Особенно дял портов, которые имеют намерение стать крупными транзитными портами и портами по перевалке в регионе.

Влияние может быть следующее:

- Для прямх заходов будут использоваться суда ограниченного размера (в настоящее время суда до 5,000 TEU заходят в порт Констанца, Одесса и Иличевск, и ожидается, что эти порты смогут принимать суда грузовместимостью 9,000 TEU в будущем) (см. Также график ниже)
- Негативное влияние на конкурентноспособное положение портов в Черном море по сравнению с портами в северо-западной Европе
- Возможная центральная роль Турции как основной зоны по перевалке для Черного моря.



Решения

Частичное решение лежит в переходе от морских перевозок нефти и газа к прокладке трубопроводов, таким образом снижая количество судов, которые должны пересекать Проливы. Следовательно, нефть и натуральный газ из Центральной Азии и Азербайджана должен доходить до моря по предполагаемым трубопроводам. В качестве примера можно привести трубопровод Баку-Тбилиси-Цейхан, который недавно был завершен. Этот трубопровод способен пропускать 1 миль баррелей в день Каспийской сырой нефти на рынки, не задействуя Танкерные перевозки через Стамбульский пролив.

Еще одно решение, над которым Турция работает, является строительство сухопутных мостов для груза с севера и юга. Идея состоит в развитии портов, таких как Фильос и эффективном ж/д сообщении медлу этими портами Черного моря и портам в южной Турции для принятия грузов из России / Украины для Дальнего Востока и далее, при этом снижая перевозки через Стамбульский пролив.

Это решение может показаться нецелесообразным с экономической точки зрения на первый взгляд, но может стать необходимым выходом из ситуации, когда скопление движения в Проливах на самом деле начнет влиять на ситуацию на рынке.

Кроме того, эффективность Стамбульского пролива может быть улучшена путем использования более быстрых судов с более натренированной камандой. Возможно, такое решение может развиться через международную среду, такую как BSEC.

12.2 Перспективы сообщения по железнодорожному парому

В предыдущих главах большое внимание уделялось сообщению по железнодорожному парому и особенно сообщения с российской шириной колеи. Основная причина этого состоит в получении информации по текущим и будущим перспективам такого вида сообщения. Были сделаны следующие основные наблюдения:

Предыстория

- Как видно, концепция сообщения на ж/д пароме поддерживалась в бысшем СССР. Сообщения на ж/д пароме давали основнеы стратегические военные преимущества из-за возможности транспортировки больших объемов баков относительно быстро. Использование ж/д паромов для транспортировки товаров было поддержано введением благоприятных портовых сборов на суда такого типа.
- Видимо, еще одной причиной развития ж/д паромного транспорта в прошлом было созданеи лучших возможностей для достижения Болгарии из Украины, опередив Румынию.
- По схожей причине довольно недавно было сообщение между российским портом Кавказ и грузинскими портами.
- В 80-е гг. максимальный транспортируемый тоннаж был почти 3.3 млн тонн. Операционные результаты паромной линии и объемы движения снизились по следующим причинам:
- - изменение социо-политической системы в странах Черного моря;
- - распад Советского Союза
- - невое геополитическое и экономическое направление;
- - Существенное снижение производства в нашей стране;
- - Потеря некоторых рынков.

Ситуация в настоящее время

- Украинские порты, такие как Иличевск и Керчь имеют мощности для ж/д парома с российской шириной колеи, Варна в настоящее время является единственным местом в регионе Черного моря, которая имеет терминал для ж/д паромов с возможностью смены вагонных тележек с европейского на российский стандарт и наоборот.

Деринсе имееьт мощности для ж/д парома, которые могут обрабатывать вагоны с российской шириной колеи, в Самсуне мощности для ж/д парома при фокусировании внимания на российской ширине колеи в настоящее время строится станция по смене тележек, Поти и Батуми имеют ж/д паромные мощности с российской шириной колеи. Еонстанца имеет ж/д паромные мощности с европейской шириной колеи, Хайдарпаса имеет жД паромне сообщение, разружая движение Мраморного моря.

- Мощности в Деринсе будет перенесены из-за реконструкции порта и строительства контейнерного терминала, использование мощностей в грузинских портах зависит от планов компаний, недавно получивших права управления в результате уступки прав.
- Основное сообщение в настоящее время включает сообщение между Украиной и Грузией (Поти/Батуми – Иличевск, видимо только 1 из 5 петель между UA и GEI включен порт Варна).
- Регуларное сообщение в Украину и Грузию обеспечивается с помощью 4 паромов грузовместимостью 108 ж/д вагонов или 90 прицепов длиной 16м или 900 пассажирских автомобилей европейского стандарта каждый. Лайнерное сообщение: Варна – Иличевск – Варна и Варна – Иличевск – Поти/Батуми – Иличевск – Варна.
- Еще одно сообщение осуществляется между Иличесвском и Деринсе, используется один раз в месяц. В 2006г. они обработали 16 ж/д паромов из порта Констанца (европейская ширина колеи) и 34 - из порта Иличевск.
- Терминал для ж/д паромов в Самсуне не работает в течение 4 лет, но начато строительство новых мощностей (российская ширина колеи).

Перспективы

- Видимо Болгария и Россия недавно подписали соглашение о стимулировании ж/д паромного транспорта между портами Варна и российскими портами на Черном море (Кавказ).
- По информации TCDD мощности для ж/ парома, позволяющие порту Деринсе принимать ж/д паромы, перевозящие вагоны с российской шириной колеи будут перенесены в другое местоположение в пределах порта из-за строительства нового предполагаемого контейнерного терминала.
- в будущем прогнозируектся новое сообщение между Акпортом (Турецкая европейская сторона) и Деринсе.
- Кроме порта Варна, пота Самсун сможет принимать ж/д вагоны с российской шириной колеи .

20.07.2007 между TCDD и UPM был подписан договор на 5 лет на строительство основания, состоящего из пологой платформы для спуска на воду железнодорожных паромов перевозящих грузы, и зоны для замены тележек в рамках проекта Транспортировки на железнодорожном пароме между портами Самсун и Кавказ. После открытия данной зоны появится возможностьперевозить грузы из северной и центральной Европы, т. е. Балканских стран, Российской Федерации и СНГ на железнодорожных паромах в порт Мерсин, Искендурун к порту Самун по железной дороге и на Ближний Восток по железной дороге.

- Из-за недостатка пространства в Батуми операции ж/д парома могут быть остановлены. Однако, причалы для ж/д паромов включены в уступку прав контейнерного оператора.

Преимущества и недостатки

- Из-за более сложной процедуры прохождения границы концепцмия ж/д парома имеет преимущества в восточной Европе по сравнениб с ситуацией в ЕС, где пересечь границы проще.
- Концепция ж/д парома рассматривается некоторыми только в том случае экономически выгодной, если в пунктах отправки и назначения используется одна и та же ширина колеи и только для определенных видов грузов (навалочные).
- Очевидный недостаток заключается в том, что ж/д паромы перевозят тяжелые ж/ вагоны.
- Если ж/д паром имеет более одой палубы (как четыре указанных выше) вагоны должны подниматься с одной палубы на другую, что увеличит время погрузки и разгрузки.
- Заинтересованные стороны в порту сомневаются, что эта концепция может продолжать использоваться экономически целесообразным образом, в Черном море в настоящее время также взимаются портовые сборы для этих типов судов. Кроме того, мощности ж/д парома в портах относительно большие, что может послужить препятствием для развития портов.
- Использование ж/д вагонов является менее гибким по сравнению, например, с контейнерами. В прошлом возникали проблемы с вагонами, транспортируемыми между Болгарией, Украиной и Грузией.
- В особенности в регионах, где используется российская ширина колеи , находятся многие мощности для ж/д паромного транспорта. В этих зонах оборудование по перегрузке контейнеров отсутствует при учете общей от двери к двери логистической цепочки. Это одна из причал,

почему контейнеризация относительно низкая (варьируется от 10 до 20% по сравнению с уровнями, доходящими до 80% для определенных категорий товаров, например, в США).

- Из-за отсутствия оборудования по перегрузке контейнеров в общей логистической цепочке, некоторые заинтересованные стороны считают, что сообщение по ж/д парому может внести позитивный вклад в развитие торговли и транспорта в регионе в ближайшие 10 лет, т.к. считается, что потребуется большое количество времени для строительства необходимой инфраструктуры для контейнерного транспорта в регионе.

Общая оценка

Хотя экономика ж/д паромного транспорта, особенно на большие расстояния вдоль Черного моря может на первый взгляд выглядеть многообещающей, тот факт, что имеются в наличии мощности и суда доступны в совокупности с фактом, что отсутствует оборудование по перегрузке контейнеров в общей от двери к двери логистической цепочке и уровень контейнеризации – низкий, и учитывая преимущества при прохождении границы в восточной Европе, подводят к выводу о том, что ж\д паром может оказать позитивное влияние на торговлю и транспортировку в регионе, по крайней мере, в ближайшие 5 – 10 лет.

-

ПРИЛОЖЕНИЕ 1 Ппризводительность портов

ОБЗОР

[t/y/m]	Benchmark	Best of Ports	Burgas	Varna	Constanta	Illichevsk	Odessa	Batumi	Poti	Derince	Hopa	Haydarpasa	Samsun
Containers	*9,000*	*7,440*	*1,576*	*1,970*	*7,342*	*7,440*	*5,456*	*N/A*	*4,521*	*N/A*	*N/A*	*3,928*	*N/A*
General Cargo	5,000	4,510	137	812	958	4,510	2,989	1,892	1,686	1,387	small	small	627
Dry Bulk	7,000	4,582	3,441	2,039	4,582	4,027	2,471	1,322	2,671	2,439	1,358	small	1,580
Liquid Bulk	12,000	15,215	9,734	4,711	5,737	5,162	13,278	15,215	6,960	small	small	N/A	small

[TEU/y/m]	Benchmark		Burgas	Varna	Constanta	Illichevsk	Odessa	Batumi	Poti	Derince	Hopa	Haydarpasa	Samsun
2005	900	TEU/y/m	247	140	581	585	352	N/A	290	N/A	N/A	370	N/A
2006	900	TEU/y/m		157	776	866	482	N/A	348	N/A	N/A	402	N/A
2007	900	TEU/y/m				1,373	638	N/A	506	N/A	N/A		N/A

Украина

Port of Illichevsk Ukraine	Berths [no.]	Berth Length [m]	Throughput [2004 mt]	Throughput [2005 mt]	Throughput [2006 mt]	Throughput [2007 mt]	Throughput* [million tons]	Throughput* [tons/m]	Capacity [million tons]	Vessel Calls [no.]	Occupancy [hours/year]	Avg Unloading [tons/h]	Parcel Size [tons/call]
Containers		336		1.46	1.99	2.50	2.50	7,440					
General Cargo		1,164		8.54	6.46	5.25	5.25	4,510					
Ro-Ro and Rail Ferry (incl weight wagons)		700											
General Cargo & Containers		2,200		10.00	8.45	7.75	7.75	3,523					
General Cargo & Containers		2,200		10.00	8.45	7.75	7.75	3,523					
Dry Bulk		1,500		3.89	5.28	6.04	6.04	4,027					
Total Dry Cargo		3,700		13.89	13.72	13.79	13.79	3,727					
Total Dry Cargo		3,700		13.89	13.72	13.79	13.79	3,727					
Liquid Bulk		290		0.99	1.25	1.50	1.50	5,162	3.23				
Total Cargo	29	3,990		14.88	14.97	15.29	15.29	3,831			39%		

Port of Odessa Ukraine	Berths [no.]	Berth Length [m]	Throughput [2004 mt]	Throughput [2005 mt]	Throughput [2006 mt]	Throughput [2007 mt]	Throughput* [million tons]	Throughput* [tons/m]	Capacity [million tons]	Vessel Calls [no.]	Occupancy [hours/year]	Avg Unloading [tons/h]	Parcel Size [tons/call]
Containers	3	820	2.26	2.85	3.69	4.47	4.47	5,456					
General Cargo	15	2,500	7.40	6.54	7.10	7.47	7.47	2,989					
Ro-Ro and Rail Ferry	none	none	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00						
General Cargo & Containers	18	3,320	9.66	9.39	10.78	11.95	11.95	3,598					
General Cargo & Containers	18	3,320	9.66	9.39	10.78	11.95	11.95	3,598					
Dry Bulk	9	1,600	2.72	4.63	4.31	3.95	3.95	2,471					
Total Dry Cargo	27	4,920	12.38	14.02	15.10	15.90	15.90	3,232					
Total Dry Cargo	27	4,920	12.38	14.02	15.10	15.90	15.90	3,232					
Liquid Bulk	7	1,165	18.17	12.82	12.91	15.47	15.47	13,278	25.5				
Total Cargo	34	6,085	30.55	26.85	28.01	31.37	31.37	5,155					

Румыния

Port of Constanza Romania	Berths [no.]	Berth Length [m]	Throughput [2004 mt]	Throughput [2005 mt]	Throughput [2006 mt]	Throughput* [million tons]	Throughput* [tons/m]	Capacity [million tons]	Vessel Calls [no.]	Occupancy [hours/year]	Avg Unloading [tons/h]	Parcel Size [tons/call]
Containers	6	1,337	3.88	6.93	9.82	9.82	7,342					
General Cargo	38	6,816	9.10	7.81	6.53	6.53	958					
Ro-Ro and Rail Ferry	1	255										
General Cargo & Containers	45	8,408	12.98	14.74	16.34	16.34	1,944					
General Cargo & Containers	45	8,408	12.98	14.74	16.34	16.34	1,944					
Dry Bulk	24	5,699	26.10	26.11	26.11	26.11	4,582					
Total Dry Cargo	69	14,107	39.08	40.85	42.46	42.46	3,010					
Total Dry Cargo	69	14,107	39.08	40.85	42.46	42.46	3,010					
Liquid Bulk	8	2,559	11.36	13.02	14.68	14.68	5,737					
Total Cargo	77	16,666	50.43	53.87	57.14	57.14	3,429	120	4,952			10,879

Болгария

Port of Varna Bulgaria	Berths [no.]	Berth Length [m]	Throughput [2004 mt]	Throughput [2005 mt]	Throughput [2006 mt]	Throughput* [million tons]	Throughput* [tons/m]	Capacity [million tons]	Vessel Calls [no.]	Occupancy [hours/year]	Avg Unloading [tons/h]	Parcel Size [tons/call]
Containers	5	599	0.98	1.04	1.18	1.18	1,970					
General Cargo	3	798	0.60	0.60	0.65	0.65	812					
Rail Ferry	not included	not included	0.41	0.46	0.38	0.38		3	104		451	3,608
General Cargo & Containers	8	1,397	2.00	2.10	2.20	2.20	1,577					
General Cargo & Containers	8	1,397	2.00	2.10	2.20	2.20	1,577					
Dry Bulk	23	3,301	6.97	7.37	6.73	6.73	2,039					
Total Dry Cargo	31	4,698	8.97	9.47	8.93	8.93	1,902					
Total Dry Cargo	31	4,698	8.97	9.47	8.93	8.93	1,902					
Liquid Bulk	1	200	0.53	0.79	0.94	0.94	4,711					
Total Cargo	32	4,898	9.49	10.26	9.88	9.88	2,016		1,360			7,261

Port of Bourgas Bulgaria	Berths [no.]	Berth Length [m]	Throughput [2004 mt]	Throughput [2005 mt]	Throughput [2006 mt]	Throughput* [million tons]	Throughput* [tons/m]	Capacity [million tons]	Vessel Calls [no.]	Occupancy [hours/year]	Avg Unloading [tons/h]	Parcel Size [tons/call]
Containers		200	0.30	0.32		0.32	1,576					
General Cargo		1,882	0.27	0.26		0.26	137					
Ro-Ro		220	0.07	0.06		0.06	282					
General Cargo & Containers	6	2,082	0.64	0.63		0.63	305					
General Cargo & Containers	6	2,082	0.64	0.63		0.63	305					
Dry Bulk	4	1,332	4.86	4.58		4.58	3,441					
Total Dry Cargo	10	3,414	5.50	5.22		5.22	1,528					
Total Dry Cargo	10	3,414	5.50	5.22		5.22	1,528					
Liquid Bulk		930	8.04	9.05		9.05	9,734					
Total Cargo		4,344	13.54	14.27		14.27	3,285		1,200	68,627	367	11,892

Турция

Port of Haydarpasa Turkey	Berths [no.]	Berth Length [m]	Throughput [2004 mt]	Throughput [2005 mt]	Throughput [2006 mt]	Throughput* [million tons]	Throughput* [tons/m]	Capacity [million tons]	Vessel Calls [no.]	Occupancy [hours/year]	Avg Unloading [tons/h]	Parcel Size [tons/call]
Containers	5	945	3.13	3.47	3.71	3.71	3,927.52	6	912			4,070
General Cargo	4	580	0.05	0.06	0.03	0.03	47.47	2	62			444
Ro-Ro and Rail Ferry	2	361	3.27	1.09	0.04	0.04	114.56	2	24			1,723
General Cargo & Containers	11	1,886	6.45	4.61	3.78	3.78	2,004.45	10	998			3,788
General Cargo & Containers	11	1,886	6.45	4.61	3.78	3.78	2,004.45		998			3,788
Dry Bulk	2	430	0.01	0.00	0.01	0.01	12.09		1			5,200
Total Dry Cargo	13	2,316	6.46	4.61	3.79	3.79	1,634.54		999			3,789
Total Dry Cargo	13	2,316	6.46	4.61	3.79	3.79	1,634.54		999			3,789
Liquid Bulk	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		0			-
Total Cargo	13	2,316	6.46	4.61	3.79	3.79	1,634.54		999			3,789

Port of Derince Turkey	Berths [no.]	Berth Length [m]	Throughput [2004 mt]	Throughput [2005 mt]	Throughput [2006 mt]	Throughput* [million tons]	Throughput* [tons/m]	Capacity [million tons]	Vessel Calls [no.]	Occupancy [hours/year]	Avg Unloading [tons/h]	Parcel Size [tons/call]
Containers			0.01	0.01	0.00	0.00			9			492
General Cargo	2	458	0.50	0.56	0.64	0.64	1,387		380			1,672
Ro-Ro and Rail Ferry		400	0.59	0.74	0.74	0.74			357			2,078
General Cargo & Containers	5	858	1.10	1.31	1.38	1.38	1,610		880			1,570
General Cargo & Containers	5	858	1.10	1.31	1.38	1.38	1,610		880			1,570
Dry Bulk	4	440	0.80	0.85	1.07	1.07	2,439		66			16,259
Total Dry Cargo	9	1,298	1.90	2.16	2.45	2.45	1,891		946			2,595
Total Dry Cargo	9	1,298	1.90	2.16	2.45	2.45	1,891		946			2,595
Liquid Bulk		other loc.	0.07	0.06	0.09	0.09			26			3,463
Total Cargo		1,298	1.97	2.22	2.54	2.54			972			2,618

Port of Samsun Turkey	Berths [no.]	Berth Length [m]	Throughput [2004 mt]	Throughput [2005 mt]	Throughput [2006 mt]	Throughput* [million tons]	Throughput* [tons/m]	Capacity [tons]	Vessel Calls [no.]	Occupancy [hours/year]	Avg Unloading [tons/h]	Parcel Size [tons/call]
Containers			0.00	0.00	0.00	0.00						
General Cargo	3	380	0.20	0.17	0.24	0.24	627					
Ro-Ro and Rail Ferry			0.56	0.65	0.64	0.64						
General Cargo & Containers			0.76	0.82	0.88	0.88						
General Cargo & Containers			0.76	0.82	0.88	0.88						
Dry Bulk	4	726	2.32	2.21	1.15	1.15	1,580					
Total Dry Cargo			3.07	3.03	2.03	2.03			751			2,700
Total Dry Cargo			3.07	3.03	2.03	2.03			751			2,700
Liquid Bulk			0.04	0.03	0.02	0.02			5			3,646
Total Cargo			3.11	3.07	2.05	2.05			756			

Port of Hopa Turkey	Berths [no.]	Berth Length [m]	Throughput [2004 mt]	Throughput [2005 mt]	Throughput [2006 mt]	Throughput* [million tons]	Throughput* [tons/m]	Capacity [million tons]	Vessel Calls [no.]	Occupancy [hours/year]	Avg Unloading [tons/h]	Parcel Size [tons/call]
Containers								3.2				
General Cargo	6	983	0.02	0.03	0.01	0.01	12	0.6	12			959
Ro-Ro and Rail Ferry	1	38			0.01	0.01	331					
General Cargo & Containers	7	1,021	0.02	0.03	0.02	0.02	24	3.8	12			
General Cargo & Containers	7	1,021	0.02	0.03	0.02	0.02	24	3.8	12			2,009
Dry Bulk	1	215	0.28	0.27	0.29	0.29	1,358	1.2	71			4,112
Total Dry Cargo	8	1,236	0.30	0.30	0.30	0.30	246	5	83	1,445		3,656
Total Dry Cargo	8	1,236	0.30	0.30	0.30	0.30	246	5	83	1,445		3,656
Liquid Bulk			0.01	0.02	0.02	0.02		0.9	9	65		2,642
Total Cargo			0.31	0.31	0.33	0.33		5.9	92	1,510		3,557

Грузия

Port of Poti Georgia	Berths [no.]	Berth Length [m]	Throughput [2004 mt]	Throughput [2005 mt]	Throughput [2006 mt]	Throughput [2007 mt]	Throughput* [million tons]	Throughput* [tons/m]	Capacity [tons]	Vessel Calls [no.]	Occupancy [hours/year]	Avg Unloading [tons/h]	Parcel Size [tons/call]
Containers	2	365	0.88	1.04	1.15	1.65	1.65	4,521					
General Cargo	3	484	1.18	0.94	0.71	0.82	0.82	1,686					
Ro-Ro and Rail Ferry	2	280	0.43	0.72	0.75	0.86	0.86	3,071					
General Cargo & Containers	7	1,129	2.49	2.70	2.60	3.33	3.33	2,946					
General Cargo & Containers	7	1,129	2.49	2.70	2.60	3.33	3.33	2,946					
Dry Bulk	4	1,129	2.45	2.47	2.92	3.02	3.02	2,671					
Total Dry Cargo	8	1,664	4.94	5.17	5.52	6.34	6.34	3,811					
Total Dry Cargo	8	1,664	4.94	5.17	5.52	6.34	6.34	3,811					
Liquid Bulk	2	200	1.19	0.96	1.17	1.39	1.39	6,960					
Total Cargo	10	1,864	6.12	6.13	6.69	7.73	7.73	4,149					

Port of Batumi Georgia	Berths [no.]	Berth Length [m]	Throughput [2004 mt]	Throughput [2005 mt]	Throughput [2006 mt]	Throughput* [million tons]	Throughput* [tons/m]	Capacity [tons]	Vessel Calls [no.]	Occupancy [hours/year]	Avg Unloading [tons/h]	Parcel Size [tons/call]
Containers	2	under constr.										
General Cargo		195	0.43	0.40	0.37	0.37	1,892					
Ro-Ro and Rail Ferry		187	0.66	0.41	0.35	0.35	1,877					
General Cargo & Containers		382	1.10	0.81	0.72	0.72	1,885					
General Cargo & Containers		382	1.096	0.807	0.72	0.72	1,885					
Dry Bulk		454	0.224	0.309	0.6	0.60	1,322					
Total Dry Cargo	4	836	1.32	1.116	1.32	1.32	1,579					
Total Dry Cargo	4	836	1.32	1.12	1.32	1.32	1,579					
Liquid Bulk	4	780	6.86	9.89	11.87	11.87	15,215					
Total Cargo	8	1,616	8.18	11.00	13.19	13.19	8,161		771			17,105

Приложение 2 Тарифы

Гипотетическое судно

Грузовместимость судна: 1,100 TEU

Размер судна: общая длина 155м, осадка 8.4м, ширина 25м, глубина 12м, валовая регистрационная вместимость 13500.

Попускная способность: 500 TEU (250 на, 250 с)

FEU:TEU = 1:4 = 50 FEU : 200 TEU

Зона хранения: 7 дней (включая свободное время)

Время швартовки: 1 день

Международный маршрут

Постановка на якорь отсутствует

Взято из Серии A Maersk

Гипотетическое судно, заходящее в порты Украины

Иличевск

Тариф	Единица	Уровень	Скидка	Суммарный сбор
Корабельный сбор	M3*	$ 0.095	20% (1)	$ 2,474
Канальный сбор	M3*	$ 0.020	x2	$ 1,302
Маячный сбор	M3*	$ 0,029		$ 944
Причальный сбор	M3*	$ 0.022		$ 716
Якорный сбор	M3*	$ 0.0027	100% (2)	$ 0
Административный сбор**	M3*	$ 0.014		$ 455
Санитарный сбор	M3*	$ 0.014	50% (3)	$ 228
Лоцманский сбор***	M3*	$ 0.0036	20% (4) x2	$ 187
		$ 0.0088	20% (4) x2	$ 458
Швартовочный сбор	M3-class*	$ 108	x2	$ 216
Буксир для швартовки	M3*	$ 0.043	25% (5) x2	$ 2,100
Сбор VTMS	M3*	$ 0.0094	x2	$ 612
Итого Тариф				**$ 9,692**

Одесса

Тариф	Единица	Уровень	Скидка	Суммарный сбор
Корабельный сбор	M3*	**$ 0.094**	20% (1)	$ 2,447
Канальный сбор	M3*	**$ 0.011**	x2	$ 716
Маячный сбор	M3*	$ 0,029		$ 944
Причальный сбор	M3*	$ 0.022		$ 716
Якорный сбор	M3*	$ 0.0027	100% (2)	$ 0
Административный сбор**	M3*	$ 0.014		$ 455
Санитарный сбор	M3*	$ 0.014	50% (3)	$ 228
Лоцманский сбор***	M3*	**$ 0.0025**	20% (4) x2	$ 130
		$ 0.0058	20% (4) x2	$ 302
Швартовочный сбор	M3-class*	$ 108	x2	$ 216
Буксир для швартовки	M3*	**$ 0.052**	25% (5) x2	$ 2,,539
VTMS сбор	M3*	$ 0.0094	x2	$ 612
Итого Тариф				**$ 9,305**

Примечание. Тариф для судна с 46500 m3 без учета коэффициента приведения = USD 11750,50

(1). Для грузовых судов группы А, плавающим по международным линиям, открытый в соответствии с установленной практикой корабельный сбор должен взиматься со скидкой 20%.

(2). При заходе гипотетического судна не требуется анкеровка.

(3). Скидка 50% дается судам, оснащенным оборудованием, защищающим окружающую среды для полной утилизации всех видов отходов судна, и при наличии сертификата на предоставращение загрязнения моря нефтью или сточными водами и сертификата на предотвращение зарязнения моря мусором (экологически чистым).

(4). Скидка 20% на лоцманский сбор, взимаемый за проводку судна из порта и в порт, дается судам группы А, плавающим на международных рейсах и судам группы В.

(5). Скидка 25% допускается для судов, которые используют подруливающие устройства для швартовки.

*M3 после снижения: M3r = 0.7 x 46,500 = 32,550 M3r

** в соответствии с будущей поправкой, административный сбор уведичится на 172.8% до $ 0.038 на M3. Это вызывает повышение с $ 470 до $ 1,277

*** Лоцманский сбор отдельно за проводку судна в порт и из порта.

Заход гипотетического судна в порт Румынии

Констанца

Наименование	Единица	цена/Единица	цена
Доступ в порт	GT	€ 0.155	€ 2,092
Причал	LOA	€ 8.472	€ 1,313
Бассейн	LOA	€ 0.309	€ 48
Контроль	GT	€ 0.080	€ 1,080
Швартовка	LOA-class	€ 160	€ 160
Проводка судна	GT	€ 153 + (GT x € 0.049)	€ 815
Буксировка	LOA-class	€ 1,260	€ 1,260
Итого			**€ 6,768**

Заход гипотетического судна в порт Болгарии

Варна (Варна- Запад)

Тариф	Статья	Единица	Уровень	Скидка	Статья	Суммарный сбор
Канальный сбор	2	GT*	€ 0.10	20%	2.2	€ 972
Маячный сбор	3	GT-class*	€ 150	30%	3.4	€ 105
Корабельный сбор	4	GT*	€ 0.40	40%	4.5	€ 2,916
Причальный сбор	5	LOA	€ 0.10			€ 372
Сбор на отходы**	8	GT*	n/a	n/a	n/a	n/a
Итого Тариф						**€ 4,365**

Бургас (Западный терминал)

Тариф	Статья	Единица	Уровень	Скидка	Статья	Суммарный сбор
Канальный сбор	2	GT*	€ 0.05	20%	2.2	€ 486
Маячный сбор	3	GT-class*	€ 150	30%	3.4	€ 105
Корабельный сбор	4	GT*	€ 0.55	40%	4.5	€ 4,010
Причальный сбор	5	LOA	€ 0.10			€ 372
Сбор на отходы**	8	GT*	n/a	n/a	n/a	n/a
Итого Тариф						**€ 4,973**

*GT после снижения: GTr = 0.9 x 13,500 = 12,150 GTr
** Сбор на отходы не учитывается

Заход гипотетического судна в порт Турции

Хопа, Самсун, Хайдерпаса, Деринсе

		Хопа	Самсун	Хайдер Паша	Деринсе
Проводка судна (общая)	GT	n/a (1)	$ 785	n/a (2)	n/a (2)
Проводка судна (Проливы)	GT	n/a (2)	n/a (2)	$ 900	$ 900
Буксировка	GT	n/a (1)	n/a (1)	$ 717	$ 780
Анкеровка	GT	n/a (3)	n/a (3)	n/a (3)	n/a (3)
Швартовка	GT	n/a (1)	n/a (1)	$ 195	$ 210
Отходы	GT	n/a (3)	n/a (3)	n/a (3)	n/a (3)
Палата торгового судоходства	GRT-class	260 YTL $ 214 (4)	260 YTL $ 214 (4)	260 YTL $ 214 (4)	260 YTL $ 214 (4)
Маячный сбор	NT	$ 2,250 (5)	$ 2,250 (5)	$ 950 (5)	$ 950 (5)
Сбор по здравоохранению	NT	$ 302	$ 302	$ 302	$ 302
Итого (7)		n/a (6)	$ 3,551	$ 3,278	**$ 3,356**

(1) Не доступно
(2) Не применяется
(3) Не учитывается
(4) Обменный курс: 1 YTL = US$ 0.824 (на 22/01/2008)
(5) Без учета стоимости мачтового и спасательного сбора для всех друих не турецких портов в Черном море, только дополнительные сборы учитываются (расчетная ставка на NT минус ставка на NT, применимая к судам, не заходящим в турецкие порты ($ 0.25))
(6) Недостаточно наименований
(7) Ограниченная возможность сравнения

Заход гипотетического судна в порт Грузии

Батуми

Тариф	Единица	Уровень	Скидка	Суммарный сбор
Корабельный сбор	m3	$ 0.252	41.2%	$ 6,890
Канальный сбор (1)	m3	n/a		n/a
Швартовочный сбор	m3	$ 0,02		$ 930
Якорный сбор (2)	m3	n/a		n/a
Санитарный сбор	m3	$ 0.02		$ 930
Швартовка	m3-class	$ 230 x2		$ 460
Буксировка	m3	$ 0.075	20%	$ 2,790
Вахта (3)	m3	$ 0.03		$ 1,395
Маячный сбор	m3	$ 0.02		$ 930
Лоцманский сбор	m3	$ 0.013	20%	$ 484
Итого Тариф				**$ 14,809**

Поти

Тариф	Единица	Уровень	Скидка	Суммарный сбор
Корабельный сбор	m3	$ 0.252	41.2%	$ 6,890
Канальный сбор	m3	$ 0.12		$ 5,580
Швартовочный сбор	m3	$ 0,02		$ 930
Якорный сбор	m3	n/a		n/a
Санитарный сбор	m3	$ 0.15		$ 698
Швартовка	m3-class	$ 144 x2		$ 288
Буксировка	m3	$ 0.055	20%	$ 4092
Вахта (3)	m3	$ 0.017		$ 791
Маячный сбор	m3	$ 0.02		$ 930
Лоцманский сбор	m3	$ 0.026	20%	$ 967
Итого Тариф				**$ 21,166**

(1) В Батуми не вимается канальный сбор, поскольку отсуствует подходной канал, где необходимо проводить дноуглубительные работы

(2) В Батуми не взимается якорный сбор

(3) Вахтенный сбор относится к сбору ISPS, не включающий безопасность груза и судна

Сравнительный анализ

Сравнение портовых тарифов – нелегкая задача, особенно в регионе Черного моря, где

- Порты активны в различных институтах
    - Сервисные порты
    - Инструментальные порты
    - Землевладельческие порты
    - Частные порты
- Институционный ландшафт быстро изменяется
- Качество инфраструктуры порта различное
- Размеры порта часто не подлежат сравнению

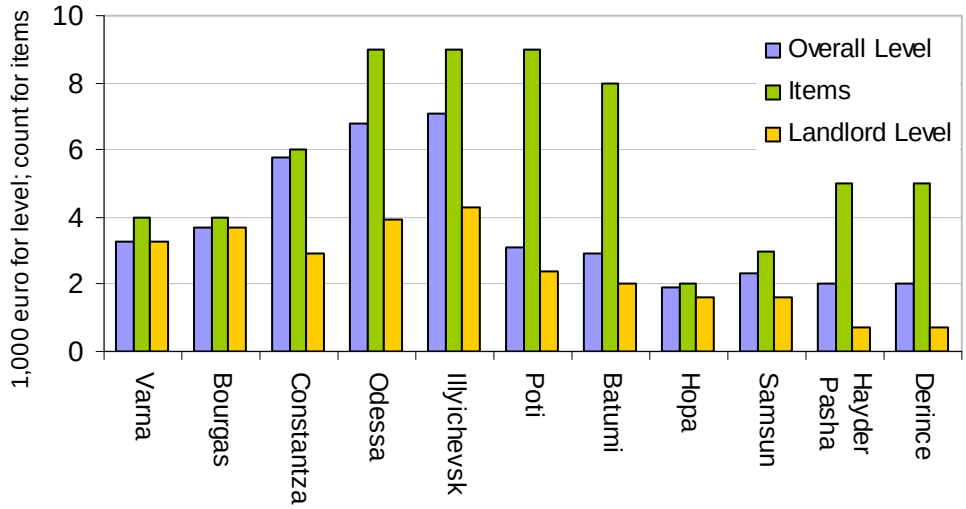
С целью проведения сравнения и получения обзора уровня и структуры портовых тарифов в различных портах, выделенные тарифы структурированы и объединены в одной таблице. Валюта-евро,курс обмена на вторник 22 января 2008 г. ($1.45 к €1.00).

сбор / Тариф (€)	**Варна**	**Бургас**	**Констанца**	**Одесса**	**Иличевск**	**Поти**	**Батуми**	**Хопа**	**Самсун**	**Хайдер Паша**	**Деринсе**
Канал / Подход / бассейн	972	486	2,140	482	877	3,757	-				
Мачта и VTMS	105	105		1,048	1,048	626	626	1,552	1,552	655	655
Корабельный сбор	2,916	4,010		1,647	1,666	4,639	4,639				
Причал	372	372	1,313	482	482	626	626				
Санитарный сбор / Отходы				154	154	470	626				
Швартовка			160	145	145	194	310			131	141
Буксировка			1,260	1,709	1,414	2,755	1,878			483	525
проводка судна			815	291	434	651	326		529	606	606
Контроль / вахта			1,080			533	939				
Администрация				306	306			367	367	367	367
Итого	**4,365**	**4,973**	**6,768**	**6,265**	**6,525**	**14,250**	**9,970**	**1,919**	**2,448**	**2,242**	**2,294**

Уровень соответствующих наименований выражен более ясно, однако единственные наблюдения, которые могут быть сделаны из этого перечня:

- Уровень портовых сборов, взимаемых в различных странах, значительно разнится
- Структура взимаемых портовых сборов также значительно разнится среди рассматриваемых стран
- Порт в пределах одной страны обычно имеют сходную структуру и уровень портовых сборов
- Количество услуг, предоставляемых различными портами, значительно разнится.

Еще одним методом получения сравнения различных портов является изучение количества взимаемых наименований и уровня суммарных сборов. Можно предположить, что чем выше количество наименований (услуг), тем выше суммарный тариф. В данной диаграмме учитываются также доступные наименования, относящиеся к чисто землевладельческим действиям.



На основе данной диаграммы можно сделать следующие наблюдения:

- В украинских портах взимаются самые высокие сборы, но предлагается самое большое число услуг
- Грузинские порты имеют относительно низкие портовые сборы в сравнении с количеством предоставляемых услуг.
- Турецкие порты демонстирируют большое разнообразие при сравнении их уровня суммарного сбора и количества предоставляемых услуг. .
- Порты, расположеныне в западной части Черного моря взимают более высокие портовые сборы за свои действия, связанные с арендодателем.

Оговорка к данным наблюдениям заключает в том, что неясно, какие фактические действия финансируются посредством сборов, таких как корабельный сбор.

Если порт не отделил наименования в своих расценках, трудно получить представление, какие услуи на самом деле оплачиваются.

В отношении публичной доступности сборов приведена количественная интерпретация на основе:

- Доступности сборов в интернете
- Легкости доступа к сборам в интернете
- Языка, на котором представлены сборы (Английский)

В отношении прозрачности проведена качественная оценка легкости толкования различных портовых сборов.

	Доступность	Расположение	Язык	Прозрачность	Общеel
Болгария					
Грузия					
Румыния					
Турция					
Украина					

На основе этой качественной оценки было замечено следующее:

- В отношении доступности и прозрачности Румыния занимает первое место
- По сравнениб с другими рассматриваемыми странами, Грузия и Турция не имеют доступности и прозрачности в отношении своих портовых сборов.

Наблюдения

На основании этого родового и точного анализа портовых сборов, были сделаны некоторые наблюдения в отношении портовых сборов в пяти рассматриваемых странах. Основные наблюдения следующие:

- Уровень портовых сборов, взимаемых в различных странах, значительно разнится
- Структура взимаемых портовых сборов также значительно разнится среди рассматриваемых стран
- Порт в пределах одной страны обычно имеют сходную структуру и уровень портовых сборов
- Количество услуг, предоставляемых различными портами, значительно разнится.

- Грузинские порты имеют относительно низкие портовые сборы в сравнении с количеством предоставляемых услуг.
- Турецкие порты демонстирируют большое разнообразие при сравнении их уровня суммарного сбора и количества предоставляемых услуг.

- В отношении доступности и прозрачности Румыния занимает первое место
- По сравнениб с другими рассматриваемыми странами, Грузия и Турция не имеют доступности и прозрачности в отношении своих портовых сборов.

Приложение 3 Методы прогнозирования

Введение

Морской транспорт в зоне Черного моря обеспечивает важный набор транспортных связей, которые могут потенциально быть эффективными и экологически рациональными, внося вклад в развитие торговых связей и экономическое развитие региона.

Для развития этих морских связей необходимо понимать эволюзию грузопотоков, которые подкрепляют развитие инфраструктуры, а также рыночных механизмов и структуры затрат, которые влияют на организацию предложения.

Методология, следовательно, зависит от формального анализа грузовых объемов, использования традиционных методов транспортного моделирования, а также от исследования рынка, и интеграции местных данных по перевозкам.

Анализ спроса

Хотя порты в Черном море обрабатывают внутренние (береговые) грузы, это , прежде всего, международная транспортная сеть, поэтому необходимо основывать анализ спроса на модели торговли. Команда исследователей собрала данные по торговле в странах рассматриваемого региона, и для важных источников транзитного груза с целью опеределения размеров рынка. Модель внешней торговли, основанная на системе ЕС TRANSTOOLS, была расширена в рамках проекта WORLDNET, и это сформировало основу для торговых перспектив. Данные по торговле позволяют выделить различные сектора по типам товаров, поэтмоу возможно сопоставить гурзопотоки с категориями инфраструктуры, классифицируя их в соответствии с режимом появления.

Внутренние грузопотоки должны быть разбиты по происхождению и регионам назначения, с использованием региональных экономических данных, собранных из участвующих стран. Таким способом возможно проецировать грузовую матрицу O/D.

Анализ предложения

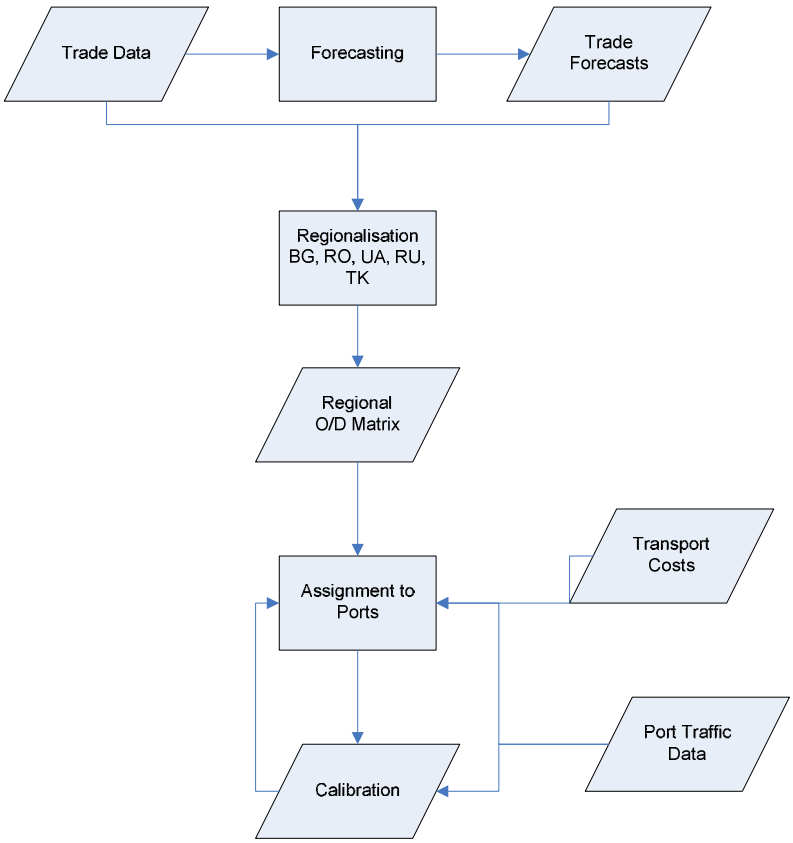
В исследование также должен быть включен тщательный анализ транспортных услуг и стоимости транспортировки грузов, которые составляют региональную сеть. Команда собрала информацию в странах Черного моря и использовала ее для анализа.

Обзор методологии

Была разработана низходящая процедура анализа, начиная с модели глобальной торговли. Она использует расчеты грузопотоков, измеренные в финансовых единицах для представления прогнозов на уровне страны. Эти расчеты соединяются с данными относительно тоннажа для представления детальных потоков от страны к стране по каждому продуктовому сектору.

Потоки затем райнируются, особенно для крупных стран в изучаемом регионе. Таким способом возможно измерение объемов грузов, привлекаемых в те или иные турецкие или российские регионы, и следовательно, понимание того, какие потоки влияют на порты в Черном море и какие, вероятно, будут использоваться другие корридоры.

Региональные грузопотоки затем классифицируются в соответствии с портами в изучаемом регионе. Если поток, вероятнее всего, будет использовать определенный порт, он "приписывается" к рынку такого порта. Темпы роста по портам и типам грузов, следовательно, могут рассматриваться таким способом, и могут быть сравнены с фактическими данным порта в качестве средства подтверждения правильности данных.



Методология торговой модели

Торговые прогнозы по странам основаны на имитационной модели с участнием агента, котрая прогнозирует суммарную торговлю в долларах между парами стран, и трендовой модели, которая определяет поток в тоннах, разбитых на несколько типов товаров. Ниже будет описана методология, лежащая в основе обеих моделей.

Модель глобальной торговли

Потоки глобальной торговли в долларах трудно спрогнозировать. Существует много макро-экономических моделей, нацеленных на прогнозирование состояния экономики в будущем, но часто они перенасыщены данными и фокусируются скорее на состоянии равновесия, чем на пути экономики в этому состоянию. Торговая модель, разработанная NEA, пытается быть более практичной и динамичной, требуюшая только исторических данных торговли и переменные, такие как ВВП и население для получения разумных прогнозов по суммарному импорту и экспорту стран.

Исходные данные (историческое значение торговли между парами стран) собирается из ЕС Comext и UN Comtrade торговых баз данных. Существуют многочисленные источники информации по определенным торговым потокам (импорт и/или экспорт, из двух различных баз данных). В таком случае, эти временные ряды собираются в один при использовании сглаживающего алгоритма. Алгоритм удаляет изолированные моменты, заполняет пропуски, и ограничивает ежегодный рост, так что получается один определенный временной ряд. После того как это сделано для всех пар стран, могут быть построены матрицы происхождения - назначения. В настоящее время, последний "известный" год - это 2006 г., при этом торговые данные уходят в 1995 г.

Модель глобальной торговли является имитационной моделью с участием агента. Это означает, что страны моделируются как автономные единицы, существующие как отдельные единства в пределах системы. Каждая имеет свои собственные переменные и поведение. Модель имитирует один год в данный момент времени, начиная от базового года (2006) со способностью продолжаться бесконечно.

Прогнозы импорта и экспорта первоначально сделаны на национальном уровне (без взаимодейтствия между странами), принимая во внимание размер экономики и исторические тенденции в торговле страны. Дополнительно рост торговли подвержен разнообразным ограничениям, таким как ограниченный внешнеторговый дефицит. После определения новых уровней импорта и экспорта для каждой страны в системе, агенты взаимодействуют друг с другом для восстановления баланса (экспорт может расти быстрее чем импорт, или наоборот).

Модель уделяет больше внимания анализу исторических количественных данных нежели качественному анализу. Хотя качественная информация по экономике стран может быть учитана (например, при использовании заранее установленного темпа роста импорта и/или экспорта), обычно это не делается. Влияние этого на модель в целом обычно незначительное, особенно в долгосрочной перспективе.

Трендовая модель

Результат модели глобальной торговли используется для ограничения дезагрегированных грузопотоков в тоннах между парами стран. Для группировки товаров используется трехзначная кодировка NST/R. Торговые потоки уже сгруппированы в соответствии с ЕС Comext и ООН Comtrade торговыми базами данных. Сходные с суммарными торговыми потоками, используемыми в качестве исходных данных для модели глобальной торговли, дезаггрегированные торговые потоки (в тоннах и значениях) берутся из баз данных, и применяется сглаживающий алгоритм для результирующего временного ряда при необходимости.

Первоначальные прогнозы в тоннах делаются, просто продлевая ряд в будущее, позволяя краткосрочной тенденции превратиться в долгосрочную тенденцию. Денежное значение применяется к этим цифрам с использованием исторических ставок значение на тонну. Затем, значения по каждой группе товаров суммируются и сравниваются с результатом модели глобальной торговли. Наконец, прогнозы в тоннах корректируются в сторону уменьшения или увеличения на основе нессоответствия двух значений.

Пример

Данный процесс лучше всего проиллюстрировать примером. Рассмотрим украинский экспорт в Румынию. В 2006 г этот торговый поток оценивался в $673 млн (примечание: все цифры приведены в текущих долларах). Это только часть суммарного экспорта Украины (оцененного $32.1 млрд) и суммарного импорта Румынии (оцененного $47.8 млрд). Эти цифры показаны в таблице ниже, вместе с прогнозами на 2010 и 2020 гг., в соответствии с определениями модели глобальной торговли.

Таблица 1 Торговля из Украины в Румынию в млрд долларов

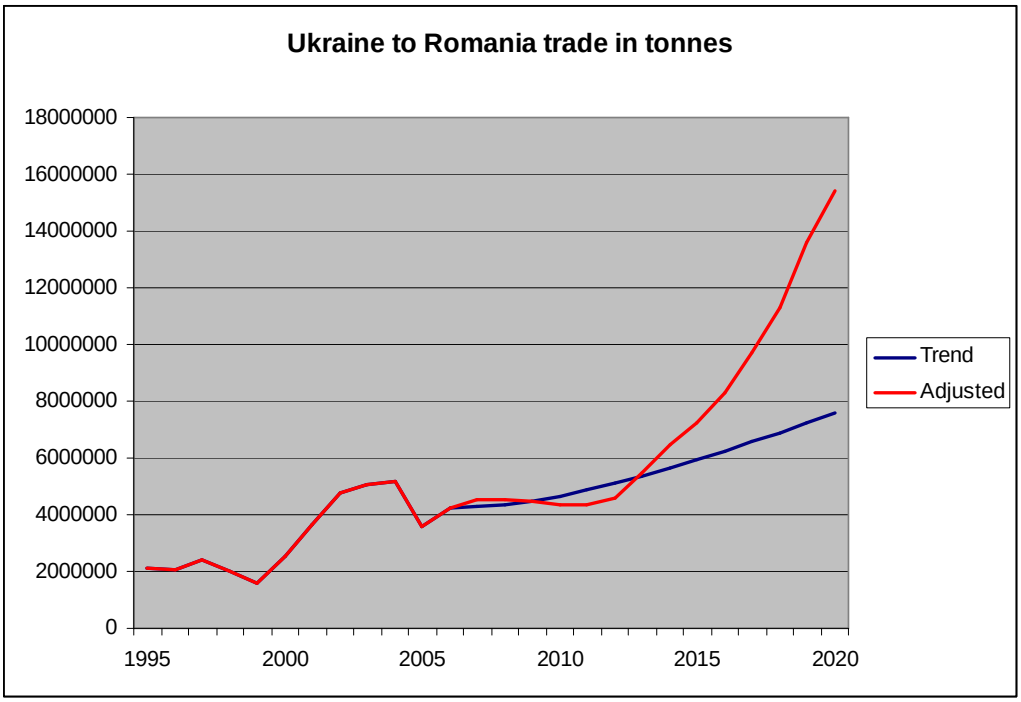
Торговый поток	2006	2010	Ежегодный рост	2020	Ежегодный рост
Из Украины в Румынию	$0.67 млрд	$0.76 млрд	3.2%	$3.50 млрд	16.5%
Укр экспорт	$39.78 млрд	$59.86 млрд	10.8%	$215.76 млрд	13.7%
Рум импорт	$48.67 млрд	$53.66 млрд	2.5%	$162.19 млрд	11.7%

Для обеих стран темпы роста остаются высокими. С 2010 г. и далее торговля из украины в Румынию расет быстрее, чем собственный импорт/экспорт страны, что указывает на то, что они становятся все более важными торговыми партнерами друг с другом в то период. Логично, если их другие важные торговые партнеры не испытывают такого сильного роста.

Удивительно, что краткосрочный рост импорта Румынии достаточно низкий. Это вызвано тем, чо Румыния в настоящее время испытывает большой внешнеторговый дефицит, и ограничения, наложенные на страну в модели глобальной торговли, не дают импорту расти также быстро как раньше, до тех пор пока не будет заполнен дефицит торгового баланса. В реальности, Румыния может поддерживать это дефицит намного больше лет, но неясно, повлияет ли и в какой мере повлияет это на румынскую экономику. Независимо от того, что произойдет в краткосрочной перспективе, румынский импорт в конце концов наверстает ожидаемую тенденцию, что очевидно по цифре 2020 г.

Далее, модель товарных трендов используется для определения грузопотоков в тоннах. Эти прогнозы затем переводятся в долларовые значения, аггрегируются по всем товарным группам и сравниваются с результатом модели глобальной торговли. На графике 1 показан первоначальный прогнох (основанный на тренде), а также скоректированный прогноз, который сооветствуе прогнозу значений.

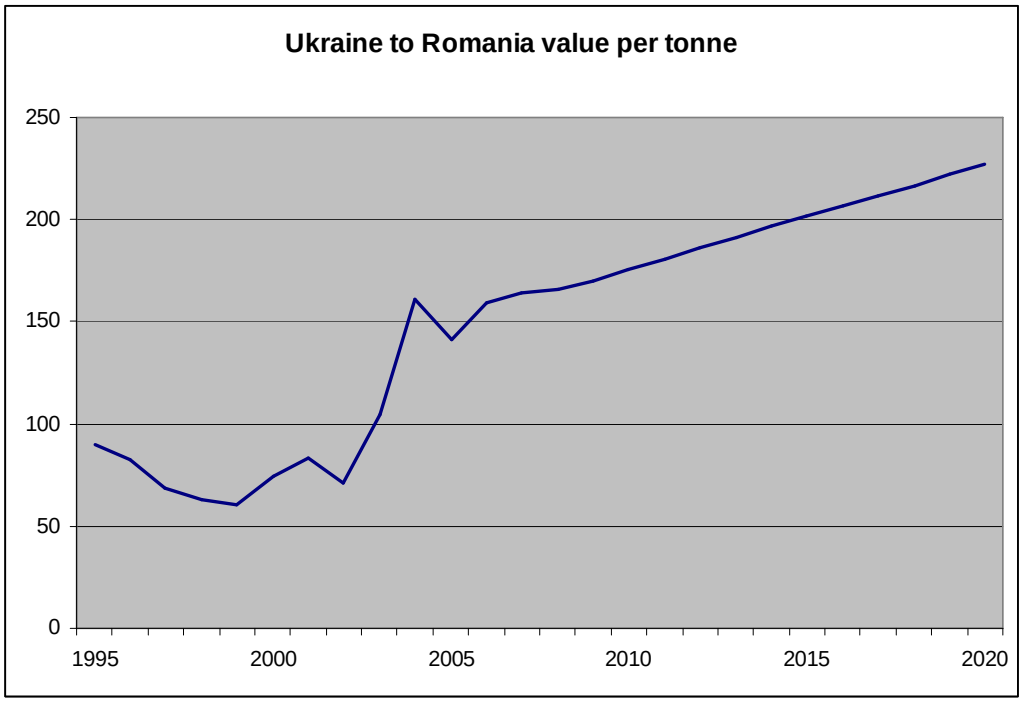
График 1 Торговля в тоннах из Украины в Румынию



Как показано в графике, ожидается, что торговля в тоннах будет раси намного быстрее, чем указывает трендовая линия. В 2020 г. прогноз увеличится более чем в два раза.

Можно возразить, что высокий рос в значениях не обязаельно влияет на рост в тоннах. Товары, продаваемые в будущем, могу просто быть более ценными. При том, что это действительно так, как показано в графике ниже, торговля в тоннах все еще должна сдерживать высокий темп роста, чтобы прогноз глобальной торговли осуществился.

График 2 Среднее значение на тонну в торговле из Украины в Румынию



Это процесс поворяется для всех товарных групп и всех пар стран, в результате получается обширная база данных, содержащая прогнозы значений и тонн по всем возможным комбинациям. Записи в этой базе данных могут быть затем собраны для получения, например, суммарного импорта и экспорта страны в тоннах в 2020 г.

Методология районирования данных OD

Для улучшения анализа рынка необходимо произвести расчеты региональной разбивки грузопотоков. Это помогает распределить грузопотоки по определенным побережьям и портам, а также разрешить частично вопросы выбора режима. Например, в Турции необходимо убрать трафик Эгейского и Средиземноморского портов из анализа Черного моря, а в Болгарии необходимо проследить, как грузопотоки с запада страны (вокруг Софии) развиваются вдоль оси север-юг по направлению к Тесаллоники, обходя Черное море.

Для достижения этого используется техника ETIS-Base (DG-TREN, 2005). Система в настоящее время усовершенствована в рамках проекта WORLDNET (DG-TREN, 2007-2009), поэтому целесообразно быть основывать анализ Черного моря на одинаковых определениях.

Анализ WORLDNET основан на региональной статистике перевозок, полученной в Евростате, но до сегодняшнего времени, доступны только таблицы для EU25, поэтому все страны в Черном море были исключены. Таким образом, потребовалось собрать эквивалентные данные из каждой страны, а именно:

Болгарии
Румынии
Украины
России
Турции

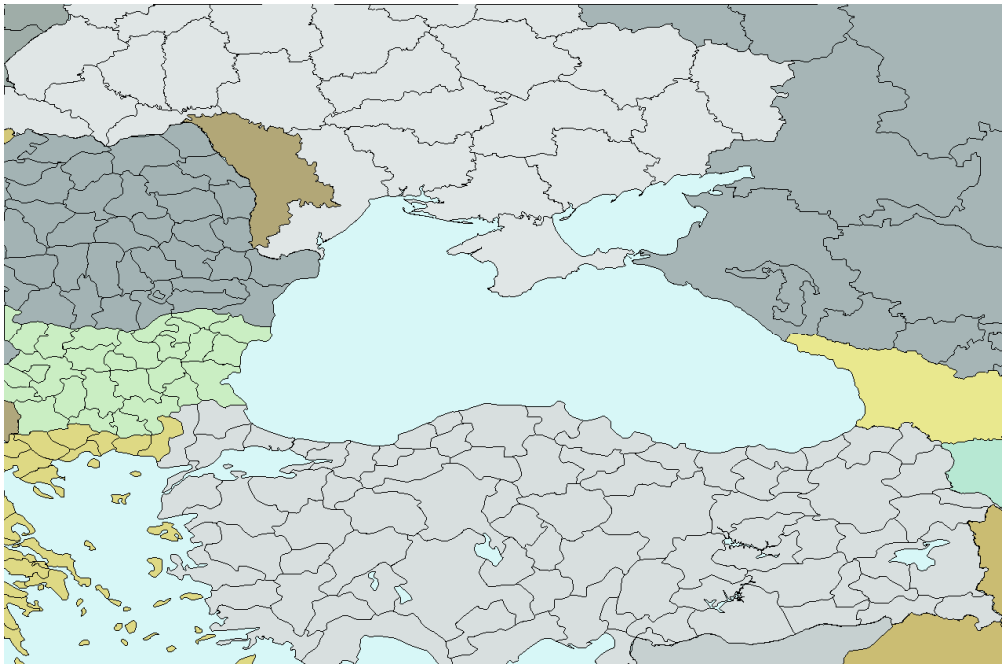
Для небольших стран в регионе, например, Молдавии, Грузии, Армении и Азербайджана, такая дополнительная детализация не требуется.

Метод заключается в простом использовании региональных нагрузок по продуктовым группам (либо NST либо SITC) для каждой страны. Поскольку суммарные объемы известны, нагрузки позволяют системе рассчитать суммы для строк и суммы для столбцов, т.е. сколько тонн определенных товаров либо производится либо потребляется в том или ином регионе NUTS3. Система использует модель распределения на основе тяжести, принимая во внимание различные характеристики различных продуктовых групп.

С целью достижения этой цели исследование было сфокусировано на:

Поиске национальных нагрузок регионального производства и потребления по промышленному сектору,
Поиске национальных расчетов развития трафика (например, дорожного движения) по продуктам и региону
Использовании доступной общественности статистики для расчета удовлетворительной нагрузки.

Карта, показывающая систему зонирования, показана ниже:



Региональные подразделы, предлагаемые для изучения портов Черного моря

Методология районирования международных грузопотоков для России и Украины

В последние годы ЕС продолжает усиливать торговые отношения с Россией и Украиной. Эта торговля включает значительные объемы грузов, транспортируемых европейской транспортной сетью. В соответствии с источником данных ООН Comtrade, ЕС испортировал из России 342.7 млн тонн и экспортировал в Россию 18.5 млн тонн в 2005 г. Для Украины соответствующие цифры были 45 млн тонн и 5.8 млн тонн. В отношении стоимости, ежегодная торговля с Россией составила 90.2 млрд евро и 35.3 млрд евро, соответственно, для Украины, соответственно, 9.8 млрд евро и 8.3 млрд евро.

Для правильного определения места этих международных грузопотоков в сети, пересекающей границы страны и на определенных маршрутах, вызывающих интерес в частности (например, через порты в Черном море), необходимо определить экспортирующий и импортирующий регион для каждой международной торговой связи, в которую входит либо Россия, либо Украина. Для целей моделирования Россия поделена на 76 зон, а Украина на 25 зон. Географическое расположение региона, и особенно в в сете размера территорий этих двух стран и расстояний, оказывает сильное влияние на выбор маршрута и выбора режима.

С другой стороны, экономическая структура и специализация региона и размер потребительского рынка дает косвенное указание на производимые и привлекаемые в регион товары и их количество. А именно, социо-экономические характеристики регионов помогают выделить модели между зонами в России и Украине специальных грузоптоков.

Исследование публичных статистических источников в России и Украине показало, что отсуствует непосредственная информация по региональным транспортным грузопотокам, описывающая международные грузопотоки, специфичные для региона. Из-за недостатка информации, был разработан и применен моделирующий подход для заполнения недостатка информации. Подход отрегулирован для каждой страны по отдельности.

Основа концепции моделирования построена на доступной региональной информации социо-экономического характера для России и Украины, которая отражает экономическую структуру, размер и специализацию административных регионов. Подход фокусируется, в большой степению на индикаторах, описывающих доли секторов в региональном ВВП. Статистика населения на регион также включена в качестве переменной в моделирование.

Эта региональная информация используется для получения отношения для разбивки международных грузопотоков определенных товаров (т.е. нисходящий подход), указанных в базе данных ООН Comtrade.

В качестве целесообразного шага в получении отношений, устанавливается связь между NST/R товарами и их секторами производства и секторами привлечения (в соотвествтии с уровнем доступной региональной и секторальной детализации).

Они включают в себя следующее:

NST/R	Региональные значения для секторов производства (в случае экспорта)	Региональные значения для секторов привлечения / потребления (в случае импорта)
0	Сектор A	Сектор A, ВВП на душу населения
1	Сектор A, Сектор B	Сектор A, Сектор B, ВВП на душу населения, Сектор H
2	Сектор C	ВВП
3	Сектор C, Сектор E	ВВП
4	Сектор C, Сектор D	Сектор D
5	Сектор D	Сектор D
6	Сектор C, Сектор D	Сектор F
7	Сектор D	Сектор A
8	Сектор D	Сектор D, Сектор N
9	Сектор D	Сектор G, ВВП на душу населения Сектор I
Легенда для секторов / типам промышленности : A-сельское хозяйство, охота, лесное хозяйство; B – рыболовство; C- добывающая промышленность; D – обрабатывающая промышленность; E – производство электричества, газа, воды; F – строительство; G – торговля, ремонт транспортных средств и т.д.; H – отели и рестораны; I – транспорт и коммуникации		

Соотношение дизаггрегации международных товаропотоков выводится из следующей формулы:

$$R_{commodity,zone,flow} = \frac{\sum_{i} S_{i,commodity,zone,flow}}{\sum_{j,zone} S_{j,commodity,zone,flow}}$$

Где:

$R_{commodity,zone,flow}$ - весовая пропорция определенной зоны, участвующей в определенном потоке определенных товаров ;

flow - производство (экспорт) или привлечение (импорт) определенных товаров;

$S_{i,commodity,zone,flow}$ - значение сектора в определенной зоне, участвующей в определенном потоке определенных товаров;

i- экономический сектор, участвующий в определенном потоке определенных товаров.

Привязка грузопотоков к портам

Региональные данные O/D позволяют «привязать» грузопотоки к группам конкурирующих портов, или «спектра на береговой линии», но не точно к определенным портам, которые имеют специализированное оборудование и различные возможности в отношении обработки судов и грузов. При анализе, таким образом, необходимо учитывать уровни текущей пропускной способности. Таким способом грузопотоки могут быть привязаны к портам, при учете экономике спроса (т.е. отклонение от самого эффективного маршрута) и физических возможностей.

Программа Европейского Союза Тасис ТРАСЕКА для Армении, Азербайджана, Болгарии, Грузии, Казахстана, Кыргызской Республики, Молдовы, Румынии, Таджикистана, Турции, Туркменистана, Украины, Узбекистана

ТАСИС 117107

Развитие морского сообщения между коридорами ТРАСЕКА и ТЕН

Болгария Грузия Румыния Турция Украина

Итоговый отчет о защите и безопасности

май 2009 г.

Данный проект финансируется Европейским Союзом

Проект выполнен
«Ройал Хасконинг»,
«НЕА»
«БСЕОМ»

Данный проект
финансируется Европейским
Союзом

1 Титульный лист отчета

Название проекта:	Развитие морского сообщения между коридорами ТРАСЕКА и ТЕН	
Номер проекта:	ТАСИС 117107	
Страна:	Болгария, Грузия, Румыния, Турция, Украина	
Название документа:	Морское сообщение ТРАСЕКА-ТЕН Итоговый отчет о защите и безопасности	
	Клиент	Подрядчик
Название:	Европейская Комиссия Офис Сотрудничества «ЮропЭйд»	Консорциум, возглавляемый компанией «Ройал Хасконинг» (Нидерланды)
Адрес:	Офис: J-54 04/250 1049 Брюссель	Барбароссастраат, 35 Постбус 151 6500 АД Ниймеген Нидерланды
Телефон:	+32 2 29 52632	+31 24 32 84 147
Факс:	+32 2 29 55665	+31 24 36 09 634
Контактные лица:	г-жа Б. Бернарди	Руководитель группы: Эдвин Лок
Подписи:		
Дата отчета:	май 2009 г.	
Автор (ы) отчета:	Проектная группа Консорциума: «Ройал Хасконинг» (Нидерланды), «НЕА» (Нидерланды) и «БСЕОМ» (Франция)	

Содержание

1 ТИТУЛЬНЫЙ ЛИСТ ОТЧЕТА 1

2 ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ ПО ПРОЕКТНОМУ РЕЗУЛЬТАТУ В ОТНОШЕНИИ ЗАЩИТЫ И БЕЗОПАСНОСТИ 3

3 ВВЕДЕНИЕ 4

4 ЧАСТЬ 1: ОБЗОР СИТУАЦИИ В РЕГИОНЕ ЧЕРНОГО МОРЯ 5

4.1 МОРСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ 5
4.2 МОРСКАЯ ЗАЩИТА 6

5 ЗАЩИТА И БЕЗОПАСНОСТЬ ПОРТОВЫХ СРЕДСТВ 9

5.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ 9
5.2 БЕЗОПАСНОСТЬ ПОРТОВЫХ ОПЕРАЦИЙ 9
5.3 БЕЗОПАСНОСТЬ ПОРТОВЫХ СРЕДСТВ 10
5.4 СОСТОЯНИЕ ДЕЛ В КАЖДОЙ СТРАНЕ, УЧАСТВУЮЩЕЙ В ПРОЕКТЕ 13

6 ЗАКЛЮЧЕНИЕ 17

7 ЧАСТЬ 2: ОПРЕДЕЛЕНИЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ И ОПОРНЫХ ТОЧЕК 19

8 ЧАСТЬ 3: КОНЦЕПЦИЯ ИНТЕГРИРОВАННОЙ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ И ЗАЩИТОЙ 21

9 ЧАСТЬ 4: ЕДИНАЯ ИНТЕГРИРОВАННАЯ СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ SASEMAS В РЕГИОНЕ ЧЕРНОГО МОРЯ 23

- **СУММА БАЛЛОВ ОПРЕДЕЛИТ УРОВЕНЬ КУЛЬТУРЫ БЕЗОПАСНОСТИ В ПРОВЕРЯЕМОЙ СФЕРЕ. 27**

10 ЧАСТЬ 5: РЕЗУЛЬТАТЫ КРУГЛЫХ СТОЛОВ 38

10.1 ОТЗЫВЫ ПО КРУГЛЫМ СТОЛАМ, ПОСВЯЩЕННЫМ ОБУЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ И ЗАЩИТЫ 38
10.2 КОММЕНТАРИИ ПО ЕДИНОЙ ИНТЕГРИРОВАННОЙ СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ SASEMAS, СДЕЛАННЫЕ В ХОДЕ ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНОГО СЕМИНАРА 41
10.3 ПЛАН ДЕЙСТВИЙ ПО ВНЕДРЕНИЮ ЕДИНОЙ ИНТЕГРИРОВАННОЙ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ SASEMAS 48

11 ЧАСТЬ 6: РУКОВОДЯЩИЕ ПРИНЦИПЫ ДЛЯ СУДОХОДНОЙ ОТРАСЛИ . 51

12 ЧАСТЬ 7 РУКОВОДЯЩИЕ ПРИНЦИПЫ ДЛЯ ПОРТОВОЙ ИНДУСТРИИ ... 63

2 Исходные требования по проектному результату в отношении защиты и безопасности

«Существующие системы управления безопасностью улучшены в соответствующих странах и приспособлены к достижению должного взаимодействия и соответствия Международному кодексу по охране судов и портовых средств(Кодекс ОСПС) ММО (Международной морской организации).
Были обеспечены благоприятные условия для создания системы общего управления безопасностью, применимой для морского транспорта и операций в регионе Черного моря с целью сокращения степени риска, а также защиты портовых сооружений, судов, окружающей среды и людей».

«Мероприятия, необходимые для достижения результата № 3
Что касается мероприятий, необходимых для достижения результата № 3, совместно со всеми вовлеченными участниками должен быть проведен глубокий анализ состояния выполнения положений Международного кодекса по охране судов и портовых средств. Следующим шагом будет разработка двух руководств, одно из которых относится к системам управления безопасности на судах, а другое – в портовых сооружениях. Системы должны функционировать совместно. На этой основе необходимо определить недостатки и препятствия и предложить концепцию внедрения системы по странам. Концепция внедрения должна включать организационные меры, технические меры, а также ознакомление и обучение персонала.
Необходимо организовать два региональных круглых стола, один для судоходных компаний, а второй – для портовых операторов и морских властей в регионе: целью круглых столов является ознакомление участников с руководящими принципами и повышение уровня понимания необходимых мероприятий по внедрению системы. Следует тщательно отбирать участников, они должны иметь возможность и энтузиазм действовать в качестве множительного элемента в своих соответствующих предприятиях».

3 Введение

Морская безопасность и защита управляются в пяти участвующих странах на автономной основе. С одной стороны, если Международный кодекс по охране судов и портовых средств разрешает международному сообществу управлять защитой и безопасностью моря и портовых средств схожим способом, могут иметь место некоторые различия в способе применения кодекса. В отношении безопасности самих портов, кроме двух европейских стран, существуют только международные рекомендации, поэтому сходное применение не гарантируется. Эта ситуация может повлиять на качество услуг, предлагаемых судоходным компаниям странами и их портами.
Система управления безопасностью, общая для соседних стран Черного моря, должна помочь гармонизировать все вопросы и, соответственно, повысить качество и быстроту работы этой индустрии.

С другой стороны, если судоходные компании обладают достаточными международными обязательными инструментами для внедрения мер безопасности, контроль соблюдения этих мер сохраняется в руках государства флага в отношении их собственных судов, при наличии риска некоторых различий в уровне качества контрольных мероприятий, выполняемых соседними странами. Очень хорошо осознавая это, международное сообщество предложило несколько полезных инструментов, таких как контроль со стороны государства порта или система добровольной проверки государств-членов ММО или любые другие рекомендации по применению обязательных инструментов государствами-сторонами договора. В действительности, эффективность этих инструментов ограничена.
Система управления безопасностью, общая для соседствующих государств флага в регионе Черного моря, должна помочь гармонизировать все существующие аспекты и помочь различным странам повысить уровень их флота.

В отношении безопасности портовых операций пока не существует международного обязательного для исполнения инструмента. К счастью, МОТ опубликовала новое руководство, которое может быть взято за основу в обеспечении лучшего уровня безопасности в портах. Путем гармонизации условий и операций в портах и портовых сооружениях соседствующих стран мы сократим количество аварий и улучшим качество и быстроту услуг, поставляемых судоходными компаниями. Система управления безопасностью, общая для соседствующих портов Черного моря, должна помочь им гармонизировать эти вопросы и усовершенствовать региональную портовую отрасль.

Как это реализовать?
Обычно хорошим способом обеспечить лучшее соответствие правилам и постоянное усовершенствование является обеспечение действительного использования внутренней системы управления. Повсеместно считается, что вместо ожидания официальных оценок со стороны внешних органов лучшим способом повысить качество любой системы управления является внутренний способ. Такой внутренний способ представляется самым хорошим инструментом, используемым для создания и повышения культуры безопасности любой компании или организации.
Внутренний способ также может быть использован между соседствующими странами, в нашем случае, между странами Черного моря. Общая система управления, основанная на общем нормативном документе, обеспечит хороший сходный уровень безопасности и защиты судоходства и портовой деятельности. Общая система управления должна будет обеспечить, прежде всего, соответствие, а затем и постоянное улучшение уровня морской безопасности в этом регионе.

После проведения анализа ситуации в пяти странах мы предлагаем систему общего управления безопасностью и защитой в отношении судоходства и портовой деятельности пяти участвующих стран. Руководящие принципы по способу внедрения такой системы защиты и безопасности были предложены на национальных круглых столах и региональных семинарах.

4 ЧАСТЬ 1: обзор ситуации в регионе Черного моря

Общие положения
Мы считаем, что мы были правы в проведении анализа защиты одновременно с анализом безопасности в портах. На сегодняшний день в международных организациях (ММО/МОТ) наблюдается тенденция объединения этих двух составляющих. У них одинаковые цели, и для пользователей меры по обеспечению защиты дополняют меры по обеспечению безопасности: риски сходны, даже если они имеют разное происхождение.

4.1 Морская безопасность

Общие положения о морской безопасности

Морская безопасность полностью регулируется международными конвенциями (ММО/МОТ), которые, в целом, являются самодостаточными. Эти конвенции определяют применимые правила для всех договаривающихся государств, участвующих в данном проекте. Конвенции устанавливают стандарт, который может быть использован в качестве основы стандарта портов и судов, функционирующих в регионе Черного моря.

В отношении особых перевозок (пассажиры, опасные грузы и т.д.) ЕЭС уже приняло постановления, дополняющие международные конвенции. Эти постановления могут помочь внедрить систему общего управления для пяти участвующих стран.

Методы контроля

Соблюдение конвенций судами контролируется государством флага, с одной стороны, и государством порта, с другой стороны.

Контроль со стороны государства флага
Международная конвенция об охране жизни людей на море позволяет на сегодняшний день строить и оснащать суда достаточного качества. Контроль, проводимый напрямую государством флага или через уполномоченную организацию, особенно сфокусирован на применении Международного кодекса по управлению безопасности, который является обязательным для исполнения кодексом по управлению безопасности и предотвращению загрязнения для всех судов, следующих по международным маршрутам. Этот контроль соответствия и использования системы управления безопасности судна является ключевым элементом морской безопасности.

Контроль со стороны государства порта
Тем не менее, хотя все государства подписали и ратифицировали основные конвенции, их применение иногда достаточно различается от страны к стране. По этой причине некоторые государства объединены на региональной основе Меморандумом о взаимопонимании. ММО определила основы таких контролей соответствия. Таким образом, контроль со стороны государства порта стал оружием как для ММО, так и для МОТ. В действительности необходимо помнить, что в ММО нет инспекторов. Эта организация только предоставляет консультантов или организует аудит соответствия требованиям для государства-члена, но такой аудит организуется на основе доброй воли со стороны этого государства (Система добровольной проверки государств-членов ИМО).
Обычно каждый Меморандум о взаимопонимании проводит кампании, нацеленные на существенные элементы международного регулирования.

В отношении контроля судов со стороны государства флага и порта Болгария и Румыния предприняли необходимые меры, обеспечивающие долю их контроля в рамках Парижского Меморандума о взаимопонимании (с 1 января 2007 г., и Меморандум о взаимопонимании в регионе Черного моря с 2000 г.). Другие государства, вовлеченные в наш проект, такие как

ГРУЗИЯ, ТУРЦИЯ и УКРАИНА, являются сторонами-участниками Меморандума о взаимопонимании В РЕГИОНЕ ЧЕРНОГО МОРЯ.

Необходимо отметить, что РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ, которая не принимает участия в нашем проекте, также является членом ПАРИЖСКОГО Меморандума о взаимопонимании и Меморандума о взаимопонимании В РЕГИОНЕ ЧЕРНОГО МОРЯ!

Организация такого контроля в отношении указанных Меморандумов о взаимопонимании уже определена ММО, таким образом, гармонизация уже проведена.
В дополнение к этому, такая организация может быть определена в системе управления, которая обеспечит их качество («Обеспечение качества»).

Международный кодекс по управлению безопасностью
Контроль выполнения требований Международного кодекса по управлению безопасностью, осуществляемый морским органом власти, состоит из проверки соответствия и проверки действия системы управления безопасностью и предотвращением загрязнений. Один этот контроль может обеспечить достаточную проверку:

- судов флага со стороны государства флага
- иностранных судов, заходящих в порт, со стороны государства порта.

Все страны, входящие в коридор ТЕН, имеют хорошо организованный контроль и достаточно квалифицированный персонал, обеспечивающий необходимый контроль в рамках общего управления безопасностью и предотвращения загрязнений при судоходстве.

4.2 Морская защита

Общая информация
ММО не так давно организовал безопасность судов с применением кодекса, обязательного для исполнения судами, следующими по международным маршрутам. Это Международный кодекс по охране судов и портовых средств.

Я не получил разрешения на проверку исполнения Международного кодекса по охране судов и портовых средств на судах под флагами пяти стран (что достаточно сложно, так как предназначение судна, очевидно, ... пройти вокруг света!). Однако в процессе тематических интервью о методах проверки соответствия оценки и планирования защиты, а также соответствия управления судном, мне показалось, что инспекторы, с которыми я встречался, проводят эти проверки очень профессионально. Проверки, проведенные болгарской, румынской, грузинской и украинской администрацией (турецкая администрация также подтвердила соблюдение требований), по всей видимости, соответствуют Международному кодексу по охране судов и портовых средств и могут быть легко интегрированы в возможную систему общего управления в целях проверки защиты судов. Напоминание: кроме случаев серьезного сомнения, контроль со стороны государства порта касается только наличия Международного сертификата защиты судна. План защиты судна включает в себя конфиденциальную часть, и тщательная проверка требует формального согласия государства флага. Это требование Международного кодекса по охране судов и портовых средств является препятствием и не послужит облегчению контроля со стороны государства порта в отношении защиты судна так же эффективно, как требования, уже существующие в отношении управления безопасностью судна.

Европейские требования по безопасности судов

a) Для членов ЕС

Ответственные лица, с которыми я встречался, заверили меня, что они исполняют постановление ЕС в отношении морской безопасности и защиты. В процессе каждого интервью мы проверили различные постановления и директивы в отношении безопасности судов, принятые за несколько лет. Я получил подтверждение, что они приняли эти документы во внимание, а именно:

- Директивы №№ 99/63 и 95 о часах работы и отдыха моряков
- Директива № 89/391 об улучшении безопасности и гигиены труда работников
- Директива № 98/55 о применении Международного кодекса морской перевозки опасных грузов в портах Европы
- Различные директивы о пассажирских судах (№ 98/18 и др.)
- Директива № 2000/59 об установках приема судовых отходов в портах Европы
- Европейская директива № 99/35 о контроле отдельных судов.

Если международные конвенции определяют условия функционирования судов на международных маршрутах, европейские постановления и директивы прописывают дополнительные меры, которые могут явиться базой для принятия международных мер в отношении судов, следующих по внутренним маршрутам. Например, Международный кодекс по управлению безопасностью применяется в настоящее время в отношении национального судоходства на основании постановления № 336/2006.

b) Для других стран

Другие страны знают о существовании этих европейских директив, но не применяют их. ТУРЦИЯ должна исполнять их полностью для того, чтобы быть принятой в ЕС. Постановление № 336/2006, налагающее обязательство соблюдать Международный кодекс управления безопасностью в отношении любой формы судоходства для судна массой 500 Гт и выше, не должен слишком серьезно мешать этим государствам в расположении их флота по всему Черному морю, где национальная навигация в чистом виде практически не существует. Данное постановление и директивы не являются слишком большим препятствием и легко могут быть включены в предложенный список нормативных документов для системы управления защитой и безопасностью.

За исключением ТУРЦИИ, все страны в периферии Черного моря обладают относительно короткой береговой линией, а потому имеют небольшое количество портов. Установление различий между международной и национальной навигацией не имеет большого смысла для этих стран. Одним словом, судоходство, осуществляемое вдоль их береговой линии, является только «международным».

Для ТУРЦИИ возникает проблема в отношении прибрежного движения. Европейское постановление № 725/2004 обеспечивает исключение из обязательств по соблюдению Международного кодекса по охране судов и портовых средств в отношении определенных судов, следующих только по национальным маршрутам, если это не уменьшает общий уровень безопасности государства. В контексте периферии Черного моря такое исключение лишило бы эти суда возможности прохода вблизи побережья пограничных стран. Принимая во внимания специфические внутренние операции, такие как обслуживание портом судов, все суда массой более 500 Гт, должны подпадать под действие Международного кодекса по охране судов и транспортных средств.

Случай контроля со стороны государства порта

Все страны согласно проекту являются сторонами Меморандума о взаимопонимании, соответствующего их побережью.

Контроль со стороны государства порта позволяет контролировать иностранные суда в порту государства, являющегося стороной регионального Меморандума о взаимопонимании.

Факт принадлежности к процессу обязательного саморегулирования в рамках пяти участвующих стран по такой системе управления защитой и безопасностью как система SASEMAS заслуживает облегчения контроля, осуществляемого государством порта. Когда система будет действовать в пяти странах, они больше не будут инспектировать суда участвующих стран в рамках Меморандума о взаимопонимании. Существующий «меморандум» будет использоваться только в

отношении судов государств, не участвующих в группе коридоров ТРАСЕКА ТЕН. Внесение соответствующих изменений в Меморандум о взаимопонимании должно быть относительно легким.

Внимание
Такое соглашение должно воодушевить государства-члены Меморандумов о взаимопонимании в регионе Европейского КАНАЛА/СЕВЕРНОГО МОРЯ и БАЛТИЙСКОГО моря на проведение аналогичных мероприятий.

В завершение:
Интеграция систем управления безопасностью и защитой на судах

Системы управления безопасностью и надежностью обладают одной и той же основой: Программа и цели, Организация, Исполнение, Внутренние проверки и постоянное усовершенствование.
Управление одновременно защитой и безопасностью на судне проводится естественно и является частью философии ММО.
Это уже в той или иной степени имеет место в морских администрациях пяти стран, участвующих в проекте. Интегрированная общая система управления безопасностью улучшит организацию защиты и безопасности судов, а также улучшит качество внутренних проверок использования систем управления защитой и безопасностью государств-членов, судоходных компаний и судов.

5 Защита и безопасность портовых средств

5.1 Общие положения

Безопасность портовых операций традиционно находилась в руках государств, в которых расположен порт. Постепенно МОТ стала инициировать принятие международных конвенций о труде, безусловно включающие портовые работы. На сегодняшний день не существует такого кодекса о безопасности в портах, который бы действовал в отношении управления безопасностью судов. Тем не менее, МОТ опубликовала некоторые руководящие принципы (Безопасность и здоровье в портах/Практическое руководство МОТ 2005 г.), которые рекомендуют применение этих принципов, а также других инструментов ММО (например, различные кодексы по обращению с особыми грузами) и некоторых руководящих принципов морской отрасли (Международное руководство по безопасности нефтяных танкеров и терминалов и руководство Общества международных операторов газовых танкеров и терминалов). МОТ рекомендует приведение их в исполнение посредством системы управления безопасностью и здоровьем на рабочем месте, предложенной в Руководстве МОТ о безопасности и здоровье на рабочем месте 2001 г.
Что касается защиты операций судов в порту, портовая территория обычно не входит в компетенцию ММО. В самом деле, если регулирование защиты судоходства и судов входит в ее компетенцию, безопасность и защита порта относятся к сфере действия государства порта или… портового оператора. Тем не менее, концепция взаимодействия была принята во внимание в отношении защиты судоходств, и ее определение, а также определение портовых средств было прописано в Разделе XI-2 Международной конвенции об охране людей на море. Эти два определения вызывают некоторые проблемы по всему миру, включая страны, участвующие в проекте.

Примечание: Международный кодекс по охране судов и портовых средств возлагает принятие мер на портовые средства или терминалы… которые очевидно не привыкли следовать такому международному обязательному для исполнения кодексу!

Если безопасность пассажиров, обработки опасных грузов, перевозимых по морю, предотвращение загрязнений, а также здоровье работников были приняты во внимание, в общем и целом, в европейских директивах, общее регулирование безопасности портовых операций, схожее с постановлением № 725/2004 или директивой № 65/2005 все еще отсутствует. Это может быть упущением, которое будет восполнено позже, но нам все еще приходится в большинстве своем работать в соответствии с «рекомендациями» вместо «регулирующих положений».

5.2 Безопасность портовых операций

Директивы МОТ о портовых операциях, указанные выше, оказались малоизвестными или неизвестными вовсе нашим собеседникам во всех странах (все они выразили желание получить текст). С другой стороны, Международное руководство по безопасности нефтяных танкеров и терминалов Международного морского форума нефтяных компаний, руководство Общества международных операторов газовых танкеров и терминалов, а также различные кодексы ММО (Кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (ВСН) и др.) хорошо им известны.
Безопасность портовых операций в целом хорошо обеспечена операторами, все еще находящимися в собственности государства или уже являющимися частной собственностью. Контейнерные терминалы также получают выгоду от мер по безопасности, требуемых оператором или главным перевозчиком («МАЕРСК», «СМА СГМ», «МСК» и т.д.).

Таким образом, меры по безопасности, в целом, содержатся в национальных правилах и кодексах, тем не менее, наблюдается тенденция применения терминальными операторами собственных руководящих принципов, которые имеют преимущественную силу в обязательном порядке!

В то время как, согласно прогнозам, движение контейнеров увеличится в течение пяти лет, существует тенденция гармонизации и придания обязательного характера требующимся или принимаемым мерам в частных или государственных контейнерных терминалах.
Эта тенденция имеет положительную динамику, и возможная приватизация терминалов повысит ожидаемую гармонизацию.
Аварии на портовой территории на сегодняшний день больше не является неотвратимыми, и меры по сокращению риска принимаются автоматически. Тем не менее, скорость движения контейнеров, требуемая от операторов, может стать врагом безопасности портовых работников… бдительность все же необходима! Эта бдительность уже принята во внимание в проекте приватизации портовых средств всех стран нашего проекта. Например, Болгарское министерство транспорта включает в требования, предъявляемые к будущим операторам, безопасность и здоровье портовых работников.

Таким образом, гармонизация посредством системы общего управления в каждом порту возможна при условии принятия в качестве нормативных документов:

- Руководящих принципов МОТ по безопасности и здоровью при проведении портовых операций
- Международного руководства по безопасности нефтяных танкеров и терминалов Международного морского форума нефтяных компаний
- Руководства Общества международных операторов газовых танкеров и терминалов
- Соответствующие кодексы ММО в отношении конкретных терминалов.

5.3 Безопасность портовых средств

Даже если безопасность порта повышается, ее отличие от безопасности аэропорта все еще очень существенно. Всем известно, что практически во всех странах попытки выровнять безопасность портов сталкиваются с проблемой необходимых для этого затрат.
Тем не менее, если мы хотим иметь эффективное и защищенное движение морского транспорта между партнерами в регионе Черного моря, как и в других регионах, необходимо поднять уровень безопасности всех портов до минимально требуемого уровня.
Это пытаются сделать Международный кодекс по охране судов и портовых средств и европейские постановления.

Исполнение Международного кодекса по охране судов и портовых средств
Международный кодекс по охране судов и портовых средств разумно требует принятия превентивных мер против незаконных действий в портовых средствах, например, терминалах. В самом деле, риски, связанные с безопасностью, не одинаковы для пассажирского терминала, контейнерного терминала или рудного терминала!

Тем не менее, так как кодекс по охране судов и портовых средств не может охватить весь порт (напомним, что ММО не обладает ни влиянием, ни компетенцией в отношении порта как такового), международные органы предложили принятие мер безопасности в портах в «Руководстве ММО/МОТ по безопасности в портах». Наконец, Европейский союз обязал принять меры безопасности в портах в директиве № 65/2005 (отметим, что эти европейские требования очень близки к требованиям, изложенным в руководстве ММО/МОТ).

Общая оценка применения указанных различных мер (ММО/МОТ/ЕС)
Несмотря на ясные определения, толкование государствами-членами концепции «портовое средство» отличается от одного государства к другому, включая соседствующие государства. ММО должно было почувствовать ловушку с самого начала, но Соединенные Штаты Америки,

которые сами сделали первую неправильную интерпретацию, и другие страны, с помощью или без помощи США, пошли по тому же направлению.
В действительности, определение, содержащееся в Разделе XI-2 Международной конвенции об охране жизни людей на море, гласит: «Портовым средством является место, определенное договаривающимся правительством или назначенным органом власти, в которой происходит взаимодействие судна и порта. Оно включает в себя такие зоны, как места якорной стоянки или причалы ожидания, а также подходы со стороны моря, соответственно».
Это определение не говорит само за себя, так как под портом можно понимать также порт с подъездными путями и зонами ожидания или швартования! Тем не менее, в задачу авторов это не входило, так как в различных ситуациях непосредственно Международный кодекс по охране судов и портовых средств содержит более ясное понятие портового средства/терминала в Разделе А 16.5: «План безопасности портового средства может быть совмещен с планом безопасности порта или любого другого плана/планов действий в чрезвычайных ситуациях или являться их частью». Раздел А 16.9 указывает, что «Договаривающиеся правительства могут позволить принятие плана безопасности портового средства, охватывающего более одного портового средства, если:

- Оператор
- Местоположение
- Операция
- Оборудование и
- Проект

этих портовых средств сходны».

После рассмотрения кодекса с такой точки зрения теоретически не должно быть никакой неясности!

На самом деле в некоторых портах мира и некоторых европейских портах различие между понятиями «портовое средство» и «порт» не было установлено в соответствии с Международным кодексом по охране судов и портовых средств. Таким образом, в базе данных ММО/ГИСИС(глобальная интегрированная информационная система судов) можно найти понятие «портового средства» как такового, включающее большую часть порта или весь/практически весь порт. Анализируя ситуацию с такими «портовыми средствами» мы можем сделать выводы о том, что оператором, возможно, является одно и то же лицо, однако объект, операции и соответствующее оборудование не являются «сходными». Это можно принять, когда один и тот же оператор (государство, автономный или частный оператор) производит операции с различными товарами в бассейне или едином пространстве близлежащих пристаней, обозначая это как одно портовое средство, но не когда так обозначают две расположенные на расстоянии друг от друга зоны порта, включающие пассажирский терминал, два специализированных контейнерных терминала, специализированные причалы для навалочного груза и т.д.! Такая идентификация была предоставлена для ввода в базу данных ММО наряду с другими портовыми средствами, достаточно отделенными от их операций или местоположения.
Это не облегчает понимание компаниям и капитанам судов, когда они изучают в базе данных ГИСИС информацию по безопасности в отношении нового для них порта!

Насколько нам известно, ММО еще не приняло решение по данному вопросу и публикует в базе данных ГИСИС только информацию об условиях, предоставленную государствами-членами. В самом деле, при отсутствии возможности принимать решение ММО может рассчитывать только на то, что государства-члены устранят эти нарушения.

В любом случае, мы обнаружили в посещенных странах две разные ситуации:
Некоторые страны выбрали очень широкое определение портового средства, например, путем объединения. Если другие специализированные терминалы хорошо дифференцированы, портовое средство соответствует определению Международного кодекса по охране судов и портовых средств.

Если позволяют обстоятельства, одно и то же лицо может исполнять обязанности должностных лиц портовых средств (А 17.1). Тем не менее, когда терминал эксплуатируется частным оператором, и должностное лицо портовых средств является членом портового управления, его правомочия по безопасности терминала и размещению необходимых ресурсов вызывают сомнения.

Во время нашего визита было выяснено, что информация, хранящаяся в базе данных ММО/ГИСИС, не обновлена. В целом, там, где было возможно, этот недостаток был быстро устранен после нашего исследования.

Если положения Международного кодекса по охране судов и портовых средств и европейского постановления № 725 были применены в портах новых членов ЕС (БОЛГАРИИ и РУМЫНИИ), то же самое нельзя сказать о положениях директивы № 65/2005 в отношении членов ЕС и «Руководства ММО/МОТ по безопасности портов» для остальных государств. В самом деле, в некоторых посещенных портах план безопасности порта имеется в наличии, но ответственное лицо не назначено явным образом.

По нашему мнению, в администрациях полностью отсутствует понимание логики ответственного лица за безопасность порта, объединяющего всех должностных лиц портовых средств, уполномоченных в соответствии с организацией порта.

Это непонимание берет начало в неправильной интерпретации концепции портового средства и должностного лица портового средства по сравнению с портом в целом и должностным лицом по безопасности порта. Ситуация непроста, но система общего управления поможет прояснить эти положения.

В действительности, быстрая приватизация, преобладающая в государствах-участниках проекта, поможет устранить эти проблемы. Желательно, чтобы концессионные соглашения не опускали этот аспект. План условий, поставленных перед частным оператором или «концессионером», должен будет включать принятие на себя обязательства по обеспечению защиты и безопасности и, в особенности, реализацию плана безопасности портовых средств.

Требования по безопасности и защите порта не должны нарушать процесс проведения тендера на приватизацию. Тем не менее, о них не следует забывать, они должны сдерживать нагрузку безопасности на сам порт и существенный риск недостатка средств для приведения в соответствие и поддержания в соответствии с двумя международными и европейскими требованиями или с системой общего управления.

Для некоторых стран (Румыния, Украина) ситуация более ясна потому, что власти очень хорошо поняли концепцию портового средства.

В КОНСТАНЦЕ, например, существует 64 портовых средства, в ОДЕССЕ – 12, а в ИЛЬИЧЕВСКЕ – 9, и по всем им имеется:

- Одобренный план безопасности и ответственный пункт.
- Соответствующее ограждение и охрана портовых средств при возникновении рисков (мы проверили несколько из них).

Применение европейской директивы № 65 было принято во внимание двумя новыми членами Евросоюза (Болгарией и Румынией). Я не имел возможности проверить наличие планов безопасности портов.

Представляется, что Турция удовлетворена состоянием исполнения предписаний Международного кодекса по охране судов и портовых средств, но факт проведения внутренних проверок требует подтверждения.

В украинских портах план безопасности порта имеется в соответствии с законодательством страны. Для меня не представлялось возможным оценить эти планы, однако организация и посещение порта убедили меня, что качество этих планов высокое.

В Грузии, возможно, вследствие определенного атавизма, вопросы безопасности порта полностью возлагаются на ответственное за безопасность порта лицо, которое, к сожалению, именуется должностным лицом портового средства. Тем не менее, хорошо видно, что безопасность порта и операций обеспечиваются на серьезном уровне. По-видимому, внутренние проверки проводятся также со всей серьезностью.

5.4 Состояние дел в каждой стране, участвующей в проекте

Болгария

1- для **администраций, ответственных** за безопасность и защиту судоходства и портов установлена культура безопасности судоходства и портовых операций.
Применяются международные правила безопасности и защиты.
Являясь членом Европейского Союза, БОЛГАРИЯ также применяет европейские постановления. Европейская комиссия провела проверку соответствия безопасности судоходства и портов постановлению № 725/2004.

2- Порт БУРГАС
Офис морской администрации в БУРГАСЕ обеспечивает проведение контроля государством флага и порта в соответствии с ММО и Меморандумами о взаимопонимании в Париже/Черном море. Ее структура в достаточной мере служит правильному выполнению этих задач.
По всей видимости, безопасность портовых операций (порядок действий, обучение) обеспечена в достаточной мере, несмотря на незнание руководящих принципов МОТ 2004 г.
Применение Международного кодекса по охране судов и портовых средств еще нуждается в усовершенствовании: все еще имеет место неясность относительно портовых средств и самого порта, директива № 65/2005 не исполняется полностью.

3- Порт ВАРНА
Морская администрация, по всех видимости, следует международным стандартам контроля со стороны государства флага и порта в отношении безопасности и защиты судов.
Безопасность портовых операций присутствует в культуре этого порта, как и в культуре порта БУРГАС.
Безопасность портовых операций, по всей видимости, соответствует положениям Международного кодекса по охране судов и портовых средств. Как обычно, содержание европейской директивы № 65 не было понято правильно: все еще существует путаница между понятием безопасности портовых средств (внутри порта) и безопасностью в отношении самого порта.

Выводы в отношении БОЛГАРИИ: В городской администрации и в администрациях, ответственных за защиту и безопасность, проект системы общего управления безопасностью и защитой судоходства приветствуется и будет работать.

Румыния

1-для **Администраций, ответственных** за безопасность и защиту судоходства и портов:
Безопасность румынских судов находится, вероятно, под хорошим контролем. Администрации по судоходству и порту приняли во внимание международные и европейские правила по безопасности судов и портовых средств.
Безопасность портовых средств в соответствии с требованиями Международного кодекса по охране судов и портовых средств, вероятно, надлежащим образом внедрена и управляется.

Безопасность портов является способом выполнения положений европейской директивы № 65/2005.

2-Порт КОНСТАНЦА
Безопасность судоходства и контроль государства порта, находящиеся в руках РНА в КОНСТАНЦЕ, по всей видимости, обеспечиваются должным образом, несмотря на то, что флаг Румынии находится в сером списке Парижского Меморандума о взаимопонимании.
Безопасность портовых операций, по всей видимости, хорошо организована и контролируется. Все посещенные портовые средства соответствуют требованиям стандартов безопасности. Руководящие принципы МОТ могут легко применяться в порту.
Порт КОНСТАНЦА выполнил требования Международного кодекса по охране судов и портовых средств на многих портовых средствах, исполнение требований европейской директивы № 65/2005 находится в процессе.

Турция

1-Администрации, ответственные за безопасность и защиту судоходства и портов, полностью осведомлены о международных правилах. Европейские постановления не применимы, однако ответственные администрации намерены применять их. С учетом этих намерений работа с системой общего управления будет легче. Существует общий недостаток обновления информации в базе данных по безопасности ММО.

2- Порт Хайдарпаса
Безопасность операций средняя: иногда не выполняются минимальные требования по безопасности, такие как средства индивидуальной защиты(СИЗ) для портовых рабочих и посетителей. Правила безопасности существуют, но не применяются и, по всей видимости, не проводятся никакие проверки. Отсутствует осведомленность о руководящих принципах МОТ по здоровью и безопасности в порту.
Меры безопасности существуют, и план безопасности был одобрен, однако некоторые требования не выполнены, например, упражнения и тренировки.
Выделение какого-либо финансирования на улучшение ситуации не запланировано.

3- Порт Деринже
Безопасность операций неприемлема: например, работы без элементарных СИЗ, физическое состояние рабочих зон.
Создается ощущение, что все ждут приватизации.
Безопасность порта находится на среднем уровне, но был утвержден план безопасности портовых средств.
Необходим пересмотр состояния безопасности и защиты.

4- Порт Хопа
В ходе моего визита движения транспорта в порту не было, однако, по всей видимости, частный порт следует внутренним правилам в отношении здоровья и безопасности портовых рабочих.
Безопасность порта, очевидно, хорошо организована, и план безопасности исполняется (проводятся упражнения, оценки).

Грузия

1- Администрации, ответственные за безопасность и защиту портов и судов, централизованы в БАТУМИ, где Капитан ПААТА руководит проверками в рамках Департамента морского транспорта. Безопасность и защита судов, по всей видимости, обеспечивается этим органом на хорошем уровне. По оценке департамента морского транспорта в Грузии применяется 90% европейских постановлений.

Рекомендации МОТ о безопасности портовых операций неизвестны, однако по оценке Департамента морского транспорта эти рекомендации полностью исполнены.
Безопасность портов является очень конфиденциальным вопросом в этой стране, однако, по всей видимости, она соответствует требованиям Международного кодекса по охране судов и портовых средств.

2-Порт Поти
Порт имеет сертификат ISO 9000. Это хороший признак для безопасности портовых операций. По всей видимости, проверки проводятся квалифицированно.
Безопасность порта хорошо организована, и должностным лицам по безопасности хорошо известно об эффективном действии плана безопасности.
Пограничная служба хорошо оснащена, и морской контроль представляется эффективным.

3- Порт Батуми
Порт имеет сертификат ISO 900. Это хороший признак для здоровья и безопасности портовых рабочих. Например, СИЗ имеются у всех работников.
Безопасность портовой территории организована для единственного сооружения. Меры безопасности, по всей видимости, находятся на хорошем уровне.
Пограничная служба хорошо оснащена, и, по всей видимости, осуществляется морской контроль.

Украина

1- **Администрации, ответственные** за безопасность и защиту украинских СУДОВ и контроль со стороны государства порта, производят соответствующие проверки.
Этим администрациям известно о руководящих принципах МОТ по безопасности портов, и они заявляют о применении этих принципов в минимальном объеме при соблюдении национальных правил.
В целом, следование европейским постановлениям или директивам не будет большой проблемой для УКРАИНЫ.
УКРАИНСКИЕ власти сожалеют о неучастии РОССИИ в проекте.

3-Порт Одесса
Меры по обеспечению безопасности портовых рабочих и защиты имущества соблюдаются на хорошем уровне. Периодически проводятся внутренние проверки.
Проводится эффективное длительное обучение портовых работников.
Расширение пространства контейнерного терминала повысит безопасность операций.
В порту ОДЕССЫ назначено лицо, ответственное за безопасность, которое контролирует все 12 должностных лиц портовых средств. По всей видимости, руководящие принципы ММО/МОТ по портовой безопасности соблюдаются.
Состояние безопасности порта и портовых средств представляется очень хорошим.

4- Порт Ильичевска
Очевидно, безопасность портовых операций эффективна. Периодически проводится обучение портовых работников.
В соответствии с УКРАИНСКИМ законом назначено лицо, ответственное за безопасность порта, а также должностное лицо по безопасности портового средства в каждом из 9 портовых средств.
Периодически организуются тренировки, однако капитаны судов не привлекаются к участию.
Со стороны, очевидно, что безопасность организована на хорошем уровне.

Вывод

Управление безопасностью и защитой судоходства и портовых операций согласно единой системе полностью приветствуется. Некоторые лица немного скептически настроены в отношении эффективности применения. Особое обучение лиц, проводящих внутренний контроль, является первостепенной задачей.

По общему мнению, потребуется проведение круглых столов по созданию и использованию системы общего управления.
Также необходимо обучение безопасности и защите в портах. Повторный курс должен проводиться каждые пять лет.

6 Заключение

Общая оценка
Морская защита и безопасность находится на хорошем уровне во всех посещенных странах и может считаться соответствующей Международному кодексу по охране судов и портовых средств. Тем не менее, управление и последующие мероприятия по планам безопасности портов и портовых средств требуют усовершенствования, в особенности в ТУРЦИИ.

Индивидуальная оценка соответствующих заключений
Что касается безопасности портовых средств, она должна быть приведена в соответствие международному стандарту (например, Кодекс МОТ о мероприятиях по безопасности и здоровью в портах может трансформироваться в обязательный кодекс посредством принятия международной конвенции?), и это неизбежно! Данные руководящие принципы могут быть использованы в качестве норматива в отношении всех портовых средств и портов в пяти странах, участвующих в проекте.
Для обеспечения следования этим руководящим принципам должна быть создана система управления, а ее использование гарантировано участием представителей пяти стран.

Предотвращение нарушений безопасности, внедренное в портах пяти стран, находится на хорошем уровне, в то время как защита с воды остается в зоне ответственности военно-морского флота и/или пограничных служб. Такая защита, обеспеченная национальными подразделениями, относится к территориальным водам, а затем и к портам в целом (защиты с моря, осуществляемой самим портовым средством, в настоящее время не существует, и ее существование не представляется необходимым). Это не является препятствием для гармонизации при условии, что операции по отслеживанию водного пространства и используемые меры эффективны.

Примечание: По историческим причинам в этих странах существуют морские полицейские силы, остающиеся последовательными по сравнению с остальной Европой. Не лишено смысла предположение, что такие флоты и контрольные центры могут быть однажды объединены в общий орган, который может называться БЕРЕГОВОЙ ОХРАНОЙ ЧЕРНОГО МОРЯ. Тем не менее, принимая во внимание существующие трудности в Западной Европе, можно предположить, что принятие решения и создание такого органа займет определенное время!

База данных
База данных ММО ГИСИС стала существенным элементом безопасности морского транспорта: это единственный источник информации для компаний и капитанов судов.

Необходимые усилия существенны во всех посещенных странах. Малая доля информации в ГИСИС была обновлена. Представляется, что эта информация была предоставлена ММО в 2004 г., и с тех пор не было проведено никаких обновлений! Как мы видели, предоставленная информация недостаточна для осведомленности о безопасности самого порта.

Если информация относительно безопасности портового средства присутствует в базе данных ГИСИС, информация о безопасности самих портов, которая могла бы быть очень полезной для компаний и судов, появляется только на Интернет-страницах самих портов и в максимально укороченной форме.

Некоторая информация о безопасности является, безусловно, конфиденциальной, однако получаемая информация всегда более чем скудная! Таким образом, мы можем создать в соответствии с Международным кодексом по охране судов и портовых средств базу данных информации по безопасности самих портов.

В отношении каждого порта будет собрана следующая информация:

- Название порта
- Широта, долгота
- Статус порта (международный, национальный торговый, частный, находящийся в государственной собственности)
- Информация о порте: количество портовых средств, военно-морской флот или рыбный порт, судостроительные верфи и т.д., включенные в портовую зону
- Имеет ли порт обеспечение безопасности с моря? (СДС, патруль и постоянные базы перехвата)
- Имя и местонахождение лица, ответственного за безопасность порта

Хотелось бы, чтобы общая безопасность портовых операций также была отражена в данной базе данных для наложения требований о тех же мерах, что и в отношении портовых средств.

Основные направления:

- Создание базы данных по БЕЗОПАСНОСТИ в отношении портов
- Работа над требованиями международного кодекса безопасности портовых операций, обязательного для исполнения как в отношении портовых средств, так и в отношении портов (можно начать с европейских портов), а также
- Создание соответствующей базы данных под контролем ММО, МОТ или Европейской Комиссии.

Безопасность портовых операций должна быть приведена в соответствие с некоторыми международными стандартами (например, с помощью новой конвенции/кодекса МОТ). После этого не возникнет трудностей в дополнении базы данных ГИСИС информацией о соответствии портового средства этой конвенции или кодексу.

Возможности создания системы общего управления

Все эти мероприятия могут быть объединены в систему общего управления, которая обеспечит следование стандартам защиты и безопасности и контроль над их внедрением в пяти странах-участниках данного проекта.

Шаги по модернизации в области защиты окружающей среды и качества услуг могут быть внедрены в эту систему позже.

7 Часть 2: Определение возможностей и опорных точек

Общие положения
Система управления является внутренней организацией реализации и функционирования требований, собранных в одну или более систему критериев, которая может касаться безопасности, защиты, окружающей среды или качества. Системой критериев может быть какой-либо кодекс или совокупность директив и правил.
Система обеспечивает соответствие, затем функционирование и, наконец, постоянное усовершенствование.

В настоящий момент нет необходимости иметь несколько систем, одна может объединить все указанные выше системы критериев.
Таким образом, можно создать единую систему, объединяющую в себе:
- Морскую безопасность: эксплуатация и контроль судов и операций с ними в целях соответствия международным правилам
- Безопасность порта: оборудование, эксплуатация и контроль над портовыми операциями (портовые средства и сами порты)
- Морскую защиту: эксплуатация и контроль превентивных мер, принятых на соответствующих судах
- Меры безопасности порта по предотвращению и контролю портового средства и доступа к порту.

Остается признанным тот факт, что системы критериев будут содержать минимальный уровень требований. Каждая страна сможет в соответствии со своими намерениями потребовать от судов, ходящих под ее флагом, и портов, расположенных на ее территории, принятия более существенных мер, однако она не будет иметь возможность требовать принятия этих же мер от судов других участвующих стран!

Рабочий язык
Рабочим языком должен быть общий язык, и подходящими языками представляются английский и русский.

Препятствия для морской безопасности
Существует международное регулирование (ММО/МОТ), и его легко применять. Внимание будет заострено на выполнение требований Международного кодекса по охране судов и портовых средств, который соответствует совокупности международных и специальных требований безопасности.
Ясно, что кодекс будет действовать в отношении судов весом более 500 Гт, без учета типа судоходства (международного или национального). Таким образом, отправной точкой будет законодательство Европейского Союза.
Только одна отправная точка: система общего управления безопасностью и защитой (Единая интегрированная система управления SASEMAS в регионе Черного моря) будет гарантировать соблюдение соответствующих правил, и суда группы участвующих стран не будут подвергаться контролю со стороны государства порта при заходе в порты стран, вовлеченных в проект. В действительности, контроль со стороны государства порта будет бесполезным в свете проверок, обеспеченных Единой интегрированной системой управления SASEMAS в регионе Черного моря.
Такое освобождение потребует изменения ПАРИЖСКОГО Меморандума о взаимопонимании и Меморандума о взаимопонимании для региона ЧЕРНОГО МОРЯ. Выполнение этого, безусловно, будет нелегким в связи с неучастием Российской Федерации в системе ТРАСЕКА.

Препятствия для безопасности портов

Даже если национальное регулирование труда принимает во внимание безопасность труда в портах, в этой сфере не существует гармонизации или стандарта, и проверочные мероприятия варьируются от страны к стране.
В то же время когда приватизация терминалов растет в геометрической прогрессии, крайне необходимо определение стандарта, обязанность следования которому будет возложена на приватизированные или неприватизированные портовые средства.
Стандарт может состоять из:

- Практического руководства по здоровью и безопасности в портах (МОТ, 2005 г.)
- Международное руководство по безопасности нефтяных танкеров и терминалов
- Руководство Общества международных операторов газовых танкеров и терминалов
- Правила ММО (Международный морской кодекс по опасным грузам, Международный кодекс безопасной перевозки упакованного радиоактивного ядерного топлива, плутония и сильнорадиоактивных отходов Кодекс безопасной практики погрузки и разгрузки навалочных судов бортовыми судами, Базельская конвенция, Кодекс безопасной перевозки грузов и пассажиров оффшорными судами снабжения и т.д.…)

Препятствия для безопасности в море
Стандартом может служить ЕВРОПЕЙСКОЕ постановление № 725/2004, дополненное Практическим руководством ММО/МОТ по безопасности в портах (2003 г.).

Каждая сторона, безусловно, сохраняет возможность определять уровень морской и портовой надежности в отношении своих судов/портов и принимать соответствующие меры, если это необходимо.

Конфиденциальность оценок и планов безопасности
Основной проблемой в отношении безопасности является конфиденциальности информации, которая может напрямую затрагивать защиту территории.
В отношении судна существует несколько разумных пунктов даже в том случае, когда план безопасности и оценка безопасности включают в себя некоторую конфиденциальную информацию.
В отношении портов речь в основном идет о расположении зон ограниченного доступа и их охраны. Эта информация конфиденциальна, но за исключением редких случаев, это не информация под грифом «КОНФИДЕНЦИАЛЬНАЯ ЗАЩИТА»! Решением проблемы является рассмотрение такой информации как «ЗАЩИЩЕНО И СЕКРЕТНО» и определение мер, менее вынуждающих, чем те, которые могут повлиять на «ЗАЩИТУ страны» и требуют согласия государства.
Для проверки соответствия оценки защиты порта или портового средства или выполнения плана безопасности (знание плана, отчеты о проверках или тренировках и т.д.) будет необходимо достижение соглашения об обращении к документам и записям. Такое соглашение может быть определено в рамках единой интегрированной системы управления.

8 Часть 3: Концепция интегрированной системы управления безопасностью и защитой

Общие положения
Современный способ управления требованиями безопасности и защиты заключается в создании системы управления, которая в нашем случае может служить интегрированной системой управления безопасностью и защитой, применимой для всех судоходных компаний и их судов, ходящих под своими национальными флагами, и во всех портах пяти участвующих стран, а именно, БОЛГАРИИ, ГРУЗИИ, РУМЫНИИ, ТУРЦИИ и УКРАИНЫ.

Мы предлагаем назвать ее СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ И ЗАЩИТОЙ В РЕГИОНЕ ЧЕРНОГО МОРЯ (**B**LACK **S**EA **SA**FETY and **SE**CURITY **MA**NAGEMENT **S**YSTEM или **BS SASEMAS**).

Цели Единой системы управления SASEMAS в регионе Черного моря.
Целями данной системы управления является облегчение работы и совершенствование судоходной и портовой отрасли внутри и вокруг региона ЧЕРНОГО МОРЯ.
Облегчение работы и совершенствование судоходства требует:
- Гармонизации условий безопасности и защиты во внутреннем судоходстве и портовых операциях. Гармонизация должна начаться путем установления сходного уровня безопасности и защиты в этой региональной отрасли. В связи с существованием международных правил этот уровень, как минимум, должен соответствовать обязательным для исполнения требованиям, если таковые существуют, а также общепринятым международным рекомендациям и руководствам.
- Постоянного улучшения этих условий.
- Обеспечения этой системой управления гармонизации обязательных для исполнения документов, инструментов или методов проверки и пересмотра путем подготовки руководящих принципов и моделей. Единая интегрированная система управления SASEMAS в регионе Черного моря будет работать в качестве системы внутреннего управления, ограниченной кругом участвующих стран. Результаты работы системы будут оставаться конфиденциальными до тех пор, пока страны не примут решение опубликовать результаты в качестве инструмента маркетинга в регионе Черного моря.
- Руководства этой системой согласно общим правилам управляющим комитетом, сформированным из представителей правительств пяти стран-участниц, а также поручением вопросов эксплуатации уполномоченным лицам из пяти стран.
- Выполнения такими уполномоченными лицами определенной работы для их собственной страны, а также использования перекрестной проверки для обеспечения гармонизации и извлечения выгоды из сопоставительного анализа.

Секторы эксплуатации Единой интегрированной системы управления SASEMAS в регионе Черного моря:
-Безопасность судоходства (включая движение в порту)
-Безопасность портовых коммерческих операций (погрузка/разгрузка морских судов)
-Безопасность судоходства и судов
-Безопасность портов и портовых средств

Примечания
а) Когда судоходство и порты будут полностью соответствовать правилам и предписаниям и принимать во внимание все кодексы или руководства отрасли, единая интегрированная система управления должна будет выполнять только рутинные проверки и сможет в большей мере сконцентрироваться на улучшениях.

К сожалению, ситуация не настолько идеальна: даже со всеми инструментами, созданными для проведения внешних и внутренних проверок, в судоходстве и портах внутри Черного моря еще не достигнуто стопроцентное соответствие.
Инструменты проверки соответствия уже существуют. С одной стороны, программа добровольной проверки государств-членов ММО, запущенная ММО, касается только предписаний по безопасности, изданных ММО, и выполнение европейских правил безопасности проверяется инспекторами Европейской Комиссии. Результаты этих проверок были недавно опубликованы (вероятно, исполнение директивы № 65 было несколько отложено). С другой стороны, европейские правила безопасности и защиты применяются только членами ЕС!

b) Члены управляющего комитета назначаются правительством каждой участвующей страны. В системе будут определены рамки компетенции. Также будут назначены заместители, в том же порядке, что и уполномоченные лица, с надлежащим уровнем компетенции и образования. Процессуальные правила будут определять степень ответственности заместителей.

c) Внутренние проверки нацелены на обеспечение общего порядка применения системы критериев. Процедуры проверки определены с целью устранения несоответствий, а также для определения превентивных мер по предотвращению их возникновения.
Аудиторы выбираются управляющим комитетом из числа добровольцев от каждой участвующей страны. Эти аудиторы проходят обучение по системе в целях обеспечения общего уровня качества проверки. Регламентируется процедура оценки аудиторов.
Ключевым моментом качества проверок является качество аудиторов. Это качество будет обеспечиваться только путем постоянного обучения на высоком уровне. Это будет программа, отличная от программы обучения АУДИТОРОВ МОС, которая плохо адаптирована к управлению безопасностью и защитой в судоходной и портовой отрасли.
Необходимо будет разработать специальную программу обучения внутренних аудиторов с контролем приобретенных знаний. Аудиторам будет выдаваться сертификат, периодическое подтверждение которого будет обеспечиваться посредством формального подтверждения компетенции. Обучающие центры должны быть согласованы с ТРАСЕКА.

d) У судоходных компаний будет время для внедрения, модификации и совершенствования внутренних систем управления.

e) Такая общая система управления может быть внедрена в других особо ограниченных судоходных регионах.

Заключение
Сформированная в качестве практического общего инструмента усовершенствования, Единая интегрированная система управления SASEMAS в регионе Черного моря обеспечит повышение культуры безопасности и защиты нашей отрасли в этом регионе.
Такое продолжительное улучшение облегчит и повысит эффективность судоходства и портовых операций, принося выгоду участвующим странам.

9 Часть 4: Единая интегрированная система управления SASEMAS в регионе Черного моря

Введение
Единая интегрированная система управления SASEMAS в регионе Черного моря была представлена и разъяснена на круглых столах по защите и безопасности в пяти странах, проведенных в рамках проекта в период с ноября 2008 г. по февраль 2009 г.

Краткое изложение и план Единой интегрированной системы SASEMAS был представлен Национальным секретарям ТРАСЕКА в начале марта 2009 г. с просьбой дать комментарии в отношении предложенной системы на Заключительном семинаре (в Софии, Болгария, 26 марта).

В ходе регионального заключительного семинара представители пяти стран поделились своими взглядами на Единую интегрированную систему управления SASEMAS в регионе Черного моря.

Настоящий раздел содержит краткое содержание системы SASEMAS, ее схему, комментарии в отношении системы от получающих сторон, а также предложение графика внедрения системы в регионе Черного моря.

Краткое описание системы управления безопасностью и защитой в регионе Черного моря
Данная система будет возглавляться управляющим комитетом, состоящим из представителей правительств пяти участвующих государств, в то время как эксплуатационные вопросы будут находиться в ведении уполномоченных лиц-представителей пяти стран. Такие уполномоченные лица будут работать на свою собственную страну, но также будет использоваться система перекрестных проверок для обеспечения гармонизации и получения выгод из сравнительного анализа.

Международные инструменты управления безопасностью и защитой
Безопасность и защита судоходства хорошо организованы благодаря международным конвенциям под эгидой ММО и МОТ.

Безопасность операций в портовых средствах подпадает под действие международных правил, тогда как управление безопасностью самих портов касается только членов ЕС (Болгарии и Румынии).

Если мы хотим гармонизировать условия безопасности и защиты в нашей отрасли, выполнение одних и тех же предписаний должно требоваться от государств, не являющихся членами ЕС (Грузия, Турция и Украина).

Нынешняя ситуация
Когда судоходство и порты будут полностью соответствовать правилам и предписаниям и принимать во внимание все кодексы и руководства отрасли, единая интегрированная система управления должна будет выполнять только рутинные проверки и сможет сконцентрироваться в большей степени на улучшениях.

К сожалению, ситуация не настолько идеальна: даже принимая во внимание все инструменты, созданные для проведения внешних и внутренних проверок, стопроцентное соответствие ещё не достигнуто в судоходстве и портах на Черном море.

Инструменты проверки соответствия уже существуют. С одной стороны, программа добровольной проверки государств-членов ММО, запущенная ММО, касается только предписаний по **безопасности**, изданных ММО, и выполнение европейских правил **безопасности** проверяется

инспекторами Европейской Комиссии. Результаты этих проверок были недавно опубликованы (вероятно, исполнение директивы № 65 было несколько отложено). С другой стороны, европейские правила безопасности и защиты применяются только членами ЕС!

Безопасность судоходства

Существуют международные требования по безопасности судоходства и портовых операций:

- Международный кодекс об управлении безопасностью является основным инструментом, который мы можем использовать для обеспечения соответствия применимым международным правилам, так как этот кодекс требует наличие системы управления безопасностью, обеспечивающей соответствие минимальным правилам и предписаниям в компаниях и на борту всех судов, подпадающих под действие Международной конвенции о защите жизни людей в море. Он также требует принятия во внимание руководящих принципов, кодексов и рекомендаций ММО, классификационных обществ и других организаций нашей отрасли.

- Данный кодекс может также применяться к судам, не подпадающим под действие Международной конвенции по защите жизни людей в море, посредством европейского постановления № 336/2006.

Безопасность портовых операций

В действительности обязательных для исполнения международных инструментов в отношении безопасности в портах не существует. Тем не менее, европейские предписания, охватывающие некоторые аспекты, а также существуют соответствующие рекомендации или руководящие принципы МОТ или профессиональных организаций, покрывающие остальные аспекты (Практическое руководство МОТ по безопасности и здоровью в портах, Международное руководство по безопасности нефтяных танкеров и терминалов, руководство Общества международных операторов газовых танкеров и терминалов).

Мы предлагаем использовать эти предписания ЕС и признанные на международном уровне руководства в качестве нормативных документов для Единой интегрированной системы управления SASEMAS.

Безопасность судов, портовых средств и портов

Безопасность в судоходстве обладает преимуществом регулирования полным набором международных правил и руководящих принципов, принятых в 2003 г.:

- Международный кодекс по охране судов и портовых средств определяет все обязательные для исполнения требования в отношении судов, подпадающих под действие Международной конвенции о защите жизни людей в море, и портовых средств. Руководство по безопасности для судов, не подпадающих под действие конвенции, были недавно предложено ММО (декабрь 2008 г.)
- Правила портовой безопасности были также определены руководством ММО/МОТ (для всего остального мира) и европейским постановлением № 65 (для членов ЕС).

Эксплуатационная структура Единой интегрированной системы управления SASEMAS в регионе Черного моря

Система будет регулироваться УПРАВЛЯЮЩИМ КОМИТЕТОМ. Данный комитет будет состоять из официальных представителей пяти участвующих государств. Данная группа будет нести ответственность за эксплуатацию системы. Группа будет проводить регулярные собрания в качестве управляющего органа с целью рассмотрения работы системы и обеспечения ее эффективности. Для представителей стран эта трудовая деятельность является частичной занятостью.

Для эксплуатации Единой интегрированной системой управления SASEMAS в регионе Черного моря в каждой стране будут назначены уполномоченные компетентные лица. Такие уполномоченные лица (минимум два человека от каждой страны) будут работать на основе полной занятости.

Данные уполномоченные лица будут обеспечивать проверку соответствия и надлежащей эксплуатации всех систем, внедренных в рамках SASEMAS. Кроме того, уполномоченные лица также будут осуществлять консультирование с целью помощи компаниям и портам в достижении определенных стандартов и улучшении безопасности и защиты в данной отрасли.

Эта работа особенно важна, и уполномоченные лица должны быть отобраны на основе их образования, понимания и профессионализма как в области судоходства, так и в области портовых операций. Они должны иметь возможность консультировать владельцев судов и капитанов, начальников портов и портовых операторов в отношении стандартов защиты и безопасности, а также возможных мероприятий по достижению и поддержанию соответствия нормативным документам, предлагать пути достижения стабильного повышения культуры безопасности и защиты всех субъектов судоходства и портовых операций внутри и вокруг региона Черного моря.

Инструменты проверки Единой интегрированной системы управления SASEMAS в регионе Черного моря

Уполномоченные лица и традиционные инструменты системы управления, такие как инспекции, проверки, предложения об исправлении, расследования аварий, отчеты, превентивные мероприятия и пересмотры.

Они также обеспечат необходимые консультации по вопросу обучения для повышения культуры безопасности и защиты в отрасли.

Схема Единой интегрированной системы управления SASEMAS в регионе Черного моря, представленная на круглых столах

Введение
Ниже следует введение в систему управления защитой и безопасностью (**SA**fety and **SE**curity **MA**nagement **S**ystem или SASEMAS) в морском секторе, которая должна быть внедрена в пяти странах Черного моря – Болгарии, Грузии, Румынии, Турции и Украине – для повышения морской безопасности и защиты.

Происхождение системы
- Для соответствия международным правилам защиты и безопасности необходимо **желание достижения такого соответствия** со стороны национальной администрации флага и портов.
- Уровень соответствия может отличаться в разных странах, что сократит скорость взаимодействия в судоходстве.
- Лучшим способом облегчить бизнес, связанный с судоходством, является, прежде всего, полное соответствие правилам и обеспечение такого соответствия посредством общей системы управления.

Определения
- **Группа**: группа участвующих стран.
- Группой представителей являются представители пяти стран.
- **Уполномоченное лицо/лица –** это одно или несколько лиц, ответственных за Единую интегрированную систему управления SASEMAS в каждой стране (предложенные каждой участвующей страной и одобренные управляющим комитетом).
- Работа уполномоченного лица должна быть регламентирована (см. далее).

Создание Единой интегрированной системы управления SASEMAS
- SASEMAS **обеспечит** соответствие всех компаний, судов, портовых средств и портов применимым международным и национальным правилам.
- Система будет охватывать компании и портовых операторов, занимающихся судоходной деятельностью в регионе Черного моря.
- Система будет управляться группой, составленной из представителей пяти администраций.
- Система не требует никакой сертификации.

Объединение защиты и безопасности
- Безопасность и защита имеют сходные цели, то есть защита человеческих жизней, окружающей среды и собственности.
- Безопасность и защита могут быть объединены в одну систему управления.
- Безопасность и защита будут управляться одновременно, где это возможно, для сокращения временных и денежных затрат.
- Проверка соответствия будет проводиться перекрестным способом для достижения наиболее справедливой оценки.
- Ответственный персонал будет обучен проведению таких действий.
- Результаты будут доводиться только до сведения вовлеченных сторон во время обзорных совещаний.

Содержание системы
1- Цели и показатели исполнения
2- Политика безопасности и защиты
3- Структура управления системой SASEMAS
4- Уполномоченное лицо/лица в каждой стране
5- Стандарт системы SASEMAS для управления человеческими ресурсами
6- Нормативные документы по судоходству и портовым операциям

7- Требования системы SASEMAS к государству и компаниям относительно действий при возникновении чрезвычайной ситуации
8- Система внутреннего расследования аварий в рамках SASEMAS
9- Формат нормативных документов системы SASEMAS (руководства по управлению безопасностью или оценка и планы безопасности судна/порта)
10- Внутренние проверки системы SASEMAS (инспекции и проверки)
11- Периодический пересмотр управления в системе SASEMAS
12- Постоянное улучшение в системе SASEMAS

Цели и показатели исполнения

Целями системы SASEMAS являются:

- Защита жизней работников порта и моряков путем обеспечения безопасности судоходства и портовых операций: конечной целью будет нулевой показатель аварийности.
- Облегчение операций и сокращение контроля со стороны государства флага или порта посредством обеспечения очевидного, достоверного, проверяемого и хорошо известного соответствия международным, региональным и национальным правилам.
- Помощь государствам в создании и поддержании наиболее безопасной рабочей среды.
- Повышение культуры безопасности в отрасли в регионе.

Показатели исполнения
1- Регулярное уменьшение количества аварий в %
2- Систематическая оценка рисков по всем видам деятельности
3- Формальный анализ аварий и инцидентов
4- Систематический анализ отзывов для принятия превентивных мер
5- Проведение внутренних проверок и обзоров системы управления в соответствии с требованиями и планами
6- Анализ и учет предположений об авариях, несоответствии или в отношении персонала, когда это возможно
7- Проведение в компаниях, портовых средствах и портах реалистичных упражнений и тренировок по действиям в чрезвычайных ситуациях, подготовка отчетов, которые оценивают эффективность средств и предлагают улучшение
8- Существование кризисной группы в компании, портовом средстве, порту, регулярно проходящей проверки деятельности.
9- Постоянная оценка уровня безопасности посредством частичных или общих проверок.
10- Процесс интеграции деятельности по защите и безопасности.

Оценочные отметки

- Оценка проводится в процессе внутреннего аудита: присваиваются отметки от 1 до 5.
- « 0 » не существует, так как все пункты являются обязательными для исполнения.
- Отметка присуждается согласно решению аудиторской группы.
- Примечание: аудиторы должны быть независимыми от проверяемого сектора.
- Сумма баллов определит уровень культуры безопасности в проверяемом секторе.

Политика защиты и безопасности

- Публикуется общая политика защиты и безопасности, подготовленная системой SASEMAS,.
- Она подписывается всеми членами управляющего комитета (представители пяти стран, ответственные за администрацию флага, контроль государства порта и портовое управление).
- Эта политика включает назначение уполномоченных лиц, ответственных за эксплуатацию системы SASEMAS в каждой стране.

Политика

- ***Политика защиты и безопасности в регионе Черного моря*** разработана для управления всеми судоходными и портовыми операциями посредством стратегического плана управления защитой и безопасностью, основанного на ответственности и надежности всего участвующего персонала.
- Группа договаривающихся государств несет ответственность за выполнение наших стандартов через управляющий комитет.
- Группа достигла соглашения и приняла **стандарты управления безопасностью и защитой и соответствующие уровни обучения** для решения вопросов защиты и безопасности и выполнением оценок, основанным на требованиях безопасности, указанных в международных конвенциях, региональных постановлениях, управлениях флага или побережья, принимая во внимание рекомендации ММО, МОТ, других администраций, классификационных обществ и других компетентных организаций.
- В соответствии с действующим принципом безопасности любой трудовой деятельности должна придаваться та же степень важности, что и коммерческим целям.
- Назначен представитель в управляющем комитете системы SASEMAS.

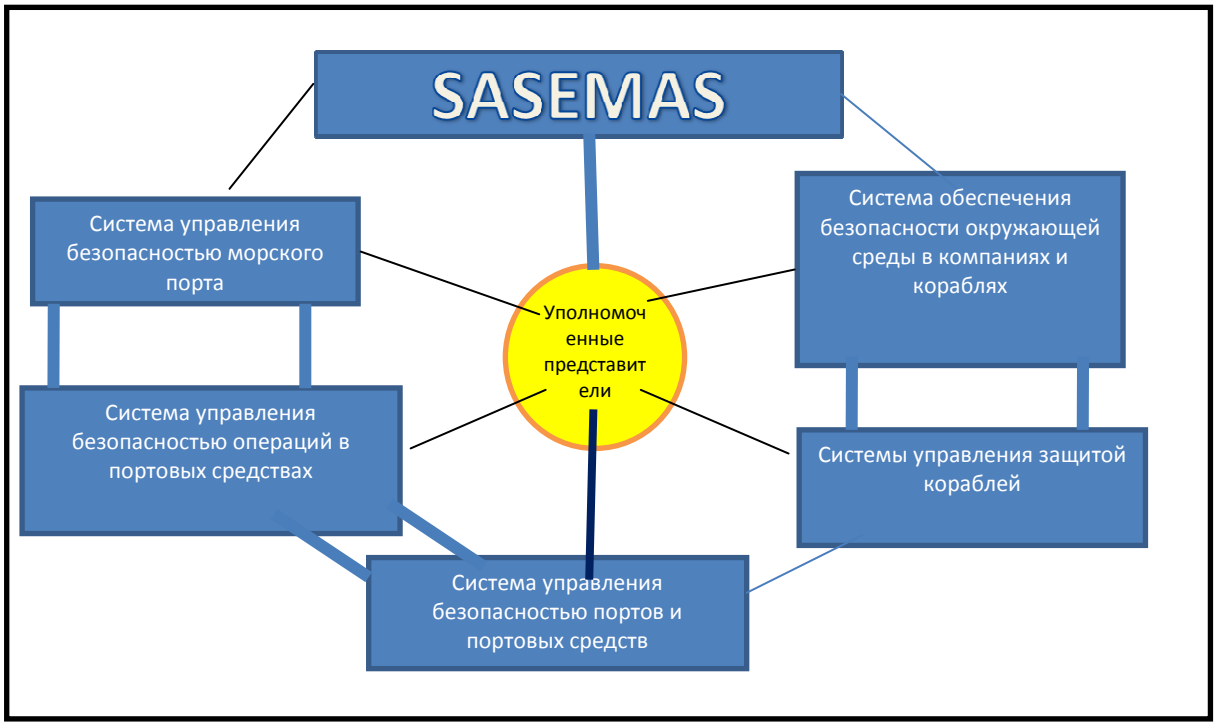
Наши цели определены, и статус их достижения будет постоянно проверяться.

Для достижения этих целей:

- Группа должна назначить одно (или более) лицо в каждой участвующей стране для **обеспечения взаимной эксплуатации** системы SASEMAS;
- Они уполномочены и обладают организационной свободой **отслеживать** аспекты безопасности и защиты судоходства и портовых операций в пяти странах,
- Эти лица всегда имеют право **связываться с управляющим комитетом** по любому вопросу здоровья, безопасности, защиты или окружающей среды.
- Правительства стран-членов группы ответственны за применение настоящей политики.

Структура Единой интеграционной системы управления SASEMAS региона Черного моря

Схема системы SASEMAS



30

Описание должностных обязанностей уполномоченных лиц

Должностные обязанности уполномоченных лиц включают в себя:

- Представление отчетов управляющему комитету
- Обеспечение применения системы SASEMAS в их странах
- Обеспечение мониторинга систем управления безопасности и защиты в компаниях, на борту судов, в портовых сооружениях и портах, заключающееся по большей части в следовании результатам сертификации государствами порта и флага по Международному кодексу об управлении безопасностью и Международному кодексу по охране судов и портовых средств.
- Обеспечение проведения внутренних инспекций и проверок (см. процесс внутренних проверок)
- Обеспечение предоставления управляющему комитету результатов и предложение корректирующих мероприятий
- Проведение или участие в деятельности внутренних групп расследования
- Подготовка национальных обзоров для управляющего комитета
- Приведение в жизнь изменений, о которых принимает решение управляющая компания
- (см. специальный план данной ключевой работы)

Управление человеческими ресурсами

Человеческие ресурсы включают в себя знания, понимание и профессионализм персонала:

- Первоначальное обучение персонала, получение удостоверений о квалификации

- Ознакомление по приезду, при начале новой работы, приобретении нового судна или нового оборудования (смене руководства)
- Периодическая оценка и постоянное обучение персонала
- Требования государственной организации по проверке медицинской годности персонала

Нормативные документы

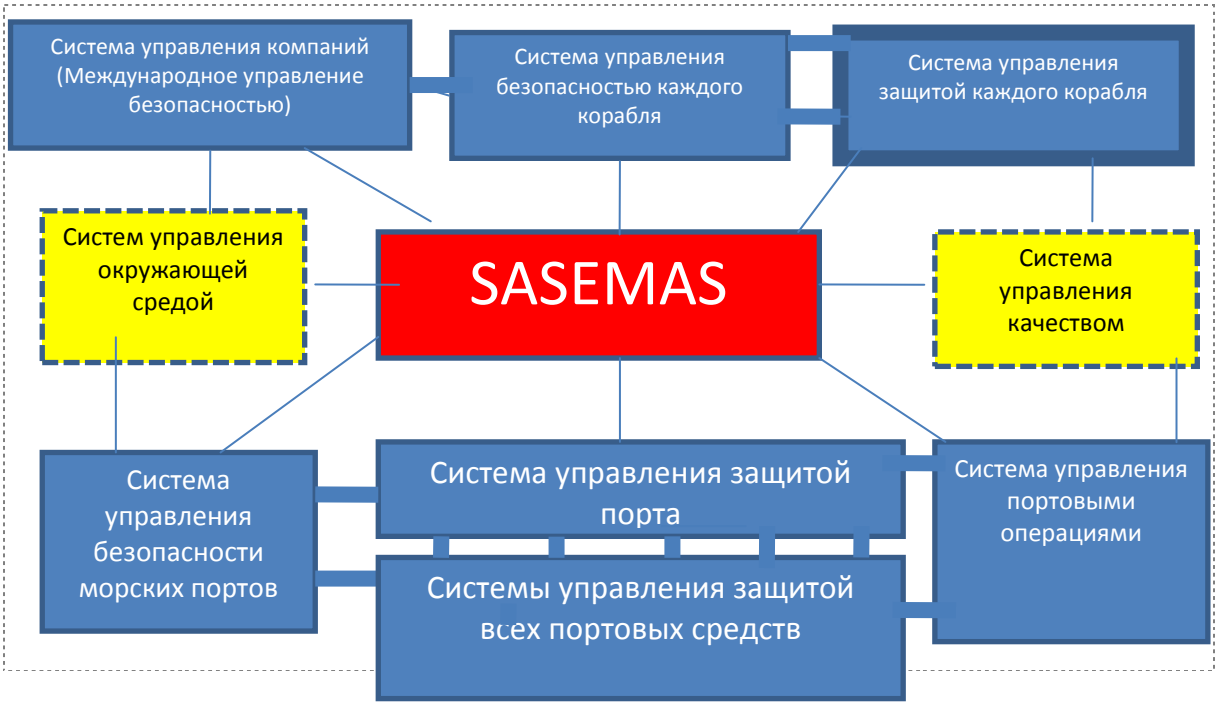
Принятые во внимание нормативные документы происходят из:

- Международных правил и предписаний
- Международных руководящих принципов или специальных кодексов, принятых компетентных организаций
- Европейских постановлений
- Национальных предписаний (которые применяются только в пределах соответствующих стран)
- Рекомендаций управляющего комитета

Системы управления внутри SASEMAS:

- В отношении компаний-клиентов и судов существуют обязательные системы управления безопасностью и защитой в соответствии с Международным кодексом управления безопасностью и Международным кодексом по охране судов и портовых средств
- Порт имеет национальные или местные предписания (или кодекс безопасности морского порта). Он исполняет эти предписания путем внедрения системы управления
- В отношении портовых средств существуют требования безопасности портовых операций, предъявляемые государством порта. Они могут выполнить эти требования с помощью системы управления (например, соответствующей Руководству МОТ по безопасности и здоровью на рабочем месте 2001 г.)
- Для портов и портовых средств существуют требования безопасности в соответствии с Международным кодексом по охране судов и портовых средств, установленные европейским постановлением № 725 и директивой № 65.
- В общую систему судоходной компании или порта и, соответственно, в систему SAEMAS, если принято такое решение, может быть интегрирована необязательная система управления качеством и окружающей средой.

Схема систем управления



32

Нормативные документы для судоходства и портовых операций

- Система SASEMAS должна определять нормативные документы в качестве основных или улучшенных требований в отношении всех частей системы
- Применение: национальные предписания применяются при недостатке международной системы управления
- В отношении безопасности судоходства нормативным документом является **Международный кодекс по управлению безопасностью** на основании положений Постановления Европейского Парламента № 336/2006
- Примечание: безопасность отдельных операций соблюдается предприятиями, признающими стандарты Международного руководства по безопасности нефтяных танкеров и терминалов и руководства Общества международных операторов газовых танкеров и терминалов
- В отношении безопасности портовых операций нормативным документом являются **Руководящие принципы МОТ** по безопасности и здоровью в портах (2005 г.)
- В отношении защиты судов и портовых средств нормативным документом является Международный кодекс по охране судов и портовых средств, примененный европейским постановлением № 725/2004
- В отношении защиты портов как таковых нормативным документом является Директива Европейской Комиссии № 65/2005
- В целом, применяются европейские предписания (они обычно фокусируют внимание на правилах и предписаниях ММО и МОТ)

Решения по безопасности по системе SASEMAS

- БЕЗОПАСНОСТЬ судоходства: системы соответствуют Международному кодексу по управлению безопасностью и принимают во внимание рекомендации ММО и МОТ или других компетентных органов (Международный форум морских нефтяных компаний, Общество международных операторов газовых танкеров и терминалов, Международная ассоциация буровых подрядчиков, и др.)
- Безопасность деятельности морских портов: Кодекс Великобритании о безопасности морских портов
- Безопасность портовых операций: Система управления близка к требованиям Руководства МОТ по безопасности и здоровью на рабочем месте 2001 г., принимает во внимание специальные европейские постановления (Pax, Международный морской кодекс по опасным грузам) или международные кодексы ММО (о навалочных грузах и газе) или другие (руководство Общества международных операторов газовых танкеров и терминалов)

Решения по защите по системе SASEMAS

- Судоходство: европейское постановление № 725/2004 (которое включает часть А и некоторые части В Международного кодекса по охране судов и портовых средств)
- Портовые средства: постановление № 725/2004 (которое включает часть А и некоторые части В Международного кодекса по охране судов и портовых средств)
- Порты: европейская директива № 65/2005

Интеграция систем управления

- Система SASEMAS предложит компаниям, портовым средствам и портам объединить защиту и безопасность насколько это возможно
- Деятельность по обеспечению защиты может быть объединена с системой управления безопасности портовых средств
- Оценка и план защиты уже существуют. Мы объединим только мероприятия, проводимые по обоим элементам
- Уполномоченное лицо будет являться консультантом в процессе этой интеграции

Организация мероприятий в случае чрезвычайных ситуаций

- Система SASEMAS должна включать участие в проверке наличия в портах национальной организации чрезвычайных мероприятий (соответствующих или не соответствующих программе ЮНЭП/ММО по расширению осведомленности и обеспечению готовности к чрезвычайным ситуациям на местном уровне)
- Система SASEMAS обеспечит необходимую безопасность, внутренние коммуникации, обучение и необходимую координацию между местными услугами, предоставляемыми в целях защиты людей в случае аварии в порту
- Система SASEMAS также обеспечит достаточность поисково-спасательного оборудования на местном уровне и проверит, а также будет продвигать сотрудничество между организациями, проводящими поисково-спасательные операции, всех стран, вовлеченных в решение чрезвычайных ситуаций на море.

Отчеты и расследования по авариям

- Обязанность принятия немедленных корректирующих мер для защиты людей и имущества лежит на государстве (порта или флага)
- Информация передается в систему SASEMAS'DP.
- При необходимости сигнал бедствия передается другой компании или портам через уполномоченное государством лицо
- Любая авария анализируется при **формальном внутреннем расследовании,** проводимом уполномоченными лицами. Должны соблюдаться требования Комитета безопасности судоходства/Комитета по охране морской среды MSC/MEPC.2 circular3.
- Расследуются причины аварии, включая человеческий фактор, и эффективные превентивные меры, предложенные для предотвращения повторной аварии (система обратной реакции)

- Решение по итоговым превентивным мерам принимается управляющим комитетом
- Подготавливаются отчеты о внутреннем расследовании в формате системы SASEMAS
- О количестве аварий, случающихся в отрасли (по секторам), сообщается всему персоналу
- О результатах всех расследований сообщается уполномоченному персоналу и другим лицам

Документация

- Очевидно, что для облегчения контроля соответствия необходимо применение единого формата всех обязательных документов (краткое изложение, проверочные листы, отчеты, вахтенные журналы и др.). Система SASEMAS обеспечит такие форматы для судоходной и портовой промышленности
- Обновление документов может стать лучшим способом модификации существующих документов.
- Все документы (в бумажном и электронном формате) должны обновляться каждые пять лет.

Внутренние проверки

В качестве внутренних проверок могут выступать инспекции и аудиторские проверки.

Что такое инспекции?

- Мы сохранили инспекции в системе SASEMAS
- Под инспекциями понимается формальное констатирование фактов без расследования причин
- Это может быть краткосрочное посещение компаний, судов, портовых средств или портов для сбора сведений о видимом состоянии безопасности и защиты
- При необходимости, могут быть предприняты немедленные корректирующие меры
- При планировании внутреннего аудита инспекция может быть внезапной и незапланированной
- Отчеты по инспектированию готовятся в формате системы SASEMAS

Внутренние аудиторские проверки

- Успех такой единой системы управления заключается в результатах внутренних аудиторских проверок.
- Эти проверки совершенно не связаны с внешними аудиторскими проверками, проводимыми для получения сертификата
- Секрет хорошей работы системы управления кроется в качестве внутренней проверки, а не внешней.
- Внешние аудиторские проверки всегда концентрируются на соответствии нормативным документам, тогда как внутренние проверки проводятся для оценки исполнения, определения слабых сторон и поиска решений для исправления и повышения культуры безопасности вовлеченных партнеров
- Внутренние аудиторские проверки компаний, операторов портовых средств или самих портов более эффективны, чем внешние
- Самооценка и найденные самостоятельно решения по усовершенствованию всегда являются первоочередными

Что такое внутренняя аудиторская проверка?

- Под внутренней аудиторской проверкой понимается периодическое действие по определению того, отвечает ли система управления безопасностью и защитой и ее элементы следующим критериям:
  - Находится в наличии
  - Адекватна, а также
  - Эффективна в обеспечении безопасности рабочих и предотвращении аварий

  - Внутренний аудит покрывает всю систему SASEMAS или только ее часть
- Внутренние аудиторские проверки проводятся уполномоченными лицами, независимыми от проверяемого сектора
- Отчеты по внутренним аудиторским проверкам осуществляются в формате SASEMAS в целях гармонизации процесса и помощи управляющему комитету в осуществлении оценки

Преимущества внутренних аудиторских проверок
- Они являются секретом эффективности единой системы управления
- Результаты не будут опубликовываться и будут разглашены только внутри группы стран-участников
- Управляющий комитет предложит коррективные или превентивные меры
- Национальные администрации будут нести ответственность за проведение этих мероприятий в установленные сроки

Отчет о порядке управления

Национальные уполномоченные лица подготавливают ежегодный отчет о порядке управления, который содержит, как минимум, следующие элементы:
- Оценку эффективности действий, следующих после предыдущих отчетов о порядке управления
- Оценка внедрения всех корректирующих и превентивных мер
- Обеспечение обратной связи (отзывов) в отношении продолжительного совершенствования
- Оценка движения в направлении целей и выполнения мероприятий
- Оценка стратегии системы в целях выяснения, соответствует ли она запланированным итоговым целям
- Оценка возможности системы отвечать нуждам участников процесса, включая персонал и властей
- Оценка необходимости изменения системы

Продолжительное усовершенствование

- Система будет функционировать в соответствии с политикой постоянного усовершенствования:
- В процессе подготовки периодических отчетов о порядке управления на уровне управляющего комитета будет проводиться анализ результатов
- Будут приняты изменения или выдвинуты предложения по улучшению культуры безопасности нашей судоходной и портовой индустрии
- Отчеты будут подготовлены и доведены до сведения национальных администраций, а также опубликованы, где это применимо

Уполномоченное лицо

Уполномоченное лицо является ключевым элементом в системе SASEMAS.

Уполномоченное лицо также должно являться консультантом для участников системы SASEMAS в отношении Международного кодекса по управлению безопасностью и Международного кодекса по охране судов и портовых средств

Задачи уполномоченного лица
- Обеспечить успех системы SASEMAS и, соответственно, усовершенствование культуры безопасности в отрасли
- Роль уполномоченного лица не может ограничиваться обычными рамками инспектора (еще одного!) или даже рамками внутреннего аудитора
- Внутренние аудиторские проверки обычно включают часть обучения или передачи знаний

- Для меня внутренняя аудиторская проверка не только подразумевает контроль соответствия, но также обучение (для достижения соответствия) проходящих аудит лиц: управляющих компаний, капитанов судов, управляющих портового средства или порта, начальников порта

Знание, понимание и профессионализм уполномоченных лиц

- Сильное и глубокое знание предметов:
- Основы: Международный кодекс по управлению безопасностью и Международный кодекс по охране судов и портовых средств, а также руководящих принципов МОТ
- Навыки выполнения: обучение или опыт в выполнении как требований защиты, так и безопасности в компаниях, судах, портовых средствах и портах
- Знание принципов системы управления
- Желание объединить понятия защиты и безопасности насколько это возможно

Основы: Международный кодекс по управлению безопасностью, системы управления безопасностью, Международный кодекс по охране судов и портовых средств, оценка безопасности/план безопасности

Международный кодекс по управлению безопасностью

- Международный кодекс по управлению безопасностью
- Кодекс разработан Международной морской организацией в 1993 г. в качестве рекомендуемого стандарта управления морской безопасностью в судоходных компаниях и на бортах судов.
- Тогда, десять лет назад, он был инкорпорирован в Международную конвенцию по защите жизни людей в море для обязательного исполнения судами, подпадающими под действие конвенции (массой более 500 Гт и следующие по международным маршрутам)
- Исполнение в период между 1998 г. и 2002 г.

Система управления защитой

- Система управления защитой, используемая для выполнения требований кодекса
- Система включает, как минимум, требования Международного кодекса по управлению безопасностью, но может содержать большее количество положений
- Система управления, которая специально предназначена для судоходных компаний и может быть сертифицирована в отношении соответствия требованиям Международного кодекса по управлению безопасностью государством флага или его представителем (уполномоченным лицом)
- Система внедряется на бортах всех судов компании

Риск

- Количественная оценка возможности возникновения аварии или нанесения повреждения
- Реакция, которая должна быть естественной для любого человека-оператора, который чувствует угрозу для него самого, судна, порта, портового средства или окружающей среды
- Обязательный систематический анализ до проведения человеком любой операции в отрасли

Безопасность и защита

- **Морская безопасность:** касается предотвращения и управления авариями, связанными с судами, лицами, находящимися на судах (экипаж и пассажиры), портовыми средствами и портами или морской окружающей средой. Аварии случаются без волевого фактора.
- **Морская защита:** касается предотвращения незаконных действий, направленных против лиц и имущества на борту судна или в портах, включая также действия непредумышленного характера.

В отношении уполномоченных лиц подход будет одинаковым во всех случаях

- Соответствие нормативным документам, которые включают необходимые требования управления безопасности и предотвращения случаев загрязнения моря

- Предложения по системе управления по форме SASEMAS
- Предоставление консультаций по вопросу приведения в жизнь изменений, проведения внутренних проверок или обзоров порядка управления

Помощь новой компании

- Консультирование в отношении модели управления безопасностью, предложенной системой SASEMAS
- Предложение проведения предварительного аудита до внутренней сертификации
- Предложение дополнительных мер по обеспечению соответствия Международному кодексу по управлению безопасностью

Оценка существующих систем управления безопасностью

- Оценка систем управления безопасностью проводится в виде аудита соответствия или эксплуатации, но также включает предложения по соответствию или улучшениям
- В этом случае уполномоченное лицо потребует проведения мероприятий по минимальному улучшению системы управления безопасностью
- Обсуждаются корректирующие мероприятия
- Разрабатывается план действий по улучшению системы управления безопасностью по модели SASEMAS

Оценочная аудиторская проверка уполномоченным лицом системы SASEMAS

- Оценочная аудиторская проверка проводится как первоначальная аудиторская проверка с использованием тех же инструментов:
- Обзор документов с использованием личного проверочного листа, соответствующего требованиям Международного кодекса по управлению безопасностью
- Предоставляются замечания или предложения по данному проверочному листу, и они в действительности являются основным элементом отчета по аудиторской проверке
- Замечания и предложения по улучшению системы представляются напрямую руководству компании

Практические методы

- Все элементы Международного кодекса по управлению безопасностью должны присутствовать в системе управления безопасностью
- Должно быть представлено доказательство использования системы
- Если наблюдения или предложения по улучшению являются существенными, они представляются в отдельном документе, в котором ответственные лица могут выразить свое мнение
- Мы часто считаем все требования Международного кодекса по управлению безопасностью в большей или меньшей степени хорошо выраженными, но некоторые из них непонятны
- С другой стороны, поражает количество существенных требований в кодексе, которые упомянуты, но абсолютно не исполняются: определение риска, особо важного оборудования, обратная связь и т.д.
- Такие невыполненные требования часто наиболее сложны в исполнении и являются главными слабыми местами системы управления безопасностью по всему миру.

Уполномоченное лицо выступает внутренним аудитором

- В отличие от внешнего аудитора, который не может консультировать владельцев судов или капитанов, такие субъекты, как уполномоченные лица на берегу, могут предложить проведение мер по улучшению системы управления безопасностью в компании с использованием опыта системы SASEMAS
- Он оставит свои комментарии по улучшению применения Международного кодекса по управлению безопасности, исходя из собственного опыта

10 Часть 5: Результаты круглых столов

10.1 Отзывы по круглым столам, посвященным обучению безопасности и защиты

Консорциум провел трехдневные круглые столы по обучению в области безопасности и защиты в участвующих в проекте странах. На этих круглых столах была представлена и разъяснена Единая интегрированная система управления SASEMAS в регионе Черного моря.

Круглые столы по обучению безопасности и защите

2008 г.	**Место**	**Даты**
Круглый стол по обучению в области безопасности и защиты в Болгарии	Бургас	4 - 6 ноября
Круглый стол по обучению в области безопасности и защиты в Турции	Стамбул	25 - 27 ноября
Круглый стол по обучению в области безопасности и защиты в Украине	Одесса	16 - 18 декабря
2009 г.		
Круглый стол по обучению в области безопасности и защиты в Грузии	Батуми	3 - 5 февраля
Круглый стол по обучению в области безопасности и защиты в Румынии	Констанца	17 - 19 февраля

В целом, все участники круглых столов были воодушевлены системой SASEMAS и отметили преимущества для морской безопасности и защиты в регионе Черного моря при внедрении системы SASEMAS.

Следующие отзывы были получены от участников в ходе круглых столов.

1-Предлагается ли система впервые?

> **Ответ**: Да, насколько нам известно, данный вид внутренней общей системы управления между странами со сходным интересом в области улучшения защиты и безопасности судоходства и портовых операций в их регионе, является уникальным. Если мы сможем продемонстрировать эффективность этой системы, она может быть внедрена в других странах/регионах со сходной ситуацией (Каспийское море, Балтийское море, Северное море, Красное море, Персидский залив и др.)

2- Одним из наиболее важных преимуществ системы является ускорение захода судов в порты путем обеспечения применения передового опыта в портовых операциях.

3- Система SASEMAS в регионе Черного моря будет работать параллельно с существующей системой или системами регионального сотрудничества, такими как поисково-спасательные службы, служба контроля загрязнения, контроли государства флага, включая контроли государства порта (Меморандумы о взаимопонимании).

4- Проведение проверки соответствия судоходных компаний и судов будет технически легким, однако государственная администрация государства флага должна будет помогать уполномоченным лицам в выполнении их задач.

5- Уполномоченное лицо обычно принимается на работу и получает заработную плату от его собственного государства (тем не менее, возможны другие источники финансирования).

6- В действительности, данный вид общей системы управления является идеей Европейской Комиссии …. Просьба о привлечении бюджетных средств должна считаться нормальными. Если она будет удовлетворена, ЕК обеспечит контроль над системой. Но это является исключительно нашим личным мнением!

7- Почему Европа еще не внедрила такую систему в других регионах Союза?

> **Ответ**: Эта идея является новой, а в настоящее время приоритетным представляется вопрос развития транспортного сообщения ЕС и Азии.
> В Балтийском регионе была произведена попытка общего управления безопасностью и предотвращения загрязнения окружающей среды между граничащими странами, но в настоящее время, ни одна система общего управления не включает в себя безопасность. Очевидно, безопасность поставок и портов является особым вопросом. Мы убедились, что безопасность можно интегрировать в систему управления
> Коммерческие поставки и порт обычно не являются объектами сверх защиты. Мы считаем, что в ближайшие годы ситуация улучшится и интеграция мер по безопасности в систему защиты и предотвращения загрязнения окружающей среды будет эффективной.

8- Может ли являться решением вопроса контроля безопасности и защиты судоходства внутри и вокруг Черного моря организация Береговой охраны на Черном море? Если да, почему европейской Береговой охраны еще не существует?

> **Ответ**: ответ непростой. Каждая страна имеет собственную береговую охрану, которая может иметь различные задачи (например, во Франции военный флот, с одной стороны, и таможенная служба, с другой стороны, называются эффективной французской береговой охраной). Целью является сосредоточивание средств контроля и перехвата. После первой попытки вопрос откладывается… на какое-то время! В действительности, Европа не готова, многие условия, такие как вмешательство в хозяйственные или территориальные воды, органы управления, язык и т.д., должны быть скорректированы. Однако, по нашему мнению, европейская береговая охрана будет существовать наверняка!

9- Единая интегрированная система SASEMAS должна быть принята пятью странами; это принятие/согласие может занять какое-то время… Возможно, мы можем начать процесс с двумя странами.

> **Ответ**: Если получение согласия всех стран займет какое-то время, решением проблемы может быть начало процесса с первыми странами, подписавшими договор. Это послужит хорошей проверкой для других.

10- ММО может быть привлечено к участию в данном проекте.

Ответ: ММО является международной организацией, участие которой могут предложить только ее члены. Таким образом, ЕЭС или какая-либо страна-участник может предложить участие ММО (например, ПТС – Программа технического сотрудничества).

11- Единая интегрированная система SASEMAS должна быть представлена судоходным компаниям и операторам портов.

Ответ: Конечно, да. Однако в нашем проекте мы проверяли осуществимость и прежде всего, изыскивали согласие государства. Во-вторых, мы думаем, что частный сектор заинтересуется в этом новом дешевом инструменте, нацеленном на помощь в достижении уровня соответствия и улучшении их культуры безопасности. Аудиторские проверки и консультации, выполненные уполномоченными лицами, покроют весь сектор в течение, например, пятилетней программы.

12- Какова будет временная схема этого проекта?

Ответ: После принятия проекта странами и предоставления финансирования график должен выглядеть следующим образом:

a) Построение системы консультантом
b) Назначение членов управляющего комитета из различных морских и портовых административных органов участвующих стран.
c) Наем уполномоченных лиц и заместителей в участвующих странах управляющим комитетом, выступающим в качестве работодателя.
d) Обучение уполномоченных лиц морской и портовой защиты и безопасности/ центры обучения должны быть тщательно выбраны с целью обеспечения соответствующего уровня знаний, понимания и профессионализма уполномоченных лиц.
e) Инициирование первых аудиторских проверок безопасности и защиты (соответствие и эксплуатация) в компаниях/на судах и сооружениях/портах несколькими уполномоченными лицами (минимум два уполномоченных лица, две страны) на основе одного аудита/отчета в неделю в отношении одной страны.
f) Начало ведения национальных отчетов после одного года аудита (подготовленных национальными уполномоченными лицами для своей страны и подвергающихся анализу со стороны управляющего комитета).

g) Организация первого «Отчета о работе Единой интегрированной системы SASEMAS» (семинар) и предложения по корректирующим и превентивным мероприятиям по решению комитета.

13- Соглашения с уполномоченными лицами должны быть четко определены участвующими органами власти; уполномоченные лица должны иметь возможность изучать все документы (руководства, планы, записи) по безопасности и защите, в том числе, документы под грифом «ЗАЩИЩЕНО И СЕКРЕТНО», а также некоторые части судов, сооружений или планы безопасности портов. Примечание: соглашение должно быть ограничено до степени защиты «ДОСТУП ОГРАНИЧЕН» и «ЗАЩИЩЕНО И СЕКРЕТНО»; «КОНФИДЕНЦИАЛЬНО ДОСТУП ЗАПРЕЩЕН» не включен в список.

14- Сообщение результатов будет разумным, при условии ожидания некоторой эффективности (нашей целью не является политическая корректность). Условия внутреннего сообщения результатов будут четко определены, кроме случаев использования результатов в качестве рыночного инструмента.

15- По прошествии нескольких лет, когда Единая интегрированная система SASEMAS покажет свою эффективность, суда под флагами участвующих государств будут исключены из местного Меморандума о взаимопонимании для целей контроля со стороны государства порта. Таким образом, необходимо изменить Меморандум о взаимопонимании так, чтобы он позволял такое исключение.

16- Результатами работы Единой интегрированной системы SASEMAS будут являться строгие рекомендации, которые будут обсуждены и окончательно одобрены согласно общим правилам. Одобренные корректирующие или превентивные мероприятия станут обязательными в соответствии с взаимно согласованными планом действий/сроками выполнения.

17- Проверки безопасности и защиты могут проводиться в одно то же время, а отчеты о проверках могут содержаться в одном документе: это является интегрированной системой управления. При необходимости, национальное законодательство должно это разрешать.

18- Будет подготовлено руководство по гармонизации систем управления безопасностью и защитой в судоходных компаниях, сооружениях и портах. Оно также будет касаться содержания и формата соответствующих документов.

19- Мероприятия в рамках Единой интегрированной системы SASEMAS не будут пересекаться с администрацией или уполномоченным органом/уполномоченным органом безопасности. Это дополнительный инструмент, в основном направленный на оказание помощи компаниям и портам сначала в приведении в соответствие культуры безопасности и защиты, а затем и ее улучшении. В действительности, будет практически проанализировано и оценено качество работ, выполненных администрацией и уполномоченным органом/уполномоченным органом безопасности. Эта оценка будет являться одним из наиболее важных результатов Единой интегрированной системы SASEMAS. Без такой постоянной оценки система окажется еще одним неэффективным инструментом!

20- Не будет существовать штрафов или каких-либо других угроз, кроме внутреннего опубликования результатов на условиях конфиденциальности в группе ответственных лиц!

21-Любая система внутреннего управления в сооружениях или портах может быть соединена с Системой портового сообщества. Единая интегрированная система управления SASEMAS включена в общую систему управления и может эксплуатироваться с помощью очень простого программного обеспечения для сокращения бремени бумажной работы.

10.2 Комментарии по работе Единой интегрированной системе управления SASEMAS, сделанные в ходе Заключительного семинара

На заключительном семинаре по проекту в Софии, Болгария, проведенном 26 марта 2009 г., была представлена Единая интегрированная система управления SASEMAS в регионе Черного моря, и было запрошено мнение Министерств транспорта/Национальных секретарей ТРАСЕКА в пяти странах по проекту в отношении Единой интегрированной системы SASEMAS.

Введение

После обеспечения представителей пяти стран кратким пособием по Единой интегрированной системы управления SASEMAS в регионе Черного моря, участникам заключительного семинара было представлено введение в философию Единой интегрированной системы управления.

Все участники представили свои методы проверки обеспечения требуемого уровня защиты и безопасности судоходства и портовых операций в своих странах, а также кратко изложили свое понимание Единой интегрированной системы управления SASEMAS в регионе Черного моря.

<u>Результаты комментариев национальных представителей (некоторые комментарии содержались в их презентациях, другие были высказаны в процессе обсуждений):</u>

Нет страны, выступающей против системы общего управления, созданной для управления и улучшения ее индустрии.

Одна страна (Грузия) выражает твердое согласие, так как она видит возможность для участвующих стран улучшить внедрение международных конвенций и, в то же время, обеспечить длительное улучшение культуры безопасности в регионе благодаря общему вспомогательному инструменту.

Другая страна (Румыния) поддерживает систему, но нуждается в большей информации о практической стороне работы Единой интегрированной системы управления SASEMAS в регионе Черного моря.

Две страны (Украина и Турция) предложили подготовить отчет по затратам-выгодам внедрения Единой интегрированной системы управления SASEMAS, которая является дополнением ко всем существующим инструментам.

Пятая страна (Болгария) предлагает изучить результаты работы и возникающие экономические препятствия такой системы в европейских странах до ее внедрения в группе стран Черного моря.

Анализ

1. Единая интегрированная система управления SASEMAS в регионе Черного моря является новой концепцией управления, определенной в Техническом задании проекта. Данная концепция может выглядеть очень амбициозной, но кажется достаточно естественной в рамках европейского проекта ТРАСЕКА.

   Тем не менее, к сожалению, как нам известно, в мире не существует никакого сравнимого инструмента. Таким образом, европейского опыта в этом вопросе определенно не существует, в то время как концепция может быть применена в аналогичных регионах, включающих ЕЭС (Средиземное или Северное море).

   В свете цели улучшения состояния отрасли, основная задача по гармонизации условий морской и портовой торговли является достаточно очевидной и представляется наиболее современным решением.

2. Уже существующие национальные и международные инструменты мониторинга показали, к сожалению, свою ограниченность в достижении цели обеспечения соответствия международным стандартам (европейский контроль, система добровольной проверки государств-членов ИМО и контроль со стороны порта). Никакому суверенному государству в

мире не хочется подвергаться оценке и получать штрафы от другого государства, или даже от специального органа союза государств! Это нормальное человеческое отношение. Возможно, сейчас время попробовать другое отношение!

Современный способ управления операциями основан на внутренней системе проверки, оценивающей соответствие нормативным документам и одновременно предлагающей корректировку и улучшение. Оценка соответствия и задач основана на внутренних решениях, которые имеют больше шансов на то, чтобы быть исполнены, чем любые другие решения, исходящие от внешних субъектов!
В нашей промышленности этот современный способ представлен общеизвестным Международным кодексом по управлению безопасностью, соблюдения которого требует Международная конвенция об охране жизни людей на море. Несмотря на то, что применение Международного кодекса по управлению безопасностью все еще нуждается в усовершенствовании (см. последний отчет о Меморандуме о взаимопонимании в регионе Черного моря), эта система ***внутреннего управления*** доказала свою эффективность.

Единая интегрированная система управления SASEMAS в регионе Черного моря основана на системе ***внутренней*** проверки, нацеленной на обеспечение соответствия и улучшения. Одобряя Единую интегрированную систему управления SASEMAS, некоторые из стран автоматически согласились на постоянную проверку группы, к которой они принадлежат. Эта система является одной из лучших возможностей объединения судоходных компаний и портовых управлений или операторов участвующих стран в целях улучшения их деятельности в смежной сфере.

Развитие морского сообщения между коридорами ТРАСЕКА и ТЕН является проектом ЕС, выполненным командой экспертов. В этой связи другой европейский орган – ЕАМБ (Европейское агентство по морской безопасности) – может помочь пяти станам создать и внедрить Единую интегрированную систему управления SASEMAS в регионе Черного моря.

3. Бюджет не определен: фактически, ни один бюджет не был исследован в рамках Единой интегрированной системы управления SASEMAS в регионе Черного моря (это должно производиться на другом этапе проекта). Тем не менее, как видно, система очень легкая и требует небольшое количество персонала: уполномоченные лица и заявители (2 или 3 человека от каждой страны). Расходы по использованию программы не так велики и основаны на временных поручениях в других странах.

   Более того, следует запланировать дополнительное исследование для подготовки более точного плана и составления бюджета.

   Это исследование должно финансироваться ЕС, участвующие страны могут запросить дополнение к проекту.

4. На круглых столах было дано много объяснений в отношении Единой интегрированной системы управления SASEMAS в регионе Черного моря, в качестве примеров были предложены элементы гармонизации. Ввиду того, что система общего управления под названием Единая интегрированная система управления SASEMAS в регионе Черного моря является достаточно новой концепцией, можно организовать региональный семинар для повторного представления системы будущим участникам. Такой региональный семинар может финансироваться в качестве дополнения к настоящему проекту.

Примечание: Представители стран должны будут представлять всю отрасль (например, представители судоходных компаний).

Были даны следующие комментарии в ходе семинара по Единой интегрированной системе управления SASEMAS в регионе Черного моря.

Болгария

- Концепция Единой системы управления и современные рамки морской защиты и безопасности в регионе Черного моря: зачем вводить «интегрированную систему управления защитой и безопасностью», SASEMAS?
- Обоснование концепции (согласно Краткому изложению /Плану):

* заявлено: чтобы облегчить и улучшить судоходную и портовую отрасль в регионе Черного моря и вокруг него посредством:

(1) гармонизации условий защиты и безопасности, а также
(2) продолжительного улучшения этих условий

* имеется в виду (спорно):

(3) лучший способ управления требованиями защиты и безопасности,
(4) обеспечение проверки соответствия и эксплуатации, а также
(5) лучшее управление (государственная помощь отрасли в приведении в соответствие с условиями).

- Издержки концепции Единой интегрированной системы управления SASEMAS:

* гармонизация условий защиты и безопасности – частичная, не включает самого крупного участника в регионе (Россия);

* гармонизация условий защиты и безопасности и их постоянное улучшение – зависит от национальной политической воли, которая:

- формируется по-разному в связи с многоаспектностью и противоречивостью в потенциальных государствах-членах;
- Предложенная группа не является независимым субъектом, не обладает силой и ясным потенциалом для движения за пределы утвержденных требований защиты и безопасности, инициированных ММО/МОТ, таким образом:

(1) улучшение будет иметь место только в отношении исполнения международных соглашений, а также
(2) улучшение должно будет пройти через обычные механизмы национального законодательства и регулирования;

- по крайней мере, для некоторых из пяти стран Единая интегрированная система управления SASEMAS не представляет собой новой и значительно более совершенной системы управления. Улучшение по сравнению с существующей национальной системой управления морской защитой и безопасностью можно увидеть только в введении руководств, нормативных документов там, где они еще отсутствуют, целевых отчетов, предварительных проверок новых компаний, регулярных оценок операторов судов и портов;
- введение Единой интегрированной системы управления SASEMAS подразумевает значительные расходы, связанные с новыми структурами, пересмотром существующего национального законодательства, подготовкой и принятием проектов изменений национальных законов, постановлений и внутренних инструкций, подготовкой и принятием руководств, нормативных документов, новых процедур и т.д.

Предпосылки внедрения концепции Единой интегрированной системы SASEMAS

- ПОДРОБНЫЙ план Единой интегрированной системы управления SASEMAS (включая полный список документов системы, которые должны быть подготовлены, описание должностных обязанностей уполномоченных лиц и заявителей, подробную схему производственного процесса, относящуюся к взаимодействию между уполномоченными лицами, графическую схему документации и предварительную оценку бюджета).

- Анализ затрат и выгод внедрения Единой интегрированной системы управления SASEMAS по каждой стране, основанный на подробном плане.
- Пересмотр национального законодательства каждой страны, основанный на подробном плане и координации необходимых изменений на национальном уровне.
- ВСТРЕЧА НА ВЫСШЕМ УРОВНЕ представителей заинтересованных стран для пересмотра проекта соглашения/организационных мероприятий.
- ПОДПИСАНИЕ и ЗАВЕРШЕНИЕ ВНУТРЕННИХ ПРОЦЕДУР, необходимых для вступления в силу соглашения

Грузия

Объединенная транспортная администрация Грузии полностью поддерживает проект и считает, что безопасность навигации, судоходства и портов может быть достигнута только совместными усилиями с учетом большого опыта и традиций «передового опыта мореходства».

Правовые аспекты:

- Необходимо принимать во внимание, что наши государства являются сторонами основных конвенций ООН и ММО, и была разработана определенная система, подтвержденная рядом отчетов ММО и других международных экспертов.
- Тем не менее, в ходе работы над проектом мы столкнемся со многими проблемами, обусловленными традициями и правовыми системами, уже существующими в наших государствах. Нам будет необходимо определить, какие нормы не соответствуют целям защиты и безопасности, в чем заключаются различия между нашими системами и системой ЕЭС.

Наше предложение – В отчетах экспертной группы ЕЭС содержатся ссылки на некоторые директивы ЕС, и мы считаем полезным получить тексты этих директив для использования их в нашей работе.

Аспект, связанный с ММО:

- Аудиторская схема добровольной оценки члена ММО (в соответствии со схемой ММО) была упомянута в проекте, однако этот документ, по нашему мнению, напрямую касается флота и косвенно, практически незначительно, касается береговой инфраструктуры.
- В то же время, мы хотели бы прояснить, что, в целом, при начале реализации проекта мы имеем дело с двумя компонентами: (a) – судоходная инфраструктура (судоходные компании, экипаж, морские учреждения, классификационные общества, суда), а также (b) береговая инфраструктура (порты, терминалы, судовые агенты, таможенная служба, органы по иммиграции и другие частные компании), а потому схема ММО не полностью покрывает этот компонент.

Наше предложение – было бы полезно разработать сходную схему для береговой инфраструктуры,

Аспект, связанный с промышленностью:

- Само собой разумеется, что Международный кодекс по управлению безопасностью и Международный кодекс по охране судов и портовых средств являются надлежащим образом составленными документами, и обязательность их исполнения не подвергается сомнению. Тем не менее, мы считаем, что этих кодексов недостаточно, необходимы также другие документы – руководство Общества международных операторов газовых танкеров и терминалов и Международные правила безопасности для нефтяных танкеров и терминалов – они будут полезны, однако может возникнуть проблема признания этих стандартов морской отраслью.

Наше предложение – было бы целесообразно подтверждение обязательного характера этих инструментов.

Проекты-сателлиты:

- В 2008 г. мы начали работу с двумя проектами – региональная Информационная система по загрязнению нефтепродуктами, вызываемому движением судов, и регионального операционного координационного центра поисково-спасательных операций, который пыталась взять под свой контроль Российская Федерация, используя различные региональные организации и конференции для этих целей. Мы заняли строго негативную позицию в отношении этого вопроса и хотели бы разъяснить свою позицию. Мы не возражаем против проектов как таковых, тем не менее, мы не можем согласиться с попытками Российской Федерации осуществить эти проекты под ее контролем.

Наше предложение – Мы считаем, что Информационная система по загрязнению нефтепродуктами, вызываемому движением судов будет замечательным дополнением к морской безопасности и защите окружающей среды в море, если она будет включена в Единую интегрированную систему управления SASEMAS в регионе Черного моря.

Человеческие ресурсы:

- По нашему мнению, доступность соответствующих ресурсов, и, в частности, человеческих ресурсов, является жизненно важной. У нас есть определенные сомнения в отношении того, что большое количество вопросов, которые должны быть решены морскими администрациями государств, могут решаться 5-7 лицами. Некоторым странам-получателям необходима помощь в определении и улучшении сети учреждений, вовлеченных в морскую деятельность, с четко прописанными обязанностями.

Наше предложение – таким образом, оценка должна быть сфокусирована на оперативных секторах администраций, т.е. на организации, структуре, персонале и процедурах. В проектных рекомендациях должны содержаться императивные условия в отношении увеличения количества персонала и улучшения его квалификации.

Административный аспект:

- Эта система (Единая интегрированная система управления SASEMAS в регионе Черного моря) будет возглавляться по общей схеме управляющим комитетом, составленным из представителей правительств пяти участвующих стран, тогда как операционные аспекты будут обеспечиваться уполномоченными лицами, также из пяти стран.

Наше предложение – необходимо разработать процедуру работы данного комитета и обеспечить обязательный характер рекомендаций, иначе работа будет бессмысленной.

Дополнительно:

- Невозможно обеспечить безопасность навигации, если некоторые вопросы, связанные с организацией навигации, не будут решены, например, автомобильные и пассажирские трейлерные паромы ходят по линии между портами Трабзон и Сочи. Эти паромы, проходя через Грузинский регион поисково-спасательных операций, не предоставляют официальных отчетов в соответствии с системами «ГеоРеп», как этого требует Международная конвенция об охране людей на море, и до настоящего времени у них нет скоординированного с нами плана поисково-спасательных работ. Мы пытались решить этот вопрос с помощью наших коллег в Турции, но безрезультатно.
- Ответственность начальников портов не определена и портам, расположенным на Черном море, неясно, установлен ли их статус???
- Обеспечение точного прогноза погоды. В восточной части Черного моря мы считаем на сегодняшний день наиболее надежным турецкий прогноз погоды. Он предоставляет прогноз по широкой интегрированной шкале, но необходимо получать точный местный прогноз погоды, что является серьезной проблемой.

Румыния

Румынская военно-морская служба очень заинтересована в концепции Единой интегрированной системы управления SASEMAS в регионе Черного моря. В добавление к круглым столам и

семинарам они поинтересовались, возможно ли предоставить больше информации о новой концепции для ее изучения и принятия решения по первым мероприятиям, которые нужно провести.

Турция

Во время семинара турецкая делегация не дала особых комментариев в отношении Единой интегрированной системы управления.

Украина

Для внедрения Единой интегрированной системы управления общественной и технической безопасностью на море для региона Черного моря (SASEMAS) в Украине на основе доступной информации, необходимо подробно изучить европейский опыт, провести анализ этой деятельности, сделать экономические расчеты и только после этого принять решение о необходимости внедрения системы в портах Украины.

10.3 План действий по внедрению Единой интегрированной системы управления SASEMAS

На круглых столах в странах и региональных семинарах стало ясно, что участвующие государства заинтересованы в улучшении морской безопасности и защиты. Введение Единой интегрированной системы управления SASEMAS в регионе Черного моря также приветствовалось.

Тем не менее, в нашем проекте мы были ограничены в принятии первых шагов следующим:

- Оценить нынешние стандарты морской безопасности и защиты в пяти странах, участвующих в проекте
- Определить рамки единой интегрированной системы управления морской безопасности и защиты
- Представить и прокомментировать предложенную систему управлению с помощью круглых столов в странах и региональных семинаров.
- Осуществить изменения в предложенной схеме на основании отзывов, полученных на круглых столах, а также
- Предложить План действий по введению предложенной системы управления.

План действий
Каким образом, в конечном итоге, внедрить Единую интегрированную систему управления SASEMAS в регионе Черного моря?

1. Общее одобрение Единой интегрированной системы управления SASEMAS

   Принципиальной целью является осознание всеми пятью странами преимуществ Единой интегрированной системы управления SASEMAS и желание внедрить эту систему общего интегрированного управления на их территории для улучшения стандартов безопасности и защиты в морском секторе.

   Ключевым препятствием для одобрения Единой интегрированной системы управления SASEMAS пятью странами будет, вероятнее всего, финансирование проекта. Таким образом, при определении и обеспечении финансирования может начаться действительное внедрение проекта.

   В целом, все пять стран восприняли идею Единой интегрированной системы управления SASEMAS и видят ее преимущества.

2. Официальная поддержка Единой интегрированной системы управления SASEMAS

   Пять стран, находящихся в регионе Черного моря, должны официально поддержать Единую интегрированную систему управления SASEMAS и принять обязательства по выполнению Плана действий по внедрению Единой интегрированной системы управления SASEMAS.

3. Финансирование

   Должно обеспечиваться финансирование следующего этапа: подготовка внедрения Единой интегрированной системы управления SASEMAS.

4. Рабочая группа по Единой интегрированной системе управления SASEMAS

Должна быть создана рабочая группа по Единой интегрированной системе управления SASEMAS. Эта рабочая группа должна подготовить внедрение Единой интегрированной системы.

Члены рабочей группы должны обладать достаточными полномочиями для вынесения обязательных для исполнения решений.

5. Круглые столы

Во всех странах должны быть организованы дополнительные круглые столы по Единой интегрированной системе управления SASEMAS в целях улучшения понимания системы и ее преимуществ, а также получения во всем морском секторе (государственном и частном) поддержки возможного внедрения Единой интегрированной системы управления.

Эти рабочие столы также должны быть использованы для п. 7 (подробная Единая интегрированная система управления SASEMAS).

6. Анализ выгод и затрат Единой интегрированной системы управления SASEMAS

Рабочая группа должна подготовить компьютерную оценку Единой интегрированной системы управления SASEMAS.

На основе результатов компьютерной оценки рабочая группа должна принять решение о том, внедрять ли Единую интегрированную систему управления SASEMAS или остановить проект.

В то же время:

7. Единая интегрированная система управления SASEMAS: подробно

Рабочая группа по Единой интегрированной системе управления SASEMAS должна оценить предложенные рамки этой системы, при необходимости отрегулировать рамки системы, разработать подробную Единую интегрированную систему управления SASEMAS и подготовить план действий во временных пределах.

Если принято решение о внедрении Единой интегрированной системы управления SASEMAS:

8. Начало внедрения системы

9. Отслеживание внедрения системы

Примечание:
По существу, Единая интегрированная система управления SASEMAS может быть внедрена отдельно в каждой стране (хотя это подрывает принцип создания единого игрового поля для защиты и безопасности пяти стран Черного моря). Также для начала она может быть внедрена в двух странах (например, членах ЕС Румынии и Болгарии), в то время как остальные три страны могут присоединиться позже.

BS SASEMAN был создан как практически применимый метод, охватывающий все сектора нашей промышленности (другие решения охватывают только часть морской промышленности)
NB BS SASEMAS предусматривает добровольное участие государственных органов в программе VIMSAS, управляемой IMO.

И мы неоднократно повторяли в ходе работы и семинаров, что BS SASEMAS станет внутренней системой для улучшения соответствия международным и /или местным нормативным актам, и в

то же время, для обеспечения надлежащего выполнения и действия этих актов. Конечным результатом станет реальное улучшение показателей защиты данной области.

Способ создания, установки и эксплуатации BS SASEMAS использует наш многолетний опыт управления системами реализации и эксплуатации. Условия запуска общей системы управления детально описаны и мы не видим других способов воплотить этот оригинальный и амбициозный проект в жизнь.

Мы бы предпочли получить официальное письменное одобрение от всех задействованных стран, но у нас не было возможности провести официальный опрос государств.

Для решения этой проблемы, мы надеемся, что ЕС официально опросит каждое задействованное государство об их намерениях перед запуском BS SASEMAS в рамках проекта.

Однако, как было отмечено в отчете, существует также возможность запустить BS SASEMAS только в двух странах (в самых активных участницах, например в Грузии, Украине или Румынии). Этот пилотный проект можно запустить на один- два года, регулярно оповещая остальные страны о прогрессе и первых эффективных результатах.

NB Предполагается, что способ подготовки, установки и запуска системы останется неизменно таким, как показано в главе 10.3.

11 Часть 6: РУКОВОДЯЩИЕ ПРИНЦИПЫ ДЛЯ СУДОХОДНОЙ ОТРАСЛИ

Введение

Для внедрения Единой интегрированной системы управления общественной и технической безопасностью на море для региона Черного моря (BS SASEMAS) необходимо использовать общий нормативный документ. В контексте применимых международных предписаний защита и безопасность операций могут управляться одновременно, даже если для них требуются разные документы и процессы выдачи сертификатов (соответствия).

Настоящие руководящие принципы публикуются в целях помочь судоходным компаниям внедрить или пересмотреть свою собственную систему управления безопасностью.

Целью системы SASEMAS является не только установление формата системы управления защитой для компаний, но также предложение модели, которую эти компании могут использовать для гармонизации предпринятых мер и изданных документов в целях соответствия требованиям Международного кодекса по управлению безопасностью.

Главным нормативными документами, регулирующими деятельность в данной отрасли, является Международная конвенция по охране жизни людей на море, а также все кодексы или руководства, принятые ММО, МОТ и владельцами судов или классификационными обществами.

Содержание

БЕЗОПАСНОСТЬ судов
ЗАЩИТА судов

Безопасность судов

Наиболее важным инструментом, принятым ММО, является Международный кодекс по управлению безопасностью (Раздел X Конвенции по защите жизни людей на море). Этот кодекс был принят в конце девяностых годов, и может применяться во всех компаниях и на бортах всех судов.

1-Происхождение Международного кодекса по управлению безопасностью

- Для обеспечения безопасности в море и предотвращения травм и смерти людей, а также во избежание нанесения вреда морской окружающей среде был принят кодекс по управлению безопасностью и предотвращению загрязнения. Кодекс обязателен для исполнения в судоходной отрасли, но его действие ограничено судоходными компаниями и судами.

- Применение Международного кодекса по управлению безопасностью поддерживает и благоприятствует развитию **культуры безопасности** в судоходстве.

- Кодекс действует в течение 15 лет, и был признан хорошим инструментом улучшения безопасности в нашей отрасли.

2- Основные требования

- Необходимо создать и внедрить систему управления безопасностью в каждой компании, работающей в международной торговле и на борту любого судна массой более 500 Гт (одним словом, судами, подпадающими под действие Конвенции по защите жизни людей в море)

- Такая система управления должна соответствовать Международному кодексу по управлению безопасностью…, который был принят в форме общих условий … и, к сожалению, позволяет некоторые интерпретации. Система, предложенная Единой интегрированной системой управления SASEMAS в регионе Черного моря, принимает во внимание все рекомендации ММО.

3-Система управления безопасностью

- Несмотря на то, что цели и требования кодекса на сегодняшний день лучше известны и понятны, официальной модели системы управления безопасностью еще нет. Единая интегрированная система управления SASEMAS в регионе Черного моря предлагает модель, сформированную на основе большого опыта в данной области, принимающую во внимание последние изменения кодекса (принятые в 2007 г.) и облегчающую наши внутренние проверки.

- Краткое изложение модели: 12 подсистем

1- Цели системы управления безопасностью
2- Политика компании в отношении безопасности и защиты окружающей среды
3- Структура системы, включающая ответственность и власть начальника
4- Уполномоченное лицо/лица на берегу
5- Управление человеческими ресурсами
6-Управление операциями с судами, включающими безопасность и здоровье на рабочем месте
7- Подготовленность к чрезвычайным ситуациям в компании и на судах
8- Отчеты и расследования
9- Техническое обслуживание судов
10- Документация
11- Управление внутренними проверками
12- Управление продолжающимся усовершенствованием

4-Содержание каждой подсистемы

4-1 Цели системы управления безопасностью
Они должны соответствовать положениям, изложенным в §1.2.2 Международного кодекса по управлению безопасностью с акцентом на культуру безопасность компании и персонала. Они должны измеряться показателями результативности. Эти показатели будут проверяться или устанавливаться в случаях необходимости уполномоченными лицами Единой интегрированной системы управления SASEMAS.

4-2 Политика в отношении безопасности и окружающей среды
Она утверждается главным руководством, датируется, подписывается, опубликовывается и описывает способ достижения целей в основном путем назначения ответственных лиц (уполномоченных лиц на берегу), прописывая полномочия управляющего в сфере безопасности/защиты и обеспечивая необходимые для усовершенствования ресурсы.

4-3 Организация компании и каждого судна

- Должностные функции персонала всей компании и членов экипажа каждого судна (власть, ответственность, линия командования или отчет)

- Описание структуры Международного кодекса по обеспечению безопасности, включая линию отчетности и ответственности уполномоченного лица. Роль уполномоченного лица по Международному кодексу по управлению и безопасности (уполномоченное лицо на берегу) является краеугольным камнем в культуре безопасности компании и ее экипажей. Таким образом, особое развитие происходит снизу.

- Детальное описание компетенции и ответственности капитана в сфере безопасности и надежности судна, находящегося под его командованием.

4-4 Уполномоченное лицо/лица на берегу

Уполномоченное лицо играет ключевую роль в эффективном применении управления безопасности, определенную в Международном кодексе по управлению безопасности. Это работающее на берегу лицо, чье влияние и обязанности должны существенным образом способствовать развитию и применению культуры безопасности внутри компании.

Задачи уполномоченного лица на берегу
Уполномоченное лицо должно проверять и контролировать все мероприятия по обеспечению безопасности и предотвращению загрязнения при эксплуатации каждого судна. Этот контроль должен включать, по меньшей мере, следующие внутренние мероприятия:
1 Сообщение о политике в отношении обеспечения безопасности и защиты окружающей среды и ее осуществление;
2 Оценка и обзор эффективности системы управления безопасностью;
3 Составление отчетов и анализ несоответствий, аварий и опасных ситуаций;
4 Организация и мониторинг внутренних проверок;
5 Надлежащая ревизия системы управления безопасностью; а также
6 Обеспечение соответствующими ресурсами и поддержкой на берегу.

Для предоставления уполномоченному лицу возможности эффективно осуществлять свои задачи компания должна обеспечить соответствующие ресурсы и поддержку на берегу. Это включает в себя:
1 человеческие ресурсы;
2 материальные ресурсы;
3 любое требуемое обучение;
4 четко определенная и документированная ответственность и компетенция; а также
5 полномочия по сообщению о несоответствиях и наблюдениях высшему уровню руководства.

Уполномоченное лицо/лица должно обладать квалификацией, навыком и опытом по эффективной проверке и мониторингу эксплуатации системы управления безопасностью в соответствие с Международным кодексом по управлению безопасности.
Рекомендации по квалификации, навыкам и опыту этих уполномоченных лиц на берегу были приняты в Совете по морской безопасности и Комитетом по охране морской среды ММО (ММО Комитет безопасности судоходства/Комитет по охране морской среды IMO MSC-MEPC.7/circ 6) в октябре 2007 г.

4-5 Управление человеческими ресурсами
Система управления безопасностью должна обеспечить наличие у персонала соответствующих их должностным обязанностям знаний, понимания и профессионализма.
Персонал, работающий на берегу и на борту судна, должен быть ознакомлен с системой управления безопасности по прибытии, и такое обучение должно периодически повторяться. Каждое судно должно быть укомплектовано квалифицированным, сертифицированным и пригодным по состоянию здоровья персоналом.
Информация должна быть предоставлена на языке, понимаемом персоналом. На берегу и на борту должен быть определен общий рабочий язык.
Персонал на берегу или на борту, вовлеченный в систему управления, должен пройти соответствующее обучение. Должно быть обеспечено любое обучение соответствующего персонала, которое может потребоваться при работе системы управления безопасностью.

4.6 Операции судна
- Они включают операции на берегу и на борту. Должен быть обеспечен порядок действий с соответствующим проверочным листом.

- Для любой операции, включающей безопасность персонала или охрану окружающей среды, должен быть установлен порядок управления рисками (оценка и принятие ответных мер)

- Все операции на борту, включая портовые операции, должны постоянно анализироваться с целью улучшения

4-7 Готовность к чрезвычайным ситуациям

- Все возможные чрезвычайные ситуации, которые могут возникнуть на борту судна, должны быть определены и проанализированы в целях подготовки превентивных и корректирующих мер
- На берегу готовится кризисная группа для помощи капитану в чрезвычайных ситуациях
- Персонал, включенный в эту группу, должен быть подготовлен
- Должны быть организованы и запланированы периодические тренировки и упражнения в порядке, установленном соответствующими предписаниями. Соответствующий годовой план должен быть доведен до сведения персонала

4-8 Отчеты и расследования

- Должна быть установлена система отчетности в целях обеспечения осведомленности руководства о любых нарушениях работы системы управления безопасностью. Это может осуществляться с помощью Интернета.
- В случаях аварий или инцидентов компетентные лица должны проводить внутреннее расследование в целях обеспечения обратной связи для улучшения культуры безопасности в компании.
- Эти лица должны обучаться с учетом руководящих принципов ММО.
- Отчет и расследования являются частью контроля руководства или компании.

4-9 Техническое обслуживание судна

- Должно быть организовано плановое техническое обслуживание судна и его оборудования, предпочтительно с использованием соответствующего программного обеспечения
- Определение оборудования высокой степени важности должно быть исследовано в контексте анализа оценки риска (определяются превентивные меры в целях сокращения рисков для данного судна и его экипажа или пассажиров)
- Аварийное оборудование должно рассматриваться в качестве особо важного оборудования. Его техническое обслуживание и проверка должны быть соответственно запланированы.

Примечание: Техническое обслуживание судов имеет большое значение и является одним из наилучших способов сокращения рисков в нашей отрасли.

4-10 Документация

- Любая система управления нуждается в документации: политика, проверочные листы, записи и т.д.
- Должен быть организован контроль этой документации в целях обеспечения их подготовки авторизованного персонала и обновлений

- На сегодняшний день компьютеризированная база данных должна использоваться с помощью простого программного обеспечения

4-11-Внутренние проверки

- Ключевым моментом системы управления является внутренняя проверка.
- Должна быть установлена система внутреннего аудита для проведения периодических аудиторских проверок, затрагивающих все элементы системы управления безопасностью.
- Эти проверки проводятся компетентными специально обученными этому лицами. Аудиторы должны быть независимыми (не иметь ответственности) от проверяемого сектора.
- Любое выявленное несоответствие должно порождать корректирующее действие, которое будет исполнять сам аудитор

4-12 Постоянное усовершенствование

- Капитан и руководство компании должны проводить периодический анализ посредством проведения обзора
- Проверка капитаном должна включать анализ эксплуатации системы управления безопасностью на борту его судна
- Проверка высшим руководством должна включать анализ:
  - Постоянного соответствия системы применимым правилам (результаты проверки соответствия и новые правила)
  - Общее действие системы управления безопасностью в компании в целом и на бортах ее судов
  - Стратегический план исправления несоответствий и улучшения культуры безопасности в компании и среди ее персонала

5- Примеры

Примеры политики безопасности и защиты (приложение 1) и содержания системы управления безопасности (приложение 2) приводятся ниже в

Защита судов
Наиболее подходящий инструмент управления защитой судов в действующем Международном кодексе по охране судов и портовых средств

1-Происхождение Международного кодекса по охране судов и портовых средств
После событий одиннадцатого сентября ММО получило задание подготовить обязательные инструменты для защиты судоходной отрасли от терроризма.
Имея компетенцию, ограниченную судами и их взаимодействием с портами (портовыми средствами), МТО подготовила превентивный документ, Международный кодекс по охране судов и портовых средств, положения которого применяются на бортах судов, подпадающих под действие Конвенции о защите жизни людей в море и во всех портовых средствах, работающих с ними.
В добавление к этому, сами порты и суда, не подпадающие под действие Конвенции, обязаны (ЕС) или получили рекомендации применять Международный кодекс по охране судов и портовых средств или меры безопасности, эквивалентные прописанным в нем.

2-Основные требования
Все соответствующие суда должны применять План безопасности судна. Данный план объединяет в себе все превентивные меры, которые должно предпринять судно на трех уровнях безопасности, определенных кодексом. Эти меры должны затрагивать все угрозы, оцененные в формальной Оценке безопасности судна, утвержденной государством флага или его представителем.
План безопасности судна должен, как минимум, включать следующие элементы:

1- Меры по предупреждению перевозки и использования оружия или опасных субстанций на борту
2- Меры по предупреждению неразрешенного доступа к зонам ограниченного доступа на борту
3- Меры по предупреждению неразрешенного доступа на суда
4- Порядок принятия ответных мер на угрозы безопасности
5- Порядок принятия ответных мер на инструкции правительства, которые попадают под уровень безопасности 3
6- Порядок эвакуации судна в случае угроз безопасности
7- Обязанности по охране экипажа на корабле
8- Порядок проведения аудита мероприятий по обеспечению безопасности
9- Порядок проведения обучения по вопросам безопасности (первоначальное обучение, тренировки и упражнения)
10- Порядок взаимодействия с обеспечением безопасности портового средства
11- Порядок пересмотра системы управления безопасностью
12- Прядок сообщения о нарушении безопасности
13- Обязанности должностного лица по безопасности на корабле
14- Обязанности должностного лица по безопасности в компании
15- Порядок технического обслуживания средств безопасности
16- Частота проверки и калибровки средств безопасности
17- Определение пунктов активации системы управления безопасностью (SSAS)
18- Управление системой аварийного оповещения на корабле
19- Учет мероприятий по безопасности должен вестись на борту конфиденциально

План безопасности судна должен быть защищен от неразрешенного доступа. Тем не менее, если должностное лицо государства флага или порта имеет четкие основания полагать, что судно не соответствует требованиям, некоторые части Плана безопасности судна могут быть предъявлены капитаном. Тем не менее, некоторые особо секретные части не могут подвергаться проверке без разрешения соответствующего государства-стороны договора.

В целях соблюдения всех этих требований План безопасности судна должен реализовываться с помощью системы управления безопасности, которая обеспечивает его соответствие всем требованиям кодекса, включая:

- Политику безопасности в целях формирования культуры безопасности
- Секретность документов и операций
- Организация безопасности в отношении судна и его операций
- Контроль и учет мероприятий по безопасности

3-План защиты судна

План защиты судна может состоять из двух частей:

- Часть ограниченного доступа (первая часть)
- Секретная часть (вторая часть)

3.1: Часть ограниченного доступа

Эта часть может быть показана контролирующим должностным лицам государства порта, внешним аудиторам, должностным лицам портового средства или порта. Она включает:

- Политику безопасности компании, делающую акцент на полномочия капитана в области безопасности
- Организацию безопасности компании и судна
- Инструкции компании капитану по управлению безопасностью в море и в порту
- Оперативные мероприятия по безопасности, включая процедуру DOS
- Порядок обучения правилам безопасности, включая план по тренировкам и упражнениям
- Вахтенный журнал № 1, включающий только факты проведения мероприятий по безопасности

3.2: Секретная часть (вторая часть)

Эта часть не должна показываться лицам, не имеющим разрешения. Доступ к этому документу имеют только управляющие компании, должностные лица компании по безопасности, капитаны, должностные лица судна по безопасности и внутренние аудиторы. Запросы о получении доступа к материалам проходят согласно формальной процедуре через соответствующие договаривающиеся правительства.

Эта часть содержит:

- Применимые меры безопасности судна на трех уровнях безопасности
- Порядок доступа к судну и в зоны ограниченного доступа
- Обязанности экипажа в соответствии с планом
- Охранная сигнализация судна: месторасположение, активация, проверки и техническое обслуживание
- Порядок действий с зонами ограниченного доступа, включая обеспечение аварийных выходов
- Порядок действий в случае угрозы или нарушения безопасности
- Оценка безопасности судна
- Вахтенный журнал № 2, который включает в себя:
  Аварийные ситуации, тренировки и упражнения, аудиты, отчеты о пересмотре, записи сообщений
  DOS и получение подтверждений
  Карты анализа отзывов
  Оценка безопасности портов и портовых средств

4- Примеры

Приводятся следующие примеры:

- Краткое изложение оценки безопасности судна

- Краткое изложение первой и второй частей Плана безопасности судна.

Руководство по управлению безопасностью компании (пример)

СОДЕРЖАНИЕ

№	Номер УИБ	ЭЛЕМЕНТ	Дата подго-товки	Изм.	Дата изм.	Стр.
00		Титульный лист	Дек. 07	2	14.03.08	1
СОД		Содержание	Авг. 08	3	14.03.08	2
ПОДП	6	Лист подписей	Нояб. 07	2	14.03.08	Отсут.
ИСПР	11	Исправления, изменения, новый документ	Янв. 08	2	14.03.08	Отсут.
КОНТ	11	Контроль документации и распределения	Авг. 08	3	14.03.08	Отсут.
ПОЛ	**2**	**ПОЛИТИКА КОМПАНИИ**		2	14.03.08	1
ПН	**4**	**Письмо о назначении уполномоченного лица на берегу/должностного лица компании по безопасности**	“	2	14.03.08	1
ПН bis	**4**	**Письмо о назначении заместителя уполномоченного лица на берегу/ должностного лица компании по безопасности**		2	14.03.08	1
ЦЕЛ	**1.2.2**	**ЦЕЛИ КОМПАНИИ и показатели результативности**	“	2	14.03.08	2
ПК	**5.2**	**Полномочия капитана по безопасности и защите**	“	2	14.03.08	1
01	**1 & 3**	**Организация КОМПАНИИ**	“	2	14.03.08	1
1-1	1.4	Организация в ГЛАВНОМ ОФИСЕ	“	2	14.03.08	1
1-2	“	Организация в ПОРТУ	“	2	14.03.08	1
1-3	“	Организация на КОРАБЛЕ	“	2	14.03.08	1
1-4	**4**	**ОРГАНИЗАЦИЯ по обеспечению соответствия Международным кодексам по управлению безопасностью и по охране судов и портовых средств**	“	2	14.03.08	1
1-5	**4**	**ДОЛЖНОСТНЫЕ ПОЛНОМОЧИЯ уполномоченного лица на берегу/ должностного лица компании по безопасности**	“	2	14.03.08	2
1-6	8.3	Группа действия в чрезвычайных ситуациях	“	2	14.03.08	1
1-6.1		Список контактных лиц в случае чрезвычайной ситуации	30.1.08	2	14.03.08	2
1-7	1.4	Применимость системы управления безопасностью	Нояб. 07	2	14.03.08	2
1-8	5.2	Инструкции компании капитану	“	2	14.03.08	3
02	**2**	**СТРУКТУРА системы управления безопасностью**	“	2	14.03.08	1
03	**1.2.2**	**Система СНИЖЕНИЯ РИСКА**	“	2	14.03.08	1
3-1	1	Управление риском	“	2	14.03.08	3
3-2	7	Разрешение на работу	“	2	14.03.08	17
3-3	10	Управление аварийным оборудованием и оборудованием особой важности	“	2	14.03.08	2
3-4	6	Порядок проведения совещаний по технике безопасности	“	2	14.03.08	4
3-5	7	Порядок проведения совещаний до начала работ	“	2	14.03.08	2
04	**8**	**ГОТОВНОСТЬ К ЧРЕЗВЫЧАЙНЫМ СИТУАЦИЯМ**	“	2	14.03.08	4
04-1	**8**	Годовой план тренировок и упражнений	“	2	14.03.08	1
04-2	**8**	**Форма**: отчет по чрезвычайным ситуациям, тренировкам или упражнениям		2	14.03.08	2
05	**6**	**Управление системой ЧЕЛОВЕЧЕСКИХ РЕСУРСОВ**	“	2	14.03.08	3
5-1	6.1-2	Процедура найма работников	“	2	14.03.08	2
5-1.1		**Форма** для найма и опросный лист		2	14.03.08	1
5-2	6.3-.4	Порядок проведения ознакомления обучения требованиям безопасности	“	2	14.03.08	6
5-2.1		**Форма** для ознакомления экипажа		2	14.03.08	1
5-2.2		**Форма** для ознакомления работников третьей стороны		2	14.03.08	1
5-3	6-7	Порядок внутренних коммуникаций	“	2	14.03.08	2
5-4	8	Порядок смещения капитана	“	2	14.03.08	1

5-5	6-7	Порядок передачи	“	2	14.03.08	2
06	**7**	**ПЛАНЫ И ИНСТРУКЦИИ по КЛЮЧЕВЫМ ОПЕРАЦИЯМ НА БОРТУ**	“	2	14.03.08	2
07	**10**	**СИСТЕМА ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НА БОРТУ** (ПРОГРАММНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ по техническому обслуживанию)	“	2	14.03.08	2
		Список аварийного оборудования особой важности	30.01.08	2		5
08	**9**	**Система компании по СОСТАВЛЕНИЮ ОТЧЕТОВ ОБ АВАРИЯХ, ПРОВЕДЕНИЮ АНАЛИЗА И ОБРАТНОЙ СВЯЗИ**	Нояб. 07	2	14.03.08	4
8-1		**Форма:** отчет об АВАРИИ	30.01.08	2	14.03.08	2
8-2		**Форма**: карта REX для отчета по обратной связи		2	14.03.08	2
09	**1.2**	**Система ЗДОРОВЬЯ, гигиены и окружающей среды**	“	2	14.03.08	2
9-1		Политика в отношении наркотиков, алкоголя и курения	“	2	14.03.08	4
9-2		Порядок заправки топливом	“	2	14.03.08	2
9-2.1		Заключение о соответствия требованиям заправки топливом и состоянии возможностей	30.01.08	2	14.03.08	2
9-3		Порядок управления отходами	Нояб. 07	2	14.03.08	1
9-4		Порядок управления балластом	“	2	14.03.08	1
10	**7-11**	**СИСТЕМА по управлению ДОКУМЕНТАМИ, составленными в соответствии с Международным кодексом по управлению безопасностью**	Авг. 08	3	14.03.08	5
10-1		График документов, требуемых для выполнения требований Международного кодекса по управлению безопасностью	“	2	14.03.08	1
10-2		Список публикаций на борту судна		2	14.03.08	6
10-3		Список публикации на берегу в офисе компании		2	14.03.08	2
11	**4-12**	**Система ПРОВЕРКИ И ОБЗОРОВ**	“	2	14.03.08	3
11-1		**Форма**: отчет о внутреннем аудите соответствия Международному кодексу по управлению безопасностью	30.01.08	2	14.03.08	3
11-2		**Форма:** Проверка капитаном	30.01.08	2	14.03.08	3
11-3		**Форма:** Проверка руководством	30.01.08	2	14.03.08	3
СЛОВ		Словарь терминов	Нояб. 07	2	14.03.08	2
ОПР		Определение терминов, использованных в настоящем руководстве	“	2	14.03.08	5
Год. 1		Карта безопасности	30.01.08	2		1
		ИТОГО				**140**

Оценка безопасности судна

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ

№	Оценка безопасности судна	Ссылка на Международный кодекс по охране судов и портовых средств	Дата изм.	Изм.	Стр.
1	**Обложка**				**1**
2	**Краткое изложение**				**1**
3	**График соответствия с Международным кодексом по охране судов и портовых средств**	**Международный Кодекс по охране судов и портовых средств**			**1**
4	**I-Предисловие**	**Международный Кодекс по охране судов и портовых средств**			**3**
5	**II – Общая информация о компании и судне**	**B.8.2 /7 A 8.4.1**			**2**
6	II-1 Подробное описание судна	**DNV**			**1**
7	**III- ОЦЕНКА**				
8	III-1 Использованный метод оценки	**B 8.2**			**3**
10	III-2 Оценка физической безопасности судна	**B 8.3 & .5**			**6**
11	III-3 Оценка угроз безопасности	**A 8.4.3 & B 8.9**			**16**
12	III-4 Оценка ключевых операций, требующих защиты	**A 8.4.2 B 8.3 /10**			**5**
13	III-5 Существующие меры безопасности	**A 8.4.1**			**2**
14	III-6 Выявление слабых мест	**A 8.4.4**			**1**
15	**IV- Результаты:** Перечисление мер, которые могут быть предприняты на трех уровнях безопасности	**B 8.12**			**3**
16	**V- ПОДТВЕРЖДЕНИЕ оценки безопасности судна**	**B 8.13**			**1**
21	**VI- ИЗМЕНЕНИЯ в оценке безопасности судна**				**Отсутствует**
23	Консультант, осуществивший оценку безопасности судна	**A 8.3**			**1**
	Сертификаты компетентности консультанта	**B 8.4**			**1**
	ИТОГО				**48**

План безопасности судна, часть первая

№	ЭЛЕМЕНТ	Ссылка на конвенцию по охране жизни людей в море	Дата изм.	Изм.	Стр.
1	Обложка			0	1
2	СОДЕРЖАНИЕ	Международный кодекс по охране судов и портовых средств		1	1
3	СПИСОК ДОКУМЕНТОВ ПО БЕЗОПАСНОСТИ			0	1
	Полномочия капитана по безопасности и защите	XI-2 Рег. 8		0	1
5	ОРГАНИЗАЦИЯ БЕЗОПАСНОСТИ КОМПАНИИ/ СУДНА	B 9.2		1	6
6	Инструкции капитану по контролю со стороны государства порта	XI-2 Рег. 9		0	2
7	Должностное лицо компании по безопасности	A 11 & 9.4		0	2
8	Должностное лицо судна по безопасности	A 12 et 9.4		0	2
9	Обучение, тренировки и упражнения	A 9 4.9		0	3
10	Планирование тренировок и упражнений	A 13.4	Ранее	Отсутствует	1
11	Типы тренировок или упражнений по безопасности	B 8.9		0	1
12	УРОВНИ БЕЗОПАСНОСТИ	A 9.1		0	1
13	Взаимоотношения судов	B 9.2		1	2
14	ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ с судами, портовыми средствами и портами	A 9.4.10 &A5		1	3
15	ПРОЦЕДУРА DOS	A 5 et B 5		0	2
	ОПЕРАТИВНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ				
16	ТЕЛЕФОННЫЙ ЗВОНОК	Промышленность		0	2
17	СИГНАЛИЗАЦИЯ ОБ УГРОЗЕ ЗАЛОЖЕНИЯ БОМБЫ	Промышленность		0	1
18	План ПОИСКА	Межд. кодекс по охране судов и портовых средств § 9		0	2
19	Закрытие дверей в случае УРОВНЯ БЕЗОПАСНОСТИ 2 или 3	Межд. кодекс по охране судов и портовых средств § 9		0	4
20	ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ В СЛУЧАЕ НЕСАНКЦИОНИРОВАННОГО ДОСТУПА НА СУДНО после захода в порт	Реком. ММО		0	1
21	ПОРЯДОК ЭВАКУАЦИИ при стоянке в ПОРТУ или СУХОМ ДОКЕ	A 9.4.6		0	1
22	ФОРМА DOS	A5/B5		0	1
23	Регистрация в системе путем ввода одного пароля (SSO, RAZ)			0	2
24	Сертификаты должностного лица судна по безопасности	A 12		Отсут.	Отсут
	ИТОГО				43

План безопасности судна, часть вторая

№	ЭЛЕМЕНТ	Ссылка	Изм.	Стр.
1	Обложка Плана безопасности судна части 2 и Оценки безопасности судна	обложка	0	1
2	Обложка Плана безопасности судна части 2	обложка	0	1
3	Краткое изложение		0	2
4	**МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ, ПРИМЕНИМЫЕ К ЭТОМУ СУДНУ**	A 9.4.1	0	6
5	Пункты доступа к судну и контрольные меры в порту	B 9.9 до 9.17	0	1
6	Идентификация, требуемая для лавирования судна	A 9.4.3	0	1
7	Особые меры, принимаемые властями, портами и группами действия в чрезвычайных ситуациях	IMO cir	0	1
	МЕРЫ, которые необходимо предпринять на различных уровнях безопасности			
8	Меры, которые необходимо предпринять на уровне безопасности 1	B 9.2.4	0	1
10	Меры, которые необходимо предпринять на уровне безопасности 2	B 9.2.5	0	1
11	Меры которые необходимо предпринять на уровне безопасности 3	B 9.2.6	0	1
12	**ОБЯЗАННОСТИ ЭКИПАЖА ПО ОХРАНЕ**	A 9.4	0	1
14	Расписание по постам в отношении безопасности	A 9.4.7	0	1
17	Охраняющий дозор	A 9.4.7	0	3
18	**ОХРАННАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ СУДНА**	XI-2 Reg 6	0	1
19	**ЗОНЫ СУДНА С ОГРАНИЧЕННЫМ ДОСТУПОМ**	A 9.4.2	0	2
20	**ПЛАН ЗОН С ОГРАНИЧЕННЫМ ДОСТУПОМ**	B 9.4.17	0	2
21	**ОБЕСПЕЧЕНИЕ ВЫХОДОВ НА КАЖДОМ УРОВНЕ БЕЗОПАСНОСТИ**	A 9.4.6	0	2
22	**ПОРЯДОК ОТВЕТА НА УГРОЗЫ БЕЗОПАСНОСТИ или НАРУШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ, включая МЕРЫ по ПОДДЕРЖАНИЮ ОПЕРАЦИЙ СУДНА или ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ СУДНА/ПОРТА** **1. Активация охранной сигнализации судна** **2 Звонки в АВАРИЙНЫЕ СТАНЦИИ** **3. Аварийное ЗАКРЫТИЕ гребного винта судна** **4. Процедура информирования договаривающихся ГОСУДАРСТВ (государства флага, порта или прибрежного государства) о НАРУШЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ** **5. Действие по инструкциям, данным государствами на УРОВНЕ 3** **6. ПОИСК** **7. КОНТРАБАНДА** **8. ЗАХВАТ СУДНА** **9. В случае военных действий**	 A 9.4.18 A 9.4.4 A.9.4.4 B 9.4.4 9.2.7 A 9 4.4 B 4.24 A 9.4.4 A 9.4.4 A 9.4.4 A.9.4.4 A.9.4.4	0	3
		TOTAL		30

12 Часть 7 Руководящие принципы для портовой индустрии

Введение

Для внедрения Единой интегрированной системы управления общественной и технической безопасностью на море для региона Черного моря (BS SASEMAS) должен использоваться общий нормативный документ.

В странах региона Черного моря безопасность портов и портовых операций регламентируется национальными или европейскими предписаниями. Подходящие рекомендации также доступны среди документов международных организаций (МОТ) или промышленных форумов (Международный форум морских нефтяных компаний).

Если для безопасности портовых средств существуют обязательные для исполнения международные правила, для самого порта существуют только рекомендации.

Защита и безопасность контролируются системами управления по отдельности, и мы предлагаем совместить эти системы для четкости, экономии времени и денег.

Настоящие руководящие принципы публикуются в целях оказания помощи операторам портов и портовых средств в области внедрения или пересмотра и улучшения их собственных систем управления безопасностью и защитой.

Целью Единой интегрированной системы управления SASEMAS является не введение формата систем управления безопасностью и защитой, а предложение модели, которую могут использовать порты и портовые средства в целях гармонизации предпринимаемых мероприятий и издаваемых документов для приведения в соответствие с правилами и рекомендациями.

Нормативные документы

Основным нормативным документом в этой отрасли является Конвенция о защите жизни людей в море и другие кодексы или руководящие принципы, составленные ММО, МОТ и владельцами судов или классификационными обществами.

Содержание

БЕЗОПАСНОСТЬ портов и портовых средств
ЗАЩИТА портов и портовых средств

Безопасность портов и портовых средств

Несмотря на то, что в данной отрасли имеются собственные правила в отношении особых операций (например, Международное руководство по безопасности нефтяных танкеров и терминалов), наиболее важный инструмент в сфере безопасности порта был разработан МОТ в 2005 г. Данное практическое руководство по безопасности и здравоохранению в портах заменяет предыдущие публикации МОТ, принятые в 1970-х годах.

Данное практическое руководство не является юридически обязательным документом и принято для обеспечения портовой индустрии методологическими принципами в целях улучшения общей ситуации.

Единая интегрированная система управления SASEMAS в регионе Черного моря предлагает использовать данное практическое руководство в качестве нормативного документа.

1-Содержание практического руководства

- Определение обязанностей всех субъектов портовой индустрии, включая портовых рабочих
- Руководство по управлению безопасностью и здоровьем в рамках системы управления, установленной Руководством МОТ по безопасности и здоровью на рабочем месте 2001 г.
- Руководство по безопасности инфраструктур, предприятий и оборудования порта
- Руководство по использованию грузоподъемных машин и приспособлений для навалочных грузов
- Руководство по операциям на берегу
- Руководство по операциям на плаву

- Руководство по операциям с опасными грузами
- Руководство по здоровью работников и объектов социального быта
- Руководство по организации действий в чрезвычайных ситуациях
- Руководство по вопросам окружающей среды

Портовые операции должны управляться в соответствии с грузом, который они обрабатывают, и операциями, которые они выполняют. Единая интегрированная система управления SASEMAS в регионе Черного моря принимает Руководство МОТ по безопасности и здоровью на рабочем месте 2001 г. в качестве нормативного документа для управления безопасностью и здоровью во всех портовых средствах и портах пяти участвующих стран.

2-Основные требования Руководства по системам управления безопасностью и здоровьем на рабочем месте в портах и портовых средствах

- Система управления безопасностью и здоровьем на рабочем месте должна быть создана и применена во всех портах и портовых средствах.
- Такая система управления должна соответствовать руководству МОТ по системам управления безопасностью и здоровью на рабочем месте 2001 г., принятому для этой отрасли.
- Система управления принимает во внимание принципы, предложенные в практическом руководстве.
- Система управления безопасностью и здоровьем на рабочем месте должна соответствовать или быть интегрированной в другие системы управления в порту (в основном, безопасности, окружающей среды и качества)**.**
- Примечание. Данная система была принята многими правительствами и недавно передана на проверку

3- Система управления безопасностью и здоровьем на рабочем месте содержит 12 подсистем

1-Цели системы управления безопасностью и здоровьем на рабочем месте

Должны быть установлены измеримые цели, соответствующие политике безопасности и здоровья на рабочем месте и основанные на первоначальных и последующих обзорах. Такими цели являются:

- специфическими для порта и соответствующими с учетом размера и природы деятельности;
- согласованными с соответствующими применимыми национальными законами и правилами, техническими и деловыми обязательствами порта по отношению к безопасности труда и здоровья;
- сфокусированными на улучшении показателя по выполнению политики безопасности и здоровья
- реалистичными и достижимыми;
- задокументированными, доведенными до сведения всех соответствующих уровней портового персонала
- периодически оцениваемыми и при необходимости обновляемыми

Выбор индикаторов результативности должен производиться в соответствии с размером или природой деятельности порта и целями безопасности и здоровья на рабочем месте. Результаты должны определять уровень культуры безопасности в порту.

2- Политика безопасности и здоровья порта, включающая участие персонала в качестве ключевого элемента. Такая политика должна быть:
-специфической для порта и соответствующей размеру и природе деятельности;

-понятной, четко написанной, с фиксированной датой и вступающей в силу после подписи или утверждения работодателем или старшим ответственным лицом в порту
-доведенной до сведения и находящейся в легком доступе для всех лиц на рабочем месте;
-пересматриваемой для обеспечения постоянной пригодности; а также
-доступной соответствующим заинтересованным внешним субъектам (субподрядчикам, клиентам, рынку).

Такая политика должна, как минимум, включать следующие ключевые принципы и цели, которые должен выполнять порт:
- обеспечение безопасности и защиты здоровья всех сотрудников порта путем предотвращения производственных травм, плохого состояния здоровья, болезней и несчастных случаев;
- соответствие национальным законам и предписаниям в отношении безопасности и здоровья на рабочем месте, добровольным программам, коллективным договорам по безопасности и здоровью на рабочем месте, а также другим требованиям, которые должен выполнять порт;
- обеспечение консультирования и воодушевления сотрудников на активное участие во всех элементах системы управления безопасностью и здоровьем на рабочем месте; а также
- постоянное улучшение работы системы управления безопасностью и здоровьем на рабочем месте.

3- Структура системы, где обязанности и компетенция управляющих и персонала определены, доведены до сведения и приняты всем персоналом в порту. Эти требования могут быть описаны в качестве должностных обязанностей.
Руководители должны предоставить соответствующие ресурсы для обеспечения того, что лица, ответственные за безопасность и здоровье на рабочем месте, включая комитет по безопасности и здоровью, или лица, ответственные за применение и проверку, могут выполнять свои функции соответствующим образом.

4- Некоторое уполномоченное лицо/лица, назначенное с обязанностью, личной ответственностью и компетенцией развивать, применять, периодически пересматривать и оценивать систему управления безопасностью и здоровьем на рабочем месте, а также обеспечивать периодические отчеты старшему руководству по функционированию системы управления безопасностью и здоровьем на рабочем месте и продвижению участия всех работников.

5- Управление человеческими ресурсами (принятие на работу, обучение и постоянное повышение квалификации)
Все работники должны быть годными по состоянию здоровья и обладать знанием, пониманием и профессионализмом в отношении работы, которую они должны выполнять.
Должна существовать программа ознакомления, чтобы позволить новым работникам привыкнуть к специфическим для данного порта вопросам безопасности и здоровья.
Периодическая оценка квалификации портовых работников в целях определения необходимости обучения и, соответственно, его бесплатной организации для работников, должна проводиться по возможности в рабочие часы.

6- Управление операциями путем выявления и оценки рисков, связанных с отдельными операциями в порту, в целях принятия мер по уменьшению рисков, в том числе, организацию, процедуры и рабочие инструкции. Изменение руководства также должно приниматься во внимание.

7- Управление чрезвычайными ситуациями: предотвращение, готовность и ответные действия должны быть установлены и сохранены. Эти меры должны выявлять возможность возникновения аварий и чрезвычайных ситуаций и предотвращать связанные с ними риски, связанные с безопасностью и здоровьем на рабочем месте.
Меры должны приниматься в соответствии с размером и природой деятельности в порту.

8- Отчеты и расследования: Расследование происхождения и причин производственных травм, слабого здоровья, болезней и несчастных случаев должно выявлять все дисфункции в системе. Такие расследования должны проводиться компетентными лицами, с надлежащим участием персонала и его представителей.
О результатах таких расследований должно быть сообщено персоналу в целях принятия корректирующих и превентивных мер, они должны быть включены в проверку управлением и рассмотрены в свете мероприятий по постоянному улучшению.

9- Техническое обслуживание инфраструктуры и оборудования порта: для содержания оборудования в порядке должен применяться план технического обслуживания. Должна проводиться проверка с учетом национальных правил или рекомендаций строителей

10- Документация: все соответствующие нормативные документы и подзаконные акты, инструкции или руководства по оборудованию должны постоянно обновляться и предоставляться на обозрение управляющих и работников. С другой стороны, документация должна готовиться и быть доступной для работников и аудиторов.

11- Управление внутренними проверками: Должны проводиться периодические аудиторские проверки в целях определения наличия системы управления безопасностью и здоровьем на рабочем месте и ее соответствия и эффективности в защите безопасности и здоровья работников и предотвращении несчастных случаев. Должны готовиться предложения по исправлению.
Внутренние аудиторы должны быть независимыми от проверяемого сектора. Результаты аудита и выводы по нему должны быть доведены до сведения лиц, ответственных за проведение корректирующих мероприятий.

12- Управление постоянным улучшением: для исправления и улучшения системы в целях постоянного усовершенствования культуры безопасности в порту должен проводиться пересмотр системы управления безопасностью и здоровьем на рабочем месте.

Защита портовых средств

Наиболее подходящим инструментом управления безопасность портовых средств является обязательный для исполнения Международный кодекс по охране судов и портовых средств.

1-Происхождение Международного кодекса по охране судов и портовых средств

После событий одиннадцатого сентября ММО получило задание подготовить обязательные инструменты для защиты судоходной отрасли от терроризма.

Имея компетенцию, ограниченную судами и их взаимодействием с портами (портовыми средствами), МТО подготовила превентивный инструмент, Международный кодекс по охране судов и портовых средств, положения которого применяются на бортах судов, подпадающих под действие Конвенции о защите жизни людей в море и во всех портовых средствах, работающих с ними.

Кроме того, сами порты и суда, не подпадающие под действие Конвенции, обязаны (ЕС) или получили рекомендации применять Международный кодекс по охране судов и портовых средств или меры безопасности, эквивалентные прописанным в нем.

2-Основные требования к портовым средствам

Все соответствующие портовые средства должны применять План защиты портовых средств. Данный план объединяет в себе все превентивные меры, которые должно предпринять портовое средство на трех уровнях безопасности, определенных кодексом. Эти меры должны затрагивать все угрозы, оцененные в формальной Оценке защиты портовых средств, утвержденной государством порта.

План безопасности портового средства должен как минимум включать следующие элементы:

-Меры по предупреждению ношения и использования оружия или опасных субстанций в портовом средстве или на борту

-Меры по предупреждению неразрешенного доступа к портовому средству, пришвартованным суднам или зонам ограниченного доступа портового средства

-Меры по предупреждению неразрешенного доступа на суда

-Порядок принятия ответных мер на угрозы безопасности

-Порядок принятия ответных мер на инструкции правительства, соответствующих уровню безопасности 3

-Порядок эвакуации порта в случае угрозы безопасности

-Обязанности по охране персонала портового средства

-Порядок взаимодействия с мероприятиями по обеспечению безопасности судна

-Порядок пересмотра и обновления плана безопасности

-Прядок сообщения о нарушении безопасности

-Определение обязанностей должностного лица по безопасности в портовом средстве

-Меры по обеспечению безопасности информации

-Меры по обеспечению эффективной безопасности груза и оборудования

-Меры по проведению аудиторской проверки плана безопасности портового средства

-Порядок ответа на срабатывание аварийной системы оповещения судов

-Порядок облегчения увольнения на берег персонала судна и доступа посетителей

-Периодическое проведение обучения, тренировок и упражнений

-Хранение в секретности записей о мероприятиях по безопасности

Примечание: План защиты портового средства должен быть защищен от несанкционированного доступа.

Для соответствия всем этим требованиям план защиты портового средства должен осуществляться с помощью системы управления защитой, обеспечивающей соответствие всем требованиям кодекса, таким как:

- Политика безопасности для формирования культуры безопасности
- Секретность документов и операций
- Организация безопасности портового средства и его операций

- Контроль и записи о мероприятиях по безопасности.

3-План защиты портового средства

План защиты портового средства можно разделить на две части:

- Часть ограниченного доступа (первая часть)
- Секретная часть (часть вторая)

3.1: Часть ограниченного доступа (первая часть)

Эта часть может использоваться внутри организации портового средства и внешними аудиторами. Она включает в себя:

- Политику безопасности портового средства
- Организацию безопасности в портовом средстве
- Инструкции по безопасности, принятые Правительством или портовым управлением
- Оперативные мероприятия по безопасности, включая процедуру DOS
- Процедура обучения безопасности, включающая план тренировок и упражнений
- Вахтенный журнал №1, включающий только факты мероприятий безопасности

3.2: Секретная часть (часть вторя)

Лица, не имеющие санкции, не должны иметь доступ к этой части. К этому документу имеют доступ только управляющие портовым средством, должностные лица по безопасности портового средства, должностные лица по безопасности порта и внутренние аудиторы.

Эта часть содержит:

- Применимые меры безопасности судна на трех уровнях безопасности
- Порядок доступа к портовому средству и зонам ограниченного доступа
- Обязанности персонала по плану
- Порядок действий в зонах ограниченного доступа, включая обеспечение аварийных выходов
- Порядок ответных мер в случае угроз или нарушения безопасности
- Оценка защиты портового средства
- Вахтенный журнал № 2, включающий:

  Отчеты о нарушениях безопасности, тренировках, упражнениях, аудиторских проверках и обзорах,

  Записи связи

  DOS и получение подтверждения

  Карты анализа обратной связи

  Оценка безопасности заходящих в порт судов

4- Примеры

В приложении приведены следующие примеры:

- Краткое изложение оценки защиты портового средства
- Краткое изложение плана защиты портового средства, первая и вторая часть

Краткое изложение оценки защиты портового средства

План защиты портового средства	ссылка	Изм.	Стр.
Записи ознакомления			x
Содержание		**0**	1
График соответствия нормативных документов (часть А кодекса по охране судов и портовых средств)	**Кодекс**	**0**	3
ПРЕАМБУЛА с использованными нормативными документами			
1 - Общая информация о портовом средстве (название)			
1.1. Описание порт. средства - Планы порта и терминалов	**Порт**	**0**	4
1.2. Эксплуатация порта	**PA**	**0**	2
1.3. Операции, проводимые в портовом средстве	**Ср-во**	**0**	2
1.4 Меры защиты порта	**Порт**	**0**	2
1.5 Меры защиты компании, отвечающей за порт. средство + Планы доступа	**Ср-во**	**0**	4
1.6 Меры защиты порта и портовых средств	**Порт**	**0**	2
2 - **Информация по защите (название)**			1
2-**1** Историческая и нынешняя ситуация защиты страны, региона,	**B 15.4**	**0**	2
2-2 Национальные рекомендации	**XI-2 r 3**	**0**	1
3- Оценка защиты (название)	**Кодекс**		
3- Использованный формальный метод		**0**	3
3-2 Лица, осуществившие оценку защиты	**A 15.3**	**0**	1
3-3 Выявление и оценка выходов и инфраструктуры, которые необходимо защищать; Предложенные мероприятия для сокращения риска до приемлемого уровня	**A 15.5.1**	**0**	2
3-4 Выявление и оценка возможных угроз имуществу и инфраструктурам и вероятность их появления. Предложение мер защиты по сокращению риска	**A 15.5.2** **B 15.11**	**0**	20
-5 Выявление слабых мест, включая человеческий фактор в инфраструктуре, политике, порядке действий	**A 15.5.4** **B 15.16**	**0**	1
4 - **Результаты оценки (название)**	**A 15.5.3**		
4-**1** Предложенные общие контрмеры	**«**	**0**	3
4-2 Контрмеры, предложенные для уровня защиты 1	**«**	**0**	1
4-3 Контрмеры, предложенные для уровня защиты 2	**«**	**0**	1
4-4 Контрмеры, предложенные для уровня защиты 3	**«**	**0**	1
4-5 Возможные рекомендованные временные меры	**B 16.6**	**0**	3
5- Утверждение оценки защиты портового средства (название)			
5-1 Отчет должностного лица по защите портового средства	**A 17.2.1**	**0**	1
5-2 Меры, выбранные портовым средством, и график их выполнения	**B 15.14**	**0**	1
6- Проверка и одобрение (название)			
6-**1** Уведомление портового управления	**65Ст.5**		x
6-2 Уведомление Комитета защиты порта	**Кодекс**		x
6-3 Отчет и одобрение уполномоченного органа по защите	**A 15.2.1**		x
7- **Пересмотры и изменения оценки защиты портовых средств**	**A 15.4**		x
8- Словарь		**0**	1

Краткое изложение первой и второй части плана защиты портового средства

План защиты портового средства	ссылка	Изм.	Стр.
Записи ознакомления			X
Содержание		0	1
График соответствия нормативных документов (часть А кодекса по охране судов и портовых средств)	Кодекс	0	3
ПРЕАМБУЛА с использованием нормативных документов		0	2
1 - Общая информация о портовом средстве (название)			
1.1. Описание портового средства - Планы порта и терминалов	Порт	0	4
1.2. Эксплуатация порта	PA	0	2
1.3. Операции, проводимые в портовом средстве	Ср-во	0	2
1.4 Меры защиты порта	Порт	0	2
1.5 Меры защиты компании, отвечающей за портовое средство + Планы доступа	Ср-во	0	4
1.6 Меры защиты порта и портовых средств	Порт	0	2
2 - Информация по защите (название)			1
2-1 Историческая и нынешняя ситуация защиты страны, региона, зоны	B 15.4	0	2
2-2 Национальные рекомендации	XI-2r3	0	1
3- Оценка защиты (название)	Кодекс		
3- Использованный формальный метод		0	3
3-2 Лица, осуществившие оценку защиты	A 15.3	0	1
3-3 Выявление и оценка выходов и инфраструктуры, которые необходимо защищать; Предложенные мероприятия по сокращению риска до приемлемого уровня	A 15.5.1	0	2
3-4 Выявление и оценка возможных угроз имуществу и инфра-структурам и вероятность их появления. Предложение мер защиты по сокращению риска	A 15.5.2 B 15.11	0	20
3-5 Выявление слабых мест, включая человеческий фактор в инфраструктуре, политике, порядке действий	A 15.5.4 B 15.16	0	1
4 - Результаты оценки (название)	A 15.5.3		
4-1 Предложенные общие контрмеры	«	0	3
4-2 Контрмеры, предложенные для уровня защиты 1	«	0	1
4-3 Контрмеры, предложенные для уровня защиты 2	«	0	1
4-4 Контрмеры, предложенные для уровня защиты 3	«	0	1
4-5 Возможные рекомендованные временные меры	B 16.6	0	3
5- Утверждение оценки защиты порт. средства (название)			
5-1 Отчет должностного лица по защите портового средства	A 17.2.1	0	1
5-2 Меры, выбранные портовым средством, и график выполнения	яB 15.14	0	1
6- Проверка и одобрение (название)			
6-1 Уведомление портового управления	65Ст.5		X
6-2 Уведомление Комитета защиты порта	Кодекс		X
6-3 Отчет и одобрение уполномоченного органа по защите	A 15.2.1		X
7- **Пересмотры и изменения оценки защиты портовых средств**	A 15.4		X
8- Словарь		0	1

Защита портов

Как было отмечено выше, действие Международного кодекса по охране судов и портовых средств ограничено портовыми средствами. С одной стороны, в связи с недостатком регулирования ММО при сотрудничестве с МОТ приняла практическое руководство по БЕЗОПАСНОСТИ в ПОРТАХ. С другой стороны, Европейский парламент принял директиву № 65/2005 об улучшении безопасности портов, посвященную внедрению мер безопасности в самих портах с помощью Плана защиты порта.
Практическое руководство ММО/МОТ и европейская директива сходны между собой. На сегодняшний день многие страны приняли руководящие принципы ММО/МОТ, а две страны по нашему проекту должны выполнять директиву № 65.

1-Цели практического руководства

- Введение мер по увеличению портовой безопасности в сообществе
- Создание механизма выполнения этих правил
- Инструменты по обеспечению контроля соответствия

2-Задействованные порты: все порты, в которых применяется Международный кодекс по охране судов и портовых средств

3-Основные требования:

- Должна быть принята политика защиты внутри системы управления защитой
- Должны быть определены пределы портов
- Доступ в порт должен контролироваться
- Применение Международного кодекса по охране судов и портовых средств должно быть обеспечено во всех соответствующих портовых средствах
- Должен быть назначен орган по управлению портовой безопасностью; он займется оценкой защиты и планом
- Должна проводиться оценка портовой защиты; она должна включать в себя прилегающие территории, имеющие возможное влияние на защиту порта
- Необходимо разработать, поддерживать и обновлять план защиты порта
- Необходимо определить уровни безопасности для портов или частей портов. В действительности это те же три уровня безопасности, которые определены в Международном кодексе по охране судов и портовых средств
- Необходимо создать Комитет защиты порта. Он обладает консультационными функциями и включает все стороны, вовлеченные в безопасность порта.
- Должно быть обеспечено взаимодействие между мерами защиты в отношении судов, заходящих в порт, и портовых средств, включенных в порт.
- Должно быть назначено должностное лицо по защите порта для обеспечения круглосуточной возможности связи. На нем лежит обязанность применения и поддержания мер защиты, указанных в плане. Он обеспечивает связь с должностными лицами по защите портовых средств.
- Необходимо проводить обучение персонала посредством первоначального специального обучения, тренировок и упражнений

4- Содержание Плана защиты порта

Что касается плана портового средства, план безопасности порта дожжен содержать следующие положения в отношении каждого уровня защиты:

- Выявление лиц, уполномоченных получать информацию, связанную с безопасностью
- Меры по предотвращению несанкционированного проникновения в порт оружия и опасных веществ.

- Меры по предотвращению любого несанкционированного движения товаров или оборудования в порту
- Определение зон ограниченного доступа
- Порядок принятия ответных мер при возникновении угрозы нарушения безопасности
- Прописанные меры защиты, которые должны быть предприняты в отношении трех мер защиты, а также инструкции государства в отношении уровня 3.
- Порядок эвакуации порта при необходимости защиты жизней
- Обязанности персонала, вовлеченного в защиту порта
- Порядок взаимодействия с мероприятиями по защите портовых средств
- Порядок проведения периодического аудита и проверок плана защиты порта
- Порядок доклада о нарушении безопасности
- Меры, обеспечивающие безопасность соответствующей информации, содержащейся в плане
- Меры, облегчающие передвижение моряков из порта в портовое средство и наоборот.

5- Примеры:

- Оценки защиты порта
- Плана защиты порта

Краткое изложение оценки защиты порта

Оценка защиты порта	Дата	Изм.	Стр.
1 – Общая информация о порте	Название	0	
1.1. презентация: ситуация, номер ООН, ограничения (выдержка из морского устава) Планы порта с административными границами		0	
1.2. Эксплуатация порта: вид деятельности, персонал, организация работы, портовые правила		0	
1.3. Включенные портовые средства, имеющие одобренный план защиты		0	
1.4. Включенные портовые средства, не имеющие одобренный план защиты			
1.5. Другие части порта, не определенные как портовые средства			
1.4 Деятельность портовых средств (пассажиры, трейлерные паромы, контейнеры, нефтяные терминалы и т.д.)		0	
1.5 Существующие меры защиты в планах действия Превентивные или ответные меры		0	
2 – Информация по защите	Название	0	
2-1 Меры защиты, принятые на национальном уровне		0	
2-2 Меры защиты, принятые на уровне порта		0	
2-3 Историческая защита страны, региона или порта		0	
2-4 Рекомендации государству порта		0	
2-5 Существующие меры контроля доступа		0	
4- Оценка защиты порта	**Название**	0	
4-1 Использованный формальный метод		0	
4-2 Лица, осуществившие оценку защиты		0	
4 –3 Выявление и оценка особо важного имущества и инфраструктуры, которые необходимо защищать.		0	
4-4 Выявление угроз имуществу и инфраструктуре для разработки и расстановки приоритетов в мерах защиты		0	
4-5 Выявление слабых элементов, включая человеческий фактор, в инфраструктуре, политике, порядке действий		0	
4-6 Определение защиты периметра порта, контроля доступа и требований личной проверки для доступа в порт и в зоны ограниченного доступа			
4-7 Краткое изложение рекомендуемых мероприятий		0	
4-8 Остающиеся слабые стороны		0	
5 – Результаты оценки: меры, установленные портовым управлением	**Название**	0	
5-1 Общие меры, которые должны быть приняты, включая план исполнения		0	
5-2 Меры защиты для уровня защиты 1		0	
5-2 Меры защиты для уровня защиты 2		0	
5-3 Меры защиты для уровня защиты 3		0	
6- Утверждение оценки защиты порта	**Название**	0	
Отчет об утверждении		0	
Утвержденное исполнение плана мер защиты		0	

Краткое изложение плана защиты порта (первая и вторая часть)

План защиты порта	Ссылка	Дата	Изм.	Стр.
Список распределения				
КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ				
Первая часть «ОГРАНИЧЕННОГО ДОСТУПА» со списком лиц, имеющих доступ к ней			**0**	
I-1 Система управления защитой: политика, цели, структура, действие			0	
I-1-1 Должностное лицо по безопасности порта: ИМЯ и координаты для круглосуточного доступа (опубликование)			0	
I-2 Регулируемые зоны порта и контроль доступа				
I-3 Контроль потока товаров в и из порта (уровни 1, 2 и 3)			**0**	
I-4 Контроль передвижения людей (уровни 1, 2 или 3)			**0**	
1-4-1 Постоянный и временный персонал				
1-4-2 Товары на доставку и водители грузовиков				
1-4-3 доступ государственных должностных лиц, пилотов, бригад швартования, групп действия в чрезвычайных ситуациях				
1-4-4 Посетители порта или судна на короткий срок: персонал компании, наблюдатели и авторизованные инспекторы (класс, досмотр и т.д.)				
1-4-5 Смена экипажа или увольнение на берег				
I-5 Аварийная сигнализация и порядок эвакуации			**0**	
I-6 Порядок проведения проверок безопасности и аудита			**0**	
I-7 Порядок пересмотра плана защиты порта			**0**	
I-8 Связь с другими планами чрезвычайных ситуаций: Чрезвычайный план пожарной службы/главного руководства.			**0**	
I- 9 Постоянное обучение: тренировки и упражнения – обучение персонала, ознакомление нового персонала, оценки				
I-10 Запись мероприятий безопасности				
ПРИЛОЖЕНИЕ			**0**	
Телефонный звонок с целью шантажа			**0**	
Действия в случае угрозы взрыва бомбы				
Планы исследования порта				
Порядок действий в случае несанкционированного нахождения на территории				
Порядок действий в случае эвакуации портового средства				
Вторая часть «СЕКРЕТНАЯ» со списком лиц, имеющих доступ к ней			**0**	
II-1 Общая организация ЗАЩИТЫ порта			**0**	
II-2 Задания ЗАЩИТЫ			**0**	
II-2-1 Персонал, ответственный за защиту (должностное лицо по безопасности порта и охранники)			**0**	
II-2-2 Другой персонал			**0**	
II-3 ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ в случае угрозы нарушения безопасности			**0**	
II-4 ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ при уровне защиты 3			**0**	
II-5 ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ с портовыми средствами			**0**	
II-5-1 Порядок взаимодействия с должностными лицами по безопасности портовых средств				
II-5-3 Прядок действий на складах				
II-5-4 Порядок действий при заправке топливом и водными запасами				
II-5-5 Порядок действий в отношении отбросов и отходов				
II-6 Порядок доклада о нарушении безопасности			**0**	

II-7 ЗАЩИТА ИНФОРМАЦИИ (на твердых и электронных носителях)			0	
II-8 ЗАЩИТА оборудования порта			0	
II-9 ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ при аварийной сигнализации на корабле или другой части порта			0	
ПРИЛОЖЕНИЯ			0	
Планы портов			0	
Комитет по защите порта			0	
Утверждение нынешнего плана безопасности			0	
Другие организации по защите, вовлеченные в защиту порта, и их координаты			0	

Интегрированное управление

Безопасность и защита могут управляться одновременно в интегрированной системе управления. В действительности:

- Безопасность и защита имеют одинаковые цели, т.е. обеспечение безопасности людей
- Структура обеих систем одинакова
- Обучение может быть осуществлено одновременно: первоначальное обучение, тренировки и упражнения.

Тем не менее, ввиду регулирования:

- Документы различны (руководство по управлению безопасностью с одной стороны и план защиты судна с другой стороны)
- Сертификаты отличаются: прилагаются усилия по одновременному обновлению обоих сертификатов для судов
- Записи оперативного контроля различаются, но могут управляться посредством единого программного обеспечения.

Единая интегрированная система управления SASEMAS в регионе Черного моря предлагает управление безопасностью и защитой судов в рамках одной системы.

Общее заключение

Применение международного морского регулирования основывается на ответственности договаривающихся государств (государств флага или порта).
Очевидно, что это решение имеет свои границы, и международные организации ищут средства стимулирования государств улучшать применение норм, которые они ратифицировали.
Большое количество денег тратится на помощь странам, имеющим проблемы в обеспечении исполнения своих обязательств.
Решение перенести ответственность на уполномоченные организации также не лишено проблем, как стало ясно после последних важных морских событий.
Еще одной попыткой решить проблему является Единая интегрированная система управления SASEMAS в регионе Черного моря, основанная на единой системе управления для стран, имеющих сходные интересы в одной и той же зоне.
Вместо обязательного инспекционного режима (ЕС) или добровольной программы оценки (ММО) Единая интегрированная система управления SASEMAS в регионе Черного моря, являющаяся идеей Европейской Комиссии, предлагает внутреннее решение проблемы.
Система является легкой, дешевой и прозрачной, а также может быть легко модифицирована и усовершенствована.

Успех такого решения основывается на желании участвующих государств и качествах ответственных за работу системы лиц.

Программа Европейского Союза Тасис ТРАСЕКА для Армении, Азербайджана, Болгарии, Грузии, Казахстана, Кыргызской Республики, Молдовы, Румынии, Таджикистана, Турции, Туркменистана, Украины, Узбекистана

ТАСИС 117107

Развитие морского сообщения между коридорами ТРАСЕКА и ТЕН

Болгария Грузия Румыния Турция Украина

Итоговый отчет по информационной системе (ИС) порта

май 2009 г.

Данный проект
финансируется
Европейским Союзом

Проект выполнен
«Ройал Хасконинг»,
«НЕА»
«БСЕОМ»

ТРАСЕКА

Данный проект
финансируется Европейским
Союзом

1 Титульный лист отчета

Название проекта:	Развитие морского сообщения между коридорами ТРАСЕКА и ТЕН	
Номер проекта:	ТАСИС 117107	
Страна:	Болгария, Грузия, Румыния, Турция, Украина	
Название документа	Проект итогового отчета о морском сообщении ТРАСЕКА-ТЕН	
	Заказчик	Подрядчик
Название:	Европейская комиссия Бюро сотрудничества «ЕвропЭйд»	Консорциум, возглавляемый компанией «Ройал Хасконинг» (Нидерланды) Нидерланды 6500 AD Неймеген Постбус 151 Барбароссастрат 35
Адрес:	1049 Брюссель Офис:J-54 04/250	
Телефон:	+32 2 29 52632	+31 24 32 84 147
Факс:	+32 2 29 55665	+31 24 36 09 634
Контактные лица:	Г-жа Барбара Бернарди	Руководитель группы: Эдвин Лок
Подписи:		
Дата отчета:	май 2009 г.	
Автор(ы) отчета:	Проектная группа консорциума: «Ройал Хасконинг» (Нидерланды), «НЕА» (Нидерланды) и «БСЕОМ» (Франция)	

Содержание

1 ТИТУЛЬНЫЙ ЛИСТ ОТЧЕТА 1

2 ВВЕДЕНИЕ 4

3 ОПРЕДЕЛЕНИЯ/СОКРАЩЕНИЯ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ В НАСТОЯЩЕМ ДОКУМЕНТЕ 5

4 ОБЩИЙ ОБЗОР РЕЗУЛЬТАТОВ ПРОЕКТА 4: ИНФОРМАЦИОННАЯ СИСТЕМА (ИС) ПОРТА 6

5 ОБЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ И НАБЛЮДЕНИЯ 7

5.1 Наша точка зрения и принципы информационной системы (ИС) порта 7
5.2 Общие положения 8
5.3 Порт как звено транспортной цепи 11
5.4 Какая информация необходима и/или используется? Каким образом? 16
5.5 Некоторые элементы электронной поддержки 23
5.6 Угол обзора 25

6 ЭЛЕКТРОННЫЙ ОБМЕН ДАННЫМИ (EDI): В ОБЩИХ ЧЕРТАХ 27

6.1 Почему EDI?, что такое EDI?, сообщения EDI/EDIFACT (электронный обмен данными в управлении, торговле и на транспорте)… 27
6.2 Морские EDI-сообщения 34
6.3 EDI-договор об обмене данными 35
6.4 Затраты и выгоды EDI 37
6.5 Портовое сообщество 38
6.6 ИС порта: некоторые основные системы 40
6.7 Передовые ИС в портах Западной Европы 42
6.8 Пакеты стандартного программного обеспечения для доступной ИС порта ... 49

7 РЕЗУЛЬТАТЫ 1-ГО ГОДА РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА 50

7.1 Результаты посещений портов, участвующих в проекте 50
7.2 Состояние ИС портов в регионах реализации проекта 52
7.3 Потенциальные проблемы в развитии ИС портов 53
7.4 Задачи передачи опыта посредством практических семинаров 56
7.5 Цель объединенных практических семинаров 57

8 РЕЗУЛЬТАТЫ 2-ГО ГОДА РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА 58

8.1 Подход 58
8.2 Подготовительные встречи с национальными секретариатами ТРАСЕКА 58
8.3 Практические семинары 60
8.4 Ознакомительная поездка по Западной Европе 67

9 ПИЛОТНЫЙ ПРОЕКТ «ВАРНА» 68

10 ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ СЕМИНАР 70

11 ПРИНЦИПИАЛЬНОЕ ОБОСНОВАНИЕ ДЛЯ ВНЕДРЕНИЯ ИС ПОРТА 71

12 ПРИЛОЖЕНИЯ 75

12.1 ПРИЛОЖЕНИЕ 1: ОПРЕДЕЛЕНИЯ/СОКРАЩЕНИЯ 75
12.2 ПРИЛОЖЕНИЕ 2: КОНЦЕПЦИЯ ООН «ЕДИНОГО ОКНА» 78
12.3 78
12.4 ПРИЛОЖЕНИЕ 3: ПРЕДСТАВЛЕНИЕ АВТОРА О «МОРСКОМ ПОРТАЛЕ» (ВКЛЮЧАЮЩЕМ ЧЕРНОЕ, АЗОВСКОЕ И МРАМОРНОЕ МОРЯ) 80
12.5 ПРИЛОЖЕНИЕ 4: ДОГОВОР ОБ ЭЛЕКТРОННОМ ОБМЕНЕ ДАННЫМИ (ОБРАЗЕЦ) 81
12.6 ПРИЛОЖЕНИЕ 5: (ЧАСТО ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ) МОРСКИЕ EDI-СООБЩЕНИЯ: 87
12.7 ПРИЛОЖЕНИЕ 6: ОБРАЗЕЦ СООБЩЕНИЯ В ФОРМАТЕ IFTDGN 99

2 Введение

Разработан пилотный проект по эффективной коммуникационной и информационной системе порта, которая способствует повышению производительности морских перевозок в рамках Черноморского региона. Данные по этому проекту распространяются среди всех участников проекта.

Эта система включает слежение за передвижением и обслуживанием судов в портах, слежение и контроль за погрузочно-разгрузочными операциями и информационные услуги внешних заказчиков.

На ближайшее будущее намечена реализация пилотного проекта по порту Варны, при условии, что на основании полученной в ходе анализа информации будут отсутствовать другие предложения (см. также результаты 1-го года реализации проекта).

ЗАМЕЧАНИЕ:
Необходимо подчеркнуть, что обозначенные выше задачи не могут быть полностью выполнены.

Причины заключаются в том, что даны слишком общие описания целей/задач/…:

- «…Слежение за передвижением и обслуживанием судов ***в*** портах…», «…Слежение и контроль за погрузочно-разгрузочными операциями…», «…информационные услуги внешних заказчиков…»:
  - несмотря на замечания/вопросы ключевого эксперта[1], так и не было четко определено, что *именно* подразумевается под:
- Передвижениями/обслуживанием судов ***в*** портах[2]?
- Слежением?
- Внешними заказчиками?
  - отсутствуют четкие объяснения понятий «*прямого* отношения/взаимосвязи» между «…эффективной коммуникационной и информационной системой порта, слежением и контролем» … и «Информационными системами/услугами порта»
- слишком частые ссылки на сеть станций космических наблюдений (SSN)[3]
- «Порт Варны»: непонятно, что *именно* имелось ввиду[4]
  - …слежение и обслуживание судов «в» портах
- в связи с постоянно изменяющимся законодательством/инструкциями непонятно, кто же отвечал за последующий этап проекта
- почти в конце проекта выяснилось, что Болгарская компания портовой инфраструктуры[5] будет выполнять функцию портового управления
  - тем не менее, было разработано автономное приложение

---

[1] *В начале проекта*
[2] *Только в порт<u>ах</u>**?***
[3] *Необходимо осознавать**,** что **SSN** является и должна быть частью ИС порта **(**но никогда наоборот**)***
[4] *После начала проекта и участия в нем морских управлений стран ТРАСЕКА**,** стало очевидным**,** что под **«**Портом Варны**»** подразумевалось **«**портовое управление Варны**» (**теоретически несуществующее**)***
[5] *Также с помощью включения услуг **VT(IM)S** морской администрации*

3 Определения/сокращения, используемые в настоящем документе

Как уже неоднократно упоминалось в предыдущих отчетах, рабочих документах и другой документации, много усилий прилагается к тому, чтобы дать однозначное определение почти всех понятий; наиболее спорными являются, например, следующие термины:

- портовое управление (государственное/местное), портовый оператор, обслуживающая компания, компетентный орган, морская/портовая/флотская администрация, или
- однозначное определение процедур и последствий
- И другие…

Список определений и сокращений представлен в Приложении 1.

4 Общий обзор результатов проекта 4: информационная система (ИС) порта

Настоящий документ содержит довольно подробное описание:

1. (государственной и/или частной) организации портов, (связанных с портами) министерств, портовых сообществ,…

2. взаимосвязи и обмена информацией, порядок,…и

3. применяемые автоматизированные системы/приложения в странах, участвующих в проекте ТРАСЕКА.

Понятно, что в настоящем документе отражена ситуация **на определенный момент**[6] и **на основании информации, изложенной** сотрудниками, сторонами, организациями на местах, … и/или полученных данных (напр. посредством исследования данных внутренних операций) главными специалистами ИКТ (проверяя или глубоко изучая полученную информацию).

Иногда информация, полученная от местных участников, противоречила общепринятому пониманию вопроса и обсуждения оставались безрезультатными.

Наиболее показательным примером является неоднозначное толкование таких понятий, как портовое управление[7], порт землевладельца, сервисный и инструментальный[8], оператор порта, концессия (и), лизинг, наём, аренда и др.

Необходимо также отметить, что настоящий отчет должен рассматриваться *вместе* с предыдущими письменными отчетами о достигнутых результатах, рабочей документацией, отчетными материалами (содержание которых (выводы/острые проблемы/др.,) не повторяется в настоящем итоговом отчете).

---

[6] *Благодаря реорганизациям (в основном, политического характера), настоящая ситуация отличается от ситуации в момент составления отчета*

[7] *Может рассматриваться, как поставщик услуг общего экономического интереса. Следует знать о принципиальном отличии, которое существует между портовыми службами в отношении их функциональных особенностей и правового режима*
Этот орган или органы могут быть государственными или частными и могут отвечать за одну или несколько задач в одном или нескольких портах.
Понятно, что традиционные функции портового управления меняются:
- С процессом глобализации деятельности судовладельцев и операторов терминалов следует сохранить участие портового управления в перевозках в качестве единственного оставшегося местного субъекта деятельности.
- Средства концессии являются важными государственными инструментами, которые должны использоваться грамотно.
Руководство по концессиям, предоставляемое в Комиссии по политике связи в порту, помогает обеспечить однородную конкурентную среду, но мы должны привести толкование конкретных понятий.

[8] **** Порт землевладельца*** ***I:Y*** ***S:N*** ***G:N***
Портовое управление координирует развитие порта и осуществляет управление только основной инфраструктурой
**** Инструментальный порт*** ***I:Y*** ***S:Y*** ***G:N***
Портовое управление не только предоставляет базовую инфраструктуру, но также оборудование для операторов порта
**** Сервисный порт*** ***I:Y*** ***S:Y*** ***G:Y***
Компания, управляющая портом, полностью обслуживает порт (часто установлен смешанный холдинг между государственными и частными операторами)

5 Общие замечания и наблюдения

5.1 Наша точка зрения и принципы информационной системы (ИС) порта

«Создание безопасной портовой среды без бумажного документооборота посредством «однократного ввода» данных со стороны владельца/поставщика источника данных и **«получение всего необходимого в одном месте»** со стороны других (уполномоченных) субъектов портового[9] сообщества».

Главной задачей результата проекта № 4 (по ИС порта) является содействие портам (как важнейшим составляющим частям/субъектам/опорам в действующих и будущих логистических системах коридора ТРАСЕКА и включающим всех участников портового сообщества) в информационном обмене

- как внутри сообщества, так и с внешними заказчиками,
- между организациями,
- между частными субъектами порта
- между государственным и частным сектором и с анализом (и развитием) средств/программ автоматизированного обмена информацией (основной частью которого является ИС порта)

РЕКОМЕНДАЦИИ ООН по упрощению торговых процедур (UN/CEFACT) № 33: СОЗДАНИЕ ЕДИНОГО ОКНА[10] для обеспечения более эффективного обмена информацией между торговыми и государственными организациями. В этом контексте единое окно определяется как средство, позволяющее сторонам, участвующим в торговле и транспортных перевозках, загружать стандартизированную информацию и документацию через единую точку входа с целью соответствия всем нормативным требованиям относительно импорта, экспорта и транзитных перевозок. Если информация имеет электронный формат, то все элементы данных вводятся однократно.

- ЕДИНАЯ СИСТЕМА – ЕДИНОЕ ОКНО – ОДНО МЕСТО ПОЛУЧЕНИЯ ВСЕГО НЕОБХОДИМОГО
  - Информация передается нужному лицу,
  - в нужном формате,
  - в нужное время и
  - без многократного ввода данных

Очень важный вопрос заключается в позиции противной стороны

- Каждый раз эксперт встречал сопротивление со стороны более мощной бюрократической структуры (министерства транспорта), а на практическом уровне – не связанных с проектом (по его мнению) организаций
  - морская (или флотская) администрация и/или управление)
    - заинтересованы в судне (в основном) только по причинам безопасности -> VT(IM)S, АИС, система ночного видения широкого диапазона (LRTI), ИС порта,…

[9] *Хотя изначально данный проект касается только «субъектов портового сообщества/заинтересованных участников/систем», понятно, что на этапах реализации проекта стало очевидным, что не все партнеры/участники проекта понимают значение и влияние «портового сообщества»*

[10] *См. также ПРИЛОЖЕНИЕ **2***

        - и почти (даже совсем) не интересуются схемой доставки «от двери до двери» (D2D), системой снабжения
    - частные (почти со 100% государственной собственностью) портовые операторы
        - заинтересованы только в «товарах»
        - и, что еще хуже, позиционируют себя в качестве портового управления.

- В пяти странах «руководство» 11 портами осуществляется под эгидой Министерства транспорта вместо создания индивидуальных, автономных субъектов деятельности (как например, западноевропейские порты землевладельцев (муниципальные порты), что нарушает ход выполнения задач/проведения обсуждений по проекту.
- Более того, в большинстве случаев руководство портом осуществляется (думают, что осуществляется) портовыми операторами (некоторые из таких портов являются 100% государственной собственностью (Варна-Восток, Варна-Запад …), другие являются частично государственными (Ильичевск) или полностью частными (Батуми, Поти) портами)
- Ясно, что объяснение преимуществ и рентабельности использования ИС порта требовало и требует больших затрат времени и может быть осуществлено только с помощью пилотного проекта.

- Как уже неоднократно упоминалось, проект касается портов.
    - Обмен сообщениями между судами, береговой охраной, центром координации спасательных операций на море (MRCC)/поисково-спасательных операций (SAR) и Европейским агентством по безопасности мореплавания (EMSA) (в связи с вопросами безопасности) не является главной целью в рамках ИС порта
    - Такой обмен явится закономерным результатом связи между ИС порта, службой движения судов (СДС) <-> MRCC/SAR (со временем – управление транспортом и информацией (VTIMS) и самим судном

5.2 Общие положения

По мере того, как порты ТРАСЕКА/Черного моря планируют увеличить грузопотоки, построить новые площади и расширить каналы связи с ТЕН, ожидается увеличение потоков действующих документов, обеспечивающих будущую эффективную пропускную способность портов коридора ТРАСЕКА (Одесса, Ильичевск, Констанца, Варна, Бургас, Стамбул/Хайдарпаса, Деринже, Самсун, Хопа, Батуми и Поти).

Информация о судах и грузах должна поступать до причаливания судна.

Такие данные должны быть доступны для всех (уполномоченных) заинтересованных участников портового сообщества в соответствующей форме с предоставлением необходимой информации каждому авторизованному пользователю.

Сегодня существуют определенные административные, правовые и организационные препятствия, мешающие проходу потока судов и товаров через эти порты.

- Следует подчеркнуть, что «**правовые вопросы не должны являться препятствием»**,[11]
- Даже существующие административные и/или организационные и/или процедурные затруднения следует решать посредством реорганизации

[11] *См. Практические семинары*

Так как эти порты являются главными воротами в Центральную и Западную Европу с одной стороны, и на Ближний и Дальний Восток – с другой стороны, перевозка транзитных грузов должна быть организована безопасным и эффективным способом.

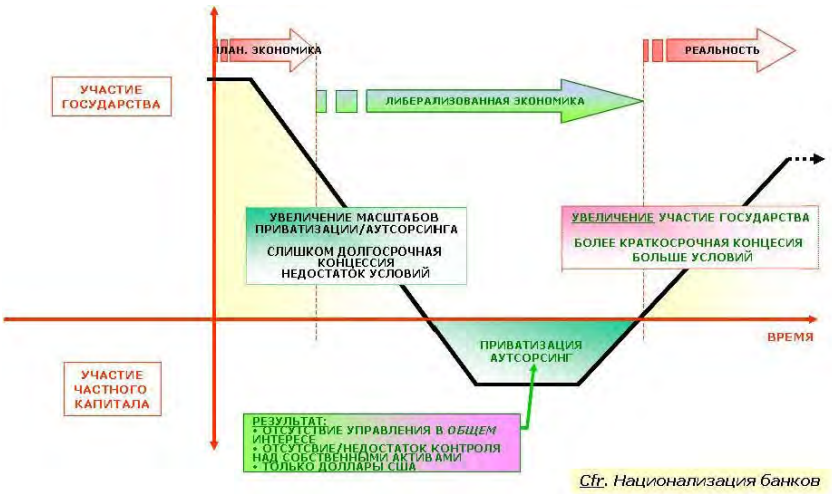
Должны быть сбалансированы процедуры пересечения границы и таможенные процедуры, чтобы транзитные грузоперевозки стали более быстрыми и конкурентоспособными.

Прежде, чем начать ввод в действие автоматизированной системы для этих портов, необходимо проанализировать настоящую ситуацию в морской торговле, где участвуют три основных субъекта[12]:

- частные компании,
- органы государственной власти
- смешанные органы управления

Проблема большинства этих портов заключается в том, что в них, помимо многих участников портового сообщества (включая пограничные, железнодорожные и автомобильные транзитные перевозки), есть много других (главным образом, государственных) участвующих организаций, отделов, учреждений; каждый орган со своими задачами и подходами, которые хотели (?[13]) **внести вклад в более эффективное** управление, маркетинг, оптимизацию документооборота и безопасность транспортного коридора, но зачастую они дополняют друг друга, иногда дублируя друг друга и даже конфликтуя.

Необходимо также учитывать текущие (все еще ощутимые) результаты крушения системы «плановой экономики». В некоторых странах/портах это называется «приватизацией», другие называют это «руководством на условиях концессий», в то время как другая часть просто «грузит/разгружает» транспортные средства (совершенно не учитывая определенные правила/процедуры).



Вследствие «процесса приватизации»[14] были предприняты необдуманные поспешные действия, которые привели (в некоторых случаях) к чрезмерному «аутсорсингу» (= приватизации) и к тому, что государственные органы потеряли контроль/представление даже о собственной информации (потоках)[15].

Более того, разные участники автономно управляют своей информацией, которая, в совокупности, могла бы оказать эффективную поддержку в

[12] *Должно быть ясно, что определения и процедуры, используемые странами ТРАСЕКА, иногда отличаются от принятых в западной Европе.*
[13] *Безусловно, этот вопросительный знак означает большую разницу между действием, намерением и высказыванием такого намерения*
[14] *Или как бы он ни назывался*
[15] *В настоящее время имеет место противоположный процесс: от децентрализации назад к своего рода централизации (но без **100%** вмешательства государства/региона/муниципалитета).*

упреждающих действиях, например, при предварительной таможенной очистке, контроле (предупреждении и обнаружении), слежении и розыске и т.д.

Сегодня эта информация рассредоточена между разными сторонами[16]. Информационные службы порта, оптимизированные в цепочку, являются целесообразной основой для обеспечения документооборота в портах. Однако в ИС они должны быть расширены за счет введения дополнительных данных по безопасности (в целях управления рисками), чтобы обеспечить эффективность и безопасность деятельности портов.

[16] *Каждый из этих субъектов владеет частичными данными, имеющимися в их собственных системах (в электронном или физическом виде).*
По сути дела, дублирование и разделение данных необходимо для выполнения таможенных требований.

- *Будущая модель, вводимая по всему миру в целях безопасности, более сосредоточена на программах «совместных услуг», определенные данные по судну и грузу будут объединены с деловой информацией и отображаться на экране после соответствующей обработки (см. рисунок ниже).*

5.3 Порт как звено транспортной цепи

Так как порты являются центральным (и важнейшим) пунктом на пути к безопасной транспортной системе, набор решений (по физической и административной безопасности) должен разрабатываться в рамках данной инфраструктуры.

Определение[17] ЕС понятия «порта или морского порта»:
Площадь суши и воды, обустроенная для производства работ и оборудования, позволяющих, в основном,

- принимать суда,
- осуществлять их погрузку/разгрузку,
- складировать товары,
- получать/доставлять эти товары наземным транспортом,
- осуществлять посадку/высадку пассажиров

Задачи портовых служб ЕС

- Руководство районом порта и предоставление инфраструктуры и оборудования,
- Технико-навигационные услуги: лоцманская проводка, буксировка, швартовка
- Обработка грузов, включая: погрузочно-разгрузочные работы, укладку грузов, переотправку и другие операции внутри терминала; складирование и хранение, в зависимости от категории груза; комплектацию грузовых партий
- Обслуживание пассажиров, включая посадку/высадку

Порты всегда являлись частью морской транспортной цепи, но

- Их полная интеграция в логистическую цепь произошла недавно.
  - Раньше логистические цепи были сильно раздроблены, несогласованны и малоэффективны.
  - Порты были важным, но слабым звеном в логистической системе
  - До сих пор рассматриваются как «неизбежное зло»[18]
- Даже сегодня порты все еще считаются ответственными за многие социальные бедствия: от вредного воздействия на окружающую среду в виде загрязненной атмосферы до источника зашумленности.

- Некоторые порты стали гигантскими мега-сооружениями (в финансовом отношении):
  - Географически они часто расположены в пределах периметра друг друга, и
  - Вынуждены еще более расширяться в связи с постоянно растущей транспортной системой
  - Следовательно, руководство не только портами и их близлежащими структурами, но и всей транспортной системой, является «необходимым условием, без которого результат не наступил бы» (лат. conditio sine qua non).

- успешное функционирование портов является неотъемлемой частью успешной работы всей логистической цепи (включая предоставляемые услуги)

---

[17] ***!!!*** *Несмотря на многочисленные попытки взаимно согласовать некоторые определения, следует заметить, что данное определение все еще находится на стадии обсуждения.*

[18] *Даже в рамках ЕС только всего около **10** лет назад порты сменили статус «неизбежного зла» на приемлемую часть схемы «от двери до двери» **(D2D).***

- Персонал отличается менталитетом «государственного чиновника» -> необходимо больше коммерческого «мышления/действия»:
  - Основная выдвигаемая гипотеза заключается в том, что успешный порт (управление), как и успешное действующее лицо, должен быть постоянно готов к новым ролям в изменяющейся рыночной обстановке.

- Портам необходимо **объединиться** с логистической цепью, чтобы следовать современной тенденции смещения центра внимания грузоотправителей.
  - Морская логистическая цепь:
    - От производителей/грузоотправителей/адресанта груза -> до порта разгрузки/приписки
      - (от подачи контейнера под загрузку в стране отправления -> до товарного склада, группировки грузов, загрузки в контейнер/…)
    - От погрузки на судно -> через морские перевозки (включая все необходимые услуги (лоцманские судна/бригады причала, буксиры, топливные цистерны,…) -> до порта разгрузки/назначения
    - От разгрузки судна -> до грузополучателя/потребителя
      - (через товарный склад (разгрузку контейнеров, группировку,…перевозку от фидерного порта до «двери» заказчика)

- Существующие и прежние представления были сосредоточены на портовых отдельных физических атрибутах, таких как географическое расположение, предоставление услуг и производительность, но исследование[19] показало, что порты больше не могут рассматриваться как независимые атрибуты или отдельно от логистической системы, в которую они встроены.

- Разумеется, порты больше не могут рассчитывать на привлечение грузов только потому, что они являются естественными воротами к богатым районам в глубине страны. Основные заказчики портов теперь склонны выбирать порты, не просто руководствуясь соображениями их производительности и расположения, а скорее качеством и надежностью всей логистической цепи.

- В таком контексте вопрос выбора порта является важным не только для грузоотправителей, но и для руководителей порта, судоходных линий и директивных органов.

- Успешное функционирование портов является *неотъемлемым от успешного функционирования* *<u>всей логистической цепи.</u>*

- В своей ежедневной деятельности коммерческие компании, как и некоммерческие организации, предоставляют свою продукцию заказчикам.

---

[19] *Очень важное исследование было проведено «Портовой стратегией» для портового руководства: «Синхронизация логистической цепи»*
http://www.portstrategy.com/archive/2007/october/in_focus_port_modelling/port_modelling
В данной работе авторы объясняют, что с постепенной интеграцией портов в логистические системы становится ясно, что грузоотправители ***выбирают порт не как таковой, а как звено логистической цепи*** *– с набором логистических услуг: мостиком к рынкам – в которой порт является лишь элементом, несмотря на важность этого элемента в системе. Несомненно, влияние грузоотправителя на решение при выборе порта ослабевает, особенно сейчас, когда одна судоходная линия, независимая обслуживающая компания или субподрядчик логистической цепи может контролировать прохождение груза от места начала перевозки до пункта назначения, используя различные транспортные схемы и многочисленные альтернативные маршруты, разработанные с целью сокращения общих расходов на логистику и увеличения стоимости как для потребителя, так и для поставщика.*

- Этой продукцией являются товары, услуги, деньги или информация.
- Заказчиками являются другие компании и организации, отделы организаций или частные лица.
- В рамках организации и технологии перевозок товары распределяются и перевозятся с помощью нескольких видов транспорта – железнодорожного, автомобильного, воздушного и морского. Информация относительно расположения товаров важна как для грузоотправителя, так и для грузополучателя. Эти товары представляют экономическую ценность и являются частью их имущества. В некоторых случаях продавец получает оплату только после сборки его продукции в конечном продукте покупателя.
- Для того чтобы приступить и контролировать процесс снабжения продукцией, требуется информационный обмен между всеми сторонами, участвующими в международных интермодальных транспортных цепочках.
- Информацией можно обмениваться посредством бумажных документов, телефакса, телефона, электронных сообщений и других средств связи.
- О преимуществах[20] использования электронного обмена данными, именуемого также EDI (электронный обмен данными), можно прочесть во многих работах/публикациях
    - Более качественное обслуживание (-> дополнительное преимущество при конкурентоспособности),
    - стандартизация,
    - уменьшение расходов (напр. в сокращении капитала),
    - увеличение удельного веса на рынке, и
    - прозрачность движения грузового потока между компаниями и некоммерческими организациями.

Для успешного обмена данными большое значение имеет таможня[21].

В настоящее время, за исключением неясных ситуаций[22], большая часть таможенных процедур по-прежнему осуществляется с помощью физических документов[23].

---

[20] *Автор подчеркивает, что доказать финансовые преимущества электронного обмена данными не так просто, как представляется. В Западной Европе наибольшая выгода будет заключаться в экономии на персонале (дорогостоящие затраты) с помощью автоматического ввода/обновления информации в собственных системах/программах (помимо сокращения физического бумажного документооборота).*
В странах Трасека ситуация может быть другой и доказать преимущество/выгоды может быть намного труднее.

[21] *Как уже упоминалось, таможенная служба была недостаточно представлена на практикумах, семинарах, презентациях. И во время выступления присутствующий представитель не мог высказываться свободно.*
(не пригласили?, не заинтересован?,)

*Из отрывочной информации, полученной от таможенной службы (или других заинтересованных сторон/участников портового сообщества/…), следует заметить, что некоторые таможенные услуги (особенно на уровне государства/региона) оказываются с использованием автоматизированных программ/систем: **ASYCUDA** (основная/ международная версия или версия **V2** или версия**++**, <u>но</u> данная программа не была продемонстрирована):*

Это привело к следующим результатам:

- медленный обмен информацией/документацией, так как документы нужно переслать физически
- ошибки в документах и их потеря
- низкая производительность, так как участникам транспортной цепи приходится перепечатывать (=повторно вводить с клавиатуры) информацию, даже поступающую с других таможен
- более того, проблема недостаточного обмена данными между государственными органами, такими как морские управления, таможни, пограничная служба и др. могла быть решена таким же способом, как и обновление программ обработки текущих данных, используемых таможенной службой.

- Странно видеть, что в действительности, как и в Западной Европе, таможенная служба продолжает сохранять свой статус монополиста и сильной бюрократической структуры и «**заявляет/притворяется»,** что желает участвовать в общих/объединенных информационных системах/услугах, но продолжает играть обособленно в логистической цепи.

  - Даже в свете новой таможенной директивы их заинтересованность в данном проекте оставалась «слабой» (независимо от возможных причин)

- *Представляет компьютеризированную систему управления таможенной службой, которая охватывает большинство внешнеторговых процедур (заявления и таможенные декларации, процедуры учета, транзитные процедуры и процедуры изъятия).*
- *Разработанная в Женеве Комиссией по торговле и развитию сотрудничества (ЮНКТАД), данная система используется в среде заказчик-сервер с операционными системами **UNIX** и **DOS** и программным обеспечением **RDBMS)***
- *обрабатывает торговые данные, которые могут быть использованы для статистического экономического анализа.*
- *Учитывает международные коды и стандарты, разработанные Международной организацией по стандартизации **(ISO)**, Всемирной таможенной организацией **(WCO)** и Организацией объединенных наций.*
- *Может быть настроена с учетом национальных особенностей отдельных таможенных режимов, общегосударственных тарифов, законодательства,*
- *Обеспечивает электронный обмен данных **(EDI)** между торговцами и таможней с использованием стандартов **EDIFACT** (электронного обмена данными в управлении, торговле и на транспорте).*

[23] *И.даже в случае «автоматизированного» обмена данными (например, посредством **ASYCUDA,...)** законом предписано, что груз может быть «очищен» только при проставлении «законной печати таможни» на физическом документе.*

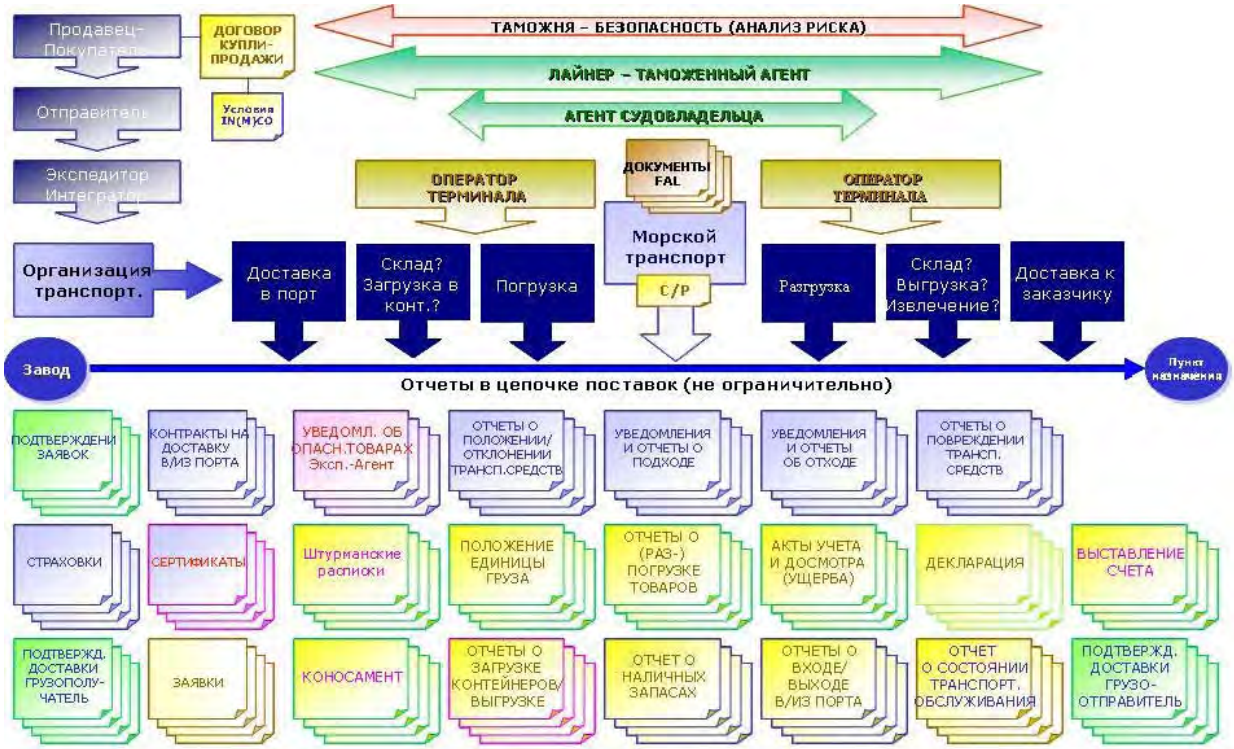
Новые ИС портов (и/или всего Портала по Черному морю[24]) должны быстро обрабатывать данные, поступающие от многочисленных государственных и частных организаций.

Следовательно, это является непременным условием соответствия деятельности портовых сообществ их собственной стратегии и общей политике ТРАСЕКА в отношении ИС портов.

Последнее из двух имеет принципиальное значение, прежде чем будут изложены спецификации ИС.

[24] *Идея общего «Морского портала» (включающего Черное, Азовское и Мраморное моря) была первоначально представлена ключевым экспертом по ИС порта.*
От нее отказались на Брюссельской встрече (30.10.2007 г.), посвященной основам ИС порта – см. также ПРИЛОЖЕНИЕ 3

5.4 Какая информация необходима и/или используется? Каким образом?



Участники	**Действия = что делать?**	**Имеет собственную информацию**	**Потребность в информации**	**Использование и обновления**	**Примечание**
Продавец/поставщик Покупатель	Договор на перевозку	Да Нет	Да Да	Нет Нет	
Грузоотправитель Фрахтователь/адресат груза Экспедитор Субподрядчик по перевозкам	Расписки помощника капитана, транспортные накладные, подготовка транспорта (согласно договору)	Да Да Да Да	Да Да Да Да	Нет Нет Да Да	
Страховые компании		Да	Нет	Нет	
Транспортные компании	Подача контейнеров под загрузку/перевозка до «дверей» заказчика Перевозки на барже, на автомобиле, по железной дороге	Да	Да	Нет	
Таможенный инспектор/учет грузов		Нет	?	Нет	
Оператор терминала Складирование	Погрузка/разгрузка ?Загрузка в контейнер	Да	Да		
Транспортные средства Судовладелец Фрахтовщик Капитан	Портовые правила Уведомление о готовности	Да Да	Да Да	Нет Нет	
Судовой агент/агент судовладельца/линии	Представляет судно/судоходную линию/судовладельца	Да	Да	Да	

Какая информация используется?

Участники	**Действия = что делать?**	**Имеет собственную информацию**	**Потребность в информации**	**Использование и обновления**	**Примечание**
Продавец/поставщик Покупатель	Договор на перевозку	Да Нет	Да Да	Нет Нет	
Грузоотправитель Фрахтователь/адресат груза Экспедитор Субподрядчик по перевозкам	Расписки помощника капитана, транспортные накладные, подготовка транспорта (согласно договору)	Да Да Да Да	Да Да Да Да	Нет Нет Да Да	
Страховые компании		Да	Нет	Нет	
Транспортные компании	Подача контейнеров под загрузку/перевозка до «дверей» заказчика Перевозки на барже, на автомобиле, по	Да	Да	Нет	

	железной дороге				
Таможенный инспектор/учет грузов		Нет	?	Нет	
Оператор терминала Складирование	Погрузка/разгрузка ?Загрузка в контейнер	Да	Да		
Транспортные средства Судовладелец Фрахтовщик Капитан	Портовые правила Уведомление о готовности	Да Да	Да Да	Нет Нет	
Судовой агент/агент судовладельца/линии	Представляет судно/судоходную линию/судовладельца	Да	Да	Да	

Чтобы узнать, какого типа данные используются, и кто использует эту информацию, были проведены опросы сторон, участвующих в морских перевозках.
Для этой цели предварительно были определены 3 (три) категории пользователей данных: 1. Судоходные компании, 2. Заказчики, 3. Государственные, региональные, муниципальные (общественные) органы.
Логистическая цепь состоит из всех сторон, участвующих прямым или косвенным образом в выполнении заказа заказчика
Большинство органов и/или министерств нуждаются в информации, которую в настоящее время они получают (или настаивают на получении) благодаря своему статусу в иерархии -> и здесь преимущество ИС порта является очевидным.

Информация, используемая/предоставляемая судоходными компаниями

Большинство судоходных линий используют совокупность источников информации, главным образом потому, что данные обычно доступны в неподходящей форме: такие, например, как источники статистических данных

- Данные и исследования отдельных рынков, предоставляемые по требованию специализированными морскими консультационными компаниями («Дайнамар», «ОСК», «МДС Трансмодал», «Друри» и др.);
- Морские транспортные данные «из порта в порт»;
- Региональные (государственные) данные по импорту-экспорту, такие, например, как предоставляются Услугами по внешнеэкономической деятельности;
- Данные, собираемые через внутренние исследования (обследования рынка по вопросам цен операторов автомобильных и железнодорожных перевозок для определения критериев установки тарифов, и среди потенциальных заказчиков – для оценки возможности объемов грузооборота определенной судоходной линии);
- Данные, собираемые через агентов в намеченных портах/регионах приписки или назначения;
- Информация о ценах, например, данные, которые публикуются ежеквартально в таких изданиях, как «Фрейт Трейдер», «Шиппинг Газетт» или в отраслевых журналах, таких как «Ойл энд газ» или «Балк журнал» (за плату);
- Информация по структурам себестоимости других видов транспорта доступна только через нерегулярные исследования, проводимые Европейским экономическим сообществом и голландской компанией SSS.

- ПРИМЕРЫ:
  Контейнерная линия использует данные для решения трех задач:
  - Для определения груза, который может быть помещен в контейнеры. С этой целью используется статистика торговли.
  - Для определения доли рынка на различных направлениях, средствах транспорта, от порта к порту и транспортной статистики

- Для сравнительного анализа показателей. Они заботятся о поддержании репутации в отношении природоохранной деятельности и потому заинтересованы в высоких результатах по охране окружающей среды в сравнении с другими компаниями их сектора
    - В основном, используются только официальные источники статистических данных, так как другие источники считаются недостоверными или необоснованными.

Речные судоходные компании имеют доступ (частичный) к системам EDI, таким как BICS[25], DoRIS (суда компании SSS тоже могут соединиться с этой системой).

Данные, предоставляемые судоходными компаниями (операторами и агентами судоходных линий)

- За исключением данных, получаемых через таможню и порты относительно текущей деятельности, большинство операторов не собирают/не предоставляют данные третьим сторонам (кроме данных, предоставляемых прямым заказчикам).
- Однако, в случае повреждения и/или собранные соответствующим образом, данные, представленные потребителям, должны быть обоснованными для создания агрегированных (объединенных) данных статистики «от двери к двери».
- Данные, представленные только портам, не подходят для этой цели, так как одно судно имеет множество портов назначений/операторов.
- Судоходные компании указывают, что они не знают, каким видом транспорта далее перевозится груз во внутренние районы страны, если только это не касается платы грузоотправителя за перевозку.
- Однако считается, что терминалы, где разгружаются суда неограниченного плавания, могли бы стать надежным источником данных, распределенных по видам транспорта, относительно грузов, отправляемых вглубь страны.

Информация, используемая заказчиками

- Для промышленных потребителей и грузоотправителей использование данных может быть разделено на две части:
    - Данные, используемые для выбора поставщика транспортных услуг;
    - Данные, используемые для наблюдения за грузом и оценки качества предоставляемых услуг.
- Получатели груза могут также получить информацию о времени доставки и др.
- Промышленным потребителям или грузоотправителям требуется, главным образом, информация о тарифах, частоте предоставления услуг и времени транспортировки.
- Помимо этих основных данных, степень использования и запроса других данных широко варьируется среди компаний. Эта разница объясняется разной степенью контроля, который компании осуществляют над своими транспортными потоками, и разной степенью уверенности в качестве предоставляемых судоходной линией транспортных услуг.
- В переводе на профессиональные термины, фрахтовщики запрашивают информацию о следующем:

[25] ***«BICS» (****Информационная и коммуникационная система по морским перевозкам****) позволяет грузоотправителям передавать информацию и данные по грузу и судну в электронном виде в департамент управления транспортными перевозками Министерства транспорта. В настоящее время управляющие, занимающиеся морскими перевозками, все чаще используют сведения автоматизированных информационных систем. Кроме того, система BICS может предоставлять грузоотправителям соответствующую информацию по морским перевозкам (т.е. по уровню воды, погодным условиям и пр.) по электронной почте.***

- Опыт поставщиков/операторов транспортных услуг в отношении особого вида товаров;
- Наличие опасных грузов на борту того же судна;
- Маршрут судна
- Финансовое положение компаний;
- Пустые контейнеры на освобождающихся судоходных линиях (чтобы знать, где могут проводиться товарные ярмарки);
- Местонахождение судна в момент его букировки;
- Имеющиеся сертификаты качества.
- Во время осуществления перевозки фрахтовщики запрашивают информацию о:
- изменениях в маршруте;
- изменениях в графике движения;
- точном времени отплытия и прибытия груза/судов.

- Помимо грузоотправителей в эту группу пользователей могут также входить судовые агенты и поставщики услуг.
  - Для них вышеуказанные данные имеют важное значение, потому что им необходимо организовать дальнейшие перевозки вглубь страны (или наоборот), спланировать и договориться о ресурсах и т.д.

Информация, используемая государственными (общественными) органами

- Государственные органы не являются однородной группой, но определенное различие можно найти.
  - Министерство транспорта в стране-участнице Евросоюза обычно имеет департамент морского транспорта и отдельные департаменты железнодорожного, автомобильного или речного транспорта.
    - Иногда имеются объединенные департаменты.
      - Например, департамент морских перевозок Фламандского министерства[26] занимается также некоторыми речными перевозками.

  - Порты (и судоходные пути в районах портов) обычно управляются портовыми властями, которые, как правило, имеют определенную независимость от отраслевых ведомств.
  - Следовательно, каждый из них имеет свои собственные обязанности, а также использует собственную информацию.
    В последние годы большинство стран, осуществляющих активную деятельность в морских и интермодальных перевозках, учредили содействующий орган (т.е. бюро судоходства ближних перевозок), который предлагает интермодальные перевозки по стране. Такое бюро может быть отделением филиала компании или представительством государственного органа или государственно-частным партнерством.

- ОСНОВНЫЕ ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ ДАННЫЕ:
  - Количество метрических тонн, ДФЭ, тонно-километров, количество судов для определения товарного размера.
  - Удельный вес на рынке, выраженный в тоннах, ДФЭ, тонно-километрах с целью определения относительной значимости морских перевозок в сравнении с другими видами транспорта.

[26] *Но порты являются муниципальными автономными властями и управляющие фламандских водных путей не имеют какого-либо влияния в районе управления порта*

- Коэффициенты загрузки и порожнего пробега для определения производительности.
- Показатели объемного прироста, основанные на вышеуказанных данных, для определения роста объема рынка и положения относительно других секторов (изменения в удельном весе на рынке).
- Эти виды данных используются:
  - Для мониторинга развития отраслевого сектора (т.е. увеличения конкурентоспособности);
  - Для оценки эффективности правительственной политики (т.е. возможностей переноса акцента на определенные виды транспорта);
  - Для разработки и оценки новых политик и взаимовыгодных мер;
  - Для поддержки бюджетных планов (портовых властей).

- До настоящего времени показатели, связанные со стоимостью, расходами, ценами, тарифами или мощностью парка транспортных средств, не находились в свободном доступе.
  - Одна из причин заключается в том, что компании не желают предоставлять данные о ценах, которые считаются коммерческой тайной, необходимой для конкуренции.
  - Только совсем недавно стали уделять больше внимания данным о стоимости, ценах, тарифах и положении на рынке интермодальных перевозок с использованием морского транспорта в сравнении с другими видами транспорта.
- Показатели по транспортным коридорам используются в незначительной степени.

- Портовые органы власти, как правило, собирают свои собственные данные посредством регистрации судов, заходящих в порт и осуществляющих погрузку/разгрузку[27].
  - Разумеется, это связано с расходами захода в порт и расходами по обработке груза, которые уплачиваются портовому управлению.
  - Обычно являются доступными данные о количестве заходящих судов, согласно их размеру (часто измеряемого в больших тоннах) и типу груза (контейнеры, сборный груз, навалочный груз или груз наливом).
  - Так как разные порты находятся в процессе приватизации, неясно, останутся ли данные подобного типа доступными для других пользователей.

- ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ ИСТОЧНИКИ ДАННЫХ
  - Хотя источники статистических данных (т.е. базы данных) из государственных и международных статистических организаций являются наиважнейшим источником данных для государственных органов, они, конечно же, не ограничиваются этими ресурсами. В зависимости от предмета, используются общественные коммерческие источники, такие как отраслевые журналы («Журнал оф комерс», «Контейнеризейшн интернэшнл», «Шиппинг газетт», «Фэйрплей» и др.) Большинству государственных служащих эти источники предоставляют также возможность следить за отраслевыми разработками в стране и за рубежом.
  - Особым источником информации являются консультанты по морским перевозкам. Их нанимают для проведения специальных исследований и в этом случае они собирают специальные данные по отдельному предмету изучения.

[27] *Внимание: вследствие недостатка точного законодательства, определений/процедур, некоторые порты называют себя «портовым управлением», хотя в действительности они являются портовыми операторами (напр. Бургас, Поти, Варна….), имеющими данные по собственным операциям.*

- Судя по всему, государственные статистические органы и Статистическое управление Европейских Сообществ (Евростат) остаются самыми значимыми источниками данных, хотя они и носят ограниченный характер.
- В сравнении с судоходными компаниями и заказчиками, в государственном секторе потребность в обновленных показателях менее очевидна, так как применяемые внутренние правила больше определяются долгосрочными тенденциями, чем краткосрочными изменениями.
- Особым источником информации, который обычно не является доступным для судоходных линий и заказчиков, являются данные таможенной службы.
- Государственный орган, в основном, имеет доступ к таможенным данным, которые содержат детальный набор параметров, указывающих на прохождение порта грузом.
- На практике оказывается, что закон о конфиденциальности информации и нехватка персонала являются основными причинами, мешающими использовать этот источник.
- Другими стандартными источниками данных являются различные информационные системы портов (Porthus/Seagha, APICS, PortInfoLink, Enigma, Zedis,…), голландская система BICS, DoRIS и система LIS во Фландрии.

▪ ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ДАННЫХ
- Так как общественные органы также собирают данные и, принимая во внимание их общественные обязанности, они обычно охотно представляют статистические данные, до определенной степени детализации.
- Однако некоторые органы не готовы делиться своей информацией и чаще объясняют это недостатком возможностей персонала или устаревшей системой данных, чем нежеланием предоставить данные.
- Однако главная проблема связана с законодательством относительно конфиденциальности информации.

Наиболее важные вопросы, на которые ответил/отвечает данный проект

- Каковы различные участники логистической цепи «от двери до двери» и кто из них является участником «портового сообщества»
- Каковы их основные интересы,
- Транспортные средства, товары, услуги,…
- Какие стороны владеют (или покупают) данные «от двери до двери» и
- для каких целей используются эти данные? Типичная, зачастую умалчиваемая, причина – «*статистика***»**
- Хотят ли они делиться этой информацией в обмен на другие (недостающие) данные?
- Хотят ли стороны собирать и регистрировать эти дополнительные данные?
- Как изменится объем работы/инвестиций в ходе проекта?
- Какой информации/данных не достает и что необходимо для получения таких данных?
- Каким образом все эти данные могут быть собраны для создания ИС порта?
- Сбор наиболее достоверных данных.
- Посредством подхода снизу-вверх информация должна собираться как в статистических целях директивных органов, так и для участвующих сторон логистической цепи.

5.5 Некоторые элементы электронной поддержки

Основным(и) элементом(ами) такой поддержки является обмен (передача) ноу-хау, основанный на 3[28] основных подходах[29], осуществляемых с использованием концепции «единого окна» - получения всего необходимого в одном месте (ООН и ЕС)

- Электронная навигация (ММО): международная морская организация содействует развитию **электронной навигации,** которая обслуживает морские суда с целью организации более безопасных перевозок.

- Морской веб-портал (ЕС): с другой стороны, Европейская комиссия содействует развитию **морского веб-портала**, где представлена совокупность услуг и систем с целью защиты и/или укрепления роли ведущей мореходной державы.

- В европейском понимании электронная навигация является лишь одним из компонентов такого морского веб-портала и включает также концепцию «получения всего необходимого в одном месте» (единого окна).

[28] *Близких или в рамках общего понимания «электронной коммерции»*
[29] Электронный обмен данными: **проклятие или благодеяние?**

Несколько пользователей пытаются собрать и совместно использовать как можно больше информации относительно судов, груза, экипажа и пассажиров, без необходимости *повторного* ввода данных или передачи.

Данная концепция допускает разветвленные каналы связи между различными правительствами/администрациями/органами и другими участниками морских перевозок.

Такое далеко идущее взаимодействие в области «общей базы данных» может породить проблемы, связанные с конфиденциальностью данных (законодательство о конфиденциальности и неразглашении информации), зависимости от работы компьютерных систем и др.

Более того, данная концепция требует также *серьезных инвестиций* в этом направлении, что может привести к увеличению количества действующих лиц.

Способствовать осведомленности в области информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) и доказывать преимущества с помощью «Задач «*информационной системы/программы морского порта*»:

- В первую очередь: создание портала порта[30], представляющего общие и избирательные данные об отдельном порте
- На втором этапе (фактически одновременно, но с использованием таких же основных процедур, экономических обоснований/информационных потоков/…) создать реальную (интерактивную) информационную систему (ИС) порта
    - Создание визитной карточки этого порта с целью доступа к ней Интернет-пользователей в стране и за рубежом.
    - Представление главных преимуществ деятельности данного порта с целью привлечения потенциальных деловых партнеров, особенно зарубежных.
    - Представление обновленных данных обо всех компаниях и услугах, предоставляемых в порту, а также обновленных специальных данных о морских перевозках/навигации, а именно,
        - о движении судов (и *общая* информация о грузе)
        - (предварительные) уведомления о прибытии судов в порт(ы), перемещении грузов, отправлениях,....,
        - орогидрографическая информация[31]
        - сообщения о погодных условиях.
    - Простой вход и поиск всех данных, необходимых участникам портового сообщества для осуществления своей деятельности в хороших условиях посредством автоматизированных интерактивных программ, таких как веб-приложение (или на основе веб-приложения) «единого окна» и/или приложений, полностью ориентированных на использование системы EDIFACT.

[30] *Хорошим примером такого портала является Портовый портал Констанцы:* ***http://www.portofconstantza.com/apmc/***
[31] *Не включены в проект*

5.6 Угол обзора

Необходимо *подчеркнуть*, что в зависимости от перспективы[32], которая открывается перед участвующей организацией, идеи, взгляды, понимание используемых слов, описаний и/или определений очень разнятся и даже приводят к активным спорам.

Поскольку это является точкой зрения эксперта, что в состав действующих лиц портового сообщества входят все действующие лица/заинтересованные стороны интермодальной цепочки «от двери до двери», на практике не все разделяют эту точку зрения.
Примеры:

Действующие лица портового сообщества

- Правительства, общественные органы, общественные организации и власти извлекают, главным образом, только свою собственную выгоду из обмена данными (напр. получение статистики, маркетинг перевозок вглубь страны…)
    - Это приводит к затруднению взаимодействия между поставщиками информации (которые представлены, в основном, частным сектором), а предприятие, которое является, главным образом, государственной организацией, нуждается именно в этой специализированной информации

- Внимание морской администрации (руководителя водных путей) и/или ИС порта сосредоточено *только* на транспортных средствах (судно) -> безопасность -> СДС (радар, ГЛС, АИС, система ночного видения широкого диапазона (LRTI), ..)

- Точка зрения портового управления является более общей и зависит, главным образом, от используемой в порту системы и типа организации

    - Порт землевладельца, инструментальный и/или сервисный порт
    - Частный или государственный порт
    - Централизованное управление в сравнении с децентрализованным (полным)
    - Степень автономных возможностей управления
- Таможенная служба проявляет интерес только в отношении товаров (-> анализ рисков)
    - Вопросы безопасности решаются на основе разнообразной информации

- Пограничная служба интересуется только информацией об экипаже/пассажирах

- Сборщикам отходов необходима только информация об отходах

- И т.д.

Информационная система порта и *информационная служба* порта

- Более качественные услуги могут быть предоставлены только посредством надежных и современных средств (систем) обмена информацией

[32] Точка зрения – угол обзора

Инструменты портовых операторов в сравнении с инструментами/программами управления порта

СДС (планирование/руководство движением судов) в сравнении с VTIMS (управление транспортом и информацией)

Роль начальника порта, диспетчерские/координационные центры, поставщики услуг,…

Государственные компании (но работающие в соответствии с принципами частной компании/организации) в сравнении с полностью частными действующими лицами

И очень важная информация для обмена; напр.

- Так называемые сообщения начальника порта
  - Характеристики судна, информация о переходе/движении, о причале, общая информация о товарах/грузе
  - информация об опасных грузах
  - утилизация отходов/поиск информации
  - информация об экипаже/пассажирах
  - информация ОСПС
  - информация по товарам (судовая декларация, транспортные накладные, план залива…)
  - поручение об обмене (очень важно при обслуживании контейнера)
  - и др.

6 ЭЛЕКТРОННЫЙ ОБМЕН ДАННЫМИ (EDI): в общих чертах

6.1 Почему EDI?, что такое EDI?, сообщения EDI/EDIFACT **(**электронный обмен данными в управлении, торговле и на транспорте)…

В целом, на протяжении сотен лет коммерция строилась на взаимном обмене письменными документами.

- В этих документах содержалась информация, которую одна компания передавала другой с целью осуществления деятельности.
- С течением времени эти документы получили стандартные наименования, а именно, счет-фактура, кредитное поручение и наряд.
- Однако документы не имели общепринятой стандартной формы.
    - В этом и не было необходимости, так как получателем был человек, а человек может прочесть, растолковать и получить правильное представление о документе.
    - Например, счет-фактура должен содержать заглавную часть с указанием участвующих сторон, детализирующие строки с указанием продукта, количества и цены и определенную суммирующую информацию.
- В начале 1950-х крупные компании начали использовать компьютеры для учета и составления/хранения платежных ведомостей.
- На протяжении следующих десятилетий компьютеры стали применяться не только для ведения отчетности, но и в производстве, управлении и других областях торговли.
- Но они не могли изменить одного.
    - Компьютеры все еще порождали печатные документы в различных нестандартных форматах.
    - Такая ситуация устраивала посылающую сторону, но была гораздо хуже для принимающей стороны.
    - Необходимо было пересылать множество документов с компьютеров одной компании на компьютеры ее торговых партнеров.

- Компьютеры не могли легко распознавать печатные документы, и заставить их понять принятые документы представлялось почти невозможным, поэтому принимающей компании приходилось нанимать персонал для того, чтобы повторно вводить информацию с полученных документов в компьютерную систему компании.

Другая трудность была связана с фактором времени.

- Компания, посылающая документ, распечатывала его за несколько секунд.
- Документ помещался в конверт и отправлялся по почте.
- Уходило несколько дней на то, чтобы документ достиг адресата (всегда существовала вероятность случайной утери документа), где
    - конверт распечатывался, и документ набирался на клавиатуре для введения в другой компьютер.
- Долгое время руководители мечтали о том, как хорошо было бы иметь производственные технологии «точно в срок»,
    - когда снабженческий автомобиль мог бы подъезжать к воротам производственной линии для разгрузки точно в срок, и его содержимое направлялось прямо на нужный участок производства.
    - Они мечтали о том, чтобы положить конец дорогостоящему складированию и складскому учету.
    - Но это было невозможно при использовании торговыми партнерами обычной почты.

- Грузовые автомобили прибывали с опозданием или отсутствовали, приводя к остановке производства и неразберихе, и все по причине запаздывающего информационного потока.

Частичным ответом на эти проблемы явилась связь при помощи компьютеров и необходимость заставить компьютер одного торгового партнера «разговаривать» с другим.

- Возможность связи существовала с самых первых дней появления компьютеров.
- Файл может передаваться с одного компьютера на другой либо с использованием обычной телефонной линии или через «арендованную линию», постоянно используемую для компьютерных соединений. Имеются многие коммерческие продукты, передающие файлы таким образом.

- Однако связь при помощи компьютера не решила проблемы в целом.
  - Как только файл получен, он должен быть распознан получающим компьютером.
  - Единицы информации должны находиться точно на том месте, где ее ожидает компьютер.
  - Если только один знак будет не на положенном месте, весь файл станет нераспознаваемым для компьютера.

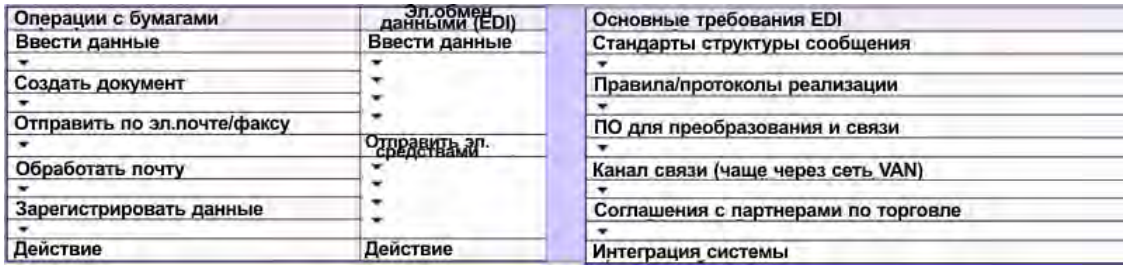
На начальном этапе компьютерной связи торговые партнеры вынуждены были тратить много времени на

- Согласование, где должна размещаться каждая единица информации в передаваемом файле.
  - Эти согласования действовали только в отношении одного торгового партнера.
- При начале торговли с другим партнером требования отличались незначительно,
  - Возможно, понадобился бы более длинный код продукта, или
  - Другой способ формирования цены,
  - Но весь процесс обсуждения и согласования приходилось проводить вновь.
- Программисты были все время заняты, но это приносило незначительную выгоду компании.

Решение заключалось в EDI, электронном обмене данными – стандартном методе передачи коммерческой информации между компаниями.

- Файлы EDI содержат информацию в одном из многих допустимых форматов, относящихся к коммерческим документам
  - Было создано множество различных органов по стандартизации для определения методов связи и
  - формата стандартных торговых документов,
  - Для осуществления простых и экономически эффективных электронных коммерческих операций.

- Главными установленными форматами документов, о которых мы будем говорить, являются
  - EDIFACT (UN/EDIFACT (EDI для государственного управления, коммерции и на транспорте)),
  - Tradacoms (UN/GTDI (Обмен общими торговыми данными), и
  - ANSI X12,



	UNGTDI	EDIFACT	ANSI X12
Начало обмена	STX	UNB	ISA
Начало группы	BAT	UNG	GS
Начало сообщения	MHD	UNH	ST
Конец сообщения	MTR	UNT	SE
Конец группы	EOB	UNE	GE
Конец обмена	END	UNZ	IEA

- <u>Определение</u> EDI[33]: «обмен между компьютерами строго форматированных сообщений, являющихся не денежными документами. EDI предполагает ряд сообщений между двумя сторонами, одна из которых может быть отправителем или получателем. Структурированные данные, представляющие документы, могут передаваться от отправителя получателю посредством телекоммуникационных средств или физически на электронных носителях».
- EDI может быть *официально* определен, как «передача структурированных данных с помощью согласованных стандартов сообщений от одной компьютерной системы в другую без вмешательства человека».
- Большинство других используемых определений являются вариантами данного определения.
- Даже в эру таких технологий, как веб-услуги XML и Интернет, EDI остается форматом данных, используемых в большинстве электронных коммерческих операций в мире.

EDI – это больше, чем простой обмен информацией структурированным способом с одного компьютера (системы, приложения) прямо на другой компьютер (систему, приложение)

- Кроме согласования/структурирования/реализации/…. EDI-EDIFACT/ANSIX12/XML/UML/…сообщений (согласно специализированным руководствам, справочникам и пр.…),

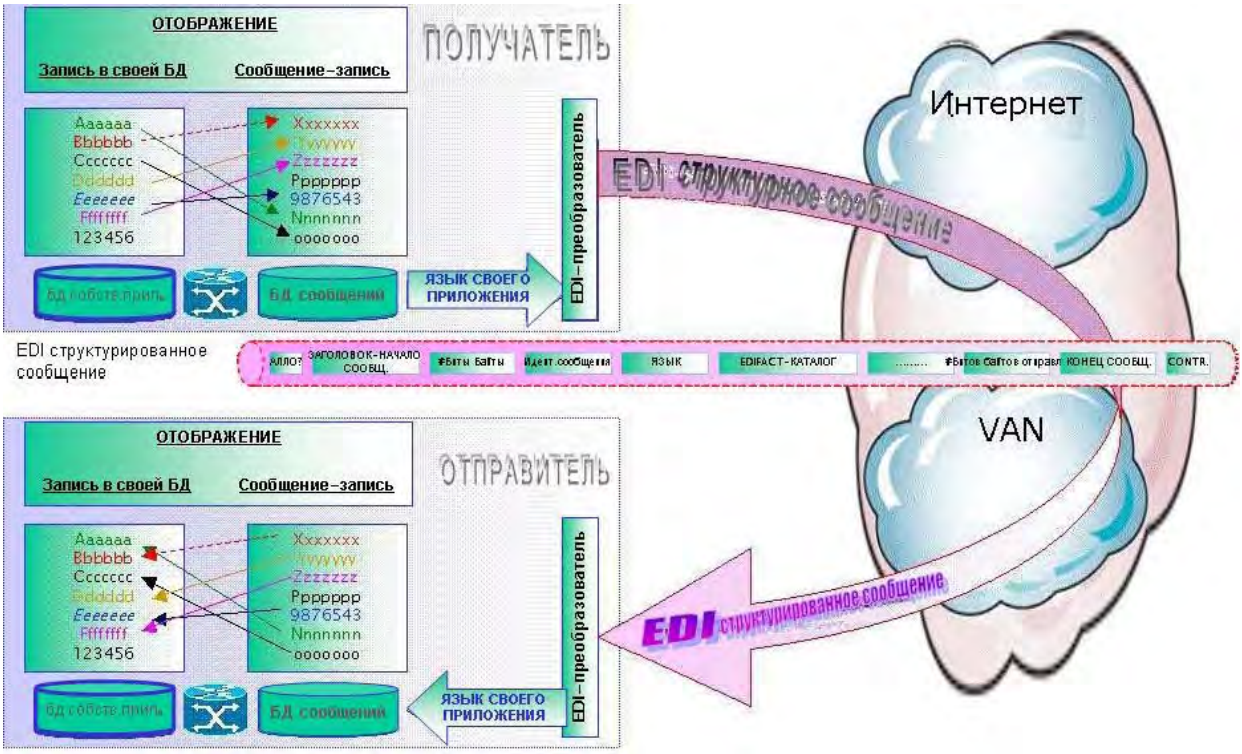
- Необходимо соблюдать «*согласование*» *или* «*преобразование*»:
  - Отправитель А располагает собственными стандартами/процедурами приложения (базой данных (структура/отношения/…), языком программирования/разработок и т.д.)
  - Очень редко, когда получатель имеет точную копию приложения отправителя А.
  - Чтобы сделать отправку/получение сообщения возможными (и доступными) в соответствии со специальными требованиями ИКТ, необходимо следовать 2 основным принципам:
    - Отправка должна осуществляться в стандартизированном формате EDI (EDIFACT/ANSIX12/…: BERMAN, IFTDGN, WASDIS, IFTMCS, PAXLST,…), что означает, что *перевод* необходим на обоих концах канала связи:

[33] *Национальным институтом стандартов и технологии*

- С собственного языка (SYNON, PL1, Java, Oracle, C++, SQL…) на структурированный язык EDI (согласно специальным процедурам/протоколам системы EDI) и
- На другом конце – перевод из формата EDI на язык приложения получателя.

▪ Согласование/преобразование: информация из базы данных отправителя автоматически вводится в структурированную форму/файл EDI или наоборот – выводится автоматически[34] и затем включается в базу данных получателя, при этом необходимо преобразование (согласование).

▪ На следующем рисунке схематично изображен этот процесс



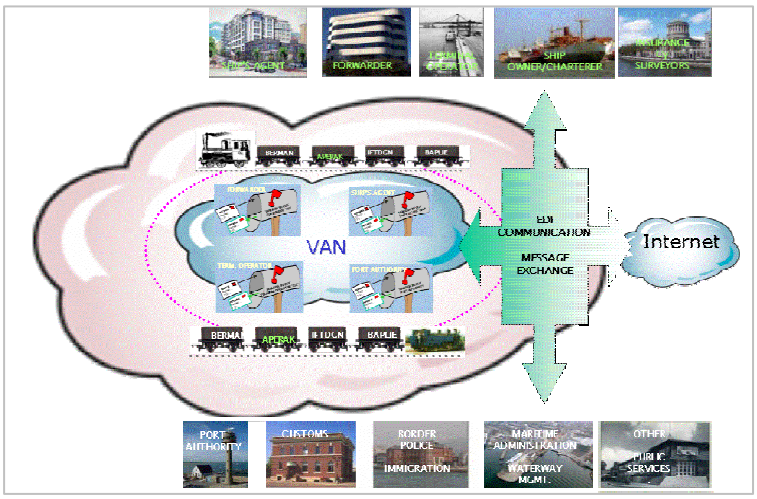
/Надписи на рисунке/:

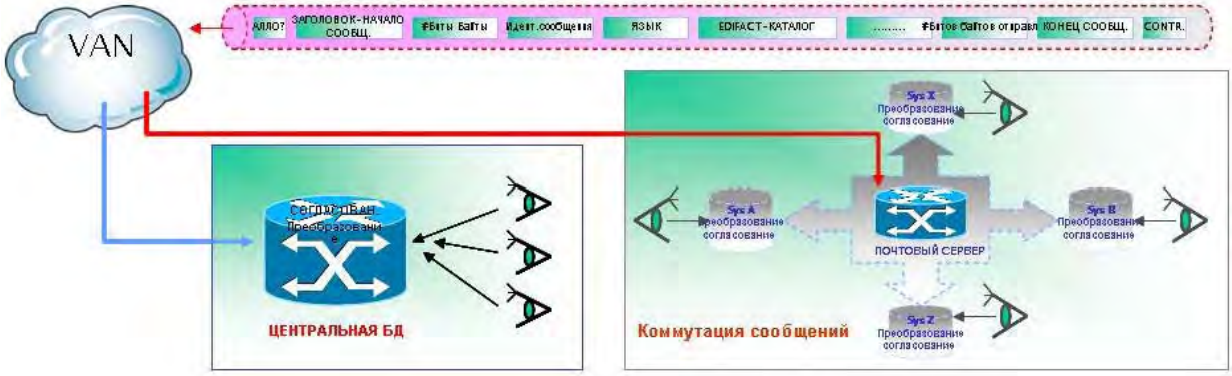
[34] *Существует большая разница между отправкой/получением неструктурированных данных/файлов (когда необходим повторный ввод данных с клавиатуры) и отправкой/получением структурированных данных/файлов без вмешательства оператора (за исключением случаев, когда требуется особое подтверждение/одобрение/проверка…)*

* Автоматически или вручную:

- Выбрать информацию/данные из «собственного» приложения ОТПРАВИТЕЛЯ
- Преобразовать данные в «сообщение базы данных»
- Перевести язык приложения в структурированное EDI-сообщение
- Далее либо
    - отослать EDI-сообщение
        - напрямую в систему/приложение (кабельную, телефонную линию…) получателя
        - через сервер электронной почты на почтовый ящик получателя
        - информацию для служебного пользования (только получателю(ям) – если в заголовке указано больше получателей)
    - Отослать EDI-сообщение (через почтовый сервер или напрямую) в центральную базу данных для доступа любого авторизованного участника портового сообщества
    - Использовать веб-интерфейсы

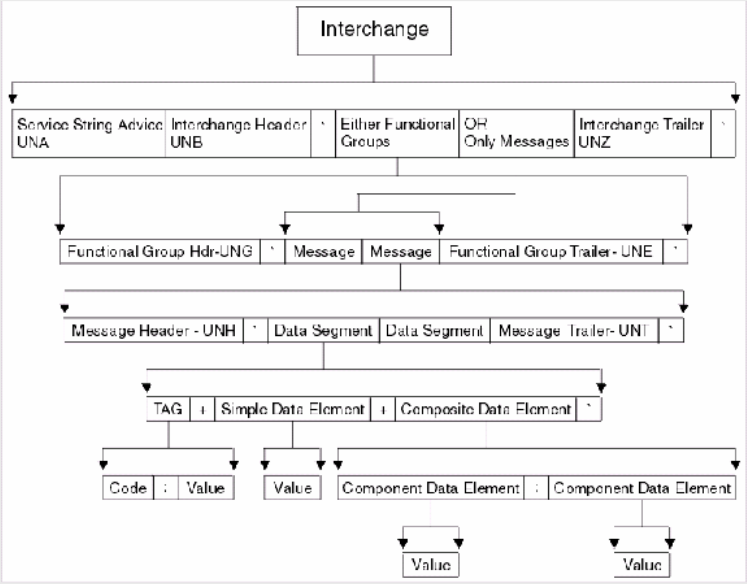
Данный проект финансируется Европейским Союзом





Данный проект финансируется Европейским Союзом

Пример сообщения EDI: см. ПРИЛОЖЕНИЕ 6



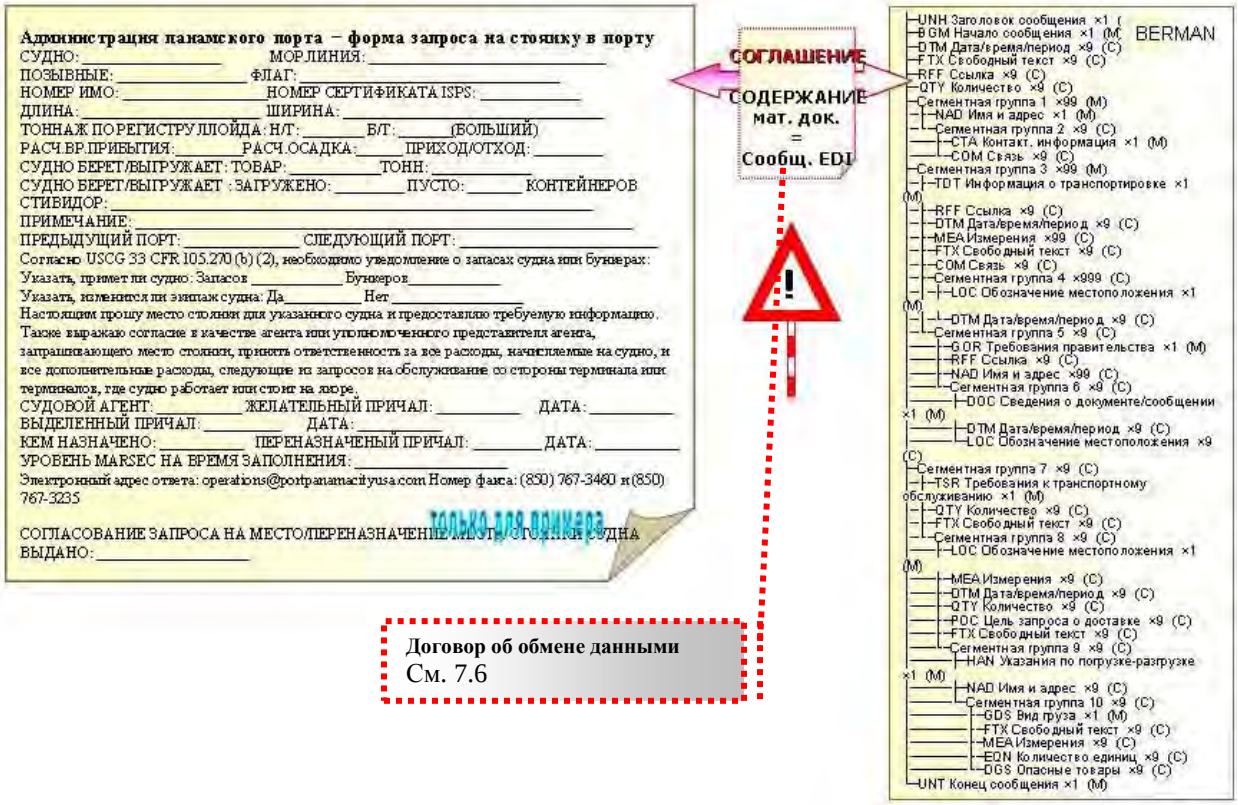
6.2 Морские EDI-сообщения

Передача данных EDIFACT разбивается на части, называемые

- сообщениями,
- сегментами,
- элементами.

Различные закодированные значения приведены в кодовых таблицах.

- Наиболее популярными и широко используемыми форматами электронного обмена данными (EDI) являются EDIFACT и X12.



Наиболее часто используемые морские EDIFACT-сообщения

См. ПРИЛОЖЕНИЕ 5

6.3 EDI-договор об обмене данными[35]

Что такое «договор об обмене данными»?

- Договор об обмене данными заключается между торговыми партнерами, в котором определяются правила использования EDI[36]
- В таком договоре также оговариваются индивидуальные роли и правовая ответственность торговых партнеров за передачу, получение и хранение электронных данных.

- Из-за различий при использовании EDI в торговле обсуждение вопросов, связанных с новой электронной системой, способствует снижению юридической неуверенности и повышает доверие к использованию данной технологии при осуществлении электронной коммерции.

Почему компании следует использовать Договор об обмене данными?

- При отсутствии четких правовых норм и принципов регулирования, Договор об обмене данными обеспечивает компании общедоступным решением оформления использования EDI между их торговыми партнерами.
- Например, типовой договор[37], если полагаться на него должным образом, стремится обеспечить EDI-сообщения правомерным обязывающим действием в правовых системах различных государств.
- Эта цель достигается с помощью рассмотрения всех основных правовых вопросов, которые должны быть решены до того, как компания начнет применять EDI для взаимодействия со своими национальными и зарубежными торговыми партнерами.
- Таким образом, как только компания примет решение об использовании EDI, ей необходимо заключить договор со своими торговыми партнерами, по крайней мере, по следующим вопросам, приоритетность которых зависит от конкретных потребностей данной компании:
    - Отбор EDI-сообщений, стандартов сообщения и методов передачи данных
    - Ответственность за обеспечение эффективного использования и обслуживания оборудования, программного обеспечения и сервиса
    - Процедуры введения изменений в систему, которые могут повлиять на возможности взаимодействия торговых партнеров
    - Процедуры обеспечения безопасности обмена
    - Точки правового значения EDI-сообщений
    - Роли и договора с независимыми поставщиками услуг
    - Порядок устранения технических ошибок
    - Необходимость (при наличии) сохранения конфиденциальности данных

---

[35] *См. пример в ПРИЛОЖЕНИИ **4***

[36] ***EDI** является системой электронной передачи с компьютера на компьютер данных о коммерческих или административных операциях**,** с использованием согласованного стандарта структурирования данных по операции или сообщения**.***

[37] *Дополнительная информация по адресу**:***
http://www.unece.org/cefact/recommendations/rec26/rec26_1995_r1133rev1.pdf

- Финансовые обязательства в случае задержки или несоответствия согласованным требованиям по системе EDI
- Законодательство, регулирующее обмен EDI-сообщениями и договоренности сторон
- Способы решения возможных разногласий

6.4 Затраты и выгоды EDI

- Обоснование «выгод» применения системы EDI не является *легкой и очевидной задачей* и…
  - Непосредственно в финансовом отношении больше внимания уделяется затратам
- Но не подвергается сомнению тот факт, что влияние Интернета необратимо способствует переходу правомочий от продавцов к покупателям.

- Этому разовому событию придают большое значение покупатели,
  - которые располагают мощными поисковыми системами для доступа к данным и поиска предложений альтернативных поставщиков, и
  - При этом возможно себе во вред, поставщики предоставляют покупателям больше, чем ранее, дополнительной информации на своих веб-сайтах – с условиями, сроками, ценами – все в одном месте.
- Главное последствие перехода полномочий к покупателям заключается в том, что
  - на цены поставщиков оказывается огромное давление.
  - поставщики более не в состоянии
    - Защищать свой рынок-нишу
    - Получать большие или длительные прибыли, как ранее.
- Теперь поставщики должны реагировать мгновенно.

- Когда экономия затрат будет реально получена, кто получит эту выгоду и положит деньги в карман?
  - Как будет распределено сокращение расходов? Это всегда будет щекотливым вопросом.
  - Сотрудничество стало одним из ключевых слов в управлении логистической системой.
  - Почему? Теперь уже понятно, что поставщики должны быть не только динамичными и рационально мыслить
    - Теперь они зависят от своих торговых партнеров:
      - поставщиков и заказчиков, которые также должны быть динамичными и рациональными.
  - Логистические системы конкурируют друг с другом.
    - Сотрудничество между покупателями и продавцами приведет к изменению рыночного мышления,
      - потому что за последние десять тысяч лет существования человечества торговые взаимоотношения были отношениями противоборства с примесью жадности и агрессии.
      - Данные, основанные на фактах, будут ключевыми при обсуждении того, каким образом распределять вновь полученные сбережения.

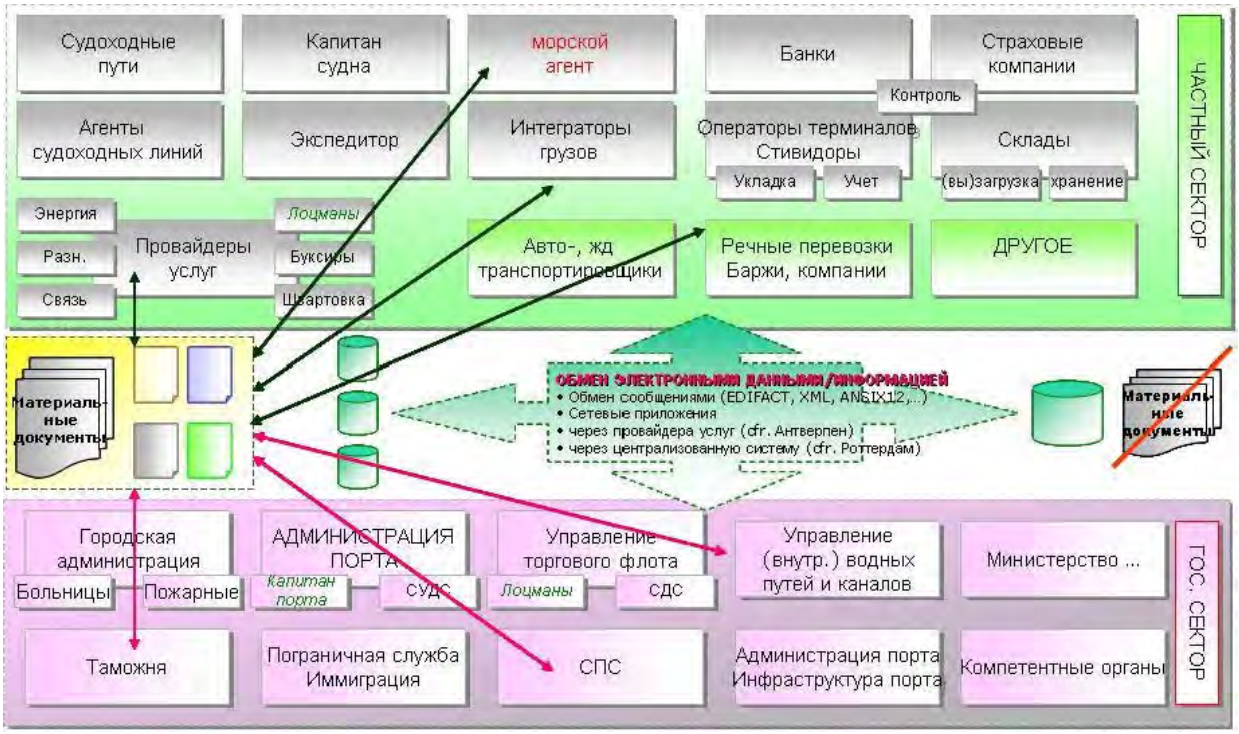
- Некоторые *выводы* по торговой деятельности, без подсчета
  - количества копий, подлежащих отправке в той или иной форме (даже сокращенной) в управления, министерства и т.д.,
  - некоторых особых документов (напр. представленного груза, банковских гарантий, по складским операциям…)
  - судовых документов (за исключением FAL),
  - как минимум, необходимо около 25 основных (подлинников) документов в рамках коммерческой цепи транспортных перевозок
  - Например «судоходное агентство»: контейнерное судно с грузом приблизительно в 4 000 коробок

- = (не менее) 4 000 подтверждений заказа (заявки)
- = (не менее) 4 000 поручений на отгрузку
- = (не менее) 4 000 транспортных накладных
- = (не менее) 4 000 расписок грузового помощника капитана
- = (не менее) 4 000 счетов-фактур
- = или (не менее) 20 000 физических документов
- = или 4 стандартных сообщения (напр. IFTMBF/IFTMBC, COPRAR, IFTMCS, INVOIC), автоматически обновляемых и рассылаемых любой стороне
    - либо через центральную базы данных
    - либо через почтовый сервер
    - либо выкладываемый (детализируемый с помощью интегратора)

6.5 Портовое сообщество

Что такое ПС? Кто является участниками/заинтересованными сторонами?

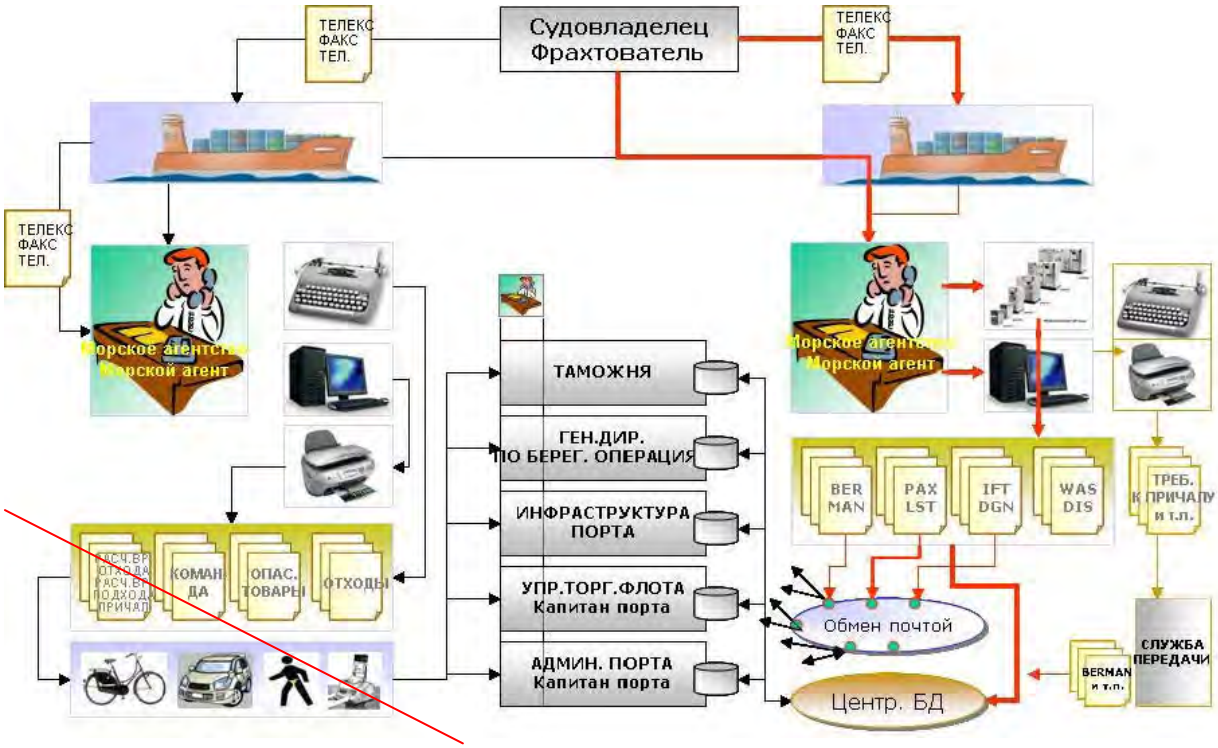
- все (активно участвующие?) стороны **в рамках логистической цепи порта** «xxxxxx»
    - а также государственные,
    - частные и
    - стороны смешанного типа
- примечание: в результате такого определения/подхода (и, конечно, учитывая ведущую роль партнеров по ИС порта в электронном обмене данными), портам/администрациям с централизованным управлением и/или государственным портам трудно понять, что в действительности министерство транспорта *не является прямым* партнером в рамках логистической цепи (почти все порты, управляемые ранее по принципам плановой экономики).



Что такое Информационная система (ИС) порта?

Очень часто ИС порта рассматривают как предоставляемую «систему» или «услуги». ИС должна связывать всех действующих лиц[38] порта и

- обеспечивать надежность глобальной логистической системы (экспорта и импорта)
- управлять физическим, административным и документальным потоком грузов
- Охватывать 100% транзитных перевозок контейнерных и смешанных грузов (операций импорта и экспорта)
- Обеспечивать безопасный и конфиденциальный обмен сообщениями



[38] *Связывает участников портового сообщества*

Существует множество определений ИС порта

- Система, позволяющая обмениваться данными в рамках портового сообщества
  - ИС не создает (основную) информацию (= ту, которая не была введена в систему)!
  - QRY (информационный запрос) (на центральную базу данных или отдельное приложение) может содействовать получению результатов

- Система управления портом через единственное контактное звено

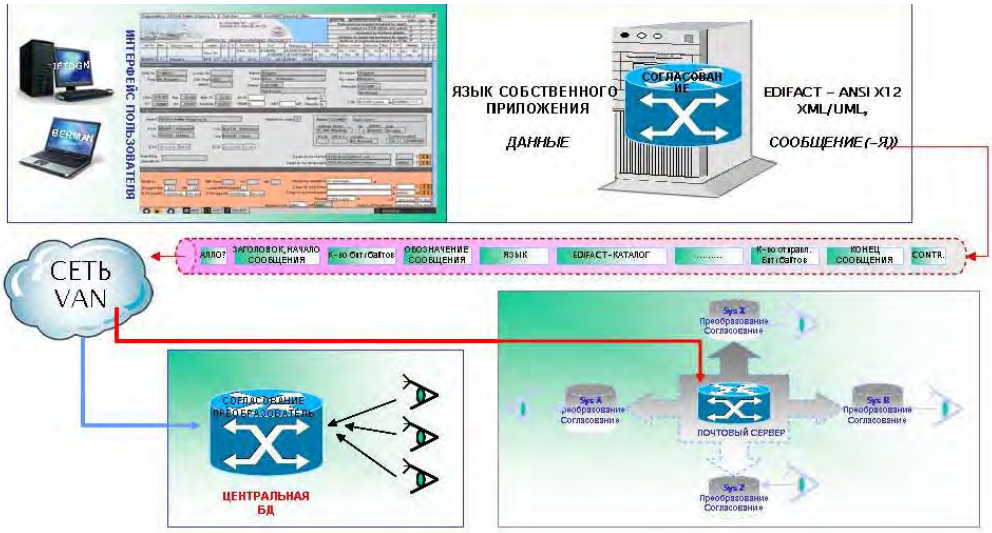
- Система, которая способствует обмену виртуальной информацией, необходимой каждому участнику от других действующих лиц сообщества
  - Для эффективного исполнения их функций и
  - Для улучшения общей производительности морской торговли и процесса перевозок.

- Системы с централизованным управлением или связанные для обмена информацией
  - Предоставляющие дополнительные услуги на основе центральной базы данных
  - Данные и услуги доступны для всех сторон, участвующих в логистической системе порта

- Электронная платформа, объединяющая многочисленные системы,
  - Используемая множеством организаций, которые составляют портовое (морское) сообщество
  - Посредством общедоступной, развивающейся и разнородной установленной базовой системы ИКТ-возможностей с использованием стандартизированных интерфейсов

6.6 ИС порта: некоторые основные системы

ИС порта позволяет всем звеньям портовой логистической цепи обмениваться информацией друг с другом; существует **3 вида основных систем,** в основном, зависящих от модели портового управления[39]:



[39] *напр. «порт землевладельца», в общем, заинтересован только в некоммерческой информации для собственного использования. Только если портовое сообщество рассматривает данную систему как орудие конкуренции, ведущая сторона (в большинстве случаев – портовое управление) может рассматривать обмен информацией как задачу, требующую большого напряжения сил.*

Ввод/обновление/вывод информации в центральной базе данных (напр. в PortBase (Роттердам PortInfoLink +A'dam PortNET), состоящих из 3 частей

- Информационные и коммуникационные услуги;
- Платформа со всеми функциональными возможностями, которые широко используются для всех услуг;
- Центральная база, где заказчики (компании и государственные службы) обмениваются всей информацией через портовую информационную ссылку порта = возможность центральной базы данных (хранилища данных) осуществлять коммутацию сообщений и их хранение.

Обмен информации через почтовую интегрированную сеть – систему обмена сообщениями (напр. APICS/Porthus в Антверпене)

- Коммутация сообщений, т.е. возможность обмена стандартизированными EDI-сообщениями от одного партнера другим через централизованный настраиваемый коммутационный канал.

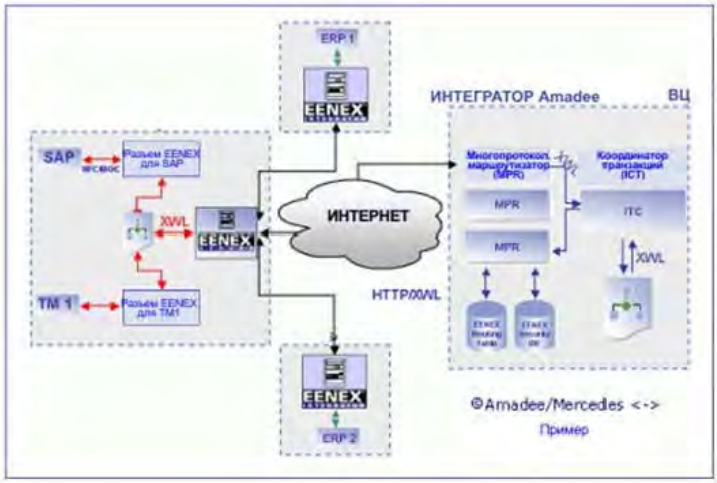
Вывод информации через «интергатор» (детализация)

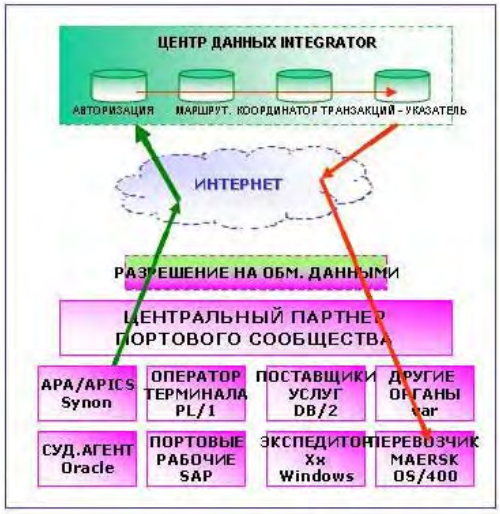
С технической точки зрения «платформа интеграции процесса» может рассматриваться как компонентная ИТ-платформа, которая позволяет многоразовое использование единых функциональных модулей и процессов в рамках распределенной системы

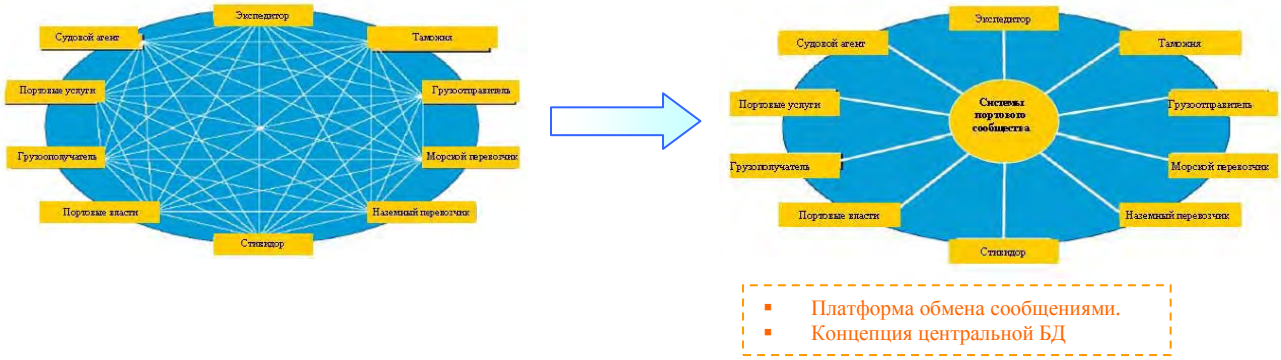
- это внешний центр данных (интегратор), который координирует различные приложения и предоставляет возможность детализации (ввода/вывода данных)

Эта система практически осуществима только в хорошо структурированной организации с высоко квалифицированными ИТ-отделами

- преимущества: нет необходимости в настройке систем/приложений, только установка конвертора;
- недостатки: дорогостоящий процесс, зависимая внешняя сторона







- Платформа обмена сообщениями.
- Концепция центральной БД

6.7 Передовые ИС в портах Западной Европы

Во многих портах по всему миру[40] Информационные системы порта (чаще всего мы говорим об *услугах*, а еще точнее – о дополнительных услугах) со временем образовали и предоставили этим портам значительные преимущества (успех) в транспортных и документальных потоках посредством обмена данными между различными портовыми сообществами.

В наиболее успешных системах имеются следующие функции:

- Коммутация сообщений – некоторые даже ввели дополнительные информационные возможности (особенно на основе веб-приложений) – и
- Поддержание центральной базы данных с транспортной информацией из многих источников.

[40] *Следует отметить, что множество портов делают вид, что они имеют ИС: однако действительность заставляет автора сказать, что во многих портах имеется лишь «частичная» ИС – автор убедился, что даже в большинстве экономически развитых портов отсутствует определенная часть ИС*

- *Можно сделать вывод, что в зависимости типа/структуры управления порта, внимание уделяется либо транспортным средствам, либо грузам*

Очевидно, что многие ИС портов созданы *вокруг таможенной службы*[41] *или портового управления*[42], которые служат центральным агентством или узлом[43].
Следует заметить, что большинство европейских портов тяготеют к внедрению нестандартных приложений на системах серединных фреймов.

Пакеты серийно выпускаемых приложений используются редко.

- Все другие заинтересованные стороны сообщества настроили свои системы **в соответствии с** этими главными участниками.
- Главным возражением против ИС порта и обоснованием отказа от участия
- Частные компании уже ранее (без необходимости) – и без помощи какой-либо организации – внедрили, например, систему EDI (даже свои собственные, местные сообщения)
- И вдруг их просят одновременно изменить/настроить/обновить свои приложения по EDI-сообщениям для внедрения новой ПК-системы/приложения

- Боле того: причина, почему им следует вводить новую систему, не всегда соответствует их собственным интересам (они являются поставщиками данных)
    - Было отмечено[44], что большей частью информации владеют частные компании, а нуждаются в ней (?) государственные организации
    - При этом частные компании не совсем заинтересованы в информации, поступающей от государственных органов (Верно ли это? В каких случаях?).
    - Поэтому эти частные предприятия в целом не возражают против передачи необходимой информации, но только на их условиях и положениях; напр.
        - С их собственной системой EDI-сообщений/протоколов передачи данных/

Антверпен

- порт землевладельца; заинтересован только в соответствующей информации
- любая информация, относящаяся к торговле = частный сектор (даже серверы почтовых сообщений)
- информация *только* в электронном формате для портового управления (BERMAN, IFTDGN, WASDIS)
- передающая/вспомогательная организация для неавтоматизированных сторон и распространения морской/коммерческой информации: морские перевозки и услуги подачи сигналов
- EDI-сообщения через систему обмена данных
    - От отправителя (при наличии собственной системы, автономной прикладной системы, веб-приложения Porthus/Seagha) через электронный почтовый ящик напрямую к адресату сообщения

---

[41] *В Западной Европе: таможенные службы имеют свои собственные автоматизированные системы и не стремятся соединять их с другими системами. Они заявляют о своей открытости для других систем/служб, но реальность показывает, что все эти заявления остаются лишь пустыми разговорами.*

[42] *И здесь вновь начинаются споры по поводу **«портового управления»**. Понятно, что, например, «частное управление порта» никогда не будет заинтересовано в финансировании, руководстве и содержании ИС порта (= за счет собственных средств)*

[43] *В результате событий **11** сентября и предпринятых мер безопасности **грузам** стало уделяться больше внимания. Если до настоящего времени основное внимание уделялось транспортным средствам, в новом подходе ключевой становится «отправка грузов».*

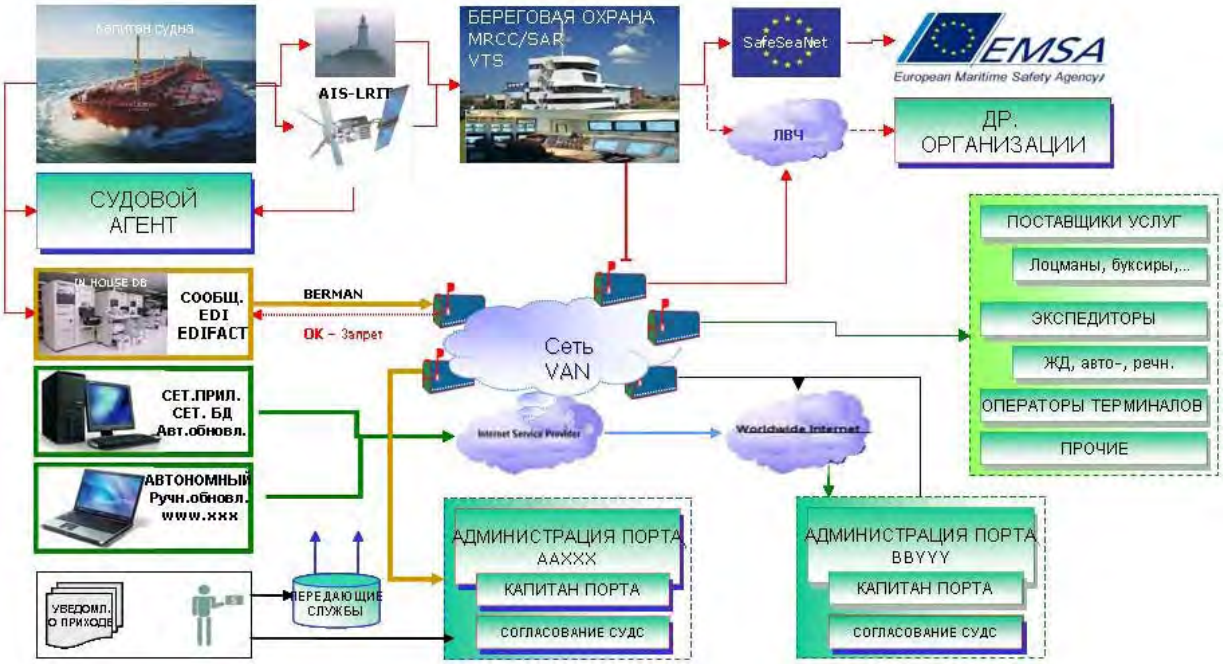
- *Это привело к ситуации, когда грузы «перемещаются» на транспортных средствах, в отличие от современных программ, где в центре внимания - именно транспортные средства, осуществляя перевозку грузов*

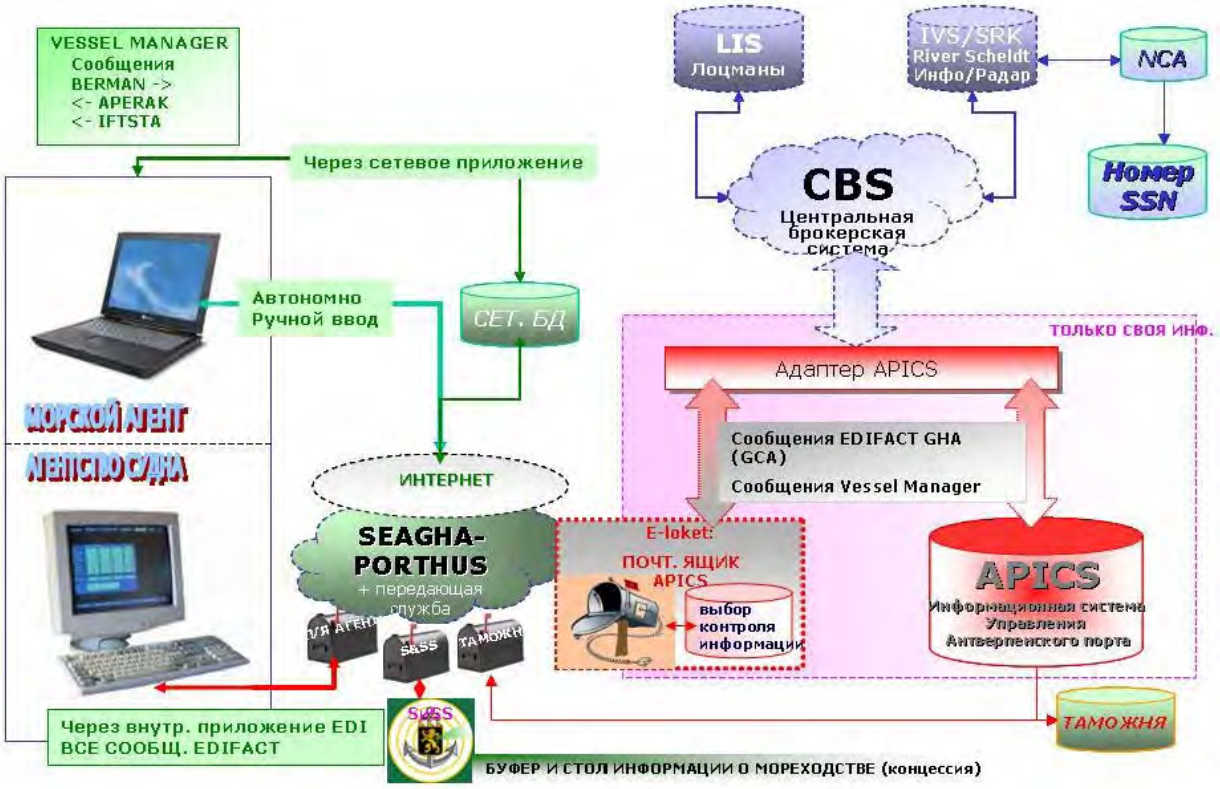
[44] *Во время практических семинаров (главным экспертом)*

- APICS (собственная морская информационная система APA) используется также в качестве переходной информации к другим (компетентным) органам (-> руководителям водных путей, SSN, адаптер сетевых коммуникаций (NCA), интерактивная виртуальная система (IVS)/SRK,…) через отдельное приложение центральной посреднической системы
- APA/Amaris намеревается видоизмениться в (I?)CCS ((интегрированную?) информационную систему по грузам) совместно с бельгийской таможенной службой (принимая во внимание новый справочник таможенной службы[45], Porthus, Alfaport (головная организация частных поставщиков портовых услуг)

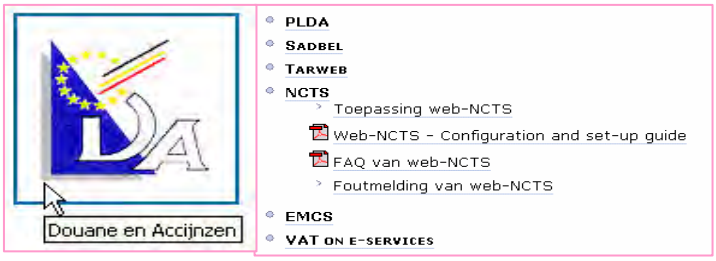
[45] *Запланированный на 01.06.09 г. ввод был отложен*

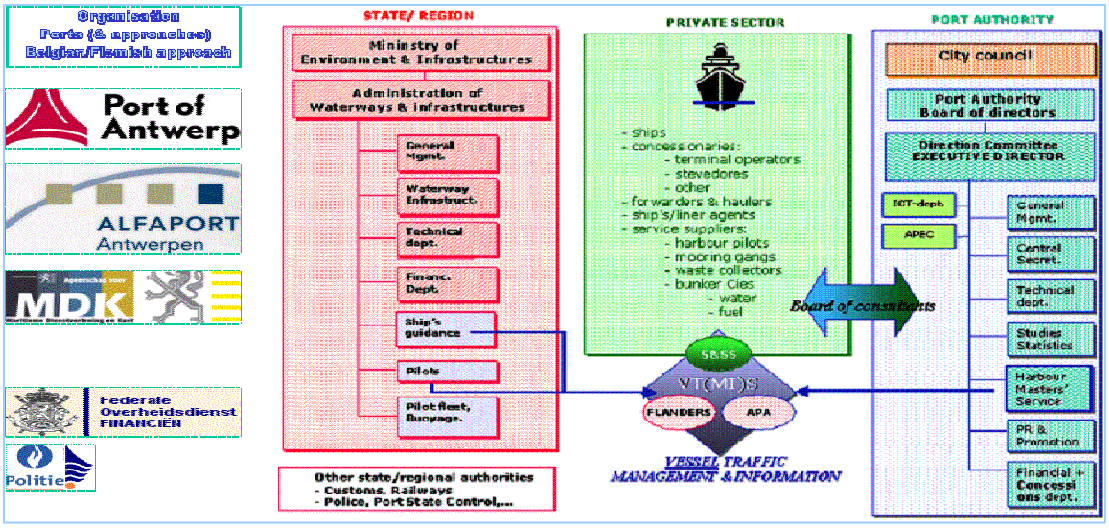
Данный проект финансируется Европейским Союзом





Данный проект финансируется Европейским Союзом

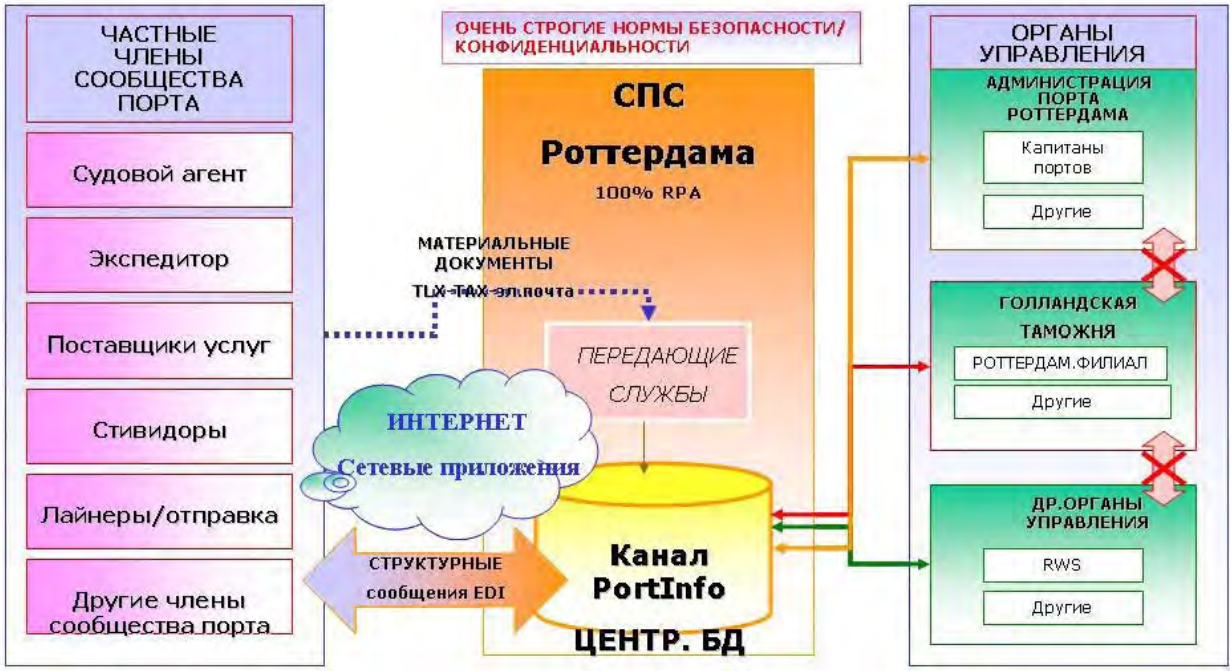




Роттердам/Амстердам (PortBase)

- Порты землевладельца, но хорошо осведомлены о значении информации как стратегического фактора и об ИС порта как средства повышения конкурентоспособности
- передающая/посредническая организация для неавтоматизированных сторон и распределения морской/коммерческой информации: передающий услуги PortInfoLink
- EDI-сообщения через центральную базу данных
  - От отправителя (с собственной системой, автономного приложения, веб-приложения) через электронный почтовый ящик или напрямую в центральную базу данных PortInfoLink/PortBase, после чего информация становится доступной для всех авторизованных пользователей/участников портового сообщества

http://www.portbase.com/ http://www.portinfolink.com/ http://www.portnet.nl/



Port infolink
Rotterdam Port Information Services
Home
Corporate information
Service packages
Overview
Agent infolink
Authority infolink
Barge infolink
Customs infolink
Depot infolink
Forwarder infolink
Rail infolink
Road infolink
Shipline infolink
Shortsea infolink
Terminal infolink
Future services
News
Customs scan process
Notification waste disposal
Notification dangerous goods
Statement harbor dues
Vessel notification
Cargo declaration EDI
Cargo declaration Internet
Discharge confirmation report
Transit declaration
Veterinary cargo declaration
Veterinary cargo declaration EDI
Veterinary inspection process
Cargo declaration status report
Notification bonded warehouse
Discharge information
Development ECS service
Discrepancy list
Barge planning
Rail planning
Road planning Internet
Road planning EDI
Loading list
MRN notification EDI

6.8 Пакеты стандартного программного обеспечения для доступной ИС порта

Главная проблема заключается в наличии множества интерпретаций/пониманий/представлений относительно определений и процедур в рамках морской логистической системы.

Это усложняет дробление или выделение систем/услуг отдельным действующим лицам государственного и/или частного сектора портового сообщества.

Как уже ранее говорилось, в европейских портах отсутствует ИКТ-культура в отношении серийно выпускаемых приложений/систем. Там предпочитают использовать нестандартные приложения[46].

- Стандартные портовые информационные системы/приложения:
  - APICS (Антверпен), ENIGMA (Гент), ZEDIS (Зебрюгге), ENSOR (Остенд)
  - DACOSY (Гамбург), COMPASS (Бремен)
  - FCPS (Феликстоу),
  - PROTIS, AP+, ESCALE (Марсель, Гавр)
- Стандартные системы/приложения коммутации почтовых сообщений:
  - Porthus/Seagha, Port-I-com, (Бельгия/Фландрия)
  - PortInfoLink, PortNET, Portbase, (Нидерланды)
  - PortNet (Финляндия)
- Стандартные системы/приложения операторов терминалов:
  - Navis, Cosmos, SeT, HPC,
- Стандартные системы судовых агентов:
  - Harbour/PortView, E-loket, HITT,
- Стандартные системы/приложения морской администрации:
  - IVS/SRK (incl WESP, LIS, CBS), IVS90, SPIL)
  - SSN
  - Flexlock
- Стандартные системы/приложения таможенной службы
  - Собственные системы (в зависимости от страны)

[46] *Необходимо также помнить, что в крупных портах есть собственные ИТ-отделы, зачастую весьма значительных размеров.*

7 Результаты 1-го года реализации проекта

7.1 Результаты посещений портов, участвующих в проекте

В течение первого года рабочая группа посетила все 5 стран[47] и 11 портов[48],участвующих в проекте[49], где были объяснены задачи и определена заинтересованность сторон, установлены точки соприкосновения и проанализирована ситуация на местах.

С самого начала стало понятно, что будет крайне трудно достичь целей проекта, особенно в области ИКТ (и как изложено в условиях и в предложении проекта).

Поразило разнообразие:

- отношения/осведомленности о процессе электронного обмена данными и/или даже любой форме модернизации (исключающей бумажную документацию)[50]
- (нечеткие) определения, процедуры, структуры, организации (государственные в сравнении с частными), уровни иерархии,
- представлений о логистической системе, портовом сообществе (действующих лицах)
    - О роли и статусе портов!
- понимания ведущей/нейтральной стороны в ИКТ-инфраструктуре портового сообщества
- портовых систем/моделей: некоторые (частично) приватизированы, другие выступают как землевладельцы, иногда портовые операторы выступают как портовые власти, но все порты являются частью централизованной организации

Регламентирующий орган	Землевладелец	Оператор
• Лицензирование, разрешения • Безопасность движения судов • Таможенная и иммиграционная службы • Мониторинг деятельности порта • Аварийная служба • Защита общественных интересов • Определение политики порта и действующей природоохранной стратегии	• Обслуживание акватории порта (углубление дна…) • Маркетинг расположения, стратегий развития, планирования • Обслуживание доступа в порт • Безопасность порта • Приобретение земельной собственности и ее использование	• Обслуживание пассажиров и обработка грузов • Лоцманская проводка и буксировка • Обслуживание судоходной линии • Безопасность, обслуживание и ремонт оборудования • Маркетинг операций • Утилизация отходов • Капитальные инвестиции в прибрежную полосу и причал

[47] *Украина, Румыния, Болгария, Турция, Грузия*
[48] *Одесса, Ильичевск, Констанца, Варна, Бургас, Стамбул/Хайдарпаса, Деринже, Самсун, Хопа, Батуми и Поти*
[49] *За исключением турецкого порта Хопа*
[50] *Являясь одной из главных причин обращения к правовым вопросам*

Было также отмечено длительное время между началом знакомства с проектом и фактическим началом (мы слышали о сроке приблизительно в 5 лет между представлением проекта и реальным началом работы).

Все это привело к довольно необычным ситуациям:

- От концептуальной разработки/определения проекта
- -> к ЕС/расширению проекта/Трасека
- -> к проектированию
- -> к подаче заявок
- -> далее оценка предложений + выбор консорциума
- -> далее административные процедуры оформления контрактов
- -> далее начало реализации проекта
    - на основе договора от 17.04.07 г.
    - начало 23.04.07 г.
    - ознакомительная поездка 07.05.07 г.
- + 2 года до окончания проекта (16.04.2009 г.).

Очевидно, что в течение этого времени некоторые вещи/идеи/представления[51], изменились, и особенно интенсивно развивалась ИКТ-технология.

Концепция ИС порта становилась все более и более актуальной темой.
Порты (и действующие лица портового сообщества), которые, в конце 80-х/начале 90-х столкнулись с

- Реорганизациями в области морских перевозок
    - Порты все более становятся фактической частью логистической цепи и
    - становятся автономными
- С избыточной нагрузкой обмениваемой информации/сообщений при входе
    - «унифицированного/тарного» груза
        - напр. контейнеров, ро-ро, грузовых поддонов,…
    - транспортных накладных по сквозной доставке грузов

что привело к началу своеобразного электронного обмена информацией (согласно принципам единого окна и получения всего необходимого в одном месте), где участники столкнулись с полным отсутствием стандартизированных структурированных морских EDI-сообщений и не стремились настраивать свои системы/приложения в соответствии с быстро оценивающей ИКТ-средой.

Кроме того, «доминирующая» позиция министерств (в основном Министерства транспорта и коммуникаций/морской или военно-морской администрации[52]) привела к высоким требованиям со стороны транспортных средств (в отношении безопасности судна и окружающей среды).
Намного меньше внимания уделялось действительному значению порта и портового сообщества (в иерархии транспортной системы порт занимал чрезвычайно низкое положение) и грузопотокам.

В представлении автора ИКТ (как дано определение в целях результата проекта №4) означало «информационный обмен с VT(IM)S» (включая SSN) и что *единственной* постоянной стороной в этих информационных потоках была морская/флотская/портовая администрация.

---

[51] *Возможно также, что изменились люди, принимавшие участие в начальном концептуальном этапе, тогда как действительные участники проекта (ответственные?) не знают точно, что подразумевается под «некоторыми вещами».*

[52] *Совместно с Национальным секретариатом Трасека над проектом начали работать Министерство транспорта и коммуникаций/Морская администрация*

Поэтому было потрачено *много времени* в течение всего проекта[53] на объяснение различных моделей порта, портовых сообществ и действующих лиц, их ролей, включая подход автономных портов Западной Европы.

Все результаты первого года были отражены в «Плане проведения работ», представленном на семинаре в Стамбуле.

7.2 Состояние ИС портов в регионах реализации проекта

В одном из 11 портов[54] вообще отсутствует ИС.
Во всех этих портах недостаток компьютеризированной (интерактивной) обработки данных не позволяет эффективно обмениваться данными между пользователями:
- в рамках собственного портового сообщества,
- между официальными органами и
- между самими портами.

Следует также уделить внимание тому факту, что:
- достаточная ИКТ-осведомленность,
- четкое представление о процедурах/определениях/... и
- представление об электронной коммерции, как об инструменте конкурентоспособности (будь то электронная навигация, электронные перевозки, электронная таможня, электронное оформление документов в грузовых перевозках и т.д...)

чаще всего ***не*** *на соответствующем уровне*

Текущие автоматизированные данные часто/в большинстве случаев не используются совместно всеми основными заинтересованными сторонами, и имеется нехватка автоматизированных данных.

Уже введенные в компьютерную систему данных таможенные декларации часто не используются повторно для других целей (даже для подготовки других таможенных деклараций).

- Во время практических семинаров – и когда представляли[55] таможенную службу – сложилось ощущение, что они[56] стремятся открыть свои информационные системы для многочисленного использования другими участниками портового сообщества, но только на собственных условиях (см. действующие лица частных портов)

ИС порта обладает громадным потенциалом автоматизации процесса планирования.

---

[53] *Даже во время заключительного семинара в Софии (в марте **2009** г.) некоторые участники имели проблемы в понимании, например,*
- *Роли портового управления, менеджеров водных путей, морской/портовой администраций*
- *Разницы между оператором и портовым управлением,*

[54] *Необходимо повторить, что во всем мире и насколько известно автору, нет порта, где бы работала комплексная (интегрированная) ИС порта*
[55] *В большинстве случаев дело было не в этом*
[56] *Представители таможни; в том смысле, что чаще всего они говорили от собственного имени (= без согласования с вышестоящими уровнями структуры)*
- *Следует заметить, что этот «вопрос»(= участники семинара не являлись связанными с проектом или занимающими соответствующие высокие посты сотрудниками) обсуждался в течение всего проекта и на всех семинарах*

Предварительное извещение о прибытии судов и груза/контейнеров может существенно помочь обслуживающим компаниям (и помочь в предоставлении причала, оборудования и складских операций).

7.3 Потенциальные проблемы в развитии ИС портов

Портовые руководящие организации

С самого начала было понятно, что определяющей будет вид модели управления портом. Особенно принимая во внимание «ведущую сторону/партнера» (= который будет руководить ИС порта?), следует добиться правильного понимания *точно выраженной, объективной и нейтральной структуры*.

Модели управления портами = модели административного и коммерческого управления активами и функциональными возможностями порта

- Ключевыми характеристиками моделей портового управления являются
  - Сочетание государственной/частной собственности на активы порта и контроль портовых функций
  - Степень интеграции активов и функций порта
    - Портовые активы и функции, управляемые единым органом, объединены
    - Портовые активы и функции, управляемые различными организациями, не интегрированы
  - Степень централизации/децентрализации (в государственных портах)
    - Порты, управляемые центральными властями (напр. одним или более департаментами Министерства транспорта)
    - Автономные порты: местное управление порта с собственным руководством и отдельной финансовой отчетностью

Существует множество моделей портового руководства

- В зависимости от конкретной ведомственной ситуации в стране, функции порта могут быть распределены разнообразными способами между различными государственными и частными компаниями
- Управление портом
  - Отсутствует общепринятое определение портового управления!
- Организации, которые рассматриваются в качестве «портовых властей», обычно:
  - Выполняют, по крайней мере, функции землевладельца и местные распорядительные функции
  - Располагают определенной автономией (они регулируются и проверяются, но не управляются центральной властью)
- Данный проект не ставит целью выработку рекомендаций по оптимальной модели управления портом
- Тем не менее, нам необходимо уделить внимание моделям управления портами, потому что они оказывают глубокое влияние на осуществимость и желательность введения как ИС порта, так и ГЧП

- Влияние интеграции
- Высокая степень интеграции (например: государственный сервисный порт)
  - Легче ввести в действие ИС порта, потому что преимущества, главным образом, носят внутренний характер
  - Но преимущества ИС ниже из-за небольшого числа действующих лиц портового сообщества

- Низкая степень интеграции
  - Труднее ввести в действие ИС порта потому, что
    - преимущества размыты
    - затраты и выгода могут быть несбалансированны: некоторые действующие лица находятся в выигрыше, другие – в проигрыше
  - но потенциальные преимущества ИС порта больше

- Влияние централизации
- Централизованное управление портом
  - Нехватка операционных и рыночных знаний
  - Затянутый процесс принятия решений, испытывающий политическое влияние
  - Надежные источники финансирования
- Автономный порт
  - Глубокое понимание операционных и рыночных процессов
  - Быстрое принятие решений
  - Менее сильные финансовые источники

Общие выводы	**Действия**
Существует ли необходимость в интегрированной ИС порта?	В зависимости от размера порта, обрабатываемых грузов, … В любом случае всем портам следует разворачивать автоматизированные и структурированные процедуры и пытаться направить усилия на процедуры с небольшим объемом документооборота. Следует избегать повторного введения данных с клавиатуры.
Как почти во всех портах, где руководитель порта (?) выступает в роли «оператора», большинство встреч проходили нелегко (оператор не совсем знаком с последующей деятельностью судна и наоборот)	Пересмотреть модели/системы организации и/или управления порта, включая их процедуры
Существует огромная разница между различными представлениями об ИС порта и результатах (так же как и организации и функциональном/техническом подходе):	Не пытайтесь найти решение всех проблем одновременно Продолжайте реализацию «пилотного» проекта Cfr. Предложение турецкой стороны: пилотный проект в Трабзоне, но был отклонен секретариатом ТРАСЕКА в Брюсселе.
Представление ЕС: более ориентировано на морскую администрацию VT(IM)S -> SSN -> безопасность	ИС порта должна охватывать всех действующих лиц портового сообщества
Понимание вопросов государственного и частного характера	Результат замедленного обдумывания, характерного для плановой экономики.
Порты ТРАСЕКА: Уделяется слишком много внимания	Информация, необходимая операторам, отличается от той, которая необходима

операторам	управлению порта. То же касается источников информации. Лучшее понимание ИС порта посредством, например, пилотного проекта Предлагается также болгарской компанией портовой инфраструктуры
Непонятно, кто *может* быть координирующей/ведущей стороной (каждый притворяется «исходной точкой»)	Определить 1. Жизнеспособное портовое сообщество и его действующие лица 2. Определить все вопросы, связанные с деятельностью, процедурами, и связанные с ними информационные потоки Это продемонстрирует (почти автоматически), что только объективная/нейтральная организация может быть ведущей стороной/партнером
Правильное использование определений, толкований, терминов	Может быть организовано больше курсов, семинаров (даже за рубежом, по системам APEC, STC, NEA,…)
Роли и функции всех участвующих государственных сторон неясны – порты зависят от слишком большого числа организаций (или слишком много участвующих сторон)	При введении ИС порта: назначить координирующую/ведущую сторону/партнера. Необходимо удостовериться, что ведущая сторона имеет соответствующее положение для руководства таким проектом
Необходимо ответить[57] на основные вопросы концептуального этапа до начала проекта:	КТО ЧТО делает? оперируя КАКОЙ информацией? Какова КОНКРЕТНАЯ ПОЛЬЗА для вашей собственной работы/функции/организации? Какие услуги, по вашему мнению, вам следует предложить?
Выгода/преимущества проекта все еще непонятны для портов/участников ТРАСЕКА	Результат заботы о сохранении рабочих мест и завышенной оценки. Им следует лучше осознать цель: ***«Улучшение передачи информации и содействие эффективной работе заказчиков порта и/или поставщиков услуг/информации»***
Некоторые порты были приватизированы. Дальнейшее сотрудничество по введению ИС порта может быть весьма проблематичным	Только если функции управления порта (включая руководство транспортом) четко и правильно определены, решение может быть осуществимо.
Существующие *барьеры* между государственным сектором (с большим числом участников на операционном уровне) и частным (даже при 100% государственной	Эту проблему (при наличии таковой?) могут решить только время и необходимые реорганизационные меры.

[57] Так называемый ПСИХОЛОГИСТИЧЕСКИЙ подход

собственности) тяжело преодолеть.	
Отсутствуют представления о необходимых расходах/времени для создания ИС порта	Отдельное исследование с помощью пилотного проекта
До сих пор обмен информацией был слишком сосредоточен на переходе от точки к точке и зависел от участвующих сторон	Отдельное исследование с помощью пилотного проекта, включая информационные потоки и предложения по реорганизации

7.4 Задачи передачи опыта посредством практических семинаров

Как было сказано ранее, пришлось отказаться от первоначальных целей проекта и заменить их другими.
Из-за недостатка:

- (фундаментальной) ИКТ-информированности
  - Знания современных технологий
  - Знания возможностей ИКТ как инструмента конкурентоспособности,
  - Системы EDI (а точнее, структурированной системы EDI),
- Все еще слишком централизованного понимания (сверху вниз) эксплуатации порта и портового сообщества
- Веры в автономные структуры (=принятие решений) из-за бюрократических барьеров,
- Двоякого использования всех видов определений и процедур,
- И т.д.

А также по причине:

- переоценки (как организационной, так и технической, концептуальной и/или функциональной),
- слишком многочисленной организации (= многочисленный персонал и, следовательно, слишком много человек взаимосвязаны = чрезмерная запутанность)
- слишком много людей участвует в проекте
  - *но*, почти никогда в различные встречах и/или подготовительных практикумах, семинарах не участвуют одни и те же лица
- подход снизу вверх со стороны Министерства транспорта и коммуникаций (как результат недооценки роли портов в логистической системе и иерархической структуре)
- подход, направленный, главным образом, на морские транспортные средства, и
- др.

Предлагалось (и было принято всеми сторонами), что «передача практического опыта/ноу-хау/знаний» с помощью объединенных практикумов было бы наиболее эффективным способом повышения ИКТ-осведомленности и представления расходов/выгоде[58], а также значения портов (их сообщества и действующих лиц) в логистической цепи.

Самая большая проблема: кто должен посещать эти практикумы? (см. далее)

[58] *Расходы/выгода: как объяснялось на различных практических семинарах – сложный процесс*

7.5 Цель объединенных практических семинаров[59]

- Хотя ИС портов и ГЧП являются разными темами, действующие лица, вопросы и острые проблемы удивительно одинаковы.
  - Вопросы: организационный начальный этап
    - Кто финансирует, кто платит, кто управляет?
    - Соотношение между расходами и выгодой для каждого действующего лица
    - Ответ зависит от модели управления портом
      - Порт землевладельца, инструментальный порт, сервисный порт
      - Государственно-частная собственность и контроль
      - уровень (де)централизации
  - Острые проблемы: неопределенные и обрывочные обязательства в регулировании, руководстве и эксплуатации порта.

- Объединение ресурсов позволяет нам организовать отдельные практикумы, ориентированные на нужды каждой страны, участвующей в проекте (вместо одного общего семинара на региональном уровне).

- Более того, встреча нескольких (участвующих[60]) сторон организаций (или их частей) друг с другом и/или в групповых обсуждениях является хорошей идеей.

  - Жаль только, что результаты, какими бы они не были, останутся на местном уровне[61]
    - Участники семинара представляют слишком низкий уровень иерархической структуры принятия решений
    - Кроме того, вследствие слишком централизованного управления (запутанной структуры), отчет о результатах, представленный выше, вряд ли будет востребованным

---

[59] *Хотя следует отметить, что в начале, когда данный подход объяснялся Национальным секретариатам, поступило несколько заявок из Болгарии.*
Г-жа Господинова предпочла первоначальные национальные семинары вместо практикумов на местах. Только после того, как ей объяснили дополнительные преимущества, она согласилась с тем, что практикумы должны быть объединенными и интерактивными.

[60] *На протяжении всего проекта было ясно, что «участвующие» означает, в основном, «имеющие время» и не «приносящие дополнительную выгоду» организации (или администрации), или проекту, или способствующие какому-либо решению, напр. ((предложение) изменения закона, изменения внутри структуры/организации, изменение/реорганизация процедуры, …)*

[61] *Возможно, за исключением Турции и/или Болгарии (где ощущалась/встретилась настоящая поддержка/решительность/энергичные усилия)*

8 Результаты 2-го года реализации проекта

8.1 Подход

Как уже ранее говорилось и пояснялось в сценарии Плана проведения работ (продемонстрированного во время практикума в Стамбуле), в проекте необходим другой подход.

Главным образом, как показали результаты 1-го года, передача практического опыта будет осуществляться посредством интерактивных практических семинаров.
Каждый практикум длился 2 дня.

Во время практикума, после теоретического и более-менее учебного введения, групповое обсуждение объединило бы участников современным способом осмысливания/рассмотрения проблем ИС порта (и ГЧП), используя сферу их деятельности (группа действующих лиц) в качестве основной отправной точки[62].

Групповые обсуждения действующих лиц:

- Каково, по Вашему мнению, будет влияние ИС порта на Вашу организацию?
  - операционное/административное
  - экономия в расходах
  - коммерческое
- выбор модели (обмен сообщениями, центральная база данных, интегратор)
- Обобщение
- Общее групповое обсуждение
- Предварительные выводы

8.2 Подготовительные встречи с национальными секретариатами ТРАСЕКА

Почему подготовительные встречи? Планирование

Было ясно, что по причине

- Слишком большого числа участвующих[63] сторон
- целевых объектов
  - порты и портовые сообщества
  - руководство, портовые/морские/флотские/судоходные власти,
  - поставщики услуг (портовые операторы, лоцманские судна/буксиры, электроэнергия, судовые агенты/экспедиторы,…),
  - ИКТ-отдел**ы**[64] и
- Чтобы избежать неправильного понимания и двояких ситуаций,

---

[62] *Следует отметить, что разделение на отдельные группы участников не было удачным решением. Причины в том, что люди не привыкли работать независимо и/или не могли свободно выражать свое мнение.*

[63] *Или люди, которые «ощущают» себя значимыми, важными*

[64] *Именно ИКТ-отдел**ы**: по причине разорванных и централизованных моделей/организаций управления портом стало очевидным, что в действительности ИКТ-отделы всех участвующих действующих лиц портового сообщества должны участвовать в этом процессе. Позже стало понятно, что это неосуществимо, не вследствие нашей точки зрения, а в результате неправильного представления об «участвующих партнерах» портового сообщества*

необходимо было провести подготовительные встречи (с Национальными секретариатами с целью соблюдения на проекте иерархической субординации), чтобы четко разъяснить:

- Темы этих практикумов
- Необходимость этих практикумов
- Состав участников
- и др.

Планирование ПОДГОТОВИТЕЛЬНЫХ ВСТРЕЧ в 2008 году

- 36 неделя: Анкара
- 38 неделя: Киев
- 40 неделя: София и Бухарест
- 51 неделя:Тбилиси – селекторное совещание
    - Отмена ранее запланированных встреч (на 42-50 неделях)

Приглашенные стороны

- Как уже подчеркивалось с начала проекта, необходимо принимать во внимание[65] необходимость и значение частного сектора
- Профиль представителей каждого действующего лица
    - Старшие должностные лица, имеющие представление обо всех аспектах коммерческой деятельности
    - достаточно высокий статус

- Местное портовое сообщество
    - Власти:
        - Управление порта (или подобные организации: портовая администрация, компания портовой инфраструктуры)
        - Диспетчерские/координационные центры (VTIMS)
        - Морская администрация (включая СДС)
        - Прибрежные службы, MRCC/SAR)
        - Таможня
        - Пограничная/иммиграционная службы
        - Контроль порта государством/государственный контроль за сигналами
        - Администрация внутренних водных путей и каналов
        - Офис начальника порта
        - Другие компетентные органы и министерства,…

    - Поставщики услуг:
        - Лоцманская проводка, буксиры, швартовка
        - Поставщики электроэнергии (Bunkers, H2O, Electr., tel…)
        - Операторы терминалов/стивидоры (включая складирование, учет)
        - Хранение на складах
        - Оценщики
        - Внутренний транспорт (автомобильный, железнодорожный, баржи)

    - Заказчики порта:
        - Судоходные линии
        - Судовые агенты и агенты судоходных линий
        - Судовладельцы

[65] *В чем мы не достигли успеха (в практикумах участвовали, главным образом, госслужащие среднего звена)*

- Экспедиторы и интеграторы грузов

- Соответствующие (значимые) действующие лица за пределами местного портового сообщества
  - Организации, отвечающие за планирование портовых инвестиций и финансирование (варьируется от страны к стране, в зависимости от ведомственной структуры)

8.3 Практические семинары

8.3.1 Цели, задачи

- Получить представление, каким образом ИС порта повлияет на ваши операции, в частности,
  - Какие расходы повлечет внедрение ИС порта, и
  - Какая может быть экономия в расходах,
- Получить представление об основных технических, организационных и финансовых вариантах введения ИС порта,
- Обсудить эти варианты и выбрать (предположительно) предпочтительный вариант для внедрения ИС в вашем порту,
- Получить лучшее понимание различных моделей управления портом и влияние этих моделей на установку ИС и ГЧП;
- Получить понимание о
  - Разных моделей государственно-частного партнерства в портовом секторе, и
  - Как выбрать и внедрить наиболее соответствующую модель в конкретном инвестиционном проекте.

8.3.2 Планирование, место проведения и рейтинги[66]

- 2008 г.
  - 46 неделя: Анкара (5/5/5)
  - 48 неделя: Одесса (4/3/2)

- 2009 г.
  - 03 неделя: Варна (4/4/2)
  - 04 неделя: Констанца (3/2/1)
    - 09 неделя: Констанца[67] (5/3/4)
  - 07 неделя: Батуми (4/4/2)
  - 13 неделя: заключительный семинар: София (26.03.09 г.)

[66] *Организация* ***5*** *(отлично)*, ***4*** *(очень хорошо)*, ***3*** *(хорошо)*, ***2*** *(неудовлетворительно)*, ***1*** *(плохо)*
Сотрудничество и взаимодействие участников: ***5*** *(отлично)*, ***4*** *(очень хорошо)*, ***3*** *(хорошо)*, ***2*** *(неудовлетворительно)*, ***1*** *(плохо)*
Состав участников: ***5*** *(отлично)*, ***4*** *(очень хорошо)*, ***3*** *(хорошо)*, ***2*** *(неудовлетворительно)*, ***1*** *(плохо)*

[67] *Дополнительный практикум для частного сектора (на первоначальном семинаре присутствовали только государственные службы (не приглашены?))*

Описание мероприятия	Период проведения	Результат проекта	Место	Члены команды
Практикум	46 неделя	4/5	Турция, Анкара	PV/JG
Практикум	48 неделя	4/5	Украина, Одесса	PV/JG
Администрация + подготовительная встреча в Грузии (телеконференция)	51 неделя	4	Болгария, София	PV
Практикум	3 неделя	4/5	Болгария, Варна	PV/JG
Практикум	4 неделя	4	Румыния, Констанца	PV/JG
Практикум	7 неделя	4/5	Грузия, Батуми	PV/JG
Ознакомительная поездка ЕС	11 неделя	4	Нидерланды и Бельгия	PV + команда
Дополнительный практикум	12 неделя	4	Румыния, Констанца	PV
Заключительный семинар для администрации	13 неделя	Все	Болгария, София	Вся команда

8.3.3 Общие выводы

- Один из самых главных (печальных) выводов в том, что **полностью отсутствовали** ИКТ-представители
  - В основном, потому что не были приглашены

- Все еще четко видны/ощутимы результаты чрезмерно централизованного руководства

- Острые проблемы (но: как изменить применительно к ?):
  - Юридические препятствия
    - Используются даже как способ сохранения определенного статуса
  - Иерархические/организационные барьеры
    - преимущества/дополнительная выгода автоматизации для портов не всегда полностью осознается
    - отсутствует реальная автономия порта (чаще < €)
      - -> напр. Портовые сборы направляются в центральное управление

- Большая разница между (человеческий фактор) государственным и частным сектором
  - Государственный:
    - Слишком консервативный (и менталитет госслужащих)
    - -> сохранение рабочих мест (поиск (и нахождение) обоснований «почему нет»)
    - Незначительная совместимость с бизнесом/операциями области деятельности других заинтересованных сторон
    - Недостаточная ИКТ-осведомленность
  - Частный:
    - Неправильное представление о «частном» и «приватизации»
    - Чрезмерная вера в «святость» приватизации
      - -> умерщвление «курицы, несущей золотые яйца»
    - (Иногда) стремятся слишком быстро получить желаемые изменения
    - (Иногда) враждебное отношение к государственным служащим/службам

- Двоякие определения и процедуры
  - (Охотно?) неверное представление и/или неправильное толкование определенных вопросов, что приводит к бесполезным дискуссиям, например:
    - Управление порта, поставщики услуг, концессии, наем, аренда, лизинг
    - Централизованная база данных
      - Сосредоточение данных и
      - Не в географическом смысле
      - Владение источником данных, безопасность данных,…

- Участники:
  - Не была представлена в достаточной степени таможенная служба
    - Роль этой службы значительно недооценена; однако, в большинстве случаев, это их собственная вина;
    - Деятельность таможни носит слишком монополистический/консервативный характер,
    - Не любят рассчитывать на/работать вместе с другими участниками портового сообщества.

  - Возлагают слишком много надежд на практикумы (и результаты проекта), ожидая, что они приведут к решению.

  - Сказанное во время практикумов должно быть по иерархической структуре доведено до сведения руководящих лиц администраций/организаций, принимающих решения.

- Во время групповых обсуждений на практикуме в первую очередь определялись **подходящие кандидаты,** которые бы взяли на себя руководство разработкой и введением ИС порта:
  - В Румынии
    - Управление порта Констанца (MPAC).
    - Но действующая ИКТ-система (разработка и использование) полностью передана третьей стороне[68] (частный сектор неохотно обсуждает с UTI процедуры в порту, касающиеся их компетенции)
      - Возникновение довольно странной ситуации
      - Обладает юридическими и операционными полномочиями для обязательного использования ИС порта.

  - В Болгарии
    - Болгарская компания портовой инфраструктуры.
    - Поддержала разработку пилотного проекта в Варне.
    - Готовы выйти за рамки исследования ТРАСЕКА и провести пилотный проект с целью определения действительных информационных потоков.
    - Обладает полномочиями для обязательного введения ИС порта.
    - Охотно приступили к начальному этапу пилотного проекта с использованием модульного принципа
      - Начав с предварительных уведомлений Болгарской компании портовой инфраструктуры от судовых агентов о прибытии/перемещении/отправлении судов.
      - Однако от этого предложения отказались.

  - В Турции
    - Так как все порты находятся на стадии приватизации, очень трудно определить «ведущего партнера».

[68] *UTI*

        - UMA может не проявить интереса к роли ведущей стороны
    - Следует подчеркнуть, что подкомитет Секретариата по морской деятельности и министерство береговой деятельности оказали активное сотрудничество.
    - Турция уже располагает одной из самых развитых систем СДС в мире (на самом деле - VTMIS).
    - UMA изъявила желание поддержать пилотный проект в порту Трабзона.
        - Однако это предложение было отклонено Секретариатом ТРАСЕКА в Брюсселе.

- В Украине
    - Трудная и запутанная ситуация
    - Хотя создалось впечатление, что порты автономны[69], идея ИС порта не встретила поддержки
- В Грузии
    - Большой вопросительный знак.
    - Отсутствуют подходящие партнеры как в частном, так и в государственном секторах.
    - Офис начальника порта проявил готовность, однако Тбилиси не поддержал проект.

8.3.4 Результаты проекта по странам

ТУРЦИЯ

- Очень хорошая организация проекта (напр. Национальный секретариат Трасека)
- Представлены порты и операторы
- Люди верят, что приватизация является спасительным решением
- Очень довольны результатами
- Деловой подход и четкое понимание необходимости, конкретной практической пользы и путей внедрения ИС порта
- «Давайте приступим» (и оставим разговоры для тех, кто (напр. кто = ведущий партнер) любит поговорить)
- Четкие заявления:
    - Процедурные препятствия должны быть незамедлительно устранены
    - результаты/замечания/советы/рекомендации практических семинаров -> на более высокий уровень -> в министерство
    - Если закон является препятствием, такой закон должен быть изменен в соответствии с функциональными/операционными/коммерческими потребностями (способствуя значительным преимуществам)
- Только по прошествии времени будет ясно, привел ли новый/современный подход к улучшениям

УКРАИНА

- На практикуме по ИС: совершенно не те участники
- Неправильное толкование процедур/понятий (например, терминов «приватизация», «лизинг»/ «наём»/ «аренда»/…)
    - В результате – неопределенные дискуссии о потребностях, практической пользе, ведущей стороне, и т.д.
- Слишком негативное наследство:
    - Односторонний, эгоистичный подход; представители государственных органов слишком ориентированы на централизованное управление
    - Украинское законодательство не приспособлено к введению ГЧП в портах
- Общая идея = сначала необходимо устранить правовые препятствия

[69] *«автономны», как можно понять из очень запутанных объяснений*

- Что может также рассматриваться как замедление общего процесса (независимо от причины)
- Большая разница в образе мышления между организациями
  - Государственный сектор против частного, административные пользователи против операционных, центральный уровень против местного и др.
- В выступлениях слишком часто и много говорят о:
  - Централизованном подходе Киева
  - Необходимости большей самостоятельности портов

БОЛГАРИЯ

- Интересные представления в начале практикума, далее интерес падает
- Недостаток живой заинтересованности
  - Некоторые операционные участники Y, но все еще всегда отвергаются частными компаниями
- Отсутствуют портовые операторы, лишь несколько представителей морской администрации, отсутствуют сотрудники национальной таможни
- Хотя страна входит в ЕС, подход очень непонятный и эгоистичный
  - Недостаток прозрачности
  - Непонятные заявления по поводу подхода ЕС
    - «Брюссель некомпетентен»
- Очень сильное влияние Компании портовой инфраструктуры
- Не все участники имеют одинаковое мнение
- Запутанные внутренние обсуждения (= между участниками практикума)
- Очень большие различия:
  - Либо почти все «прекрасно» и нет необходимости в ИС и ГЧП, а также в сторонних консультантах
  - Либо проявляют интерес, но только относительно собственных процедур/организаций = не открыты для изменений
  - Или полностью заинтересованы и приветствуют все предложения передачи практического опыта/ноу-хау

РУМЫНИЯ – 1-й практикум

- Присутствуют только государственные службы (и МРАС)[70], но
  - Отсутствуют представители таможни
  - Необходимо проведение 2-го семинара для частного сектора
- Большая делегация 71 порта на Дунае и управления каналов
- Интересные доклады в начале, затем чуть менее, но участники слушали с большим интересом и
  - Готовы к сотрудничеству
  - Но наблюдается недостаточное понимание
    - Структуры портового сообщества,
    - Портовых моделей и портовых служб
  - Автоматизации в рамках данного портового сообщества
- Отсутствует знание о неотъемлемых различиях между автоматизацией государственного органа и частного предприятия
- Довольно сильная неприязнь к частному сектору
- Чаще всего, в результате неправильных представлений
- Вследствие неверного финансового управления
  - Неспособность некоторых организаций/отделов (главным образом, речных портов, руководства каналов,…) исправно функционировать
  - Недостаточная информированность о других возможностях финансирования
- Слишком большое влияние политического характера, что приводит к жестким структурам

[70] *По причине неправильно составленного списка участников, политики…*

РУМЫНИЯ – 2-й практикум

- Присутствовали только частные службы (и MPAC), но
  - Почти весь практикум был посвящен собственным презентациям (флотской администрации, таможни, UTI (фирма программного обеспечения MPAC), мир DP,..)
  - Весь практикум проводился на румынском языке. Переводы осуществлялись фирмой MPAC
  - Следовательно, данный отчет (и протоколы встреч) отражают только то, что было хорошо понято.

- Велись яростные дискуссии между частным сектором и UTI
  - UTI позиционировали себя как «специализированная MPAC-фирма программного обеспечения»
  - Судовые агенты и экспедиторы не могут согласиться, что частная компания описывает рабочие процедуры без какого-либо согласования с частным сектором; они считают, что их партнером в действительности должно быть управление порта, а не частная компания;

    - В результате мероприятий приватизации (главным образом, в течение 2003/4 гг.) MPAC/отделы ИКТ были сокращены до 4 специалистов.

      - Это привело к очень странной ситуации: MPAC не располагала полномочиями и сведениями о своей собственной информации.
      - Из всего этого мне стало понятно, что оборудование и каналы связи являются собственностью MPAC, но эксплуатируются/управляются либо UTI, либо SIVECO (также с внутренними широкополосными соединениями).
      - Они полностью зависят от 2-х частных компаний
        - UTI («Нептун» <-> портал MPAC) и
        - SIVECO (База данных «Нептун»: управление/обслуживание).
      - MPAC/ИКТ функционирует просто как справочная система и играет неблагодарную роль промежуточных пользователей UTI/SIVECO.

  - Частный сектор считает, что слишком много внимания уделяется поставщикам мореходных услуг (лоцманам и др.); они считают, что если, например, бригадам лоцманской проводки, буксировки, швартовки потребуется информация, к ним следует относиться, как и к другим поставщикам морских услуг

ГРУЗИЯ

- Факт проведения семинара по ГЧП для полностью приватизированных портов вызывает удивление но, тем не менее, к нему был проявлен большой интерес
- Слишком много обсуждений проводилось на грузинском языке
- Разочарованные государственные службы (отдел начальника порта.)
- Отсутствие интереса со стороны Тбилиси
- Неопределенная структура организаций (в настоящее время транспорт/порты зависят от Министерства экономического развития)
- В результате приватизации портов государственные организации отошли на второй план
- В рамках контрактов/концессий в ходе приватизации не определены условия/процедуры для дальнейшего сотрудничества с государственным сектором
- Частные компании не могут ждать и двигаться вперед; в результате эти частные компании имеют доминирующее положение над государственными службами

- ***«Вы можете присоединиться на <u>наших</u> условиях в соответствии с <u>нашими</u> процедурами»***

  - Без дальнейшей передачи практического опыта и без продвижения результатов/решений вверх по иерархической структуре, проведение таких практических семинаров будет бесполезным.

8.4 Ознакомительная поездка по Западной Европе

8.4.1 Введение

Чтобы ознакомить участвующие в проекте страны/порты с европейским подходом, а также с моделями/системами управления портами с использованием ИКТ, была предпринята поездка по Европе с посещением Антверпена, Роттердама и Амстердама. Во время этой поездки были продемонстрированы некоторые современные системы/приложения и серийные пакеты программ.

Как и ожидалось (так как неоднократно встречалось во время практических семинаров), принимали участие не все необходимые лица: ознакомительный тур планировался, главным образом, для ИКТ-управляющих частного[71] и государственного сектора[72] (и смешанных организаций[73]).

Все презентации были записаны на карту памяти и вручены каждому из участников.

8.4.2 Итоги ознакомительной поездки

Ознакомительная поездка по Европе, целью которой было знакомство различных руководителей порта (и в частности ИКТ-управляющих всех действующих лиц портового сообщества[74]) с подходом и/или использованием ИКТ в некоторых крупных западноевропейских портах.

Приглашения были разосланы соответствующими национальными секретариатами ТРАСЕКА и следует вновь отметить, что некоторые важные стороны/действующие лица/организации отсутствовали[75]

Стороны должны знать об основных ИКТ-системах, используемых портами Роттердама, Амстердама и Антверпена[76], а именно:

- Электронный обмен почтовыми сообщениями((Apics/Amaris-Porthus) с централизованной базой данных (PortBase (PortInfoLink + PortNET,…)
- Некоторые серийные пакеты были представлены частными компаниями: Phaeros, Tinc, Hitt, Porthus,

[71] *Судовые агенты, экспедиторы, операторы терминалов,…*
[72] *Портовые/морские/флотские власти (включая **VT(IM)S**, таможенную и пограничную службы,…*
[73] *Например, диспетчерские/координационные центры*
[74] *Предпочтительно стороны или действующие лица, использующие автоматизированные системы, серьезно заинтересованы в последующей автоматизации*
[75] *Ни представителей таможенной службы, ни ИКТ-управляющих, ни частных компаний*
[76] *Все участники получили карту памяти с записью всех презентаций*

9 Пилотный проект «Варна»

Концепция и описание относительно

- Круга полномочий,
  - *Определена пилотная схема для организации эффективной портовой коммуникационной и информационной системы, которая способствует ускорению морских перевозок в черноморском регионе, и результаты данного проекта распространяются среди стран-участниц. Это предполагает отслеживание передвижения и обслуживания судов в портах, отслеживание и контроль грузовых операций и информационных услуг внешних заказчиков. Для реализации пилотной программы намечен порт Варна, если не будет предложено иной на основании информации, полученной во время анализа обстановки (см. Также результаты 1-го года реализации проекта).*
- предложения, выдвинутые консорциумом, и
- то, что первоначальные цели проекта не могут быть достигнуты

В итоге было решено разработать отдельную (так называемую «живую») демо-версию предварительного уведомления судового агента/экспедитора:

- О прибытии/перемещении/отправлении судна
  - в формате BERMAN,
- Об опасных грузах (о погрузке/разгрузке/без разгрузки)
  - в формате IFTDGN,
- о составе экипажа/пассажиров
  - в формате PAXLST,
- уборке отходов/хранении
  - в формате WASDIS,
- судовая декларация
  - в формате IFTMCS,

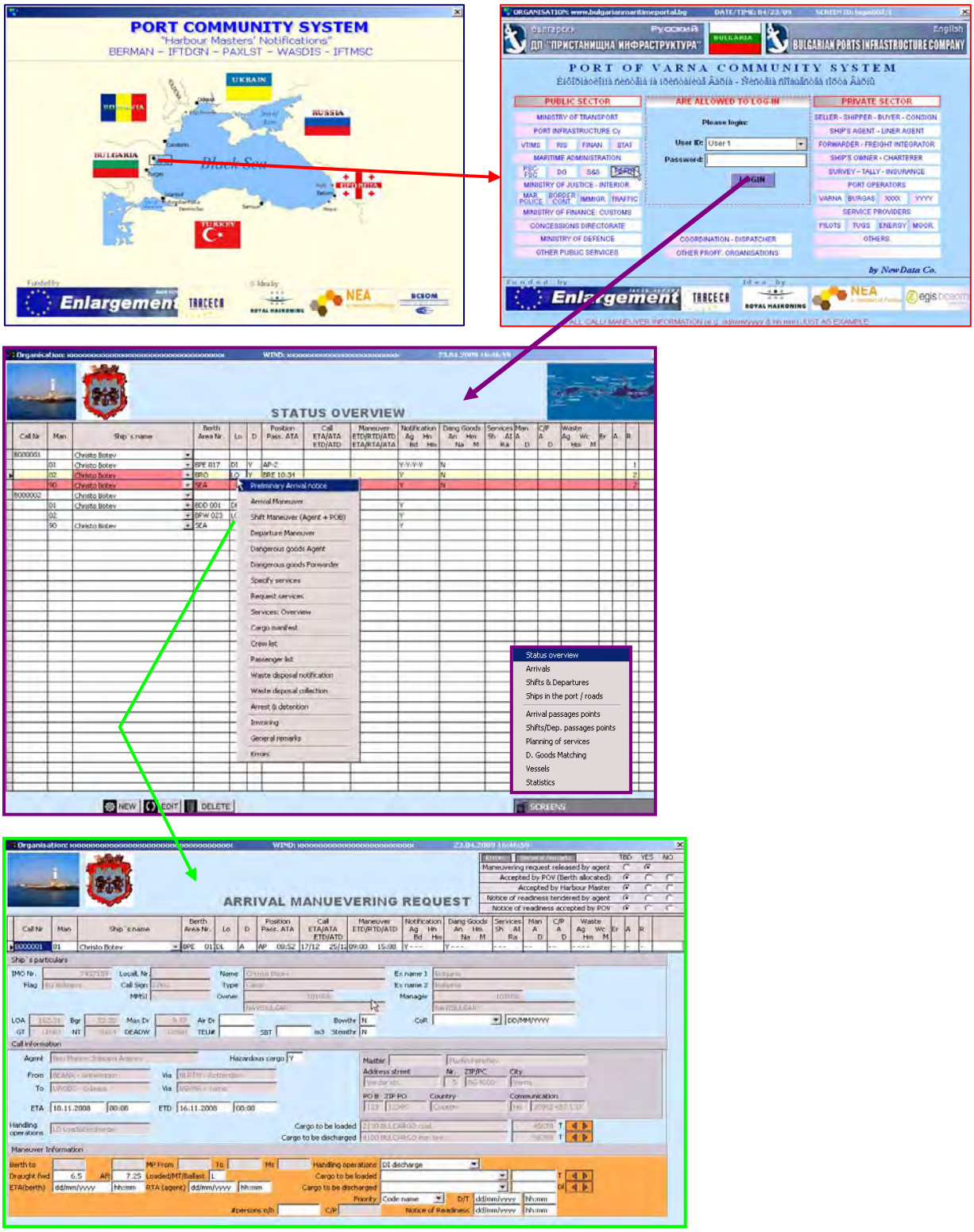
не принимая во внимание:

- пункт назначения и/или принимающую/подтверждающую сторону
  - по причине отсутствия четких соответствующих процедур
- любое соединение с другим информационным источником (напр. с базой данных Lloyd's/Fairplay ship, базой данных Exis DG,…)
- отсутствие возможностей ввода данных в режиме реального времени
- отсутствие трансляции в формате EDI

программирование осуществлялось фирмой программного обеспечения «Нью Дата Кампани» (New Data Cy) из Софии и результаты были продемонстрированы на практикумах.

Данный проект финансируется Европейским Союзом

Результаты



10 Заключительный семинар

Во время заключительного семинара был представлен 15-минутный обзор проекта.

Главный результат/совет заключается в следующем:

- начать делать хоть что-нибудь, например
  - (ре)организовывать портовое сообщество
  - повысить информированность о предмете проекта

- Перестать замалчивать проблемы, например
  - правовые вопросы
- Определить необходимое время, например
  - для описания действующих информационных потоков и документооборота, деловых процедур, порядка реорганизации и т.д.
  - рекомендуется делать это под руководством стороннего объективного эксперта/консультанта

11 Принципиальное обоснование для внедрения ИС порта

Что делать?

- Необходимо понимать, что некоторые действующие лица уже автоматизировали свою деятельность (тем или иным способом)
  - Даже с системами/приложениями, которые не имеют прямого отношения к логистической системе; с собственными процедурами/стандартами: напр., бухгалтерия и фактурирование, персонал и управление кадрами, тайм-менеджмент…
  - Попытаться убедить их изменить эти системы в соответствии с международными современными стандартами, другими процедурами, приложениями, даже если они не видят каких-либо преимуществ в этих нововведениях
  - Может быть (и будет) весьма сложной задачей, которая займет много времени

- Чтобы достичь общей цели, будет недостаточно объединить всех действующих лиц портового сообщества с их конкурентами, убедить их в преимуществах данной системы

- Участники государственных служб порта (власти, администрации…) могут сопротивляться этому процессу
  - В целях сохранения рабочих мест
  - Из-за боязни новых процедур, потери власти, реорганизаций

- Перед началом деятельности:
  - Определить и назначить ведущую сторону (с ее собственной независимой структурой)
    - Это должна быть сторона, которая является непредвзятой и нейтральной в отношении необходимости операционной ключевой информации о судах/грузах и связанной информации о передвижениях, с которой связана вся другая информация, которой, как правило, является портовое управление.

- Назначить, вслед за общим управляющим/директором ИС порта, координаторов ИС с необходимыми ноу-хау, полномочиями и правами (и приемлемых/признаваемых всеми сторонами):
  - В государственном секторе: представителей каждого участвующего органа/администрации/отдела
  - В частном секторе: представителей всей логистической цепи/сторон, участвующих в доставке «от двери до двери»: судовые агенты/агенты судоходных линий, экспедиторы/интеграторы грузов, операторы терминалов, транспортные компании, поставщики услуг.

- Следует убедиться, что вслед за финансовым бизнес-планом предоставлены необходимые средства.

- Способствовать общей осведомленности об основном значении обмена информацией

- Продемонстрировать преимущества использования ИКТ

- Учет затрат по видам деятельности: чтобы избежать лишних обсуждений, дебаты должны быть сведены к минимуму.

- Реорганизация портовой модели/структуры (для ввода ИС порта)

- o Менталитет госслужащего?
- o «Мыслить и действовать» с учетом коммерческих факторов

- Обозначить и сформировать жизнеспособное портовое сообщество
- Избегать бюрократических препятствий на операционном уровне
- Определить действующие лица портового сообщества
- Осознать главное/основное значение ИС: информационная система/служба ПОРТА

- Определить информационные потоки (бизнес-процедуры) и как они могут быть упрощены
  - o Как есть <-> будет в будущем
  - o Есть ли необходимость в информации?
  - o Для чего нужна информация?
  - o Какая информация и Кому нужна?
  - o Определить, соответствуют ли процедуры современным стандартам
  - o При необходимости, проведение реорганизации

- ИС портов является дорогостоящей системой: в зависимости от портовой модели/структуры должен быть согласован финансовый план, например, ГЧП, СЭП,… строительство?

- ИС порта должна вводиться/исследоваться снизу вверх и нельзя недооценивать главной роли частного сектора

- Не следует недооценивать объем работы:
  - o Точное описание бизнес-процедур
  - o Создание концептуальных, функциональных и технических обоснований (планов)
  - o Программирование, тестирование, введение в действие, эксплуатация
  - o Тренинги

О проектном задании

Примерная схема[77] начала с нуля:

- Назначить общего ИС-координатора[78] + управляющая/рабочая группа (в которой есть представители различных участников/сторон портового сообщества)
- Пригласить непредвзятого нейтрального эксперта/консультанта для оказания помощи вышеупомянутому ИС-координатору (и рабочей группе)
- Проанализировать и составить перечень действующих процедур (общепринятых законных действий) с точки зрения судового агента относительно сообщений начальника порта:
  - o Посредством серийного пакета программ или с помощью простого/базового программного обеспечения:
    - ▪ Предварительное уведомление/извещение о прибытии/перемещении и отправлении судна в болгарских международных морских портах,
    - ▪ Извещение об опасных грузах,
    - ▪ Извещение об отходах,
    - ▪ Список экипажа и/или пассажиров
    - ▪ Судовая грузовая декларация
  - o Направление Портовому управлению [79] по принципу «единого окна» и их возможности распространения (один вход/множество выходов)

[77] *Модульный подход*
[78] *С необходимыми полномочиями и признаваемого всем портовым сообществом*
[79] *Например, компания портовой инфраструктуры в Болгарии (известная как Портовое управление)*

- Принимать во внимание функциональные/технические особенности используемых приложений (напр. модуль начальника порта PortLogic[80], общая декларация и обходной лист…)

- Предложить набросок последующих шагов (включая упрощенные/усовершенствованные процедуры, если есть необходимость или желание (реорганизация)):
  - Проектное описание пути от изучения результатов до введения в действие основной части ИС порта, состоящей из пяти вышеуказанных портовых сообщений:
    - Серийного пакета программ или собственной ИТ-разработки

- Краткое описание профиля компании, которая могла бы написать проект технического задания (ToR)

- Составить примерную калькуляцию расходов/стоимости:
  - написания проекта технического задания[81]
  - написания/разработки концептуальных/функциональных анализов/схем (включая модель данных)
  - введения в действие (в рамках частной компании) основной части ИС (включая корректировку/интерфейсы/… в соответствии с принятыми в Болгарии процедурами)

- Указать возможные источники финансирования и/или субсидирования.

---

[80] *Болгария*

[81] *Основанный на общепринятых технических требованиях по ИС порта:*

Решение Портала должно быть:

- *Распространяемым решением*
- *Три главных уровня (звена) приложения*

Это позволяет распределить нагрузку обработки между двумя машинами,

- *Одна для базы данных и*
- *Другая для веб-сервера и сервера приложений.*

Открытая, расширяемая архитектура

Портал должен допускать введение новых свойств и соответствовать новым требованиям без нарушения существующей системы или существенной реорганизации имеющихся данных.

Эта система должна быть легко расширяемой с помощью стандартных инструментов, пакетов и продуктов и не зависеть от решений специализированных форматов.

Расширяемый дизайн

- *Система должна иметь возможности расширения и наращивания аппаратной платформы.*
- *Созданная система должна быть модульной, легко сочетаться с различными аппаратными решениями.*

Устойчивые и безопасные платформы

Правовые аспекты предоставления (частичного) государственной информации требует инструментов и технологий, которые защищают данные от несанкционированного доступа и вводящих в заблуждение изменений. Используемая операционная система и компоненты решения должны обеспечивать достаточный уровень безопасности согласно этим требованиям.

Возможность использования Интернета

Система должна использоваться через Интернет с использованием стандартного веб-браузера.

НЕОБХОДИМО ТАКЖЕ УЧЕСТЬ:

- *В результате так называемых правил **9/11** стоит обдумать перемещение основного внимания с*
- *транспортных средств на грузы = товары (перевозимые на этом транспортном средстве)*
  - *но этот вопрос еще рано обсуждать*
  - *и еще более важным является отсутствие таможенных властей*

- И др.

Когда портовому сообществу следует сделать выбор в пользу ИС порта?

- По моему личному мнению, отсутствуют какие-либо однозначные аргументы в пользу ИС порта или против.

- Но в любом случае, вопросы правового характера (законы, директивы,…) не должны быть препятствием для этого

- Только взвесив все за и против, финансовый ССВУ-анализ, взаимно согласованный подход может помочь действующим лицам портового сообщества сделать свой выбор

    - Попытаться (доказать?) выгоды использования ИС порта, что является сложной задачей
    - Кто получает наибольшую выгоду?
    - Что/кто будет делать что/когда?
    - Кто будет платить? За что?
    - Поиск инвестиций (при необходимости)

- Пытаться быть современным портом без бумажного (почти или, по крайней мере, пытаться) документооборота

- Должно быть также ясно, что, учитывая современную прозрачность логистической системы, усовершенствованный обмен информацией является элементом *конкурентоспособности*

    - Успешное функционирование портов неотделимо от успешного функционирования всей логистической цепи (включая предоставляемые услуги)

- Необходимо понимать, что внедрение полной интегрированной ИС порта является, даже для крупного порта, сложной, продолжительной и дорогостоящей задачей.

    - Иногда ИС порта называют также «заманчивой игрушкой»
        - См. AIS/LRIT

12 Приложения

12.1 ПРИЛОЖЕНИЕ 1: Определения/сокращения

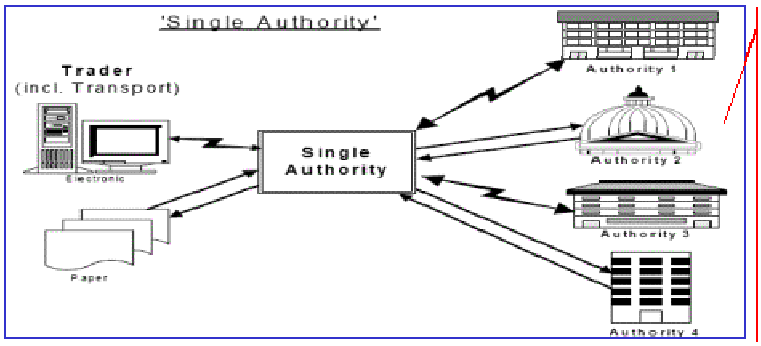
Название	Определение
Портал	Веб-портал представляет собой отдельную точку доступа к интегрированной информации, где даны ссылки на различные логически связанные приложения и сайты, тематика которых отвечает интересам разнообразных посетителей портала Веб-сайт/приложение, предоставляющее структурированную информацию и специализированные сервисы. Очень часто порталы размещаются на хостинге.
Концепция единого окна, Единая точка входа:	Общее определение термина «единое окно»: - Возможность, позволяющая участникам торговых и транспортных операций размещать стандартную информацию и документы через единую точку входа с целью соответствовать всем нормативным требованиям, касающимся экспортно-импортных операций и транзитных перевозок. - Если информация содержится на электронных носителях, то отдельные данные вводятся однократно. Согласно Рабочей группе по процедурам международной торговли (РГПМТ) СЕФАКТ ООН: - Цель режима «единого окна» заключается в ускорении и упрощении обмена потоками информации между торговыми предприятиями и государственными органами, что дает ощутимые преимущества всем участникам трансграничной торговли. - В теоретическом плане единое окно можно определить как «систему, которая позволяет торговым предприятиям представлять информацию единому органу для соответствия всем нормативным требованиям к импортным и экспортным операциям». - В практическом отношении, режим «единого окна» представляет собой один «вход», *физический или электронный*, для представления и обработки всех данных и документов, необходимых для получения разрешения на отгрузку и для таможенной очистки товаров, поступающих в международную торговлю. Таким «входом» управляет один орган, который информирует соответствующие учреждения и/или руководит комплексными механизмами контроля.
Веб-страница	Статическая или динамическая HTML-страница, созданная порталом
EDI	Электронный обмен данными = «(не)структурированный» электронный обмен записями, файлами,…; Структурированные EDI-сообщения могут передаваться с использованием ***любого** способа, согласованного отправителем и получателем*.

	Это включает множество технологий, включая модем (асинхронный и бисинхронный), протоколы TCP/IP, FTP, SMTP/Email, HTTP, HTTPS, EDIINT-AS1/AS2, MQ, и т.д. - В общих чертах, EDI рассматривается как техническое обеспечение делового общения между двумя сторонами, внутренними или внешними. - Необходимо заметить, что существует точка зрения, что EDI полностью состоит из *парадигмы обмена электронными данными*, включая передачу, поток сообщений, формат документов и программное обеспечение, используемое для интерпретации документов. - EDI рассматривается как описание жестко стандартизированного формата электронных документов. - Набор стандартов для структурирования информации, которая передается в электронном виде между и в рамках предприятий, организаций, государственных органов и другими группами. - В стандартах дано описание структур, которые моделируют шаблоны документов, например, заказы на поставку с целью автоматизации процесса закупок. - Термин EDI используется также в отношении ввода в действие и использования систем и процессов для создания, передачи и получения EDI-документов. - Несмотря на то, что данная технология является относительно новой в сравнении с сервисами XML и Интернетом, EDI представляет формат данных, используемый в большинстве операций мировой электронной торговли. - Смотрите также приложение EDI
EDIFACT	Международный стандарт EDI, разработанный ООН (стандарт ANSIX12 в США) Акроним расшифровывается как «Электронный обмен документами для государственного управления, торговли и транспорта». Существует определенная конкуренция между системами XML и EDIFACT.
XML	Расширяемый язык разметки (XML) представляет собой текстовый формат общего применения.[1] Он обеспечивает обмен данными посредством разных систем обработки информации, главным образом через Интернет.[2] Представляет собой упрощенное подмножество Стандартного обобщенного языка разметки (SGML) и является более четким и понятным форматом. Посредством добавления семантических ограничений языки программ могут быть преобразованы в XML. Сюда входят XHTML,[3] RSS, MathML, GraphML, Scalable Vector Graphics, MusicXML и тысячи других словарей. Более того, иногда XML используется как специальный язык для языков приложений. XML рекомендован Консорциумом Всемирной паутины. Это бесплатный стандарт открытого доступа. В рекомендациях консорциума W3C определены правила построения и требования к синтаксису документов XML.

ANSI-X12	Официальное обозначение стандарта разработки и поддержания стандартов EDI в Соединенных Штатах Америки(стандарт EDIFACT) Акроним обозначает «Комитет X12 Американского национального института стандартов (АНСИ)», где «X12» является последующим обозначением АНСИ в момент аккредитации, без какого-либо другого значения.
Порт или морской порт (законодательство Европейского Союза)	Участок земли и воды, отведенный под проведение работ и установку оборудования с целью, - приема судов, - их погрузки/разгрузки, - хранения грузов - получения/отправки этих грузов наземным транспортом, - посадки/высадки пассажиров
Портовое управление[82]	Портовое управление может рассматриваться как структура, предоставляющая услугу общего экономического интереса Такое управление или власти могут быть общественным или частным и может нести ответственность за одну или более задач, изложенных в данной инструкции. В настоящее время существует множество дискуссий по поводу реального значения Управления порта.
Информационная система (ИС) порта	Информационная система порта позволяет всем звеньям (исходящим/входящим участникам портового сообщества) в пределах портовой логистической цепи продуктивно обмениваться информацией.
Портлет	является приложением в окне браузера, расположенным оптимальным образом; сам портлет является Веб-приложением и портлеты объединены на странице портала Корпорация Oracle: портлет является *основным строительным элементом на Веб-странице портала* ***Oracle***. Портал Oracle использует портлеты для объединения структурированных и несвязных данных в единый настраиваемый вид.
Пункт меню	Раздел меню и веб-страница с соответствующими портлетами
Роль	Категория конечных пользователей, участвующих в данной деятельности или требуемой операции.
База данных портала	База данных, оптимизированная для доступа через сеть
Источник данных	Другие базы данных, которые предоставляют информацию для базы портала
Пользователь	Лицо, использующее предоставляемую информацию и/или сервисы.

[82] *До настоящего момента НЕТ четкого и взаимно согласованного (странами Евросоюза) определения понятия «Портового управления».*
Используемое здесь определение предлагается в новой директиве.

12.2 ПРИЛОЖЕНИЕ 2: концепция ООН «единого окна»

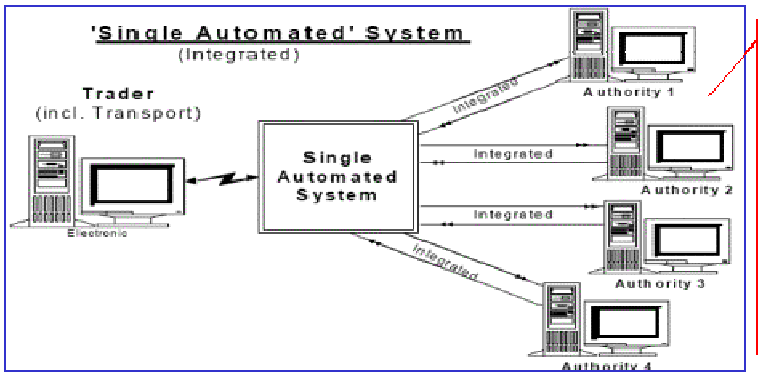


Single Authority:

-That receives information, either on paper or electronically,

-disseminates this information to all relevant governmental authorities, and

-co-ordinates controls to prevent undue hindrance in the logistical chain.

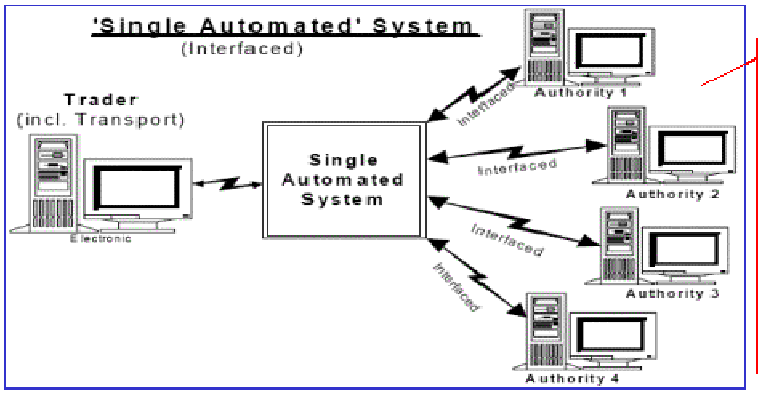


Single Automated System:

- for the collection and dissemination of information (either public or private)

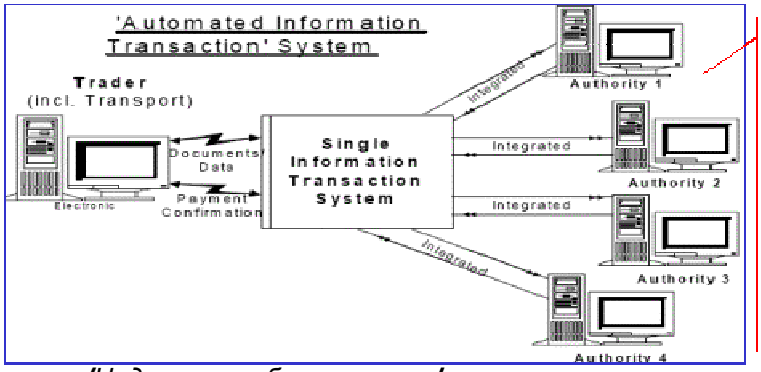
- that integrates the electronic collection, use, and dissemination (and storage)

- of data related to trade that crosses the border.



Interfaced System (decentralised):

Data is sent to the agency for processing



Automated Information Transaction System:

Through which a trader can
- submit electronic trade declarations to the various authorities for

-processing and

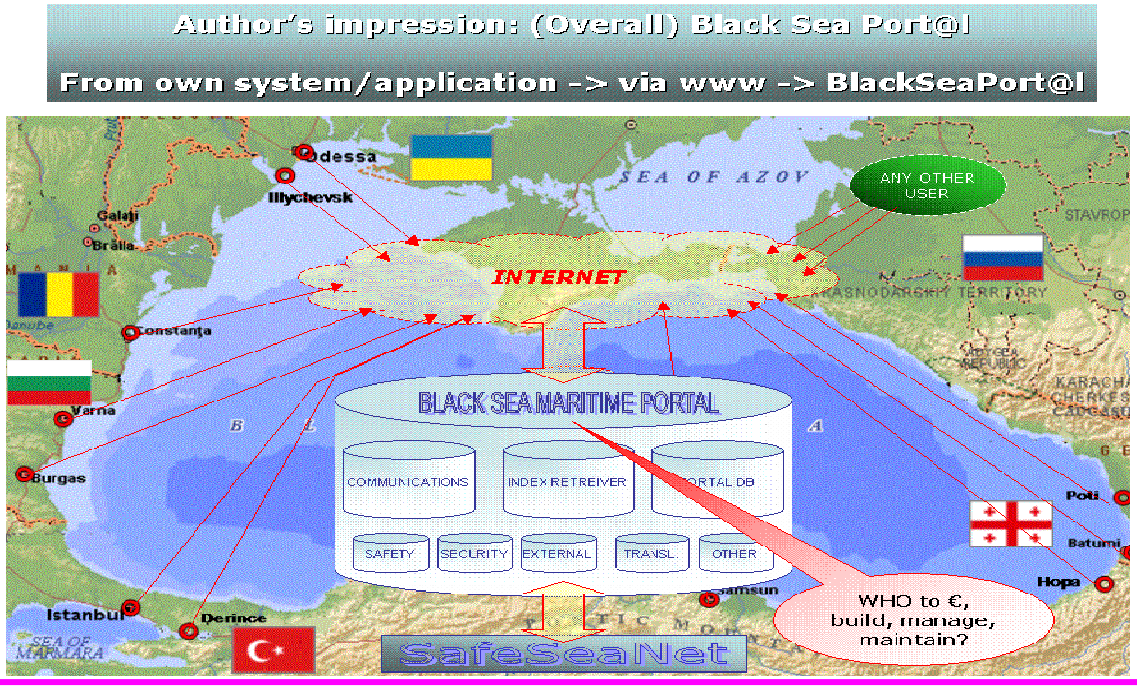
- approval in a single application

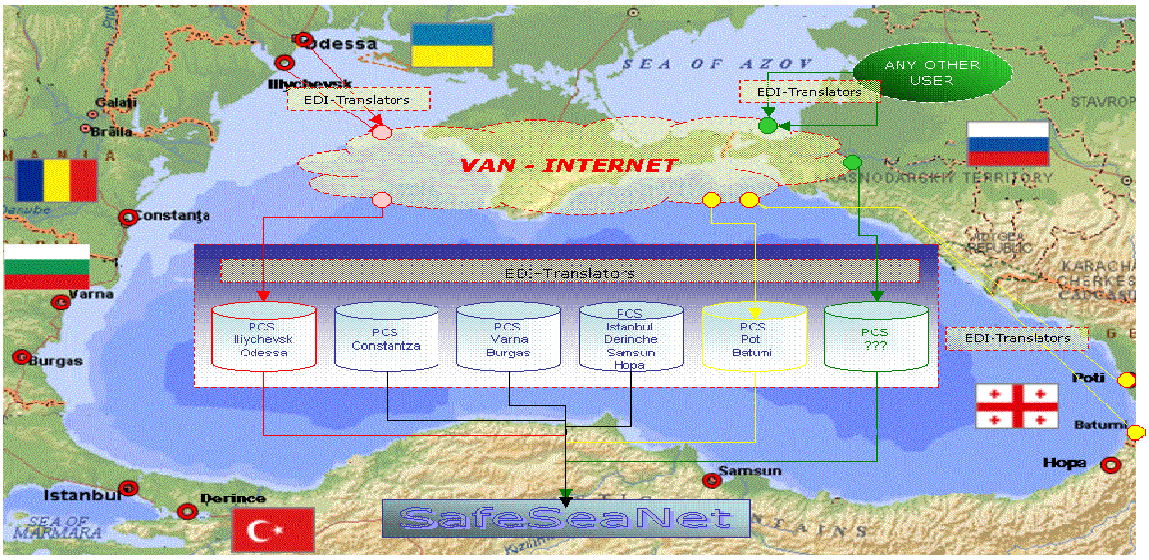
/Надписи в таблице справа/:

Единый орган:

- Получает информацию на бумажных или электронных носителях,
- распространяет полученную информацию во все соответствующие государственные органы, и
- координирует контроль во избежание неправомерных задержек в логистической цепочке.
Единая автоматизированная система:
- осуществляет сбор и рассылку информации (общей или частной)
- объединяет сбор, использование и распространение (хранение) данных
- данные, имеющие отношение к трансграничной торговле
Взаимодействующая система (децентрализованная):
- система рассылает данные соответствующим органам для обработки
Автоматизированная информационная система транзакций:
- представлять электронные торговые декларации различным органам для обработки и одобрения один раз.

12.4 ПРИЛОЖЕНИЕ 3: Представление автора о «МОРСКОМ ПОРТАЛЕ» (включающем Черное, Азовское и Мраморное моря)





12.5 ПРИЛОЖЕНИЕ 4: Договор об электронном обмене данными (образец)

НАСТОЯЩИЙ ДОГОВОР заключен между

(1) «XXXXXXX», с юридическим адресом _____, далее именуемым «_____», и

(2) «XXXXXXX», с юридическим адресом _____, далее именуемым «_____»; совместно именуемые «Стороны», а по отдельности – «Сторона».

ПОСКОЛЬКУ: Стороны совместно приняли на себя обязательства по обмену коммерческими данными посредством электронного обмена данными («EDI»), определенного далее в настоящем документе. С УЧЕТОМ ВЫШЕИЗЛОЖЕННОГО, Стороны договорились о следующем:

1. ВВОДНАЯ ЧАСТЬ

1.1. Положения настоящего Договора определяют правила поведения и способы проведения операций между Сторонами при обмене данными посредством телепередачи в ходе поставок товаров и/или услуг (далее именуемых «Торговля») и принимают во внимание Унифицированные правила поведения для обмена торговыми данными по телесвязи ЮНСИД (UNCID), принятые Международной торговой палатой и Европейской экономической комиссией ООН.

2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

В настоящем Договоре следующие термины имеют следующие значения, если иное не вытекает из контекста: таблица с определениями прилагается

3. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

3.1. Настоящий Договор применяется ко всем сообщениям между Сторонами с использованием утвержденного протокола и Стороны согласны, что все такие сообщения должны передаваться в соответствии с положениями, изложенными в действующей редакции Руководства пользователя.

4. БЕЗОПАСНОСТЬ ДАННЫХ

4.1 В соответствии с требованиями действующего законодательства об охране информации, каждая из Сторон должна:

4.1.1 Принимать целесообразные меры для обеспечения безопасности сообщений и предотвращения несанкционированного доступа к своей системе;

4.1.2 Не предоставлять информацию или не разглашать иным образом всю или часть сети другой Стороны, ее пароли или номера дозвона другим лицам, за исключением сотрудников, которым они действительно необходимы;

4.1.3 Рассматривать в качестве коммерческой информацию, которой обмениваются Стороны, относительно стоимости и объемов продукции.

4.2 Стороны согласились, что любая информация, кроме определенной в Статьях 4.1.2 и 4.1.3, не считается коммерческой, если Стороны не заключили отдельный Договор о неразглашении такой информации.

4.3 Стороны должны применять защиту сообщений или специальных данных в сообщениях, о которых существует договоренность Сторон, посредством шифрования или других способов. За исключением случаев, когда стороны договорились об ином, получатель сообщения,

защищенного таким образом в целом или частично, должны использовать, как минимум, такой же уровень защиты для любой другой передачи сообщения.

4.4 Каждая из Сторон вводит новые пароли по требованию или с определенной периодичностью.

5. КОНТРОЛЬ СООБЩЕНИЙ

5.1. Все сообщения должны содержать имя отправителя и получателя, как определено в Руководстве пользователя, и должны включать средства контроля полноты и подлинности сообщения либо посредством способа, использованного в самом сообщении, либо с помощью других средств, предоставляемых в Утвержденном протоколе.

5.2. Согласно договору, Стороны вправе также использовать более высокие уровни контроля подлинности для подтверждения полноты и достоверности сообщения.

6. СОХРАННОСТЬ СООБЩЕНИЙ

6.1. Каждая Сторона обеспечивает сохранность всех сообщений и согласна предоставлять такой же соответствующий статус информации, присланной с помощью других средств электронной связи, за исключением случаев, когда такие сообщения оказываются поврежденными в результате технической ошибки устройства, системы или передающей линии.

6.2. Если имеется доказательство, что сообщение повреждено, или если какое-либо сообщение определено как ошибочное, оно должно быть послано отправителем повторно в кратчайший возможный срок с четким указанием, что данное сообщение является исправленным.

6.3 Отправитель несет ответственность за целостность и правильность посылаемого им сообщения. Получатель должен незамедлительно уведомить отправителя о любой ошибке при передаче, такой как неразборчивая или искаженная передача, или о любой другой ошибке, очевидной для получателя, чтобы отправитель мог принять меры по устранению неисправностей.

6.4. Чтобы предотвратить потерю сообщений, получатель должен строго придерживаться правил контроля, изложенных в Руководстве пользователя. Если обнаружена ошибка, подлежащая исправлению, получатель должен предпринять все необходимые действия по расследованию и, при необходимости, связаться с отправителем.

6.5. Если у получателя имеется основание полагать, что сообщение не предназначено для него, он должен безотлагательно известить отправителя об ошибочно полученном сообщении. По получении подтверждения от отправителя, что сообщение не предназначалось для получателя, получателю следует удалить информацию сообщения из своей системы и подтвердить отправителю факт удаления.

7. ОБРАБОТКА СООБЩЕНИЙ

7.1 Стороны обязуются обрабатывать или обеспечить безотлагательную обработку сообщений их системами сразу после получения, но, в любом случае, в пределах сроков, при наличии таковых, определенных в Руководстве пользователя.

8. ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПОЛУЧЕНИЯ СООБЩЕНИЙ

8.1. За исключением случаев, когда получение сообщений подтверждается автоматически, отправитель сообщения может попросить получателя подтверждать получение сообщения.

8.2. Когда получатель получил такую просьбу о подтверждении, он посылает подтверждение в сроки, определенные в Руководстве пользователя.

8.3 Если отправитель не получил подтверждения о получении сообщения в сроки, определенные в Руководстве пользователя, он имеет право считать, что сообщение не было получено и считать его недействительным, при условии, что получателю рекомендовано поступать таким же образом.

9. ВЕДЕНИЕ ЖУРНАЛА ТОРГОВЫХ ДАННЫХ

9.1 Каждая Сторона ведет собственный Журнал торговых данных, в котором регистрируются все полученные и отправленные сообщения.

9.2. В соответствии с требованиями законодательства страны той Стороны, которая ведет Журнал торговых данных, Стороны могут договориться о сроке, в течение которого Журнал торговых данных должен сохраняться без изменений. При отсутствии такого договора каждая сторона может сохранять такой Журнал торговых данных в течение такого времени, которое она считает целесообразным по своему усмотрению.

9.3. Журнал торговых данных может храниться на электронном носителе или в другом виде при условии, что в случае необходимости, эти данные могут быть представлены в читаемом виде.

9.4. Каждая сторона отвечает за обеспечение правильности записей о посланных или полученных стороной сообщениях в Журнале торговых данных.

9.5. Каждая сторона обеспечивает, чтобы лицо, ответственное за обработку данных этой стороны, подтверждало правильность записей в Журнале торговых данных и любых копий таковых.

10. РЕЗЕРВНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ И ПРОСТОИ

10.1 В случае сбоя в работе EDI, когда исправление системы невозможно в течение периода времени, согласованного Сторонами, ведущее к возможному срыву их обычных деловых отношений, Стороны возвращаются к предыдущему способу обмена данными, который использовался до введения в действие системы EDI, до возобновления сервиса EDI.

10.2 Стороны прикладывают надлежащие усилия для уменьшения последствий любого такого срыва в использовании EDI и содействуют обмену информацией между ними в любой период такого сбоя.

10.3 В случае запланированных остановок, влияющих на работу EDI, Стороны информируют друг друга об этом в возможно кратчайшие сроки, как определено в Руководстве пользователя, и Стороны согласовывают временные меры, как указано в Статье 10.1.

11. НЕЗАВИСИМЫЕ ПОСТАВЩИКИ УСЛУГ

11.1 Если любая из Сторон использует услуги Независимого поставщика услуг для передачи или обработки сообщений, то Сторона, получающая услуги, несет ответственность перед другой Стороной за любые действия, неисправности или бездействие данного Независимого поставщика услуг в предоставлении указанных услуг, как если бы такие действия, неисправности или бездействие осуществлялись получающей услуги Стороной. В контексте настоящего Договора Независимый поставщик услуг считается действующим от лица получающей Стороны.

11.2 Если по просьбе одной стороны другая сторона соглашается на использование услуг, предоставляемых независимым поставщиком, для передачи сообщений, тогда ходатайствующая сторона должна:

11.2.1. Нести ответственность перед другой стороной за действия, неисправности и бездействие такого Независимого поставщика;

11.2.2. Обеспечить связанность Независимого поставщика теми же обязательствами в отношении конфиденциальности, сохранности данных и ведения Журнала проверок, которые накладываются на Стороны согласно условиям настоящего Договора.

12. ДОКАЗАТЕЛЬСТВА

12.1 Стороны не должны, в случае судебного спора между ними или иного разногласия, оспаривать возможность использования Журнала торговых данных или Журнала проверок в качестве доказательства.

13. ДОЛГОВЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

13.1 Каждая Сторона несет ответственность за все указанные платежи:

13.1.1 Начальный платеж и оплату за расторжение;

13.1.2 Оплату за обслуживание электронного почтового ящика.

14. ВСТУПЛЕНИЕ В СИЛУ И ИЗМЕНЕНИЯ

14.1 Стороны тесно сотрудничают в проведении испытательных работ каналов связи и возможностей приема и отправки сообщений.

14.2 В течение взаимосогласованного срока Стороны обмениваются данными как в бумажном виде, так и в электронном.

14.3 Пробные сообщения не рассматриваются как имеющие коммерческое значение.

14.4 Стороны согласовывают любые изменения в технологии передачи сообщений, которые влияют на порядок передачи EDI.

15. ТРЕНИНГ

15.1 Каждая Сторона проводит тренинг операторов EDI и заботится о том, чтобы персонал мог самостоятельно использовать EDI в текущей деятельности.

15.2 Тренинг операторов и вспомогательного персонала может осуществляться как в пределах, так и за пределами компании, с обеспечением подготовленных резервных операторов и вспомогательного персонала на период отпусков или других случаев отсутствия основных операторов.

16. УСЛОВИЯ ПРОДАЖИ ИЛИ ПОКУПКИ

16.1 Ни одна из Сторон не имеет обязательств по настоящему Договору на продажу или покупку любой продукции или услуг. Любая такая продажа или покупка должны регулироваться исключительно

.....

17. СРОК ДЕЙСТВИЯ ДОГОВОРА

17.1 Настоящий Договор вступает в силу с даты подписания обеими Сторонами и действует до расторжения его одной из Сторон, о чем должно быть сообщено другой стороне не менее, чем за четыре (4) недели до расторжения.

17.2 Расторжение настоящего Договора не влияет на любое действие, предпринятое для завершения или выполнения Сообщений, посланных до такого расторжения.

17.3 Каждая Сторона сохраняет за собой право и ожидает от другой Стороны использование права на осуществление аварийного прекращения применения EDI с целью защиты своих ресурсов от несанкционированного доступа или другого ущерба. Такое действие не является расторжением настоящего Договора.

17.4 Невзирая на расторжение настоящего Договора по какой-либо причине, права и обязательства Сторон относительно безопасности данных (Статья 4), ведения Журнала торговых данных (Статья 9) и доказательств (Статья 12) остаются в силе.

18. ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

18.1 НИ ОДНА ИЗ СТОРОН НЕ НЕСЕТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ЛЮБЫЕ УБЫТКИ, ПОНЕСЕННЫЕ В РЕЗУЛЬТАТЕ НЕБРЕЖНОГО ПОВЕДЕНИЯ ИЛИ НАРУШЕНИЯ КОНТРАКТА ИНЫМ ОБРАЗОМ, ДАЖЕ ЕСЛИ ТАКАЯ СТОРОНА БЫЛА УВЕДОМЛЕНА О ВОЗМОЖНОСТИ ТАКИХ УБЫТКОВ. ТАКИЕ ИСКЛЮЧЕННЫЕ УБЫТКИ ВКЛЮЧАЮТ, НО НЕ ОГРАНИЧИВАЮТСЯ, УТРАТУ РЕПУТАЦИИ, ПОТЕРЮ ПРИБЫЛИ, УТРАТУ ВОЗМОЖНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИЛИ ПОТЕРЮ ДАННЫХ, ПЕРЕРЫВ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ИЛИ ДРУГИЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ УБЫТКИ.

19. ФОРС-МАЖОР

19.1 Ни одна из Сторон не несет ответственности, полной или частичной, за неисполнение или задержку исполнения в связи с форс-мажорными обстоятельствами или вытекающими последствиями или по обоснованным, не зависящим от сторон причинам.

20. ПЕРЕДАЧА ПРАВ

20.1 Настоящий Договор не может быть передан или переуступлен в любой форме одной из сторон без предварительного письменного согласия другой стороны, представленной уполномоченным лицом.

21. ДЕЙСТВУЮЩЕЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО И ЮРИСДИКЦИЯ

21.1 Настоящим согласовано, что юридическая действительность и толкование настоящего Договора и его исполнение регулируются законодательством и что суды _____, юрисдикциям которых подчиняются стороны настоящего Договора, обладают исключительной компетенцией при разрешении споров, возникающих из-за настоящего документа.

22. ОТКАЗ ОТ ПРАВ

22.1 Согласие любой стороны договора, или отказ от права или нарушение другой стороной, явно выраженное или подразумеваемое, не замещает собой согласие, отказ или повод для любого другого или последующего нарушения.

23. АВТОНОМНОСТЬ ПОЛОЖЕНИЙ ДОГОВОРА

23.1 Если любое положение или часть положения настоящего Договора или Приложения к таковому будут признаны недействительными в силу действия закона или иным образом, такое положение или часть положения будет исключена в таком объеме и оставшаяся часть Договора или применимое Приложение останется действительным в полном объеме. В таком случае стороны согласны с тем, что такое недействительное положение или часть такового будет заменено подобным, но имеющим законную силу положением, которое будет максимально приближенным в экономическом смысле к положению или части такового, признанному недействительным.

24. СООТВЕТСТВИЕ ПОЛОЖЕНИЯМ ЭКСПОРТНОГО КОНТРОЛЯ

24.1 Каждая Сторона соглашается с тем, что она не будет намеренно (1) экспортировать или реэкспортировать, прямо или косвенно, какую-либо продукцию или технические данные (как определено Американскими правилами экспортного контроля) или любые контролируемые продукты, ограничиваемые другими действующими национальными нормами, включая программное обеспечение, полученное от другой стороны по настоящему Договору, (2) разглашать такие технические данные для использования, или (3) экспортировать или реэкспортировать, прямо или косвенно, любой продукт, производный от таких технических данных, или такие другие контролируемые продукты, включая программное обеспечение, назначение которых ограничивается или запрещено американским или другим законодательством, без получения предварительного разрешения от Министерства торговли США или других компетентных государственных органов в случаях, установленных данными законами.

25. РАЗГЛАШЕНИЕ

25.1 Ни одна из Сторон не должна открыто объявлять о существовании настоящего Договора или раскрывать его содержание без предварительного письменного согласия другой стороны. Данное положение остается в силе по окончании или после расторжения настоящего Договора.

26. ЗАГОЛОВКИ

26.1 Заголовки в настоящем Договоре служат исключительно для удобства сторон и не рассматриваются при толковании настоящего документа.

27. УВЕДОМЛЕНИЯ

27.1 Все уведомления, сделанные или требуемые согласно настоящему Договору, делаются в письменной форме и посылаются заказной корреспонденцией по адресам, указанным ниже, с уведомлением о вручении и считаются врученными при получении таковых:

Кому :

Если кому :

28. ЦЕЛОСТНОСТЬ ДОГОВОРА

28.1 Настоящий Договор и его Приложения являются полными и единственным документом о Договоре двух сторон, который заменяет все предложения или предшествующие договора, устные или в письменной форме, и все другие договоренности между сторонами относительно предмета настоящего Договора и любых Приложений к нему. Дополнение или изменение настоящего Договора не является обязательным для сторон, если оно не представлено в письменной форме и не оформлено уполномоченными представителями сторон настоящего Договора.

29. ПЕРЕЧЕНЬ ДОПОЛНЕНИЙ К ДОГОВОРУ

12.6 ПРИЛОЖЕНИЕ 5: (часто используемые) морские EDI-сообщения:

Абсолютно ясно, что в настоящий момент обсуждение использования форматов EDIFACT или XML не закончено.
Знатоки XML часто говорят: «Сравнение XML с UN/EDIFACT равносильно сравнению свойств гибкости и стандартизации».

Если начинать внедрение системы с самого начала, то необходимо использовать самые современные технические средства.
Системы и/или приложения, разработанные несколько лет назад, должны поддерживать стандарты EDIFACT (так как их замена будет слишком дорогостоящей процедурой).

***XML**, расширяемый язык разметки, стал стандартным форматом при передаче структурированных данных через Интернет-приложения. Поэтому **XML** является сейчас наиболее популярным языком в области электронной коммерции. Процесс электронной передачи данных **(EDI)** также основан на формате **XML**. За прошедшие десятилетия стандарты **EDI**, так же, как и **UN/EDIFACT** или **ANSIX12**, заняли ведущее место в технологиях обмена электронными данными. Эти традиционные стандарты успешно используются компаниями, входящими в список «Форчун **1000**», но большинство компаний малого и среднего бизнеса не пользуются этими форматами. Есть основания полагать, что благодаря своей гибкости, **XML** заполнит этот пробел. Но в компаниях существуют опасения по поводу того, что **XML** будет представлять угрозу для используемых **EDI**-приложений.*
*Другие делают наивные (с точки зрения технологии) и чрезмерно оптимистичные заявления о том, что **XML** заменит нынешние стандарты **EDI**. Обе точки зрения являются ошибочными. В настоящем документе мы представляем как сильные, так и слабые стороны применения **XML** в системе **EDI**. Сравнивая **XML** со стандартами **EDI**, мы показываем, где **XML** явно не достает стандартизации формата **EDI**.*

Необходимо признать, что XML может привнести много преимуществ в формат EDI, но использование одного XML не гарантирует решения по принципу «включай и работай» при взаимодействии программ в ходе информационного обмена. Тем не менее, именно простота этого языка способствовала его успешному распространению в Интернете. Подобный успех мог бы ждать и модель EDI, если бы не нужно было согласовывать значения XML-тегов.
ПРИМЕРЫ И ВЫДЕРЖКИ из «Функционального описания действующих стандартных сообщений UN/Edifact, используемых в морском транспорте, и стандартных сообщения UN/Edifact в морской деятельности» каталога D97 B

1. APERAK

Назначение данного сообщения:
***a)** сообщить отправителю, что его сообщение получено программой адресата и отклонено по причине ошибок, встретившихся во время обработки сообщения программой.*
***b)** подтвердить отправителю получение его сообщения программой адресата.*

2. BAPLIE

Сообщение о передаче информации об оборудовании и товарах на транспортном средстве, включая их расположение. Этим сообщением могут обмениваться линейные агенты, тоннажные центры, стивидоры и капитаны судов/операторы

3. BAPLTE

Сообщение, передающее информацию об общем количестве оборудования и товаров на транспортном средстве. Таким сообщением могут обмениваться линейные агенты, тоннажные центры, стивидоры и капитаны судов/операторы

4. CALINF

Сообщение от линейного агента стивидору с информацией о планируемом прибытии судна и ожидаемых операциях контейнера.

5. COARRI

Сообщение, в котором контейнерный терминал сообщает, что указанные контейнеры разгружены с морского судна (разгружены по распоряжению, выгружены на берег или не выгружены), или загружены на морское судно.

6. CODECO

Сообщение, в котором терминал, склад и др. подтверждает, что указанные контейнеры доставлены или приняты внутренним перевозчиком (автомобильным, железнодорожным или на баржу).
Это сообщение может быть также использовано для отчета о передвижениях контейнера внутри терминала (исключая погрузку и разгрузку судна).

7. CODENO

Уведомление с указанием груза, относительно которого истекают сроки действия разрешений/таможенных документов или по которому была проведена нормативная таможенная очистка.

8. COEDOR

Сообщение с отчетом о контейнерах, находящихся на складе отправляющей стороны (т.е., в терминале, в хранилище или на складе контейнерных грузов).

9. COHAOR

Заказ на специальную обработку и/или обслуживание контейнеров.

10. COMDIS

Уведомление о торговом споре по одному счету-фактуре или более, которое обычно посылается покупателем, чтобы информировать продавца о каких-либо претензиях по доставленному товару или предоставленным услугам (повреждение товара, недопоставка, поставка с опозданием и пр.). Спор должен быть урегулирован до оплаты соответствующего счета.
Данное сообщение используется для:
1) уведомления о споре;
2) доставки информации об имеющемся споре;
3) уведомления о решении спора.
Данное сообщение служит одновременно уведомлением о споре и ответом на запрос об урегулировании разногласия.

11. COPARN

Данное сообщение содержит распоряжение на отгрузку, подготовку, прием или размещение контейнеров или объявление о предстоящем прибытии контейнеров.

12. COPINO

Сообщение, в котором внутренний перевозчик извещает об отправке или приеме контейнеров.

13. COPRAR

Сообщение о распоряжении для контейнерного терминала о разгрузке указанных контейнеров с морского судна или погрузке контейнеров на судно.

14. COREOR
Распоряжение об очистке контейнеров и разрешение на них указанной стороне.

15. COSTCO
Подтверждение того, что указанные товары/партии груза погружены или сняты с малотоннажных контейнеров.

16. COSTOR
Распоряжение о том, чтобы указанные товары/партии груза были загружены (доставлены или подлежат доставке) или выгружены из малотоннажных контейнеров.

17. CUSCAR
Данное сообщение разрешает передачу данных от перевозчика управлению таможни с целью соответствия таможенным требованиям по предоставляемой отчетности.

18. CUSDEC
*Данное Сообщение по таможенной декларации **(CUSDEC)** разрешает передачу данных от заявителя таможенной администрации с целью соответствия законодательным и/или практическим требованиям в отношении декларирования товаров, подлежащих ввозу, вывозу или транзитной перевозке.*

19. CUSEXP
Данное сообщение разрешает передачу срочных данных о грузе таможенной администрации с целью объединения всех трех видов таможенной отчетности (акта о транспортных средствах, акта о грузах и таможенной декларации) в единое сообщение.

20. CUSPED
*Данное периодическое Сообщение по таможенной декларации **(CUSPED)** разрешает передачу данных от подателя декларации таможенной администрации с целью соответствия законодательным и/или практическим требованиям в отношении периодического декларирования товаров, предназначенных на импорт или экспорт. Данное сообщение может также использоваться, например, для:*
- передачи данных о партиях груза от одного таможенного управления другому;
- передачи данных от таможенных органов другим государственным органам и/или заинтересованным организациям.
- передачи данных от подателя декларации в соответствующий орган по сбору информации о передвижении товаров в пределах статистических территорий.

21. CUSREP
*Данное Таможенное сообщение о перевозке грузов **(CUSREP)** разрешает передачу данных от перевозчика таможенному управлению с целью соответствия таможенным требованиям по отчетности в отношении транспортных средств, на которых перевозится груз.*

22. CUSRES
*Данное Сообщение-ответ таможни **(CUSRES)** разрешает передачу данных от управления таможни отправителю таможенных данных. Сообщение может также использоваться таможней для электронной таможенной очистки товаров.*

23. DESTIM
Сообщение, используемое службой ремонта контейнеров, судостроительной и лизинговой отраслями. Ремонтная служба контейнеров может использовать это сообщение для того, чтобы описать владельцу или пользователю имеющиеся повреждения контейнеров, а также

для представления оценочной стоимости ремонтных работ. Получатель-владелец может направить сообщение с оценкой арендатору. Данное сообщение может также использоваться владельцем или арендатором в качестве разрешения на проведение ремонтной базой ремонта, указанного в сметном расчете, и подтверждения оплаты за работы, указанные в смете.

24. DGRECA

Сообщение с изложением условий относительно опасных грузов на борту транспортного средства, напр. судна.

25. DIRDEF

*Данное Сообщение определения справочника **(DIRDEF)** разрешает передачу содержания справочника **UN/EDIFACT** или части его содержания.*

26. GENRAL

*Сообщение общего назначения. Сообщение разрешает обмен данными, не предусмотренными другими стандартными сообщениями ООН **(UNSMs).***

27. GESMES

Сбор статистических данных представляет собой длительный процесс, начинающийся со сбора исходных данных с последующим упорядочением и суммированием для получения структурированных статистических данных.
Сбор исходных данных осуществляется посредством анкетирования, выборочного обследования, отчетов по первичным данным отдельных лиц, субъектов экономической деятельности. При использовании отчетов по первичным данным процессы упорядочения и суммирования часто проводятся статистическими органами или квалифицированными экономистами.
*Сообщение обобщенной статистики **(GESMES)** используется организацией, участвующей в процессе обработки данных, для передачи совокупности статистических данных. Данное сообщение позволяет передачу следующих данных, включенных в одно и/или разные сообщения:*
- статистические сведения, содержащие группы данных и их структуру
- в случае необходимости, вся соответствующая информация (кодовые наборы, идентификаторы, методологические примечания, дополнительная информация и пр.), статистические диаграммы и графики.
Эти сообщения могут использовать как поставщики, так и пользователи статистической информации, такие как:
Государственные бюро статистики, министерства, частные и государственные управления, частные компании и др.

28. IFCSUM

Сообщение, используемое с целью комплектования стороной, осуществляющей транспортные и экспедиторские услуги, для стороны, которой предназначен укомплектованный груз.
Данное сообщение может использоваться для обмена информацией об укомплектованном грузе между экспедиторами, перевозчиками и агентами, позволяя этим сторонам руководить партиями грузов, включенных в эту комплектацию.
В дополнение, данное сообщение может использоваться для группировки грузовых партий, создаваемых одним грузоотправителем при оказании транспортных и экспедиторских услуг.

29. IFTCCA

Назначение данного сообщения – запрос расчета транспортных расходов по определенной партии и просьба об ответе на этот запрос.

30. IFTFCC

Сообщение, определяющее стоимость перевозки, обработки, транспортные расходы и другие сопутствующие затраты между поставщиками транспортных услуг и их заказчиками.

31. IFTDGN

Международное сообщение-извещение о продвижении и транспортировке опасных грузов является сообщением от стороны, отвечающей за декларирование опасных грузов (напр. агентов перевозчика, транспортных компаний), стороне, действующей от имени местного органа, проводящего проверки в соответствии с законодательными требованиям по контролю опасных грузов, который, как правило, представляет портовое управление, с информацией относительно перевозки/движения транспортных средств, таких как судно, поезд, грузовик или баржа, с опасным грузом, который будет загружаться, разгружаться и/или проследует транзитом.

32. IFTIAG

Сообщение-список перевозимых опасных грузов является сообщением:
- от стороны, действующей от имени перевозчика в целях сбора информации об опасных грузах в определенном порту или месте захода или погрузки,
-стороне, действующей от имени перевозчика в следующем порту или месте захода или разгрузки, с информацией относительно перевозки или передвижения транспортного средства, такого как судно, поезд, грузовик или баржа, с опасным грузом на борту, независимо от операций, которые будут производиться в следующем порту захода.

33. IFTMAN

Сообщение от стороны, предоставляющей экспедиторские и/или транспортные услуги, стороне, указанной в контракте, с уведомлением и сведениями о прибытии партии товара.

34. IFTMBC

Сообщение от стороны, предоставляющей экспедиторские и/или транспортные услуги, стороне, зафрахтовавшей такие услуги, с подтверждением букировки. Подтверждение может содержать сообщение, что заказ на букировку принят, ожидает решения, принят при определенных условиях или отклонен.

35. IFTMBF

Сообщение от стороны, заказавшей экспедиторские и/или транспортные услуги на перевозку груза, стороне, предоставляющей такие услуги. Сообщение содержит условия, предъявляемые отправителем, в отношении предоставляемых услуг.

36. IFTMBP

Сообщение от стороны, запрашивающей место и/или кратко сообщающей детали планируемых грузовых экспедиторских и/или транспортны услуг, стороне, предоставляющей такие услуги. В этом сообщении могут быть изложены условия, при которых должна осуществляться планируемая перевозка.

37. IFTMCS

Сообщение от стороны, предоставляющей транспортные/экспедиторские услуги, стороне, которая дала указания по поводу этих услуг, с определением фактических деталей, сроков и условий (расценок, где применимо), касающихся услуг и рассматриваемой партии груза. В дополнение сообщение может быть использовано для взаимообмена контрактной информацией между транспортными компаниями.

38. IFTMIN

Сообщение от стороны, дающей указания относительно экспедиторских/транспортных услуг по партии груза на согласованных условиях, стороне, предоставляющей такие экспедиторские и/или транспортные услуги.

39. IFTRIN

Назначение данного сообщения – запрос информации о транспортных тарифах с просьбой ответить на этот запрос.

40. IFTSAI

Данное сообщение запрашивает информацию о графике движения и свободных местах, а также содержит просьбу ответить на такой запрос.

41. IFTSTA

Сообщение с отчетом о состоянии транспортных перевозок и/или изменениях в состоянии транспортных перевозок (т.е. определенном событии) между установленными сторонами.

42. IFTSTQ

Международное сообщение с запросом состояния интермодальных перевозок (IFTSTA) с деталями относительно состояния транспортных перевозок и/или изменения в состоянии транспортных перевозок между установленными сторонами.

43. IMPDEF

Сообщение с определением руководства по использованию формата EDI (IMPDEF) разрешает передачу документа с помощью одного или более EDI-сообщений.

44. ITRRPT

45. MEQPOS

Сообщение о расположении транспортного средства (напр. судна или грузовика) и/или транспортного оборудования.

46. MOVINS

Сообщение с указаниями о складировании с указанием деталей транспортного средства и инструкциями о погрузке, разгрузке и складировании оборудования и/или груза и размещении транспортного средства, на котором должна проходить операция.

47. PAXLST

Сообщение со списком пассажиров (PAXLST) разрешает передачу данных о пассажирах/экипаже от таможенного, иммиграционного или другого уполномоченного органа страны отъезда в соответствующие органы страны прибытия транспортного средства.

48. RECADV

Данное сообщение связано с получением товаров и информирует о физическом получении груза. В данном сообщении допускается отчет о несоответствии в продукции, количестве груза, сроках, упаковки и т.д.
В случае если в сообщении не предоставляется никакой дополнительной информации, в нем может содержаться информация только о том, что полученный груз находится в полном соответствии с данными, изложенными в сообщении об отправке.

49. RETANN

Сообщение, в котором одна сторона сообщает другой информацию о товарах, возвращаемых по обоснованным причинам (напр. возврат для ремонта, возврат по окончании срока аренды или из-за повреждения продукции).

50. RETINS

Сообщение, в котором одна сторона информирует другую о возврате товара и способах его возвращения.

51. SAFHAZ

Перечень данных по технике безопасности и факторам риска. Данное сообщение передает данные по безопасности и рекомендации по соответствующим материалам, предоставляемым промышленным потребителям, для принятия надлежащих мер по защите сотрудников и окружающей среды от возможного вредного воздействия таких материалов.

52. SANCRT

Сообщение с санитарным/фитосанитарным сертификатом разрешает контрольному органу подтвердить состояние (здоровья, санитарное состояние, отсутствие заболеваний или вредных насекомых) животной, растительной или морской продукции, а также с основной информацией об условиях перевозки такой продукции.

53. TANSTA

Сообщение о статусе контейнера-цистерны. Сообщение с судна в плановый отдел судоходной линии или наоборот (напр.через спутник) с деталями о содержимом балластных цистерн, цистерн с горючим и водой и другими показателями, необходимыми для расчета устойчивости судна.

54. VATDEC

*Сообщение с декларацией по НДС **(VATDEC)** разрешает передачу данных по НДС от подателя декларации государственному органу с целью соответствия законодательным и/или практическим требованиям по НДС-декларациям.*

55. VESDEP

Сообщение от стивидора линейному агенту с информацией для стороны агента о закрытии хранилища судна и с информацией о фактических операциях с контейнерами.

56. WASDIS

Сообщение для передачи информации о последней проверке и об отходах на борту транспортного средства (напр. судна) и/или транспортном оборудовании, которые должны быть размещены в определенном месте или порту захода транспортного средства.

57. BOPBNK, BOPCUS, BOPDIR, BOPINF, COLREQ, CONAPW, CONTRL , CONWQD, CREADV, CREEXT, CREMUL, AUTHOR, AUTACK, BALANC, BANSTA, DEBADV, DEBMUL, DELFOR, DELJIT, DESADV, DIRDEB, DOCADV, DOCAMA, DOCAMI, DOCAMR, DOCAPP, DOCARE, DOCINF, FINCAN, FINSTA, MSCONS, ORDCHG, ORDERS, ORDRSP, OSTENQ, OSTRPT, PARTIN, PRICAT, PRIHIS, PRODAT, PRODEX, PRPAID, QALITY, QUOTES, RDRMES, INFENT, INSPRE, INVOIC, INVRPT, KEYMAN, RECECO, RECLAM, REMADV, REPREM, REQDOC, REQOTE, RESMSG, SLSFCT, SLSRPT, SSIMOD, STATAC, SUPCOT, SUPMAN

58. Стандартные сообщения о грузе

Сценарий стандартных сообщений о грузе определяет сообщения, которыми обмениваются экспедитор, судовой агент, транспортный рабочий, стивидор и службы учета.
Определены следующие сообщения:

59. LOAFIA - сообщение-распоряжение о погрузке

*Сообщение **LOAFIA** посылается судовым агентом стивидору.*
Посредством данного сообщения судовой агент дает стивидору разрешение на погрузку партии товара на борт указанного судна.

60. MEASLI - сообщение о параметрах

*Сообщение **MEASLI** посылается службами учета судовому агенту.*
В данном сообщении передаются точные параметры партии груза, определяемые службами учета перед отправкой груза. Сообщение о параметрах посылается только в том случае,

если в сообщении-распоряжении о погрузке имеется прямое распоряжение о замерах параметров.

61. MATREC - сообщение с распиской капитана в принятии груза

*Сообщение **MATREC** посылается стивидором/службами учета судовому агенту.*
Посредством данного сообщения стивидор/службы учета передают судовому агенту информацию о складировании и возможных количественных и/или количественных замечаниях, возникших до или во время погрузки на судно.

62. BOOLIS - сообщение с перечнем забуклированных грузов

*Сообщение **BOOLIS** посылается судовым агентом стивидору.*
В данном сообщении указываются все партии груза, букированные для конкретного судна и для конкретного рейса. Стивидор использует сообщение с перечнем забуклированных грузов для составления грузового плана.

63. CORDER - стандартное сообщение-распоряжение

*Сообщение **CORDER** посылается экспедитором, судовым агентом или третьей стороной транспортному рабочему. Данное сообщение является структурированным распоряжением, в котором содержатся все возможные указания относительно всех типов товаров.*
Подобная структура сообщения может использоваться для составления отчета по заказу, оформленного транспортным рабочим для заказывающей стороны.

КОНТЕЙНЕРНЫЕ СООБЩЕНИЯ

Сценарии контейнерных сообщений содержат информацию и спецификации каждого вида контейнерных сообщений.
*Контейнерными сообщениями обмениваются контейнерный терминал/склад и судовой агент/транспортная компания. Что касается контейнерных сообщений, система **Seagha** (теперь **Porthus**) всегда была лидером в этой области. Такие сообщения применяются в порту Антверпена уже в течение **8** лет, и данная система прошла испытания и многочисленные усовершенствования с учетом требований пользователей.*
*Данные сообщения используют все контейнерные терминалы Антверпена; контейнерные сообщения **Seagha Edifact** заслужили признание не только компаний Антверпена, но и зарубежных торговых партнеров.*
*В отличие от контейнерных сообщений системы **Seagha** несколько лет назад на международном уровне были представлены контейнерные сообщения **UN/Edifact**.*
*Система **Seagha** (теперь **Porthus**), являясь экспертом формата **UN/Edifact** в порту Антверпена, утверждена организацией **Agha** (теперь **Alfaport**), которая защищает интересы портовых служб Антверпена и выступает за включение контейнерных сообщений **Seagha** в принимаемые международные стандарты контейнерных сообщений. В этой связи система **Seagha** была включена в группы **ITIGG** и **SMDG**. В результате функциональные возможности контейнерных сообщений системы **Seagha** были полностью интегрированы в контейнерные сообщения **ITIGG** и **SMDG**.*
*Новым пользователям системы **EDI** в порту Антверпена, а также на складах и терминалах порта, рекомендуется следовать инструкциям системы **Seagha**. Данный сценарий международных контейнерных сообщений содержит контейнерные сообщения **ITIGG** и **SMDG**, но описывает их более детально и включает функциональные возможности порта Антверпена.*
*В настоящее время компании могут выбирать между применением контейнерных сообщений **SEAGHA**, сообщений **ITIGG** или контейнерных сообщений **SEAGHA**, адаптированных к формату **ITIGG***

Принципы и правила. Правила основываются:
- *на принципах и правилах оборудования **ITIGG** (в последней редакции)*
- *на различных базисных нормативах **ITIGG** для: **Coparn, Codeco, Coreor***
- *на базисных нормативах **SMDG** для **Coprar and Coarri***

- *на каталоге **D95B** по формату **Edifact***
- *с учетом развивающихся и утвержденных **DMR (**запросов о ведении данных**)***

Это означает следующее:

- *Контейнерные сообщения **Seagha ((**теперь **Porthus))** – международные контейнерные сообщения формата **Edifact***
- ***Coanin = Coparn***
- ***Comore = Codeco***
- ***Coloin = Coprar:** для распоряжения о погрузке*
- ***Codiin = Coprar:** для распоряжения о разгрузке*
- ***Colore = Coarri:** для отчета о погрузке*
- ***Codire = Coarri:** для отчета о разгрузке*
- ***Corein = Coreor:** для очистки полных контейнеров с ввезенным грузом*

64. COANIN/COPARN - контейнерное сообщение с инструкциями

*Сообщение **COANIN** посылается судовым агентом на контейнерный терминал/склад.*
Данное сообщение может использоваться для ввоза, вывоза груза и логистических перемещений. Это сообщение является распоряжением о выдаче пустых контейнеров, уведомлением о доставке полных контейнеров в терминал или представляет собой комплексное распоряжение.
*Когда речь идет о выдаче контейнеров, судовой агент сообщает оператору терминала, что один контейнер или более будут получены позднее. В случае уведомления о доставке судовой агент сообщает оператору терминала, что полные или пустые контейнеры должны быть доставлены в терминал с целью вывоза или для другой операции. Для распоряжения об очистке полных ввозимых контейнеров используется сообщение **COREIN.** Подробное руководство пользователя по сообщениям **COANIN** включено в сценарий контейнерных сообщений.*

65. CODIIN/COPRAR - контейнерное сообщение с инструкциями о разгрузке

*Сообщение **CODIIN** посылается судовым агентом оператору контейнерного терминала. В этом сообщении содержится список всех контейнеров, подлежащих разгрузке одного судна.*

66. CODIRE/COARRI - контейнерное сообщение с отчетом о разгрузке

*Сообщение **CODIRE** посылается оператором контейнерного терминала судовому агенту с отчетом о разгрузке всех контейнеров с указанного судна и о возможных повреждениях. Данное сообщение является ответом на сообщение **CODIIN.***

67. COLOIN/COPRAR - контейнерное сообщение с инструкциями о погрузке

*Сообщение **COLOIN** посылается судовым агентом оператору контейнерного терминала. В нем указывается список всех пустых и полных контейнеров, подлежащих погрузке на указанное судно.*

68. COLORE/COARRI - контейнерное сообщение с отчетом о погрузке

*Сообщение **COLORE** посылается оператором контейнерного терминала судовому агенту в качестве ответа на контейнерное сообщение с инструкциями о погрузке. В нем содержится список всех контейнеров, погруженных на борт судна.*

69. COMORE/CODECO - контейнерное сообщение с отчетом о передвижении

*Сообщение **COMORE** посылается оператором контейнерного терминала судовому агенту **(**отдел логистики Центра контроля за оборудованием**: ECC)** в качестве ответа на сообщение **COANIN** или **COREIN.** Данное сообщение посылается несколько раз в течение дня и дает полную картину всех погрузок-разгрузок, а также всех других передвижений контейнеров вне судна.*

70. GETEIN/COHAOR - общее сообщение с инструкциями для терминала

*Сообщение **GETEIN** является распоряжением, которое судовой агент или третья сторона посылает оператору контейнерной станции о соответствующей операции с контейнером. Содержание сообщения определяется значением кода операции.*

71. COREIN/ COREOR - контейнерное сообщение с инструкциями о передаче

*Сообщение **COREIN** посылается судовым агентом оператору контейнерного терминала.*
В этом сообщении судовой агент дает распоряжение оператору терминала передать полные контейнеры ввезенного груза перевозчику, который предъявляет ключевое сочетание в качестве пароля: номер контейнера и номер распоряжения о передаче.

Общие сообщения

*Следующие **3** сообщения могут использоваться в любых сообщениях системы **SEAGHA:***

72. GENREJ - сообщение об общем отказе

Сообщение об общем отказе может использоваться только получателем сообщения, когда он не может или не хочет согласиться с содержанием полученного сообщения.
*В сценарии железнодорожных сообщений и защитных сообщений, которые основаны на формате **IFTM**, сообщение **APERMS** используется вместо **GENREJ.***

73. GENCAN - сообщение об общей отмене

Сообщение об «общей отмене» может использоваться только отправителем сообщения, когда он желает отменить посланное сообщение.
*В сценарии сообщения **Apics** сообщение **APICAN** используется вместо **GENCAN.** В сообщениях о железнодорожных перевозках используется специальное значение в **BGM** вместо отдельного сообщения **GENCAN.** Для отмены **IFTDGN** используется сообщение **GENCAN.***

74. FRTEXT - сообщение о свободном тексте

Сообщение «свободного текста» используется для передачи неструктурированной информации.

75. CANMES - сообщение об аннулировании

Сообщение об аннулировании используется отправителем сообщения, когда он желает аннулировать предыдущее сообщение.

СООБЩЕНИЯ О ПОГРУЗКЕ

*Сценарий сообщения о погрузке определяет сообщения, которыми обмениваются судовой агент и экспедитор. Эти сообщения согласуются с функциональными возможностями международного формата **IFTM -** сообщений.*
Определены следующие сообщения:

76. FREINQ - сообщение с запросом о грузе

*С помощью сообщения **FREINQ** экспедитор запрашивает у судового агента информацию о детализации транспортных расходов по доставке указанного груза в указанную дату к определенному месту назначения.*

77. FREQUO - сообщение с оценочной стоимостью отправки груза

*Судовой агент посылает сообщение **FREQUO** экспедитору в качестве ответа на запрос о грузе с указанием транспортных расходов по доставке указанного груза к определенному месту назначения, отправленного в указанную дату.*
В данном сообщении приводится полный расчет расходов. В случае, если судовому агенту может понадобиться изменить определенные пункты сообщения-запроса о грузе, в сообщении с оценочной стоимостью эти измененные пункты будут представлены отдельно от ссылок запроса о грузе.

77. PRBORE - сообщение с запросом временной букировке

*Сообщение **PRBORE** посылается экспедитором судовому агенту с целью временной букировки транспортных услуг.*
Посредством данного сообщения экспедитор просит временно зафрахтовать перевозку партии груза на борту судна в определенный срок из места погрузки в пункт разгрузки.

78. PRBOCO - сообщение-подтверждение временной букировки

*Сообщение **PRBOCO** посылается судовым агентом экспедитору в качестве ответа на запрос о временной букировке.*

79. BOOREQ - сообщение-запрос о букировке

*Сообщение **BOOREQ** посылается экспедитором судовому агенту. Посредством данного сообщения экспедитор подтверждает букировку перевоза грузовой партии в определенную дату из места погрузки в место разгрузки.*

80. BOOACC - сообщение-подтверждение букировки

*В сообщении **BOOACC** судовой агент подтверждает букировку экспедитора. В данном сообщении дается полная информация с расчетом стоимости грузоперевозки.*

81. LOAPER - сообщение с разрешением на погрузку

*Сообщение **LOAPER** посылается экспедитором судовому агенту. В сообщении указаны детали относительно партии груза для перевозки.*

82. BILLAD - сообщение о транспортной накладной

*Сообщение **BILLAD** посылается экспедитором судовому агенту.*
В сообщении-накладной на погрузку сообщается о заказе на транспортное средство в соответствии с предъявленными экспедитором условиями, и судовой агент выполняет это распоряжение.
Судовой агент, получивший инструкции по погрузке, распечатывает исходный документ-транспортную накладную, следуя инструкциям по печати документа в руководстве пользователя.

83. LOABIL - сообщение-разрешение-транспортная накладная

*Сообщение **LOABIL** посылается экспедитором судовому агенту. Это сообщение является комбинированным и может использоваться только в том случае, если данные сообщения-разрешения на погрузку совпадают с данными сообщения-транспортной накладной.*

84. SHIPAC - сообщение-подтверждение отправки

Подтверждение отправки посылается судовым агентом экспедитору сразу же после отправки судна. В данном сообщении судовой агент сообщает информацию о контейнерах ФКЛ, погруженных на судно.

85. BILANS - сообщение-ответ на транспортную накладную

Сообщение-ответ на транспортную накладную посылается судовым агентом экспедитору. Данное сообщение посылается только после отхода судна и при наличии у агента транспортной накладной.

86. IFTMAN - международное транспортно-экспедиторское сообщение-уведомление о прибытии

*Сообщение **IFTMAN** содержит сообщение о прибытии, а также дополнительное сообщение, касающееся прибытия. Оба сообщения относятся к ввозу грузов:*
Сообщение о прибытии посылается грузополучателю и/или уведомляемой стороне в кратчайшие сроки.
В дополнительном сообщении о прибытии экспедитору сообщаются дополнительные данные.

Сообщения о железнодорожных перевозках

Сценарий сообщений о железнодорожных перевозках содержит сообщения, которыми обмениваются экспедитор/грузоотправитель и бельгийские железные дороги. Эти сообщения разработаны и используются на железных дорогах Бельгии.
*Сообщения о железнодорожных перевозках основаны на каталоге **90.2.***

87. IFTTOI (Международное транспортно-экспедиторское сообщение-распоряжение (транспортная накладная/ подсистема IFTMIN)), APERMS (сообщение об ошибке программы), IFTTCS (международное транспортно-экспедиторское сообщение о состоянии контракта)

Защитные сообщения

*Сценарий защитных сообщений **PROTECT** составлен группой **PROTECT, EDI**-проектом группы сотрудничающих портов Северного моря, представленной портовыми системами Антверпена **(SEAGHA),** Бремена **(COMPASS),** Гамбурга **(DAKOSY),** Феликстоу **(MCP80),** Гавра **(SOGET)** и Роттердама **(DEBIS).** Сообщения **PROTECT** принимаются во всем мире и признаны комитетом **UN/EDIFACT:** это единственные международные сообщения, информирующие власти порта об опасных грузах, которые основаны на каталоге **D95 A.***
*Международное руководство пользователя можно загрузить с веб-сайта **SMDG.** Однако следует обратить внимание, что в Антверпене существует дополнение, обязательное к выполнению, в соответствии с местными правилами и нормами. Определены следующие сообщения:*

88. IFTDGN - международное транспортно-экспедиторское сообщение-уведомление об опасных грузах

Сообщение «Международное транспортно-экспедиторское уведомление об опасных грузах» посылается стороной, ответственной за декларирование опасных грузов (напр. агентом транспортной компании, экспедитором), стороне, действующей от имени местных органов, осуществляющей проверку на соответствие местным требованиям относительно опасных грузов, которую, как правило, представляет портовое управление, с информацией о маршруте транспортного средства, такого как судно, поезд, грузовик или баржа, с опасным грузом на борту, подлежащим погрузке, разгрузке или для последующего транзита.
*Сообщение **IFTDGN** является подгруппой международных сообщений о транспортировке и комплектации **(IFCSUM).***

89. CANMES - аннулированное сообщение

*Краткое исходное сообщение, аннулирующее посланное ранее сообщение **IFTDGN.***

90. APERAK - сообщение о подтверждении ошибки программы

Общее сообщение, являющееся ответом, отосланным портовым управлением отправителю защитного сообщения.

*Сообщение **APERAK** может означать подтверждение полученного сообщения или указание на ошибки или отклонения в полученном сообщении*

12.7 ПРИЛОЖЕНИЕ 6: Образец сообщения в формате IFTDGN

United Nations Directories for Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport

UN/EDIFACT

```
Message Type  : BERMAN
Version       : D
Release       : 05B
Contr. Agency: UN

Revision      : 4
Date          : 2006-01-17
```

Общая информация по видам стандартных сообщений ООН представлена в Каталоге ООН по обмену торговыми данными, UNTDID, часть 4, раздел 2.3, UN/ECE UNSM
Общее введение
---

0. ВВЕДЕНИЕ: В данной инструкции дано определение сообщения для управления причалом (BERMAN), используемого в электронном обмене данными (EDI) между торговыми партнерами, участвующими в управлении, коммерции и на транспорте.

1. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

1.1 Функциональное определение: сообщение для управления причалом является сообщением от транспортной компании, ее агента или транспортного средства официальному органу, отвечающему за управление портом и водными путями сообщения с запросом причала и с информацией о деталях захода в порт, о судне, требованиях к стоянке и планируемых операциях.

1.2 Область использования: сообщения для управления причалом могут использоваться как для внутренних, так и для международных перевозок. Данное сообщение имеет общепринятый

стандарт, используется в управлении, коммерции и на транспорте и не зависит от вида или сферы деятельности.

1.3 Принципы: данное сообщение предназначено для соответствия требованиям официальных органов по запросу о постановке судна у причала. К сообщению для управления причалом предъявляются следующие нормативные требования:
1- Сообщение должно содержать информацию только по одному транспортному средству. Единственным исключением является случай предварительного уведомления.
2- Для стоянки судна может понадобиться несколько причалов.
3- Один причал может быть сценарием для нескольких операций.
4- Данное сообщение должно обеспечить возможность внесения изменений (отмену, замещение, временное, окончательное) или запрос новых услуг, таких как смена причала или запрос второго причала. Данное сообщение выполняет функция предварительного извещения судов.

Рабочая транспортная группа SWG (D4) разработала рекомендации по согласованному введению данного сообщения посредством подгруппы ITIGG («Интернэшнл Транспорт Имплементэйшн Гайдлайнс Групп»). Пользователям, использующим данное сообщение, настоятельно рекомендуется следовать этим рекомендациям, которые можно получить в секретариате D4.

2. ССЫЛКИ:
См. Каталог UNTDID, часть 4, глава 2.3 UN/ECE UNSM – Общее введение, раздел 1.

3. ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

3.1 Стандартные понятия и определения: см. UNTDID, часть 4, глава 2.3 UN/ECE UNSM – Общее введение, раздел 2.

4. ОПРЕДЕЛЕНИЕ СООБЩЕНИЙ

4.1 Разъяснение сегментов: данный раздел следует использовать вместе с таблицей сегментов, в которой указаны обязательные, условные и повторяющиеся требования.

0010 UNH, Заголовок сообщения: сервисный сегмент, начинающий и присваивающий сообщению уникальный идентификатор.
Типовой код сообщения для управления причалом - BERMAN.

Примечание: сообщения для управления причалом, в соответствии с настоящим документом, должны содержать следующие данные в сегменте UNH, композит S009: элемент данных 0065 BERMAN, 0052 D, 0054 05B, 0051 UN

0020 BGM, начало сообщения: сегмент указывает на начало сообщения, определяя сообщение по номеру.

0030 DTM, дата/время/период: сегмент указывает дату и время подготовки сообщения.

0040 FTX, свободный текст: сегмент с текстом в свободной форме или с зашифрованной текстовой информацией на уровне сообщения

0050 RFF, ссылка: сегмент со ссылкой на целое сообщение, такой как: ссылка на предыдущее сообщение.

0060 QTY, количество: сегмент указывает количество пассажиров или членов экипажа на борту судна.

0070 Сегментная группа 1: NAD-SG2: группа сегментов, определяющая сторону, касающуюся данного сообщения.

0080 NAD, имя и адрес: сегмент указывает имя и адрес судового агента. Определяемые должностные обязанности: судовой агент

0090 Сегментная группа 2: CTA-COM: группа сегментов, определяющая контактное лицо и коды, относящиеся к данной стороне.

0100 CTA, контактная информация: сегмент, указывающий лицо или отдел участвующей стороны.

0110 COM, информация о передающих средствах связи: сегмент, указывающий код связи контактного лица, которому должно быть направлено сообщение.

0120 Сегментная группа 3: TDT-RFF-DTM-MEA-FTX-COM-SG4-SG5: группа сегментов, указывающая детали о пребывающем транспортном средстве.

0130 TDT, транспортная информация: сегмент, указывающий транспортные спецификации прибывающего судна.

0140 RFF, ссылка: сегмент, указывающий соответствующий регистрационный номер, а именно:
номер Ллойда - указание судоходной линии - конференция - внутренний код заказчика

0150 DTM, дата/время/период: сегмент, указывающий дату и время прибытия транспортного средства, а именно: расчетное время прибытия - расчетное время отправления

0160 MEA замеры: сегмент, содержащий физические размеры судна, а именно:
- ширину, - общую длину, - водоизмещение, - грузоподъемность судна

0170 FTX свободный текст: сегмент с дополнительной информацией о транспортном средстве, а именно: - об отдельных балластовых цистернах, междудонном отсеке

0180 COM контактная информация о передающих средствах связи: сегмент, содержащий сведения о средствах связи на борту, таких как телефон, факс, радиотелефон VHF (сверхвысоких частот) и др.

0190 Сегментная группа 4: LOC-DTM: группа сегментов с деталями о маршруте судна

0200 LOC, определение места/расположения: сегмент, указывающий расположение транспортного средства, а именно: предыдущий порт захода - следующий порт захода - порт приписки - порт назначения

0210 DTM, дата/время/период: сегмент с указанием даты и времени захода в порт по курсу следования судна

0220 Сегментная группа 5: GOR-RFF-NAD-SG6: группа сегментов с информацией о заказчике

0230 GOR государственные требования: сегмент, указывающий требования специального государственного акта и/или процедуры. Должны быть включены коды, указывающие на движение товара (импорт, экспорт, транзит) и другие таможенные требования относительно порта захода корабля.

0240 RFF ссылка: сегмент с указанием соответствующих регистрационных кодов, а именно: таможенных кодов маршрутов судна - таможенных кодов специальных транзитных процедур.

0250 NAD имя и адрес: сегмент, указывающий имя и адрес стороны, имеющей отношение к сообщению, а именно: грузовых агентов, членов консорциума, владеющих судном.

0260 Сегментная группа 6: DOC-DTM-LOC: группа сегментов с таможенной информацией.

0270 DOC детали документа/сообщения: сегмент с указанием документов на борту, а именно: сертификата дератизации - сертификата об освидетельствовании судна - мерительного свидетельства - документов о безопасности пассажирского судна.

0280 DTM дата/время/период: сегмент, указывающий дату документов, а именно: дата составления документов - дата окончания срока действия документов

0290 LOC определение месторасположения: сегмент с указанием места составления документа, а именно: место составления.

0300 Сегментная группа 7: TSR-QTY-FTX-SG8: группа сегментов с указанием деталей относительно требований транспортного обслуживания.

0310 TSR, Требования транспортного обслуживания: сегмент, указывающий причал, детали лоцманской проводки и буксирного обслуживания прибывающего судна, а именно: прибытие и причал - изменение причала - смена борта судна - запрос лоцманской проводки - запрос буксирного обслуживания - запрос швартовки

0320 QTY Количество: сегмент с указанием количества портов захода судна под руководством одного капитана.

0330 FTX свободный текст: сегмент, предоставляющий дополнительную информацию о причале, сведения о лоцманской проводке, буксирном обслуживании и швартовке, а именно: условия платежа - замечания государственных служб

0340 Сегментная группа 8: LOC-MEA-DTM-QTY-POC-FTX-SG9: группа сегментов с указанием деталей необходимого обслуживания.

0350 LOC определение местоположения: сегмент с указанием сведений о расположении у причала, а именно: выделенный причал - выделенная сторона для постановки к причалу - выделенное место швартовки - расположение груза - лоцманская точка погрузки

0360 MEA замеры: сегмент с указанием физических размеров судна при входе в порт, а именно: фактическое водоизмещение

0370 DTM дата/время/период: сегмент с указанием даты и времени прибытия транспортного средства к причалу и указанному месту швартовки, а именно: расчетная/фактическая дата и время швартовки к причалу - расчетное время отправления - расчетное время прибытия в лоцманскую зону - расчетное время начала буксирного обслуживания

0380 QTY количество: сегмент с указанием необходимого количества лоцманских судов или буксиров.

0390 POC цель захода в порт транспортного средства: сегмент с указанием цели захода в порт транспорта, а именно: грузовая операция - ремонт.

0400 FTX свободный текст: сегмент с дополнительной информацией о деталях причаливания, а именно: об установке по удалению отходов – пополнению необходимых запасов (воды, электроэнергии, топлива)

0410 Сегментная группа 9: HAN-NAD-SG10: группа сегментов со спецификациями необходимых операций.

0420 HAN инструкции по выполнению операций: сегмент с указанием типа операции, а именно: погрузка - разгрузка

0430 NAD имя и адрес: сегмент с указанием имени и адреса стороны, а именно: стивидорной компании

0440 Сегментная группа 10: GDS-FTX-MEA-EQN-DGS: группа сегментов с детализацией партий груза, подлежащих обработке.

0450 GDS характер груза: сегмент с указанием типа груза, а именно: контейнеры - насыпной груз - наливной груз - другой тип

0460 FTX текст в свободной форме: сегмент с предоставлением деталей о типе груза

0470 MEA замеры: сегмент с указанием веса груза

0480 EQN число единиц: сегмент с указанием числа единиц, а именно: контейнеров - автомобилей

0490 DGS опасные грузы: сегмент, указывающий на опасные товары

0500 UNT, Заключительная часть сообщения: завершающий сервисный сегмент с указанием общего числа сегментов в сообщении (включая начальный и завершающий) и контрольного регистрационного номера сообщения.

4.2 Названия сегментов (в алфавитном порядке тэгов)

BGM Начало сообщения
COM Информация о средствах связи
CTA Контактная информация
DGS Опасные грузы
DOC Детали о документе/сообщении
DTM Дата/время/период
EQN Число единиц
FTX Свободный текст
GDS Характер груза
GOR Государственные требования
HAN Инструкции по обработке груза
LOC Определение местоположения
MEA Замеры параметров
NAD Имя и адрес
POC Цель захода транспортного средства в порт
QTY Количество
RFF Ссылка
TDT Транспортная информация

TSR Требования транспортного обслуживания
UNH Заголовок сообщения
UNT Заключительная часть сообщения

4.3 Структура сообщения
4.3.1 Таблица сегментов

Позиция	Наименование тэга	S	R
0010	UNH Заголовок сообщения	M	1
0020	BGM Начало сообщения	M	1
0030	DTM Дата/время/период	C	9
0040	FTX Свободный текст	C	9
0050	RFF Ссылка	C	9
0060	QTY Количество	C	9
0070	----- Сегментная группа 1 ----------	M	99----------+
0080	NAD Имя и адрес	M	1 |
0090	----- Сегментная группа 2 ----------	C	9----------+|
0100	CTA Контактная информация	M	1 ||
0110	COM Информация о средствах связи	C	9----------++
0120	----- Сегментная группа 3 ----------	M	99----------+
0130	TDT Транспортная информация	M	1 |
0140	RFF Ссылка	C	9 |
0150	DTM Дата/время/период	C	9 |
0160	MEA Замеры	C	99 |
0170	FTX Свободный текст	C	9 |
0180	COM Информация о средствах связи	C	9 |
	|		
0190	----- Сегментная группа 4 ----------	C	999--------+|
0200	LOC Определение местоположения	M	1 ||
0210	DTM Дата/время/период	C	9----------+|
|			
0220	----- Сегментная группа 5 ----------	C	9----------+|
0230	GOR Государственные требования	M	1 ||
0240	RFF Ссылка	C	9 ||
0250	NAD Имя и адрес	C	99 ||
||			
0260	----- Сегментная группа 6 ----------	C	9---------+||
0270	DOC Детали о документе/сообщении	M	1 |||
0280	DTM Дата/время/период	C	9 |||
0290	LOC Определение местоположения	C	9---------+++
0300	* ----- Сегментная группа 7 ----------	C	99----------+
0310	TSR Требования транспортного обслуживания	M	1 |
0320	QTY Количество	C	9 |
0330	FTX Свободный текст	C	9 |
|			
0340	----- Сегментная группа 8 ----------	C	9----------+|
0350	LOC Определение местоположения	M	1 ||
0360	MEA Замеры	C	9 ||
0370	DTM Дата/время/период	C	9 ||
0380	QTY Количество	C	9 ||
0390	POC Цель захода в порт транспортного средства	C	9 ||

```
0400 FTX Свободный текст                                C 9        ||
||
0410 ----- Сегментная группа 9 ------------------       C 9---------+||
0420 HAN Инструкции по обработке груза                  M 1         |||
0430 NAD Имя и адрес                                    C 9         |||
                                                                    |||
0440 ----- Сегментная группа 10 ----------------------- C 9--------+|||
0450 GDS Характер груза                                 M 1         ||||
0460 FTX Свободный текст                                C 9         ||||
0470 MEA Замеры                                         C 9         ||||
0480 EQN Число единиц                                   C 9         ||||
0490 DGS Опасные грузы                                  C 9--------++++
0500 UNT Заключительная часть сообщения                 M 1
```

Авторское право ООН, все права защищены

Европейская экономическая комиссия ООН
Швейцария, CH-1211 Женева 10, Дворец наций
Телефон: +41-22 917 2773
Факс: +41-22 917 0037
E-mail: TradeMaster@unece.org

Каталоги UN/EDIFACT

Программа Европейского Союза Тасис ТРАСЕКА
для Армении, Азербайджана, Болгарии, Грузии, Казахстана, Кыргызской Республики, Молдовы, Румынии, Таджикистана, Турции, Туркменистана, Украины, Узбекистана

ТАСИС 117107

Развитие морского сообщения между коридорами ТРАСЕКА и ТЕН

Болгария Грузия Румыния Турция Украина

Результат 5: ГЧП и проекты с финансовым обеспечением

Итоговый отчет

май 2009 г.

Данный проект
финансируется
Европейским Союзом

Проект выполнен
«Ройал Хасконинг»,
«НЕА»
«БСЕОМ»

ТАРАСЕКА

Данный проект
финансируется Европейским
Союзом

1 Титульный лист отчета

Название проекта:	Развитие морского сообщения между коридорами ТРАСЕКА и ТЕН	
Номер проекта:	ТАСИС 117107	
Страна:	Украина, Румыния, Болгария, Турция, Грузия	
Название документа:	Итоговый отчет о ГЧП	
Подпроект проекта:	Результат 5: ГЧП и проекты с финансовым обеспечением	
	Заказчик	Подрядчик
Название:	Европейская комиссия Бюро сотрудничества «ЕвропЭйд»	Консорциум, возглавляемый компанией «Ройал Хасконинг» (Нидерланды)
Адрес:	1049 Брюссель Офис: J-54 04/250	Нидерланды 3067 GK Роттердам Хоофдвег, 490
Телефон:	+ 32 2 298 02 57	+ 31 10 286 5940
Факс:	+ 32 2 296 62 17	+ 31 10 286 5949
Контактные лица:	Г-жа Барбара Бернарди	Руководитель группы: Эдвин Лок
Подписи:		
Дата отчета:	Май 2009 г.	
Автор (ы) отчета:	Йохан Гаудерис	

Содержание

1 ТИТУЛЬНЫЙ ЛИСТ ОТЧЕТА 1

2 РЕЗЮМЕ ПРОЕКТА 3

3 ВВЕДЕНИЕ 4

3.1 Мотивировка подпроекта № 5 4
3.2 Мероприятия в подпроекте № 5 4
3.3 Основные выводы 6
3.4 Руководство по данному проекту 7

4 ПРОГРАММА ГЧП В ОБЛАСТИ ПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 9

4.1 Условия успешного выполнения ГЧП в области портовой инфраструктуры 9
4.2 Точно определенный и прибыльный проект 10
4.3 Обоснованный выбор модели ГЧП 13
4.4 Конкурентная процедура тендера 20
4.5 Четко прописанный договор ГЧП 20
4.6 Соответствующая нормативно-правовая база 20

5 ОЦЕНКА ПО СТРАНАМ 20

5.1 Болгария 20
5.2 Румыния 20
5.3 Украина 20
5.4 Турция 20
0

ПРИЛОЖЕНИЕ А ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ О ПРОГРАММЕ ГЧП В ОБЛАСТИ ПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 20

А.1 Определение ГЧП 20
А.2 Типы ГЧП в инфраструктуре порта 20
А.3 ГЧП и модели управления портом 20
А.4 Выбор лучшей модели обеспечения инфраструктуры порта 20
А.5 Почему необходимо вмешательство правительства в деятельность портов 20
А.6 Желательность ГЧП в области портовой инфраструктуры 20
А.7 Оценка желательности ГЧП 20
А.8 Достижимость ГЧП 20

ПРИЛОЖЕНИЕ В ОТЧЕТЫ О ЮРИДИЧЕСКОЙ ОЦЕНКЕ ПО СТРАНАМ 20

В.1 Методология 20
В.2 Отчеты 20

2 Резюме проекта

Название проекта:	Развитие морского сообщения между коридорами ТРАСЕКА и ТЕН
Номер проекта:	ТАСИС 117107
Страны:	Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина

Задача общего проекта:

«Содействие торговле в коридоре Европа – Черноморский регион – Кавказ – Центральная Азия путем улучшения его конкурентоспособности и привлекательности в соответствии с положениями Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия».

Задача целевого проекта:

Задачей проекта является создание основы для развития морского сообщения в Черноморском регионе, что подразумевает бесперебойное, безопасное, надежное, конкурентоспособное и эффективное мореходство и портовые услуги, а также содействие созданию жизнеспособного сообщения с Трансъевропейскими транспортными магистралями, преимущественно в отношении железнодорожных паромов, трейлерных паромов и контейнерных перевозок.

Итоговый результат проекта № 5

На первом этапе разрабатывается Программа ГЧП в области портовой инфраструктуры для: (i) определения возможностей Государственно-частного партнерства (ГЧП) в портовом и морском транспортном секторе на маршрутах ТРАСЕКА, (ii) оценки добавленной стоимости ГЧП (в отношении традиционных, государственных решений), а также (iii) оптимального проектирования конструкций ГЧП для эффективного достижения этой добавленной стоимости. На втором этапе Программа ГЧП в области портовой инфраструктуры применяется к нуждам инвестирования и проектным планам в регионе. Результатом является оценка потенциала ГЧП в отношении этого инвестирования, а также отбор проектов с финансовым обеспечением.

3 Введение

Настоящий отчет является итоговым отчетом подпроекта № 5 (ГЧП и проекты с финансовым обеспечением).

3.1 Мотивировка подпроекта № 5

Результаты исследования рынка, проведенного в подпроекте № 1 данного проекта, показали, что в относящихся к проекту портах (Бургас, Варна, Констанца, Ильичевск, Одесса, Поти, Батуми, Хопа, Самсун, Стамбул и Деринже) в следующее десятилетие (до 2020 г.) существенно возрастет спрос на обработку грузов. Для работы с ожидаемым увеличением транспортного движения в этих портах потребуется крупное инвестирование в ремонт, модернизацию и/или расширение их мощностей. Это будет существенным обременением для бюджета правительств, финансирующих морские порты.

Расчет на финансирование вложений в инфраструктуру морского порта только за счет бюджета государственного сектора создает риск того, что необходимое расширение мощностей порта не будет осуществлено в сроки, необходимые для удовлетворения спроса, что нанесет ущерб конкурентоспособности и экономическому развитию государств-членов ТРАСЕКА, использующих вышеуказанные порты для заграничного экспорта и импорта. Данное предположение привело к решению включить в проект анализ осуществимости и целесообразности частного совместного финансирования требуемых вложений в инфраструктуру морского порта.

Наряду с фискально-финансовыми соображениями, которые послужили первоначальным мотивом расширения возможностей ГЧП в портах, существуют также и другие причины увеличения вовлечения частного сектора в финансирование и управление морскими портами. В частности, ГЧП может быть использовано как способ достижения большей эффективности и меньших затрат в строительстве и управлении инфраструктурой морских портов. Такие связанные с эффективностью преимущества, выявляемые в сравнении ГЧП с альтернативными возможностями финансирования, также освещены в данном отчете.

3.2 Мероприятия в подпроекте № 5

Подпроект был разделен на два этапа.

Первый этап соответствует этапу 1В общего проекта и выполнялся в период с октября 2007 г. по апрель 2008 г. Он включает в себя следующие мероприятия:

- предварительное изучение ГЧП в области портовой инфраструктуры (формы договоров, затраты и выгоды в сравнении с государственным снабжением, передовой практикой);
- инспекционные поездки в соответствующие центральные органы[1] в пяти странах, участвующих в проекте, для выявления нынешнего состояния дел и планов на будущее в отношении ГЧП в области портовой инфраструктуры;

[1] Центральные органы, ответственные за планирование портового инвестирования, портовую политику и ГЧП. Что это за органы, зависит от институционального контекста и административной организации в соответствующих странах. Список посещенных органов и контактных лиц был включен в текущие отчеты.

- оценку юридической и институциональной основы в отношении ГЧП в области портовой инфраструктуры в данных пяти странах.

В результате мероприятий по первому этапу было разработано следующее:

- Программа ГЧП в области портовой инфраструктуры для (i) определения возможностей Государственно-частного партнерства (ГЧП) в портовом и морском транспортном секторе на маршрутах ТРАСЕКА, (ii) оценки добавленной стоимости ГЧП (в отношении традиционных, государственных решений), а также (iii) оптимального проектирования конструкций ГЧП для эффективного достижения этой добавленной стоимости;
- Оценка нынешнего состояния дел в отношении ГЧП в области портовой инфраструктуры по каждой стране.

Второй этап по проекту был выполнен в период с апреля 2008 г. по апрель 2009 г. Его первоначальной задачей являлось применение основы ГЧП в области портовой инфраструктуры к потребностям инвестирования в портовую инфраструктуру и планам в регионе ТРАСЕКА в целях отбора проектов с финансовым обеспечением. Тем не менее, на основе выводов, сделанных на первом этапе, мы установили, что второй этап не может проводиться в соответствии с первоначальным планом. Результаты исследования рынка (результат № 1), а также информация, собранная на первом этапе проекта, не позволили нам определить целевые инвестиционные проекты, для которых может быть проведена оценка потенциала ГЧП и финансового обеспечения. Идеи по проекту, с которыми мы столкнулись, были либо слишком ранними в очередности этапов реализации проекта (и требовали дополнительной оценки осуществимости до детального рассмотрения вопросов финансирования и ГЧП) или слишком поздними (финансирование было уже организовано).

На первом этапе проекта мы обнаружили несколько пунктов, требующих доработки в отношении способа размещения портовых инвестиционных проектов на рынке, например (не все пункты относятся ко всем странам или ко всем органам в определенной стране):

- недостаточное знание принципов и различных форм ГЧП;
- отсутствие выраженного анализа и балансирования (потенциально находящихся в конфликте) государственных и частных интересов в выборе подхода к обеспечению (классический или ГЧП) в финансировании и строительстве инфраструктуры порта;
- недостаточная подготовка экономического обоснования инвестиционных проектов до размещения их на рынке, что приводит к слабому рыночному интересу в одних проектах и затянувшимся переговорам в других.

В соответствии с этим мы использовали второй этап проекта для проведения серии из пяти интерактивных круглых столов (по одному в каждой стране), внимание на которых было уделено сферам, требующим улучшения. Это означает:

- улучшение знания принципов и различных форм ГЧП;
- демонстрация способа выбора модели ГЧП на основе всеобъемлющего рассмотрения преимуществ и недостатков различных моделей ГЧП;
- повышение знаний о вопросах применения ГЧП (подготовка тендера, обеспечение достаточного интереса на рынке и конкуренция).

Целью круглых столов не являлось принятие универсальной наилучшей модели финансирования и строительства портовой инфраструктуры. Такой универсально оптимальной модели не существует. Вместо этого задача состояла в том, чтобы показать участникам, какие наилучшие возможности существуют, а также каким образом они могут сделать рациональный выбор между этими возможностями с учетом особых потребностей и желаний их порта и страны. В круглых

В основном визиты наносились в отделы министерства транспорта, ответственные за порты, инвестирование в инфраструктуру в целом, а также государственное снабжение/концессии.

столах участвовали представители соответствующих центральных органов власти, а также государственного и частного сектора в портах. Круглые столы были проведены в Анкаре, Одессе, Констанце, Варне и Батуми.

3.3 Основные выводы

Что такое ГЧП в области портовой инфраструктуры?

Не существует общепринятого определения ГЧП. Во избежание разночтений в этом вопросе мы придерживаемся в настоящем отчете широкого определения ГЧП. Любая форма вовлечения частного сектора в финансирование или эксплуатацию портовой инфраструктуры рассматривается нами как ГЧП в области портовой инфраструктуры. Существует ряд моделей ГЧП, которые могут быть использованы для оказания услуг в сфере портовой инфраструктуры. Ранжированные по степени участия частного сектора они включают договоры об управлении, концессию на эксплуатацию/аренду земли, договоры о ПСЭТЭ (Проектирование – Строительство – Эксплуатация – Техническое обслуживание - Эксплуатация), концессии на СЭП (Строительство – Эксплутация - Передача) и концессию на право управления.

Есть ли необходимость в (большем) распространении ГЧП в области портовой инфраструктуры?

Проведенное в подпроекте № 1 данного проекта исследование рынка показало, что в участвующих в проекте портах (Бургас, Варна, Констанца, Ильичевск, Одесса, Поти, Батуми, Хопа, Самсун, Стамбул, Деринже) в следующее десятилетие (до 2020 г.) будет наблюдаться существенное увеличение спроса на обработку груза. Для работы с ожидаемым увеличением транспортного движения в этих портах потребуется крупное инвестирование в ремонт, модернизацию и/или расширение их мощностей. Это будет существенным обременением для бюджета правительств, финансирующих морские порты.

Расчет на финансирование вложений в инфраструктуру морского порта только за счет бюджета государственного сектора создает риск того, что необходимое расширение мощностей порта не будет осуществлено в сроки, необходимые для удовлетворения спроса, что нанесет ущерб конкурентоспособности и экономическому развитию государств-членов ТРАСЕКА, использующих вышеуказанный порт для заграничного экспорта и импорта.

В действительности за последние десять лет регион продемонстрировал свою способность привлекать крупные объемы частного капитала из международных финансовых учреждений для инвестирования в портовую инфраструктуру. Во всех пяти странах, участвующих в проекте, уже имеет место применение ГЧП.

Тем не менее, существуют сферы установления и управления ГЧП, требующие улучшения. Это до настоящего времени не являлось препятствием для портового инвестирования. Обращение к этим сферам, однако, позволит удовлетворить будущие потребности в капитале с большей легкостью и на более благоприятных условиях, а управление инвестированием в порты сделать более эффективным.

Сферы, требующие улучшения

Условия успешного установления ГЧП в сфере портовой инфраструктуры (а также в других секторах) можно свести к пяти положениям;

1. точно определенный и выгодный проект…
2. обоснованный выбор модели ГЧП…
3. проект присужден в ходе конкурентной процедуры тендера…
4. воплощен в четко сформулированном договоре о ГЧП…
5. поддерживается соответствующей нормативно-правовой базой.

Основные сферы, требующие улучшения, описаны ниже в соответствии с этими пятью положениями.

Четко определенный и выгодный проект

Это, возможно, наиболее важная причина того, что некоторые запланированные проекты по ГЧП в сфере портовой инфраструктуры в регионе не привлекли инвесторов. До объявления тендера на проект ГЧП в сфере портовой инфраструктуры с помощью исчерпывающего и подробного исследования технической и экономической осуществимости (включая рыночный анализ) должна быть продемонстрирована целесообразность проекта. Проведение оценки осуществимости является обязанностью государственного заказчика по проекту. Ожидать от участников тендера проведения полной оценки осуществимости в качестве части их предложений нереалистично (хотя они могут выполнить аудит исследования осуществимости, выполненного органом-подрядчиком). На практике, тем не менее, исследование осуществимости до тендера не проводится или является слишком поверхностным. Одной из причин этого является недостаток у самой подрядной организации требуемой квалификации и знания рынка, необходимых для проведения или поручения проведения исследования осуществимости. Это, в особенности, происходит тогда, когда подрядная организация является частью общего управления и не находится в прямом контакте с морским и портовым секторами.

Горизонтальные рыночные исследования, проведенные организацией Трасека (например, в рамках настоящего проекта), являются очень ценным вкладом в оценку осуществимости проектов ГЧП. Они могут быть использованы в качестве основы и базы для рыночных исследований по конкретным проектам, тем самым сокращая затраты и/или повышая качество этих исследований в отношении конкретных проектов. Таким образом, Трасека уже обеспечивает частичное решение проблемы.

Оставшаяся часть решения состоит в повышении квалификации подрядной организации. Это может быть осуществлено путем укрепления личного состава подрядной организации экспертами, обладающими знаниями в области портового бизнеса. Вторым вариантом может стать передача полномочий по оценке и присуждению договоров на ГЧП в сфере портовой инфраструктуры правительственному учреждению, ответственному за инвестирование в портовую инфраструктуру. В зависимости от институционального контекста страны это может быть портовое управление, портовый отдел в Министерстве транспорта… Центральный орган сохраняет только надзорные полномочия (например, по проверке соблюдения законодательства о государственном снабжении). Этот второй вариант более предпочтителен, так как он решает некоторые другие проблемы, которые будут описаны ниже. Тем не менее, он подразумевает некоторые административные реформы, а потому более сложен в осуществлении.

Надлежащим образом обоснованный выбор модели ГЧП

Как было указано выше, существует ряд доступных моделей ГЧП в отношении оказания услуг в сфере портовой инфраструктуры. Все эти модели являются потенциально оптимальными. Какая из них будет оптимальной для конкретного проекта, зависит от характеристик проекта и целей

государственного сектора**.** Таким образом, выбор наиболее оптимальной модели ГЧП должен быть сделан на основе анализа конкретного проекта. Тем не менее, мы отметили, что четкое сопоставление доступных моделей ГЧП выполняется редко или ненадлежащим образом. Существует два основных недостатка:

- Мы столкнулись с недостатком знания принципов и различных форм ГЧП, даже в службах, ответственных за проведение тендеров по договорам ГЧП. Данный недостаток выражается, например, в том, что внимание уделяется только одной модели ГЧП (например, концессия СУП или смешанные государственно-частные компании) без проверки того, могут ли другие модели быть более эффективными в данном проекте. Круглые столы на втором этапе проекта нацелены на решение этой проблемы.

- Порты играют существенную роль для общественных интересов. Они вносят вклад в благосостояние и международную конкурентоспособность страны. Доступность близлежащего и эффективного морского порта увеличивает конкурентоспособность экспортирующих компаний и понижает цену, уплачиваемую за импортируемые товары, благоприятствуя как местным компаниям, использующим импортированные ресурсы, так и местному бытовому сектору. Эта ценность морских портов для общественных интересов не всегда принимается во внимание при выборе ГЧП. Существует риск возникновения конфликта между общими экономическими интересами (недорогие порты, служащие экономическому развитию) и финансовыми интересами (максимизация прибыли для государства или местных казначейств посредством установления высоких тарифов за концессию).

Проект, присужденный в конкурсной процедуре тендера

Конкурсная процедура тендера является существенным условием для получения лучшей «отдачи на вложенные средства» от ГЧП. В некоторых странах существует тенденция сокращения уровня конкуренции в тендерных процедурах (например, с помощью ограничения возможностей юридической проверки). Часто приводится аргумент, что тендерные процедуры занимают слишком много времени и неэффективны, а потому должны быть упрощены для облегчения внедрения ГЧП. Мы горячо поддерживаем инициативу по увеличению эффективности процедур, но считаем, что ограничение конкуренции не является правильным подходом. Упрощение процедуры проведения тендера может привести к менее эффективной реализации проекта в отношении выгод для общества.

Воплощен в четко сформулированном договоре

Хорошие модельные договоры, а также юридические консультации специалистов широко доступны. Если была выбрана эффективная модель ГЧП, была проведена конкурсная тендерная процедура, и ответственным за реализацию проекта лицом является опытная подрядная организация, этот аспект не вызывает серьезных проблем.

Поддерживается соответствующей нормативно-правовой базой

Правовая оценка, проведенная в рамках этого проекта, выявила, что во всех пяти странах, участвующих в проекте, существуют правовые инструменты для внедрения ГЧП в сфере портовой инфраструктуры. Как было отмечено выше, портовые средства, финансируемые и/или эксплуатируемые по схеме ГЧП, уже действуют во всех странах, участвующих в данном проекте. Основным правовым инструментом реализации ГЧП является договор концессии (и его варианты). В четырех из пяти стран, участвующих в проекте, существуют законы о концессии. Тем не менее, в Украине закон о концессии пока не применяется к портам. В Грузии не существует специального законодательства о концессии. Концессионные

соглашения поддерживаются положениями общего гражданского законодательства и законодательства об иностранных инвестициях.

Заключение: основная сфера, требующая улучшения

- Подводя итог вышесказанному, мы можем отметить, что основная сфера, требующая улучшений (применимая к большинству, если не ко всем странам, участвующим в данном проекте), касается навыков и стимулирования нанимающего государственного органа. В конечном итоге, уверенность потенциальных частных партнеров в компетентности и надежности нанимающего государственного органа является наиболее важным условием, позволяющим осуществить ГЧП. Главной проблемой является слишком сильная фрагментация тактики организации портов, приводящая к несоответствию компетенции, навыков и финансовой ответственности. Государственная служба, обеспечивающая портовый инвестиционный проект, должна обладать четкими полномочиями на осуществление этого (таким образом, чтобы частный партнер был уверен с юридической точки зрения в том, что нанимающий государственный орган обладает полномочиями на заключение и выполнение договора). Государственная служба также должна обладать навыками проведения процедуры тендера (т.е. должна знать портовый бизнес для того, чтобы на рынок были размещены осуществимые и хорошо подготовленные проекты), и должна нести финансовую ответственность (таким образом, чтобы служба обладала ресурсами и финансовыми поощрениями, необходимыми для управления проектами ГЧП как можно более эффективно). Если нанимающий орган не отвечает этим трем требованиям (навыки, полномочия и финансовая автономия), он не может быть в полной мере компетентным и надежным государственным партнером в ГЧП.

Основные выводы по странам

Приведенная ниже таблица содержит основные выводы по странам

Таблица 1: Основные выводы по странам

Болгария	Состояние ГЧП в портах	ГЧП регулируется законодательством о государственнм снабжении и концессии, которое отвечает требованиям соответствующего европейского законодательства. Поправки к закону «О концессии», обсуждаемые в настоящий момент в Парламенте, нацеленные на то, чтобы ускорить процесс проведения тендеров на договоры концессии, содержат некоторые положения, вызывающие опасения. Они включают в себя положения, ограничивающие конкуренцию тендерного процесса и устраняющие обязательство проведения исследования осуществимости. Нацеленные на увеличение эффективности ГЧП, эти правовые нормы могут оказать противоположное действие. Болгария развивается в направлении модели портового землевладельца. Целью такой политики является передача всех существующих портовых терминалов, находящихся в собственности порта, по концессии (концессии услуг) и строительство всех новых портовых средств по схеме СУП (концессия общественных работ). Несколько портовых терминалов были приватизированы с помощью концессионных договоров. Строительство новых терминалов по договорам СУП оказалось более сложным. Например, контейнерные терминалы в Варне и Бургасе будут финансироваться государством (в большой степени за счет иностранного займа), и только после завершения строительства будут переданы оператору по концессии

	Сферы, требующие улучшения	Исполнительные и финансовые обязанности по управлению государственной портовой инфраструктурой, с одной стороны, и предоставление концессий, с другой стороны, разделены и фрагментированы. Подготовка, проведение тендеров и управление проектами ГЧП будут более эффективны, если они будут поручены одному лицу, также несущему ответственность за управление портовой инфраструктурой. Центральные органы управления должны сохранять надзорные полномочия, обеспечивающие соответствие концессионной политики данного лица с соответствующим законодательством и принципами справедливости и прозрачности. Лицо, уполномоченное на управление портовой инфраструктурой (включая ГЧП и концессии) в конкретном порте, должно разработать более структурированные методы и процедуры подготовки и проведения тендера по проектам ГЧП.
Грузия	Состояние ГЧП в портах	Порты Батуми и Поти были квази-приватизированы с помощью долговременных договоров о передаче. Другие грузинские порты, не включенные в проект, являются меньшими по размеру полностью частными нефтяными терминалами. В то время как концессии являются формой ГЧП, они также исключают любые другие схемы ГЧП на срок действия договора (30 – 40 лет), если только не возникнет необходимость строительства портового средства с нуля за пределами территории, переданной по концессии, что маловероятно.
	Сферы, требующие улучшения	Так как ГЧП в портах исключено на долгий период времени, сферы, требующие улучшения, не играют никакой роли в этом отношении. Долгосрочная концессия целого порта содержит в себе риск формирования частной монополии в сфере оказания портовых услуг. Этот риск больше в регионах или странах со всего лишь несколькими портами, как, например, Грузия. Обращать внимание на этот риск в политике в отношении ГЧП уже слишком поздно. Единственным остающимся средством является эффективная политика поддержания конкуренции.
Румыния	Состояние ГЧП в портах	ГЧП регулируется законодательством о государственном снабжении и концессии, которое отвечает требованиям европейского законодательства. До настоящего момента вся портовая инфраструктура финансировалась из государственных фондов (государственный бюджет, портовое управление, Европейский Союз), а также за счет внешних займов в международных финансовых учреждениях. После завершения строительства коммерческая инфраструктура передается по концессии частным операторам в соответствии со стандартной моделью портового землевладельца. Тем не менее, в отношении некоторых новых проектов по портовой инфраструктуре, рассматривается в качестве альтернативы частное финансирование (посредством договора о концессии работ)
	Сферы, требующие улучшения	В Румынии в большой степени достигнута желаемая интеграция управления портовой инфраструктурой и управления концессиями одним лицом (в данном случае – портовым управлением). Портовое управление Констанцы обладает полномочиями и большим опытом, необходимым для управления тендерами на ГЧП. Самое большее, что требуется, - это некоторая внешняя поддержка в форме консультирования и обучения конкретным вопросам, относящимся к подготовке и реализации проектов ГЧП.
Турция	Состояние ГЧП в портах	Все турецкие порты, подпадающие под данное исследование (Хопа, Самсун, Деринже), а также большинство других турецких портов были (или скоро будут) квази-приватизированы посредством долгосрочной передачи прав управления (36 или 49 лет). Портовая земля остается

		государственной собственностью, однако все использование земли, права развития и управления передаются частной компании или консорциуму. Это означает, что будущие схемы ГЧП в этих портах исключены на период действия договоров. Представляется, что как частный, так и государственный сектор удовлетворены в большой степени (квази-) приватизацией турецких портов. Принимая во внимание большое количество портов в Турции, риск возникновения частной монополии низок. Что касается амбициозных проектов по строительству с нуля (как, например, Филиос), полное частное финансирование показало свою несостоятельность. Ввиду свойств, присущих проектам строительства с нуля, они слишком рискованны. Для реализации этих проектов рассматриваются другие модели ГЧП, в которых более равномерно распределены риски между частным и государственным сектором.
	Сферы, требующие улучшения	В турецких органах управления уже сложилась традиция структурированного процесса планирования государственной инфраструктуры, включая инфраструктуру порта. В случае проектов ГЧП (в отношении строительства с нуля) этот структурированный подход должен включать четкое сопоставление различных моделей ГЧП (в целях выбора наиболее оптимальной для проекта модели), а также всеобъемлющее исследование осуществимости, включая рыночное исследование, оценку финансовой осуществимости и экономическое обоснование проекта (для повышения интереса к тендеру на рынке)
Украина	Состояние ГЧП в портах	Нормативно-правовая и институциональная база в отношении портов и ГЧП в Украине значительно отличается от других стран, участвующих в проекте. Существует закон о концессии, однако он (пока) не применим к портам. Владение и управление портовой землей и инфраструктурой очень фрагментировано. Этот факт не помешал частному инвестированию в инфраструктуру портовых терминалов. В действительности несколько крупных терминалов в обоих портах, подпадающих под действие проекта (Ильичевск, Одесса), частично финансируются и эксплуатируются частными компаниями. В виду правовых и институциональных препятствий эти предприятия применяют комплексную договорную базу. Традиционно эта база включает совместную государственно-частную эксплуатацию портовыми средствами. Тем не менее, недавно была разработана договорная схема между государственными портовыми операторами и частными инвесторами, которая имитирует взаимоотношения в порте землевладельца с четко определенными правами и обязанностями государственного портового управленца и частного терминального оператора. Хотя в Украине не существует схемы порта землевладельца, эту схему пытаются воссоздать с помощью доступных правовых инструментов.
	Сферы, требующие улучшений	Возможности ГЧП в портах Украины выиграют от более направленной и менее фрагментированной структуры управления портом. Основной проблемой является интеграция полномочий, прав пользования землей, навыков и финансовой ответственности в отношении управления инфраструктурой порта в конкретном порту одной организацией. Эта организация может быть органом, владеющим портовой землей, однако при условии достижения вышеупомянутой интеграции также возможны другие институциональные альтернативы. Эта организация должна разработать более структурированные методы и процедуры подготовки и проведения тендера по проектам ГЧП.

3.4 Руководство по данному проекту

Раздел 4 описывает Программу ГЧП в области портовой инфраструктуры. Этот раздел, в первую очередь, нацелен на обеспечение общего руководства. Это письменная версия материала, представленного на интерактивных круглых столах на втором этапе проекта. Кроме того, определены основные сферы, требующие улучшения в регионе действия проекта, а также возможная роль организации Трасека в устранении этих недостатков. Эти данные указаны в конце каждого параграфа в рамке, касающейся руководящих принципов, изложенных в настоящем параграфе.

Раздел 5 представляет результаты анализа по странам текущего состояния дел в отношении ГЧП в области портовой инфраструктуры.

Приложение А содержит подтверждающую дополнительную информацию по Программе ГЧП в области портовой инфраструктуры.

Отчеты по странам об оценке нормативно-правовой базы ГЧП в области портовой инфраструктуры находятся в Приложении В.

4 Программа ГЧП в области портовой инфраструктуры

4.1 Условия успешного выполнения ГЧП в области портовой инфраструктуры

Условия успешного выполнения ГЧП в области портовой инфраструктуры (а также в других секторах) можно свести к обобщенному утверждению, состоящему из пяти частей:

1. точно определенный и прибыльный проект…
2. обоснованный выбор модели ГЧП…
3. присужденный в конкурентной тендерной процедуре…
4. воплощенный в четко прописанном договоре ГЧП…
5. поддерживаемый соответствующей нормативно-правовой базой.

Частный инвестор будет вкладывать средства в проект по портовой инфраструктуре, только если он ожидает, что он сможет окупить свои вложения и заработать соответствующий доход. Прибыльность основного проекта является, таким образом, очевидным условием успешного ГЧП. Для того чтобы предсказать прибыльность проекта с разумной долей уверенности и точности, проект должен быть четко определенным. Это означает, в частности, что объем проекта, инвестиционные затраты, сроки работ, целевые рынки, ценовая политика,... известны.

Ценность проекта зависит не только от инвестиционных затрат и рыночных перспектив, но так же от способа финансирования и управления проектом. ГЧП повышает ценность проекта посредством воздействия на финансовую и управленческую структуру, но только при условии выбора правильной модели ГЧП. Потенциальная добавочная ценность ГЧП зависит от ряда характеристик проекта. Правильный выбор означает таким образом, что модели ГЧП отдано предпочтение в зависимости от данных характеристик.

Ценность ГЧП для государственного спонсора проекта зависит от того, насколько хорошее предложение он получает от частного партнера. Частный инвестор сделает лучшее предложение, если ему нужно конкурировать с другими участниками для того, чтобы заключить договор. Если конкуренция отсутствует, ГЧП по общему правилу также создает добавочную ценность. Тем не менее, в этом случае частный инвестор получит бóльшую долю в форме более высокого дохода, оставляя небольшую часть или не оставляя ничего государству.

Тот факт, что модель ГЧП позволяет увеличить ценность проекта, не подразумевает, что добавочная ценность эффективно получена. Преимущества модели ГЧП только потенциальные. Они не появляются автоматически. Эффективная реализация потенциальной добавочной ценности модели ГЧП зависит от существования четко прописанного договора, обязывающего все стороны осуществлять надлежащие мероприятия для эффективного достижения преимуществ модели ГЧП.

Наконец, выполнение вышеизложенных условий облегчается наличием нормативно-правовой базы. Данная база включает, в частности, порядок принятия решений в отношении ГЧП, процедуру проведения тендера, модели договоров ГЧП и т.д.

В следующих частях настоящего раздела более детально раскрывается пять условий для успешной реализации ГЧП в области портовой инфраструктуры.

Рисунок 1: Пять условий для успешной реализации ГЧП в области портовой инфраструктуры

Точно определенный и прибыльный проект

Обоснованный выбор модели ГЧП

Конкурентная тендерная процедура

Четко прописанный договор ГЧП

Соответствующая нормативно-правовая база

4.2 Точно определенный и прибыльный проект

«Точно определенный» и «прибыльный» проект – это необходимая основа для привлечения частных партнеров, желающих инвестировать в проект по ГЧП. На самом деле это условие (с некоторыми изменениями требования о «прибыльности») также относится к случаям, когда проекты финансируются классическим способом (т.е. без ГЧП), но для которых запрашивается внешнее финансирование из международных финансовых организаций (таких как ЕИБ, ЕБРР, ЯБМС, Международный банк…). Более того, даже если проект полностью финансируется из национальных государственных фондов, добросовестная практика планирования государственного инвестирования требует удовлетворения данного условия.

Точно определенный

«Точно определенный» означает, что было проведено исчерпывающее исследование осуществимости проекта. Такое исследование осуществимости включает в себя:

- предварительное проектирование, детализированное достаточно для возможности достижения технической осуществимости и оценки капитальных затрат (а также эксплуатационных затрат, если это необходимо);
- оценка влияния на окружающую среду;
- исследование транспортного движения, показывающее ожидаемый спрос на проект;
- финансовый анализ и экономическое обоснование, демонстрирующие достаточный доход от инвестирования для частного партнера.

Финансовый анализ должен быть убедительным, т.е. основанным на логичной методологии и реалистических суждениях. Финансовый анализ включает в себя результаты других

исследований осуществимости, в особенности конструкторское исследование (информация о затратах) и исследование транспортного движения (транспортное движение является основным определяющим фактором для прибыльности проекта). Таким образом, качество данных исследований имеет ключевое значение для надежности и убедительности результатов финансового анализа.

Анализ общественных издержек и выгод

В некоторых случаях также требуется проведение анализа общественных издержек и выгод. Настоящий анализ оценивает экономическую ценность проекта с общественной точки зрения. Он оценивает и суммирует все положительные и негативные факторы влияния (как финансовые, так и нефинансовые) проекта на всё население в регионе или стране. Например, некоторые люди могут получить работу при строительстве и эксплуатации порта. Другие могут жить на соседних с проектом территориях и подвергаться влиянию загрязнений и шумов. Если проект финансируется правительством, влиянию подвергаются все налогоплательщики. Некоторые международные финансовые организации или службы требуют проведение анализа общественных издержек и выгод, показывающего положительную общую экономическую ценность в качестве условия предоставления займа или гранта.

Для частного инвестора в ГЧП анализ общественных затрат и выгод не имеет непосредственного значения. Частный инвестор, в конечном счете, заинтересован только в финансовом доходе от проекта, а не в его общей ценности для общества. Тем не менее, анализ общественных затрат и выгод может косвенно быть полезным частному инвестору. Проект, получивший положительную оценку общественных затрат и выгод, с большей вероятностью получит сильную политическую поддержку. Это уменьшает для частного инвестора риск, что в проекте появятся дополнительные расходы, сроки выполнения будут отложены или он будет отменен в процессе принятия решения и одобрения.

Прибыльный

«Прибыльный» означает ожидание, что проект принесет достаточный доход, позволяющий частному партнеру в ГЧП окупить свои вложения и получить достаточную прибыль. Если это условие не удовлетворено, проект не сможет привлечь частных инвесторов. В этом случае проект должен быть отменен или должны быть найдены другие пути финансирования, в большей степени или в полной мере основывающиеся на государственных фондах.

Требуемый коэффициент окупаемости зависит от уровня риска. Чем больше риск, тем выше доход запросят частные инвесторы для принятия риска на себя. Пример соотношения между риском и требуемым коэффициентом окупаемости приведен в модуле ниже. Пример касается инвестирования в контейнерный терминал, но при инвестировании в другие типы терминалов или другие типы портовой инфраструктуры действуют схожие факторы.

Соотношение между риском и требуемым коэффициентом окупаемости

Таблица ниже показывает минимальный требуемый коэффициент окупаемости для инвестирования в контейнерный терминал при ряде условий с различной степенью риска. В колонках таблицы показываются ситуации с различной степенью риска в отношении транспортного движения. Крайняя нижняя колонка относится к капиталовложениям на объекте при отсутствии какой-либо установленной торговли (например, терминал, обслуживающий

транзитный груз или новая зона свободной торговли). В этом случае предсказание грузопотока характеризуется высокой степенью неуверенности и высоким риском транспортного движения. Крайняя правая колонка относится к объекту с очень низким риском транспортного движения: существует установленная контейнерная торговля, существующая пропускающая способность слишком мала для удовлетворения насущных или будущих потребностей, и существуют существенные препятствия для новых операторов, желающих выйти на рынок. Средние колонки представляют ситуации со средним уровнем риска транспортного движения.

Строки таблицы показывают ситуации с различным уровнем требуемых капитальных затрат. Верхняя строка относится к совершенно неразработанному объекту. Частный инвестор несет ответственность за все работы и оснащение для превращения объекта в функциональный терминал. В нижней строке находится полностью разработанный и оснащенный объект. Частный поставщик должен обеспечить только обслуживающий персонал и навыки управления. Влияние на риск двойственно. Прежде всего, чем больше вложений требуется для развития объекта, тем больше возможность превышения затрат и временных рамок. Во-вторых, с переходом к более высоким строкам объем невосполнимых вложений возрастает. Если объем грузового пространства окажется ниже ожидаемого, дополнительные краны и другое разгрузочно-погрузочное оборудование могут быть проданы или перемещены на другой терминал. В этом случае значительная часть капиталовложений будет возмещена. Тем не менее, вложения в причальные стены, дороги наземного доступа не могут быть перемещены. Если проект потерпит неудачу, вложения в недвижимые активы будут потеряны. Соответственно, риск транспортного движения увеличивается пропорционально объему вложений в недвижимые активы.

Таблица 2: Соотношение между риском и требуемым коэффициентом окупаемости для инвестирования в контейнерный терминал

	Торговля не установлена. Оценка основана на транзитном грузе и новой зоне свободной торговли	Торговля установлена. Транзит > 50%	Установлена общая грузовая торговля, но с низкой контейнеризацией	Установленная контейнерная торговля, но конкуренция с другими операторами того же или соседних портов	Установленная контейнерная торговля с явной потребностью в новом оборудовании и серьезными препятствиями для конкуренции
Неразработанный объект	Финансирование не предоставляется без субсидий	Финансирование не предоставляется без субсидий	Финансирование не предоставляется без субсидий	Финансирование не предоставляется без субсидий	БСД+ 11%
Неразработанный объект с доступной наземной инфраструктурой	Финансирование не предоставляется без субсидий	Финансирование не предоставляется без субсидий	Финансирование не предоставляется без субсидий	БСД + 10%	БСД + 9%
Объект с причалом и вымощенной площадкой (но без строений и погрузочно-разгрузочного оборуд.)	Финансирование не предоставляется без субсидий	Финансирование не предоставляется без субсидий	Финансирование не предоставляется без субсидий	БСД + 9%	БСД + 7%
Объект с причалом, вымощенной площадкой и строениями (но без погрузочно-разгрузочного оборуд.)	Финансирование не предоставляется без субсидий	БСД + 12%	БСД + 10%	БСД + 8%	БСД + 6%
Полностью развитый объект включая причальные краны (но без наземного погрузоч.-разгрузочного оборуд.)	БСД + 10%	БСД + 9%	БСД + 8%	БСД + 7%	БСД + 5%
Полностью развитый и оснащенный объект	Единый тариф за управление средствами	Единый тариф за управление средствами	Единый тариф за управление средствами	Единый тариф за управление средствами	Единый тариф за управление средствами

Примечание: БСД = безрисковая ставка доходности (процентная ставка на долгосрочные государственные облигации)

Источник: Адаптация отчета «Глобальные контейнерные терминалы», «Дрюри шиппинг консалтантс», 2002 г.

Таблица составлена таким образом, что в верхнем левом углу находятся условия с наиболее высокой степенью риска. На многие из этих случаев не предоставляется финансирование. Это означает отсутствие инвестора, готового взять на себя капиталовложения в развитие объекта, если правительство не сделает договор более привлекательным с помощью субсидий или гарантий. В этих случаях проведение тендера на ГЧП не имеет смысла. Интерес со стороны серьезных кандидатов в инвесторы будет отсутствовать. Для случаев в нижнем правом углу финансирование предоставляется. Чем больше риск, тем выше требуемый коэффициент окупаемости (выраженный суммой безрисковой ставки доходности и рисковой премии). В нижней строке объект полностью готов и оснащен, поэтому подрядчику не потребуется делать капиталовложения. В этом случае в качестве вознаграждения выступает единый тариф за управление средствами.

Информация, предоставленная в таблице, собрана несколько лет назад. В нынешних условиях рынка рисковые премии могут быть другими. Тем не менее, они все равно показывают соотношение между риском и требуемым коэффициентом окупаемости.

Государственной службе, объявляющей тендер для привлечения частных инвесторов в ГЧП, определить точно требуемый коэффициент окупаемости для конкретного проекта нелегко. Он зависит от многих, часто не сразу видимых факторов, определяющих степень рискованности проекта. В действительности потенциальные частные инвесторы также часто не знают наверняка степень риска и, следовательно, требуемый коэффициент окупаемости для конкретного проекта. Они должны принять решение на основе неполной информации, дополненной их собственной оценкой.

Несмотря на недостаток точной информации, оценка того, является ли проект достаточно прибыльным, чтобы привлечь частных инвесторов, все-таки возможна. Часто суммы настолько чрезмерные (например, показатель финансовой окупаемости отрицательный), что выводы о возможности привлечь частных инвесторов очевидны. В случае неясных ситуаций, с другой стороны, необходимо собрать более точную информацию путем консультаций на рынке.

Сначала домашнее задание для государства

Показать, что проект четко определен и достаточно прибыльный, является, прежде всего, обязанностью государственного спонсора проекта. Данная задача не может быть переложена на частных участников тендера или партнеров в ГЧП. Размещать заказ на предложения по неопределенному проекту и ожидать от частных кандидатов в инвесторы разработки проекта как части их предложения нереалистично. Недостаточно определенный проект по общему правилу вызывает небольшой или не вызывает никакого интереса со стороны участников, и тендер терпит поражение. По этой причине до начала процедуры тендера государственный сектор должен выполнить исчерпывающее исследование осуществимости, описанное на предыдущей странице. Другими словами, сначала должен сделать свое домашнее задание государственный сектор.

Ключевая ведущая роль государственного организатора в определении проекта не исключает участие частного сектора. В действительности частные кандидаты в инвесторы могут и должны быть также привлечены на данном этапе. Существует два основных способа выполнения этой задачи:

- Во-первых, рыночная консультация с потенциальными участниками до проведения тендера. Целью консультации является получение ответной реакции по поводу осуществимости и

возможности финансирования проекта. Информация, собранная в процессе консультации на рынке может привести к пересмотру проекта в целях увеличения интереса частных инвесторов.

- Во-вторых, отчеты по исследованию осуществимости делаются доступными для потенциальных участников (например, в «информационном зале»). Участники могут изучить отчеты (проявить «должную осмотрительность») и использовать информацию для подготовки своих предложений.

Степень подготовки тендера зависит от типа проекта. Очевидно, что для проведения тендера на получение концессии на эксплуатацию существующего терминала не требуется много подготовки. Проект в этом случае уже четко определен, дополнительного изучения осуществимости не требуется. С другой стороны, запрос предложений по строительству совершенно нового порта требует исчерпывающей документации об объеме и рамках проекта.

Выводы и рекомендации в отношении сфер, требующих улучшений

В рамках ознакомительных поездок мы получили информацию о некоторых прошедших тендерах по проектам ГЧП, которые не смогли заинтересовать частных инвесторов. Основная причина неудачи, по нашему мнению, - недостаточно тщательное проведение рыночного исследования и оценки осуществимости тендера государственным заказчиком. В результате этого проекты были выпущены на рынок без явного экономического обоснования. Часто государственные органы придерживались мнения, что подготовка экономического обоснования является обязанностью частных участников торгов. В какой-то мере это верно, однако основа должна быть подготовлена до объявления тендера по проекту.

*В этой связи горизонтальные исследования рынка и транспортного движения, выполненные организацией Трасека (среди прочего, по подпроекту **1** данного проекта), могут быть чрезвычайно полезными и ценными. Они обеспечивают основную информацию для рыночных исследований по конкретному проекту. Это позволяет сократить расходы на проведение данных исследований и увеличить качество содержащихся в них прогнозов доходов. Это облегчает*

Существуют другие вопросы, в решении которых может оказать помощь Трасека:
- *Повышение квалификации государственных заказчиков и спонсоров проектов по ГЧП в портах в области проведения или заказа предварительной оценки осуществимости;*
- *Техническая помощь в специфических проектах ГЧП.*

4.3 Обоснованный выбор модели ГЧП

4.3.1 Введение

Государственно-частный характер морских портов

Морские порты совмещают в совокупности государственные и частные функции. Функционирование морского порта осуществляется, прежде всего, для удовлетворения спроса на международные морские перевозки со стороны отдельных импортирующих и экспортирующих компаний. Тем не менее, экономическая ценность морских портов выходит за пределы служения частным потребностям в перевозках. Морские порты вносят вклад в благосостояние и международную конкурентоспособность страны. Большинство товаров, предназначенных для

иностранных заказчиков, перевозятся на судах. Доступность близлежащего и эффективного морского порта сокращает транспортные расходы заказчиков и повышает конкурентоспособность экспортирующих компаний, позволяя им получить бóльшую долю на международных рынках. В дополнение к этому, страна становится более привлекательной для инвесторов, которые хотят организовать новые логистические или производственные платформы, обслуживающие международные рынки. Что касается импорта, сокращение транспортных расходов понижает цену, уплачиваемую за импортируемые товары, благоприятствуя как местным компаниям, использующим импортируемые ресурсы, так и местному бытовому сектору, получающему доступ к более широкому и дешевому ряду потребительских товаров. Таким образом, общая экономическая ценность морского порта выходит за пределы продаж, добавочной стоимости и созданных рабочих мест в результате функционирования порта как такового. Существует также существенный дополнительный эффект, оказывающий влияние на общую продуктивность и благосостояние страны, в которой расположен порт.[2]

Наряду с косвенным экономическим эффектом также существует ряд других характеристик морских портов, влияющих на широкие общественные интересы. Не пытаясь предоставить исчерпывающую информацию, мы рассмотрим ниже несколько важных примеров.

- В каждом из заданных регионов находится, как правило, только несколько морских портов. Физические и географические препятствия ограничивают количество мест, подходящих для строительства морских портов. Более того, строительство инфраструктуры порта характеризуется неделимостью и экономией за счет площади. Неделимость означает, что строительство порта меньше определенного размера произвести невозможно. Экономия за счет площади означает, что один большой порт может быть построен и эксплуатироваться с меньшими затратами, чем два маленьких порта. При большой грузовместимости (точная вместимость зависит от конкретных обстоятельств) экономия за счет площади исчезает. Тем не менее, в большинстве регионов эта вместимость настолько большая по сравнению с запросами рынка, что можно содержать только один или два порта. Небольшое количество портов создает риск монополистической или олигополистической рыночной ситуации, когда недостаток конкуренции приводит к дорогим портам с недостаточной проходной способностью. Принимая во внимание важность портов для благосостояния и конкурентоспособности национальной экономики, такой результат крайне нежелателен.

- Морские порты по определению расположены на берегу или в дельте реки. Эти площади обычно также являются естественной средой обитания с очень высокой экологической ценностью, такой как болотистые места и зоны прилива и отлива. Требуется уделить особое внимание удовлетворению экономических и экологических интересов.
- Порты простираются как на земле, так и на водной территории. В большинстве стран частные лица не могут получить полное право собственности на водные территории. Государство является собственником водных территорий в судоходных реках и в прибрежной зоне. Государство также является участником международных договоров, регулирующих морскую навигацию.

Представленные выше доводы показывают, что строительство и эксплуатация морского порта затрагивает как частные, так и государственные интересы. Соответственно, некоторое партнерство между частными и государственными субъектами необходимо для обеспечения инфраструктуры и услуг порта. В следующем параграфе будет описана форма такого партнерства.

[2] Все секторы бизнеса в какой-либо степени порождают косвенную экономическую выгоду. Однако косвенный эффект, оказываемый портами, намного больше, чем в большинстве других секторов, благодаря их центральной роли в качестве международных транспортных узлов.

Два вида инфраструктуры порта

Для целей рассмотрения оптимального соотношения государственного и частного участия в обеспечении инфраструктуры необходимо провести различие между двумя типами инфраструктуры:

1. коммерческая или пользовательская инфраструктура порта;
2. общая инфраструктура порта.

Коммерческая инфраструктура порта напрямую вовлечена в коммерческую деятельность, т.е. погрузку и выгрузку грузов и пассажиров. Коммерческая инфраструктура порта является пользовательской. Это означает, что право управлять инфраструктурой предоставляется исключительно определенному пользователю, например, стивидорной компании или судоходному оператору, управляющему своими собственными судами. На практике коммерческая инфраструктура порта в большой степени состоит из инфраструктуры терминала: бухты (если используется один терминал), причальные стены, причалы, верфи.

Общая инфраструктура порта не вовлечена напрямую в коммерческую деятельность порта, но поддерживает эту деятельность. Она является общей в том смысле, что она не предоставлена в исключительное пользование одному лицу, а доступна всем потенциальным пользователям на равных, исключающих дискриминацию условиях. Общая инфраструктура порта включает морской канал доступа, волноотвод, шлюзы, каналы и бухты внутренней портовой навигации, наземную инфраструктуру, расположенную на территории порта и обеспечивающую доступ к территории порта для наземного транспорта (дороги, железнодорожные пути, сортировочные парки, тоннели, мосты...).[3]

Различие между коммерческой и общей инфраструктурой порта имеет значение, так как важность частных и общественных интересов различна для двух типов инфраструктуры. В случае коммерческой инфраструктуры и индивидуальных терминалов преобладают частные интересы. Проблема общественных интересов, описанные в предыдущей части, (косвенные экономические эффекты, риски монополизации, влияние на окружающую среду, государственная собственность и регулирование мореходства) в основном возникает на уровне порта в целом или общей инфраструктуры порта.
Очень разная государственно-частная природа общей и коммерческой инфраструктуры порта приводит к различному оптимальному соотношению государственного и частного в задачах и обязанностях по обеспечению инфраструктуры порта. Следующие части раздела посвящены выбору оптимальной модели ГЧП.

[3] Описанное нами различие между общей и коммерческой/пользовательской инфраструктурой схоже на первый взгляд с классификацией портовых активов в Методических рекомендациях по реформе порта Всемирного банка (www.ppiaf.org/documents/toolkits/Portoolkit/toolkit.html), и в особенности представленным в них различием между основной и операционной инфраструктурой порта. Тем не менее, существует несколько существенных отличий. Некоторые элементы, классифицированные в Методических указаниях о реформе порта под названием операционная инфраструктура порта, принадлежат к общей инфраструктуре порта в нашей классификации (например, наземная инфраструктура на территории порта). Наша классификация основана на степени определенности пользователя. Соотношение между определенностью пользователя и типами физической инфраструктуры может варьироваться в зависимости от местных условий. Например, некоторые бухты построены для одного пользователя, в то время как другие служат общими сооружениями для многих пользователей.

Этапы обеспечения инфраструктуры порта

Для целей обсуждения оптимального соотношения государственного и частного элементов в обеспечении инфраструктуры порта процесс обеспечения разделен на три этапа:

- планирование: подготовка основного плана и чертежа порта, определение требуемых технических условий инфраструктуры порта, управление процессом материально-технического обеспечения…;
- финансирование: предоставление капитала и выкуп прав требования для покрытия инвестиционных затрат;
- управление: содержание и эксплуатация инфраструктуры (включая требуемые инвестиции в суперструктуру и оборудование).

Эти три этапа представляют собой упрощенное описание процесса обеспечения, но это удовлетворяет нашим требованиям.[4] Модель ГЧП характеризуется распределением этих трех этапов между государственным спонсором проекта и частным подрядчиком.

4.3.2 Коммерческая/пользовательская инфраструктура порта

Модели ГЧП

Таблица 3 представляет собой обзор существующих моделей ГЧП для обеспечения коммерческой инфраструктуры порта. В ней показаны только потенциально оптимальные модели. Для ясности мы исключили модели, которые хуже чем те, что представлены в таблице. Читатель может найти полный список моделей ГЧП, а также обоснование того, что некоторые модели были исключены из дальнейшего обсуждения, в приложении к настоящему отчету.

Таблица 3: Потенциально оптимальные модели ГЧП в обеспечении коммерческой инфраструктуры порта

	Эксплуатационная концессия/аренда земли	СУП (Строительство-Управление-Передача)
Планирование	Государство	Государственно-частный сектор
Финансирование	Государство	Частный сектор
Управление	Частный сектор	Частный сектор

Выделилось две модели обеспечения коммерческой инфраструктуры порта:

[4] Например, мы не упоминаем проектирование и строительство инфраструктуры. Эти задачи всегда относятся к специализированным инженерным и строительным компаниям. Они не создают различий между моделями ГЧП и по этой причине опущены в настоящем анализе. Имеет значение вопрос о том, кто из сторон дает инструкции инженерам и строителям. Это делается стороной, которая несет ответственность за планирование и финансирование.

- В первой модели государственный сектор отвечает за планирование и финансирование инфраструктуры, в данном случае – терминала. Подробный проект и строительство поручены специализированным подрядчикам. Когда инфраструктура терминала готова, она сдается в аренду или предоставляется по концессии частному грузоперевозчику на определенный период времени. Оператор вкладывает средства в суперструктуру и оборудование и управляет объектом на коммерческой основе, продавая услуги, связанные с инфраструктурой, напрямую конечному пользователю (т.е. перевозчикам и судоходным компаниям). За предоставленную концессию грузоперевозчик уплачивает вознаграждение государственному сектору, остающемуся собственником объекта. В зависимости от соглашения по договору плата за концессию носит форму единовременного платежа, периодических фиксированных выплат за управление средствами или платежей, различающихся в зависимости от степени использования. Государственный сектор может также в соответствии с концессионным соглашением предъявлять концессионеру эксплуатационные требования. Таким образом, государственный сектор может обеспечить соблюдение общественных интересов. В конце периода действия концессии активы возвращаются к государственному владельцу и назначается новый тендер для отбора концессионера на следующий период концессии (или ведутся переговоры с нынешним оператором о продлении срока концессии). Продолжительность периода действия концессии зависит, в частности, от объема капиталовложений в суперструктуру и оборудование, а также от возможности договаривающихся сторон диктовать свои условия. Она варьируется от 10 лет за небольшой общий грузовой терминал и до 40 лет за большой контейнерный терминал.

- Во второй модели (СУП) государственный спонсор только определяет расположение и внешние размеры терминала. Частный подрядчик финансирует и строит терминал на государственной земле, эксплуатирует и управляет им в течение определенного периода (20-30 или более лет) на коммерческой основе. Частный подрядчик уплачивает государственному сектору вознаграждение за концессию (фиксированную сумму в форме единовременного платежа, периодические фиксированные суммы или суммы, зависящие от пользователя). Так как подрядчик несет в данной модели финансовые расходы, плата за концессию ниже, чем по эксплуатационной концессии. Так же, как указано выше, государственный сектор может в соответствии с соглашением о концессии предъявлять концессионеру требования по эксплуатации для обеспечения общественных интересов. По истечении концессии активы передаются государственному сектору. На данном этапе проводится новый тендер для отбора концессионера на следующий период концессии (эксплуатационной концессии или новой СУП, если необходимы существенные инвестиции на ремонт или расширение терминала).

Выбор между моделями ГЧП

Невозможно сказать в общем смысле, какая из двух моделей является оптимальной. Ответ зависит от ряда факторов, касающихся конкретного проекта и определяющих как наилучшим способом распределить различные этапы процесса обеспечения.

В отношении стадии эксплуатации выбор очевиден. Эксплуатация коммерческой инфраструктуры порта всегда должна отдаваться на откуп частного сектора (или как максимум автономным компаниям, находящимся в собственности государства или муниципальной власти и управляющимся по коммерческим принципам).[5] Частные компании наиболее приспособлены и

[5] Существуют примеры эффективного управления операторами терминала, находящимися в государственной собственности (например, «ПСА»). Тем не менее, такие случаи редки. Мотивация на получение прибыли очень важна в оттачивании коммерческих навыков и сфокусированности на издержках частных компаний, что делает их в общем и целом более эффективными, чем компании,

мотивированны на эффективное ведение коммерческой деятельности. Превалирующие вопросы общественных интересов, требующие прямого вмешательства государственных органов в управление коммерческим терминалом, отсутствуют. По этой причине в обоих указанных в Таблице 2 вариантах эксплуатация терминалом возложена на частного подрядчика.

Что касается планирования и финансирования, предпочтенный вариант может включать любой способ. Решение должно приниматься на основании сравнения преимуществ и недостатков различных моделей ГЧП для конкретного проекта. В первую очередь мы приведем несколько доводов в поддержку выбора концессии СУП:

- Если государственный сектор не способен предоставить необходимые инвестиционные фонды (из собственных или заемных средств), СУП является единственно возможным вариантом для реализации проекта. Такая ситуация может возникнуть, если правительство уже имеет большой дефицит бюджета или уровень долга. Даже если другие факторы (обсуждаемые ниже) склоняют против частного финансирования, СУП может все равно оставаться альтернативой отложению или отмены проекта. В последнем случае достижение социально-экономических выгод проекта (добавочная ценность, создание рабочих мест и международная конкурентоспособность) будет отсрочено или не состоится вовсе.

- Другим преимуществом выбора модели СУП является ожидаемость более эффективной реализации проекта. Можно выделить несколько потенциальных предпосылок для эффективности частной ответственности за финансирование (включая управление строительством):
  - Частный подрядчик (а также финансирующий его банк) лучше управляет и отслеживает процесс строительства, сокращая тем самым перерасход бюджета и превышения отведенного времени.
  - Возложение ответственности за проектирование, строительство и эксплуатацию терминала на одну сторону (т.е. частного подрядчика) позволяет использовать взаимодействие между этими этапами минимизировать издержки за срок службы. Например, наиболее подходящее проектирование приводит к снижению затрат на эксплуатацию. Это взаимодействие, когда оно имеет место, не может быть эффективно использовано в модели эксплуатационной концессии/аренды земли, т.к. проектирование и конструкция терминала с одной стороны и его эксплуатация с другой стороны контролируются различными сторонами.

Существуют также доводы в пользу выбора эксплуатационной концессии или аренды земли:

- По сравнению с эксплуатационной концессией или арендой земли, СУП повышает объем капиталовложений для частного подрядчика. Более того, большая часть этого объема относится к невозместимым вложениям в недвижимые активы (выравнивание земельного участка, сооружение причальных стен). Если риск транспортного движения слишком высок, по договору СУП не будет предоставляться финансирование (верхний левый угол Таблицы 1). В этом случае государственный сектор может сделать проект рентабельным путем финансирования инфраструктуры терминала собственными силами, и возложения на частный сектор только стадии управления (включая инвестирование в суперструктуру и оборудование).[6]

находящиеся в государственной или муниципальной собственности. Кроме того, последние подвержены политическому вмешательству в управление, часто приводящему к медленным и затратным решениям.

[6] Возможна ситуация, что риск по проекту остается слишком высоким, чтобы привлечь частных инвесторов. Государственный спонсор проекта также может решить сделать капиталовложения в суперструктуру и погрузочно-разгрузочное оборудование таким образом, что частному подрядчику необходимо только обеспечить обслуживающий и управляющий персонал для ведения дел на

- В обеих моделях государственный сектор имеет право собственности на землю, на которой расположен порт, и остается ответственным за политику в отношении порта и общее планирование порта. Обе модели совместимы с моделью управления портов землевладельцем, которая доминирует в Европе и по всему миру. Тем не менее, степень контроля немного ниже в модели СУП. Освобождение от финансовой ответственности всегда приводит к некоторой потере влияния. Если государственный сектор не согласен с такой потерей влияния, предпочтительна модель эксплуатационной концессии/аренды земли.

Как было указано выше, выбор между эксплуатационной концессией/арендой земли и СУП зависит от анализа вышеописанных аспектов применительно к конкретному проекту. На практике обе модели широко используются для финансирования и эксплуатации портовыми терминалами по всему миру.

4.3.3 Общая инфраструктура порта

Модели ГЧП

Таблица 4 представляет собой обзор существующих моделей ГЧП для обеспечения общей инфраструктуры порта (включая модель государственного обеспечения без ГЧП). Как и в отношении коммерческой инфраструктуры порта, описанной в предыдущей части раздела, здесь приводятся только потенциально оптимальные модели. Полное сравнение моделей ГЧП, включая полуоптимальные модели, приведено в приложении к данному отчету.

Таблица 4: Потенциально оптимальные модели ГЧП для обеспечения общей инфраструктуры порта

	Государственное обеспечение	Договор на управление/ обслуживание	ПСФТ(У)	Передача прав управления
Планирование	Государственный сектор	Государственный сектор	Государственный сектор	В основном частный сектор
Финансирование	Государственный сектор	Государственный сектор	Частный сектор	Частный сектор
Управление	Государственный сектор	Частный сектор	Частный сектор	Частный сектор

Были отобраны четыре потенциально оптимальные модели обеспечения общей инфраструктуры порта. Каждая из них характеризуется различным положением в соотношении государственного и частного секторов:

терминале. Тем не менее, если такие меры требуются для поддержания жизнеспособности проекта, может возникнуть вопрос о его коммерческой основе. В этом случае, возможно, можно рекомендовать не выполнять проект в принципе. По этой причине мы не указали эту модель в Таблице 2.

- В модели государственного обеспечения государственный орган (местное или национальное правительство, в зависимости от институциональной организации морских портов в данной стране) предполагает ответственность за все этапы процесса обеспечения: концепция (определение требований к инфраструктуре порта и определение программы инфраструктуры порта), проектирование, строительство, финансирование и управление. Работы по проектированию и строительству передаются для выполнения частным компаниям по договорам о государственном обеспечении. Деятельность по управлению осуществляется персоналом компетентной государственной службы (например, государственным портовым управлением).

- Вторая модель является вариантом модели государственного обеспечения. Так же, как в модели государственного обеспечения, государственный сектор планирует и финансирует инфраструктуру и управляет процессом снабжения. Деятельность по управлению, тем не менее, возлагается на частного подрядчика по договору об управлении и обслуживании. Этот частный подрядчик работает под прямым контролем уполномоченной государственной службы, которая является его заказчиком и от которой он получает вознаграждение за оказанные услуги. Государственная служба остается ответственной за взаимодействие с конечными пользователями портового оборудования (например, судами, использующими канал морского доступа).

Случай из практики: Маасвлакте 2

*Маасвлакте **2** - это новый порт и промышленная зона, который будет построен на мелиорированной земле в Северном море западнее нынешнего порта Роттердама. Первый этап проекта подразумевает инвестирование **1** миллиарда Евро и включает строительство **2,4** км твердого укрепления морского берега (камни и блоки), **8,4** км мягкого укрепления морского берега (пляжи и дюны), **700** га портовой территории, **3** км причалов, дорог доступа и железнодорожных линий. Проект будет финансироваться «Хавенбедрийф Роттердам Н.В.» (автономным портовым управлением), которое получило займы в Европейском инвестиционном банке и консорциуме частных банков.*
Вместо того, чтобы передать работы по проектированию и строительству разным организациям и выполнять их последовательно, задание было передано одному консорциуму компаний, специализирующихся на гидравлической инженерии, на основании объединенного договора о проектировании и строительстве. Участники тендера должны были представить предложения, соответствующие функциональному графику требований, подготовленному Портовым управлением. Кроме того, консорциум будет отвечать за техническое обслуживание морских берегозащитных сооружений и причальных конструкций в течение первых пяти лет после выполнения проекта.

Договор позволяет четко отрегулировать распределение рисков таким образом, что риски несет сторона, которая лучше всего может ими управлять. Например, риск разрушений от штормов, случающихся менее одного раза в пятьдесят лет, возлагается на подрядчика, но в случае более крупных, очень редких штормов, риск берет на себя Портовое управление.

Портовое управление ответственно за коммерческую эксплуатацию инфраструктуры посредством сдачи в аренду.

*Проект Мааствлакте **2** служит примером модели государственного обеспечения, но с инновационными элементами (проектирование и строительство, распределение рисков) и*

дополнительным договором на техническое обслуживание.

Источник: Новости, опубликованные на сайте ***www.maasvlakte2.com***

- В третьей модели финансирование и управление процессом строительства также передаются вместе с деятельностью по управлению. Таким образом, частный подрядчик финансирует, проектирует, строит, осуществляет техническое обслуживание и управляет инфраструктурой (Проектирование – Строительство – Финансирование – Техническое обслуживание – Управление или ПСФТУ), в соответствии со спецификациями государственного спонсора инфраструктуры (государственное портовое управление или другой компетентный государственный орган). Необходимо отметить, что частный подрядчик не продает свои услуги напрямую конечным пользователям инфраструктуры (например, судам, заходящим в порт). Его заказчиком является государственное портовое управление. Он получает вознаграждение в форме выплаты за эксплуатационную готовность (платы в зависимости от готовности инфраструктуры) или скрытых платежей (плата, вносимая за пользователя, предоставляемая государственным сектором вместо действительного пользователя) в течение действия договора. Доходы от этих платежей используются на покрытие эксплуатационных расходов, погашение долга и соответствующий возврат собственного капитала, который он инвестировал в проект.

  Обращаем Ваше внимание на то, что на первый взгляд договор ПСФТУ кажется эквивалентным концессии СУП, описанной в предыдущих частях раздела. По обоим договорам частный партнер несет ответственность за проектирование, строительство, финансирование и управление инфраструктурой. Тем не менее, существует существенное отличие между ними. По договору ПСФТУ частный партнер получает вознаграждение от государственной службы, инвестирующей в проект, и по общему правилу не несет никаких коммерческих рисков. В концессии СУП, напротив, частный концессионер продает свои услуги напрямую конечным пользователям инфраструктуры порта и несет коммерческий риск. Концессионер не получает вознаграждение от государственного сектора. Напротив, он выплачивает компетентной государственной службе вознаграждение за концессию.

  По причинам, приведенным ниже (а также более детально в приложении) для финансирования, строительства и управления инфраструктурой, которая не является напрямую коммерческой (например, общая инфраструктура порта), мы рекомендуем использовать договор ПСФТУ, основанный на выплатах за эксплуатационную готовность, вместо концессии СУП или схем скрытых платежей. В связи с этим мы не включили концессию СУП в список потенциально оптимальных моделей ГЧП для обеспечения общей инфраструктуры порта.[7]

Пример из практики: Канал Мартин-Гарсия

Канал Мартин-Гарсия – это природный канал в устье реки Рио-де-ла-Плата между Уругваем и

[7] В настоящем отчете мы определили понятия ПСФТУ, СУП и концессии последовательно на основе личности заказчика частного подрядчика, производящего оплату (т.е. государственная служба для ПСФТУ, конечные пользователи для СУП и эксплуатационной концессии). Обращаем внимание, что в литературе можно найти другие определения данных видов договоров. Например, некоторые авторы используют понятие ЧЭП для обозначения договоров ПСФТУ (в соответствии с нашим определением), и наоборот.

*Аргентиной. Он обеспечивает доступ к реке Рио Парана, которая впадает в Рио-де-ла-Плата и является главным транспортным маршрутом для экспорта зерна из плодородных равнин Аргентины, Боливии и Парагвая. Океанские суда плывут вверх по Рио Парана к зерновым портам Розарио и Санта Фе, расположенным в **300** км вверх по течению от Рио-де-ла-Плата. Так как много судоходных компаний стало использовать крупные суда, глубина канала Мартин-Гарсия стала недостаточной, канал также был недостаточно широким для осуществления двустороннего движения.*

*В **1996** г. Аргентинско-Уругвайская административная комиссия по Рио-де-ла-Плата **(CARP)**, управляющая устьем реки, заключила с частным консорциумом концессионное соглашение сроком на десять лет на проведение дноуглубительных работ на **76** километрах канала Мартин-Гарсия до глубины **9,75** метров и ширины **100** метров **(**остальные **106** километров канала были достаточно глубокими**)**. Это дало каналу возможность принимать суда **245** метров в длину и **32** метров в ширину. Консорциум также получил инструкции на установку навигационной системы буйков и маяков для увеличения безопасности в канале, а также внедрить и использовать систему платежей. Стоимость проекта была оценена в **180** миллионов долларов США, из которых **100** миллионов долларов США выделялось на дноуглубительные работы, а остальные средства шли на эксплуатацию и техническое обслуживание.*

*Консорциум получал вознаграждение двумя способами. Во-первых, консорциум собирал платежи с суден, использующих канал, по ставкам, установленным по формуле на основе тоннажа и водоизмещения судов, использующих канал. Тем не менее, ожидалось, что доходы от платежей не смогут покрыть все расходы консорциума. Аргентинское и уругвайское правительство не хотело устанавливать слишком высокие ставки платежей, так как это бы привело к уменьшению движения и, соответственно, подрыву главной цели проекта по продвижению экономической активности. В связи с этим частный партнер также получал платежи от Уругвая и Аргентины через комиссию **CARP**. Сумма полученного дохода от платежей доводилась до сведения комиссии **CARP**, а затем вычиталась из соответствующих платежей, которые комиссия **CARP** должна была перечислить консорциуму. Таким способом консорциум был частично защищен от риска транспортного движения.*

*Стороны описали договор как ГЧП, построенное по схеме Проектирование – Строительство – Управление – Передача **(**ПСУП**)**. В соответствии с нашей терминологией это смесь концессии СУП **(**так как частный консорциум собирает плату с судов, использующих навигационный канал**)** и договора ПСФТУ **(**часть доходов относится к платежам, производимым правительствами Аргентины и Уругвая, и механизм оплаты избавляет частного подрядчика от риска транспортного движения**)**. В данном отчете мы заявляли, что для общей инфраструктуры порта договор ПСФТУ предпочтительнее концессии СУП в связи с более оптимальным распределением риска транспортного движения. В этом случае, однако, прямой доступ к доходам от платежей предоставил консорциуму больше уверенности в получении, по крайней мере, части дохода, если правительство не выполнит свои обязательства по выплате вознаграждения. В действительности это случилось в период финансового кризиса **2001 – 2003** гг.*

*Источник: Ситуационные исследования ПРООН, опубликованные на веб-сайте Национального совета по государственно-частному партнерству **(www.ncppp.org)***

- Эксплуатационная концессия предоставляет частному подрядчику право управлять и эксплуатировать существующий порт в течение определенного периода времени (30-50 лет) на коммерческой основе. В ответ подрядчик уплачивает вознаграждение за концессию (единовременная крупная сумма, периодические фиксированные платежи, платежи за единицу груза или по схеме распределения доходов). В течение периода концессии концессионер отвечает за расширение и ремонт как общей, так и коммерческой инфраструктуры порта. В конце периода концессии все активы возвращаются государственному сектору (который может заключить новое концессионное соглашение с тем

же или другим оператором). Эксплуатационная концессия составляет квазиприватизацию порта в течение периода концессии. Земля, на которой расположен порт, тем не менее, остается государственной собственностью.

Пример из практики: приватизация порта в Турции и Грузии

*Большинство находящихся в собственности государства портов в Турции были приватизированы или находятся в процессе приватизации посредством долгосрочной концессии прав управления. В обмен на единовременную выплату вознаграждения за концессию правительству концессионер приобретает право на управление существующим портом на период от **30** до **49** лет на коммерческой основе. Кроме того, концессионер берет на себя обязательство по осуществлению особого инвестирования в ремонт или расширение порта. По истечении периода концессии вся территория порта возвращается правительству. Грузинские порты Батуми и Поти были приватизированы посредством схожих соглашений.*

Выбор между моделями ГЧП

Четыре вышеописанные модели ГЧП являются потенциально оптимальными. В целом, невозможно определить, какая из четырех моделей будет оптимальной для конкретного проекта. Это зависит от конкретных характеристик данного проекта. Ниже мы рассматриваем факторы, определяющие выбор лучшей модели ГЧП. Каждый этап обеспечения инфраструктуры порта описан поочередно.

- Управление

  Общая инфраструктура порта была определена как инфраструктура порта, не выполняющая напрямую коммерческих функций (в отличие от терминалов). Соответственно, высокие коммерческие навыки частного сектора не дают оснований для передачи частному сектору эксплуатации общей инфраструктуры порта. Однако существуют другие причины того, что частный сектор может быть более эффективным, чем государственный сектор в эксплуатационной деятельности. С одной стороны, эффективность государственного сектора может быть снижена за счет таких факторов как ограничительная трудовая политика, недостаток навыков управления, сложная система подчинения, политическое вмешательство в управление... С другой стороны, мотивация на получение прибыли со стороны частных компаний гарантирует постоянный стимул для увеличения эффективности. Если эти факторы имеют место, следует выбрать такую модель обеспечения, при которой управление инфраструктурой возлагается на частный сектор.

- Финансирование (включая управление проектированием и строительством)

  Причины возложения финансирования и управления процессом строительства на частный сектор те же самые, что и в случае коммерческой инфраструктуры:
  - недостаток государственных фондов, когда частное финансирование остается единственной возможностью реализовать проект;
  - лучшие навыки и более сильная мотивация управления процессом строительства (большая вероятность выполнения работ в сроки в рамках бюджета);
  - взаимодействие между проектированием, строительством и управлением.

- Планирование

Как показано в разделе **Error! Reference source not found.**, общая инфраструктура порта намного сильнее и шире включает в себя аспекты общественных интересов, чем коммерческая инфраструктура порта. Это говорит в защиту сохранения государственного контроля над планированием и политикой в отношении порта в целом и общей инфраструктуры порта. Данный факт не исключает участия частного сектора. С помощью договоров об управлении/обслуживании и ПФСЕЭ государственный контроль позволяет частному сектору принимать участие в управлении и финансировании общей инфраструктуры порта.

Долгосрочная концессия прав управления в большой степени передает контроль планирования порта в руки частного сектора. Соглашение о концессии обычно оговаривают капиталовложения в инфраструктуру, которые необходимо произвести концессионеру в определенных временных рамках. С помощью этого государственный сектор сохраняет влияние на развитие порта. За пределами этих обязательств частный концессионер имеет свободу в отношении развития порта в соответствии с рыночными возможностями, которые он усматривает. Естественным образом его стратегия по развитию будет скорее продиктована максимизацией прибылей и акционерной стоимости, чем широким экономическим развитием. Это приведет к слишком несущественным в общественном смысле капиталовложениям в инфраструктуру порта.

При определенных обстоятельствах концессия прав управления может, тем не менее, быть наилучшим вариантом для финансирования и управления общей инфраструктурой порта:

- В регионе существует достаточное количество конкурирующих портов для того, чтобы избежать монополизации.
- Общественные интересы могут быть обеспечены путем эффективного управления и с помощью положений концессионального соглашения.
- Общественный сектор испытывает недостаток управленческих возможностей и коммерческих навыков, требуемых для эффективного управления портом в целом.[7]

Следует избегать концессии прав управления, направленной на достижение первоочередных целей повышения прибыли для национального или местного правительства. В таком случае риск конфликта между финансовыми целями (максимальные прибыли, вынужденное установление высоких портовых тарифов для оплаты концессионного вознаграждения) и общественно-экономическими целями (эффективные недорогие порты, поддерживающие экономическое развитие) очень высок.

Выводы и рекомендации в отношении сфер, требующих улучшений

Во всех странах, участвующих в проекте, портовые средства эксплуатировались государственными службами или предприятиями, находящимися в государственной собственности. По нашим наблюдениям во всех странах наблюдается движение в сторону приватизации эксплуатации коммерческой инфраструктуры портов в соответствии с рекомендациями программы ГЧП в сфере портовой инфраструктуры. В некоторых странах этот процесс полностью или в значительной степени завершен. В других странах он все еще продолжается.

[7] Ранее мы утверждали, что эксплуатация общей инфраструктуры порта не имеет прямых коммерческих функций. Данное утверждение действительно верно в отношении отдельных единиц общей инфраструктуры порта (например, техническое обслуживание навигационного канала). Тем не менее, общее управление портом имеет важные коммерческие аспекты, в особенности политика концессии терминалов и маркетинг порта в целом.

Помимо необходимости передать право на коммерческую эксплуатацию частным компаниям, программа ГЧП в сфере портовой инфраструктуры не предписывает никакой конкретной модели ГЧП. Потенциально оптимальными являются несколько моделей. Выбор между ними зависит от характеристик конкретного проекта, целей политики в отношении портов, конкурентной среды… Выбор должен быть сделан на основе сравнительного анализа доступных моделей, в которых оцениваются преимущества в производительности, а также государственные и частные интересы. Тем не менее, мы не встретили большого количества примеров таких оценок.

В действительности мы обнаружили, что государственные заказчики проекта зачастую знали и рассматривали только единственную модель ГЧП (в основном концессию ЧЭП). Они не удостоверились, являлись ли другие модели более эффективными в отношении конкретного проекта. Мы считаем, что в особенности в отношении общей (т.е. некоммерческой) портовой инфраструктуры существуют, но еще не были рассмотрены или применены модели ГЧП, которые предлагают приемлемый баланс между получением частного финансирования и эффективности и обеспечением государственных интересов.

Круглые столы на втором этапе проекта были нацелены на решение этой проблемы. На них участникам был представлен ряд доступных моделей ГЧП и были даны пояснения в отношении того, как сделать выбор между ними. Надлежащее рассмотрение и сопоставление доступных моделей ГЧП должно быть частью оценки осуществимости проекта, в котором изыскивается частное финансирование.

4.4 Конкурентная процедура тендера

Предположим, что государственный спонсор проекта портовой инфраструктуры выбрал наиболее оптимальную модель ГЧП для реализации проекта, приняв во внимание все факторы, описанные в предыдущем разделе. Сам по себе выбор лучшей модели ГЧП не гарантирует эффективного достижения преимуществ данной модели. Для эффективного получения положительных результатов ГЧП необходимо выполнить два условия:

- выбранный частный подрядчик поддерживает эти положительные результаты в своем предложении о выполнении проекта;
- выбранный частный подрядчик выполняет обещания, данные в его предложении.

Второе условие должно быть выполнено посредством договора ГЧП. Этот вопрос будет рассмотрен в следующем разделе.

Ключевым фактором для выполнения первого условия является конкурентная процедура тендера. Только когда друг против друга конкурирует достаточное количество претендентов, они получат стимул предлагать сделки с наилучшим сочетанием цены и качества (лучшая «отдача на вложенные средства»). Если только один из нескольких конкурентов участвует в гонке, у них нет достаточных стимулов для предложения наилучшей из возможных сделок для получения договора. В этом случае у них не будет стимула разделять преимущества ГЧП с государственным сектором или с обществом в целом. Например, преимущества будут превращены в более высокую выгоду для частного подрядчика, а не в более низкие цены для пользователей или более высокие концессионные платежи государственному спонсору.

В сущности, существует два требования для конкурентной процедуры тендера:

- прозрачность;
- равное отношение ко всем участникам.

В целях привлечения участников они должны быть проинформированы о проекте и заверены, что у них есть справедливые шансы на заключение договора. Это подразумевает под собой:

- международное опубликование запросов на предложения;
- выбор подрядчика на основе предварительно оговоренной процедуры и критериев;
- уведомление о присуждении договора;
- регистрация решений в течение процесса отбора (так чтобы к ним можно было ссылаться в случае споров);
- процедуры пересмотра (дающие возможность подать жалобу участникам, с которыми обращались неправомерно).

Некоторые из этих мер могут встретить неодобрение, так как они замедляют процедуры снабжения. Даже если это правда, эта цена должна быть уплачена за получение лучшей «отдачи на вложенные средства» в контексте государственного снабжения. Более того, при хорошем приведении в действие прозрачность также может помочь сократить срок процедур. Если для всех участников ясно, что договор был присужден справедливо, мотивов для обжалования присуждения договора в суде будет меньше.

Равное отношение ко всем участникам включает в себя:
- все участники получают одинаковую информацию о проекте (например, посредством информационного зала);
- все предложения оцениваются в соответствии с одинаковыми критериями;
- критерии отбора не дискриминируют определенные виды участников, если эти ограничения не являются необходимыми для получения лучшей «отдачи на вложенные средства».

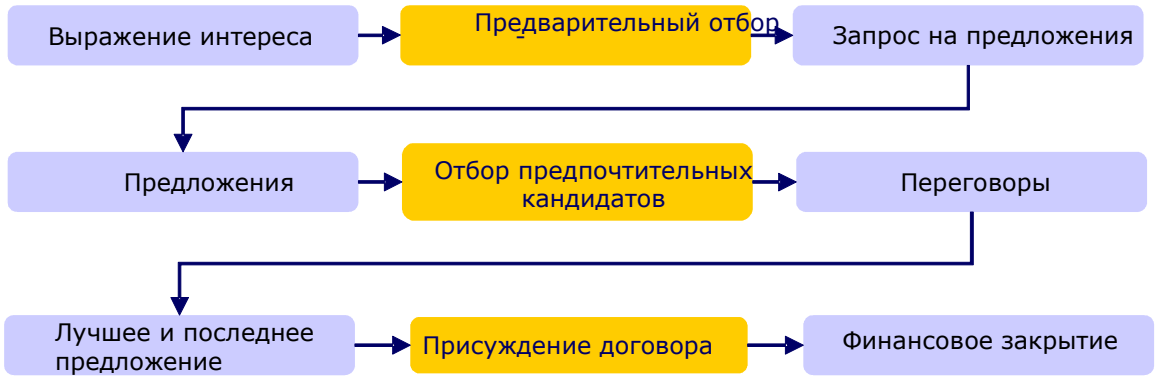
Примером последнего служит исключение из числа участников, уже имеющих сильную позицию в порту, для того, чтобы избежать риска возникновения монополий.

Эффективная процедура тендера устанавливает баланс между созданием конкуренции (много участников лучше) и контролем издержек на проведение процедуры (мало участников лучше). Этот баланс достигается путем многоэтапной процедуры тендера. Наиболее полная процедура состоит из трех этапов (см. Рисунок 2).
1. Всем участникам предлагается подать заявки на участие в процедуре тендера. Из кандидатов отбирается меньшее количество участников на основе качественных критериев в отношении технического опыта и финансового благополучия.
2. Только предварительно отобранные участники могут представлять свои предложения. Лучшие несколько предложений (обычно не более двух или трех) отбираются для последующего рассмотрения. Эти предложения отточены в процессе переговоров с участниками, представившими их.
3. Наконец, оставшимся участникам предлагается представить Лучшее и последнее предложение (ЛПП). Договор присуждается кандидату с наиболее выгодным ЛПП.

Трехэтапная процедура требуется только для комплексных проектов, включающих финансирование, строительство и управление. Для присуждения эксплуатационной концессии существующей инфраструктуры обычно достаточно двухэтапной процедуры (предварительная квалификация и одна фаза тендера).[8]

[8] Трехэтапная процедура тендера, представленная на Рисунке 2, более всего напоминает процедуру переговоров, определенную Директивой Европейского Союза о классическом государственном снабжении (2004/18/ЕС). В соответствии с данной Директивой процедура переговоров может быть использована только для исключительных комплексных проектов. Большинство проектов ГЧП подпадают под новую процедуру снабжения, названную «конкурентный диалог». В случае применения Директивы ЕС трехэтапная процедура тендера, описанная выше, будет модифицирована. Второй этап состоит из диалоговой фазы. Предварительно отобранные кандидаты, допущенные к диалогу, не представляют предложения, а предлагают решения в последовательных этапах диалога. В определенный момент остающимся участникам предложено представить конечное предложение. Третий этап состоит из посттендерных обсуждений, в которых предложения проясняются и оттачиваются, но могут не быть

Рисунок 2: Трехэтапная процедура тендера



Выводы и рекомендации в отношении сфер, требующих улучшений

Конкурсная процедура тендера часто считается помехой, замедляющей реализацию инвестиционных проектов (такие взгляды не ограничиваются регионом по проекту и часто встречаются в других станах Европы и всего мира). Действительно, надлежащим образом исполненный договор на общественные работы требует времени, и дополнительная сложность ГЧП часто увеличивает срок проведения процедуры. Тем не менее, такова цена получения лучшей «отдачи на вложенные средства».

Конкурсная процедура тендера также может сэкономить время. Мы встречали примеры, когда комплексные концессии были присуждены в рамках короткой процедуры, длившейся только несколько месяцев. Такая кратковременность процедуры не позволяла прояснить все детали договора, что приводило к длительным переговорам с отобранным подрядчиком после присуждения договора (в контексте отсутствия конкуренции). Более длительная процедура тендера (например, трехэтапная процедура, описанная выше) может сократить общее время, необходимое для заключения сделки, в то же время улучшая «отдачу на вложенные средства».

4.5 Четко прописанный договор ГЧП

Договор ГЧП служит двойной цели:

1. Он должен давать частному подрядчику уверенность, что он может получить ожидаемый возврат капиталовложений.

изменены по существу. Наконец, выбирается один кандидат, с которым после конечных разъяснений и подтверждения принятия обязательств подписывается договор.
Обращаем внимание, что под действие Директивы о государственном снабжении подпадают только проекты, включающие в себя работы. Эксплуатационные концессии на существующую инфраструктуру находятся за пределами сферы действия Директивы о государственном снабжении. Тем не менее, общие правила прозрачности и недискриминации все еще применяются, так как они подпадают под действие Договора о Европейском Союзе.

2. Он должен обеспечить эффективное получение государственным сектором (или, на самом деле, национальной экономикой) лучшей «отдачи на вложенные средства», на основе которой был отобран подрядчик.

Договор ГЧП достигает этих целей главным образом путем прописывания прав и обязанностей государственных и частных партнеров по проекту. Договор содержит как минимум следующие пункты:

- определение терминов, используемых в договоре;
- прописывание обязательств по инвестированию со стороны частного подрядчика;
- обязательства по управлению и техническому обеспечению;
- стандарты исполнения, а также штрафы в случае недостижения этих стандартов;
- графики платежей (подрядчиком/подрядчику в зависимости от проекта);
- отчетные обязательства, позволяющие проверку обязательств и стандартов исполнения;
- обязательства нанимающего органа (например, дополнительное инвестирование, обязательство изменить или не изменять определенные регламентирующие правила…);
- срок действия договора;
- досрочное прекращение действия договора: причины и возмещение;
- обеспечение договора и арбитраж.

Некоторые важные моменты более детально описаны ниже.

Оптимальное распределение риска

Распределение риска между государственной и частной сторонами в главной степени определено распределением обязательств (кто что делает в процессе обеспечения инфраструктуры) и механизме оплаты (какие факторы определяют платежи между частным подрядчиком и государственным нанимающим органом).

Руководящий принцип оптимального распределения риска заключается в том, что риск должен быть возложен на сторону, которая лучше всего может им управлять. Только тогда общие риски по проекту (и рисковая премия в финансовых затратах) минимизируются. Если на сторону возлагается обязанность нести риск, который она не может контролировать, единственным результатом этого будет более дорогое финансирование без какого-либо уменьшения риска.

Применение данного принципа в общем смысле подразумевает следующее распределение рисков:

- частный подрядчик:
  - строительные риски (риск того, что строительство будет завершено слишком поздно или с превышением бюджета);
  - эксплуатационные риски (риск того, что эксплуатационные расходы окажутся выше, чем ожидалось);
  - финансовый риск (риск того, что процентные ставки окажутся выше, чем ожидалось);

- нанимающий орган:
  - форс-мажор (природные бедствия, война...);
  - изменения в законах и нормативных актах, имеющие особое влияние на проект.

Оптимальное распределение рисков прибыли/транспортного движения зависит от проекта. В случае коммерческой инфраструктуры порта частный партнер лучше всего способен управлять

риском прибыли. Таким образом, риски прибыли должны быть возложены на частного партнера, в случае оптимальных вариантов ГЧП, которые мы выделили для инвестирования в коммерческую инфраструктуру порта (см. раздел 4.3.2). При эксплуатационной концессии и договоре СУП частный партнер получает свои доходы от конечных пользователей порта, поэтому риск транспортного движения, в конечном счете, несет частный партнер.

Если риск прибыли/транспортного движения настолько высокий, что возложение его на частного подрядчика делает проект нерентабельным, существует несколько возможностей разделения этого риска совместно с государственным сектором. Как указано в разделе 4.3.2, выбор эксплуатационной концессии вместо СУП является одним из способом отнесения части расходов, а следовательно и риска, на государственный сектор. Также может быть использован концессионный платежный механизм для распределения риска прибыли (см. ниже).

В случае общей инфраструктуры порта, с другой стороны, частный подрядчик обладает малой долей или не обладает контролем уровня транспортного движения совсем. В связи с этим, бóльшая доля риска прибыли вызывается внешними факторами, определяющими объем движения транспорта в порту, такими как макроэкономический рост и коммерческий успех операторов терминалов в порту. В этих обстоятельствах наложение риска транспортного движения на частного подрядчика увеличивает размеры финансирования, в то время как преимущества от лучшего управления риском небольшие или отсутствуют. В таком случае оптимальным является выбор модели ГЧП, при которой частный подрядчик защищен от риска транспортного движения. По этой причине мы предпочитаем договор ПСФТУ, основанный на выплатах за эксплуатационную готовность, договору СУП о частном финансировании общей инфраструктуры порта (см. Таблицу 3 в разделе 4.3.3). В договоре ПСФТУ, основанном на выплатах за эксплуатационную готовность, частный подрядчик не получает прибыль на рынке, а получает плату за эксплуатационную готовность от государственного нанимающего органа. Плата за эксплуатационную готовность выплачивается в том случае, когда инфраструктура готова и находится в хорошем рабочем состоянии. По этой причине эксплуатационные риски и риски, связанные со строительством, возложены на частного подрядчика, но таким образом и должны обстоять дела.[9]

Альтернативой выплатам за эксплуатационную готовность являются теневые платежи или теневые сборы. Теневой платеж – это платеж, осуществляемый нанимающим органом не в связи с готовностью, а в связи с использованием инфраструктуры (например, количеством судов, заходящих в порт). Теневой платеж сходен с платой за провоз груза, но он уплачивается нанимающим органом, а не действительным пользователем инфраструктуры. Схема теневых платежей накладывает риск транспортного движения на частного подрядчика. По общему правилу мы бы не рекомендовали такой платежный механизм в случае общей инфраструктуры порта по тем же причинам, по каким мы не рекомендуем СУП. По большей мере возможно применение частичного теневого платежа (т.е. покрытие части расходов, а остальная часть покрывается выплатой за эксплуатационную готовность), если эксплуатационные расходы связаны с объемом транспортного движения или эффективность управления частного подрядчика влияет на объем транспортного движения, который может возникнуть.

[9] Случай из практики, касающийся канала Мартин-Гарсия в разделе 4.3.3, показывает, однако, пример обратное. Если существует значительная вероятность того, что государственный нанимающий орган не осуществит свои обязательства по уплате, концессионное соглашение дает частному партнеру больше уверенности вне зависимости от риска транспортного движения. С концессионным соглашением частный партнер получает прибыль от рынка и не зависит от выплат возможно ненадежного государственного партнера.

Срок действия договора

Срок действия договора должен быть достаточно долгим для того, чтобы частный подрядчик мог окупить вложенный им капитал и получить обычный коэффициент окупаемости на инвестированные средства. Чем больше капиталоемкость проекта, тем длиннее требуется срок действия договора. Для эксплуатационной концессии общего грузового терминала (где оператору необходимо только инвестировать в погрузочно-разгрузочное оборудование) обычно достаточно 10-15 лет. Для контейнерных терминалов требуется бóльший срок действия договора, так как погрузочно-разгрузочное оборудование намного дороже. В случае договоров СУП и ПСФТУ, где подрядчик также вкладывает в недвижимую инфраструктуру, требуются договоры со сроком действия 25-50 лет (и в редких случаях даже больше).

Механизм оплаты

Необходимо различать договоры концессионного типа (эксплуатационная концессия, СУП, концессия прав управления) и типа ПСФТУ. В первом случае частный подрядчик получает рыночный доход и уплачивает концессионное вознаграждение государственному нанимающему органу. В последнем случае частный подрядчик получает платежи от государственного нанимающего органа в обмен на предоставление услуг.

Наиболее часто встречающимися концессионными платежами являются:

- фиксированная годовая оплата (например, аренда земли на м²);
- платеж за погруженную/разгруженную тонну или двадцатифутовый эквивалент;
- процент от валового дохода терминала.

Эти три варианта характеризуются различной степенью распределения риска прибыли. В случае фиксированной оплаты риск прибыли полностью ложится на частного подрядчика. Прибыль государственного нанимающего органа твердо установлена. Другие два варианта приводят к совместному несению риска прибыли и транспортного движения между частным подрядчиком и государственным нанимающим органом. Выбор зависит от взглядов договаривающихся сторон в отношении разделения риска прибыли. Такому разделению может быть отдано предпочтение в случае слишком высокого риска транспортного движения (слишком высокий, чтобы быть возложенным только на частного подрядчика), или в случае предоставления государственному партнеру постоянной доли в коммерческих результатах проекта (что в большей степени убеждает частного партнера в том, что его государственный партнер не будет предпринимать действия во вред проекту).

Платежи в контексте договора ПСФТУ предстают в двух главных формах: плата за эксплуатационную готовность и теневые платежи. Мы уже разъясняли выше, что с позиции оптимального распределения риска по общему правилу более предпочтительны выплаты за эксплуатационную готовность. Для получения от частного подрядчика оптимального уровня обслуживания плата за эксплуатационную готовность должна производиться в зависимости от исполнения. Если исполнение не отвечает требованиям, изложенным в договоре, платеж сокращается за счет штрафов. Установление уровня штрафов является балансирующим механизмом. Штрафы должны быть ощутимыми. Они действительно должны «причинять боль» подрядчику, не являясь однако, настолько сильными, чтобы «убить» его.

Выплаты за эксплуатационную готовность и теневые платежи обычно только частично приспособлены к инфляции (например, 80%). Предполагается, что с течением времени продуктивность подрядчика возрастет.

Досрочное прекращение действия договора

Указание того, что случится, если проект столкнется с проблемами, особенно важно для защиты интересов договаривающихся сторон и для возможности получить финансирование на ГЧП. В этой связи положения о досрочном прекращении действия договора являются очень важными.

Существует несколько причин прекращения действия договора ранее установленного срока:

- существенное нарушение договора частным подрядчиком (например, частный подрядчик постоянно не предоставляет уровень обслуживания, указанный в договоре, или не уплачивает согласованное концессионное вознаграждение);
- банкротство частного подрядчика;
- существенное нарушение договора нанимающим органом (например, неосуществление дополнительных капиталовложений);
- взаимное согласие обеих сторон;
- одностороннее прекращение действия договора нанимающего органа по причинам общего интереса.

Важным условием возможности привлечения финансирования проекта является то, что частный подрядчик всегда должен получать компенсацию в случае досрочного прекращения действия договора независимо от причины такого прекращения действия. В противном случае частный подрядчик не сможет привлекать внешнее финансирование. Причина прекращения действия договора влияет, тем не менее, на объем компенсации. Если такая причина возникла не по вине частного подрядчика, компенсация равняется «справедливой стоимости». Это рыночная цена проекта, включая компенсацию за неполучение будущих доходов. Компенсация «справедливой стоимости» применяется в случаях существенного нарушения или одностороннего расторжения договора нанимающим органом. Если прекращение действия договора произошло по вине частного подрядчика, компенсация равна остаточной балансовой стоимости инвестиций и неуплаченного долга. Это позволяет частному подрядчику погасить долги перед внешними источниками финансирования, но не включает возмещение прошлого дохода.

Даже если предоставленной компенсации достаточно для погашения долгов перед внешними кредиторами, досрочное прекращение действия договора вызывает отсрочки и затраты. По этой причине предпочтительно избегать любого досрочного прекращения договора. Такова цель права вмешательства. Оно позволяет кредитору назначить с согласия нанимающего органа нового подрядчика, если существующий подрядчик не выполняет свои обязательства. Право вмешательства прописывается прямым соглашением между нанимающим органом и кредиторами частного подрядчика. Присутствие права вмешательства часто является существенным условием для кредиторов, желающих профинансировать проект.

Выводы и рекомендации в отношении сфер, требующих улучшений

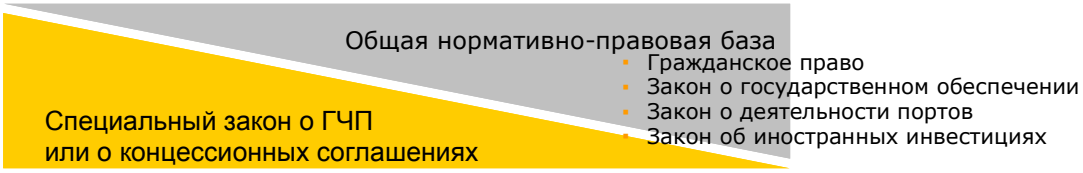
Хорошие модельные договоры, а также юридические консультации специалистов широко доступны. Если была выбрана приемлемая модель ГЧП, была проведена конкурсная тендерная процедура и ответственной за реализацию проекта является опытная подрядная организация, этот аспект не вызывает серьезных проблем

4.6 Соответствующая нормативно-правовая база

Целью нормативно-правовой базы является установление твердой основы для условий, описанных нами в предыдущих разделах. Эта база может включать в себя процесс принятия решений в отношении выбора наиболее оптимальной модели ГЧП для конкретного проекта, процедуру проведения тендера и модельные договоры ГЧП.

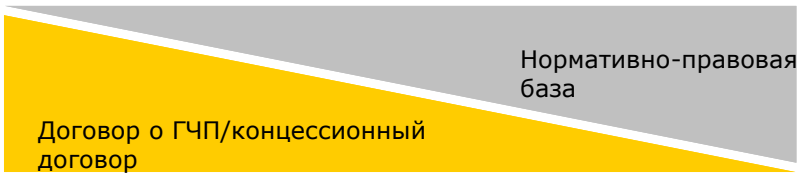
Соответствующая нормативно-правовая база не подразумевает существования специального закона о ГЧП. Последнее в существенной мере является особым видом государственного снабжения. Следовательно, во многих странах законодательные положения, касающиеся ГЧП, включаются в общие законы о государственном снабжении (как, например, в законодательстве ЕС). Также гражданское законодательство, законодательство о портах, административное законодательство и законодательство об иностранном инвестировании может содержать положения, относящиеся к ГЧП. Чем более полной является общая нормативно-правовая база, тем в меньшей степени необходимы специальные законы о ГЧП или о концессионных соглашениях. В случае принятия специального закона о ГЧП, необходимо обеспечить отсутствие противоречий между этим законом и общей нормативно-правовой базой.

Рисунок 3: Соотношение между общей нормативно-правовой базой и специальным законом о ГЧП



В действительности даже нормативно-правовая база не является абсолютно необходимой. Аспекты, которые не урегулированы в законодательстве, могут урегулироваться в договоре о ГЧП.

Рисунок 4: Соотношение между нормативно-правовой базой и договором



При этом существование нормативно-правовой базы имеет свои преимущества:

- Нормативно-правовая база обеспечивает инвесторам больше уверенности, в отличие от договора.
- Соответствующая нормативно-правовая база является эффективным инструментом. Если она урегулирует больше аспектов, договоры могут быть короче, что приведет к сокращению расходов на совершение сделки.

- Ключевым вопросом является возможность приведения в исполнение договора. Возможность подавать жалобу в международный арбитраж может быть необходимой для получения финансирования на проекты ГЧП.

В конечном счете, уверенность в компетентности и надежности государственного нанимающего органа является наиболее важным условием, позволяющим создать ГЧП. Хорошая нормативно-правовая база и надежный договор не заменят доверие.

Выводы и рекомендации в отношении сфер, требующих улучшений

Как будет показано в следующей главе, во всех пяти странах, участвующих в проекте, существуют правовые инструменты для воплощения ГЧП в портах. В некоторых странах доступно прямое законодательство о ГЧП или концессиях. В других странах ГЧП регулируется законодательством об общем государственном снабжении и договорах.

Улучшения требуются скорее в институциональной, а не в правовой сфере. Основной проблемой является слишком большая фрагментация портовой политики и планирования, что приводит к несоответствию между полномочиями, навыками и финансовой ответственностью. Государственный орган, осуществляющий снабжение по проекту инвестирования в порту, должен обладать четкими полномочиями на осуществление подобных действий (таким образом, чтобы у частного партнера была правовая уверенность в том, что государственный заказчик обладает полномочиями на заключение и исполнение договора). Также этот государственный орган должен обладать навыками управления тендерным процессом (т.е. он должен обладать знаниями о портовом бизнесе, достаточными для размещения на рынке осуществимых и хорошо подготовленных проектов), а также должен нести финансовую оттетственность (т.е. обладать требуемыми ресурсами и финансовыми стимулами, необходимыми для максимально эффективного управления проектами ГЧП). Если подрядная организация не обладает всеми этими качествами (навыки, полномочия и финансовая автономия), она не может быть в полной мере компетентным и ответственным государственным партнером в ГЧП.

Эта рекомендация не является словом в защиту модели портового землевладельца, которую используют многие (но не все) государства-члены ЕС. Несколько институциональных изменений могут помочь в достижении цели по объединению навыков, полномочий и финансовой автономности. Даже в рамках модели портового землевладельца существуют большие различия между странами в зависимости от их институциональной истории и традиций.

5 Оценка по странам

5.1 Болгария

Нормативно-правовая база

Положения законодательства Болгарии о государственном снабжении и концессии были приведены в соответствие с соответствующими Европейскими директивами (2004/17/ЕС и 2004/18/ЕС).

Новый закон «О концессионных соглашениях» 2006 г. Прописывает два типа концессии, применимых к инвестированию в инфраструктуру морского порта:

- концессия на общественные работы: сооружение, техническое обслуживание и управление строительными работами (объект концессии) с возмещением, состоящим из прав концессионера на эксплуатацию объекта концессии, возможно дополненных добавочной выплатой со стороны лица, предоставляющего концессию.
- концессия на услуги: техническое обслуживание и управление существующим объектом с возмещением, выражающимся в праве концессионера эксплуатировать объект концессии, возможно дополненном добавочной выплатой со стороны лица, предоставляющего концессию.

Концессия на услуги может также включать в себя частичное выполнение строительных работ для завершения объекта или частичное расширение/частичное восстановление объекта.

Это означает, что концессия на общественные работы может быть использована для исполнения интегрированных договоров с финансированием и концессией СУП. Концессия на услуги применима для эксплуатационных концессий и даже концессий прав управления.

Существует три вида порядка присуждения концессии: открытый, ограниченный и конкурентный диалог. Концессии присуждаются на срок до 35 лет.

В настоящее время Парламентом обсуждается внесение поправок в закон «О концессионных соглашениях», которые бы добавили еще одну процедуру, нацеленную на смешанные государственные/частные предприятия. В соответствии с изменениями такие государственно-частные партнерства получили бы договоры без тендера. Частные партнеры отбираются по средствам тендера, а договоры затем присуждаются напрямую, делая процесс предоставления концессий на аэропорты и порты легче и быстрее.

Другие предложенные изменения нацелены на ускорение процедуры и подразумевают, что выбор, сделанный местными или центральными органами, не может быть оспорен в суде, и проведение исследования осуществимости до присуждения концессий не является необходимым. Стандартный период концессии увеличивается на 5 лет и достигает 40 лет для автомагистралей, портов и аэропортов.[10]

Полная приватизация портов, подпадающих под действие данного проекта (Варна и Бургас), исключается. Оба этих порта принадлежат к категории «государственных транспортных портов национального значения». Земля и инфраструктура порта могут находиться только в собственности государства, кроме зон содержания груза, которые могут принадлежать частным

[10] Алекс Бивол, sofiaecho.com, 19 марта 2008 г.

сторонам (Закон Республики Болгария «О болгарском морском пространстве, внутренних водах и портах»)

Организационная структура

Компания «Болгариан Портс Инфрастракчер Ко» является землевладельцем всех морских и речных территорий портов в Болгарии (кроме территорий нескольких терминалов, находящихся в собственности промышленных компаний и судостроительных заводов, составляющих менее 5% грузооборота и подпадающих под категорию «регионального значения»). Кроме того, «Болгариан Портс Инфрастракчер Ко» проводит техническое обслуживание всех каналов морского доступа (однако капитаны порта относятся к Морской администрации).

Концессии на инфраструктуру порта предоставляются Советом министров (ст. 17 Закона «О концессионных соглашениях»). Тендерная документация готовится Концессионным правлением Министерства транспорта.

Компания «Болгариан Портс Инфрастракчер Ко» в настоящее время не вовлечена в предоставление концессий на портовые терминалы, хотя она управляет портовой территорией, на которой расположены терминалы, переданные по концессии. В этом отношении портовые терминалы значительно отличаются от аэропортов или шахт: они не автономны, а являются частью большого целого, т.е. порта. Их функционирование зависит от обеспечения основной инфраструктуры порта (навигационных каналов, волноотводов...) портовым управлением-землевладельцем. По этой причине большинство портовых землевладельцев по всему миру сами несут ответственность за управление концессиями в пределах территории порта. Закон «О концессионных соглашениях» включает положение, позволяющее передачу «Болгариан Портс Инфрастракчер Ко» полномочий на выдачу концессий (ст. 17, п. 3). Тем не менее, эта возможность пока не была использована.

В соответствии с законом доходы от концессионных платежей идут в казну государства. Это логично в случае концессий на добычу полезных ископаемых, где не требуются государственные капиталовложения. Тем не менее, в случае с портовой инфраструктурой действия концессионеров становятся возможными благодаря инвестициям и техническому обслуживанию основной инфраструктуры компанией «Болгариан Портс Инфрастракчер Ко» в связи с этим получение этой компанией доходов от концессионных платежей является логичным. На практике это сейчас установлено подписываемыми в каждом отдельном случае соглашениями с Министерством финансов. Тем не менее, предпочтительно структурное решение этого вопроса.

Опыт ГЧП в области портовой инфраструктуры

В соответствии с положениями старого Закона о концессионных соглашениях два терминала морского порта были переданы по концессии:

- Леспорт (район порта Варна), 30 лет;
- Порт Балчик (район порта Варна), 25 лет.

Целью концессии была либерализация предоставления портовых услуг и улучшение качества услуг. Лучший кандидат был выбран с помощью ряда критериев, включая концессионные платежи, обязательства по инвестированию и перспективы грузопотока. Целью было не получить максимальную прибыль от портовых сооружений, а мотивировать концессионеров на модернизацию их технической инфраструктуры.

Процедура тендера длилась 21 месяц в отношении порта Балчик и немного дольше в отношении Леспорта. Наиболее сложной частью процедуры было нахождение баланса между целями/условиями правительства и концессионера (в отношении концессионных платежей, обязательств по инвестированию, качества услуг, стандартов охраны и безопасности, а также охраны окружающей среды).

Тендер проходил следующим образом. Было извещено о тендере. В отношении Леспорта подали заявки 10 кандидатов, в отношении Порта Балчик – 3. Случай с Леспортом был первой предоставляемой концессией и привлек большой интерес. Порт Балчик является специализированным сооружением (зерно) и заинтересовал меньше кандидатов. Лучшие кандидаты были отобраны по ряду критериев. С лучшим кандидатом были начаты и завершены переговоры. Если заключение сделки с лучшим кандидатом было бы невозможно, на переговоры мог бы быть приглашен второй лучший кандидат.

Несколько переданных терминалов, используемых приватизированными промышленными предприятиями, были предоставлены по концессии этим предприятиям без конкуренции в соответствии с договорами приватизации.

Концессия СУП на строительство и эксплуатацию терминала для жидких навалочных/опасных грузов в Варне не привела к успеху. Извещение о тендере привлекло слишком мало кандидатов. Потенциальные инвесторы считали, что инвестиционные затраты были слишком большими.

Политика заключается в намерении предоставить все существующие портовые терминалы по концессии (концессии на услуги) и построит все новые сооружения по схеме СУП (концессия на общественные работы). Тем не менее, контейнерные терминалы в Варне и Бургасе будут построены в соответствии со стандартной моделью договора землевладельца. Они финансируются государством (с большой долей иностранных займов) и после постройки будут переданы оператору по концессии. Возможность применения СУП рассматривалась, но не была одобрена. Ожидалось, что процедура организации СУП займет слишком много времени, в то время как по обоим проектам требовались незамедлительные действия. Считалось также, что проекты были слишком рискованны и малы для потенциальных операторов.

*Национальная программа по развитию государственных транспортных портов на **2006-2015 гг.*** Содержит восемь строительных или восстановительных проектов, которые должны быть реализованы посредством СУП или эксплуатационных концессий:

- строительство пассажирского терминала с бизнес-центром в порту Варна-Восточный;
- строительство контейнерного терминала Варна-Восточный;
- строительство зернового терминала на северном берегу озера Варна;
- строительство терминала жидких грузов в Константиново на южном берегу озера Варна;
- расширение контейнерного терминала Варна-Западный;
- строительство терминала жидких опасных грузов Варна-Западный;
- строительство пассажирского терминала с бизнес-центром в порту Бургас;
- переустройство и строительство новой инфраструктуры портового терминала Розенец Бургас.

Тендерные процедуры еще не начались ни для одного проекта. Министерство транспорта считает, что концессионные процедуры, содержащиеся в ныне существующем Законе «О концессионных соглашениях», являются обременительными для данных проектов.

5.2 Румыния

Нормативно-правовая база

В период с 2003 по 2006 гг. Существовало специальное законодательство о ГЧП. В 2006 г. законодательство было переработано и были включены новые законы о государственном снабжении, реализующие Европейские директивы 2004/17/ЕС и 2004/18/ЕС. Нынешнее законодательство не содержит никаких особых ссылок на ГЧП. Схемы ГЧП реализуются с помощью концессионных договоров на работы или услуги.

Наиболее важными законодательными актами являются:

- Указ 34/2006 о присуждении договоров о государственном снабжении, концессии на общественные работы и концессии на услуги;
- Решение Правительства 71/2007 об утверждении правил применения положений, относящихся к присуждению договоров о концессии на общественные работы и договоров о концессии на услуги, указанных в Чрезвычайном указе правительства № 34/2006;
- Указ 54/2006, регулирующий концессии территорий (они предоставляются Министерством финансов и юстиции и не подпадают под действие государственного снабжения).

Существует четыре процедуры присуждения, соответствующие процедурам, указанным в Европейских директивах: открытая, ограниченная, конкурентный диалог и договорная.

Организационная структура

Национальная компания «Меритайм Портс Администрейшн СА Констанца» выполняет функцию портового управления-землевладельца в порту Констанца. Земля и инфраструктура порта находятся в собственности государства и предоставлены по концессии портовому управлению. До 2006 г. портовое управление не могло передавать инфраструктуру в субконцессию операторам терминалов. Вместо этого инфраструктура сдавалась внаем.

Договоры найма не давали в достаточной мере уверенности частным операторам. На основе этих договоров найма они не могли получить внешнее финансирование для инвестирования в специализированное оборудование терминала, не говоря уже об инфраструктуре. Применение схем СУП было невозможно.

Для решения этой проблемы в 2006 г. был принят закон, позволяющий государственным портовым управлениям передавать инфраструктуру государственных портов в субконцессию. Тем не менее, помимо этого положения развитой договорной или нормативно-правовой базы для предоставления концессий на порты не существует. Такая база должна быть создана до того, как дополнительная возможность, предоставленная в 2006 г., может быть использована.

Опыт применения ГЧП в области портовой инфраструктуры

Опыт применения ГЧП в Румынии ограничен и по большей части относится к периоду 2003 - 2006 гг. Проекты по портам не включены в этот опыт.

Инфраструктура порта финансируется из общественных фондов (государственный бюджет, портовое управление, фонды Европейского сообщества) и внешних займов в международных финансовых учреждениях. Только недавно концессия на работы стала рассматриваться как одна из возможностей финансирования новой инфраструктуры порта. Генеральный план и

Краткосрочный план развития порта Констанца описывают ряд проектов, которые должны быть осуществлены в период вплоть до 2020 г.: Пристань III S, Пристань IV S, расширение северного волноотвода, подъездные пути для автотранспорта, баржевый терминал и железнодорожное сообщение. Для строительства Пристани III S рассматривается частное финансирование посредством концессии на работы. Если эта формула окажется успешной, она будет возможно применяться и к строительству Пристани IV S. Другие проекты Генерального плана будут финансироваться государством или портовым управлением.

5.3 Украина

Нормативно-правовая/организационная база

Правовой статус и функции морских портов установлены в Кодексе торгового мореплавания Украины. Морские порты являются предприятиями, находящимися в собственности государства и предлагающими все виды портовых услуг для судов, грузов и пассажиров. Частные компании могут быть допущены к работе на территории порта.

Земельные и водные площади на территории морского порта находятся в собственности государства (часто через местные органы) и не могут быть отчуждены никаким способом. Государственное портовое предприятие имеет право использовать землю, но не обладает правом собственности на нее.

По существу доступно несколько юридических документов, позволяющих создать ГЧП для строительства и эксплуатации терминала. На практике доминирующей формой государственно-частного партнерства является совместная деятельность (СД).

Совместная деятельность
СД является моделью сотрудничества, прописанной в гражданском и налоговом законодательстве Украины. Она включает в себя создание несколькими компаниями совместного предприятия на договорной основе, т.е. без учреждения нового, отдельного юридического лица. Соглашение о СД определяет распределение обязанностей и эксплуатационной деятельности между партнерами и способ распределения доходов. Несмотря на то, что СД не является отдельным юридическим лицом, оно имеет собственные счета бухгалтерского учета и зарегистрировано как отдельный налогоплательщик по налогам на доходы и НДС. Управление СД доверяется управляющему партнеру СД. В контексте ГЧП в области портовой инфраструктуры СД создается между государственным портовым оператором и частным терминальным оператором. Портовый оператор обеспечивает место для стоянки и может также выполнять обработку грузов на причале. Терминальный оператор ответственен за обработку груза вне причала и, в зависимости от соглашения, возможно также на причале.

Недостатком модели СД является механизм распределения прибыли. Он не дает партнерам достаточную мотивировку и может привести к конфликту между ними.

Учреждение совместного предприятия
Государственные предприятия не могут учреждаться компаниями или организациями какого-либо вида. Совместное предприятие должно быть учреждено Фондом государственной собственности с согласия Министерства транспорта. Это делает такую схему непривлекательной для государственного портового оператора.

Частный терминал

В случае инвестиций в проект, создаваемый с нуля, возможна ситуация, при которой частная компания получает участок земли (например, прилежащий к существующей портовой территории) для строительства терминала. Данный проект должен быть утвержден местными властями (в соответствии со стандартной процедурой, включая общественные слушания). Компания должна будет договориться с государственным портовым предприятием о наземном сообщении и морском доступе. Инвестор становится собственником земли, исключая прибрежную зону, которая не может находиться в частном владении в соответствии с законом.

Концессии
Закон «О концессионных соглашениях» 1999 г. прописывает эту возможность. Тем не менее, концессия возможно только в отношении объектов, включенных в список, составленный Кабинетом министров. В настоящий момент морские порты или части морских портов не включены в данный список. Тем не менее, по существу они могут быть добавлены в список решением Кабинета министров.

Предоставление концессий осуществляется по стандартной процедуре:

- Кабинет министров назначает присуждающий орган. В случае инфраструктуры морского порта этим органом будет, возможно, Министерство транспорта.
- Присуждающий орган подготавливает задание и объявляет о тендере в официальной газете.
- У кандидатов есть 60 дней для представления предложения.
- Предложения оцениваются на основе финансового состояния, продемонстрированных эксплуатационных способностей и ряда других критериев. Закон содержит неясные положения касательно содержания этих критериев. Он только указывает, что концессия должна присуждаться кандидату, предлагающему наиболее выгодные условия. Критерии определяются присуждающим органом. На практике они обычно включают концессионные платежи, обязанности по инвестированию и найму работников.
- Концессионное соглашение заключается с Фондом государственной собственности. Соглашение прописывает права и обязанности концессионера. Концессионные соглашения могут действовать от 10 до 50 лет.

Распределение земли не регулируется концессионным соглашением, а организовывается в соответствии с отдельным соглашением об аренде. В случае если земля находится в собственности муниципалитета, необходимо получить его согласие.

Улучшение инфраструктуры, произведенное концессионером, становится государственной собственностью без компенсации. Тем не менее, если в конце периода концессии принимается решение о приватизации объекта и улучшения составляют более 25% от общей ценности, концессионер имеет первоочередное право покупки объекта (за 100% цены, т.е. включая цену улучшений).

Концессия очень нетипична для Украины. В настоящее время менее десяти объектов находятся в списке концессий. В результате этого существует много несоответствий между Законом «О концессионных соглашениях» и общим Гражданским кодексом, который не содержит понятия концессии.

Аренда
Степень, до которой инфраструктура порта может быть передана в аренду операторам терминала, неясна. Места стоянки, по всей видимости, исключены из списка. В случаях, касающихся недвижимости, аренда в любом случае является непривлекательной для государственного портового оператора, т.к. он получает только 30% арендных платежей (остальная сумма идет в Фонд государственной собственности).

Опыт ГЧП в области портовой инфраструктуры

В портах Одесса и Ильичевск (а также в других украинских портах) несколько терминалов управляются по соглашениям о СД. Эта модель также использовалась для строительств нового контейнерного терминала в Ильичевске со значительной долей инвестиций со стороны оператора терминала.

В целях избежать недостатков СД при эксплуатации контейнерного терминала в Одессе была выбрана другая модель сотрудничества. Она основана на ряде договоров между оператором терминала и портовым управлением. Основными договорами являются:

- договор на обслуживание грузовых перевозок;
- несколько договоров на аренду индивидуальных объектов (складов, кранов...).

Наконец, существует также несколько частных терминалов. Они часто полагаются на государственное портовое управление в отношении услуг по причальной обработке груза, которые оказываются по принципу равноправия и незаинтересованности сторон.

5.4 Турция

Нормативно-правовая/организационная база

СУП
Существует специальный закон, регулирующий схемы СУП. Закон № 3996 «О предоставлении работ и услуг по модели Строительство – Управление – Передача» 1994 г. применим для строительства и эксплуатации морских портов и смежных работ.

В соответствии с Законом № 3996 и Решением Кабинета министров № 94/5907 «О применении закона № 399611» соответствующая государственная администрация, нуждающаяся в проведении строительных работ, должна обратиться в Государственный комитет по планированию за получением одобрения. После получения одобрения Государственного комитета по планированию администрация должна назначить частного оператора посредством одной из следующих тендерных процедур: закрытые торги, закрытые торги среди назначенных кандидатов или переговоры.

Вслед за процедурой тендера и утверждением Государственным комитетом по планированию заключается договор СУП между администрацией и выбранной компанией. Договор регулируется частным правом. По соглашению сторон споры по договору могут разрешаться в порядке арбитража. Срок действия договора не может превышать 49 лет. Частный оператор финансирует строительство, управляет терминалом в течение срока действия договора и передает терминал администрации без каких-либо недостатков или обременений. Частный оператор уплачивает администрации концессионное вознаграждение, рассчитываемое по постоянной годовой ставке.

Приватизация
Большинство важных портов находятся или находились в собственности и под управлением государства с помощью двух государственных экономических предприятий: Морская администрация Турции (МАТ) и Государственные железные дороги Турецкой Республики (ГЖДТР). В соответствии с приватизационной политикой все эти порты будут приватизированы. Так как прибрежная земля, включая порты, не может находиться в частной собственности, приватизация портов осуществляется посредством аренды или передачи прав управления (ст. 15 закона «О методах приватизации»). Срок действия аренды или передачи прав управления не может превышать 49 лет.

Применяется следующая процедура приватизации:

1. Решением Высшего совета по приватизации (ВСП) порт должен находиться в приватизационном портфеле, раскрывающем методы и сроки процедуры приватизации. Решение ВСП исполняется Администрацией по приватизации («АП»).
2. АП учреждает комиссию по оценке стоимости для проведения этой оценки.
3. Для каждого тендера учреждается тендерная комиссия в соответствии с положениями закона № 4046. Комиссия может применить один из следующих методов проведения тендера: закрытые торги, переговоры, открытые торги, закрытые торги среди назначенных кандидатов.
4. Может потребоваться предварительное и итоговое уведомление Службы по поддержанию конкуренции в зависимости от рыночной доли объекта, подлежащего приватизации, и приобретающих сторон.
5. После проведения тендера его результаты передаются на утверждение в ВСП. Решение публикуется в Официальной газете.
6. АП и выбранная операционная компания заключают соглашение о передаче эксплуатационных прав или аренде.
7. Споры по решению ВСП могут рассматриваться в административных судах.

Опыт ГЧП

Все порты в Турции, входящие в данное исследование (Хора, Самсун, Деринже) были приватизированы путем передачи прав управления или будут приватизированы в ближайшем будущем. С момента приватизации порта частный инвестор полностью принимает на себя обязательства по развитию и эксплуатации инфраструктуры порта. Несмотря на то, что приватизация может рассматриваться как форма ГЧП, она исключает будущие схемы для продолжения действия передачи прав управления.

Турецкое правительство предпочитает использовать модель СУП для строительства новых портовых сооружений. Тем не менее, до настоящего времени все схемы СУП использовались для относительно небольших проектов (гавани и пристани). Большой интерес к крупным проектам для инфраструктуры порта по схеме СУП отсутствует. Одной из причин часто называется максимальный срок действия концессии, ограниченный 49 годами, что может быть недостаточно для того, чтобы окупить капиталовложения. Тем не менее, другой немаловажной причиной без сомнения является уровень риска, который намного выше для новых объектов, чем для уже существующих портов.

В Великое национальное собрание Турции недавно был внесен проект изменений в Закон «О предоставлении работ и услуг по модели Строительство – Управление – Передача» с целью сделать СУП более привлекательным для инвесторов.[11] Изменения включают возможность для администрации осуществлять финансовое участие в форме платежей частному оператору. Это распространяет сферу применения СУП на строительство основной инфраструктуры порта, которая не приводит напрямую к доходам от пользователей.

[11] Законопроект о поправках к закону «О предоставлении работ и услуг по модели Строительство-Управление-Передача» от 4 декабря 2007 г.

5.5 Грузия

Нормативно-правовая база

В Грузии не существует специальных законов о концессионных соглашениях, СУП или портовой деятельности. Концессионные соглашения портов Батуми и Поти были составлены специально для этой цели.

Организационная структура

Порты Батуми и Поти были приватизированы путем передачи прав управления на 49 лет. Местные операторы были отобраны исходя из цены, которую они предлагали за концессию, а также их инвестиционных планов.

После приватизации правительство не вмешивается в финансирование, управление и администрацию порта. Вопросы безопасности и охраны решаются путем регулирования и мониторинга местных представителей Администрации портов и мореходства.

Опыт ГЧП в области портовой инфраструктуры

Приватизацию портов Батуми и Поти можно рассматривать как форму ГЧП. Тем не менее, так как ответственность за развитие инфраструктуры порта ложится только на частный сектор, этот факт исключает дальнейшие схемы ГЧП для продолжения действия передачи прав управления.

Приложение А. Дополнительная информация о программе ГЧП в области портовой инфраструктуры

А.1 Определение ГЧП

Несмотря на риск рассуждений о прописных истинах мы начнем этот отчет с определения ГЧП. В литературе существует много определений ГЧП. Они различны, но также очень схожи. Для целей четкого понимания отчета читателем мы хотим дать определение термину, который мы будем использовать.

Мы взяли общее определение ГЧП из опубликованного «зеленого документа» о ГЧП, выпущенного Европейской комиссией в 2005 г. «Зеленый документ» не преследует цель дать официальное определение ГЧП, а утверждает, что данное понятие «по общему правилу … относится к формам сотрудничества между государственными органами и сферой бизнеса, направленным на обеспечение финансирования, строительства, реконструкции, управления или технического обслуживания инфраструктуры или предоставления услуг».[12]

«Зеленый документ» выделяет ряд отличительных черт ГЧП.

- совместное развитие, где роль государственного партнера в основном состоит из определения целей проекта (в отношении цены и качества услуг, которые должны быть

[12] Европейская комиссия. «*Зеленый документ» о государственно-частных партнерствах и праве Европейского экономического сообщества о государственных договорах и концессиях.* COM(2004) 327 итоговый.

оказаны, и условий, которые должны быть выполнены), а частный партнер концентрируется на достижении этих целей наиболее эффективным способом;

- распределение рисков по проекту между государственным и частным партнерами в соответствии с соответствующими возможностями с их стороны контролировать эти риски;
- относительно долгая продолжительность отношений, включающая различные этапы проекта (проектирование, строительство, управление);
- участие частного партнера в финансировании проекта.

Почти каждое действие государственных органов подразумевает какое-либо взаимодействие с частными компаниями. Тем не менее, всего лишь существование взаимодействия не подразумевает установление государственно-частного партнерства. Следующие часто встречающиеся формы взаимоотношений не включают несколько характеристик, указанных в определении выше, и поэтому не могут считаться ГЧП:

- покупка товаров и услуг у частных поставщиков на рынках наличной продукции (нет распределения риска, длительности, частного финансирования, совместного развития);
- договоры, заключенные с частными поставщиками по принципу равноправия и незаинтересованности сторон, как например договоры на привлечение сторонних ресурсов (очень ограниченное распределение рисков и совместное развитие, нет частного финансирования);
- регулирование частных компаний (нет распределения риска, совместной деятельности, частного финансирования).

ГЧП не является новым отдельным юридическим инструментом. Это механизм снабжения и обеспечения общественной инфраструктуры и услуг. ГЧП осуществляется с использованием различных существующих юридических инструментов, которые необходимы, например: стандартные договоры на проведение общественных работ, соглашения о концессии, учреждение корпорации со смешанными государственными и частными акционерами, а также договоры, регулирующиеся гражданским и коммерческим правом.

A.2 **Типы ГЧП в инфраструктуре порта**

Существует широкий спектр моделей снабжения и обеспечения, от государственной модели до полной приватизации. Между этими двумя экстремальными вариантами существует множество моделей обеспечения, каждая из которых характеризуется различным соотношением государственной и частной ответственности.

На концептуальном уровне (т.е. абстрагированном от конкретных форм договоров) можно охарактеризовать модели обеспечения в трех измерениях:

- степень вовлечения частного сектора на различных стадиях обеспечения (финансирование, концепция, инженерное обеспечение, строительство, управление…);
- степень интеграции различных этапов обеспечения;
- личность плательщика за услуги по инфраструктуре: государственная служба или (частные) конечные пользователи инфраструктуры.

На основе этих измерений мы различаем восемь моделей обеспечения. На Рисунке 5 они ранжированы по степени вовлечения частного сектора, начиная с государственной модели, расположенной слева, и заканчивая полностью частной моделью справа. Все промежуточные модели можно рассматривать как различные формы ГЧП. Тем не менее, термин «ГЧП» часто используется в отношении узкого круга моделей, включающих частное финансирование и управление в совместных компаниях или концессионных схемах.

Рисунок 5: Ранжирование моделей обеспечения/снабжения государственной инфраструктуры (включая инфраструктуру порта)

Модели обеспечения, показанные на Рисунке 5, применяются ко всем типам государственной инфраструктуры, включая инфраструктуру порта. В следующих параграфах эти модели будут описаны более подробно с позиции инвестирования в инфраструктуру порта.

Государственное обеспечение

Ключевой характеристикой данной модели является то, что государственный сектор принимает на себя ответственность за все этапы обеспечения инфраструктуры порта: концепция (т.е. определение требований к инфраструктуре порта и формирование программы инфраструктуры порта), проектирование, строительство, техническое обслуживание и управление. Тот факт, что государственный сектор несет ответственность, не подразумевает, однако, что он выполняет все действия в процессе обеспечения. Для проектирования и строительства инфраструктуры всегда привлекаются специализированные частные компании (инженерные компании, дноуглубительные компании и строительные подрядчики). Техническое обслуживание и управление обычно производятся государственным сектором, но могут также частично или полностью поручаться другим лицам. Тем не менее, даже в случае, когда управление поручается другим лицам, государственное портовое управление остается ответственным за ведение дел с конечными пользователями портового сооружения. Частный оператор предлагает свои услуги не конечному пользователю, а государственному портовому управлению.

Существует два способа установления цены за инфраструктуру порта. В первом варианте государственное портовое управление предоставляет портовое сооружение в распоряжение пользователей бесплатно. Издержки портового управления покрываются грантами и субсидиями национального или местного правительства. Во втором варианте государственное портовое управление взимает плату с пользователей инфраструктуры порта. При следовании политике установления цены для полного возмещения затрат устанавливается такой уровень портовых платежей, который покрывает текущие расходы (техническое обслуживание и управление) и капитальные расходы (амортизация и затраты на выплату процентов). Также наблюдается сочетание частичного возмещения затрат и государственных субсидий.

Договорными формами, используемыми в модели государственного обеспечения, являются договоры на общественные работы и услуги. С традиционным снабжением проектирование и строительство сооружений распределено в нескольких договорах о государственном обеспечении. На этапе формирования концепции нанимаются несколько консультирующих компаний для выполнения технического, экологического и экономического исследования

осуществимости. Затем заключается договор с инженерной компанией для проектирования сооружения подготовки подробного технического задания для строительства (сметный расчет). Работы разделяются на определенные части (дноуглубление, строительство причальных стен, сооружение подъездных дорог…) и распределяются на отдельные тендеры.

Более инновационный подход к снабжению подразумевает объединение проектирования и строительства в один договор о проектировании и строительстве (ПС). Договоры о ПС имеют несколько характеристик схемы ГЧП: соглашение, основанное на результате и оптимизация передачи строительного риска от государственного к частному сектору. Тем не менее, государственный сектор остается единственной стороной, ответственной за предоставление инфраструктуры конечному пользователю. По этой причине договоры на ПС по общему правилу рассматриваются как вариант традиционного снабжения, а не тип ГЧП. Однако некоторые преимущества и недостатки ГЧП, которые будут описаны ниже, также относятся к ПС.

По этой же причине договоры на проектирование, строительство, финансирование и передачу (ПСФП), а также финансовая аренда не включены в модели ГЧП. Несмотря на то, что в этих схемах инфраструктура финансируется частным сектором, он не участвует в оказании услуг.

Модель государственного обеспечения часто используется государственными портовыми управлениями по всему миру в отношении строительства инфраструктуры под их управлением.

Эксплуатационная концессия

Государственный сектор финансирует и строит инфраструктуру порта посредством традиционного снабжения (привлечение третьих лиц для проектирования и строительства, как указано в предыдущем параграфе). Затем инфраструктура сдается в аренду или передается по концессии частному оператору на определенный период времени. Оператор вкладывает средства в суперструктуру и оборудование и эксплуатирует сооружение на коммерческой основе, продавая услуги, связанные с инфраструктурой, конечным пользователям напрямую. В обмен на права, полученные по концессии, оператор уплачивает государственному сектору, остающемуся собственником объекта, вознаграждение. В зависимости от достигнутого соглашения концессионные платежи принимают форму единовременного платежа, периодических фиксированных выплат или сумм, изменяющихся в зависимости от уровня использования. Государственный сектор также может предъявить концессионеру в концессионном соглашении эксплуатационные требования. Таким образом, государственный сектор может обеспечить соблюдение общественных интересов. В конце периода действия концессии активы возвращаются государственному владельцу, который, как правило, объявляет тендер для выбора концессионера на следующий период концессии. Срок действия концессии зависит, в частности, от объема инвестиций в суперструктуру и оборудование, а также возможности участвующих сторон диктовать свои условия. Он варьируется от 10 лет для небольшого общего грузового терминала до 40 лет для большого контейнерного терминала.

Ключевой характеристикой данной модели обеспечения является то, что государственный сектор финансирует и строит инфраструктуру традиционным способом, а частный сектор эксплуатирует ее на коммерческой основе. В отличие от модели государственного обеспечения, частный оператор продает свои услуги напрямую конечным пользователям. Соответственно эта модель исключает бесплатное предоставление в распоряжение инфраструктуры. Возможно предоставление инфраструктуры по заниженной цене. Такая ситуация будет иметь место в том случае, когда концессионное вознаграждение, уплачиваемое государственному портовому управлению, недостаточно для покрытия капитальных расходов (амортизация и уплата процентов). Если государственный сектор в добавление к этому готов и уполномочен выдавать

оператору субсидии (т.е. концессионное вознаграждение отрицательно), возможно также предоставление инфраструктуры по цене ниже текущих расходов.

Мы рассматриваем эту модель обеспечения в качестве вида ГЧП, так как частный сектор осуществляет инвестирование в суперструктуру и оборудование, а также несет ответственность за оказание конечным пользователям услуг, связанных с инфраструктурой. Некоторые авторы оставляют название ГЧП для схем, включающих частное финансирование инфраструктуры. Эксплуатационная концессия не подпадает под действие этого более узкого определения ГЧП.

Эта модель обеспечения широко используется в портовом секторе для обеспечения инфраструктуры для обработки грузов (пристани, причалы, доки). Например, новые контейнерные терминалы в портах Варна и Бургас будут финансироваться, сооружаться и управляться в соответствии с этой моделью.

Интегрированное заключение договора без финансирования

Так же, как и в модели государственного обеспечения, государственный сектор финансирует и обладает правом собственности на инфраструктуру порта. Тем не менее, вместо привлечения третьих лиц для проектирования, строительства и технического обслуживания/управления по отдельным договорам эти услуги обеспечиваются по одному интегрированному договору: договору о проектировании, строительстве и техническом обслуживании (ПСТ) или проектировании, строительстве и управлении (ПСУ). Подрядчик (обычно консорциум специализированных компаний, обладающих необходимыми навыками) должен осуществить проектирование и строительство инфраструктуры в соответствии с функциональными спецификациями, предоставленными ответственной государственной службой, и затем осуществлять техническое обслуживание/управление объектом в течение определенного периода времени. Интеграция строительства и технического обслуживания/управления возлагает на одного подрядчика ответственность за весь жизненный срок проекта.

Подрядчик продает свои услуги не напрямую конечному пользователю инфраструктуры, а государственному портовому управлению (или другому компетентному государственному органу). По принятии инфраструктуры подрядчику полностью выплачиваются затраты на строительство (таким образом, он не делает капиталовложений в инфраструктуру). В течение периода технического обслуживания/управления он получает вознаграждение за выполнение оговоренного в договоре технического обслуживания и действий по управлению.

Государственное портовое управление ведет дела с конечными пользователями сооружения. Как и в модели государственного обеспечения, государственное управление может предоставлять в распоряжение инфраструктуру бесплатно, по цене, равной полной стоимости или между нулем и полной стоимостью.

Так как частный подрядчик не принимает участие в финансировании инфраструктуры, интегрированное заключение договора без финансирования не подпадает под узкое определение ГЧП. Мы применяем более широкое определение и включаем эту модель в список схем ГЧП, так как частный сектор играет важную роль в оказании услуг конечным пользователям.

Недавним примером этой модели является строительство Маасвлакте 2 в Роттердаме (расширение портовой зоны на восстановленной земле из Северного моря). Строительство обеспечено с помощью договора на проектирование и строительство, но также включает элементы технического обеспечения и ремонта. Подрядчик несет ответственность за техническое обслуживание волноотбойных стенок в течение первых пяти лет после выполнения работ. Кроме того, подрядчик должен восстанавливать повреждения, нанесенные небольшими штормами (их

частота менее чем раз в 50 лет). Риск повреждений от крупных штормов несет портовое управление.

Интегрированное заключение договора с финансированием

То же, что описанное выше, но интегрированный договор также включает частичное или полное частное финансирование инфраструктуры порта. Таким образом, частный подрядчик финансирует, проектирует, строит, осуществляет техническое обслуживание и часто также управляет инфраструктурой (ПСФТ или ПСФТУ), в соответствии со спецификациями, подготовленными государственным портовым управлением (или другим компетентным органом). Частный подрядчик не продает свои услуги напрямую конечному пользователю инфраструктуры. Он получает вознаграждение от государственного сектора в форме выплаты за эксплуатационную готовность (выплаты, связанной с готовностью инфраструктуры) или теневых платежей (плата, вносимая за пользователя, но уплачиваемая государственным сектором вместо пользователя) в течение срока действия договора и начиная с момента приемки инфраструктуры. Доходы от этих платежей используются на покрытие затрат и возврат капиталовложений.

Портовое управление заключает коммерческие договоры с пользователями порта. Оно может предоставлять инфраструктуру бесплатно, по цене, равной полной стоимости или от нуля до полной стоимости.

ПСФТ(У) является типом ГЧП даже в соответствии с наиболее узким определением. Государственный сектор концентрируется на определении необходимых услуг, связанных с инфраструктурой, а частный сектор проводит все этапы процесса обеспечения. Договоры ПСФТ(У) широко используются в отношении государственных зданий (госпиталей, школ, тюрем) и земельной инфраструктуры (дорог, железных дорог). В общем и целом они также подходят для инфраструктуры порта. Тем не менее, нам не удалось найти таких примеров. Частное финансирование инфраструктуры порта обычно организуется с помощью концессии СУП (описана ниже).

Совместная компания

Сооружения порта управляются смешанным государственно-частным предприятием. Это совместное предприятие ответственно за все этапы процесса обеспечения: финансирование, проектирование, строительство, техническое обслуживание и управление. Для выполнения части мероприятий (в особенности проектирование и строительство) могут быть привлечены третьи лица. Совместное предприятие продает услуги, связанные с инфраструктурой, напрямую конечным пользователям на коммерческой основе.

Обычно совместное предприятие является акционерной компанией с государственными и частными акционерами, но в зависимости от нормативно-законодательной базы страны могут иметь место другие правовые формы.

Эта модель не часто используется в портовом секторе, но существует несколько примеров в Черноморском регионе. Некоторые терминалы в украинских портах управляются совместными государственно-частными предприятиями. Порт Поти стал сервисным портом со смешанными акционерами после продажи 51 % акций, находившихся в собственности грузинского государства, внешнему инвестору. Так как внешний инвестор сам по себе является компанией, находящейся в государственной собственности, это не является примером государственно-частного совместного предприятия в чистом виде. Тем не менее, внешний инвестор находится в собственности

иностранного государства и действует на территории Республики Грузия в качестве частной компании.

Концессия на строительство, управление и передачу (СУП)[13]

Частный подрядчик финансирует и строит инфраструктуру порта на земле, находящейся в государственной собственности, и осуществляет техническое обслуживание и управление объектом в течение определенного периода (20-30 или более лет) на коммерческой основе. В обмен на предоставленную концессию частный подрядчик уплачивает концессионное вознаграждение (единовременная крупная сумма, периодические фиксированные платежи или платежи, зависящие от пользователей). Кроме того, государственный сектор может предъявить концессионеру эксплуатационные требования в соответствии с соглашением о концессии для обеспечения общественных интересов. По истечении срока действия концессии активы передаются государственному сектору.

Эта модель обеспечения напоминает интегрированное заключение договора с финансированием, но имеет одно кардинальное отличие: частный концессионер продает свои услуги напрямую конечному пользователю инфраструктуры порта и несет коммерческий риск. Он не получает вознаграждение от государственного портового управления. Напротив, он уплачивает концессионное вознаграждение государственному портовому управлению.

Концессии СУП также отличаются от эксплуатационных концессий тем, что последние не включают частное финансирование и строительство инфраструктуры порта, а подразумевают только управление (включая инвестирование в суперструктуру и оборудование).

Существует ряд видов концессии СУП:

- СВУП (строительство, владение, управление, передача). Концессионер получает право владения землей, а также инфраструктурой на период срока действия концессии. По истечении этого срока права владения возвращаются государственному сектору по согласованной цене. Соглашение СВУП предлагает концессионеру обеспечение.
- СПУ (строительство, передача, управление). Право владения инфраструктурой передается государственному сектору незамедлительно после сооружения. В отличие от договора СУП схема СПУ сокращает базу активов концессионера, которая может быть использована в качестве обеспечения. В схеме СПУ единственным обеспечением является само концессионное соглашение.
- САП (строительство, аренда, передача). Частный спонсор осуществляет строительство нового сооружения инфраструктуры на свой собственный риск, передает права владения государственному сектору, берет сооружение в аренду у государственного сектора и эксплуатирует его на коммерческой основе в течение периода действия аренды.
- ВУП (восстановление, управление, передача). Частный спонсор восстанавливает и расширяет сооружение, затем осуществляет его управление и техническое обслуживание на свой риск в течение срока действия договора.

Концессии СУП (и их варианты) широко используются для строительства и восстановления инфраструктуры. Включая инфраструктуру порта. Эта модель требует, чтобы активы напрямую приносили прибыль от пользователей. В этой связи она наиболее подходит для инфраструктуры обработки груза, чем для индивидуальных объектов основной инфраструктуры (таких как

[13] В настоящем отчете мы дали определение понятию ПСФТУ, СУП и концессии последовательно на основе нескольких основных характеристик договоров, в особенности личности заказчика частного подрядчика (государственный орган или частные конечные пользователи). Обращаем Ваше внимание на то, что в литературе можно найти другие иногда взаимоисключающие определения этих договоров.

волноотводы). Например, несколько больших контейнерных терминалов в Индии (Валларпадам, Тутикорин) были созданы по договорам СУП. Концессия СУП рассматривается в качестве возможного варианта для строительства нового порта в Филиосе в Турции. Однако так как проект включает строительство и техническое обслуживание целого порта, а не отдельного сооружения, модель обеспечения более напоминает передачу прав управления (см. следующий параграф).

Передача прав управления

Концессия СУП, описанная выше, относится к одному строительному проекту и одному объекту инфраструктуры. Концессия прав управления действует в отношении всего порта и множества строящихся объектов. Концессионер приобретает право управления и эксплуатации существующего порта на определенный период времени (30-50 лет) на коммерческой основе. В обмен на это он уплачивает концессионное вознаграждение (единовременную крупную сумму, периодические фиксированные платежи, платежи за единицу груза или разделение прибыли). В течение периода действия концессии концессионер несет ответственность за финансирование расширения и восстановления инфраструктуры порта. В конце периода концессии все активы возвращаются государственному сектору (который может заключить новое концессионное соглашение с тем же или другим оператором).

Передача прав управления является квазиприватизацией порта на период действия концессии. В концессионном соглашении обычно прописываются инвестиции в инфраструктуру, которые концессионер должен осуществить в определенный период времени. Помимо этих обязательств концессионер обладает свободой в отношении развития порта в зависимости от рыночных возможностей, которые он видит. По этой причине он берет на себя большую часть этапа формирования концепции процесса обеспечения (т.е. определения требований к инфраструктуре порта и создание программы инфраструктуры порта), который в концессии СУП осуществляется по большей части государством.

Модель передачи прав управления была использована для приватизации портов в Турции и Грузии. Порты Хопа, Деринже и Батуми уже приватизированы таким способом.[14] Решение о приватизации порта Самсун уже было принято, но подготовка все еще продолжается.

Приватизация

Инфраструктура порта продается частной компании, которая последовательно развивает и эксплуатирует ее на коммерческой основе. Продажа может проводиться с учетом обязательств покупателя осуществить определенные инвестиции в ремонт, модернизацию или расширение основной инфраструктуры порта. Государственный сектор, однако, теряет влияние на дальнейшее развитие порта за пределами инвестиций, описанных в соглашении о купле-продаже. В случае инвестиций в новую инфраструктуру используется следующая модель: строительство, владение, управление. Частный подрядчик строит, владеет и управляет новым сооружением на свой риск.

Обращаем Ваше внимание на то, что государственный сектор может получить наибольшую выгоду от приватизации порта посредством концессии прав управления, без необходимости отказываться от права собственности на портовую землю и, как результат, какой-либо возможности в будущем воплощать в жизнь политику по развитию порта. В связи с этим полная приватизация редко наблюдается в многофункциональных портах (за исключением Великобритании и Новой Зеландии). Большинство полностью приватизированных портов

[14] Порты Хопа и Батуми уже управляются частной компанией. Для порта Деринже частный управленец был выбран в процессе тендера, но действительная передача прав управления еще не состоялась.

принадлежит нефтяным, горнодобывающим или промышленным компаниям и служат только внутренним требованиям.

Ключевые характеристики моделей обеспечения суммированы в Таблице 4.

Таблица 5: Характеристики моделей обеспечения/снабжения инфраструктуры порта (и других государственных инфраструктур)

	Государственное обеспечение	**Эксплуатационная концессия**	**Интегрированное заключение договоров без финансирования**	**Интегрированное заключение договоров с финансированием**	**Совместное предприятие**	**Концессия на строительство, эксплуатацию, передачу**	**Передача прав управления**	**Частное обеспечение**
Типы договоров	Договоры на выполнение работ и услуг	Аренда, концессия	ПСТ, ПСТУ	ПСФТ, ПСФТУ	Корпорация, соглашение о совместном предприятии	СВП, СУП, СПУ, САП, ВУП,…	Концессия	Продажа, СВУ
Временные рамки	Краткий срок	10-15 лет, до 40 лет	10-15 лет	10-30 лет	На неограниченный срок или с определенным сроком	20-30 лет	30-50 лет	На неограниченный срок
Владение	Государственное	Государственное	Государственное	Государственное	Государственное/частное	Государственное→ Частное	Государственное	Частное
Этап обеспечения*								
Концептуализация	Государство	Государство	Государство	Государство	Государство/ частный сектор	Государство	Гос-во / Част. сектор	Частный сектор
Проектирование	Государство	Государство	Частный сектор	Частный сектор	Государство/ частный сектор	Частный сектор	Частный сектор	Частный сектор
Строительство	Государство	Государство	Частный сектор	Частный сектор	Государство/ частный сектор	Частный сектор	Частный сектор	Частный сектор
Тех.обсл./Управ.	Государство	Частный сектор	Частный сектор	Частный сектор	Государство/ частный сектор	Частный сектор	Частный сектор	Частный сектор
Финансирование	Государство	Государство	Государство	Private	Государство/ частный сектор	Частный сектор	Частный сектор	Частный сектор
Заказчик	Государство или частный сектор	Частный сектор	Государство	Государство	Частный сектор	Частный сектор	Частный сектор	Частный сектор

** Данные в таблице указывают на сторону, ответственную за каждый этап обеспечения: государственное управление или частный подрядчик. Ответственная сторона может привлечь специализированных субподрядчиков для выполнения действительных работ. Например, проектирование и строительство всегда осуществляются инженерными компаниями и строительными подрядчиками. Для технического обслуживания и управления также могут быть частично или полностью привлечены третьи лица.*

A.3 **ГЧП и модели управления портом**

Обеспечение инфраструктуры порта и управление портами тесно взаимосвязаны. Вовлечение частных сторон в обеспечение инфраструктуры порта посредством ГЧП является одним из способов реформирования управления портом. Кроме того, некоторые модели обеспечения и управления не совместимы друг с другом.

Модели управления, представленные в Методических указаниях по реформированию порта Всемирного банка

Наиболее известная классификация моделей управления портом была опубликована в Методических указаниях по реформированию порта Всемирного банка и приведена в Таблице 5. Модели управления, представленные в Методических указаниях о реформировании порта по большей части характеризуются совокупностью государственно-частного владения инфраструктуры и суперструктуры/оборудования. В общем и целом возможно много комбинаций, но на практике можно различить четыре основные модели. Ими являются в порядке от наиболее сильного до наиболее слабого вовлечения государства:

- государственный сервисный порт;
- инструментальный порт;
- порт землевладельца;
- частный сервисный порт.

Таблица 6: Типы моделей управления портом, представленные в Методических указаниях по реформированию порта Всемирного банка

Модель управления	Инфраструктура	Суперструктура	Трудовые ресурсы порта	Другие функции
государственный сервисный порт	Государство	Государство	Государство	В основном государство
инструментальный порт	Государство	Государство	*Частный сектор*	Государство/частный сектор
порт землевладельца	Государство	*Частный сектор*	*Частный сектор*	Государство/частный сектор
частный сервисный порт	*Частный сектор*	*Частный сектор*	*Частный сектор*	В основном частный сектор

Источник: Методические указания по реформированию порта Всемирного банка ***(http://www.ppiaf.org/documents/toolkits/Portoolkit/toolkit.html)***

В модели **государственного сервисного порта** государственное портовое управление владеет и управляет всеми активами порта (землей, инфраструктурой, суперструктурой, оборудованием для обработки груза) и выполняет все функции порта (проводка судов и буксировка, обработка грузов, функции управления…). Все мероприятия в порту выполняются трудовыми ресурсами, нанятыми портовым управлением.

В модели **инструментального порта** государственное портовое управление также владеет и управляет всеми активами порта (землей, инфраструктурой, суперструктурой, оборудованием для обработки груза), а также выполняет все функции порта (проводка судов и буксировка, обработка грузов, функции управления…). Тем не менее, деятельность по обработке груза распределена между портовым управлением и частными компаниями, обрабатывающими груз. Портовое управление использует оборудование для обработки груза (краны, вилочные подъемники) и оказывают услуги по использованию оборудования частным компаниям, занимающимся обработкой грузов. Последние связаны договорными обязательствами с судовыми агентами и выполняют другие действия по обработке груза (т.е. кроме использования оборудования) на борту судов, на фальстеме и на причале.

В модели **порта землевладельца** государственное управление портом владеет землей и инфраструктурой. Инфраструктура сдается в аренду частным компаниям, обрабатывающим груз.

Последние владеют и управляют суперструктурой и оборудованием, а также выполняют работы по обработке груза. Государственное управление-землевладелец выполняет функции по регулированию.

В модели **частного сервисного порта** все активы порта (земля, инфраструктура, суперструктура, оборудование по обработке груза) находятся во владении и управляются частным портовым управлением. Последнее также выполняет большую часть функций по регулированию.

Каждая модель имеет свои слабые и сильные стороны.

Объединение функций под единое командование в модели **государственного сервисного порта** теоретически может достигнуть высокой эффективности. На практике большинство государственных сервисных портов показывают низкий уровень эффективности ввиду различных причин. Государственным субъектам не хватает напористости, чтобы быть ориентированными на пользователя и рентабельными. Политическое вмешательство может еще больше препятствовать эффективной деятельности. Срок и размер инвестирования более определяется государственным бюджетом, а не требованием рынка, что обычно приводит к недостатку финансирования.

Модель **инструментального порта** возникла в ответ на неспособность частных грузообрабатывающих компаний вкладывать капитал в суперструктуру и оборудование, обрабатывающее груз. Государственное портовое управление взяло на себя необходимые инвестиции, позволяющие порту модернизироваться и расширяться, не встречая препятствий в виде слабого инвестиционного потенциала частного сектора. Тем не менее, распределение деятельности по обработке груза является источником конфликта интересов и неэффективности. Модель работала удовлетворительно до тех пор, пока грузообрабатывающее оборудование оставалось относительно простым и типичным. Сегодня хорошо спроектированные и эффективно управляемые суперструктура и оборудование являются важным источником конкурентного преимущества для грузообрабатывающих компаний. Они должны владеть таким оборудованием для того, чтобы иметь возможность использовать эти конкурентные преимущества. В то время как инструментальный порт решил проблемы частных компаний, обрабатывающих груз, он препятствовал развитию и превращению этих компаний в сильных международных операторов портовых терминалов.

Модель **порта землевладельца** по мнению многих авторов правильным образом устанавливает баланс между государственной и частной ответственностью. Большинство портовых работ выполняется частными компаниями, обеспечивающими высокий уровень эффективности и ориентированных на пользователя. Тем не менее, государственный сектор сохраняет роль регулирования и развития инфраструктуры, обеспечивая общественные интересы. Слабая сторона портов землевладельца состоит в тенденции чрезмерного инвестирования, приводящего к избыточной мощности. Нужды частных операторов терминалов в дополнительной мощности часто перекрывают друг друга, так как несколько компаний испытывают одну и ту же потребность. Модель порта землевладельца является доминирующей структурой управления, наблюдающейся в больших портах по всему миру.

Модель **частного сервисного порта** делает возможной максимальную эксплуатационную эффективность и ориентированность на рынок. Тем не менее, она также имеет несколько немаловажных слабых сторон. Все они связаны с тем фактом, что государственный сектор обладает небольшой долей или не обладает долей в порту совсем. Правительство теряет возможность воплощать собственную политику развития порта. Частный оператор порта может даже принять решение об изменении назначения или продаже портовой территории для выполнения функций, не связанных с деятельностью порта. Отказ от регулирующих функций в пользу частного оператора порта создает значительный риск злоупотребления позицией на рынке

и недостаточности регулирования в отношении безопасности и окружающей среды. Так как частный оператор не принимает в расчет более широкие экономические выгоды от развития порта, а только акционерную стоимость, существует также риск недостаточности инвестирования с общественной точки зрения.

Сильные и слабые стороны четырех моделей управления обобщены в Таблице 6.

Таблица 7: Сильные и слабые стороны моделей управления портами, представленными Всемирным банком

Модель управления	Сильные стороны	Слабые стороны
Государственный сервисный порт	Единство командования	Не ориентирована на пользователя/рынок Недостаток внутренней конкуренции, приводящий к неэффективности Риск недостаточного финансирования в результате зависимости от бюджета правительства Риск растраты и неэффективности в результате вмешательства правительства
Инструментальный порт	Более низкие барьеры для входа в деятельность компаний, обрабатывающих груз (т.к. они не должны вкладывать капитал в суперструктуру и оборудование)	Распределение операций по обработке груза приводят к конфликтам интересов Риск недостаточности финансирования в результате зависимости от правительственного бюджета Частные операторы остаются небольшими и не развиваются в крупные компании
Порт землевладельца	Ориентированы на пользователя/рынок, в то же время сохраняют роль государства в регулировании и развитии порта	Риск превышения объема инвестирования
Частный сервисный порт	Максимальная ориентированность на пользователя/рынок	Правительство теряет возможность воплощать в жизнь политику развития порта Приватизация полномочий по управлению может привести к недостатку регулирования и причинению вреда общественным интересам (конкуренция, безопасность, окружающая среда) Риск недостаточного инвестирования

Источник: заимствовано из Методических указаний по реформированию порта Всемирного банка (обобщено и слегка изменено)

Модели управления портами, подпадающие под данный проект

Структуры управления портами, подпадающие под данный проект не полностью совпадают с моделями, перечисленными в Таблице 5. Большинство портов представляет более сложное сочетание ролей и обязанностей государственного и частного сектора. Классификация, приведенная в Таблице 5 (или альтернативные классификации, такие как классификация Беирда 1995 г. И 1999 г.) не преследует цель включения всех возможностей, а должна рассматриваться в качестве руководства по основным моделям управления портом. Это позволяет выделить основные характеристики структуры управления портами, подпадающие в сферу действия данного проекта.

Структура управления порта Констанца в **Румынии** относительно схожа с моделью порта землевладельца, где «НК Мэритайм Портс Администрейшн СА Констанца» выступает в качестве государственного управленца-землевладельца. Обработка груза осуществляется большим количеством в большинстве своем частных операторов терминалов.

Порты в **Болгарии** (Варна и Бургас) также можно отнести к модели землевладельца. Портовая земля и инфраструктура управляются компанией «Болгариан Портс Инфрастракчер». Бóльшая часть груза обрабатывается в каждом порту одним оператором, находящимся в собственности государства. Тем не менее, некоторые терминалы управляются частными концессионерами.

Структура управления портами в **Украине** (Одесса и Ильичевск) наиболее близка к государственному сервисному порту. Портовая земля и инфраструктура управляются (хотя не совсем находятся во владении) государственным потовым управлением, которое также производит операции, связанные с судами и обработкой груза. Тем не менее, в этих портах также существуют некоторые построенные и эксплуатируемые частными лицами терминалы, находящиеся на государственной земле.

Порт Хопа в **Турции** был приватизирован. Частный управляющий портом уже был отобран в Деринже, но действительная передача прав еще не произошла. В Самсуне процесс приватизации продолжается. Действия по приватизации были произведены посредством концессии прав управления. Это подразумевает передачу частной компании права управления ограниченной портовой территорией на определенный период времени (в данном случае – 36 лет). Частная компания приобретает право на управление землей и на эксплуатационную деятельность. Она несет ответственность за техническое обслуживание и развитие общей инфраструктуры порта. Она также выполняет некоторые регулятивные функции и становится фактически частным портовым управлением. Правительство, однако, остается землевладельцем. В обмен на права управления и эксплуатации частный портовый управляющий/орган выплачивает правительству концессионное вознаграждение.

В связи с тем, что некоторые регулятивные полномочия остаются государственными, концессия прав управления напоминает модель порта землевладельца, и будет во многих случаях классифицирована как таковая. Тем не менее, она существенно отличается от модели порта землевладельца, так как часть землевладения и функций землевладельца передается частному портовому управляющему/органу. Концессия прав управления в связи с этим более близка к модели частного сервисного порта (если частный портовый управляющий/орган также выполняет эксплуатационную деятельность) или порта частного землевладельца (если частный портовый управляющий/орган не эксплуатирует все терминалы в порту, а отдает в аренду некоторые или все терминалы компаниям, обрабатывающим груз).[15] По сравнению с полной приватизацией (т.е. включая владение) правительство, тем не менее, сохраняет более сильное влияние на долгосрочное развитие порта, хотя и не настолько сильное, как в модели государственного землевладельца. Правительство может прописать в соглашении о концессии условия, например, обязательство осуществить определенное инвестирование или ограничение использования портовой территории только деятельностью, связанной с портом. В конце периода действия концессии все активы возвращаются в государственный сектор, включая капиталовложения, сделанные частным портовым управляющим/органом в течение действия концессии.

[15] Типология «Комплекта методических материалов по проведению реформ порта» не доступна частным средствам или землевладельцам портов, но это вполне можно представить. Если одна выдержка из государственного или частного характера порта, модели управления порта в Таблице 5, характеризуется степенью интеграции активов и функций в пределах порта. В службе порта управление порта осуществляет управление всеми активами порта и выполняет все функции порта. В порту землевладельца управление порта управляет только основной инфраструктурой порта и землей (включая некоторые регулятивные функции), в то время как управление терминалами поручено независимым операторам.

Порт Батуми в **Грузии** был приватизирован посредством концессии прав управления (49 лет) и в настоящее время является частным сервисным портом. Порт Поти был частично приватизирован посредством продажи 51% акций портовой компании, находящейся в собственности государства, внешнему инвестору. Поти стал сервисным портом со смешанным государственно-частным владением.

Соотношение между ГЧП и моделями управления портами

ГЧП является альтернативным механизмом обеспечения *государственной* инфраструктуры. Следовательно, этот вариант недоступен частным портам или портам, приватизированным посредством передачи прав управления. Концессия прав управления сама по себе является видом ГЧП, но как только сделка произошла, обеспечение инфраструктуры порта становится исключительно частной обязанностью на период действия концессии.

Государственные порты могут применять все типы ГЧП вне зависимости от типа их управления. Тем не менее, некоторые виды ГЧП приведут к смене структуры управления. В этом отношении ГЧП может быть использовано в качестве инструмента проведения портовой реформы.

Прежде всего, необходимо рассмотреть перспективы **государственных сервисных портов.** Интегрированное заключение договоров без или с финансированием повышает роль частного сектора в обеспечении инфраструктуры порта, но не изменяет существенным образом структуру управления. Государственный сектор остается ответственным за определение услуг, которые необходимо оказывать, и ведение дел с конечными пользователями. Привлечение к деятельности частного подрядчика позволяет достигать большей эффективности и использовать навыки управления специализированных частных компаний, сохраняя в то же время конечный контроль процесса обеспечения в руках государственного портового управления. Частный подрядчик предлагает государственному портовому управлению свои услуги и получает от последнего вознаграждение.

Формулы концессии (эксплуатационная концессия или СУП концессия), с другой стороны, не только повышают роль частного сектора в обеспечении инфраструктуры порта, но и дают частному подрядчику право продавать услуги напрямую конечному пользователю. Этот факт является существенным изменением модели управления. Порт больше не может рассматриваться как государственный сервисный порт. Эксплуатационные концессии и концессии СУП предоставляются обычно в отношении инфраструктуры для обработки груза (терминалов). Порт становится в этом случае государственным портом землевладельца (по крайней мере, в отношении терминалов, которые передаются по концессии).

Превращение портового управления в смешанную государственно-частную компанию не изменяет объем его деятельности: он остается сервисным портом. Тем не менее, он больше не является государственным сервисным портом, а государственно-частным. Передача прав управления или приватизация имеют схожие последствия: они превращают государственный сервисный порт в частный на период действия концессии или на постоянной основе соответственно.

Рассмотрим **государственные инструментальные порты**. Как и для государственных сервисных портов, интегрированное заключение договоров повышает роль частного сектора в обеспечении инфраструктуры порта без существенного изменения структуры управления. Потенциальная сфера действия интегрированных договоров меньше, чем в случае с сервисными портами. Некоторые действия по обработке грузов исключены, так как они уже выполняются частными операторами.

Формулы концессии (эксплуатационная концессия или концессия СУП) изменяют структуру управления государственных инструментальных портов. Частные подрядчики принимают на себя ответственность за управление (а в схемах СУП – также финансирование) терминалов, а также инвестирование в суперструктуру и оборудование. Таким образом, порт становится государственным портом землевладения.

Превращение портового управления в смешанную государственно-частную компанию, передача прав управления или приватизация сохраняет, прежде всего, организацию модели инструментального порта, но уменьшает или исключает ее государственный характер.

Наконец, мы рассмотрим влияние ГЧП на **государственные порты землевладельцев.** Как и в случае с государственными сервисными и инструментальными портами, интегрированное заключение договоров повышает роль частного сектора в обеспечении инфраструктуры порта без существенного изменения структуры управления. Потенциальная сфера действия интегрированных договоров сокращается по сравнению с инструментальными портами. Управление терминалами (включая инвестирование в суперструктуру и оборудование) уже выполняется частными компаниями.

Использование эксплуатационных концессий соответствует нормальной практике государственных портов землевладельцев. В случае концессии СУП частный оператор терминала также финансирует, строит и осуществляет техническое обслуживание инфраструктуры терминала, что в портах землевладельцев осуществляется портовым управлением. Тем не менее, это не изменяет в значительной степени структуру управления. Портовое управление остается ответственным за управление и развитие портовой земли.

Превращение портового управления в смешанную государственно-частную компанию, передача прав управления или приватизация изменяют структуру владения портом. Он остается портом землевладельца, но государственно-частным или частным вместо государственного.

Возможные варианты ГЧП в зависимости от модели управления портом обобщены в Таблице 7.

Таблица 8: Доступные варианты ГЧП в зависимости от модели управления портом

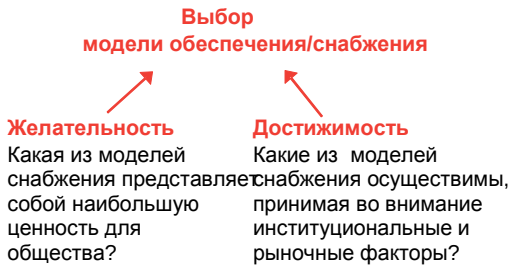
Модель управления портом	Эксплуатационная концессия	Интегрированное заключение договоров без финансирования	Интегрированное заключение договоров с финансированием	Совместное предприятие	Концессия на строительство, эксплуатацию, передачу	Передача прав управления	Полная приватизация
Государственный сервисный порт	Да, с заменой модели управления	Да	Да	Да, с заменой модели управления	Да, с заменой модели управления	Да, с заменой модели управления	Да, с заменой модели управления
Государственный инструментальный порт	Да, с заменой модели управления	Да	Да	Да, с заменой модели управления	Да, с заменой модели управления	Да, с заменой модели управления	Да, с заменой модели управления
Государственный порт землевладельца	Да	Да	Да	Да, с заменой модели управления	Да	Да, с заменой модели управления	Да, с заменой модели управления
Частный порт (или порт, приватизированный посредством концессии прав управления)	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет

A.4 Выбор лучшей модели обеспечения инфраструктуры порта

В предыдущих параграфах мы продемонстрировали, что множество моделей обеспечения/снабжения может использоваться для обеспечения инфраструктуры порта, включая различную степень вовлечения частного сектора. Более того, многие из этих моделей уже были применены в Черноморском регионе. Соответственно, лица, ответственные за политику в отношении порта, могут сделать выбор из различных возможностей в зависимости от целей политики и общественных интересов.

Выбор оптимальной модели обеспечения и снабжения зависит от двух типов факторов: желательности и достижимости.

Рисунок 6: Выбор модели обеспечения



Желательность модели касается затрат и выгод модели с точки зрения общества. Вопрос заключается в том, какая из моделей обеспечения лучше всего достигает соотношение цены и качества.

Достижимость модели относится к ее практическому применению. Выгоды теоретически наиболее желательной модели станут действительностью, только если она будет хорошо воплощена. Это, в частности, зависит от наличия требуемых навыков в управлении государственным снабжением и потенциальных частных партнеров, нормативно-правовой базы, доступных и достаточно развитых рынков капитала…

определяющие факторы желательности и достижимости ГЧП рассмотрены в разделах A.6 и A.8.

A.5 Почему необходимо вмешательство правительства в деятельность портов?

До рассмотрения факторов, определяющих желательность ГЧП, мы должны напомнить о вопросах общественных интересов в отношении портов. ГЧП включает в себя сотрудничество государственного и частного сектора при обеспечении инфраструктуры или государственных услуг. Соответственно, ГЧП применимо только в случаях, когда государственный сектор вовлечен в деятельность порта. К полностью частным портам ГЧП не применимо.

Классический экономический анализ вмешательства государства основан на концепции несостоятельности рынка. По существу товары и услуги производятся наиболее эффективно частными предприятиями, действующими на свободных рынках. Частные предприятия обладают сильнейшей мотивировкой на рентабельность и ориентированность на рынок. Тем не менее, в некоторых случаях рынки не функционируют должным образом. Если случаются такие дисфункции рынка, правительственное вмешательство желательно с экономической точки зрения.

В стандартных учебниках по экономике описывается ряд часто встречающихся сбоев в рыночном механизме. Большинство из них в какой-то мере играют роль для морских портов, особенно для основной инфраструктуры морского порта (каналы морского доступа, волноотводы, система управления движением судов).

Общественные товары

«Общественные товары» - это технический термин, характеризующий товары, соответствующие, по крайней мере, одной из двух характеристик:

- неконкурентное потребление: потребление (или использование) товара одним потребителем (пользователем) не уменьшает доступность товара для других потребителей (пользователей).

- неисключительность потребления: после предоставления товара предотвращение потребления (использования) товара потребителями (или пользователями), не оплачивающими товар, невозможно или очень затруднительно.

Классическим примером общественного товара является световой маяк, обозначающий местоположение опасных скал на судоходном пути. Наблюдение сигнала маяка одним судном не делает его менее видимым для других судов. Это не является невозможным, но, тем не менее, достаточно сложно помешать судам использовать сигнал светового маяка, если они не уплачивают сборы за пользование маяком.

Наиболее эффективной с экономической точки зрения равновесия цена товара должна равняться его предельно высокой себестоимости (т.е. стоимость производства одной дополнительной единицы). Неконкурентность в потреблении подразумевает, что оптимальная цена за товар равняется нулю, так как предельно высокая цена себестоимости обслуживания еще одного потребителя равняется нулю.[16] Неисключительность потребления делает взимание цены выше нуля невозможным, так как потреблению (использованию) товара потребителями (пользователями), не осуществляющими платеж, невозможно помешать.

Нулевая цена, очевидно, не позволяет частному производителю покрыть свои расходы таким образом, чтобы товар был недопоставлен или непоставлен совсем. Государственный сектор должен вмешаться в качестве поставщика или покупателя товара для обеспечения его поставки.

Основная инфраструктура порта обладает характеристиками общественного товара. Пока порт не перегружен, его использование осуществляется на неконкурентной основе. Одно дополнительное судно, заходящее в порт, не повышает затраты на общую инфраструктуру порта. Оптимальная цена, взимаемая с пользователей, должна равняться нулю, что не позволяет лицу, обеспечивающему поставку инфраструктуры морского порта, возместить свои затраты. Неисключительность использования по общему правилу не является проблемой в случае с морскими портами. Пользователей порта можно легко идентифицировать и принудить уплатить портовые сборы.

Неконкурентность в использовании общей инфраструктуры порта указывает на необходимость вмешательства государственного сектора. Он может предоставить услуги по общей инфраструктуре сам или купить их у частного подрядчика, тем самым делая их доступными для пользователей бесплатно. Тем не менее, этот вопрос является более сложным. Обеспечение или покупка товара государственным сектором требует существование налоговых фондов (даже если первоначальные инвестиции предоставляются за счет займа, этот заем, в конечном счете, необходимо выплачивать). Налоги также создают неэффективность экономики, например, путем сокращения обеспечения рабочей силой или лишения предпринимательского стимула. Неэффективность увеличения налогов, необходимого для покрытия расходов на основную

[16] Оптимальная цена максимизирует благосостояние всех членов общества. Оптимальная цена не равна цене, максимизирующей выгоду, которая не является оптимальной формой с точки зрения общества, а является таковой только с позиции производителей. По общему правилу оптимальная цена будет ниже цены, максимизирующей прибыль.

инфраструктуру порта необходимо сопоставить с неэффективностью взимания платежей, покрывающих расходы, с пользователей (что возможно в данном случае в связи с тем, что неисключительность не вызывает проблем).

Высокие фиксированные расходы и неразделимость

Большинство расходов на основную инфраструктуру порта фиксированы, т.е. они не различаются в зависимости от объема транспортного движения. Например, амортизация, уплата процентов и расходы на техническое обслуживание устанавливаются, когда заканчивается строительство инфраструктуры.[17] Более того, обеспечение инфраструктуры порта характеризуется неразделимостью. Порт не может быть сооружен менее определенного минимального размера. Впоследствии мощность добавляется не постепенно в зависимости от повышающегося спроса, а сразу в больших объемах.

Комбинированное присутствие высоких фиксированных затрат и неразделимости вызывает некоторые трудности в обеспечении основной инфраструктуры порта со стороны частных компаний.

- Пока порт не перегружен, предельно высокая цена (а следовательно и оптимальная цена) обслуживания одного дополнительного судна почти равняется нулю. Это уже было указано выше в параграфе, касающемся общественных товаров. Высокие фиксированные затраты в этом случае являются причиной неконкурентного использования. Только когда порт перегружен, оптимальная цена поднимается выше нуля (потому что она включает плату за перегрузку), позволяя частному обеспечителю инфраструктуры порта получить доходы и окупить затраты. Тем не менее, в виду присутствия неразделимости существуют долгие периоды, в течение которых мощность намного превышает спрос и никакой перегрузки не возникает.

- Неразделимость также увеличивает риск для обеспечителя инфраструктуры. Минимальные требуемые капиталовложения являются крупными и предельными (т.е. если спрос оказывается ниже ожидаемого, инвестиции не могут быть отменены, и фонды не могут использоваться для каких-либо других целей).

- В результате высоких фиксированных затрат и неразделимости обеспечение основной инфраструктуры порта является монополией местного характера. Это означает, что спрос на услуги, связанные с инфраструктурой порта в данном регионе оставляет место только одному или нескольким портам. Тем не менее, установление монополии или олигополии дает возможность злоупотребления рыночными возможностями в форме взимания платы, превышающей затраты. Эта проблема в основном существует в регионах только с одним или несколькими портами, где конкуренция между портами очень мала или не существует вовсе. Кроме того, важным является наличие достаточной внутрипортовой конкуренции между несколькими операторами терминалов. Тем не менее, это вызывает проблему определения лица, обеспечивающего основную инфраструктуру порта, находящуюся в совместном владении.

Проблема высоких фиксированных затрат и неразделимости также возникает в случае инвестирования в эксплуатационную инфраструктуру порта (т.е. терминалы), но в значительно

[17] До сооружения инфраструктуры ее размер, а потому и цена, могут быть выбраны в зависимости от ожидаемого объема транспортного движения. Тем не менее, когда инфраструктура уже построена, расходы фиксированы независимо от количества судов, заходящих в порт.

меньшей степени. Таким образом, во многих (но не во всех) портах существует пространство для нескольких операторов, конкурирующих друг с другом.

Внешние эффекты

Внешними эффектами являются такие эффекты, которые действуют на третьих лиц за пределами сферы рынка. Так как расходы и выгоды от этих эффектов возлагаются на третьих лиц и не несут никакой стоимости, предприятия, вызывающие эти внешние эффекты, не принимают их во внимание при принятии решений об инвестировании. Это приводит к экономически неэффективным результатам с точки зрения общества: инвестирование в неправильном объеме (слишком большое или слишком маленькое) и/или неправильного вида.

Строительство и управление инфраструктурой порта порождает несколько типов внешних эффектов, как негативных, так и позитивных:

- повреждение или даже разрушение сильно увлажненных земель и береговой естественной среды обитания;
- загрязнение, производимое судами и внутренним транспортом;
- последствия кораблекрушений;
- перегрузка внутренних дорог и железных дорог (или дополнительные расходы на расширение мощности внутренней инфраструктуры для решения проблемы увеличившегося транспортного движения, связанного с работой порта, без перегрузки);
- усиление конкурентоспособности национальной промышленности, зависящей от международного импорта и экспорта;
- привлечение инвестиций в логистику и промышленность (полюсный эффект роста).

Когда частные субъекты, обеспечивающие инфраструктуру порта, следуют только своим собственным интересам, они обращают недостаточно внимания на эти внешние эффекты. Это приводит к такой инфраструктуре порта, которая обладает полуоптимальной мощностью (т.е. слишком большая или слишком маленькая для обеспечения оптимального баланса затрат и выгод для общества), неэффективно соотнесена с использованием земли и транспортной инфраструктуры по соседству с портом, включает слишком мало мер по предотвращению или уменьшению влияния на окружающую среду и безопасность. Для восстановления такого нарушения рыночного механизма необходимы некоторые формы вмешательства государственного сектора.

Государственное владение водными территориями

Порты простираются как на земле, так и на водных территориях. В большинстве стран частные лица или предприятия не могут получить полное право собственности на водные территории. Государство является владельцем водных территорий в судоходных реках и в прибрежных зонах. Это означает, что строительство и управление портом требует сотрудничества и вовлечения государственного сектора.

Формы вмешательства правительства в деятельность портов

Предыдущие параграфы демонстрируют существование нескольких причин, по которым вмешательство государственного сектора в обеспечение инфраструктуры порта, особенно общей инфраструктуры порта (т.е. объекты общего пользования, такие как морской доступ, волноотводы…) необходимо. Тем не менее, это не подразумевает, что порты должны строиться, находиться во владении и управлении государством или местными властями. Существуют менее

грубые формы обеспечения общественных интересов в развитии и управлении портов, которые наряду с государственным сектором оставляют пространство и для частного сектора.

Например, многие виды нарушения функционирования рынка, описанные выше, могут быть устранены посредством надлежащего регулирования. Оно может предотвратить участие частных компаний в антиконкурентной деятельности и заставить их обратить внимание на безопасность и окружающую среду, или, по крайней мере, существенно сократить наносимый вред. Государственный сектор должен в этом случае сконцентрироваться на применении эффективной регулятивной и обеспечительной базы, оставляя большинство вопросов управления и эксплуатации порта на откуп частному сектору.

Тем не менее, представленный анализ показывает, что существует одна важная сфера, часто требующая прямого государственного вмешательства: обеспечение инфраструктуры порта и особенно основной инфраструктуры порта. Во многих случаях обеспечение инфраструктуры порта не является рентабельным, так как транспортное движение слишком низкое, а риски слишком высокие (в связи с неразделимостью и невосполнимыми издержками) или оптимальным для общества является предоставление инфраструктуры в распоряжение пользователей по низкой цене за пределами уровня полной стоимости (неконкурентность в использовании, продвижение полюсного эффекта роста).

A.6 Желательность ГЧП в области портовой инфраструктуры

A.6.1 Преимущества и недостатки ГЧП

Рисунок 7 показывает основные преимущества и недостатки ГЧП в сравнении с традиционным снабжением.

Преимущества ГЧП подпадают под две категории.

- Первая категория называется «отдача на вложенные средства». Опыт по всему меру показал, что ГЧП может предоставить государственным службам более высокий уровень качества, чем традиционная модель обеспечения.
- Вторая категория преимуществ ГЧП основывается на использовании частного финансирования. Правительство часто не имеет достаточно средств для инвестирования, необходимого для обеспечения государственной инфраструктуры и услуг, особенно в сферах с быстро растущими потребностями. Использование ГЧП предоставляет доступ к частному капиталу и позволяет увеличить необходимое инвестирование в более оптимальные сроки.

Преимущества ГЧП должны сопоставляться с его недостатками. Выделяется три группы недостатков:

- Во-первых, договоры о ГЧП подразумевают бóльшие затраты на их заключение, чем традиционное снабжение. В связи с передачей риска частному сектору и долгосрочной природой схем ГЧП договоры являются намного более комплексными. Подготовка и согласование таких договоров занимает очень много времени и требует больших трудовых ресурсов.
- Во-вторых, частный сектор по общему правилу несет бóльшие затраты на уплату процентов по займам, чем правительство, таким образом ГЧП повышает затраты на финансирование инфраструктуры.

- Третьим недостатком является негибкость ГЧП. Все требования обслуживания, которым должен удовлетворять частный партнер, определены в договоре. После подписания договора возможности его изменения ограничены.

Рисунок 7: Преимущества и недостатки ГЧП по сравнению с традиционным снабжением

Различные категории преимуществ и недостатков ГЧП рассматриваются более детально в следующих параграфах.

A.6.2 Отдача на вложенные средства

Что такое «отдача на вложенные средства»?

Опыт по всему миру показал, что ГЧП может оказать влияние на оказание услуг с лучшим соотношением цены и качества, чем традиционное оказание услуг, с помощью управленческих навыков и компетенции частного сектора. ГЧП имеет следующие возможности:

- **увеличение количества оказываемых услуг**. Для некоторых правительств оказалось сложным ускорить развитие инфраструктуры, даже при наличии фондов. Это в основном было вызвано ограниченными возможностями применения в национальных и местных органах. Опыт показал, что введение ГЧП расширяет возможности применения.
- **увеличение эффективности**. С помощью лучшего распределения риска, калькуляция всего жизненного цикла и более сильных стимулов для выполнения своих задач ГЧП может сыграть роль в повышении рентабельности обеспечения государственной инфраструктуры.
- **улучшение качества услуг**. Опыт показал, что ГЧП помогает улучшить качество услуг. Этот факт может отражать лучшую интеграцию услуг со вспомогательными активами, улучшенные экономические преимущества за счет размера и объема, внедрение инноваций в оказание услуг, лучшее реагирование частного сектора на потребности пользователей. Режим поощрений, внедренный в договор ГЧП, способствует достижению этих целей, так как он представляет собой немаловажную причину для частного сектора выполнять свои обязательства хорошо.
- **увеличение скорости применения**. Опыт показывает, что передача интегрированных обязательств по оказанию услуг в руки сектора могут повысить скорость, с которой услуги

становятся доступными, в связи с отменой ряда шагов на этапах развития и снабжения проекта, и процесс развития проекта частично вынесен за бюрократические рамки.

- **извлечение коммерческой прибыли из государственных активов.** Частный сектор может содействовать в извлечении коммерческой прибыли из активов государственного сектора. Предпринимательские качества и творческие способности частного сектора используют весь (коммерческий) потенциал данного проекта, таким образом, потенциально оптимизируя пользу (или ценность) проекта для государства и/или конечного пользователя. Это может создать дополнительные доходы, которые могут быть использованы для оказания дополнительных государственных услуг.

Движущие факторы «отдачи на вложенные средства»

Рисунок 8 представляет собой обзор движущих факторов создания «отдачи на вложенные средства». Они разъяснены под рисунком.

Рисунок 8: Движущие факторы «отдачи на вложенные средства»

A.6.2.1 Заключение договоров, основанное на результате

Заключение договоров, основанное на результате, оставляет частному сектору пространство для выбора способа оказания предусмотренных услуг. Оно позволяет государственному сектору сделать ставку на творческие способности частного сектора в оказании установленных соглашением государственных услуг по низким ценам или обеспечить пользователю лучшее качество за ту же цену.

Характеристики проекта, ведущие к преимуществам договоров, основанных на результате

Для того чтобы получить преимущества от договоров, основанных на результате, проект должен предлагать достаточный объем оптимизации и творчества. Если проект включает в себя строительство стандартной инфраструктуры в стандартном физическом расположении, или если проектирование инфраструктуры было в значительной степени установлено в экологическом и плановом разрешении, объем оптимизации и творческой деятельности достаточно невелик.

В проектировании и строительстве инфраструктуры порта объем оптимизации обычно ограничен. Технологии известны.

В управлении терминалами (куда мы включаем составление проекта терминала и инвестиции в суперструктуру и оборудование) пространство для оптимизации намного больше. Продуманный проект терминала, приспособленный к характеристике суден, груза и земли порта, является ключевым источником конкурентного преимущества оператора терминала. Существует широкий выбор погрузочного и разгрузочного оборудования, все больше включающего в себя автоматизированное программное обеспечение.

Модели ГЧП, ведущие к получению преимуществ заключения договоров, основанных на результате

Интегрированное заключение договоров без или с финансированием (ПСТ/У, ПСФТ/У) предлагает наиболее широкие возможности для договоров, основанных на результате. По общему правилу любое эксплуатационное требование может быть включено в текст договора, возлагая ответственность за определение пути выполнения этого требования на частный сектор. Это объясняет, почему данный тип ГЧП используется в оказании широкого спектра услуг (транспортная инфраструктура, коммунальные услуги, строение школ и госпиталей и т.д.).

Формулы, основанные на концессии (эксплуатационная концессия, концессия СУП и передача прав управления) также в большой степени оставляют право выбора способа оказания портовых услуг частному сектору. Тем не менее, в отличие от интегрированного заключения договора, государственный сектор обладает ограниченной свободой в определении результата. Концессионер получает прибыль от конечного пользователя и эксплуатирует инфраструктуру на коммерческой основе. Государственный сектор может наложить условия на соглашение о концессии (например, индексированную максимальную цену), но не может отклониться от коммерческой направленности оказания услуг. Тем не менее, если коммерческое управление услугами желательно, это ограничение не вызывает проблем, и формулы, основанные на концессии, приводят к правильному результату. В случае с инфраструктурой порта это обычно и происходит.

Приватизация оставляет государственному сектору мало или не оставляет совсем возможности для определения результатов. Услуги, связанные с инфраструктурой, оказываются исключительно на коммерческой, максимизирующей прибыль основе. Влияние правительства на оказание услуг ограничено условиями, включенными в соглашение о купле-продаже (но они имеют ограниченный срок действия) и регулятивными полномочиями правительства.

A.6.2.2 Разумное распределение риска

В соответствии с основным принципом риски должны возлагаться на ту сторону, которая лучше всего может ими управлять. Например, строительный подрядчик имеет наиболее сильное влияние на управление строительной деятельностью и обеспечение завершения работ в

установленные сроки и в рамках бюджета. В связи с этим подрядчик должен принять на себя строительный риск и уплатить штраф в случае просроченного строительства или превышения бюджета. Тем не менее, риск просрочки в связи с планированием, находящимся на одобрении или изменениями, внесенными в выходные спецификации, должен быть возложен на государственный сектор. Разумное распределение риска, основанное на принципе его возложения на сторону, имеющую наилучшую возможность управлять им, сокращает затраты на оказание услуг. Модель государственного обеспечения возлагает большинство рисков на государственный сектор. Разумное распределение риска требует передачи многих рисков частному сектору. В некоторой степени ГЧП обеспечивает это.

Характеристики проекта, ведущие к получению преимуществ от разумного распределения риска

Разумное распределение риска приводит к значительным преимуществам в любом проекте с большими рисками. Большинство проектов по инфраструктуре порта удовлетворяют этому условию. Инвестирование в инфраструктуру порта обладает некоторыми характеристиками, делающими их очень рискованными:

- Они часто включают в себя очень высокие капитальные расходы. Чем больше объем инвестиций, тем больше неприятных неожиданностей при возникновении проблем (например, перерасход бюджета или задержки по срокам). Небольшие инциденты можно легко диверсифицировать. Это может быть намного сложнее в случае неудач с большими проектами и, соответственно, с крупными финансовыми последствиями.
- Инвестиции в инфраструктуру порта в большой степени невозместимы. Если проект не принесет ожидаемый объем прибыли, инвестиции нельзя вернуть, а фонды не могут быть вложены в какие-то другие объекты. Многие объекты инфраструктуры порта (каналы доступа, волноотводы, пристани…) нельзя переместить или использовать для других целей.
- Инвестиции неделимы. Строительство или расширение объекта порта подразумевает относительно большой минимальный размер. Невозможно построить порт, а затем расширять его постепенно в зависимости от спроса. Необходимо сделать определенные минимальные капиталовложения, опережающие спрос. В результате этого инфраструктура порта не используется во всю мощность в течение большого периода времени, когда доходы не покрывают расходы. Только после долгого начального периода образуется доход от инвестирования. В это время может возникнуть много неожиданных обстоятельств (рецессия, конкуренция с другим портом, превышение текущих расходов…), что может помешать достижению необходимого уровня прибыли.

Таблица представляет собой обзор основных категорий риска в больших проектах, связанных с инфраструктурой (включая портовые проекты). Таблица описывает, как эти риски должны быть распределены между государственной и частной сторонами с точки зрения разумного распределения риска.

Таблица 9: Риски и их предпочтительное распределение в проектах, связанных с портовой инфраструктурой

Риск	Описание	Предпочтительное распределение
Одобрение планирования	Риск того, что необходимое одобрение может не быть получено, или может быть получено под непредвиденными условиями, которые ведут к нежелательным затратам или продолжительным просрочкам работ	Предпочтительно получение одобрения планирования до начала тендерного процесса. Если это невозможно, государственный сектор должен нести риск в отношении комплексных или уязвимых проектов. Если этот риск невысокий, им может управлять частный подрядчик.
Строительный риск	Риск возникновения событий в течение процесса строительства, которые помешают окончанию работ на объекте в срок и в пределах установленного бюджета.	Частный подрядчик, если нежелательное событие не вызвано государственным вмешательством (в этом случае предпочтительна ответственность государственного сектора) или форс мажором (риск несется совместно, если он слишком высок для возложения его только на частную сторону).
Риск технического обслуживания и управления	Риск того, что расходы на техническое обслуживание и эксплуатацию окажутся выше ожидаемых (например, вследствие ненадлежащего качества проекта и/или строительных работ вложенные затраты выше, чем ожидалось…)	Частный подрядчик
Риск спроса/дохода	Риск того, что спрос на услуги по проекту окажется ниже ожидаемого, что приведет к сокращению доходов. Риск спроса имеет как внешние причины (общий экономический спад, неуверенность в потоке транспортных средств), так и причины, частично находящиеся под контролем частного подрядчика (конкурентоспособность объекта по сравнению с объектами в конкурирующих портах).	Предпочтительное распределение риска зависит от преобладающей причины риска (внешней или находящейся под контролем частного сектора). В случае концессии существующего объекта с опытом работы внешний риск спроса относительно небольшой и может возлагаться на частного концессионера. В случае новых портовых сооружений без опыта работы внешний риск спроса может быть существенным и неприемлемым для частного подрядчика (кроме случаев очень высокой рисковой премией на коэффициент окупаемости). Риск должен быть возложен на государственный сектор, или, по крайней мере, разделен между сторонами.
Финансовый риск	Риск того, что финансовые затраты окажутся выше ожидаемых в результате непредвиденных изменений в процентных ставках, курсе валют… Риск того, что когда частной стороне потребуется для проекта заем или капитал, на тот момент они не будут доступны в ожидаемом объеме и на ожидаемых условиях.	Частный подрядчик, который в существенной мере может обеспечить страховку этого риска.
Регулятивный риск	Риск изменения законодательства/политики, которое невозможно было предвидеть в договоре и которое приводит к нежелательным для частной стороны последствиям.	Государственный сектор, но только в отношении непредвиденных изменений. Риск общих изменений в налоговом законодательстве или решений, принимающихся законодателем в соответствии с существующим законодательством должна нести частная сторона. Чрезмерные политические риски (нарушение договора, экспроприация, гражданская война) несутся частной

		стороной, даже если она не может контролировать их. Однако эти риски могут быть частично застрахованы (Многостороннее агентство по гарантиям инвестиций).

Модели ГЧП, ведущие к получению преимуществ от разумного распределения рисков

Каждая модель обеспечения и снабжения инфраструктуры характеризуется различным распределением рисков. Распределение основных категорий рисков показано в Таблице 9. Вторая колонка в таблице содержит предпочтительное распределение риска на основании информации, представленной в Таблице 8. Это позволяет сделать (грубое) сравнение схемы распределения рисков в различных моделях обеспечения с предпочтительным распределением.

Необходимо предупредить читателя, что схемы распределения рисков, приведенные в Таблице 9, являются примерными. Предпочтительное распределение рисков может быть другим в зависимости от характеристик конкретного проекта. Существует множество вариантов договоров в рамках одной модели обеспечения, некоторые из которых приводят к схемам распределения рисков, отличным от приведенных в Таблице 9. При анализе конкретного проекта риски обычно рассматриваются более детально, с несколькими рисками в каждой категории, указанной в Таблице 9.[18]

Таблица 10: Примерное распределение риска в различных моделях обеспечения/снабжения

Категория риска	Предпочти-тельное распределе-ние*	Традицион-ное снабжение	Эксплуатации-онная концессия	Интегоированн-ное заключение договора без финансирования	Интегоированн-ное заключение договора с финансированием	Совместное предприятие	Концессия на строение, эксплуата-цию, передачу	Передача прав управления	Полная приватизация
Риск одобрения планирования	Государст-венный сектор	Государст-венный сектор	Государст-венный сектор	Государственный сектор	Государственный сектор	Государст-венный/ частный сектор	Государст-венный сектор	Частный сектор	Частный сектор
Строительный риск	Частный сектор	Государст-венный сектор	Государст-венный сектор	Частный сектор	Частный сектор	Государст-венный/ частный сектор	Частный сектор	Частный сектор	Частный сектор
Риск техничес-кого обслужива-ния и эксплуа-тации	Частный сектор	Государст-венный сектор	Государст-венный/ частный сектор	Государственный сектор	Частный сектор	Государст-венный/ частный сектор	Частный сектор	Частный сектор	Частный сектор
Риск спроса/дохода	Государст-венный или частный сектор	Государст-венный сектор	Частный сектор	Государственный сектор	Государственный сектор	Государст-венный/ частный сектор	Частный сектор	Частный сектор	Частный сектор
Финансовый риск	Частный сектор	Государст-венный сектор	Частный сектор **	Государственный сектор	Частный сектор	Государст-венный/ частный сектор	Частный сектор	Частный сектор	Частный сектор
Регулятивный риск	Государст-венный или частный сектор	Государст-венный сектор	Частный сектор	Государственный сектор	Государственный сектор	Государст-венный/ частный сектор	Частный сектор	Частный сектор	Частный сектор

***** *См.объяснение в Таблице **8***

***** *Частный финансовый риск относится только к инвестированию в суперструктуру и оборудование*

[18] Более подробную форму с перечислением рисков можно найти в Министерстве финансов штата Виктория (от 2001 г.).

составить список моделей обеспечения по степени их оптимальности с точки зрения распределения риска невозможно. То, какая модель подразумевает характеристики наиболее эффективного распределения рисков, зависит от предпочтительного распределения рисков, а оно, в свою очередь, зависит от характеристик проекта.

Тем не менее, можно заключить, что модели интегрированного заключения договоров позволяют наилучшее распределение рисков. Они могут оттачиваться для получения очень детального и практически оптимального распределения риска в зависимости от проекта. Недостатком в этом случае является комплексность и затраты на заключение договора.

Существенной характеристикой концессионных соглашений является перевод риска спроса на частного оператора или инвестора. То, является ли это эффективным, зависит от характеристик проекта, как было указано в Таблице 8. Схема концессии не позволяет такой большой маневренности в отношении распределения рисков, как модели интегрированного заключения договоров. Возможно создание более комплексных механизмов распределения риска (например, совместное несение риска спроса), но на практике соглашения о концессии относительно стандартизованы.

На совместном предприятии все риски по определению несутся совместно государственными и частными акционерами. Совместное несение рисков не подразумевает, однако, их эффективного распределения. В действительности на совместном предприятии очень сложно скорректировать распределение рисков.

Обращаем внимание, что схема распределения риска не только определяется смешанными государственно-частными ролями в обеспечении инфраструктуры (финансирование, проектирование, строительство, управление), но и механизмом оплаты. Посредством поощрений и штрафов в механизме оплаты риски передаются частному подрядчику (например, штраф за невыполнение в срок). Повторимся, что модели интегрированного заключения договоров позволяет бóльшую маневренность в этом отношении.

A.6.2.3 Частное привлечение третьих лиц к выполнению работ

Основной сильной стороной частного сектора является его навыки управления деловым процессом, которые позволяют ему эффективно приводить в жизнь проекты, тем самым уменьшая затраты государства и/или конечного пользователя. ГЧП обеспечивает наличие навыков управления и компетентности частного сектора в обеспечении государственной инфраструктуры и услуг.

Характеристики проекта, ведущие к получению преимуществ от частного привлечения третьих лиц к выполнению работ

Вся деятельность порта получает выгоду от лучших навыков управления, более сильной направленности на рентабельность и ориентированность на пользователя/рынок. Если навыки государственного сектора на определенном этапе процесса обеспечения инфраструктуры порта окажутся несоответствующими, существует возможность получить преимущества посредством использования ГЧП.

ГЧП не только является инструментом улучшения эффективности деятельности государственного портового управления. Вместо повышения степени вовлечения частного сектора в обеспечение портовых услуг, можно попытаться улучшить организацию и управление модели государственного обеспечения. Широко используемой стратегией является

корпоратизация и коммерциализация портового управления. Во многих странах государственное портовое управление является частью администрации. Это может быть Министерство транспорта или общественных работ в случае национального порта, или отдел городских общественных работ в случае местного порта. Различные функции порта могут быть распределены между несколькими отделами с отдельной иерархией: отдел общественных работ в отношении функций землевладельца, морская администрация в отношении регулятивных функций и эксплуатационный отдел в отношении обработки груза. Корпоратизация подразумевает интегрирование всех функций портового управления в отдельном независимом лице, имеющем собственные доходы и счет прибылей и убытков. Оно может также являться отдельным юридическим лицом, но это менее важно, чем финансовая независимость и ответственность. Коммерциализация означает управление портовым органом в соответствии с коммерческими принципами. Корпоративная модель в большей мере позволяет достигнуть эксплуатационной эффективности и ориентированности на рынок, чем административная.

Модели ГЧП, ведущие к получению преимуществ от частного привлечения третьих лиц к выполнению работ

Все модели ГЧП подразумевают использование навыков управления и компетентности частного сектора в государственной инфраструктуре и услугах. Степень частного вовлечения различна в зависимости от моделей и зависит от того, какие этапы процесса обеспечения включены в ГЧП (см. Таблицу 4).

A.6.2.4 Оптимизация жизненного цикла

Объединение этапов проектирования, строительства и управления государственной инфраструктурой позволяет минимизировать проблему согласованности. Подрядчик, ответственный за все этапы жизненного цикла, получает стимул минимизировать затраты всего жизненного цикла. Напротив, когда каждый из нескольких подрядчиков отвечает за отдельный этап, они стараются минимизировать собственные расходы или максимизировать собственные доходы, даже если это повышает затраты/уменьшает расходы на других этапах. Например, строительный подрядчик немотивирован затрачивать ресурсы на более высокое качество, приводящее к меньшим затратам на эксплуатацию.

Характеристики проекта, приводящие к получению преимуществ от оптимизации жизненного цикла

Возможность получения преимуществ от оптимизации жизненного цикла, безусловно, зависит от существования проблем согласованности и достаточно сильной связи между различными этапами процесса обеспечения инфраструктуры.

Модели ГЧП, ведущие к получению преимуществ от оптимизации жизненного цикла

Эксплуатационные концессии действуют только на стадии управления, и не позволяют получить преимущества путем оптимизации жизненного цикла. Все другие модели ГЧП включают проектирование, строительство и управление, а также вносят вклад в оптимизацию взаимодействия между этими этапами.

A.6.2.5 Платёж при условии выполнения

Платёж при условии выполнения наделен движущей силой «отдачи на вложенные средства», описанной в предыдущих параграфах. Она обеспечивает финансовые стимулы для эффективного получения преимуществ договора, при условии выполнения, разумного распределения рисков, частного привлечения третьих лиц к выполнению работ и оптимизации жизненного цикла. Несколько примеров иллюстрируют это утверждение:

- Как уже было указано выше, механизм платежей влияет на распределение риска между государственным и частным партнерами. Посредством поощрений и штрафов в механизме платежей риски переводятся на частного подрядчика. Например, если строительный подрядчик получает фиксированный платеж по завершении строительства инфраструктуры, он эффективно учитывает риск перерасхода бюджета и задержек. Если затраты на строительство выше ожидаемых, доходы подрядчика сокращаются. Если строительство инфраструктуры завершено позже установленных сроков, подрядчик позже получит вознаграждение и понесет расходы на финансирование своего оборотного капитала. Перевод риска задержки в исполнении на строительного подрядчика может быть усугублена с помощью штрафа за несоблюдение сроков, установленных в договоре. Вторым примером является перевод риска спроса на частного партнера путем схем платежей, поставленных в зависимость от прибыли, полученной от конечных пользователей (как, например, в концессии).
- Частный сектор может получить наилучший стимул по принципу «кнута и пряника». Выполнение работы выше номинала должно повышать доходы частного сектора напрямую (посредством более высоких платежей за обслуживание, осуществляемых государственным сектором). Выполнение работы ниже нормы должно повлечь за собой штрафы, которые должны подавлять финансовые показатели частного сектора. Такие штрафы должны «щекотать», затем «причинять боль», но не «убивать» частный сектор.
- Если подрядчик получает вознаграждение за обеспечение услуг, связанных с инфраструктурой (а не за строительство объекта инфраструктуры), у него автоматически появляется стимул оптимизировать расходы на всех этапах процесса обеспечения. Все полученные преимущества напрямую превращаются в доходы.

Так как платежи на основе исполнения поддерживают другие движущие силы «отдачи на вложенные средства», для проведения анализа характеристик проекта и моделей ГЧП, где применимо, мы относим к предыдущим параграфам.

A.6.2.6 Частное финансирование

Роль частного финансирования в обеспечении капитала для проектов раскрывается в следующем параграфе. Однако даже если частное финансирование не требуется для обеспечения капитала по проекту, оно подразумевает другие преимущества:

- Во-первых, частное финансирование играет ту же роль, что и платёж при условии выполнения. Она усугубляет действие стимулов путем увеличения финансовой доли, которая стоит на кону, заставляя частных подрядчиков активно преследовать «отдачу на вложенные средства». Частное финансирование обеспечивает особенно сильные стимулы для обеспечения инфраструктуры в срок. Каждый день увеличивает финансовые затраты по проекту, так как получение доходов, необходимых для погашения долга, откладывается по времени.
- Во-вторых, частное финансирование привносит дополнительную возможность мониторинга проекта. Частные инвесторы сильно мотивированы и часто находятся в более выигрышной позиции, чем государственный орган, для отслеживания финансового положения проекта. Это

помогает избежать неисполнения обязательств частным оператором в связи с финансовыми проблемами.

Так как частное финансирование является основой для других движущих сил «отдачи на вложенные средства», для проведения анализа характеристик проекта и моделей ГЧП, где применимо, мы относим к предыдущим параграфам.

A.6.3 Частное финансирование

Каковы преимущества частного финансирования при обеспечении капитала для проектов?

Доступ к частному капиталу для финансирования – и в особенности внебалансового финансирования – государственных проектов составляет преимущественную причину, по которой государственный сектор вступает в ГЧП. (Соттио, 2000 г.[19] , Струик и Янсен, 2002 г.[20]).

Многие авторы рассматривают это преимущество как ложный мотив вступления в ГЧП (Мартенс 2000 г.[21], Соттио, 2000 г.). Они утверждают, что структура финансирования как таковая не оказывает влияния на ценность проекта инфраструктуры. Это следует из теоремы Модильяни-Миллера. Если ГЧП не приносит действительные преимущества, описанные в параграфе **Error! Reference source not found.**, причины отменять модель государственного обеспечения нет. Без преимуществ «отдачи на вложенные средства» ГЧП ведет только к более высоким затратам на заключение сделки и к капитальным расходам.

Мы не можем в полной мере согласиться с вышеуказанным суждением. Даже если ГЧП не улучшает эффективность обеспечения услуг, связанных с инфраструктурой порта, его использование все-таки может быть выгодным для получения доступа к источникам частного финансирования. Предположим, что государственное обеспечение является наиболее эффективным вариантом для конкретного проекта инвестирования в порт, но государственный сектор не обладает средствами, доступными для финансирования проекта. В этом случае более дорогое обеспечение с помощью модели ГЧП часто будет более выгодным для общества, чем отложение или отмена проекта ввиду недостатка финансовых средств. ГЧП позволяет ускорить инвестирование в проект, что приводит к более быстрому получению экономических выгод (т.е. возможность порта удовлетворять нужны экспорта и импорта).

Финансирование и плата за инфраструктуру

Необходимо провести важное различие между финансированием инфраструктуры с одной стороны, и оплатой услуг, связанных с инфраструктурой, с другой стороны. Они являются отдельными действиями, часто ошибочно отождествляющимися при обсуждении ГЧП.

Термин «финансирование» означает предоставление капитала для покрытия первоначальных затрат на инвестирование. Термин «оплата» означает уплата цены за использование инфраструктуры. Прибыль от платежей, полученных от пользователей, используется для

---

[19] Сотто, М. (2000 г.), *Государственно-частное партнерство: лучшая отдача на вложенные (государственные) средства,* Презентация на семинаре «Государственно-частное партнерство на практике», организованном Институтом международных исследований в Брюсселе 29-30 мая 2000 г.

[20] Струик, Петер и Барт Янсен (2002 г.), *Отчет о современном развитии финансирования и государственного-частного партнерства*, Всемирная дорожная ассоциация.

[21] Мартенс, Филипп. ***Hoe een PPS-project aanpakken?, presentatie voor Studiedag Publiek-Private Samenwerking georganiseerd door Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap***? 28 января 2000 г.

покрытия текущих расходов и расходов на техническое обслуживание, а также на возврат средств лицам, предоставившим инвестиционные фонды (погашение долга, уплата процентов и дивидендов).

Как финансирование инфраструктуры, так и плата за нее могут быть государственными и частными, в результате чего возможны четыре варианта сочетания, указанных в Таблице 10.

Таблица 11: Возможности финансирования инфраструктуры и платы за нее

		Плата за инфраструктуру	
		Государственное	**Частное**
Финансирование инфраструктуры	**Государственное**	Государство финансирует и эксплуатирует инфраструктуру и предоставляет ее пользователям бесплатно.	Государство финансирует и эксплуатирует инфраструктуру, а также получает от пользователей пользовательские сборы за инфраструктуру.
	Частное	Частная компания или консорциум (банки, инвесторы) финансирует инфраструктуру и, возможно, также эксплуатирует ее. Государство платит частному инвестору вознаграждение за пользователей, позволяя ему покрыть расходы и получить доход. Инфраструктура предоставляется пользователям бесплатно.	Частный консорциум финансирует и эксплуатирует инфраструктуру, а также собирает с пользователей пользовательские сборы за инфраструктуру.

Начиная с полностью государственного участия в верхнем левом квадрате, существует три возможности увеличить финансовое участие частного сектора в обеспечении инфраструктуры:

1. Первой возможностью является взимание платежей с частных пользователей (правый верхний квадрат). Это позволяет государству покрыть финансовые затраты (т.е. уплату процентов и погашение займа, полученного для финансирования инфраструктуры), а также расходы на техническое обслуживание и управление, тем самым облегчая бремя, ложащееся на государственный бюджет. Тем не менее, государство в любом случае должно финансировать инфраструктуру. Следовательно, эта возможность не решает кратковременные бюджетные и заемные проблемы.

2. Вторым вариантом является привлечение к финансированию, а также возможно к техническому обслуживанию и управлению инфраструктурой частного сектора (нижний левый квадрат). Государство остается, тем не менее, ответственным за осуществление платежей за инфраструктуру. Государство уплачивает частному инвестору вознаграждение за действительных пользователей. Последние могут использовать инфраструктуру бесплатно. Примером такого механизма оплаты служат теневые сборы (государство уплачивает цену за каждого индивидуального пользователя, как в системе пошлин), плата за эксплуатационную готовность (государство уплачивает цену за каждую единицу времени – час, день, месяц… – в течение которой инфраструктура находится в состоянии готовности и в хороших условиях) или арендная плата. Влияние этого варианта на бюджет противоположно тому, которое наблюдается в первом варианте. В краткосрочной перспективе бремя с бюджета снимается. Тем не менее, государство вовлекается в долгосрочное обязательство, обычно 30-50 лет,

выплачивать инвестору сборы в форме теневых платежей, плату за эксплуатационную готовность и арендные платежи.

3. В третьем варианте частный сектор производит финансирование, а также платежи за инфраструктуру (нижний правый квадрат). Частная компания финансирует строительство инфраструктуры и эксплуатирует ее по завершении строительства. Она собирает плату с пользователей инфраструктуры. Доходы от пользовательских платежей используются для покрытия расходов и получения прибыли от инвестиций. В этом варианте инфраструктура обеспечивается без расходов со стороны бюджета, как в краткосрочной, так и в долгосрочной перспективе. Роль государства ограничивается выдачей разрешений на строительство и управление, а также регулятивными функциями.

Очевидно, что только варианты, включающие в себя оплату инфраструктуры частным сектором, приводят к существенному сокращению бюджетного бремени в отношении инфраструктуры. Частное финансирование без частных платежей просто-напросто переносит влияние на бюджет с настоящего времени в будущее. Это, однако, не подразумевает, что комбинация частного финансирования и государственных платежей (нижний левый квадрат) должна исключаться из рассмотрения как невозможный вариант. Она является оптимальным решением в ситуации, когда правительство испытывает в основном краткосрочные проблемы бюджетного финансирования. В этом случае частное финансирование позволяет ускорить обеспечение новой, критически необходимой инфраструктуры. В дополнение к этому, частное финансирование может привести к получению преимуществ и сокращению расходов, указанным в параграфе **Error! Reference source not found.**, тем самым также сокращая бюджетное бремя.

Взаимоотношение между моделями ГЧП и стратегиями финансирования/ценообразования в отношении инфраструктуры порта

В зависимости от того, какой из указанных в Таблице 10 квадратов выбран, являются подходящими другие модели обеспечения/снабжения инфраструктуры порта, что показано в Таблице 11.

Таблица 12: Финансирование и плата за инфраструктуру по альтернативным моделям обеспечения/снабжения

		Плата за инфраструктуру	
		Государственный сектор	**Частный сектор**
Финансирование инфраструктуры	**Государственный сектор**	▪ Государственное обеспечение без взимания платежей с пользователя	▪ Государственное обеспечение с взиманием платежей с пользователя ▪ Эксплуатационная концессия
	Государственный/ частный сектор		▪ Совместное предприятие
	Частный сектор	▪ Интегрированное заключение договоров с финансированием	▪ Концессия СУП ▪ Передача прав управления ▪ Полная приватизация

В зависимости от бюджетных рамок правительства и его целей ценообразования, соответствующие квадраты в Таблице 11 показывают доступные модели обеспечения.

- Если правительство не обладает доступными средствами для финансирования инфраструктуры порта (ни в краткосрочной, ни в долгосрочной перспективе), возможными вариантами являются концессия СУП, передача прав управления или полная приватизация. В случае концессии существует два альтернативных критерия присуждения концессии: самое высокое вознаграждение за концессию (или, более точно, чистая стоимость ожидаемого вознаграждения) или самая низкая цена для конечного пользователя. Обычно выбирается первый вариант, который максимизирует финансовую выгоду правительства, но не обязательно является лучшим вариантом с точки зрения развития национальной экономики.

- Если правительство желает обеспечить инфраструктуру бесплатно (или по цене, ниже действительной стоимости), но не имеет достаточных средств для финансирования инфраструктуры, оптимальным решением может служить интегрированное заключение договоров с частным финансированием (договор ПСФТУ). Это позволяет распределение бюджетных затрат на большой период времени. Более того, несмотря на то, что инфраструктура порта финансируется из частных источников, государственный сектор сохраняет полный контроль за развитием.

  Существует несколько причин возможной экономической эффективности цены ниже реальной стоимости (или даже близкой к нулю) с общественной точки зрения. Во многих случаях обеспечение инфраструктуры порта не является рентабельным (в виду неразделимости и невосполнимых издержек), или потому что оптимальным с общественной точки зрения является предоставление пользователям инфраструктуры по цене ниже предела реальной стоимости (расчет цены на основе предельных затрат, продвижение полюсного эффекта роста). В этих случаях государственный сектор должен вмешаться с помощью финансирования и/или платы за инфраструктуру. В особенности это касается общей инфраструктуры порта (канал морского доступа, волноотводы…).

- Если правительство располагает необходимыми средствами для финансирования инфраструктуры порта, хочет сохранить контроль над его развитием и управлением, но также желает покрыть затраты на инфраструктуру за счет пользователей, подходящей является модель в верхнем правом квадрате. Этот квадрат применяется в особенности к инфраструктуре, связанной с обработкой груза (бухты, пристани, причальные стены). Доводы, обосновывающие предоставление этой инфраструктуры бесплатно, слабее, чем в отношении основной инфраструктуры порта. Тем не менее, остаются основания для сохранения некоторой степени общественного контроля, как, например, управление внешними факторами и предотвращение злоупотребления положением на рынке.

A.6.4 Затраты на заключение сделки

Установление ГЧП подразумевает более высокие, чем в традиционном снабжении, затраты на заключение сделки, как для органа по снабжению, так и для частного партнера. В связи с передачей рисков частному сектору и долгосрочного характера систем ГЧП договоры являются намного более комплексными. Они должны предусматривать намного больше непредвиденных обстоятельств, чем традиционные договоры на снабжение. Подготовка и переговоры по этим договорам требуют большие временные и трудовые ресурсы. Более того, в течение исполнения договора деятельность и исполнение партнеров должна контролироваться для целей проверки

соблюдения положений договора. При необходимости должны быть предприняты корректирующие меры.

Характеристики проекта, влияющие на затраты при заключении сделки

Затраты при заключении договора включают фиксированную часть, которая не зависит от размера капиталовложений. Существует необходимый объем подготовки договора и мониторинга, не находящийся в зависимости от стоимости договора. С другой стороны, ценность потенциально полученных преимуществ тесно связана с размером инвестиций. Соответственно, ГЧП должно рассматриваться как альтернатива только в случаях достаточно больших вложений капитала. В отношении инвестирования в инфраструктуру часто рекомендуемая пороговая величина составляет 100 миллионов Евро. Однако эта величина не должна приниматься как должное. Обеспечение ГЧП может быть эффективным и для меньших проектов. Затраты на заключение сделки ниже, если существуют стандартные договоры и/или если участники рынка уже имеют опыт проектов ГЧП. Недостатком является то, что использование стандартных договоров уменьшает возможности для оптимизации, творчества и оттачивания распределения рисков.

Взаимоотношение между моделями ГЧП и затратами на заключение сделки

Частное финансирование, обширная передача рисков и долгосрочные обязательства являются факторами, влияющими на комплексность договоров. С этой точки зрения можно ожидать, что наиболее высокие затраты на заключение сделки будут иметь место в отношении договоров о концессии ПСФТ/Э, СУП и передаче прав управления.

В совместном предприятии затраты на заключение сделки могут иметь другой характер. Государственные и частные акционеры совместного предприятия, скорее всего, будут преследовать частично разные интересы. Это может затруднить эффективное управление совместным предприятием.

A.6.5 Стоимость капитала

Использование частного финансирования не должно само по себе влиять на стоимость финансирования проекта. Это следует из теоремы Модильяни-Миллера, в соответствии с которой стоимость капитала (требуемый коэффициент окупаемости всех активов) зависит только от рисковых характеристик проекта, а не от способа его финансирования.

Одним из преимуществ ГЧП, описанных в параграфе **Error! Reference source not found.**, является более разумное распределение риска и, следовательно, лучшее управление риском. Если это преимущество имеет место, риск по проекту и стоимость капитала ниже при использовании ГЧП, чем при традиционном государственном обеспечении.

Этот вывод противоречит тому факту, что частный сектор по общему правилу несет более высокие затраты, связанные с займами, чем правительство.[22] Тем не менее, это различие связано не с различием рисков по проекту, а с различием в риске невыплаты долга. Возможность правительства взимать налоги сокращает вероятность невыплаты им долга, и в связи с этим

[22] Это действительно для большинства, но не для всех случаев. В странах с серьезными проблемами ликвидности и состоятельности правительства частный сектор может нести меньшие затраты, связанные с займом, чем правительство.

частный сектор готов предоставить правительству заем под проценты, близкие к процентам за безрисковые операции, даже при финансировании рискованных проектов. В результате ГЧП с частным финансированием увеличивает финансовые затраты, даже при более низких рисках по проекту.

Существует две точки зрения на способы решения проблемы расхождения между степенью проектных рисков и затратами на займы при сравнении ГЧП и традиционного государственного обеспечения. В соответствии с одной точкой зрения, сравнение должно быть основано на «чистой» стоимости капитала, основанной на проектных рисках. Выполнение расчетов с низкой стоимостью займов, предоставляемых государству, приведет к значительному увеличению бремени на налогоплательщиков и предоставит несправедливое преимущество модели государственного обеспечения. Другие рассматривают проект с точки зрения его стоимости для бюджета. В соответствии с этой точкой зрения сравнивается основа действительных затрат, связанных с займами. В этом случае ГЧП предпочтительно только тогда, когда полученная эффективность выше расходов частного сектора, связанных с займом. Если налогообложение не вызвало макроэкономических затрат, правильным выбором будет первая возможность. Однако налогообложение приводит к макроэкономическим затратам: например, налоговый клин между общей и чистой прибылью сдерживает обеспечение рабочей силой и предпринимательство. В этой связи важно минимизировать влияние проекта на бюджет, на что указывает вторая точка зрения.[23]

Характеристики проекта, влияющие на стоимость капитала

Чем больше риски по проекту, тем больше существует риск неуплаты долга и выше частные затраты, связанные с займами.

Взаимоотношение между моделями ГЧП и стоимостью капитала

Все модели ГЧП с частным финансированием (концессии ПСФТ/У, СУП, концессия прав управления) характеризуются более высокой стоимостью капитала. Рисковая премия будет особенно высокой, если частный сектор несет большие риски, которыми он не может управлять (например, риск спроса на новое портовое сооружение, не использовавшееся ранее). Во избежание крупных материальных затрат эти риски должны частично или полностью переноситься на частный сектор путем выбора модели ЧГП без частного финансирования или путем включения в положения договора о переходе риска.

A.6.6 Отсутствие гибкости

Договор ГЧП по общему правилу имеет большой срок действия, в течение которого государственный сектор оказывает только ограниченное влияние на обеспечение инфраструктуры. Все требования, которые должен выполнить частный партнер, указаны в договоре. После подписания договора возможности изменения требований ограничены. Это уменьшает возможность государственного сектора реагировать на изменения внешней среды.

[23] В идеальном варианте макроэкономические затраты, связанные с налогообложением, приняты во внимание исчерпывающим образом. Французское руководство по проведению анализа затрат и выгод в отношении проектов, связанных с инфраструктурой указывает на то, что затраты по проекту, уплачиваемые из бюджета, должны получать дополнительный вес в размере 30%, отражающий макроэкономические затраты, связанные с налогообложением (***Instruction cadre relative aux methods d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transpor***t. 25 марта 2004 г., редакция от 27 мая 2005 г.).

Каковы издержки вследствие отсутствия гибкости?

Происхождение издержек, вызванных отсутствием гибкости, кроется в том факте, что государственный и частный сектор преследуют разные интересы в отношении инфраструктуры порта. В упрощенном варианте они выглядят так: частный сектор нацелен на развитие бизнеса и максимизацию доходов, тогда как государственный сектор преследует более широкие социально-экономические цели (см. параграф А.5). В ГЧП интересы государственного и частного сектора примиряются посредством спецификации результатов и механизма оплаты. Государственный сектор определяет требования к инфраструктурному обслуживанию и возлагает ответственность за строительство инфраструктуры и обеспечение как можно большего соответствия услуг спецификациям частного сектора. Проблема заключается в том, что договор ГЧП имеет продолжительный срок действия, в течение которого внешняя среда и желаемые спецификации услуг изменяются. Предусмотреть все возможные неожиданные ситуации в договоре ГЧП не возможно. Следовательно, с течением времени государственному сектору становится все труднее сохранять оптимальное с общественной точки зрения обеспечение услугами. Можно смело предположить, что частный партнер будет реагировать на внешние изменения в своих собственных интересах, но не в общественных интересах.

Характеристики проекта, влияющие на затраты, вызванные отсутствием гибкости

Потенциальные затраты, связанные с отсутствием гибкости наиболее высоки, если:

- обстоятельства, с которыми связан проект, подвергаются постоянным изменениям, которые сложно предсказать;
- государственные (социальное обеспечение) и частные (максимизация прибыли) интересы различаются настолько, что реакция частного подрядчика на изменения внешней среды отлична от той, которая была бы желательна с точки зрения общества;
- общественный интерес в проекте велик.

В параграфе А.5 содержатся выводы о том, что общественные интересы более значительны в отношении основной инфраструктуры порта (морской доступ, волноотводы…), чем для эксплуатационной инфраструктуры порта (терминалы), а также значительнее на стадии формирования концепции, проектирования и строительства, чем на стадии эксплуатации. Правительству необходимо обеспечить готовность инфраструктуры порта, достаточной для служения цели национального экономического развития. Когда эта инфраструктура уже построена, она должна управляться как можно эффективнее в соответствии с коммерческими принципами. Таким образом, на стадии управления государственные и частные цели совпадают.

Взаимоотношение между моделями ГЧП и отсутствием гибкости

Полная приватизация и концессия прав управления характеризуются наибольшей степенью отсутствия гибкости с точки зрения государственного сектора. В этих моделях обеспечения государственный сектор отдает большую часть своего влияния на развитие порта бессрочно или на срок действия концессии, соответственно. Порт развивается и эксплуатируется в соответствии с коммерческими принципами. Частный подрядчик может свободно менять свою стратегию в зависимости от изменяющихся условий рынка, но делать это исключительно в собственных интересах.

С эксплуатационной концессией или концессией СУП государственный сектор сохраняет ответственность за развитие порта. Эксплуатация терминалов поручается частному сектору, но в этой части цели государственного и частного сектора совпадают. Таким образом, если частный

партнер реагирует на изменения в условиях рынка, он продвигает как частные, так и государственные интересы.

Модель интегрированного заключения договоров является очень гибкой, по крайней мере, в краткосрочной перспективе. Государственный сектор обладает большой свободой в установлении требований к услугам и платежного механизма, который служит частному подрядчику стимулом для более скрупулезного соблюдения этих требований. По сравнению со схемами, основанными на концессии, частный подрядчик обладает намного меньшей степенью свободы изменения стратегии в ответ на изменения внешних факторов. Он предоставляет услуги не конечным пользователям, а портовому управлению, и связан договором с этим управлением. Это дает государственному сектору большую степень контроля результата, полученного частным поставщиком услуг, в том числе в долгосрочной перспективе. Тем не менее, этот контроль приводит к одному отрицательному явлению. Негибкость договора делает сложным приспособление требований к услугам и изменяющимся обстоятельствам. После подписания договора изменение спецификации результатов требует проведения затратных повторных переговоров. Во избежание этого договор должен включать в себя механизмы реакции на неожиданные изменения. Тем не менее, указание в договоре всех возможных непредвиденных ситуаций невозможно и непрактично.

По общему правилу совместные предприятия очень гибки как в краткосрочной, так и в долгосрочной перспективе. Учреждение совместного предприятия исключает необходимость заключения договора на продолжительный период времени. Решения в отношении обеспечения услуг, связанных с инфраструктурой, могут приниматься по факту разворачивания событий. На практике конфликтующие интересы государственных и частных партнеров в компании легко могут привести к нерешительности и негибкости.

А.6.7 Обобщение преимуществ и недостатков ГЧП

Таблица 12 содержит обзор преимуществ и недостатков различных моделей обеспечения.

Данные в таблице приблизительные и относятся к средним показателям модели обеспечения. Действительная оценка должна принимать во внимание конкретные договоры. Например, договор на проектирование и строительство может быть достаточно стандартным, а может включать в себя более комплексное распределение рисков (как, например, в договоре Маасвлакте 2). В первом случае затраты на заключение сделки низки, а во втором они могут быть очень высокими.

Таблица показывает соотношение между преимуществами и недостатками моделей обеспечения и снабжения. Модели, содержащие в себе много движущих факторов «отдачи на вложенные средства», обычно подразумевают более высокие затраты на заключение сделки и меньше гибкости. Для выбора наиболее оптимальной модели необходимо сопоставлять друг с другом затраты и выгоды.

Таблица 13: Сравнение моделей обеспечения/снабжения в отношении критерия желательности

	Традиционное снабжение	Эксплуатационная концессия	Интегрированное заключение договоров без финансирования	Интегрированное заключение договоров с финансированием	Совместное предприятие	Концессия на строительство, управление и передачу	Передача прав управления	Полная приватизация
Присутствие движущих факторов «отдачи на вложенные средства**»**								
Заключение договора на основе результата	0	+	+	++	+	+	0	0
Разумное распределение рисков	0	+	+	++	+	+	0	0
Частное привлечение третьих лиц к выполнению работ	0	+	+	++	+	++	++	++
Оптимизация жизненного цикла	0	0	+	++	++	++	++	++
Платеж при условии выполнения	0	+	0	++	+	++	++	++
Частное финансирование	0	+ (*)	0	++	+	++	++	++
Наличие недостатков ГЧП								
Затраты на заключение сделки	0	–	–	– –	– –	–	–	0
Более высокая стоимость капитала	0	0	0	– –	–	– –	– –	– –
Отсутствие гибкости	0	0	–	–	–	0	– –	– –

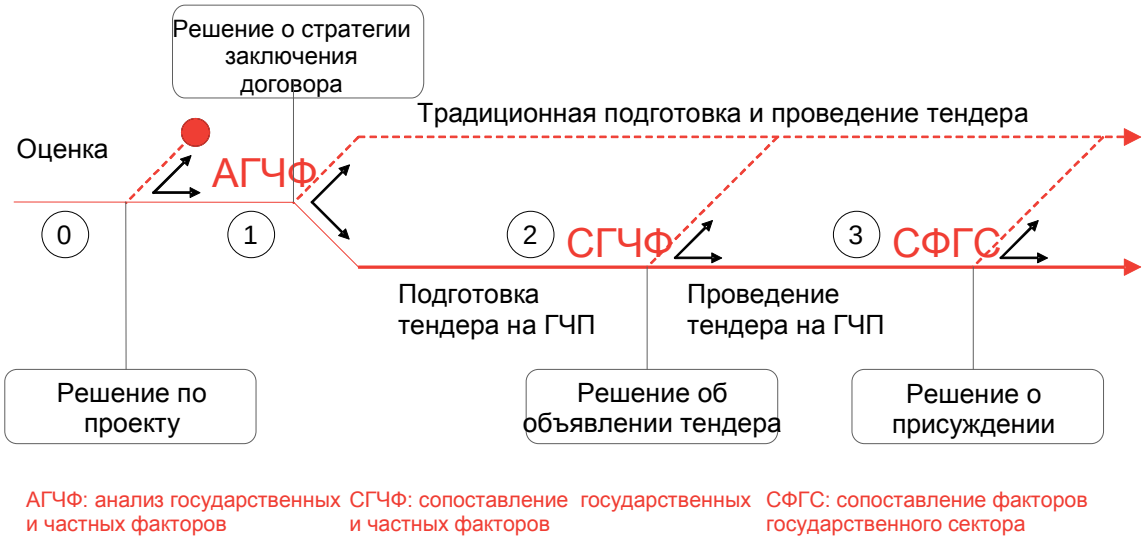
***0 =** нет/ограничено; **+/– =** некоторые преимущества/недостатки; **++/– – =** значительные преимущества/недостатки*
*** Концессионер инвестирует не в инфраструктуру, а в суперструктуру и оборудование.***

A.7 Оценка желательности ГЧП

Существует три инструмента оценки ГЧП, соответствующие трем моментам принятия решения в процессе реализации инвестиционного проекта (см. Рисунок 9):

1. АГЧФ: анализ государственных и частных факторов;
2. СГЧФ: сопоставление государственных и частных факторов;
3. СФГС: сопоставление факторов государственного сектора.

Рисунок 9: Идентификация и инструменты оценки ГЧП



Мы представим инструменты, указанные на Рисунке 9, и опишем их роль в процессе проведения тендера и заключения договора.

A.7.1 Оценочные исследования

Первый этап цикла планирования государственного инвестиционного проекта состоит из различных оценочных исследований: технического, экологического, экономического (анализ общественных затрат и выгод), а также финансового. Исследование оценивает осуществимость и желательность инвестиционного проекта. Этот этап приводит к принятию решения о том, будет ли произведено инвестирование, и какая альтернатива выбрана в качестве предпочтительной (если существует несколько).

Исследование осуществимости и оценки предшествует процессу анализа ГЧП. Они касаются самого проекта, а не механизма его осуществления (т.е. договорного снабжения или какой-либо формы ГЧП). Тем не менее, проект и механизм его реализации не являются полностью независимыми друг от друга. Как мы показали выше, использование ГЧП может улучшить экономическую и финансовую ценность проекта (получение преимуществ, более высокие прибыли, более быстрое приведение в жизнь). Осуществимость и желательность проекта может, как следствие, иногда зависеть от его реализации посредством надлежащей структуры ГЧП. В

связи с этим экономическая и финансовая оценка часто уже содержит обобщение исследования влияния возможного использования ГЧП.

А.7.2 Анализ государственных и частных факторов (СГЧФ)

После одобрения запуска проекта на повестку дня выходит выбор оптимального механизма реализации проекта. Доступные варианты варьируются от договорного снабжения до приватизации. Между этими двумя экстремальными вариантами существует множество моделей обеспечения, каждая из которых характеризуется различной долей частного участия и принятия рисков. Целью оценки инструментов ГЧП является помощь государственному спонсору проекта в принятии решения, является ли создание ГЧП выгодным, и если да, то какая из моделей ГЧП наиболее подходит.

Первым из этих инструментов является Анализ государственных и частных факторов. Это качественная оценка преимуществ и недостатков различных моделей, принимающая во внимание специфические характеристики инвестиционного проекта. Он приводит к принятию решения о дальнейшей целесообразности рассмотрения механизмов ГЧП для данного проекта, и если да, то какой модели ГЧП. В большинстве случаев этой качественной оценки достаточно для выбора оптимальной модели ГЧП и исключения возможности применения остальных моделей. Иногда, однако, оценить все возможности ГЧП невозможно, и для последующего рассмотрения остается небольшое количество выбранных моделей (две или три).

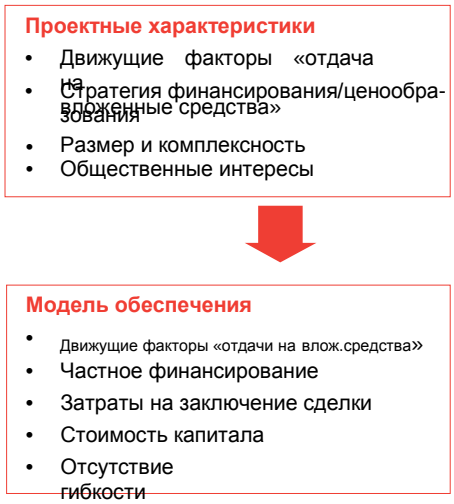
АГЧФ состоит из трех стадий. На первом этапе анализируются характеристики проекта для определения:

- присутствия движущих факторов «отдачи на вложенные средства»;
- целей правительства в отношении финансирования и установления цены за пользование инфраструктурой;
- объем и комплексность проекта;
- общественные интересы, которые правительство хочет защитить.

На втором этапе выбирается оптимальная модель обеспечения в зависимости от характеристик проекта. Эта модель обеспечения:

- использует как можно больше движущих факторов «отдачи на вложенные средства», существующих в проекте;
- внедряет структуру финансирования и платежный механизм, отвечающие целям в отношении финансирования и ценообразования;
- подразумевает допустимые затраты на заключение сделки, учитывая объем и комплексность проекта;
- предлагает достаточную гибкость для обеспечения общественных интересов.

Рисунок 10: АГЧФ



В параграфах с А.6.1 по А.6.7 содержится аналитическая основа для выполнения оценки.

A.7.3 Сопоставление государственных и частных факторов (СГЧФ)

Модель ГЧП, выбранная в процессе АГЧФ разрабатывается более детально (распределение рисков, платежный механизм) и проходит через процесс Сопоставления государственных и частных факторов. Это количественный анализ затрат и выгод, в котором модель обеспечения ГЧП сравнивается с договорным снабжением. Если СГЧФ заключает, что модель ГЧП включает в себя наибольшую ценность, тендерные документы окончательно подготавливаются, и начинается процедура проведения тендера.

СГЧФ состоит из двух этапов. На первом этапе определяются параметры затрат, доходов и рисков модели государственного обеспечения, а также оцениваются отличия от модели ГЧП. (см Таблицу 13.). Данные, необходимые для этого этапа, черпаются из проектной документации, опыта в более ранних схожих проектах, источниках литературы и из мнений экспертов.

На втором этапе определяются временные рамки для затрат, доходов и рисков обеих моделей, а также рассчитывается их чистая текущая стоимость. Модель с наибольшей чистой текущей стоимостью (текущая стоимость доходов минус текущая стоимость затрат) предоставляет наиболее высокую «отдачу на вложенные средства» (см. Таблицу 14). Расходы и доходы рассчитываются с использованием требуемого по данному проекту коэффициента окупаемости, установленного с учетом риска.

Выполнение СГЧФ требует больших трудовых и информационных ресурсов. Требуемые данные сложно собрать, а их надежность разнится. Во многих случаях качественная оценка стадии АГЧФ уже позволяет сделать достаточно четкий вывод в отношении предпочтительной модели обеспечения. Если доступных данных недостаточно, а так же, если СГЧФ не имеет большой информационной ценности для лиц, принимающих решение, по сравнению с качественным АГЧФ, стадия СГЧФ может быть опущена.

Таблица 14: Оценка различий между традиционным снабжением и выбранной моделью ГЧП

	Параметры затрат/дохода в традиционном снабжении	Отличия ГЧП по сравнению с традиционным снабжением
Затраты и доходы		
Расходы на подготовку и заключение сделки	x	+/- y%
Затраты на реализацию	x	+/- y%
Затраты на техническое обслуживание и управление	x	+/- y%
Доходы	x	+/- y%
Риски		
Риск одобрения планирования	x	+/- y%
Строительный риск	x	+/- y%
Риск технического обслуживания и управления	x	+/- y%
Риск спроса/доходов	x	+/- y%
Финансовый риск	x	+/- y%
Регулятивный риск	x	+/- y%

Таблица 15: СГЧФ

Год	1	2	3	…	…	T-2	T-1	T
Государственное обеспечение								
Затраты и доходы								
Затраты на подготовку и заключение сделки	x	x	x	…	…	x	x	X
…	x	x	x	…	…	x	x	X
Текущая чистая стоимость проекта без учета рисков	x							
Риски								
Риск одобрения планирования	x	x	x	…	…	x	x	X
…	x	x	x	…	…	x	x	X
Текущая чистая стоимость рисков	x							
Текущая чистая стоимость проекта с учетом рисков	**x**							
ГЧП								
Затраты и доходы								
Затраты на подготовку и заключение сделки	y	y	y	…	…	y	y	Y
…	y	y	y	…	…	y	y	Y
Текущая чистая стоимость проекта без учета рисков	y							
Риски								
Риск одобрения планирования	y	y	y	…	…	y	y	Y
…	y	y	y	…	…	y	y	Y
Текущая чистая стоимость рисков	y							
Текущая чистая стоимость проекта с учетом рисков	**y**							

A.7.4 Сравнение факторов государственного сектора (СФГС)

Сравнение факторов государственного сектора используется для сравнения предложений участников тендера с договорным снабжением. Это наиболее оптимизированная модель государственного обеспечения в ГЧП. Если предложения на торгах содержать меньшую ценность, чем договорное снабжение, процедура тендера на ГЧП может быть остановлена и начата процедура договорного снабжения. На практике такая необходимость возникает редко.[24] Использование СФГС сигнализирует участникам торгов, что их предложения должны достичь отметки минимальной ценности. Иногда СФГС распределяется участникам торгов для предоставления возможности оценить свои собственные предложения до их внесения.

Для проведения справедливого сравнения между предложениями по ГЧП и моделью государственного обеспечения чистая текущая стоимость рисков, возлагаемых на частного подрядчика, должна быть добавлена к чистой текущей стоимости затрат и доходов модели государственного обеспечения. Так как риски переведены, их стоимость включается в предложения. Таким образом, они также должны включаться в модель государственного обеспечения. Ожидаемая стоимость переданных рисков оценивается по сценарию государственного обеспечения и добавляется к затратам и доходам модели государственного обеспечения. В Таблице 15 соответствующей величиной, которую следует сравнивать с частными предложениями, является “x+y”. В зависимости от точки зрения на затраты по финансированию

[24] Изменение процедуры тендера без необходимости возмещения убытков или возникновения значительных отсрочек часто не возможно на этом этапе. На практике результаты СФГС в основном используется как инструмент ведения переговоров для мотивирования участников тендера снизить цену.

(см. параграф **Error! Reference source not found.**), учетная ставка равняется коэффициенту окупаемости по проекту, установленному с учетом риска, или процентной ставке, по которой правительство может получить заем.

Информацию, необходимую для проведения СФГС, намного легче собрать, чем данные для СГЧФ. Для СФГС требуются только сведения о модели государственного обеспечения, большая часть которых находится на руках государственного спонсора проекта. Некоторые трудности может вызвать только оценка стоимости переданных рисков.

Таблица 16: СФГС

Год	1	2	3	…	…	T-2	T-1	T
Затраты и доходы модели государственного обеспечения								
Расходы на подготовку и заключение сделки	x	x	x	…	…	x	x	X
…	x	x	x	…	…	x	x	X
Чистая текущая стоимость проекта без учета рисков	x							
Риски, переданные в модели ГЧП								
…	y	y	y	…	…	y	y	Y
…	y	y	y	…	…	y	y	Y
Чистая текущая стоимость проекта с учетом переданных рисков	**x+y**							
Сохраненные риски в модели ГЧП								
…	z	z	z	…	…	z	z	Z
…	z	z	z	…	…	z	z	Z
Чистая текущая стоимость проекта с учетом рисков	x+y+z							

A.8 Достижимость ГЧП

Тот факт, что определенная модель ГЧП предлагает лучшую «отдачу на вложенные средства» в целом, не подразумевает, что это достижимо. Эффективность наиболее желательной модели ГЧП может превратиться в реальность только при умелом применении этой модели. Таблица 16 содержит некоторые условия, которые необходимо выполнить для успешного осуществления ГЧП. Они включают навыки и ответственность государственного сектора в отношении ГЧП и проекта, рыночного аппетита частного сектора и, последнее, но немаловажное, степени доверия между государственной и частной сторонами.

Таблица 17: Условия достижимости

Условие	Необходимые гарантии
Требования к государственному сектору	
Политическая и общественная	• Считается ли правительство партнером в ГЧП, вызывающим доверие? • Имеет ли место сильная политическая приверженность подходу ГЧП?

ответственность	• Будет ли решение о ГЧП политически и общественно приемлемым?
Политика местного и национального правительства	• Одобряет ли политическая среда ГЧП и служит ли она достижению различных элементов, необходимых для ГЧП? • Совместимо ли ГЧП с другими элементами политики государства, т.е. политикой использования земли, социальной политикой?
Нормативно-правовая база	• Существует ли достаточно стабильная целостная нормативно-правовая база, позволяющая использовать ГЧП? • Существует ли достаточная законодательная база и прозрачность, поддерживающая управляющую и контролирующую роль государственного сектора в ГЧП?
Налоговая, отчетная и бухгалтерская база	• Каково место ГЧП в бухгалтерском учете на предприятии? • Какова роль ГЧП в учете государственных органов? • Как определены требования к информированию общественности? • Каков налоговый статус ГЧП? • Существует ли достаточное количество конкретных преимуществ (налоговые льготы, механизмы уменьшения цены, субсидии и т.д.), стимулирующих развитие ГЧП?
Технические и организационные вопросы	• Существует ли достаточно доступных данных об обеспечении услуг в настоящее время (качество, количество, пользователи и т.д.)? • Существует ли достаточно доступных данных об активах, использующихся в настоящее время? • Может ли быть обеспечен конкурентный тендер? • Какие механизмы контроля качества существуют? • Существует ли у правительства возможность мониторинга и гарантия контроля качества?
Требования к частному сектору	
Рыночная структура	• Являются ли частные компании, предоставляющие услуги, достаточно самостоятельными? • Доступны ли эффективные операторы в частном секторе и являются ли они компетентными, достаточно капитализированными и заинтересованными в ГЧП? • Желают ли и имеют ли возможность операторы в частном секторе улучшить обеспечение услуг?
Вопросы финансирования	• Имеет ли частный сектор легкий доступ на рынки капитала? • Существует ли национальный рынок капитала или необходимо международное финансирование? • Может ли финансирование частным сектором конкурировать с государственным финансированием? • Какие механизмы государственной финансовой поддержки доступны?
Доверие	
Доверие	• Доверяют ли операторы частного сектора правительству, выступающему в качестве партнера? • Доверяет ли правительство оператору частного сектора, выступающему в качестве партнера? • Доверяет ли общественность поставщикам из частного сектора или существует сильное «антиприватизационное» движение?

Приложение B. Отчеты о юридической оценке по странам

B.1 Методология

B1.1 Введение

Исчерпывающий анализ нормативно-правовой и организационной базы находится за пределами сферы действия результата № 5 (ряд таких исчерпывающих оценок был уже представлен за последние несколько лет, и их результаты могут быть внедрены в данное исследование). Требуется направленная консультация о преимуществах и недостатках существующих в различных странах моделей ГЧП, необходимых для приведения в жизнь проектов ТРАСЕКА. В связи с этим было принято решение построить анализ на виртуальном примере, включающем строительство терминала морского порта с частным финансированием и/или совместным финансированием.

На этом примере будет определено, какие возможности доступны с учетом организационной и нормативно-правовой базы; каковы препятствия, которые могут сделать такое предприятие непривлекательным для инвесторов; какой подход предпочтительнее; а также какие аспекты могут подразумевать риск и требуют особого внимания. Этот метод приводит к консультированию, имеющему непосредственное отношение к проектам ТРАСЕКА, и охватывающему все релевантные аспекты без чрезмерных деталей.

Коротко, план работы состоял из следующих этапов:

1. определение виртуального примера: описание инвестиционного проекта и его контекста;

2. определение возможностей частного софинансирования в различных странах (принимая в расчет ожидаемые/объявленные изменения в нормативно-правовой/организационной базе на 2008 г.);

3. оценка преимуществ и недостатков различных моделей (в отношении сроков процедуры, защиты прав инвесторов, оптимального распределения рисков, рентабельности), принимая во внимание организационную и нормативно-правовую базу (законы о деятельности портов, законы о концессии);

4. рекомендации в отношении лучших моделей, приемлемых моделей и неприемлемых моделей (с точки зрения частного инвестора).

5. Описание виртуального примера

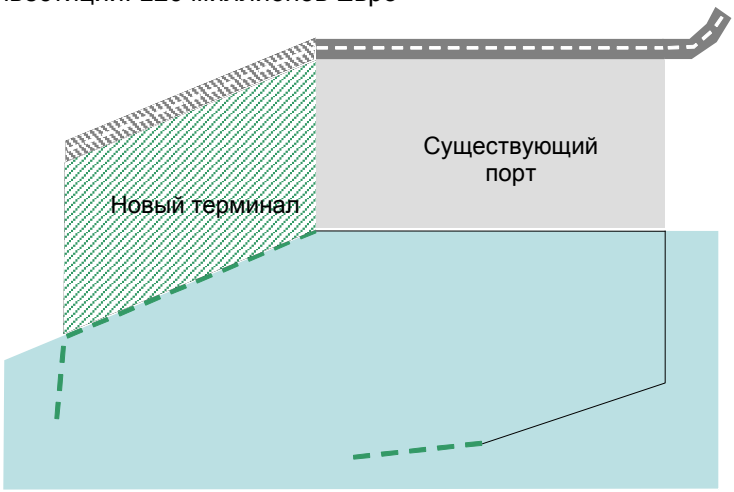
6. *Виртуальный проект*

Строительство нового терминала (для обработки контейнеров или общего груза) на незастроенном участке, прилегающем к существующей портовой территории.

Работы по инфраструктуре включают в себя:

- осушение водной территории перед новым терминалом;
- строительство/расширение волноотвода;
- строительство причальной стены;
- землеустроительные работы на территории терминала (выравнивание поверхности относится к обязанностям оператора);
- расширение наземного сообщения с главной дорогой.

Общая стоимость инвестиций: 120 миллионов Евро



Инвестиции в суперструктуру и оборудование будут производиться оператором терминала и не включаются в проект создания инфраструктуры.

B.1.2.2 *Рассматриваемые модели финансирования*

Существует несколько моделей финансирования и управления новым терминалом, включая различные комбинации государственной и частной ответственности:

1. **Государство финансирует и управляет.** Государство финансирует строительство инфраструктуры терминала с использованием средств общего бюджета и займов (из международных финансовых организаций, местных и иностранных банков, путем выпуска государственных облигаций…). После этого государство управляет терминалом при помощьи государственного предприятия, которое также финансирует суперструктуру и оборудование. Доходы от управления используются для обслуживания долга. Все излишки доходов инвестируются в это государственное предприятие или уходят в бюджет.

2. **Аренда или концессия территории/услуг.** Государство финансирует строительство инфраструктуры терминала, как и в первой модели. Терминал является собственностью государства, но сдается в аренду или предоставляется по концессии (услуг или территории) частному оператору. Последний несет ответственность за инвестирование в суперструктуру и оборудование. Доходы от арендных платежей или концессионного вознаграждения используются для обслуживания долга. Излишки поступают в государственный бюджет (общий бюджет или бюджет государственного управления).

3. **СУП – концессия на работы.** Строительство и управление терминалом предоставляется по концессии на работу частному оператору. Последний финансирует строительство инфраструктуры терминала, суперструктуру и оборудование. Он эксплуатирует терминал в

течение периода концессии. Доходы от управления используются для обслуживания долга и обеспечения соответствующего покрытия капиталовложений. После истечения срока действия концессии терминал переходит государству без возмещения или по предварительно установленной цене. Затем терминал эксплуатируется по второй модели (аренда или концессия территории/услуг).

4. **Частичное СУП.** Данная модель является комбинацией моделей № 1 и 3. Инфраструктура разделена на две части: общая инфраструктура, которая не приносит прямых доходов (волноотвод, подъездная дорога) и инфраструктура терминала. Первая часть финансируется государством, вторая часть – посредством модели СУП.

5. **Частное владение терминалом.** Сам терминал финансируется и эксплуатируется частным оператором, который становится владельцем. Общая инфраструктура (волноотвод и, возможно, дорога) финансируется и обслуживается государством (центральным или местным органом или портовым управлением). Расходы на общую инфраструктуру покрываются за счет прибыли от портовых сборов.

6. **Частный сектор владеет терминалом и финансирует общую инфраструктуру.** Вариация модели № 5. Сам терминал финансируется и эксплуатируется частным оператором, который становится владельцем. Общая инфраструктура также финансируется частным сектором, но незамедлительно передается государству, которое с этого момента несет ответственность за ее техническое обслуживание.

Модели №№ 2 – 6 подразумевают различную степень государственно-частного партнерства, и являются объектом настоящего исследования.

B.1.2.3 *Список вопросов, на которые необходимо ответить*

- Какие из вышеуказанных моделей являются, в общем и целом, осуществимыми, принимая во внимание доступную нормативно-правовую и организационную базу? Какие правовые инструменты используются для приведения в жизнь этих осуществимых моделей (ссылка на специальные законы или стандартные договоры)? Почему другие модели являются неосуществимыми?

- Каковы сильные и слабые стороны различных осуществимых моделей (сравнительная таблица)?

- Какая модель предпочтительна, принимая во внимание все сильные и слабые стороны?

- В случае приведения в жизнь этой предпочтительной модели, какие аспекты могут составлять риск и требуют особого внимания?

Примечание. В то время как наша точка зрения в первую очередь исходит из интересов частного инвестора, интересы государственных участников также должны быть приняты во внимание. Если по какой-то причине модель не устраивает государственных участников, они не будут сотрудничать и сделка может не состоятся.

B.2 Отчеты

На следующих страницах представлены отчеты по пяти странам. Они были подготовлены местными консультантами по юридическим вопросам на основании анализа виртуального примера.

Исследование в области права по проектам ТРАСЕКА
Виртуальный проект строительства нового терминала и финансовые модели

В наше распоряжение были предоставлены различные модели финансирования нового терминала, указанные в правовом исследовании. Ниже проведена оценка каждой модели в соответствии с законодательством и практикой Турции.

1. **Аренда или концессия на территорию/услуги:**

Описанная модель сходна с методом приватизации, использующимся при приватизации существующих турецких портов, находящихся в государственной собственности. Большая часть турецких портов находится во владении и управляются государством посредством двух крупных государственных экономических предприятий, а именно Турецкой морской администрации и Государственными железными дорогами Турецкой Республики.

В соответствии с положениями Конституции Турции прибрежные территории находятся под юрисдикцией государства, и их использование должно производиться с учетом общественного интереса[1]. Так как прибрежные зоны считаются общественным достоянием, Закон «О портах»[2] прописывает, что государство ответственно за управление, очистку, дноуглубление водной территории, расширение и углубление портов, расположение буйков и их техническое обслуживание, а также за все другие мероприятия, связанные с портами[3]. Государство может учредить открытое акционерное общество в каждом порту для обеспечения его управления[4].

Во время приватизационного бума в 1990 г. большинство портов, находившихся в собственности государства, были включены в приватизационный портфель. Законом, действующим в отношении приватизации, включая приватизацию портов, является Закон «О порядке приватизации»[5]. На основе вышеуказанных положений Конституции и Закона «О портах» методами приватизации портов, указанными в Законе «О порядке приватизации», являются передача прав управления или аренда (или другие методы, исключая какую-либо передачу собственности)[6]. В этой модели строительство инфраструктуры (а иногда и возведение судовых надстроек) финансируется государством. Строительные работы осуществляются частным сектором в соответствии с правилами о государственном снабжении. Право на управление принадлежит компании, находящейся в государственной собственности. Затем порт может быть передан в аренду или права на его управление могут быть предоставлены частному оператору в соответствии со ст. 15 Закона «О порядке приватизации». Особо указывается, что права владения не могут быть переданы[7]. Срок аренды или передачи

[1] Статья 43 Конституции Турции
[2] Закон № 618
[3] Статья 1 Закона «О портах»
[4] Статья 8 Закона «О портах»
[5] Закон № 4046 от 24 ноября 1994 г. «О порядке приватизации»
[6] Статья 15 Закона «О порядке приватизации»
[7] Статья 37 (а) Закона «О порядке приватизации»

прав управления не может превышать 49 лет. Схема необходимых этапов выглядит следующим образом:

а. Порт должен быть внесен в приватизационный портфель решением Высшего приватизационного совета (ВПС), в котором указывается метод и сроки приватизационной процедуры. Решение ВПС исполняется Приватизационной администрацией (ПА).

б. ПА создает комиссию по оценке, которая проводит оценку стоимости.

в. Для каждого тендера создается тендерная комиссия в соответствии с положениями Закона № 4046. Комиссия может принять решение применить один или несколько методов проведения тендера, указанных ниже:

- Закрытые торги

- Переговоры

- Публичные торги

- Закрытые торги среди назначенных участников

г. Может потребоваться предварительное и итоговое уведомление антимонопольного органа в зависимости от рыночной доли объекта, который подлежит приватизации, а также приобретающих сторон.

д. После проведения тендера его результаты передаются на утверждение в ВПС. Решение публикуется в Официальном бюллетене.

е. Между ПА и выбранной управляющей компанией заключается договор о передаче права на управление или договор аренды.

ж. Споры, связанные с решением ВПС, подпадают под юрисдикцию административных судов.

Порты Текирдаг, Хопа, Гиресун, Орду, Синоп, Ризе, Анталия, Алания, Мармарис, Чесме, Кусадаси, Трабзон и Дикили, которые находятся в собственности Турецкой морской администрации, были приватизированы путем передачи прав управления на период 30 лет. Право собственности на зарегистрированный инвентарь, такой как машины и оборудование, транспортные средства и другие предметы, было передано путем продажи.

Договор о передаче прав управления обычно включает в себя условие о единовременной выплате определенной суммы, сопровождаемой платежами в рассрочку и в виде доли прибыли в течение 30-летнего периода. Другие положения таких договоров включают положения, касающиеся трудовых условий и персонала, инвестиций, использования имущества, максимальной величины тарифа за определенный промежуток времени[8].

[8] Хулыя Гунайдин «Глобализация и приватизация портов в Турции», Ассоциация международной экономической истории 2006 г., Заседание 58.

Порты Государственных железных дорог Турецкой Республики, а именно Измир, Мерсин, Искендерун, Деринже, Бандирма и Самсун были включены в приватизационный портфель решением Высшего приватизационного совета 30 декабря 2004 г. Основной причиной приватизации портов Государственных железных дорог Турецкой Республики является то, что контейнерный поток увеличивается в этих портах на 20 % в год, и для удовлетворения спроса необходимы капиталовложения в инфраструктуру и судовые надстройки. Решено было провести приватизацию путем передачи прав управления, при которой собственность портов и портового имущества, а также земля, останется у государства, а права на управление будут переданы частному сектору на 49 лет в отношении порта Измир и на 36 лет в отношении других портов. Государственные железные дороги Турецкой Республики будут в дальнейшем ответственны за послеприватизационный контроль над исполнением частным сектором портовых операций.

Среди всех моделей, оцененных ниже, эта модель требует наибольшего финансирования со стороны государства. Поэтому решение администрации на каждом этапе процесса подвергается тщательному контролю на предмет того, соответствует ли решение и договор на управление государственным интересам. Например, Совет государства отменил приватизацию порта Искендерун по договору передачи модели управления решением № 2005/7997E 2006/4380K[9] на том основании, что договор на управление не устанавливает для оператора никаких обязательных требований по инвестированию в судовые надстройки и оборудование порта. Положения договора на управление должны тщательно прописываться для предотвращения их отмены административными судами.

Государственные порты, приватизированные порты и, так называемые, частные порты должны получить разрешение на управление терминалами. Процедура получения такого разрешения раскрывается в Части 4 настоящего документа.

2. **СЭП – концессия на работы:**

Работы, связанные с инфраструктурой и/или судовыми надстройками терминала могут быть предоставлены для выполнения частному оператору по модели СЭП. Закон № 3996 «О предоставлении работ и услуг по модели Строительство-управление-передача»[10] применяется к частным компаниям при их назначении на строительство и управление морскими портами и связанные с этим работы. В соответствии с Законом № 3996 и решением Кабинета министров № 94/5907 об исполнении закона № 3996[11] соответствующая государственная администрация, требующая выполнения строительных работ, должна получить одобрение Государственного комитета по планированию. При получении одобрения в Государственном комитете по планированию администрация должна назначить частного оператора посредством проведения одного из тендеров, указанных ниже:

- Закрытые торги

[9] 13-е Решение Государственного совета № 2005/799E 2006/4380K.

[10] Закон № 3996 «О предоставлении работ и услуг по модели Строительство – управление - передача», опубликованный в Официальном бюллетене 13 июня 1994 г. за номером 21959.

[11] Решение Кабинета министров № 94/5907 о порядке исполнения закона № 3996 «О предоставлении работ и услуг по модели Строительство – управление - передача», опубликованное в Официальном бюллетене 1 октября 1994 г. за номером 22068

- Переговоры
- Закрытые торги с назначенными участниками.

После проведения тендера и получения одобрения в Государственном комитете по планированию между администрацией и выбранной компанией подписывается договор СЭП. Договор должен регулироваться частным правом. Стороны могут договориться о решении споров, возникающих из договора, в арбитраже. Срок действия контракта не может превышать 49 лет. Частный оператор финансирует строительство, управляет терминалом в течение срока действия контракта и передает терминал, свободный от недостатков и обременений, администрации. Частный оператор уплачивает администрации концессионный платеж, который растет по постоянной годовой ставке.

Некоторые из текущих строительных работ на терминалах в Турции выполняются по указанной модели СЭП. Тем не менее, в связи с высоким уровнем требуемых капиталовложений, а также проблемой отражения затрат инвестирования на конечном пользователе в виде цены за использование, частные инвесторы не обладают достаточным стимулом для принятия на себя крупномасштабных проектов СЭП в морских портах в условиях существующих предписаний. Большинство работ с инфраструктурой в этом типе проектов может не быть отражено в ценообразовании для конечных пользователей. Нынешние работы, завершенные по данной модели, по большей мере состоят из морских или пирсовых конструкций. Правительство, тем не менее, считает эту модель наиболее осуществимой для выполнения строительства терминала и поэтому пытается стимулировать частных инвесторов. Недавно был подготовлен и передан в Великое национальное собрание Турции Законопроект «О внесении поправок в закон «О предоставлении работ и услуг по модели строительство-управление-передача» (Законопроект)[12] в целях достижения указанной цели. Для создания стимулов для частного сектора законопроект предусматривает право администрации принимать финансовое участие в форме платежей частному оператору за обеспеченные им товары и услуги такого типа, которые не могут оплачиваться пользователями таких товаров и услуг.

Другой проблемой, с которой сталкивается модель СЭП и другие модели, является задержка выплат частному лицу со стороны государства. В целях решения этой проблемы законопроект содержит четкие положения об обязательстве администрации выплатить пени в случае задержки выплат.

Правительство также намерено расширить сферу действия закона № 3996. В соответствии с законопроектом сфера действия закона о СЭП должна расшириться до, среди прочего, дорог, логистических центров, круизных портов и объединенных сооружений, пограничных ворот, сооружений железнодорожной станции.

Ожидается, что законопроект будет принят в самом ближайшем будущем. В случае если указанные выше положения будут приняты в финальной версии проекта, модель СЭП, вероятнее всего, станет наилучшей моделью финансирования всех частей работ, связанных с инфраструктурой и судовыми надстройками морского порта.

[12] Законопроект «О внесении поправок в закон «О предоставлении работ и услуг по модели Строительство-управление-передача» от 4 декабря 2007 г.

Порядок получения требуемых разрешений на управление изложен в Части 4 настоящего документа.

3. Частичная СЭП

В добавление к описанной выше модели полной СЭП возможно частичное применение этой модели. Государственная администрация может финансировать строительство инфраструктуры терминала и обеспечивать выполнение работ по правилам государственного снабжения. После сооружения инфраструктуры администрация может назначить частного оператора для сооружения судовых надстроек. Судовые надстройки терминала могут быть возведены частным оператором, и терминал может управляться этим оператором в течение срока, не превышающего 49 лет в соответствии с положениями Закона № 3996 и Решения Кабинета министров № 94/5907. После окончания срока действия договора терминал передается администрации свободный от недостатков и обременений. Процедура, описанная в Части 2 настоящего документа, должна применяться ко второй части работ.

Одним из примеров такой модели является порт Чанаккале Кепез. Проект состоял в следующем:

- Судовые надстройки порта были сооружены при помощи государственного снабжения.
- Компания, созданная для реализации проекта, возвела судовые надстройки порта в обмен на прибыль, полученную во время периода управления.
- Строительные затраты составили 14,6 миллионов долларов США.
- Срок договора составляет 29 лет.
- Компания, созданная для реализации проекта, выплачивает правительству концессионное вознаграждение, увеличивающееся по постоянной ежегодной ставке.

Эта модель решает проблему отражения затрат на работы, связанные с инфраструктурой, на ценах, которые взимаются с конечных пользователей, так как инфраструктура финансируется государством. Последнее, тем не менее, предпочитает финансирование существенной части инвестиций частным сектором и реализацию следующих проектов по полной схеме СЭП. Для решения некоторых проблем модели полной СЭП был подготовлен и представлен в Великое национальное собрание Турции законопроект, описанный в Части 3 настоящего документа.

Порядок получения требуемых разрешений на управление разъяснен в Части 4 настоящего документа.

4. Частное владение терминалом

Как указано в Части 1, в соответствии с положениями Конституции Турции и закона «О портах» прибрежные зоны и портовые услуги подпадают под юрисдикцию государства. Тем не менее, перегрузка и недостаток финансирования в государственных портах вынудило государство искать пути привлечения частного сектора. В добавление к приватизации и модели СЭП, указанным выше, государство также разработало понятие так называемых «частных портов». Первоначально «частные порты» развивались посредством практики в государстве, а не в надлежащем

законодательном регулировании. Практика и правовая основа «частных портов» следующая:

Статья 4 Закона «О портах» устанавливает, что терминалы, пирсы и подобные береговые структуры не могут строиться на прибрежных зонах без разрешения начальника порта (Главное управление судоходством). Это положение стали толковать таким образом, что сооружения могут быть построены частным сектором на основании разрешения администрации. Соответственно, частному оператору предоставляется право с ограниченным владением в форме сервитута. На основе этого права частный оператор может построить терминал на территории, предоставленной ему по праву ограниченного владения при условии получения разрешения в соответствующем государственном органе. Главное управление судоходства недавно выпустило Правила выдачи разрешения на управление прибрежными сооружениями[13], которые регулируют выдачу разрешений на управление после завершения строительства сооружения. Взимается арендная плата в размере 15 % доходов от использования частного порта. Обязательство уплаты таких платежей не возлагается на другие типы портов, так как это вызывает критику в секторе и в антимонопольном органе. Вышеуказанные платежи негативно влияют на конкурентоспособность частных портов.

Для получения разрешения на строительство и управления необходимо выполнение следующих требований:

- Необходимо получение одобрения строительного плана в Министерстве строительства и соответствующих органах
- Управление Министерства финансов по государственному недвижимому имуществу должно предоставить частному оператору на соответствующей прибрежной территории ограниченное право владения в виде сервитута
- Проект строительства терминала должен быть одобрен Главным управлением строительства железных дорог, морских портов и аэропортов.
- Должно быть получено разрешение Главного управления по судоходству.

Разрешение на управление выдается на пять лет и может быть продлено соответственно.

Вышеупомянутая процедура распространяется на все портовые средства, и существующие порты, а также те, которые будут построены по какой-либо из моделей. Вышеупомянутая процедура должна быть выполнена до начала строительства и управления. Так как необходимо получить разрешение различных органов власти, это может привести к существенным задержкам в завершении процедуры. Главное управление по судоходству пытается ограничить период времени, требуемый для получения заключений соответствующих органов. В соответствии с недавним циркуляром, опубликованным Министерством строительства, общий период времени выдачи заключений соответствующих органов ограничен периодом в 90 дней.

5. **Частный сектор владеет терминалом и финансирует общую инфраструктуру**

[13] Правила выдачи разрешения на управление прибрежными сооружениями, опубликованы в Официальном бюллетене 18 февраля 2007 г. за номером 26438.

В Турецких правовых нормах и практике не существует примеров такой модели.

6. Заключительные положения

Модели передачи прав управления и аренды используются в приватизации существующих портовых средств и поэтому должны подвергнуться очень внимательному юридическому пересмотру. Процесс занимает много времени, и следовательно велик риск вмешательства административных судов. Модель СЭП в наибольшей степени поддерживается государством. Законопроект об изменении существующих правил о СЭП, нацеленный на устранение некоторых недостатков этой модели, сейчас находится на повестке дня Великого национального собрания Турции. Частное владение портовыми терминалами не может быть возможно с технической точки зрения ввиду правовых ограничений, запрещающих владение прибрежными территориями. Тем не менее, так называемые «частные порты» могут функционировать на основе правил, указанных в Части 4, и эта модель также продвигается государством.

«ТУКА ЗБАРСЕА
АСОСИАТИИ»

Офис в Бухаресте:
011141 Бухарест 1
Пл. Викториеи
Пр. Титулеску, 4-8
Америка Хаус, 8й этаж
Тел.: (40-21) 204-88-90
Факс: (40-21) 204-88-99
Эл. почта: office@tuca.ro
Веб адрес: www.tuca.ro

ОТЧЕТ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ОПРЕДЕЛЕННЫХ ДОГОВОРНЫХ СТРУКТУР ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ОТНОШЕНИИ СТРОИТЕЛЬСТВА И УПРАВЛЕНИЯ МОРСКИМ ТЕРМИНАЛОМ

I. ВВЕДЕНИЕ

Настоящий отчет (далее именуемый **«Отчет»**) был подготовлен фирмой «Тука Збарсеа энд Асосиатии» по запросу украинской юридической фирмы «Международная юридическая служба», субподрядчика консорциума, назначенного Европейской комиссией для проведения работы по проекту «Развитие морского сообщения между коридорами ТРАСЕКА и ТЕН» (далее именуемый «**Проект**»**).**

В отчёте идет речь о ситуации, которая имела место на дату составления отчета, и не отражается никаких изменений в законодательстве или практике Румынии после этой даты. При составлении настоящего отчета мы опирались на законы и предписания центральных органов власти, которые опубликованы в Официальном бюллетене Румынии.

II. СООТВЕТСТВУЮЩЕЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Настоящий анализ основывается на:

(i) законодательстве, регулирующем управление морскими портами, судоходными каналами и использование инфраструктуры порта – Постановление правительства № 22/1999 об управлении морскими портами и судоходными каналами, использовании морской транспортной инфраструктуры, находящейся в государственной собственности, а также ведении морской транспортной деятельности в морских портах и внутренних судоходных каналах, опубликовано с соответствующими поправками и дополнениями **(«ПП № 22/1999»**), а также

(ii) законодательстве о государственном снабжении и концессиях:

- Чрезвычайное постановление правительства № 34/2006 о присуждении контрактов на государственное снабжение и концессию на государственные работы и услуги, утвержденное с изменениями и дополнениями Законом № 337/2006, с соответствующими изменениями и дополнениями (**«ЧПП № 34/2006»**), а также

- Чрезвычайное Постановление правительства № 54/2006 о порядке заключения соглашений о концессии на

Офис в г. Клуж:
Клуж-Напока
Ул. Янос Болия, 1
1 этаж, 400096
Тел.: (40-364)11 69 06/07

государственное имущество, утвержденное с изменениями Законом № 22/2007 (**«ЧПП № 54/2006»**).

III. ОБЩИЕ ПРАВОВЫЕ ВОПРОСЫ, СВЯЗАННЫЕ С ПРАВОМ СОБСТВЕННОСТИ НА МОРСКИЕ ПОРТЫ

В соответствии с ПП № 22/1999 морской порт является частью государственной территории, расположенной на морском берегу или на побережье судоходных каналов, надлежащим образом застроенной и оснащенной для принятия судов и облегчения морских перевозок.

Статья 7(3) (a) ПП № 22/1999 включает два вида морских портов, в зависимости от основы режима собственности на портовую землю:

(a) государственные порты – их инфраструктура является собственностью (i) государства или (ii) территориально-административных органов; а также

(b) частные порты – инфраструктура находится в частной собственности.

Таким образом, морские порты также могут находиться в собственности частных лиц.

Необходимо отметить, что независимо от типа собственности морских портов, планы строительства новых морских портов, как и планы развития существующих портов, должны быть утверждены Министерством транспорта, выступающим в качестве государственного органа, ответственного за общее управление транспортной деятельностью в Румынии.

IV. АНАЛИЗ ДОГОВОРНЫХ СТРУКТУР, ПРИМЕНИМЫХ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА И УПРАВЛЕНИЯ ТЕРМИНАЛАМИ МОРСКИХ ПОРТОВ

1. Общие положения

Было предоставлено несколько методов финансирования строительства и управления терминалом морского порта, которые необходимо принять во внимание:

(i) Договор на государственные работы и соответствующий арендный договор или концессия на услуги/имущество;

(ii) СЭП – концессия на государственные работы;

(iii) Частичная СЭП;

(iv) Частная собственность на терминал.

Ниже приводится анализ осуществимости каждого из вышеуказанных методов с точки зрения законодательства Румынии.

2. Договор на государственные работы и соответствующий

арендный договор или концессия на услуги/имущество

a. Общие правовые положения

Этот вариант основан на договорном разделении этапов строительства и управления терминалом морского порта.

На стадии строительства терминала морского порта государственный орган может использовать договор государственного снабжения (т.е. договор на государственные работы). После завершения строительства государственный орган может решить, каким образом будет управляться терминал морского порта.

Таким образом, терминал морского порта может управляться (i) самим государственным органом или назначенным им лицом или (ii) частным лицом.

Для предоставления возможности управлять терминалом морского порта частному лицу может быть рассмотрено несколько договорных моделей, а именно:

(i) арендный договор (по которому терминал морского порта передается по договору аренды частному лицу),

(ii) концессия на имущество (по которой терминал морского порта передается по концессии частному лицу), а также

(iii) концессия на услуги (по которой оказание услуг, связанных с управлением морским портом, передается по концессии частному лицу).

b. Различия между договором аренды и соглашением о концессии

Различия между договором аренды и соглашением о концессии не урегулированы соответствующим законодательством явным образом.

Тем не менее, мы рассматриваем в качестве основного критерия разграничения договора аренды и соглашения о концессии природу прав, предоставляемых частному лицу по каждому из вышеуказанных договоров.

Таким образом, в случае договора аренды арендатору предоставляется право использовать объект в обмен на выплату арендной платы.

В случае соглашения о концессии, напротив, концессионеру предоставляется больше, чем право на использование объекта. Он также принимает на себя обязательство по управлению объектом, передающимся по соглашению (имущество и услуги) на свой собственный риск.

Принимая во внимание вышеупомянутое, а также специфическую природу государственных услуг, относящихся к услугам, связанным с морскими портами, мы считаем вероятность управления терминалом морского порта по договору аренды мало вероятной. Соответственно,

если государственный орган примет решение, что терминал должен управляться частным лицом, должно быть составлено соглашение о концессии.

c. Различие между концессией на имущество и концессией на услуги

В общем и целом различие между концессией на имущество и на услуги регулируется ЧПП № 34/2006 и ЧПП № 54/2006. Тем не менее, явного различия между этими двумя видами соглашений о концессии не установлено.

Необходимо отметить, что концессия на услуги регулируется по общему правилу, в то время как концессия на имущество считается более исключительной по своей природе.

В соответствии с применимыми положениями ЧПП № 34/2006 и ЧПП № 54/2006 как правило, во всех случаях, когда управление имуществом включает обеспечение услуг, договор, объектом которого является управление имуществом, будет, скорее всего, определен как соглашение о концессии на услуги.

В нашем случае управление терминалом морского порта включает обеспечение специфических услуг, связанных с морским портом, которые могут быть оказаны также и государственным органом.

Можно предположить, что в таких случаях обеспечение услуг является основным предметом соглашения о концессии, в то время как управление имуществом играет посредственную роль и является только инструментом осуществления основного предмета соглашения.

Таким образом, наиболее оптимальной моделью, которая может быть использована для предоставления частному лицу права управлять морским портом, является соглашение о концессии на услуги.

d. Выводы

Что касается правовой осуществимости этого варианта, мы полагаем, что по завершении строительства терминала морского порта по договору о государственных работах государственный орган должен заключить соглашение о концессии на услуги с частным лицом на управление терминалом морского порта, а не договор аренды или соглашение о концессии на имущество.

Несмотря на то, что такой вариант может иметь преимущество предложения большей свободы государственному органу в определении способа управления терминалом морского порта и согласовании условий соглашения о концессии на услуги на основе фактических и правовых обстоятельств, существующих на день передачи терминала морского порта, он также требует наличия фондов у государственного органа на оплату строительных работ.

Принимая во внимание вышеупомянутое, такой вариант часто

исключается в связи с недостатком средств на эти цели.

Кроме того, этот вариант потребует от государственного органа дважды пройти через процедуру государственного снабжения для заключения как договора на государственные работы, так и соглашения о концессии на услуги. Это может потребовать больше времени и ресурсов.

3. СЭП – Концессия на государственные работы

а. Правовые положения

Государственный орган может использовать соглашение о концессии на государственные работы для строительства и управления терминалом морского порта. Предмет такого соглашения будет в данном случае двойным: (i) строительство терминала морского порта и (ii) управление терминалом морского порта.

Таким образом, соглашение о концессии на государственные работы включает в себя как предмет соглашения о концессии на государственные работы (строительство), так и соглашения о концессии на услуги (управление), представленные выше в Разделе 2.

В отличие от обычного договора на государственные работы, в случае соглашения о концессии на государственные работы государственный орган выплачивает возмещение за исполненные работы в виде:

(i) предоставления концессионеру права использовать результаты выполненных работ (т.е. управлять терминалом морского порта); в обмен на это право концессионер выплачивает государственному органу определенную денежную сумму в качестве роялти в течение этапа управления;

(ii) предоставления концессионеру права использовать результаты выполненных работ без выплаты концессионером каких-либо денежных сумм;

(iii) предоставления концессионеру права использовать результаты выполненных работ, которое сопровождается выплатой определенной денежной суммы государственным органом в пользу концессионера.

Первый и второй из трех вышеуказанных вариантов не включает выплату какой-либо денежной суммы государственным органом. Третий вариант может в какой-то мере считаться сходным с договором о государственных работах.

Тем не менее, во всех трех вышеупомянутых вариантах наибольшая доля рисков доступности и рыночных рисков, возникающих при управлении терминалом морского порта, должны передаваться концессионеру, и любой платеж должен осуществляться государственным органом с учетом этого требования.

b. Выводы

Заключение соглашения о концессии на государственные работы может считаться выгодным вариантом для строительства и управления терминалом морского порта, особенно в случаях, когда государственный орган не выплачивает концессионеру вознаграждения на этапе управления.

Это соглашение обеспечивает юридическую уверенность в отношении строительства и управления терминалом морского порта на определенное количество лет, и недостаток свободы государственного органа в выборе методов управления может быть смягчен путем согласования положений соглашения, которые позволяют этому органу осуществлять больший контроль над способом выполнения соответствующих действий концессионером.

С точки зрения производства государственный орган также должен будет провести только одну процедуру присуждения соглашения.

4. Частичная СЭП

a. Правовые положения

Под частичной СЭП понимается разделение строительства инфраструктуры порта между государственным органом и частным лицом следующим образом:

- Государственный орган несет ответственность за финансирование строительства общей инфраструктуры (которая не приносит прямых доходов);
- Строительство ключевой инфраструктуры терминала морского порта (которая приносит прямой доход) должно финансироваться частным инвестором.

Такой вариант может быть воплощен в соответствии с законодательством Румынии сходным с указанным в Разделах 2 и 3 способом.

Строительство общей инфраструктуры должно финансироваться государственным органом в соответствии с условиями договора о государственным работах, в то время как основная инфраструктура терминала морского порта должна финансироваться частным инвестором по соглашению о концессии на государственные работы.

После завершения строительства оба типа инфраструктуры терминала морского порта управляются частным лицом.

b. Выводы

Принимая во внимание, что этот вариант является комбинацией вариантов, описанных выше в Разделах 2 и 3, он, в общем и целом, объединяет их достоинства и недостатки.

Тем не менее, с учетом того, что затраты на строительство всей инфраструктуры терминала разделены между государственным органом и частным лицом, этот вариант кажется более предпочтительным для частного сектора, чем указанное в Разделе 3 соглашение о концессии в отношении как общей, так и основной инфраструктуры. С другой стороны, государственный орган должен обладать доступными средствами для покрытия затрат на строительство общей инфраструктуры, как и в случаях с договором на государственные работы и соглашением о концессии на соответствующие услуги, указанные в Разделе 2.

5. Частное владение терминалом

a. Правовые положения

Как указано выше, законодательство Румынии позволяет частным лицам иметь в собственности морские порты и их инфраструктуру.

Таким образом, владелец земли может с помощью собственных ресурсов построить и затем использовать терминал морского порта.

Если земля, где должна располагаться основная инфраструктура, первоначально находится в собственности государства или территориально-административного органа, она может быть передана как таковая частному лицу в обмен на то, что частное лицо построит и будет использовать терминал морского порта в соответствии с определенными условиями. Тем не менее, соответствующее законодательство не содержит явных условий передачи государственного имущества или имущества территориально-административных органов.

Что касается общей инфраструктуры, она может быть построена частным лицом, принимая во внимание переход права владения землей, на которой расположена основная инфраструктура терминала морского порта. По завершении строительства общая инфраструктура передается государственному органу.

b. Выводы

Такой вариант может считаться выгодным для частного сектора, принимая во внимание то, что он включает передачу права владения. Тем не менее, также существуют недостатки, основанные на том, что соответствующие правовые нормы недостаточно четко прописывают условия, на которых государство или государственно-административные органы могут передавать свое имущество. Предположительно, структура такого договора может быть необычной для румынской правовой среды.

Таким же образом, если земля первоначально находится в государственной собственности, она сначала должна быть передана в частную собственность посредством принятия нормативного акта (решения правительства или решения местной администрации

соответственно), а затем передана на законных основаниях частному лицу.

«ПВБТ»

Поверенные Вахакидзе и Базерашвили в Тбилиси

Государственно-частное партнерство по проекту строительства терминала в Грузии

Исследование в области права на основе виртуального примера

Подготовлено Давидом Базерашвили (Партнер), Вахтангом Гамцемлидзе (младший партнер), Грузия, Тбилиси, 2008 г.

Грузия, 0177 Тбилиси, пр. Казбеги, 44
Тел.: +995-32-393-255
Факс: +995-32-393-256
office@vbat.ge
www.vbat.ge

1. Описание виртуального примера

Строительство нового терминала (для обработки контейнеров и генеральных грузов) с нуля на прилегающей к существующей портовой зоне территории Грузии. Общие инвестиционные затраты составляют 120 миллионов Евро. Сам терминал финансируется и эксплуатируется частным оператором, который становится владельцем. Общая инфраструктура (волнолом и, возможно, дорога) финансируется и обслуживается государством (центральными, местными органами или портовым управлением).

Предложенная схема является государственно-частным партнерством, включающим совместное предприятие между иностранными/местными частными компаниями и властями Грузии, действующими через соответствующие органы.

2. Основная структура

Мы разработали наиболее подходящую правовую структуру для внедрения схемы государственно-частного партнерства на основе существующих правовых и коммерческих условий. Типовая схема представлена ниже:

Для строительства и управления по предложенному проекту будет создана компания с единственной целью реализации проекта (компания специального назначения). Акции компании, созданной для реализации проекта, будут находиться в собственности спонсоров проекта, в нашем случае – частных инвесторов и государства, которые заключат между собой акционерный договор, устанавливающий их права и обязанности как акционеров. Государство должно стать держателем меньшинства акций и обеспечивать необходимую инфраструктуру и государственные разрешения/лицензии для реализации проекта. Частные инвесторы будут являться держателями большинства акций, так как они возьмут на себя значительную часть требуемых взносов.

Финансирование обеспечивается синдикатом банков, который заключает кредитный договор для финансирования строительства по проекту. Кредит выплачивается банкам после завершения проекта из доходов, полученных от его реализации. Может быть несколько классов банков-кредиторов: международные банки, дающие в кредит иностранную валюту или местные банки, дающие в кредит национальную валюту по местным ценам. Компания, созданная для реализации проекта, предоставляет финансирующим организациям максимальное обеспечение, доступное на местном уровне из активов. Для получения финансирования проекта необходимо проведение первоначального технико-экономического обоснования экспертами, например, консультантами в области инженерии строительства и техники, получившими инструкции от спонсоров.

Основными коммерческими договорами являются следующие: договор о строительстве, договор о поставке оборудования, договор с поставщиками,

заключаемый при готовности объекта к эксплуатации (например, электроснабжение терминала), договоры с будущими потребителями услуг по проекту, а также договор о техническом обслуживании. Другими типичными вспомогательными договорами являются: договора о хеджировании ставки процента (защита проекта от изменений в ставках процента), договор о хеджировании валюты (защита от обесценивания валютных поступлений), страховая политика, договоры с независимыми экспертами и т.д.

3. Какая корпоративная форма является оптимальной для компании специального назначения в Грузии?

Изначально из представленной информации, включая особенности проекта строительства терминала, существует несколько вариантов определения правовой формы возможной схемы государственно-частного партнерства в соответствии с грузинским законодательством.

Гражданский кодекс Грузии (от 26 мая 1997 г.) регулирует особые схемы совместного предприятия – так называемые незарегистрированные партнерства. Эти схемы основаны на договоре, и ответственность участников неограничена. Такие взаимоотношения часто используются в относительно небольшом строительном бизнесе, таком как строительство многоквартирного дома. Они широко используются во многих странах СНГ. Эти партнерства не обеспечивают гибкой структуры корпоративного управления, а распределение рисков не является оптимальным применительно к нашему случаю.

Закон Грузии «О предпринимателях» (от 28 марта 1994 г.) содержит доступные виды зарегистрированных юридических лиц, а также регулирует методы учреждения, требования в отношении регистрации, органы управления и другие корпоративные вопросы. Все организационно-правовые формы предприятий должны быть зарегистрированы в Реестре юридических лиц, ведущемся соответствующим налоговым органом. Процесс регистрации может занять от 3 до 7 дней в зависимости от организационно-правовой формы.

Мы представим только типы юридических лиц, возможные для использования в целях ГЧП, и предложим наиболее оптимальные решения. Тем не менее, две модели (общество с солидарной ответственностью и коммандитное товарищество), представленные ниже, не могут использоваться в качестве правовой структуры для проекта ГЧП. Они приведены для понимания схем правового партнерства в соответствии с корпоративным правом Грузии. Сам кодекс был разработан на основе корпоративного права Германии.

3.1.1. Общество с солидарной ответственностью

Эта структура некоторым образом сходна с полным товариществом (*франц. société en nom collectif (SNC)),* в Бельгии и Франции и открытым товариществом (*голл. openbare*

vennootschap met rechtspersoonlijkheid (OVR)) в Нидерландах. Учреждение общества с солидарной ответственностью осуществляется одним или несколькими физическими лицами под общим фирменным наименованием, и все партнеры полностью ответственны за долги товарищества, т.е. их ответственность не ограничена.

Если иное не установлено уставом юридического лица, управление обществом с солидарной ответственностью осуществляется партнерами путем разделения различных сфер управления. Все важные решения, которые находятся за рамками текущих коммерческих вопросов, принимаются собранием партнеров, на котором партнеры действуют совместно. Общество с солидарной ответственностью может быть учреждено только частным физическим лицом.

3.1.2. *Коммандитное товарищество*

Подобно товариществу на вере во Франции (*франц. société en commandite*), а также в Германии (*нем. Kommanditgesellschaft*), коммандитное товарищество учреждается несколькими лицами с целью ведения коммерческой деятельности совместно, регулярно, независимо, под единым фирменным наименованием. При этом ответственность перед третьими лицами некоторых товарищей (товарищей на вере) ограниченна определенными установленными суммами, в то время как ответственность других партнеров (полных товарищей) не ограничена. Полными товарищами могут быть только физические лица. Управление и представительские полномочия полностью осуществляются полными товарищами, тогда как товарищи на вере, как правило, исключены из процесса управления компанией.

3.1.3. *Открытое акционерное общество (ОАО)*

Подобно акционерному обществу в Германии *(нем Aktiengesellschaft (AG)),* грузинское открытое акционерное общество является юридическим лицом, в котором доля капитала разделена на номинальный акционерный капитал. Ответственность участников ограничена. Минимальный размер уставного капитала составляет 15 000 грузинских лари. Компания, имеющая более 50 акционеров, должна иметь организационно-правовую форму открытого акционерного общества.

Существует два типа акций – обыкновенные и привилегированные. Держатели привилегированных акций имеют преимущественное право на получение дивидендов или процентов при ликвидации по сравнению с держателями обыкновенных акций.

В соответствии с Законом «О предпринимателях» управление открытым акционерным обществом должно осуществляться по двухуровневой системе – с правлением, наблюдательным советом и собранием акционеров. В общем и целом руководство должно осуществляться правлением, наблюдательный совет может контролировать правление, однако не может давать указания по руководству. Участники должны иметь влияние на наблюдательный совет и одобрять некоторые основные действия, такие как изменение устава и уставного капитала.

Интересы акционеров, владеющих минимальным процентом акций, защищены установленным минимумом в 5% уставного капитала. Владельцы такой части акций могут потребовать особой проверки определенных коммерческих сделок или годового баланса, если они усматривают какие-либо несоответствия. Кроме того, существует обязательное требование предложения приобретения акций (в случае доли в капитале более 50 %), а также право на покупку оставшегося акционерного капитала (в случае доли в капитале, по крайней мере, в размере 95 %).

Существует несколько положений, касающихся участия государства. В частности, если государство владеет более 50 % доли в акционерном капитале открытого акционерного общества, партнеры могут не предусматривать в уставе обязательное создание наблюдательного совета, в этом случае наблюдательные функции передаются общему собранию.

Мы рекомендуем избегать создания компании специального назначения в форме открытого акционерного общества по нескольким причинам. В нашем случае необходимость создания государственной компании не рассматривается. Сложность структуры управления, требований о раскрытии информации, положения об участии государства и различные типы акций заставляют нас обратиться к рассмотрению менее сложного юридического образования, такого как общество с ограниченной ответственностью.

3.1.4. *Общество с ограниченной ответственностью (ООО)*

ООО – это юридическое лицо, независимое от своих учредителей и несущее ответственность перед кредиторами всем своим имуществом. Доли в уставном капитале общества могут наследоваться или передаваться. ООО не может быть допущено на фондовую биржу. Общий минимальный размер взносов в капитал ООО составляет 200 грузинских лари. Взносы в уставной капитал могут осуществляться в денежном виде или в виде другого ценного имущества, которое после регистрации находится в полном распоряжении ООО.

Подобно немецкому обществу с ограниченной ответственностью (GmbH), управление осуществляется одним или несколькими управляющими директорами с полномочиями по общему контролю, и определенные остаточные полномочия принадлежат собранию участников.

Во внутренних взаимоотношениях полномочия директоров ограничены положениями устава и решениями участников. Участники могут давать поручения управляющим органам. В отличие от правил, относящихся к Открытым акционерным обществам, в ООО не существует строгого разделения собственности и контроля. Тем не менее, в соответствии со ст. 48 закона в ООО может быть создан наблюдательный совет, к которому применяются правила, действующие в отношении наблюдательного совета ОАО. ООО также может быть учреждено одним лицом. Ключевые вопросы деятельности компании решаются общим собранием простым большинством, если иное не указано в уставе.

Преимущества местной компании, созданной для реализации проекта – общества с ограниченной ответственностью – являются следующими: компания локализует риск спонсоров (кроме спонсорских гарантий); она защищает проект от риска банкротства спонсора; она облегчает предоставление активов по проекту, введение новых инвесторов и устранение инвесторов, не выполняющих свои обязательства; иностранные инвесторы не подвергаются прямому риску подпадания под юрисдикцию местных судов; более легким является предоставление обеспечения банкам без вовлечения в законодательство о ценных бумагах различных правовых систем инвесторов. Наконец, реализация проекта облегчается деятельностью одного или нескольких директоров вместо комитета участников совместного предприятия или наблюдательного совета (в случае ОАО).

Недостатки местной компании, созданной для реализации проекта, могут включать следующее: налоговая ситуация может быть менее выгодной, политический риск возрастает вследствие того, что доли компании являются локальными. Структура управления и особенности правил голосования должны быть тщательно согласованы между инвесторами (в учредительном договоре или уставе).

3.2. Возможные поправки к Закону «О предпринимателях»

Ожидается внесение нескольких ключевых поправок в конце этого года. Мы проанализируем возможные изменения, относящиеся только к ООО. Новой значительной чертой изменений является доктрина изменения места регистрации, применяющаяся ко всем компаниям. Таким образом, иностранная компания, например, может перенести место своей регистрации в Грузию без вмешательства в ее деятельность, только если национальное законодательство страны, где эта компания зарегистрирована, признает возможность изменения регистрации.

Более того, в соответствии с проектом поправки будет возможно учреждение ООО без какого-либо минимального уставного капитала и публичное предложение доли в капитале. В сфере корпоративного управления ООО учредительный договор становится более важным инструментом. Например, учредительный договор будет регулировать структуру управления компанией (это может быть двухуровневая или одноуровневая структура), полномочия общего собрания участников, порядок принятия решения и ответственность директоров.

4. Понимание локального режима

Важно знать основы нормативно-правовой базы Грузии, которая будет оказывать влияние на реализацию проекта. Мы в общих чертах опишем нынешнее законодательство, включающее:

4.1. *Любые ограничения иностранного участия*

Грузинское законодательство не устанавливает ограничений иностранного участия. Закон Грузии «О стимулировании инвестиционной деятельности и предоставлении гарантий» (от 12 ноября 1996 г.) определяет правовую основу для осуществления как

иностранных, так и местных инвестиций, а также гарантии для этой деятельности на территории Грузии. Закон явным образом предоставляет иностранным инвесторам те же права и гарантии, что и грузинским физическим и юридическим лицам. Существует специальный режим стимулирования инвестиционной деятельности, а именно:

Предприятие с долей иностранного участия не меньше 25 % рассматривается как иностранный инвестор и обладает правами иностранного инвестора. Капиталовложения могут быть сделаны в объект любой формы собственности, кроме деятельности, подпадающей под режим, требующий лицензирования. Например, инвестор не может использовать лесные ресурсы и недра (наряду с другой деятельностью, ограниченной законом) без разрешения или лицензии, выданной соответствующим государственным органом.

4.2. *Разрешения контролирующих органов, контроль иностранного инвестирования и стимулирование инвестиционной деятельности*

В соответствии с Законом Грузии «О стимулировании инвестиционной деятельности и предоставлении гарантий» (от 12 ноября 1996 г.) иностранный инвестор должен в течение шестидесяти лет после инвестирования стоимости 100 000 долларов США или более зарегистрироваться в Службе по иностранным инвестициям, входящей в состав Министерства экономического развития Грузии. Иностранный инвестор должен регистрировать ежегодно любое возможное увеличение инвестирования. Документы, для регистрации, носят общий характер и не требуют раскрытия конфиденциальной информации компании.

Более того, Закон Грузии «О государственной помощи в инвестировании» (от 30 июня 2006 г.) предоставляет дополнительный правовой режим помощи иностранным или местным инвесторам в получении разрешений, необходимых для соответствующей корпоративной деятельности. Такая помощь осуществляется через Службу по иностранным инвестициям (хотя в соответствии с законом это не является обязательным). На основе договора между службой и инвестором служба может за плату действовать в качестве представителя во взаимоотношении с государственными органами. Таким образом, инвестор может ускорить необходимые процедуры по получению разрешений контролирующих органов. Инвестор имеет право требовать выдачи лицензии/разрешения через Службу, покупать в собственность и совершать все необходимые процедуры, связанные с этим, через службу, требовать соответствующей информации по инвестиционным процедурам использовать гарантии, предоставленные законодательством Грузии.

Более того, существует возможность выдачи предварительной лицензии/разрешения. В таком случае лицензия/разрешение предоставляется инвестору при условии, что последний будет выполнять все требования по лицензии в течение периода инвестирования. Среди прочего, предварительная лицензия/разрешение может быть выдана на строительство и использование природных ресурсов.

Существуют особые преимущества для инвестиционной деятельности, подпадающей под понятие инвестиций особого назначения. Такой статус предоставляется всем капиталовложениям общей стоимостью свыше 8 миллионов грузинских лари, служащим улучшению экономики и инфраструктуры государства. Такая схема предоставляет инвестору право пользоваться услугами службы бесплатно.

Закон Грузии «О лицензиях и разрешениях» (от 24 июня 2005 г.) является общим законодательным актом, регулирующим ряд видов деятельности, требующих разрешения. Требования закона были значительно упрощены в целях уменьшения препятствий коммерческой деятельности. Общее число лицензий и разрешений было сокращено на 84 % посредством реформы, упразднившей 756 лицензий и разрешений и упростившей процедуру. В настоящее время новый порядок получения лицензий и разрешений Грузии устанавливает:

Лицензии и разрешения могут быть получены только в целях:

- Обеспечения безопасности и защиты здоровья
- Обеспечения безопасности условий жизнедеятельности и культурной среды индивидуумов
- Защиты государственных и общественных интересов

- Сокращенные предусмотренные законом сроки действий государственных органов: 30 дней на выдачу лицензий и 20 дней на выдачу разрешений.
- «Молчание означает согласие» - разрешение или лицензия автоматически предоставляются, если государственный орган не предпринимает никакого действия в рамках сроков, установленных законом.

4.3. *Возврат прибыли и капитала, а также контроль денежных средств и иностранной валюты*

В соответствии с Законом Грузии «О стимулировании инвестиционной деятельности и предоставлении гарантий» (от 12 ноября 1996 г.) после уплаты налогов и необходимых сборов иностранный инвестор имеет право обменять доход (выгоду), полученный от капиталовложений, по рыночному курсу обмена валюты в грузинских банковских учреждениях, а также неограниченное право возврата доходов за границу.

4.4. *Налогообложение*

В 2005 г. Грузия приняла новый Налоговый кодекс, который ввел более низкие единые налоговые ставки. Общее количество налогов было сокращено до семи в 2005 г. и далее уменьшено до шести (путем упразднения социального налога) с 2008 г. Пять или шесть налогов являются государственными – налог на доход физического лица, налог на доход юридического лица, акцизный сбор, налог на добавленную стоимость, таможенный налог. Налог на собственность является местным налогом, вводимым местными органами самоуправления в пределах, установленных Налоговым кодексом Грузии. В настоящее время ставка налога на

доход физического лица составляет 25 %, а юридического лица – 15 %. Налог на доход физического лица уплачивается грузинскими предприятиями с их дохода, полученного по всему миру, а также иностранными предприятиями с дохода, полученного ими из грузинских источников, если иное не устанавливается договорами во избежание двойного налогообложения различными странами. Дивиденды, полученные грузинскими предприятиями, облагаются 10 % налогом с источника.

18 % налог на добавленную стоимость обязателен для налогоплательщиков, чей оборот превышает 100 000 грузинских лари (около 60 240 долларов США) в любой двенадцатимесячный период, а также для импортеров. Экспорт товаров, международные перевозки, туризм и другие определенные услуги облагаются НДС по нулевой ставке. Финансовые и страховые услуги, операции, связанные с нефтью и газом, а также определенные другие действия исключаются из обложения налогом на добавленную стоимость. НДС, уплачиваемый при покупке, может быть покрыт уплачиваемым НДС или другими налоговыми обязанностями. НДС, уплачиваемый в целях инвестирования в основные средства, строительство и экспорт, возмещается предпринимателю в течение одного месяца, а во всех других случаях – в течение шести месяцев.

3 июля 2007 г. Парламент Грузии принял законопроект, касающийся создания свободных экономических зон (СЭЗ). Законопроект называется «Свободные промышленные зоны» и покрывает зоны, расположенные, как минимум, на 10 гектарах. Эти зоны могут устанавливаться правительством, юридическим лицом или частным лицом. Компании в мультивалютных зонах освобождаются от налогов на прибыль, собственность и добавленную стоимость. Возможными объектами являются, среди прочих, порты Поти и Батуми. Правительство примет нормативные акты, определяющие критерии для установления таких зон. Предприятия, учрежденные в этих зонах, будут освобождены от налогов на собственность, и бюрократические процедуры будут минимальными.

4.5. *Право на приобретение земли и режим защиты собственности*

Что касается покупки сельскохозяйственной земли, только гражданин Грузии или хозяйство, а также юридическое лицо, зарегистрированное в Грузии в соответствии с законодательством Грузии, которое осуществляет основную деятельности в сельскохозяйственном секторе, может обладать правом собственности на земельный участок сельскохозяйственного назначения (Закон Грузии «О праве собственности на землю сельскохозяйственного назначения» от 22 марта 1996 г.). Покупка может осуществляться на специальном аукционе или при прямой продаже. Тем не менее, для возможности вести строительство статус земли должен быть изменен на несельскохозяйственный. Также существуют различные особенности процедуры приватизации, которые не будут анализироваться в настоящем исследовании.

Конституция Грузии гарантирует право собственности, Гражданский кодекс и другие нормативно-правовые акты предоставляют право собственности на недвижимое имущество. Эти положения соответствуют законодательству многих стран ЕС и основаны на общих демократических принципах. Тем не менее, существуют некоторые положения закона, которые устанавливают право государства на экспроприацию в случае подпадания имущества в сферу особых государственных интересов. Положения об экспроприации сами по себе достаточно либеральны и обеспечивают необходимую компенсацию для лица, имущество которого было экспроприировано.

3.6. *Защита интеллектуальной собственности*

Грузия является членом ВТО и, соответственно, стороной соглашения по торговым аспектам прав на интеллектуальную собственность. Грузинское законодательство об интеллектуальной собственности предоставляет гражданам других стран не менее выгодные условия, касающиеся защиты интеллектуальной собственности, чем гражданам Грузии.

3.7. *Трудовое законодательство*

Новый Трудовой кодекс Грузии является очень либеральным, особенно в отношении работодателей. Ключевые положения включают в себя:

- Требуется выплата выходного пособия только за один месяц при прекращении трудового договора работником.
- Не требуется выплата выходного пособия, если работник уволен в течение испытательного срока (вплоть до шести месяцев) или по статье.
- Работник должен уведомить работодателя о прекращении трудового договора за 30 календарных дней.
- Заработная плата устанавливается по соглашению сторон.
- Работники могут нести ответственность за финансовые убытки, причиненные работодателю.

4.Риски по проекту

Краткое изложение основных рисков по проекту:

Риск исполнения – вследствие технических неполадок, перерасхода, форс-мажорных обстоятельств или необходимых вариаций проект может не быть завершен в срок или не завершен совсем. Если работы по проекту задерживаются, проценты возрастут и, возможно, не будут возмещены денежными потоками, обеспечиваемыми проектом. Кредиторы по проекту часто не готовы брать на себя риск исполнения без права регресса, и требуют либо гарантии завершения, либо страхования.

Риск получения разрешения – как указано выше, процесс получения разрешения в Грузии стал очень упрощенным и требует меньше времени, в нашем случае участие государства также носит преимущественный характер. Тем не менее, получение

важных разрешений не может быть оставлено на потом и должно быть организовано или полностью гарантировано. Кредиторы не хотят предоставлять кредит, если реализация проекта может быть блокирована или отложена в случае отсутствия необходимого разрешения.

Риск изменения цены – таковым, например, является риск возможных нестабильных рынков или государственного контроля цен. Риск касается как поставщиков, участвующих в проекте, так и продаж в результате осуществления проекта.

Операционный риск – он касается, например, затрат на рабочую силу, техническое обслуживание, технологию, расходные материалы и подобные затраты.

Риск нехватки ресурсов – этот риск может появиться в период строительства. Например, может существовать риск непоставки сырья для строительства терминала. Тем не менее, в связи с близким расположением Турции и Грузии такого риска можно легко избежать. Эти страны являются главными торговыми партнерами, особенно в сфере поставки сырья для строительства.

Риск случайных происшествий – это риск нарушения реализации проекта и обычно покрывается, насколько это возможно, страховкой. Это может быть страхование отсрочки начала и прерывания коммерческой деятельности.

Политический риск – этот риск относится к таким обстоятельствам, как увеличение налогов и роялти, контроль трудоустройства, обязательные монополистические продажи, продажа только за местную валюту, отмена или изменение концессии, запрет экспорта, контроль обменного курса или порядка обмена, обширная очистка окружающей среды, принудительное государственное и местное участие в акционерном капитале, контроль планирования или строительства, а также отказ на выдачу разрешения на ввоз важного зарубежного оборудования. Это те риски, на которые каждый инвестор должен обращать пристальное внимание. Тем не менее, в связи с недавними выборами в Грузии политика государства остается той же – оно стимулирует инвестиции и принимает законодательство, которое является очень выгодным для инвесторов. По этой причине мы можем сказать, что политический риск достаточно низок.

Риск, связанный с окружающей средой – он включает в себя такие моменты, как загрязнение и затраты на очистку при закрытии предприятия. Эти риски сложно полностью исключить, однако они могут быть уменьшены в некоторой степени с помощью первоначальной проверки воздействия на окружающую среду и страховании.

Риск изменения курса обмена валюты – этот риск заключается в том, что, например, денежная сумма, уплаченная за проект, обесценится по отношению к денежной сумме кредита таким образом, что кредит не будет покрыт доходом от продаж.

Риск увеличения процентной ставки – это риск более высокой процентной ставки, чем ожидалось.

Риск неплатежеспособности – это риск несостоятельности подрядчиков, инвесторов по проекту, поставщиков, покупателей, а также страховых компаний или синдиката банков.

Страхование – оно привлекает внимание кредиторов в таких проектах, и кредитный договор содержит проработанные и детальные требования по страхованию. Основным типом покрытия является страхование материального ущерба или убытков, ответственности перед третьим лицом, загрязнения, задержки начала проекта, прерывания коммерческой деятельности и (не типично) политического риска. Тем не менее, грузинские страховые компании недостаточно опытны в деятельности с такими проектами, поэтому может потребоваться вовлечение международных компаний.

5. Заключение

Мы можем сделать вывод, что существующая на сегодняшний день в Грузии законодательная и коммерческая среда позволяет успешное внедрение государственно-правового партнерства в секторе перевозок и инфраструктуры. Главными преимуществами инвестирования в Грузии являются: либеральные экономические реформы, конкурентоспособные торговые правила, либеральный налоговый кодекс, приватизация государственной собственности, модернизированная система лицензирования коммерческой деятельности и т.д.

Мы предлагаем учреждение компании специального назначения – общества с ограниченной ответственностью, в которой частные инвесторы и государство становятся партнерами. В настоящем исследовании представлена только основная структура, дающая общее представление. По Вашему запросу мы будем рады возглавить и осуществить юридическую поддержку, требуемую для реализации данного проекта, включая учреждение юридических лиц, подготовку всех необходимых договоров, дальнейшую структуризацию, получение разрешений, проведение переговоров и избежание потенциальных рисков.

Применимое законодательство:

1. Конституция Грузии (1995 г.)
2. Гражданский кодекс Грузии (1997 г.)
3. Закон Грузии «О предпринимателях» (1994 г.)
4. Закон Грузии «О стимулировании инвестиционной деятельности и предоставлении гарантий» (1996 г.)
5. Закон Грузии «О государственной помощи в инвестировании» (2006г.)
6. Закон Грузии «О Национальной службе по иностранному инвестированию» (2002 г.)
7. Закон Грузии «О лицензиях и разрешениях» (2005 г.)
8. Закон Грузии «О недрах» (1996 г.)
9. Налоговый кодекс Грузии (2004 г.)
10. Закон Грузии «О приватизации земли сельскохозяйственного назначения, находящейся в государственной собственности» (8 июля 2005 г.)
11. Закон Грузии «Об использовании и отчуждении земли несельскохозяйственного назначения, находящейся в собственности государства» (28 октября 1998 г.)
12. Закон Грузии «О собственности на земли сельскохозяйственного назначения» (22 марта 1996 г.)
13. Закон Грузии «Об экспроприации собственности при особом государственном интересе» (1999 г.)
14. Закон Грузии «О таможенной деятельности, связанной с интеллектуальной собственностью» (1999 г.)
15. Закон Грузии «О патентах»
16. Трудовой кодекс Грузии
17. Закон Грузии «О разрешении на строительство» (2004 г.)
18. Закон Грузии «О государственном контроле и регулировании сектора перевозок и коммуникаций» (2001 г.)

(Обращаем Ваше внимание на то, что приведенный выше список не является исчерпывающим, и в нем представлены только наиболее важные нормативно-правовые акты)

«Делчев энд Партнерс»
юридическая фирма

Болгария, 1000 София
ул. Царя Калояна, 8, 2 этаж

Офис: +359-2-933-09-79
Офис: +359-2-933-09-71
Моб. тел.: +359-888-40-82-16
Факс: +359-2-981-81-34

www.delchev-lawfirm.com

10 марта 2008 г.

Г-ну Артуру Ницевичу,
Партнеру
«Международная юридическая служба»
Украина, Киев
ул. Лютеранская, 13, офис 21

Ответ на: Правовые и институциональные аспекты государственно-частного партнерства в Болгарии в отношении строительства нового терминала морского порта

Уважаемый г-н Ницевич,

Мы получили запрос на предоставление юридической консультации по преимуществам и недостаткам существующих в Болгарии возможностей использования государственно-частного партнерства при реализации проектов ТРАСЕКА на основе виртуального примера, заключающегося в строительстве терминала морского порта с частным и/или совместным финансированием.

Предыстория:

- Европейская Комиссия – Бюро сотрудничества «ЕвропЭйд» – поручила консорциуму, состоящему из компаний «ХАСКОНИНГ НИДЕРЛАНД БВ», «НЕА Транспорт Ресёрч энд Трейнинг БВ» и «БСЕОМ Сосьете Франсез д'Инженери СА», проведение работы по проекту под названием «Развитие морского сообщения между коридорами ТРАСЕКА и ТЕН»;

- Компания «ХАСКОНИНГ НИДЕРЛАНД БВ» поручила компании «Международная юридическая служба» провести работу по проекту в отношении пяти стран: Украины, Грузии, Румынии, Болгарии и Турции;

- «Международная юридическая служба» поручила компании «Делчев энд Партнерс» проведение работ по проекту в отношении Болгарии;

- Виртуальный пример, включающий в себя строительство терминала морского порта с частным финансированием и/или совместным финансированием, был представлен в качестве основы для работы «Делчев энд Партнерс»;

- В Болгарии не существует специализированного нормативно-правового акта или законодательства, единообразно регулирующего вопросы, связанные с ГЧП.

Виртуальный пример:

- Виртуальный пример включает в себя строительство нового терминала (для обработки контейнеров или общих грузов) с нуля на территории, прилегающей к существующей портовой зоне.

- Виртуальный пример предполагает возможность использования шести моделей финансирования и управления новым терминалом, включая различные комбинации государственной и частной ответственности:

  (i) Государство финансирует и эксплуатирует;
  (ii) Аренда или концессия территории/услуг;
  (iii) СЭП – концессия на работы;
  (iv) Частичная СЭП;
  (v) Частное владение терминалом;
  (vi) Частный сектор владеет терминалом и финансирует общую инфраструктуру.

- В отношении различных моделей были рассмотрены следующие вопросы:

  (i) Какая из моделей в принципе осуществима ввиду действующей нормативно-правовой и институциональной базы? Какие юридические инструменты используются для внедрения осуществимых моделей (ссылки на конкретные законы и стандартные договоры)? Почему другие модели не являются осуществимыми?
  (ii) Каковы сильные и слабые стороны различных осуществимых моделей (сравнительная таблица)?
  (iii) Какая модель предпочтительна с учетом всех достоинств и недостатков?
  (iv) Какие аспекты могут привести к возникновению рисков и потребовать особого внимания, если предпочтительная модель будет внедрена?

Предположения

Для целей настоящего анализа мы предполагаем, что задуманный терминал будет терминалом порта для приема массового транспорта национального значения.

Примечание: В соответствии с законодательством Республики Болгария «О морском пространстве, внутренних водных путях и портах» (Закон о портах) порты разделены на пять категорий: (i) для массового транспорта; (ii) для рыболовства; (iii) для яхтенного спорта; (iv) особого назначения и (v) военные.

Порты для массового транспорта разделяются на две подгруппы: (i) национального значения и (ii) регионального значения, перечисленные соответственно в Приложении I (национального значения) и Приложении II (регионального значения) к Закону о портах.

Существует два основных юридических аспекта разделения портов для массового транспорта на подгруппы:

(i) Аспекты, связанные с правом собственности

a. территория и инфраструктура порта для массового транспорта национального значения могут находиться только в государственной собственности (кроме зон хранения груза, которые могут принадлежать физическим и юридическим лицам)[1];

b. территория и инфраструктура порта для массового транспорта регионального значения может принадлежать как государству, так и частным физическим и юридическим лицам[2].

(ii) Аспекты, связанные с концессией

Так как территория и инфраструктура порта для массового транспорта национального значения может находиться только в государственной собственности, такие порты могут строиться, расширяться, ремонтироваться и восстанавливаться только посредством соглашения о концессии с государством.

Структура письма

Настоящее письмо составлено в двух приложениях, рассматривающих каждый вопрос в следующем порядке:

Приложение I ОСУЩЕСТВИМОСТЬ МОДЕЛЕЙ

I. ГОСУДАРСТВО ФИНАНСИРУЕТ И ЭКСПЛУАТИРУЕТ
II. АРЕНДА ИЛИ КОНЦЕССИЯ НА ТЕРРИТОРИЮ/УСЛУГИ
III. СЭП – КОНЦЕССИЯ НА РАБОТЫ
IV. ЧАСТИЧНАЯ СЭП
V. ЧАСТНОЕ ВЛАДЕНИЕ ТЕРМИНАЛОМ
VI. ЧАСТНЫЙ СЕКТОР ВЛАДЕЕТ ТЕРМИНАЛОМ И ФИНАНСИРУЕТ ОБЩУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ

Приложение II ПРЕДПОЧТИТЕЛЬНАЯ МОДЕЛЬ И РИСКИ, КОТОРЫЕ НЕОБХОДИМО ПРИНЯТЬ ВО ВНИМАНИЕ

***

С уважением,
«Делчев энд Партнерс»

Подготовлено:
Иваном Мариновым
Эмилем Делчевым

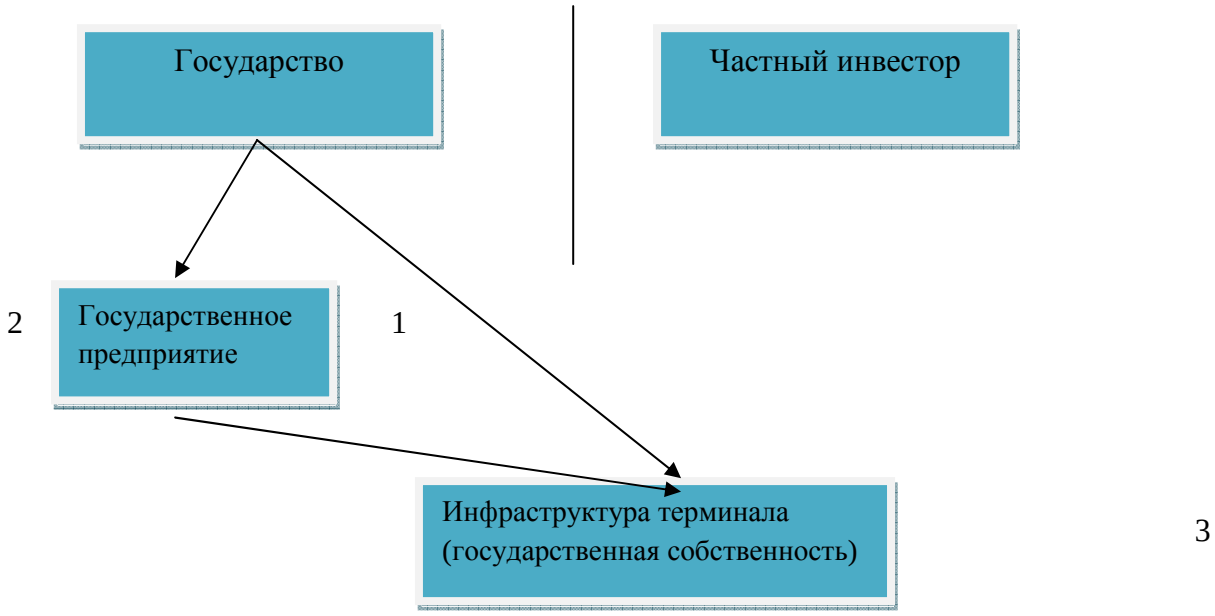
[1] Ссылка на ст. 106 п. 1 Закона о портах
[2] Ссылка на ст. 106 п. 2 Закона о портах

Приложение I

ОСУЩЕСТВИМОСТЬ МОДЕЛЕЙ

I. ГОСУДАРСТВО ФИНАНСИРУЕТ И ЭКСПЛУАТИРУЕТ

Модель 1
Государство финансирует и эксплуатирует



1. Государство финансирует строительство инфраструктуры терминала с использованием средств из общего бюджета и займов.
2. После этого государство эксплуатирует терминал через государственное предприятие, которое также финансирует судовые надстройки и оборудование.
3. Доходы от управления используются для обслуживания долга. Все оставшиеся доходы вновь инвестируются в государственное предприятие или поступают в бюджет.

КОММЕНТАРИИ ФИРМЫ «ДЕЛЧЕВ ЭНД ПАРТНЕРС»:

Осуществимость

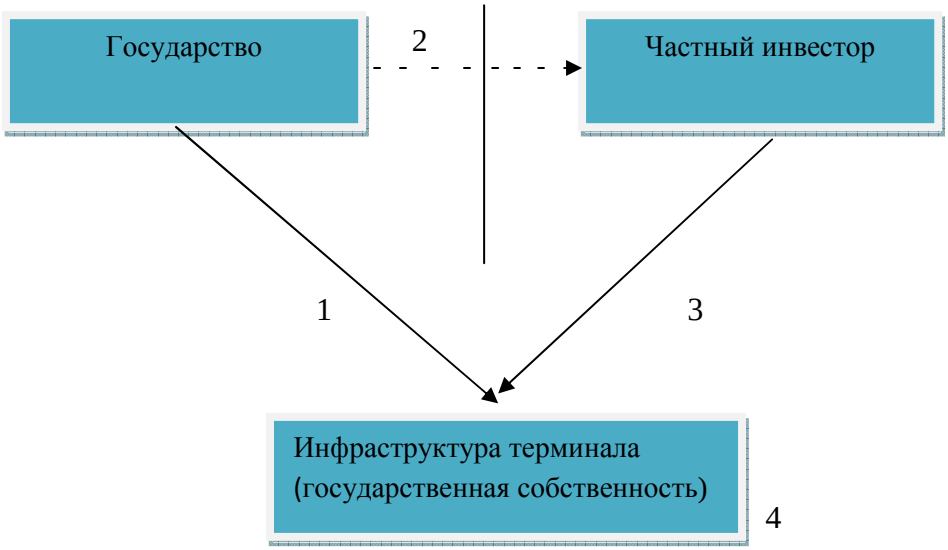
С точки зрения бюджета Модель 1 не является оптимальной, так как она требует осуществление всего финансирования за счет государства.

В дополнение к этому, представляется, что Модель 1 далека от концепции ГЧП, так как маловероятно определение участия частного инвестора как деятельности, связанной с ГЧП[3].

***

II. АРЕНДА ИЛИ КОНЦЕССИЯ НА ТЕРРИТОРИЮ/УСЛУГИ

Модель 2
Аренда или концессия на территорию/услуги



1. Государство финансирует строительство инфраструктуры терминала, как и в Модели 1.
2. Терминал, как государственная собственность, сдается в аренду или передается по концессии (концессия на услуги или территорию) частному инвестору.
3. Частный инвестор несет ответственность за инвестирование в судовые надстройки и оборудование.
4. Доходы от арендных или концессионных платежей используются для обслуживания долга. Любые доходы сверх этого поступают в государственный бюджет (общий бюджет или бюджет портового управления).

КОММЕНТАРИИ ФИРМЫ «ДЕЛЧЕВ ЭНД ПАРТНЕРС»:

Осуществимость

Модель 2 осуществима с юридической точки зрения.

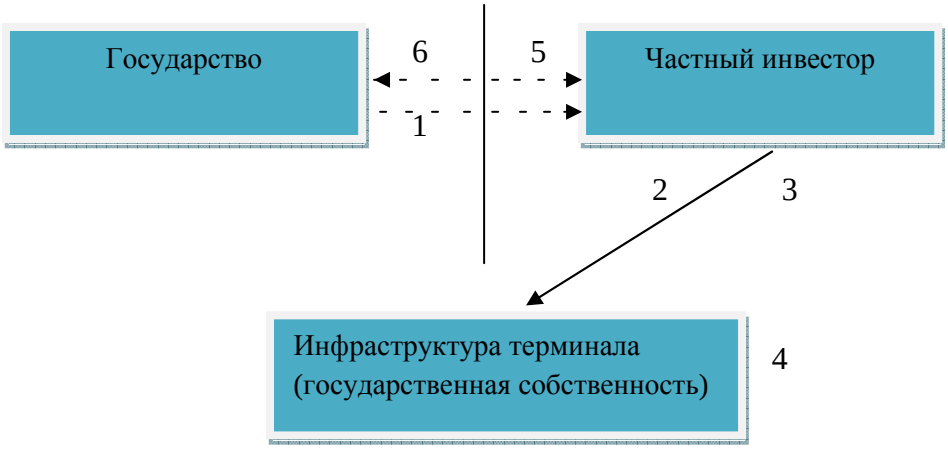
[3] Представляется, что в особенности в Модели 1 частный инвестор не несет никаких рисков, что является необходимым условием концепции ГЧП.

Тем не менее, как и в Модели 1, принимая во внимание тот факт, что все финансирование строительства производится государством, Модель 2 обременительна для бюджета и, соответственно, финансовой точки зрения[4] вероятность ее осуществления крайне мала.

***

III. СЭП – КОНЦЕССИЯ НА РАБОТЫ

Модель 3
СЭП – концессия на работы



1. Полномочия по строительству и управлению терминалом передаются по концессии на работы частному инвестору.
2. Частный инвестор финансирует строительство инфраструктуры, судовые надстройки и оборудование терминала.
3. Частный инвестор эксплуатирует терминал в течение срока действия концессии.
4. Доходы от управления используются для обслуживания долгов и обеспечивают адекватное вознаграждение предприятию.
5. После истечения срока концессии терминал передается государству без взимания вознаграждения или по установленной заранее цене.
6. Затем терминал эксплуатируется по Модели 2, т.е. на основании аренды или концессии на территорию/услуги.

КОММЕНТАРИИ ФИРМЫ «ДЕЛЧЕВ ЭНД ПАРТНЕРС»:

Осуществимость

Модель 3 является классическим примером ГЧП, где государственный инвестор принимает на себя как строительный, так и коммерческий риски, связанные с услугами предоставления доступа, которые должны оказываться частным инвестором третьим лицам.

---

[4] «Допустимость с финансовой точки зрения» является центральным моментом анализа, необходимым для оценки каждого проекта ГЧП в соответствии с Методологическим руководством по ГЧП, изданным Министерством финансов Болгарии в июле 2006 г.

Нормативно-правовая, институциональная и финансовая база

Государственный и частный инвестор должны заключить соглашение о концессии на работы[5].

Соглашение о концессии регулируется Законом о портах.

Решение о предоставлении концессии принимается Советом министров Болгарии.

Министр транспорта Болгарии проводит подготовительные действия для предоставления концессии на терминалы портов для массового транспорта национального значения, подписывает соглашения о концессии и контролирует их исполнение.

В соответствии с Моделью 3 частный инвестор полностью берет на себя как риск финансирования, так и коммерческий риск. Таким образом, в Модели 3 платежи по концессии могут быть минимальными или отсутствовать вовсе.

Что касается права собственности на терминал, ввиду того, что порт предназначен для массового транспорта государственного значения, право собственности формально всегда остается за государством (т.е. терминал, как часть порта, считается государственной собственностью). С другой стороны, с точки зрения финансовой отчетности частного инвестора, затраты на терминал должны быть отражены в его финансовых отчетах. Другими словами, правовой статус собственника всегда остается за государством, тогда как затраты на терминал должны отражаться в финансовой отчетности частного инвестора и соответственно амортизироваться.

Далее, в конце срока действия концессии частному инвестору может быть поручено передать терминал государству по чистой балансовой стоимости[6]. Формально, как мы это понимаем, это является не передачей собственности на недвижимость (право на саму вещь), а передачей активов, которые материализуются в финансовых отчетах частного инвестора в качестве затрат на терминал.

Наконец, после передачи терминала государству частный инвестор может продолжить эксплуатировать терминал по новой концессии на услуги.

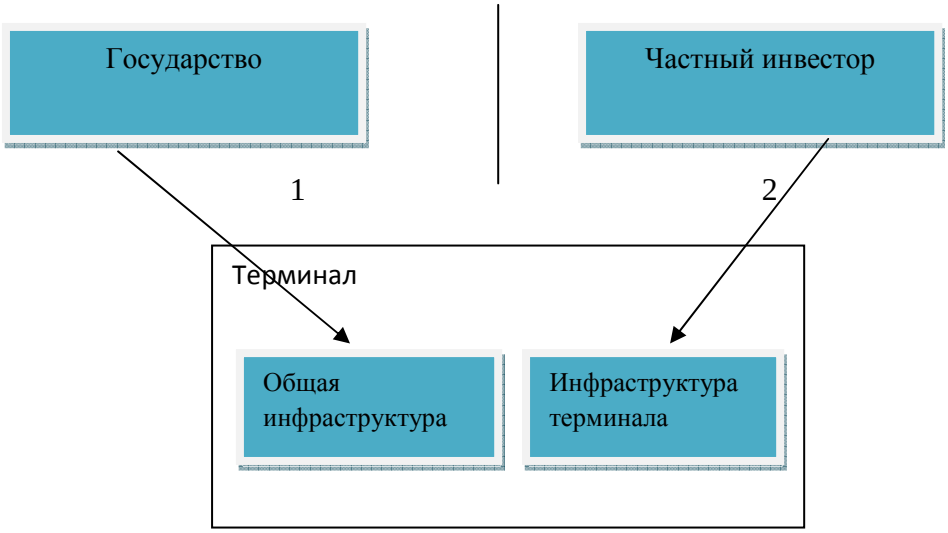
***

[5] В соответствии с Законом Болгарии «О концессии» максимальный срок концессии составляет 35 лет, и возможность продления срока не предусматривается.

[6] Чистая балансовая стоимость должна исчисляться как первоначальная (при принятии) цена терминала минус начисленная амортизация.

IV. ЧАСТИЧНАЯ СЭП

Модель 4
Частичная СЭП



Инфраструктура разделена на две части:

- Общая инфраструктура (волнолом, подъездная дорога), которая не приносит прямых доходов. Эта часть финансируется государством.
- Инфраструктура терминала – эта часть финансируется с помощью модели СЭП.

КОММЕНТАРИИ ФИРМЫ «ДЕЛЧЕВ ЭНД ПАРТНЕРС»:

Осуществимость

В сущности, Модель 4 повторяет и практически идентична Модели 3 с тем лишь различием, что государство финансирует общую инфраструктуру.

Мы не усматриваем проблему в финансировании общей инфраструктуры государством, если это соответствует требованиям допустимости с финансовой точки зрения.

В общем и целом, государство должно финансировать и строить инфраструктуру, связанную с пограничным таможенным контролем, обеспечением наземного сообщения порта с республиканской дорожной сетью. Далее также необходимо отметить, что в соответствии с Законом о портах[7] общая техническая инфраструктура[8] портов, использующаяся на основе равных условий всеми операторами порта и

[7] Ссылка на ст. 117а, п. 5 Закона о портах.
[8] Закон о портах не дает определения или описания «общей технической инфраструктуры». Принимая во внимание ограниченные факты, доступные нам на данном этапе обсуждения, мы не уверены, каким образом это конкретное положение относится к концессии. Тем не менее, мы напоминаем, что общая техническая инфраструктура может использоваться на равных условиях всеми портовыми операторами.

другими лицами, имеющими право использовать ее, не может передаваться по концессии.

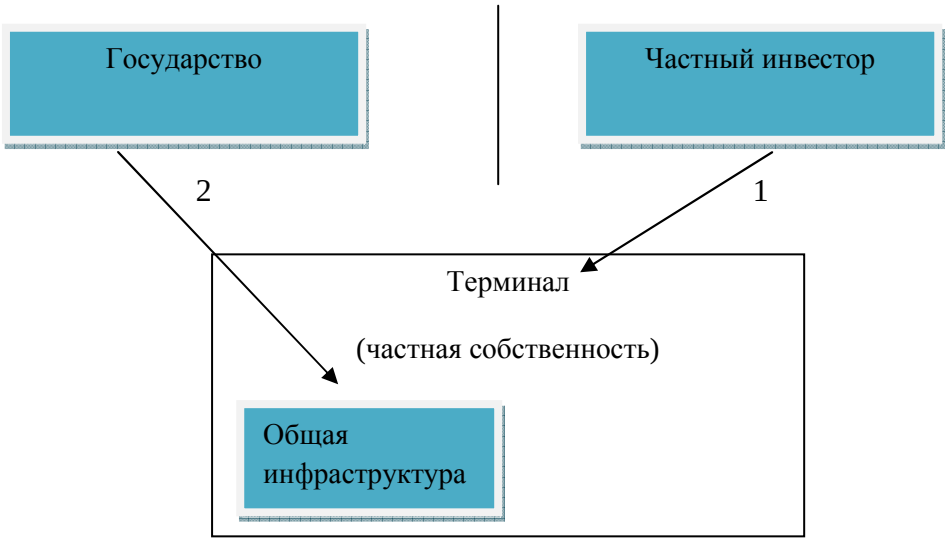
Правовая, институциональная и финансовая база

Выводы, сделанные в отношении Модели 3, в полной мере относятся к Модели 4.

***

V. ЧАСТНОЕ ВЛАДЕНИЕ ТЕРМИНАЛОМ

Модель 5
Частное владение терминалом



1. Сам терминал финансируется и эксплуатируется частным инвестором, который становится владельцем.
2. Общая инфраструктура финансируется и обслуживается государством (центральное, местное портовое управление). Затраты на общую инфраструктуру покрываются за счет доходов от портовых сборов.

КОММЕНТАРИИ ФИРМЫ «ДЕЛЧЕВ ЭНД ПАРТНЕРС»:

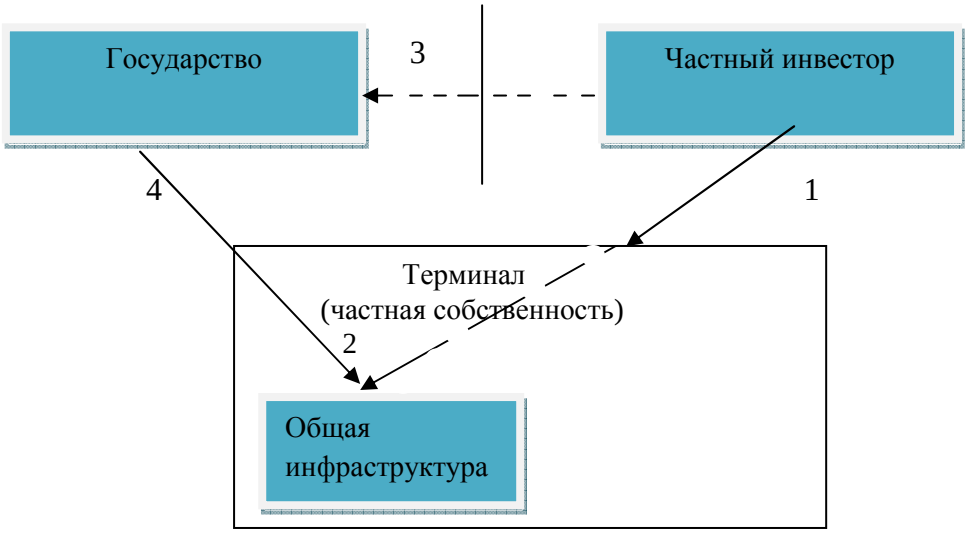
Осуществимость

В соответствии с предположением, что виртуальный пример касается строительства терминала порта для массового транспорта государственного значения, никакая часть терминала не может перейти в частную собственность, т.е. он должен оставаться во владении государства.

***

VI. ЧАСТНЫЙ СЕКТОР ВЛАДЕЕТ ТЕРМИНАЛОМ И ФИНАНСИРУЕТ ОБЩУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ

Модель 6
Частный сектор владеет терминалом и финансирует общую инфраструктуру



1. Сам терминал финансируется и эксплуатируется частным инвестором, который становится владельцем.
2. Общая инфраструктура также финансируется частным инвестором, но…
3. …незамедлительно передается государству.
4. После передачи государство несет ответственность за техническое обслуживание общей инфраструктуры.

КОММЕНТАРИИ ФИРМЫ «ДЕЛЧЕВ ЭНД ПАРТНЕРС»:

Осуществимость

В соответствии с предположением, что виртуальный пример касается строительства терминала порта для массового транспорта национального значения, никакая часть терминала не может перейти в частную собственность, т.е. он должен оставаться во владении государства.

***

Приложение II

ПРЕДПОЧТИТЕЛЬНАЯ МОДЕЛЬ И РИСКИ, КОТОРЫЕ НЕОБХОДИМО ПРИНЯТЬ ВО ВНИМАНИЕ

МОДЕЛЬ I - ГОСУДАРСТВО ФИНАНСИРУЕТ И ЭКСПЛУАТИРУЕТ

Как упомянуто выше, эта Модель не обладает характеристиками ГЧП.

МОДЕЛЬ II - АРЕНДА ИЛИ КОНЦЕССИЯ НА ТЕРРИТОРИЮ/УСЛУГИ

Недостаток Модели II состоит в том, что она, возможно, будет слишком затратной для государства.

МОДЕЛЬ III - СЭП – КОНЦЕССИЯ НА РАБОТЫ И МОДЕЛЬ IV – ЧАСТИЧНАЯ СЭП

Мы считаем, что обе эти модели осуществимы.

Тем не менее, каждый частный инвестор должен изъявлять желание понять, в какой степени государство будет участвовать в финансировании строительства терминала, если такое участие будет иметь место (будь это общая инфраструктура или другие объекты). Очевидно, что с позиции частного инвестора Модель IV представляется наиболее предпочтительной.

Риски, которые необходимо рассмотреть как в отношении Модели III, так и в отношении Модели IV, носят финансовый характер:

- Строительный риск;
- Риск окупаемости инвестирования (и/или обслуживания долгов) за счет будущей прибыли.

МОДЕЛЬ V - ЧАСТНОЕ ВЛАДЕНИЕ ТЕРМИНАЛОМ И МОДЕЛЬ VI – ЧАСТНОЕ ВЛАДЕНИЕ ТЕРМИНАЛОМ

Мы считаем, что эти Модели не являются осуществимыми, так как терминал не может находиться в частной собственности.

***

МЕЖДУНАРОДНАЯ
ЮРИДИЧЕСКАЯ СЛУЖБА

Украина, 01024 Киев,
ул. Лютеранска, 13, офис 21
тел./факс +38(044) 332-12-83
тел./факс +38(044) 278-73-80
kiev@interlegal.com.ua

Украина, 65014, Одесса,
Обсерваторный пер., оф. 57
тел./факс +38(048) 715-58-55
тел./факс +38(0482) 49-69-25
odessa@interlegal.com.ua

17 марта 2008 г.

Ответ: Проект государственно-частного партнерства в области строительства портового терминала в Украине

Г-ну Паулу ван Эулему

«Хасконинг Нидерланд Б.В.»

Барбароссавег 15, Ниймеген,

Нидерланды

Введение.

Настоящий документ был разработан компанией **«Международная юридическая служба»** по заказу компании «Хасконинг Нидерланд БВ», назначенной Европейской Комиссией-Офисом сотрудничества «ЮропЭйд» в связи с выполнением работ по проекту под названием «Развитие морского сообщения между коридорами ТРАСЕКА и ТЕН».

Для представления последующего изложения в краткой форме необходимо сделать несколько примечаний в отношении нормативно-правовой и институциональной базы, имеющей отношение к предмету настоящего исследования.

I. Следуя традициям римского права, вещи в украинском гражданском законодательстве разделены на три категории: (a) вещи, не ограниченные в обороте (res in commercio, лат.); (b) вещи, ограниченные в обороте; (c) вещи, изъятые из оборота (res extra commercium, лат.). Список вещей, ограниченных в обороте или изъятых из оборота должен устанавливаться законом, т.е. любой объект считается не ограниченным в обороте, если иное не указано в законе [1].

Вышеупомянутое разделение представляется общим правилом, несмотря на тот факт, что оно не установлено напрямую экономическим законодательством в отношении собственности в сфере управления. Здесь основой разделения являются виды экономической деятельности, в соответствии с которой у каждого предпринимателя есть право осуществлять без ограничений любую деятельность, не запрещенную законом. Список типов предпринимательской деятельности, по которым требуется

получение лицензии, а также запрещенной деятельности устанавливается исключительно законом [2].

Среди прочего виртуальный проект предполагает строительство причала и нового волнореза или увеличение размера существующего волнореза, а также проведение дноуглубительных работ в водной зоне перед новым комплексом обработки груза.

В отношении водной зоны представляется ясным, что она может быть исключительно изъятой из оборота, она может находиться только в государственной собственности, так как это территориальные воды, являющиеся исключительной собственностью Украинского государства, которые можно только передавать в пользование. Территориальные воды относятся к внутренним водным путям общего пользования (res publicae, лат.), кроме случаев, когда их использование по этой причине частично или полностью запрещено законодательством. Работы, связанные со строительством гидротехнических сооружений и углублением морского дна для судоходства, могут быть осуществлены на морском дне. Место и порядок проведения указанных работ определяются в соответствии с проектами, которые должны быть согласованы с государственными органами по охране окружающей среды, водного хозяйства и геологии [3]. В добавление к этому, выделение земель и водного пространства для судоходства, а также строительство или работы в зоне действия корабельного оборудования и водных путей должно быть согласовано местными властями с Министерством Транспорта Украины [4].

Другое положение дел наблюдается в отношении причала и волнореза. С одной стороны, действующее законодательство не содержит прямого запрета или ограничений в отношении возможности нахождения указанных объектов в частной собственности. В то же время, первоначально все эти объекты фактически были в государственной собственности и, соответственно, их передача была возможна в то время только с помощью приватизации или передачи частным лицам на условиях аренды или концессии.

Тем не менее, действующее законодательство устанавливает, что водные территории портов, причалы всех категорий и видов, причалы в порту и гидрографические конструкции, передние причалы, портовые системы инженерной инфраструктуры, автострады и железные дороги (до первой развилки за пределами территории порта) являются объектами, обеспечивающими важные государственные функции и имеющими национальное значение. Соответственно, такие объекты не могут передаваться частным лицам посредством приватизации [5] или договора аренды [6]. Несмотря на тот факт, что объекты государственной собственности могут передаваться по концессии для строительства и эксплуатации грузовых и пассажирских портов, такая передача не прекращает право государственной собственности на эти объекты [7].

Таким образом, действующее законодательство не позволяет безошибочно заключить, могут ли причалы и/или волнорезы находиться в частной собственности. В то же

время, в Украине фактически существуют некоторые причалы, которые были построены частными лицами и находятся в их собственности, или, во всяком случае, нам неизвестно о факте оспаривания кем-либо их права собственности.

II. Для реализации виртуального проекта предполагается получение земельного участка, прилегающего к территории существующего порта.

Земля является недвижимым объектом, и отношения, связанные с ее использованием, регулируются гражданским законодательством, содержащим большое количество норм о праве собственности, а также другие вещные права на землю. В то же время, земельные отношения также регулируются особым земельным законодательством, состоящим из Земельного кодекса Украины и законов, принятых в соответствии с ним [8]. До недавнего времени велась академическая дискуссия о том, положения какого законодательства необходимо учитывать при определении земельных правоотношений.

Представляется, что этот вопрос будет урегулирован принятием нового гражданского законодательства, которое стало основой его согласованности с земельным законодательством. [9].

Тем не менее, все практические вопросы, связанные с формами владения землей, решены на базе земельного законодательства.

Сегодняшнее земельное законодательство устанавливает разделение всех прав на землю на несколько типов: (а) право собственности; (б) право постоянного использования; (в) право аренды; (г) право земельного сервитута и (д) право бессрочной аренды и право застройки на чужом участке. Из этого списка только право аренды и, возможно, право застройки на чужом участке являются подходящими для целей реализации виртуального проекта.

Чтобы ответить на вопрос получения земли, необходимо принять во внимание тот факт, что земля разделена на несколько категорий по критерию специального назначения. Виртуальный проект можно реализовать на территории, которая относится к землям промышленного, транспортного и другого назначения (статья 19(1)(г) Земельного кодекса). Если земля, на которой предполагается реализация виртуального проекта, относится к другой категории, может потребоваться изменение особого назначения этой земли, осуществленное с соблюдением всех необходимых формальностей.

Также необходимо принимать во внимание, что в зависимости от принадлежности земли определенным лицам все земли могут быть разделены на (а) находящиеся в частной собственности, (б) находящиеся в государственной собственности и (в) находящиеся в муниципальной собственности.

Наряду с землями, находящимися в государственной и муниципальной собственности, можно условно выделить земли, переданные в пользование или обремененные правами других лиц, а также резервные земли. В случае если земля, на которой предполагается

реализация виртуального проекта, принадлежит частным лицам или была передана им в пользование, может потребоваться реквизиция земли, осуществленная с соблюдением всех правил.

В дополнение к этому, до настоящего времени указанная в законе деятельность по разделению земель, находящихся в государственной собственности, на земли территориальных сообществ и земли государства, а также установление границ государственных и муниципальных земель на местности, не проводилась [10].

До разделения земель на государственные и муниципальные права распоряжения землями (кроме земель, находящихся в частной собственности, и земель, специально указанных в законе), находящимися на границе поселений, осуществляются соответствующей деревней, поселением, сельским советом. В отношении земель, находящихся за пределами поселений, права осуществляются соответствующими органами исполнительной власти (государственными администрациями).

Центральный орган исполнительной власти по вопросам земельных ресурсов проводит продажу земель сельскохозяйственного назначения, кроме земель, которые находятся в частной собственности или на которых расположены приватизированные объекты. Государственные органы по приватизации осуществляют распоряжение (кроме отчуждения земель, на которых расположены не приватизированные объекты) землями, на которых расположены государственные предприятия. В это число входят государственные предприятия, экономические ассоциации, в уставном капитале которых государству принадлежат: доли участия (акции, доли), объекты незавершенного строительства и законсервированные объекты, а также продажа земель, на которых расположены объекты, подлежащие приватизации [11].

III. Исторически институт концессии не типичен для системы украинского права, он использовался в дни Российской Империи и первые годы Советского Союза больше как исключение, чем как общее правило. Позднее концессия считалась методом колониальной эксплуатации развивающихся стран империалистами.

Существование специального закона об институте концессии ничего не добавляет к системе действующего законодательства, так как вместо концессии территории/услуг традиционным и абсолютно понятным методом получения в пользование государственной собственности, установленным законодательством с давних времен и активно использующимся, является договор аренды государственной собственности. Что касается концессии работ, использование этого института представляется необоснованным при одновременном наличии большого числа возможностей приобрести предприятие или земельный участок по своему вкусу.

В связи с вышеуказанным, а также по другим причинам, институт концессии практически не используется. В любом случае, на сегодняшний день составленный государством список объектов для концессии включает четыре автострады (в соответствии со специальным законом), два комплекса для движения транспорта, две

производящие электроэнергию ветряные мельницы, два средневековых замка и один дворец [12].

IV. На Украине существует около двадцати морских портов, которые были назначены и построены исходя из нужд бывшего Советского Союза.

Принимая во внимание тот факт, что все порты являются государственной собственностью, и их эксплуатационные средства в настоящее время используются на 30-40%, не представляется правдоподобным появление у государства желания финансировать строительство нового терминала. В добавление к этому, практика показывает, что государство финансирует, по большей части за счет внешних займов, только особые проекты, такие как, например, строительство энергетических установок на Ривненской и Хмельницкой атомных электростанциях в связи с закрытием Чернобыльской атомной электростанции. Мы не являемся специалистами в сфере государственного финансирования, однако, предположительная стоимость проекта полностью соответствует издержкам государственного бюджета и составляет примерно 1,5 процента [13], что также показывает невозможность государственного финансирования строительства нового терминала. Система государственного финансирования коммерческих объектов является обычно очень привлекательной ввиду недорогих внешних займов в Украине, но эта система не работает в связи с неэффективностью существующих механизмов.

Обращаясь к ответам на поставленные вопросы, необходимо указать, что все предложенные методы реализации виртуального проекта теоретически возможны и могут найти определение в положениях действующего законодательства. В частности ими являются: (а) модель аренды или концессии территории/услуг может быть реализована с помощью правовых институтов совместной деятельности, концессии и, возможно, аренды; (б) что касается модели СЭП – концессии работ, законодательство прямо предусматривает существование института концессии; (в) модели частичной СЭП и частного владения терминалом, которые в соответствии с представленным описанием являются идентичными, могут быть реализованы посредством института совместной деятельности; (г) модель «частный сектор владеет терминалом и финансирует общую инфраструктуру» может быть реализована с помощью приобретения в собственность земли под строительство нового терминала или получения земли в пользование на условиях аренды или, возможно, на условиях права постройки на чужой земле.

Тем не менее, принимая во внимание вышеупомянутые положения действующего законодательства, следующие модели могут, в общем и целом, быть использованы: (i) СЭП – концессия работ и (ii) владение частным сектором терминала и финансирование им общей инфраструктуры.

I. СЭП – концессия работ

Применение указанной модели полностью поддерживается Экономическим кодексом Украины и Законом «О концессиях». Указанное законодательство содержит сходные положения, определяющие концессию как предоставление уполномоченным государственным лицом или местным государственным органом права создавать (строить) и/или управлять (эксплуатировать) объект концессии местному или иностранному коммерческому лицу (концессионеру) по концессионному соглашению на определенный период времени и за вознаграждение, удовлетворяющее общественные нужды при условии, что концессионер берет на себя соответствующие обязательства, ответственность за собственность и коммерческие риски (ст. 406 Экономического кодекса Украины, ст. 1 Закона Украины «О концессиях»).

Вопросы предоставления государственной и муниципальной собственности в концессию находятся в ведении Кабинета Министров Украины и местных советов. Решения принимаются в соответствии с результатами тендера (ст. 6 Закона Украины «О концессиях»).

Если для реализации концессии необходимы земельные участки, они предоставляются концессионеру на условиях аренды на период действия соглашения о концессии, в соответствии с положениями Земельного кодекса (статья 3(5) Закона Украины «О концессиях», статья 94 Земельного кодекса).

Государственные гарантии, а также другие вопросы защиты иностранных инвестиций изложены в Экономическом кодексе (статьи 390-400) и Законе Украины «О порядке иностранного инвестирования» [14].

II. Частный сектор владеет терминалом и финансирует общую инфраструктуру

Единственным условием реализации указанной модели является приобретение в собственность земли, на которой должен осуществляться виртуальный проект. Естественно земля может быть передана в аренду или представлена на условиях права застройки на чужой земле. Тем не менее, в первом случае она мало отличается от концессии, с той лишь разницей, что при прекращении договора аренды можно рассчитывать на получение компенсации. Однако возможно поднять вопрос о приватизации зоны, где будет построен новый терминал, до прекращения действия договоры аренды.

Аренда земли под строительство является новым понятием, методом получения земли в пользование, который не был известен в законодательстве ранее. Он не может предоставить минимум гарантий прав, необходимый для реализации виртуального проекта. Тем не менее, в случае строительства нового терминала на земле существующего порта этот метод представляется предпочтительным: между портом и частным лицом заключается соглашение, порт предоставляет частному лицу право на

строительство нового терминала на свободной территории, а в обмен на это получает причалы, волнорез, дноуглубительные работы.

Все вопросы, связанные с получением земли под строительство нового терминала, регулируются Земельным кодексом. Тем не менее, принятие решения о предоставлении земли, так же как и в случае с концессией, зависит от усмотрения соответствующего государственного органа или местного органа самоуправления в зависимости от того, в чьей собственности находится данный земельный участок

Принимая во внимание то, что принципы оценки сильных и слабых сторон различных моделей не требовались; мы сочли возможным использование общепризнанных принципов:

Принципы	*СЭП – концессия работ*	*Частный сектор владеет терминалом и финансирует общую инфраструктуру*
Хорошая нормативно-правовая база	Да	Да с ограничениями
Ясность предписаний	Да	Да
Стабильные предсказуемые правовые рамки	Да с ограничениями	Да
Справедливость, прозрачность и доступность правил и процедур	Нет с ограничениями	Нет с ограничениями
В соответствии с правовой системой страны и конкретными законами	Нет с ограничениями	Да
Доступность соглашений	Нет с ограничениями	Да
Наличие компетентного суда или арбитражные оговорки	Да с ограничениями	Да

Список использованных источников

1. Статья 178 Гражданского кодекса Украины // Официальная газета Украины, 2003 г., № 11, с. 461
2. Статья 43 Экономического кодекса Украины // Официальная газета Украины, 2003 г., № 11, с. 462
3. Статьи 5(1), 6, 67, 86 Водного кодекса Украины // Газета Верховного Совета Украины, 1995 г., № 24, с. 189
4. Статья 12 Кодекса Украины о торговом мореплавании // Газета Верховного Совета Украины, 1995 г., № 47-52, с. 349
5. Статья 5(2)(г) Закона Украины «О приватизации государственной собственности» // Официальная газета Украины, 1997, № 33, стр. 40.
6. Статья 4(2) Закона Украины «Об аренде государственной и муниципальной собственности» // Официальная газета Украины 1998, № 3, с.72; 2004, № 30, с. 1990; 2005, № 51, с. 3171.
7. Статья 3(2), 20(1) Закона Украины «О концессиях» // Официальная газета Украины, 1999, № 33, с. 1707
8. Статьи 3(1), 4(1) Земельного кодекса Украины // Официальная газета Украины, 2001, № 46, с. 2038
9. Закон Украины «О внесении изменений и признании утратившими силу некоторых нормативно-правовых актов Украины в связи с принятием Гражданского кодекса Украины» // Официальная газета Украины, 2007, № 43, с. 1703
10. Статья 1 Закона Украины «О разграничении земель, находящихся в государственной и муниципальной собственности» // Официальная газета Украины, 2004, № 28, с. 1849, № 1, с. 1
11. Параграф 12 Раздела X «Переходных положений» Земельного кодекса Украины // Официальная газета Украины, 2001, № 46, с. 2038, № 52, с. 3251; 2006, № 52, с. 3477; 2008, № 1, с. 1
12. Декрет Кабинета министров Украины от 11 декабря 1999 № 2293 «Об утверждении списка объектов, находящихся в государственной собственности, которые могут быть переданы по концессии» // Официальная газета Украины, 2006, № 11, с. 728; 2007, № 89, с. 3262
13. В частности, бюджетные расходы на развитие в 2007 году были следующими: 23 963 799 400 гривен – общий фонд и 17 507 003 900 гривен – особый фонд; расходы бюджета на 2008 г. следующие: 30 344 191 400 гривен – общий фонд и 23 547 760 400 гривен – особый фонд.
14. Газета Верховного Совета Украины ,1996, № 19, с. 80; Официальная газета Украины, 1999, № 33, с. 1707; 2000, № 27, с. 1113; 2003, № 23, с. 1021.

Опубликовано в мае 2009 г.

Настоящая публикация подготовлена при сотрудничестве с Европейским Союзом. Содержание настоящей публикации находится под ответственностью консорциума и его партнеров и никаким образом не может быть воспринято как выражение взглядов Европейского Союза.