

ЕВРОПЕЙСКИЙ СОЮЗ – ТАСИС

Развитие сетей: ТРАСЕКА

Техническое задание

**Совершенствование морского сообщения между
коридорами ТРАСЕКА и Транс-европейскими
транспортными сетями (TEN)**

Болгария, Грузия, Румыния, Турция, Украина

Бюджет проекта - € 2,500,000.00

1. ИСХОДНЫЕ СВЕДЕНИЯОШИБКА! ЗАКЛАДКА НЕ ОПРЕДЕЛЕНА.
 - 1.1. Государство-бенефициар Ошибка! Закладка не определена.
 - 1.2. Нанимающий орган..... Ошибка! Закладка не определена.
 - 1.3. Исходные сведения, имеющие отношение к проектуОшибка! Закладка не определена.
 - 1.3.1. Информация о программе ТРАСЕКАОшибка! Закладка не определена.
 - 1.3.2. Общая информация о секторе морского транспорта в государствах-бенефициарах Ошибка! Закладка не определена.
 - 1.4. Текущее состояние рассматриваемого сектора 6
 - 1.5. Смежные программы и деятельность других доноровОшибка! Закладка не определена.
2. ЦЕЛИ КОНТРАКТА И ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫОШИБКА! ЗАКЛАДКА НЕ ОПРЕДЕЛЕНА.
 - 2.1. Общие цели..... Ошибка! Закладка не определена.
 - 2.2. Конкретные цели 10

В регион были вложены крупные инвестиции, основным источником прибыли в большинстве портов является занятость в секторе транспорта.
Необходимо развитие данной тенденции в дальнейшем. 10
 - 2.3. Результаты деятельности, выполняемой Консультантом 10
3. ПРЕДПОЛОЖЕНИЯ И РИСКИОШИБКА! ЗАКЛАДКА НЕ ОПРЕДЕЛЕНА.
 - 3.1. Предположения Ошибка! Закладка не определена.
 - 3.2. Риски Ошибка! Закладка не определена.
4. ОБЪЕМ ПРОВОДИМЫХ РАБОТОШИБКА! ЗАКЛАДКА НЕ ОПРЕДЕЛЕНА.
 - 4.1. Общие сведения Ошибка! Закладка не определена.
 - 4.1.1. Описание проекта и конкретная деятельностьОшибка! Закладка не определена.
 - 4.1.2. География проекта Ошибка! Закладка не определена.
 - 4.1.3. Целевые группы..... Ошибка! Закладка не определена.
 - 4.2. Управление проектом..... Ошибка! Закладка не определена.
 - 4.2.1. Ответственный орган Ошибка! Закладка не определена.
 - 4.2.2. Структура управления..... Ошибка! Закладка не определена.
 - 4.2.3. Условия, предоставляемые Нанимающим органом и/или другими сторонами Ошибка! Закладка не определена.
5. ЛОГИСТИКА И РАСЧЕТ ВРЕМЕНИОШИБКА! ЗАКЛАДКА НЕ ОПРЕДЕЛЕНА.
 - 5.1. Местоположение проекта Ошибка! Закладка не определена.
 - 5.2. Начало и период реализации Ошибка! Закладка не определена.
6. ТРЕБОВАНИЯ.....ОШИБКА! ЗАКЛАДКА НЕ ОПРЕДЕЛЕНА.
 - 6.1. Персонал Оши
 - 6.1.1. Ведущие эксперты Ошибка! Закладка не определена.
 - 6.1.2. Другие эксперты Ошибка! Закладка не определена.
 - 6.1.3. Персонал поддержки..... Ошибка! Закладка не определена.

- 6.2. Помещение для офиса..... Ошибка! Закладка не определена.
- 6.3. Условия, предоставляемые Консультантом.. Ошибка! Закладка не определена.
- 6.4. Оборудование Ошибка! Закладка не определена.
- 6.5. Непредвиденные расходы Ошибка! Закладка не определена.
- 7. ОТЧЕТЫОШИБКА! ЗАКЛАДКА НЕ ОПРЕДЕЛЕНА.
 - 7.1. Требования по предоставлению отчетов Ошибка! Закладка не определена.
 - 7.2. Предоставление и утверждение отчетов о ходе осуществления проектаОшибка! Закладка не
- 8. МОНИТОРИНГ И ОЦЕНКАОШИБКА! ЗАКЛАДКА НЕ ОПРЕДЕЛЕНА.
 - 8.1. Определение показателей..... Ошибка! Закладка не определена.
 - 8.2. Специальные требования..... Ошибка! Закладка не определена.

Terms of reference

1. ИСХОДНЫЕ СВЕДЕНИЯ

1.1. Государства-бенефициары

Государствами-бенефициарами программы ЕС ТРАСЕКА являются все 12 Сторон Основного многостороннего соглашения по международному транспорту (ОМС): Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Узбекистан и Украина, плюс Туркменистан.

Все государства являются членами программы ЕС Тасис-ТРАСЕКА.

Настоящий проект носит региональный характер. Государства-бенефициары: Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина.

Получателями проекта являются министерства транспорта и другие государственные объекты, отвечающие за морские перевозки в бассейне Черного моря, а именно, морские администрации/органы, администрации портов Болгарии Бургас и Варна, портов Грузии Батуми и Поти, морские власти портов Констанца в Румынии, Хопа и Самсун – в Грузии, а также порта Ильичевск в Украине. Сюда также следует отнести и порты Грузии Супса и Кулеви.

Одесса?

Турция

1.2. Нанимающий орган

Нанимающим органом является Европейская Комиссия, представленная Офисом по сотрудничеству EuropeAid.

1.3. Исходные сведения, имеющие отношение к проекту

1.3.1. Информация о программе ТРАСЕКА

В мае 1993 года в Брюсселе Европейской Комиссией была организована конференция, в которой приняли участие руководители восьми республик южной части бывшего СССР: Азербайджан, Армения, Казахстан, Кыргызстан, Грузия, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

Цели конференции:

- укрепление сотрудничества между республиками в вопросах развития торговли в регионе
- содействие развитию коридора Центральная Азия – Закавказье – Европа
- определение проблем и недостатков в системах торговли и транспорта в регионе
- определение содержания и сроков реализации Программы технического содействия, финансируемой Европейским Союзом (ЕС)

В результате вышеупомянутой конференции, была учреждена программа ТРАСЕКА (транспортный коридор Европа – Кавказ - Азия), как составная часть программы Тасис.

Следующей вехой в развитии программы ТРАСЕКА стала состоявшаяся в 1998 г. в Баку Международная конференция ТРАСЕКА, в которой принимали участие делегации из 32 стран и 13 международных организаций. 12 стран подписали Многостороннее Соглашение (ОМС) о международном транспорте по развитию транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия и четыре дополнительных технических приложения по автомобильному транспорту, железнодорожному транспорту, торговому судоходству и таможенным процедурам и обработке документов. Цели Многостороннего соглашения и его Технических Приложений следующие:

- содействие развитию экономических отношений, торговли и транспортного сообщения в регионах Европы, Черного моря и Азии
- обеспечение доступа к международному рынку автомобильного, воздушного, железнодорожного транспорта, а также торгового судоходства
- обеспечение безопасности движения, сохранности грузов и охраны окружающей среды
- гармонизация транспортной политики, а также правовых рамок в сфере транспорта
- создание равных условий конкуренции между отдельными видами транспорта

Настоящий проект соответствует целям ОМС и программы ТРАСЕКА.

1.3.2. Общая информация о секторе морского транспорта в государствах-бенефициарах

Черное море обеспечивает жизненно важными морскими маршрутами около 87 миллионов людей в прибрежных странах. Возрастает роль моря в международных перевозках. Разнообразие деятельности в сфере морского транспорта, а также связанных с ним отраслей, является основным фактором развития торговли и расширения возможностей трудоустройства населения в регионе Черного моря.

Таким образом, развитие сектора морского транспорта непосредственно связано с приоритетными долгосрочными социальными, экономическими и геополитическими задачами в странах Черного моря, а также каспийского бассейна. Интеграция, увеличение грузооборота и снижение транспортных издержек становятся возможными только в случае бесперебойного функционирования транспортной сети, устранения основных препятствий, административных барьеров и несбалансированного развития в области морского сообщения, а также между другими регионами.

Кроме того, такие факторы как «непрозрачные» тарифы и транзитные сборы, вследствие которых усложняется прогнозирование транспортных издержек при использовании маршрута, что также приводит к нарушениям закона и возникновению нефизических барьеров в сфере транспорта, означающих снижение доверия потребителей и потерю привлекательности коридора, и последний, хотя и не менее важный фактор, заключающийся в неполном использовании портами всех возможностей рынка путем формирования, накопления, хранения, перераспределения, экспедирования и получения грузов, т.е. тот факт, что порты все еще не преобразованы в центры, предлагающие оптимальные логистические схемы, более эффективное использование паромных линий и комбинированные перевозки, усложняют процесс перевозок в регионе Черного моря. Все вышесказанное, а также излишние расходы, связанные с необоснованно высокими портовыми сборами и налогами в области морских грузоперевозок в регионе (в частности, при использовании железнодорожных паромных линий и Ро-Ро), способствуют росту окончательных затрат на перевозки по сравнению с транспортными издержками в альтернативных коридорах.

Транспорт признается одним из приоритетных направлений в экономических стратегиях стран Черного моря, выразивших готовность оказывать друг другу содействие в этой отрасли экономики. Такое сотрудничество является необходимым условием для преодоления препятствий в процессе экономического развития черноморского региона. Цели данного проекта соответствуют положениям Стратегии регионального сотрудничества Тасис и Индикативной Программы на 2004-2006 гг., поскольку проект в целом направлен на содействие торговле, инвестициям и развитию межгосударственного сотрудничества в области перевозок. Страны Европы и Центральной Азии заинтересованы в развитии транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия, обеспечивающем сообщение с коридорами TEN.

Наряду с усовершенствованием звеньев связи Черного моря и их сообщения с коридорами TEN проект также включает две существенные задачи в сфере морского транспорта, а именно:

- Концепция ЕС «Морские магистрали» выражена в «Белой книге о европейской транспортной политике на 2010: время принимать решение». Конечной целью является усовершенствование работы приемлемых с точки зрения окружающей среды видов транспорта с избыточной мощностью, а именно, морского сообщения и внутренних водных путей, а также развитие мультимодальных перевозок. Конечные цели направлены на устранение перегруженности автотранспортных сетей, а также расширение доступа к отдаленным территориям. Концепция предполагает сосредоточение грузоперевозок на интермодальных морских логистических цепочках (Статья 12 а (1) и (2), TEN-T), а также предусматривает усовершенствование сообщения с Черным морем.
- В июле 2004 г., после принятия Дипломатической конференцией в 2002 г. ряда мер по усилению безопасности морских перевозок, предотвращения и пресечения террористических актов, учитывая важную роль судоходства в развитии международной торговли, должен вступить в силу новый комплексный режим безопасности морских перевозок. В работе Конференции приняли участие правительства 108 стран-участниц Конвенции СОЛАС 1974 года, то есть 5 стран-получателей проекта. Конференцией был принят ряд дополнений к Конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС) от 1974 г., среди которых одно из наиболее перспективных закрепляет применение Международного кодекса по охране судов и портового оборудования (ОСПС). В сущности, вопрос обеспечения безопасности судоходства и портовых сооружений в основном рассматривается в кодексе как деятельность по управлению рисками, и выдвигает странам-участницам требование об осуществлении процесса управления рисками.

1.4. Текущее состояние рассматриваемого сектора

Службы железнодорожных паромных перевозок в черноморском регионе были созданы в конце семидесятых годов. В портах Ильичевск (Украина) и Варна (Болгария) были построены железнодорожные паромные терминалы с использованием колеи российского стандарта. До развала бывшего СССР на этой линии функционировало четыре парома. В то же время в портах Констанца (Румыния) и Самсун (Турция) были сооружены железнодорожные паромные терминалы с использованием колеи европейского стандарта. В период с 1986 по 1994 гг. эту линию обслуживало 2 румынских железнодорожных парома. После развала Советского Союза и реорганизации системы морских перевозок по Черному морю, линии паромного сообщения были значительно сокращены вплоть до 1996 г. Однако начиная с 1998 г. после строительства нового железнодорожного паромного терминала с использованием колеи российского стандарта в порту Поти (проект в рамках ТРАСЕКА), проводилась реорганизация железнодорожного паромного сообщения между портами Поти и Ильичевск, Поти и Варна, а также Ильичевск и Варна. На сегодняшний день в паромный терминал заходят три судна в неделю. Объем грузооборота между этими тремя портами достигает 2 миллионов тонн в год.

Однако использование железнодорожной колеи различных стандартов в Турции (1435 мм) и странах СНГ (1520 мм), затрудняет осуществление комбинированных железнодорожно-морских перевозок (железнодорожные паромные перевозки) между портами стран ТРАСЕКА и, соответственно, перевозки между регионами, удаленными от прибрежной полосы, и другими странами ТРАСЕКА.

Кроме того, морские порты представляют собой комплекс мультимодальных транспортных узлов на границах стран, которым они принадлежат. Персонал портов состоит из операторов терминала, экспедиторов, судовых агентов и судовладельцев, морских администраций и начальника порта, буксирных служб, органов по осуществлению пограничного контроля, таких как таможенные службы, полиция, экологический, санитарный и ветеринарный контроль, железные дороги и внешние службы, такие как муниципальные органы и государственные

органы статистики. Таким образом, эффективная работа портов возможна только при наличии современной информационной системы и базы данных для совместного использования в пределах порта, а также для линейного сообщения при контейнерных перевозках, ро-ро и железнодорожных паромных перевозках. Обмен информацией между портами и персоналом конкретного порта может способствовать ускорению процесса погрузо-разгрузочных работ, включая процедуры по пересечению границ и таможенной обработки транспортных средств и грузов. В этом отношении большинство портов Черного моря должно быть оборудовано современными портовыми коммуникационными и информационными системами, которые обеспечат обмен оперативной, более точной и легкодоступной информацией между персоналом порта и другими портами, где также имеется регулярное линейное сообщение.

Ситуация в странах черноморского региона ТРАСЕКА:

Болгария:

Существуют прямое автомобильное и железнодорожное сообщение портов Бургас и Варна с Пан-европейским коридором N 8. Линия Ро-Ро Варна-Бургас обслуживает автомобильные грузоперевозки по маршруту Европа-Кавказ-Азия.

Расположение и усовершенствование порта Варна делают его основным центром распределения грузов, связывающим Пан-европейский коридор N 8 с коридором ТРАСЕКА и исходным пунктом паромной линии Варна – Ильичевск - Поти/Батуми. Железнодорожная линия, для которой применяются специальные льготные тарифы, соединяет порт Варна с рекой Дунай и портом Руссе, а далее с Пан-европейским транспортным коридором N 7. Порт Варна рассматривается в качестве поворотного пункта между коридором ТРАСЕКА и Пан-европейскими сетями. Порт Варна с грузооборотом около 7.5 миллионов тонн и 80.000 ДФЭ является крупнейшим портом в Болгарии.

Грузия

Морские порты Грузии Поти и Батуми представляют собой вход из Европы и других стран в страны Кавказа и Центральной Азии. Портом Поти в 2004 г. было переработано 6.15 миллионов тонн грузов, включая 70,000 ДФЭ. Порт Батуми переработал 8.2 миллионов тонн. Оба порта обслуживаются паромными линиями, соединяющими их с портами Варна и Ильичевск. Существует регулярное паромное сообщение Ро-Ро для грузовых транспортных средств порта Поти с Бургасом. Порт Батуми имеет сообщение с портом Хопа.

Резко повысился грузооборот нефтяного порта Супса, расположенного около Поти. В 2004 г. объем грузоперевозок составил около 6.2 миллионов тонн, и на северном участке порта Поти строится новый нефтяной терминал Кулеви (35 км от Поти) с пропускной способностью в 15 миллионов тонн для нефти и нефтепродуктов.

Румыния:

Стратегическое расположение румынского порта Констанца делает его ключевым пунктом в логистической сети, обеспечивающей сообщение между Пан-европейскими транспортными коридорами N 4 и 7 с коридором ТРАСЕКА. В течение последних лет объем грузоперевозок порта составлял 50.43 миллионов тонн, включая 386,000 ДФЭ. Расширение возможностей порта особенно ощутимо в переработке контейнерных грузов с ростом на 53.4% за период с 2003 по 2004 гг.

В настоящее время осуществляются подготовительные работы по возобновлению паромных перевозок в направлении Турция (порт Самсун) – Грузия (порт Батуми).

Турция:

Существует сообщение между портом Самсун, расположенным на севере Турции в Черном море, с коридором No. 4. Грузооборот порта составляет около 2.5 миллионов тонн. Порт эксплуатируется администрацией Турецкой железной дороги и является единственным портом северо-восточной части Турции, имеющим железнодорожное сообщение. Один из причалов оснащен паромной платформой с железнодорожной колеей европейского стандарта. Однако состояние платформы неудовлетворительное, и имеет один рельсовый

В рамках инвестиционных проектов ТРАСЕКА (1998-2001 гг.), была осуществлена реабилитация железнодорожных паромных сооружений в черноморских портах Поти (Грузия) и Ильичевск (Украина), усовершенствована структура управления в этих портах, были предприняты соответствующие меры по компьютеризации линий сообщения и приведению перевозок опасных грузов в соответствие с международными стандартами безопасности. В рамках проекта ТРАСЕКА «Усовершенствование существующего паромного терминала порта Ильичевск» был модернизирован один из паромов, функционирующих между Украиной и Грузией, для перевозок опасных грузов.

Другие проекты:

- В рамках проекта Тасис (2002 г.) "Тренинг по транспортировке опасных грузов. Беларусь, Молдова, Украина" был проведен семинар в г. Одесса и представлена «Концепция по организации модели обучающего центра по перевозкам опасных грузов».
- В рамках проекта Dutch PSO Center (2001 г.) "Управление движением судов, информационная система для порта Одесса и тренинг для Украины" был учрежден центр обучения в порту Одесса для операторов VTS (обслуживание движения судов).
- Проект двустороннего содействия Германии для портов и сектора грузоперевозок Грузии и Румынии.
- Проект Тасис/ТРАСЕКА по осуществлению технико-экономического обоснования для нового оборудования терминалов грузинских портов Поти и Батуми (1998 г.)
- Проект Тасис/ТРАСЕКА по внедрению компьютерной системы управления движением паромных грузов, поставки и установки компьютерного и коммуникационного оборудования для портов Ильичевск (Украина) и Поти (Грузия 1998-1999 гг.)
- Проект Тасис/ТРАСЕКА по поставке оборудования для переработки грузов и контейнеров для морских портов Баку (Азербайджан), Туркменбаши (Туркменистан), Поти (Грузия) и Ильичевск (Украина)
- Проект Тасис/ТРАСЕКА по проектированию и строительству железнодорожных паромных сооружений в порту Поти (Грузия) 1998 – 1999 гг.
- Проект Тасис/ТРАСЕКА по усовершенствованию существующих железнодорожных паромных терминалов и строительству соответствующих сооружений в порту Ильичевск (Украина)

2. ЦЕЛИ КОНТРАКТА И ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

2.1. Общие цели

Общей целью проекта является содействие торговле по коридору Европа, Черное море, Кавказ и Центральная Азия путем повышения конкурентоспособности и привлекательности этого маршрута, в соответствии с положениями «Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия».

Принимая во внимание ключевую роль морского сообщения при перевозках в регионе Черного моря, очевидна необходимость дальнейшего изучения морского сообщения и связей с территориями, удаленными от прибрежной полосы. Необходимо усовершенствование морского сообщения с целью обеспечения соответствующего уровня услуг, предоставляемых пользователям, применение передовых методов в процессе развития коридора, что будет способствовать повышению конкурентоспособности маршрута ТРАСЕКА, привлечению большего объема грузопотоков и сосредоточении их на мультимодальных морских

путь (в отличие от портов Поти и Батуми). Причал использовался для паромной линии Костанца – Самсун, однако вышеупомянутые технические проблемы, связанные с низкой пропускной способностью платформы, привели в результате к остановке работы.

Порт Хопа расположен в 100 км к югу от порта Батуми (Грузия) и имеет паромное сообщение с Батуми только для грузовых транспортных средств.

В 2001 г. Министерство транспорта Турции выразило свою готовность восстановить паромный терминал порта Самсун и соорудить новый паромный терминал с железнодорожной колеей российского стандарта с целью установления паромного сообщения с портами Варна, Поти и Ильичевск.

Украина:

Черноморский порт Украины Ильичевск является важным связующим центром между Пан-европейским коридором N 9 и коридором ТРАСЕКА, а также существенным звеном паромной линии Варна – Ильичевск - Поти/Батуми. В 2004 г. общий грузооборот порта составил 14.8 миллионов тонн, включая 197,000 ДФЭ контейнерных и 1.5 миллиона тонн паромных грузов. Пропускная способность порта составляет 23.5 миллиона тонн в год.

Порт Одесса в настоящее время стоит на третьем месте в грузоперевозках между портами черноморского региона, и в 2004 г. портом было переработано 30.5 миллионов тонн грузов. Пан-европейский транспортный коридор N 9 имеет сообщение с портами Одесса и Ильичевск. Объем переработки контейнерных грузов в порту Одесса возрастает в соотношении 20 – 30 % в год, в 2004 г. он составил 203,500 ДФЭ. В порту имеется функциональный пассажирский терминал в хорошем состоянии. Предполагается, что в будущем этот терминал будет играть важную роль в развитии морских перевозок и туризма. Недавно начала функционировать паромная линия Ро-Ро Одесса – Стамбул.

В регионе Черного моря имеется достаточное количество портов, которые могут и будут функционировать в качестве центров сообщения в морских, железнодорожных и сухопутных автомобильных перевозках. Однако требуется существенная реконструкция, модернизация, усовершенствование и повышение стандартов практически всех портов с целью обеспечения соответствующего уровня услуг при грузоперевозках и пассажирских перевозках.

Повышается интенсивность перевозок в регионе Черного моря, что может быть продемонстрировано на примере паромных перевозок, осуществляемых «Укрферри» и «Булгариан феррис» по маршруту Украина, Болгария, Грузия. В 2001 г. было перевезено 1328,7 тысяч тонн, в 2002 г. – 1646,2 тысяч тонн, в 2003 г. – уже 1981,6 тысяч тонн, и в 2004 г. объем перевозок различных видов грузов возрос до 2146,3 тысяч тонн.

1.5. Смежные программы и деятельность других доноров

Одной из основных задач программы ТРАСЕКА является усовершенствование морского сообщения в регионе. В рамках программы ТРАСЕКА и национального бюджета Тасис осуществлялось техническое содействие различного рода, а также были реализованы инвестиционные проекты. Данный важный участок коридора ТРАСЕКА также привлекает внимание других доноров и международных финансовых институтов, таких как ЕБРР.

Существенное техническое содействие в рамках ТРАСЕКА и крупные инвестиции были направлены на усовершенствование порта Поти. Был разработан стратегический план развития порта, а также подготовлено технико-экономическое обоснование развития порта, одобрено инвестирование строительства паромного и контейнерного терминалов принимая во внимание дальнейшее финансирование ЕБРР, других международных финансовых институтов или частных инвесторов. Было также одобрено продление финансирования для приватизации порта. С целью привлечения инвестиций международных финансовых институтов и других инвесторов была начата реализация инвестиционного проекта с бюджетом в 3.4 миллиона Евро по строительству паромного терминала.

логистических сетях, соединяющих европейские коридоры TEN с мультимодальной транспортной сетью ТРАСЕКА.

2.2. Конкретные цели

Проект нацелен на создание базы для усовершенствования морского сообщения в черноморском регионе, что предполагает обеспечение надежных, безопасных, конкурентоспособных и эффективных портовых и транспортных услуг, в основном, в области железнодорожных паромных, Ро-Ро и контейнерных перевозок а также жизнеспособного сообщения с Транс-европейской сетью.

Проект состоит из двух основных этапов: на первом этапе должен быть осуществлен подробный анализ отдельных участков коридора, сбор и изучение данных, прогнозирование грузопотоков и «узких мест»; второй этап состоит из разработки рекомендаций для дальнейших мер и приоритетного технико-экономического обоснования, а также определения возможных схем финансирования.

В регион были вложены крупные инвестиции, основным источником прибыли в большинстве портов является занятость в секторе транспорта. Необходимо развитие данной тенденции в дальнейшем.

2.3. Результаты работы Консультанта

В ходе реализации проекта предполагается получение 4 основных результатов, а именно:

Результат 1:

Необходимо предоставление соответствующего содействия задействованным портам и судоходным линиям черноморского региона в процессе реализации маркетинговой стратегии. Маркетинг следует рассматривать во всех его проявлениях, т.е. – не только связи с общественностью, рекламу и другие способы связи с пользователями и общественностью, но и результаты систематического изучения возможностей рынка, определение необходимых услуг, непредвзятое отношение к клиенту, оптимизация тарифов на предлагаемые услуги, управление качеством и безопасностью.

В конечном итоге, должна быть разработана более «прозрачная» система транспортных тарифов и транзитных сборов для морских участков коридора ТРАСЕКА, что будет способствовать возможности прогнозирования транспортных расходов на протяжении данного маршрута.

Должны быть устранены необоснованные нефизические барьеры в области транспортных услуг, что в результате обеспечит доверие со стороны пользователей и повысит привлекательность маршрута.

Должно быть достигнуто максимально эффективное использование возможностей черноморских портов, а именно, возможности для формирования, накопления, хранения, перераспределения, экспедирования и получения грузов. Кроме того, эти порты будут преобразованы в центры с оптимальными логистическими схемами, наиболее эффективным осуществлением паромных и комбинированных перевозок. Особое внимание следует уделить контейнерным перевозкам и логистической системе.

Результат 2:

Необходимо подготовить технико-экономическое обоснование усовершенствования морских и железнодорожных комбинированных перевозок (железнодорожные паромные перевозки) между портами Самсун и Деренджи и другими странами ТРАСЕКА, расположенными на побережье Черного моря, а также обеспечить коммерческое сообщение, в частности, между Турцией, Грузией, Азербайджаном, Казахстаном, Туркменистаном, Узбекистаном и другими

странами ТРАСЕКА, не имеющим на сегодняшний день прямого железнодорожного сообщения с Турцией, за исключением сообщения с Болгарией. В результате исследования должна быть получена необходимая информация для оценки железнодорожных паромных служб порта Самсун и проведения анализа технической, экономической, финансовой и экологической осуществимости строительства перегрузочной станции.

Результат 3:

Необходимо усовершенствование систем по обеспечению безопасности в задействованных странах, а также приведение их в соответствие со стандартами Международного кодекса ММО по охране судов и портового оборудования с целью обеспечения взаимодействия этих систем. В результате, с целью снижения уровня риска и обеспечения безопасности портовых сооружений, судов, окружающей среды и людей, должна быть создана общая система по обеспечению безопасности, применяемая при морских перевозках в черноморском регионе. Может быть использован опыт порта Варна, применяющего кодекс ОСПС.

Результат 4

Должна быть разработана пилотная схема для внедрения эффективных коммуникационных и информационных систем в портах, способствующая и ускоряющая процесс морских перевозок в регионе Черного моря. Результаты данной пилотной схемы должны быть внедрены в практику. Вышесказанное подразумевает организацию слежения за движением и обработкой судов в портах, слежения и контроля погрузочно-разгрузочных операций и оказания информационных услуг внешним клиентам. Следует разработать пилотную схему для порта Варна, при условии, что информация, полученная на этапе изучения, не предполагает ничего другого (см. Результат 1).

3. ПРЕДПОЛОЖЕНИЯ И РИСКИ

3.1. Предположения

Контракт в первую очередь предполагает стабильную экономическую и политическую ситуацию для реализации проекта.

Предполагается также предоставление полной технической и логистической поддержки Контрактору со стороны бенефициаров, которые принимают обязательства по выполнению целей проекта и требований к его реализации.

При разработке пилотной схемы для усовершенствования коммуникационной и информационной систем может быть использован предшествующий опыт внедрения аналогичных систем в портах Поти и Ильичевск в рамках программы ТРАСЕКА, а также опыт организации контроля движения судов в проливах Стамбула.

3.2. Риски

К основным рискам, которые могут отрицательно сказаться на выполнении данного проекта, относятся следующие:

- Разные правовые и организационные базы в морских и портовых администрациях бенефициаров.
- Правила и положения подлежат изменениям и интерпретации.
- Не существует соответствующей классификации эксплуатируемых судов.
- Необходима адекватная поддержка соответствующих органов с странами-бенефициарами, а также их готовность к сотрудничеству.

4. ОБЪЕМ РАБОТ

4.1. Общие сведения

4.1.1. Описание проекта и конкретная деятельность

Деятельность, необходимая для достижения результата 1

Основная деятельность заключается в углубленном изучении возможностей рынка современного морского транспорта в зоне Черного моря. Данная деятельность состоит в тщательном сборе данных, которые должны включать все основные показатели, оказывающие влияние на перевозки, а именно: время в пути, затраты на перевозки и сборы, грузопотоки и данные о товарах (происхождение грузов и место назначения), погрузочно-разгрузочные средства, пропускная способность порта и объемы морских перевозок, техническая и общая безопасность перевозок, нефизические аспекты, логистические службы, сообщение с районами, располагающимися далеко от прибрежной полосы, сообщение и обмен информацией между «портовым сообществом», и т.д. Проведение подобного углубленного изучения вызвано тем, что связи между портами и руководством терминалов, морскими и портовыми администрациями, таможенными управлениями, судоходными компаниями, соответствующими ассоциациями и учреждениями, например, такими как ОЧЭС, Транспортными маршрутами ООН – Европа – Азия, Черноморской PECTA, MAC (Международной ассоциацией судовладельцев Черного моря), BRASS (Черноморской ассоциацией судостроителей и судоремонтников) и экспертами Базы данных по перевозкам ТРАСЕКА в Постоянном Секретариате МПК ТРАСЕКА сведены к минимуму.

На основании собранных данных следует разработать основной гипотетический сценарий и спрогнозировать грузовые перевозки по различным стратегическим сценариям, главным образом, в отношении комбинированных перевозок железнодорожным и морским транспортом, перевозок контейнерами и судами Ro-Ro на Черном море для соответствующих портов и судоходных компаний, а также для альтернативных маршрутов. Временные рамки для подобных прогнозов не должны превышать 10 лет.

В стратегических сценариях следует учитывать концепции по созданию портов в Варне, Бургасе, Констанце, Иличевске и Самсуне, представляющих современные мультимодальные логистические центры вдоль коридора ТРАСЕКА, и их дальнейшую интеграцию в Европейскую сеть логистических центров. Особое внимание должно быть уделено сообщению с районами, удаленными от прибрежной полосы. Здесь следует обратить внимание, главным образом, на различия в размерах ширины железнодорожной колеи, отмеченные в регионе Черного моря. Кроме того, следует с вниманием отнестись к вопросам технической и общей безопасности.

В ходе анализа чувствительности следует проверить прогнозируемые результаты в целях разработки тарифов и цен разного уровня, а также в целях различных разработок объемов грузовых перевозок.

Основным результатом первого этапа проекта станет План действий, в котором будут указаны последующие шаги, которые должны быть предприняты соответствующими администрациями/руководством. Как минимум, План действий должен включать:

- Результаты изучения возможностей рынка и полученные выводы,
- Рекомендации по более сбалансированному определению тарифов,
- Рекомендации по созданию дополнительных логистических служб,
- Определение приоритетных инвестиций,
- Этапы дальнейшего технического содействия.

Проект Плана действий следует представить на рабочем заседании при участии бенефициаров и партнеров участвующих стран, Постоянного Секретариата МПК ТРАСЕКА.

Затем следует разработать окончательную версию Плана. Кроме того, План действий послужит руководством к выполнению дальнейших задач проекта, направленных на достижение других результатов..

Все этапы должны осуществляться в тесном сотрудничестве с маркетинговыми, операционными и финансовыми управлениями портов Варны, Бургаса, Иличевска, Поти, Батуми и Самсуна в целях обеспечения обучения по месту работы. Кроме того, следует провести региональный семинар при участии опытных лекторов из портов и судоходных компаний Западной Европы с целью ознакомления персонала государства-партнера с новейшими теориями, методами и практикой из области маркетинга и изучения рыночной конъюнктуры.

Для достижения результата 2 итоги изучения конъюнктуры рынка должны быть взяты за основу при проведении изучения осуществимости проекта. При этом следует принимать во внимание альтернативные проекты, как например, планы по созданию нового прямого железнодорожного сообщения с Грузией.

Для изучения технической осуществимости проекта на основании сценариев прогнозов грузоперевозок следует определить необходимых специалистов. Затем следует определить технические варианты возможных восстановительных и строительных работ, включая восстановление/модернизацию существующих устройств, строительство нового паромного причала, организацию перевалочной станции, реорганизацию железнодорожного сообщения с районами, удаленными от прибрежной полосы. Для проведения предлагаемых мероприятий следует разработать оценку издержек производства.

Кроме того, необходимо провести оценку воздействия на окружающую среду в двух частях - оценить ущерб окружающей среде и разработать меры сдерживания по уменьшению воздействия на окружающую среду в период строительства (часть 1) и - эксплуатации (часть 2). В последней следует также иметь в виду потенциальные модальные изменения грузопотоков в пользу видов транспорта, не наносящих значительного ущерба окружающей среде.

Оценка издержек производства и сценарии перевозок являются информационными источниками для составления финансово-экономических обоснований проекта.

Результаты технико-экономического обоснования проекта должны обеспечить возможность принятия решения в отношении оптимального уровня инвестиций и деятельности в порту Самсун, проекта финансового предложения и рекомендаций по следующим этапам и любым последующим действиям в целях обеспечения финансирования и реализации проекта.

Для достижения результата 3 следует провести углубленное изучение применения на практике Международного кодекса по охране судов и портового оборудования (ОСПС) с участием всех заинтересованных организаций. На следующем этапе будут разработаны две рекомендации для систем управления охраной судов и портовых сооружений. Обе системы должны работать согласованно. На данном основании следует определить недостатки и узкие места и предложить концепцию реализации проекта на государственном уровне. Концепция реализации должна включать организационные мероприятия, технические мероприятия, ознакомление и обучение персонала.

Будут проведены два региональных семинара: один – для морских перевозчиков в Черном море, а другой – для портовых операторов и работников морских администраций в данном регионе с целью их ознакомления с рекомендациями и информирования относительно необходимых мероприятий по реализации проекта. Должен быть произведен тщательный отбор участников, которые после участия в семинарах должны пропагандировать полученные знания и информацию среди работников соответствующих организационных структур. В данном случае уместен принцип обучения инструкторов.

Основанием деятельности, которая должна быть осуществлена для достижения результата 4, станут итоги углубленного изучения, предпринятого на этапе 1 проекта, а также опыт, полученный в ходе создания систем коммуникации и информации в порту Поти и Иличевск (проект: Создание компьютерной системы перевозок грузов паромными, поставка и внедрение компьютерного и коммуникационного оборудования в портах Иличевск и Поти). Затем должно быть принято решение относительно пилотного проекта в тесном взаимодействии с Таск менеджером ЕК. Основными модулями информационной системы станут портовые операции,

информация об управлении, мониторинг и отчетность по операциям, выставление счетов и статистическая информация. Далее необходимо составить план модуля коммуникации для связи с внешними пользователями информационной системы. Этапами данной деятельности станут создание технических требований, формирование единой коммуникационной среды и пилотная реализация. Предполагается распространение информационной системы в других соответствующих портах в странах ТРАСЕКА в Черноморском регионе в ходе показательного семинара в отобранном «пилотном порту».

4.1.2. География проекта

Географическая зона проекта включает следующие страны ТРАСЕКА и порты тех стран, которые обеспечивают международное морское сообщение в регионе Черного моря:

Болгария: Варна, Бургас

Грузия: Батуми, Поти (Супса, Кулеви)

Румыния: Констанца

Турция: Самсун, Хопа, Дериндже, Стамбул

Украина: Илчешевск, Одесса

4.1.3. Целевые группы

Конкретную пользу реализация проекта принесет порту и железнодорожному парому, парому RoRo и контейнерным линиям служб доставки на Черном море в сети ТРАСЕКА.

Впрочем, в конечном итоге, усовершенствование морского сообщения принесет пользу экспедиторской и погрузочной службам, а также работникам данного сектора и потребителям перевозимых товаров.

4.2. Управление проектом

4.2.1. Ответственный орган

Руководство проектом будет осуществлять Офис Сотрудничества EuropeAid в Брюсселе. Руководитель проектной группы Контрактора будет нести ответственность за управление контрактом и достижение целей проекта.

В государствах-бенефициарах за исполнение проекта будут отвечать ответственные Министерства транспорта, Морские администрации и порты Варны, Бургаса, Батуми, Поти, Констанцы, Самсуна и Одессы.

4.2.2. Структура управления

Управление проектом будет осуществляться из регионального офиса, расположенного в Варне. Кроме того, в каждом из соответствующих портов будет назначен местный координатор, на содержание которого из бюджета проекта выделены средства. Контрактор будет работать в тесном взаимодействии с национальными Морскими портами и Морскими администрациями, с Постоянным Секретариатом ТРАСЕКА в Баку, с национальными компетентными органами, главным образом, Национальными комиссиями ТРАСЕКА в странах и, в случае необходимости, с другими соответствующими национальными и

международными учреждениями и организациями, каковыми являются ОЧЭС (Организация Черноморского экономического сотрудничества), МАС (Международная ассоциация судовладельцев Черного моря), а также другие организации.

Контрактору следует делать ставку на региональный аспект, нежели на национальный при планировании требований к командировкам и персоналу, а также к проекту графика командировок, включая требования к воздушным перелетам. Желательно, чтобы планирование вышеуказанных требований было скорректировано в процессе подготовки первоначального отчета либо позднее, после согласования с Таск менеджером. Доля рабочего времени, которое Контрактор проводит в головном офисе, в региональных офисах и в командировках, должна быть четко обозначена в предложении Контрактора.

4.2.3. Условия, предоставляемые Нанимающим органом и/или другими сторонами

Партнерами проекта в государствах-бенефициарах будет предоставлено содействие и помощь в реализации проекта, будут обеспечены необходимые контакты и связи с местными органами власти, свободный доступ ко всей необходимой информации и документации, необходимый персонал и своевременные процедуры принятия решения в соответствии с требованиями к реализации контракта.

Кроме этого, партнеры проекта в соответствующих странах предоставят:

- Основное офисное оборудование консультантам при работе в соответствующих учреждениях,
- Содействие при получении необходимых виз и прохождении таможенных процедур при возможном ввозе оборудования Контрактором,
- Свободный доступ ко всем сооружениям в портах,
- Копии карт, планов или любых других соответствующих документов о портах, сообщении с районами, удаленными от прибрежной полосы, а также данные о перевозках, которые необходимы для реализации проекта,
- Любое другое содействие местных органов власти, необходимое для надлежащей реализации проекта.

Партнеры проекта в каждой стране назначают старшего сотрудника из своего персонала для установления контактов с Контрактором и предоставляют возможность местному персоналу соответствующего уровня сотрудничать с персоналом Контрактора. Персонал Партнера проекта не оплачивается из бюджета проекта.

Партнер проекта также должен предоставлять все необходимое содействие для решения непредвиденных проблем, возникающих у Контрактора. Возможные неудачи при решении некоторых проблем Контрактора на местном уровне не освобождают Контрактора от выполнения им контрактных обязательств в отношении Нанимающего органа.

5. ЛОГИСТИКА И РАСЧЕТ ВРЕМЕНИ

5.1. Местоположение проекта

Как уже указывалось в главе 4.3.2, кроме головного офиса Контрактор должен организовать по крайней мере один региональный офис. Четкое обоснование местоположения офисов проекта должно стать частью предложения Контрактора.

5.2. Начало и период реализации проекта

Предполагаемая дата начала проекта назначена на май месяц 2006г., а период реализации контракта составляет 24 месяца.

График реализации проекта представлен ниже:

- План действий по совершенствованию морского сообщения	12 месяцев после подписания контракта
- Проект технико-экономического обоснования совершенствования железнодорожного / морского сообщения, особое внимание уделить порту Самсун	20 месяцев после подписания контракта
- Концепция реализации ОСПС на государственном уровне	15 месяцев после подписания контракта
- Пилотная схема коммуникации	18 месяцев после подписания контракта

6. ТРЕБОВАНИЯ

6.1. Персонал

6.1.1. Ведущие эксперты

Для осуществления целей проекта требуется группа квалифицированных сотрудников, имеющих опыт в своей профессиональной деятельности, необходимый для выполнения соответствующих задач. Требуется как минимум пять ведущих экспертов. Должностные требования к ведущим экспертам по данному контракту приведены ниже.

Ведущий эксперт 1: Руководитель проектной группы

Квалификация

Университетский диплом в области Планирования транспорта либо равноценный диплом

Общий профессиональный опыт:

- Опыт в планировании транспорта по меньшей мере в течение 12 лет;
- Свободное владение английским языком; знание русского языка желательно.

Конкретный профессиональный опыт:

- Конкретный опыт изучения и прогнозирования перевозок, а также проведения инвестиционной оценки по меньшей мере в течение 5 лет;
- Конкретный опыт в области морских перевозок (ведущие позиции) по меньшей мере в течение 5 лет;
- Необходим опыт работы в странах СНГ и/или ТРАСЕКА;
- Желателен опыт работы в сфере учебной подготовки;
- Управление группой, состоящей из зарубежных и местных технических специалистов;
- Руководство и координация всех аспектов технической деятельности проекта;
- Обеспечение хороших взаимоотношений с Партнерами проекта;
- Организация и контроль административной и логистической поддержки;
- Опыт субрегионального/регионального сотрудничества, взаимодействия, создания сетей и передачи/обмена новых технологий

Минимальный период работы - 24 человеко-месяца.

Ведущий эксперт 2: Специалист в области инфраструктуры порта

Квалификация

Университетский диплом в области Гражданского строительства либо равноценный документ

Общий профессиональный опыт:

- Опыт портового строительства по меньшей мере в течение 10 лет;
- Свободное владение английским языком
- Желательно знание русского языка

Конкретный профессиональный опыт

- Конкретный опыт проведения инвестиционной оценки, портового и терминального проектирования и определения технических спецификаций по меньшей мере в течение 5 лет
- Опыт работы в странах СНГ и/или ТРАСЕКА является преимуществом

Минимальный период работы - 12 человеко-месяцев.

Ведущий эксперт 3: Специалист в области портовых операций

Квалификация

Университетский диплом в области технологии машиностроения, диплом капитана либо равноценное образование

Общий профессиональный опыт:

- Опыт в области морских перевозок в качестве старшего офицера/капитана по меньшей мере в течение 10 лет;
- Свободное владение английским языком
- Знание русского языка желательно

Конкретный профессиональный опыт

- Знание новейших технологий и методов управления портами и терминалами, обрабатывающего оборудования и сектора перевозок
- Опыт работы в паромной и контейнерной службах
- Опыт в области транспортной обработки опасных грузов и разработки оценки рисков
- Опыт работы в странах СНГ и/или ТРАСЕКА является преимуществом.

Минимальный период работы: 12 человеко-месяцев.

Ведущий эксперт 4: Специалист в области логистики и перевозок

Квалификация

Университетский диплом в области логистики или смежных специальностях либо равноценный диплом

Общий профессиональный опыт:

- Опыт управления сетью грузоперевозок и логистическими центрами в течение 10 лет;
- Свободное владение английским языком
- Знание русского языка желательно

Конкретный профессиональный опыт

- Конкретный опыт работы в морском секторе в течение 5 лет;
- Знакомство с вопросами экспедирования, таможенной обработки и пограничного контроля
- Опыт работы в странах СНГ и/или ТРАСЕКА является преимуществом.

Минимальный период работы: 12 человеко-месяцев.

Ведущий эксперт 5: Экономист в области транспорта

Квалификация

Университетский диплом в области Экономики транспорта либо равноценное образование в смежных областях

Общий профессиональный опыт:

- Опыт в области экономики транспорта по меньшей мере в течение 10 лет;
- Свободное владение английским языком;
- Владение русским языком желательно

Конкретный профессиональный опыт:

- Опыт в области инвестиционной оценки по меньшей мере в течение 5 лет;
- Знание основ маркетинга и изучения возможностей рынка;
- Конкретный опыт в области системы тарифов, сборов и финансирования транспортного сектора;
- Опыт эксплуатационной работы в странах СНГ и/или ТРАСЕКА послужит явным преимуществом.

Минимальный период работы: 10 человеко-месяцев.

Консультант несет ответственность за обеспечение необходимых квалификационных требований к экспертам и их соответствие целям данного технического задания. Консультанту предоставляется возможность действовать на свое усмотрение, внося незначительные коррективы в предложенный выше список экспертов, если только это позволит достигнуть желаемых результатов в том же самом объеме. Следует отметить, что 12 человеко-месяцев соответствуют 210 дням в год.

В предложении Контрактора должно быть приведено полное описание должностных требований к ведущим экспертам, назначаемым в проект, четко указана их квалификация, необходимая для осуществления проекта, их личный вклад в достижение целей проекта, расчет времени, сроки исполнения и местоположение проекта и проведения его мероприятий. Следует четко обозначить период пребывания в государствах-бенефициарах и в головном офисе.

6.1.2. Другие эксперты

Биографии других экспертов, в отличие от ведущих экспертов, рассматриваются только после подписания контракта. Биографии других экспертов не включают в тендерные заявки.

Консультант отбирает других экспертов согласно должностным инструкциям в соответствии с Организацией и методологией и/или настоящим Техническим заданием. В этих инструкциях следует указывать соответствующие категории данных экспертов: долгосрочный/краткосрочный, международный/местный и старший/младший, чтобы определить соответствие ставки вознаграждений по бюджетной разбивке каждой должностной характеристике. В целях настоящего контракта международными экспертами считаются те лица, которые постоянно проживают вне страны бенефициара, к местным экспертам относятся лица, постоянно проживающие в государствах-бенефициарах.

К профессиональным навыкам предъявляются следующие минимальные требования:

- Оценка экологического воздействия
- Изучение и прогнозирование перевозок (главным образом, перевозки грузов)
- Управление портами и перевозками
- Сообщение с районами, удаленными от прибрежной полосы (железнодорожное и автодорожное сообщение)
- Система тарифов в портах
- VTMS – Система управления движением судов
- Портовые операции и погрузочно-разгрузочные работы
- Экспедирование грузов и мультимодальные перевозки
- Концепции политики ЕС в отношении Транс-европейских транспортных сетей, Морских магистралей и другие концептуальные вопросы
- Техническая и общая безопасность на море
- Системы связи в портах и судоходных компаниях
- Опасные грузы

Консультанту следует обратить внимание на необходимость обеспечения активного участия местных специалистов по тому или иному вопросу, а также – подходящего сочетания международного и местного персонала в проектных группах. Количество человеко-дней для каждой категории экспертов – на усмотрение Консультанта. Однако, в целях данного проекта предлагается нанять по крайней мере одного долгосрочного местного эксперта в предложенный региональный офис и местных координаторов, период работы местных экспертов должен превышать период работы международных экспертов.

Все эксперты должны быть независимыми и свободными от злоупотреблений при исполнении своих обязанностей. Следует также иметь в виду, что гражданские служащие и другой персонал государственных административных органов страны бенефициара не могут быть наняты в качестве экспертов.

Процедуры отбора, применяемые Консультантом при выборе других экспертов, должны быть прозрачными и основанными на предварительно определенных критериях, включая профессиональную квалификацию, знание языков и опыт работы. Итоги работы комиссии по отбору должны быть запротоколированы. Отбор экспертов утверждается Нанимающим органом.

6.1.3. Персонал поддержки

В условиях данного контракта предусматривается персонал поддержки. Затраты на поддерживающий персонал должны быть включены в ставки вознаграждений.

Затраты на содержание персонала поддержки должны быть также включены в ставки вознаграждений экспертов.

6.2. Помещение для офиса

Помещение для офиса, отвечающее соответствующим требованиям, предоставляется соответствующими учреждениями партнера с учетом графика командировок экспертов.

Затраты на помещение для регионального офиса покрываются из непредвиденных расходов. Плата за один квадратный метр площади должна соответствовать преобладающим местным рыночным арендным ставкам.

6.3. Условия, предоставляемые Консультантом

Консультант предоставляет всем экспертам надлежащую поддержку и оборудование. В частности, он гарантирует необходимое администрирование, услуги переводчиков и секретарей, чтобы эксперты могли сосредоточить усилия на выполнении своих основных обязанностей. Консультант также должен переводить финансовые средства для поддержания деятельности экспертов в рамках настоящего контракта и гарантировать регулярную и своевременную оплату труда своих сотрудников. Кроме того, Консультант должен гарантировать предоставление основного офисного оборудования (лаптопов, мобильных телефонов и т.д.) в пользование предложенным экспертам.

Если Консультант представляет интересы Консорциума, соглашения должны способствовать максимальной гибкости при осуществлении проекта. Следует избегать соглашений, предлагающих каждому партнеру консорциума фиксированный объем работ в рамках контракта.

6.4. Оборудование

В рамках данного Контракта на предоставление услуг не предусмотрены ни закупка оборудования от лица Нанимающего органа / государства-бенефициара, ни передача его Нанимающему органу /государству-бенефициару по окончании контракта.

6.5. Непредвиденные расходы

Резерв на покрытие непредвиденных расходов компенсирует приемлемые непредвиденные расходы, понесенные в ходе исполнения данного контракта. Данный резерв не может быть использован для компенсации расходов, которые должны покрываться Консультантом из части ставок вознаграждения, как определено в тендерных документах. Использование резервных средств на покрытие непредвиденных расходов определяется положениями Общих условий и примечаниями Приложения V данного контракта, и также должно быть отражено без изменений в бюджетной разбивке.

Резерв на обеспечение непредвиденных расходов по данному контракту составляет 570,000.00 €.

Прежде, чем приступить к расходованию данных средств, Таск менеджер ЕК должен утвердить разбивку данной суммы.

Предусмотренные средства обеспечивают покрытие следующих непредвиденных расходов:

- Местные и региональные транспортные затраты;
- Командировочные расходы на поездки, предусмотренные в рамках данного контракта от региональных офисов в государстве бенефициара к другим партнерским учреждениям в регионе и между региональными офисами;
- Суточные расходы, предусмотренные для командировок экспертов в регионе;
- Аренда помещения и офисные расходы, включая офисные коммуникации;
- Перевод учебных материалов и других важных документов,
- Проведение семинаров рабочих заседаний.

Любые суточные расходы, выплачиваемые на нужды командировок, предпринимаемых согласно данному контракту с места проекта в государстве бенефициара, не должны превышать суточные ставки, публикуемые на Веб сайте http://europa.eu.int/comm/europeaid/index_en.htm в начале каждой командировки.

7. ОТЧЕТЫ

7.1. Требования по предоставлению отчетов

В отношении отчетов ссылайтесь на Статью 26 Общих условий. **Отчеты о ходе осуществления проекта** составляются каждые шесть месяцев за период реализации контракта. К ним прилагаются соответствующие финансовые документы (накладные).

По окончании контракта представляется **итоговый отчет об осуществлении проекта**. **Проект итогового отчета** представляется как минимум за один месяц до истечения срока контракта.

Кроме того, к каждому из вышеназванных отчетов о ходе осуществления проекта прилагается обновленный финансовый отчет, в котором содержатся данные о времени работы экспертов в проекте и о непредвиденных расходах. К итоговому отчету о ходе осуществления проекта прилагаются итоговый финансовый документ (накладные) и аудиторский сертификат (как определено в Статье 30 Общих условий и в соответствии с формой, содержащейся в Приложении VI контракта), подтверждающие итоговую официально одобренную стоимость контракта.

Первоначальный отчет: Первоначальный отчет публикуется через 2 месяца после начала проекта. В данном отчете обобщаются первоначальные результаты и предлагаются изменения в методологии и рабочем плане. В нем также подтверждаются или изменяются учреждения/организации/консультативные органы, принимающие непосредственное участие в реализации проекта. К отчету прилагаются списки по распределению отчета.

В дополнение к вышеназванным официальным отчетам Контрактор представляет сведения о ходе осуществления проекта в соответствии с обоснованными требованиями, изложенными в Методологии и предъявляемыми Европейской Комиссией, а также регулярно информирует Комиссию о политических, экономических или институциональных событиях, имеющих отношение к проекту. В частности, Контрактор представляет электронную версию и диски со следующей информацией:

- Разработанные рекомендации;
- Учебные материалы, подготовленные в рамках данного проекта;
- Отчеты краткосрочных экспертов;
- Другие документы, требующие предварительного одобрения, указанные выше в описании проекта.

Ни один отчет или документ не может быть передан третьим сторонам без предварительного утверждения Таск менеджера из Европейской Комиссии. Особое внимание Контрактору следует уделять конфиденциальности данных. Отчеты, а также опубликованные в прессе заявления, подготовленные Контрактором, следует рассматривать только как мнение, принадлежащее самому Контрактору, и ни в коей мере не выражают мнение Европейской Комиссии.

Авторское право на все отчеты и другие материалы, подготовленные в соответствии с условиями данного контракта, принадлежит Европейской Комиссии.

7.2. Предоставление и утверждение отчетов о ходе осуществления проекта

Все отчеты публикуются в следующем количестве, на следующих языках и направляются следующим лицам и организациям:

	В переплете		Без переплета		Дискета
	Англ.	Русск.	Англ.	Русск.	Англ.+ Рус.
Таск менеджер в Брюсселе	2				1
Морские управления в Министерствах Транспорта	1 каждому	1 каждому			1 каждому
Соответствующие портовые органы власти и администрации	1 каждому	1 каждому			1 каждому
Национальные секретари государств бенефициаров ТРАСЕКА	1 каждому	1 каждому			
Постоянный Секретариат МПК ТРАСЕКА в Баку	2	2	1	1	1
Координационные бюро Тасис (Государства-бенефициары)	1 каждому	1 каждому			1 каждому
Представительства ЕК в государствах-бенефициарах	1 каждому	1 каждому			
Группа мониторинга Тасис (Региональный офис)	1	1			1

Контрактор представляет отчеты непосредственно основным бенефициарам, которые могут распределить некоторые отчеты в ином порядке, не соответствующем вышеуказанной таблице. Списки адресатов по каждому опубликованному отчету следует представлять Таск менеджеру.

Копии Сопроводительных писем получателю(-ям) направляются по факсу или по электронной почте Таск менеджеру.

С целью помещения отчетов на веб-сайте ТРАСЕКА и проведения дальнейшей обработки данных отчеты помещаются Контрактором в электронный файл ".doc" (Word) или ".PDF" (Adobe Acrobat).

Во всяком случае, все документы должны быть подготовлены в обычных и сканируемых форматах, включая таблицы, карты, диаграммы, чертежи и т.д....

Лишь фотографии, эмблемы и факсимиле оригинальных документов принимаются в графическом растровом формате (в файле ".doc" или ".pdf"), хотя в таком случае их нельзя использовать при обработке данных в документах. Разрешение файлов в растровом формате должно составлять 150 dpi и меньше. Каждый отчет должен соответствовать одному единственному документу в программе Word (".doc") или в файле Adobe Acrobat (".pdf"). Отчеты, отправляемые в составных файлах или в файлах другого типа, не будут приниматься. Перед переводом любого файла Контрактором следует информировать об этом Вебмастера.

Материалы: Рабочие документы по многим вопросам, разрабатываемым в проекте, должны регулярно публиковаться и обсуждаться с бенефициарами.

В свое Техническое предложение Контрактор должен включать подготовленный им график предоставления отдельных материалов, соответствующих конкретным техническим и коммерческим компонентам проекта. Официальные версии проектов не требуются, однако Контрактор должен подробно обсуждать содержание предложенных документов с Таск менеджером ЕК в Брюсселе и по его просьбе представлять отрывки из проекта документов до опубликования материалов.

Отчеты о ходе осуществления проекта: Данные отчеты представляются каждые шесть месяцев.

Итоговый отчет: Итоговый отчет представляется на рассмотрение за один месяц до окончания контракта.

Все Отчеты должны включать Исполнительное резюме. Вряд ли следует говорить о том, какое значение имеют качественный перевод на русский язык, своевременное представление отчета. Отчеты на русском и на английском языках в данном Техническом задании должны представляться в одно и то же время. Отчетность осуществляется в соответствии с Рекомендациями Тасис.

8. МОНИТОРИНГ И ОЦЕНКА

8.1. Определение показателей

Для проведения периодической оценки этапов осуществления компонентов проекта Контрактор использует механизмы мониторинга. Эти механизмы определяются в плане проекта, а результаты наблюдения за исполнением проекта описываются в периодических отчетах о ходе осуществления проекта.

Ниже приведены основные пункты мониторинга:

- Расхождения с планируемыми сроками выполнения основных этапов проекта и опубликования материалов
- Соблюдение рабочего плана с точки зрения выполняемой в настоящее время деятельности

- Расхождение с применяемыми способами осуществления деятельности в рамках проекта по сравнению с планом
- Выполнение новых работ, не предусмотренных планом
- Расхождения в общем понимании целей и приоритетов между Контрактором и получателем проекта
- Возникновение неожиданных трудностей, вероятно, потребует принятия специальных мер или перемещения проектных ресурсов

8.2. Специальные требования

Не имеются