



Навигационный Канал Порта Туркменбаши

TACIS/2005/109-967

Навигационный Канал Порта Туркменбаши

21 августа 2006

Начальный Отчет

9R1827.21



This Project is funded
by the European Union



ROYAL HASKONING

HASKONING NEDERLAND BV
MARITIME

Barbarossastraat 35

P.O. Box 151

Nijmegen 6500 AD

The Netherlands

+31 (0)24 328 42 84 Telephone

+31 (0)243 609 634 Fax

info@nijmegen.royalhaskoning.com E-mail

www.royalhaskoning.com Internet

Arnhem 09122561 CoC

Название Документа	Навигационный Канал Порта Туркменбаши TACIS/2005/109-967
Краткое Название Документа	Навигационный Канал Порта Туркменбаши
Статус	Начальный Отчет
Дата	21 августа 2006
Название Проекта	Навигационный Канал Порта Туркменбаши
Номер Проекта	9R1827.21
Составитель(и)	Ханс Вогенаар, Кит Баннинг, Филип Августинс
Заказчик	Офис EuropeAid Co-Operation
Ссылка	9R1827/IR1/Nijm



Проект финансируемый
Европейским Союзом



СОДЕРЖАНИЕ

	Page
КРАТКИЙ ОБЗОР ПРОЕКТА	1-3
1 ВСТУПЛЕНИЕ	1-5
2 ЗАДАЧИ И ПОДХОДЫ К РЕШЕНИЯМ	2-6
2.1 КОМПЛЕКСНАЯ ЗАДАЧА	2-6
2.2 ЦЕЛЬ ПРОЕКТА	2-6
2.3 РИСКИ И Предположения	2-6
2.4 ПОДХОДЫ К РЕШЕНИЮ ЗАДАЧ	2-7
3 ПЕРВЫЕ СВЕДЕНИЯ	3-10
3.1 ПРЕАМБУЛА	3-10
3.2 ЭКОНОМИКА И ФИНАНСЫ	3-10
3.3 ТЕХНИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ	3-11
4 ПЛАНИРОВАНИЕ	4-14
4.1 ОБЩЕЕ	4-14
4.2 РАБОЧИЕ ВИЗИТЫ	4-14
4.3 СПЕЦИАЛИСТЫ	4-15
4.4 ГИДРОГРАФИЧЕСКИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ	4-16
4.5 ГРАФИК МЕРОПРИЯТИЙ	4-19
5 ОТЧЕТЫ	5-20
5.1 ОБЗОРНЫЙ ОТЧЕТ ПО ОЦЕНКЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ	5-20
5.2 ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ/ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ	5-20
5.3 ЭКОЛОГИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ ПРОЕКТА (ОТЧЕТ О ВОЗДЕЙСТВИИ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ)	5-21
5.4 ЕЖЕМЕСЯЧНЫЕ ОТЧЕТЫ О ВЫПОЛНЕНИИ РАБОТ	5-21
5.5 ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ОТЧЕТОВ	5-21
6 КОНТАКТЫ И МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ	6-22
6.1 КОНТАКТЫ	6-22
6.2 МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ	6-22



Проект финансируемый
Европейским Союзом



ПРИЛОЖЕНИЕ А ССЫЛКИ	6-23
ПРИЛОЖЕНИЕ В ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЛИЦА И ДОЛЖНОСТИ	6-24
ПРИЛОЖЕНИЕ С ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА	6-26
ПРИЛОЖЕНИЕ D: ФОРМА 1.4 – ОБЩИЙ ПЛАН РАБОТ	6-29
ПРИЛОЖЕНИЕ : ФОРМА 1.5 – ОБЩИЙ ПЛАН ВЫПОЛНЕНИЯ ПО ИТОГАМ	6-38
ПРИЛОЖЕНИЕ F: ФОРМА 1.6 - ПЛАН РАБОТ НА ПОСЛЕДУЮЩИЙ ПЕРИОД (РАБОЧАЯ ПРОГРАММА)	6-41
ПРИЛОЖЕНИЕ G: ОТЧЕТ О ПРЕДЛОЖЕНИЯХ НА ГИДРОГРАФИЧЕСКИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ	6-48





Проект финансируемый
Европейским Союзом



КРАТКИЙ ОБЗОР ПРОЕКТА

Название Проекта	: Навигационный Канал Порта Туркменбаши
Номер Проекта	: EUROPE AID/120539/C/SV/TM
Страна	: Туркменистан

Комплексная задача: Содействовать усовершенствованию транспортной системы, соединяющей Кавказ со странами Средней Азии, посредством повышения эффективности, безопасности, надежности и экономии времени/

Цель проекта обеспечение безопасного надежного прохода в Порт Туркменбаши, согласно международных стандартов, для всех судов, находящихся в эксплуатации в Каспийском море, а также охрана окружающей среды

Результаты запланированного

- Определены международные стандарты для сооружения навигационного канала
- Разработано планирование дноуглубительных работ порта
- Принято решение о проведении трейнинга по оказанию поддержки и обслуживанию
- Выполнена оценка воздействия на окружающую среду
- Утверждены экономическая и финансовая осуществимость проекта – и план финансирования

Деятельность

- Техническое описание альтернативных вариантов, расчет оптимальной конфигурации и маршрута канала
- Обзор существующих расчетов канала и осмотр имеющихся в распоряжении дноуглубительных средств
- Обследование существующего дноуглубительного оборудования
- Гидрографические исследования и испытания на воздействие окружающей среды
- Разработка плана дноуглубительных работ(основного плана и плана осуществления технической поддержки)
- Оценка потребностей в обучении, программирование, профилактические мероприятия по оказанию технической поддержки дноуглубления
- Оценка воздействия на окружающую среду



Проект финансируемый
Европейским Союзом



- Экономический анализ выгоды затрат,
прогнозирование доходов, план финансирования

Дата подписания Контракта – 12 мая 2006. Фактическая дата начала работ - 1 июля 2006. Продолжительность Контракта - 12 месяцев. Запланированная дата окончания проекта – 11 мая 2007



Проект финансируемый
Европейским Союзом



1 ВСТУПЛЕНИЕ

Данный Начальный Отчет (НО) подводит итоги первых трёх месяцев исследований: подготовки, рабочего визита в Туркменистан (ТМ), полученных первых сведений и рабочего плана.

НО представляет собой краткий по содержанию документ, поскольку исходные задачи и методы решения задач легли в основу технико-экономических обоснований, а технические предложения Консультанта не были существенно изменены.

Однако были пересмотрены требования по срокам выполнения исследований, тогда как в ТЗ оговариваются сроки в 6 месяцев, Контракт определяет продолжительность проекта максимум в 12 месяцев. Европейская Комиссия уточнит этот вопрос. Расхождение по срокам представлены в НО.

Хотя и не конкретно, но консультантом выдвигаются два отдельных направления в Проекте, а точнее улучшение судоходных условий канала и исследование, включающее в себя техническую, экономическую, финансовую и экологическую оценку.

НО содержит следующие разделы:

- Задачи и подходы к решениям (2)
- Первые сведения (3)
- Рабочий план (4)
- Составление отчетов (5)
- Контакты и материально-техническое обеспечение (6)



Проект финансируемый
Европейским Союзом



2 ЗАДАЧИ И ПОДХОДЫ К РЕШЕНИЯМ

2.1 КОМПЛЕКСНАЯ ЗАДАЧА

Комплексной задачей проекта является содействие усовершенствованию общей транспортной системы, соединяющей Кавказ со странами Средней Азии, посредством повышения эффективности, безопасности, надежности и экономии транспортного времени.

2.2 ЦЕЛЬ ПРОЕКТА

Обеспечение безопасного надежного прохода в Порт Туркменбаши, согласно международных стандартов, для всех судов, находящихся в эксплуатации в Каспийском море, а также охрана окружающей среды.

Конкретные цели проекта были определены в Техническом Задании и Техническом Предложении Консультанта, которых будут придерживаться в процессе выполнения всего проекта. Никаких значительных изменений не предвидится.

2.3 РИСКИ И ПРЕДПОЛОЖЕНИЯ

По-прежнему необходимо учитывать допущения и возможные риски, связанные с выполнением исследований, как они описывались в ТЗ:

Предположения

- Установлено тесное сотрудничество организаций, ответственных за Проект
- Заинтересованные пароходства и операторы выражают желание сотрудничать
- Имеется регулярное и надежное сотрудничество на местном правительственном уровне

Возможные Риски

- Порт не может обеспечить необходимую помощь Проекту
- Неудовлетворительное техническое состояние плавающих средств
- Отсутствие мастерских сухого дока, недостаточный осмотр судов
- Технические или организационные условия сказываются на быстром осуществлении проектных задач

Оценка обоснованности этих рисков и допущений проводится на протяжении всего исследования.



Проект финансируемый
Европейским Союзом



2.4 ПОДХОДЫ К РЕШЕНИЮ ЗАДАЧ

Задачей настоящего исследования является проведение анализа технической и экономической осуществимости проекта, финансовой устойчивости и воздействия и окружающую среду. Пути достижения этой цели изложены в последующих 10 пунктах отчетах.

2.4.1 Экономика и Транспорт

Развитие транспорта, имеющего отношение к порту Туркменбаши тесно связано с экономическим ростом, не только в Туркменистане, но и в более обширном регионе. В частности нефте-газовые продукты будут являться основным генератором в развитии транспортных потоков. В то же время валовый внутренний продукт в этом регионе будет увеличивать потребность в транспортировке генеральных грузов.

Исследование начинается с рассмотрения перспектив мировой энергетики, более детально касаясь Среднеазиатского региона, через корridor TRACECA. Конкуренциоспособная позиция порта Туркменбаши по отношению к другим портам Каспийского моря будет проанализирована в плане удобства подхода судов при их количественном увеличении, увеличении их габаритов и повышении качества всей транспортной системы.

2.4.2 Варианты усовершенствования условий судоходства

Альтернативным вариантом для Основного Подходного Канала могла бы стать реконструкция Южного Канала. Для каждого из альтернативных вариантов канала можно детально подготовить разработки на их расширение и углубление. Дополнительно, навигационное оборудование и предписания обуславливают пропускную способность подходного канала.

В любом случае будут применяться международные стандарты, как это подчеркивалось в ТЗ. Будет проведено сопоставительное изучение, чтобы определить соответствующую конфигурацию, размеры и техническое обеспечение канала для обслуживания возрастающего транспортного потока более габаритных судов безопасным и экологически приемлимым образом.

2.4.3 Гидрографическая съемка и условия окружающей среды

С целью верного определения проектных альтернатив будут проведены гидрографические замеры и испытания на воздействие окружающей среды. Запас возможностей, располагаемых в Туркменистане позволяет в первую очередь нацелиться на организацию исследований, которые необходимо начать по возможности быстрее, пока не наступили неблагоприятные погодные условия.



Проект финансируемый
Европейским Союзом



Предложения по исследованиям будут предоставлены Управляющему Europe-Aid Task на рассмотрение.

2.4.4 Технические требования к проекту

По окончании исследований, будет разработана самая подходящая конфигурация проекта в плане маршрута и размеров навигационного канала. В случае не урегулирования с «Международными Стандартами», допускается очень ограниченное количество альтернативных вариантов в плане ширины и глубины канала.

В целях более длительной эксплуатации и перспективы на будущее, поступенчатый подход к решению задач представляется более целесообразным, посредством чего размеры канала будут меняться с увеличением размеров судов.

2.4.5 План дноуглубительных работ

Предстоит разработать детальный план дноуглубительных работ для достижения оптимальной конфигурации проекта. Для основных дноуглубительных работ, в принципе, можно было бы сделать выбор между использованием дноуглубителя, находящегося на балансе порта и оборудованием международных подрядчиков. Второй вариант дал бы хорошую индикацию расходов проекта (“альтернативная стоимость”). Однако, заключение контракта с третьим лицом на выполнение дноуглубительных работ рассматривается как неприемлемый вариант с точки зрения установленных условий и финансового положения порта на настоящий момент.

Вместе с основными углубительными работами План Дноуглубления будет содержать детальное предложение на осуществление технической поддержки при дноуглубительных работах на постоянной основе.

На начальной стадии исследования будет произведен осмотр дноуглубителя, принадлежащего порту, чтобы оценить объем ремонтных работ, необходимых для подготовки судна к основным дноуглубительным работам.

2.4.6 Обучение

Согласно ТЗ, обязательным пунктом является проведения тренинга по технической поддержке дноуглубления подходного канала. Работа имеет отношение к:

- Оценке потребностей в обучении (ОПО)
- Разработке основных положений Программы Обучения
- Организации и выполнению предложенной программы обучения



Проект финансируемый
Европейским Союзом



Разработка ОПО будет готова в короткие сроки, чтобы установить объемы работ во время оставшейся части исследований и предложенные подходы в решении задач будут предоставлены на утверждение Управляющему Europe-Aid Task.

2.4.7 Экология

Будет выполнено исследование окружающей среды, как указывается в Техническом Предложении, поэтапным решением трех следующих задач:

- Обзор по вопросам окружающей среды
- Оценка основного воздействия на окружающую среду и подготовка отчета

Предусмотренные испытания на воздействие окружающей среды будут тесно координироваться с гидрологическими исследованиями.

2.4.8 Анализ выгоды затрат

Затраты и выгоды проекта (альтернативы) будут определяться и оцениваться по срокам службы проекта, что предполагает от 20 до 30 лет.

- Затраты: Инвестиционные расходы на основные дноуглубительные работы и текущие расходы на техническую поддержку дноуглубительных работ, и обслуживание (необходимая проводка судов, услуги)
- Выгоды: Расширение и углубление канала улучшат условия для прохождения судов, в результате чего судоходные компании сократят простое время и возможно смогут эксплуатировать суда больших габаритов. Повышение безопасности/сокращение рисков нанесения ущерба окружающей среде

2.4.9 Финансовая устойчивость

Для достижения финансовой устойчивости – необходимой для гарантии возмещения каких-либо проектных кредитов / задолженностей, и технической поддержки – рекомендуется финансовая автономия объекта, эксплуатирующего канал. Для этих целей можно было бы ввести сборы за эксплуатацию канала. Будут изучены установленные правила внутри Порта и вне его.

2.4.10 Варианты финансирования

В ТЗ четко определена задача Консультанта оказывать помощь бенефициарию в поисках источников внешнего финансирования для осуществления основных дноуглубительных работ. Будут привлечены Международные Финансовые Институты для изучения возможностей.



Проект финансируемый
Европейским Союзом



3 ПЕРВЫЕ СВЕДЕНИЯ

3.1 ПРЕАМБУЛА

Проблемы с получением визы послужили причиной неудачного старта работ по исследованию и до первого рабочего визита было упущено несколько недель. Вслед за подписанием контракта, 15 мая 2006 г, исследования фактически были начаты первого июля 2006 и первый рабочий визит состоялся 7 – 18 июля.

Прибытие основной команды в Ашхабад не было хорошо подготовлено по причине некоторых разногласий между Национальным Координирующим Органом (НКО) и Подрядчиком. Подрядчик дал обещание исправить в дальнейшем положение дел. Был согласован рабочий режим с НКО.

Консультанты признательны как НКО, так и УТДДЁ (Управление Туркмендениздеряёллары) за хорошее сотрудничество.

3.2 ЭКОНОМИКА И ФИНАНСЫ

3.2.1 Новые тенденции и прогнозирование

Вслед за интенсивным переходным периодом и экономическим спадом в период девяностых годов в экономике Туркменистана наблюдается рост и за последние несколько лет ускорились темпы роста валового внутреннего продукта. Нефть и газ стали основными двигателями экономического роста.

Экономический рост отражается на развитии транспортной системы по всем секторам, связанным: как с нефте-газовыми продуктами, так и генеральными грузами.

Что касается существующих прогнозов на объемы перевозок (Приложение А для справки), они были подготовлены в период 1999-2001 годов, как раз в период перехода к экономическому подъёму. Эти прогнозы являются довольно осторожными и подлежат пересмотру с точки зрения новых тенденций и долгосрочных перспектив.

В отношении морских судов, входящих в порт Туркменбаши, Каспийские паромные линии испытывали некоторые затруднения связанные с мощностными ограничениями, что сдерживало потенциальную востребованность и частоту морских перевозок. Однако, новые компании выходят на рынок, как например Махачкалинские паромные линии, по причине растущей потребности в морских перевозках.



Проект финансируемый
Европейским Союзом



3.2.2 Экономический и финансовый анализ осуществимости

Начат процесс сбора данных, чтобы произвести оценку выгоды проекта, а точнее экономия времени на транспортных линиях. Однако, допускается, что это не полностью доказывает выгоду проекта с экономической точки зрения, поскольку трудно рассчитать прибыль от повышения уровня безопасности и сокращения рисков наносимых ущерб окружающей среде.

Достаточное внимание следует уделить правильному описанию «Международных стандартов», которые полностью учитывают нормы Безопасности Судоходства и Экологических Рисков.

Идет сбор и обработка финансовой информации с целью осуществления прогнозирования прибыли от эксплуатации канала в будущем. После завершения проекта возможно увеличение тарифов на сборы с клиентов за более усовершенствованное обслуживание. Однако, первое впечатление подсказывает, что не следует ожидать немедленных базисных и организационных изменений, которые позволили бы выделить средства из поступлений за эксплуатацию канала на погашение каких-либо внешних кредитов.

3.2.3 Финансирование

Предварительные консультации с IFIs в Ашхабаде дали нам знать, что инвестиционный портфель ЕБРР, Всемирного Банка и других в Туркменистане полупустой. Договаривающиеся стороны в основном действуют в частном секторе, поскольку государственные гарантии на данный момент не предусмотрены. Финансирование инфраструктурных проектов через частные банки маловероятно.

Если предположить, что Правительство захочет продолжить данный проект, то он будет финансироваться за счет собственных средств (УТДДЁ и других управлений).

3.3 ТЕХНИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ

3.3.1 Ситуация на настоящий момент и информация о прошлых периодах

УТДДЁ с большим энтузиазмом оказали всестороннюю помощь в изучении материалов, характеризующих ситуацию на данный момент и подборе соответствующей информации о прошлых периодах. Состоялись встречи с начальниками различных отделов и их квалифицированным персоналом для подбора информации, необходимой для исследований. Были подготовлены и распределены опросные листы и списки необходимых данных по вопросам, которые требуют более детальной информации.



Проект финансируемый
Европейским Союзом



Состоялись также встречи с другими вовлеченными отделами, чтобы оповестить их о данном проекте и получить с их стороны консультации и поддержку в решении проектных задач.

Tacis Tracesa Corridor Traffic и (TNREG 9803) Модуль D анализа технико-экономической осуществимости проекта: Навигационный Канал Порта Туркменбаши, и последующие разделы дают описание ситуации и всем изменениям, которые произошли с ноября 2000 г.:

- Никакой дополнительной технической поддержки дноуглубительным работам канала не производилось.
- Порт снабдили 16 новыми наигационными буюми на условиях гранта ЕС Tacis и несколько из них уже вне эксплуатации.
- Посредством гранта порт приобрел некоторое оборудование для гидрографических исследований.
- Подрядчиком, который арендовал у УТДДЁ дноуглубитель Шагадам и баржи для работ в Челекене, были выполнены некоторые неопределенные ремонтные работы. Дноуглубитель находится в нерабочем состоянии.
- Сухой док УТДДЁ, как выяснилось, непригоден для его эксплуатации и в связи с этим списан, при этом в Туркменбаши нет замены сухому доку.
- Введена дополнительная паромная линия, соединяющая Туркменбаши с Махачкалой с помощью двух новых паромов мощностью 3000т, третий паром, для его использования на этой линии, достраивается.
- В отчетах есть сообщения о посадках на мель в канале судна, транспортирующего генеральные грузы и танкера, несущего сырую нефть.
- Обязательное использование лоцманом имеет место быть.
- Одобрено место для размещения грунта выемки к югу от входа в канал.

3.3.2 Альтернативные маршруты канала, динамика наносов

Дополнительно к основным каналам, прорытым через косу Туркменбаши в 1956 и проходящим до причала под генеральные грузы, до паромного терминала и нефтеналивной станции в поселке УФРА, ещё сохранился старый южный вход в канал, который до сих пор ещё является судоходным для судов имеющих осадку не более чем 4.4м. Фактически он используется при обстоятельствах, когда погодные условия делают небезопасным использование основного входа в канал.



Проект финансируемый
Европейским Союзом



Ранее также выдвигались предложения на укрепление изломов основного и южного каналов и это предложение ещё предстоит изучить.

Есть свидетельство того, что предполагается эксплуатация значительно более крупных судов на участке между различными портами Каспийского моря. По правилам использования канала, применяется одностороннее движение в разрезе канала. Если движение большегрузных судов активизируется, то потребуются капитальные дноуглубительные работы.

Объем дноуглубительных работ влияет на стоимость и оказывает влияние на состояние окружающей среды, включая другие моменты, поэтому предпочтительнее сконцентрироваться больше на исследовании. Маневренность дноуглубительного судна и вероятное воздействие этого на проходимость судов вдоль канала может тоже влиять на стоимость дноуглубительных работ, издержки транспортного средства, вызванные задержками и т.д. и таким образом, рассматриваться будет вариант дноуглубления вдоль одной из сторон канала.

Был найден большой объём информации по динамике прибрежных и лагунных отложений, наряду с полученными пояснениями со стороны капитанов судов, капитана порта и других. По завершении перевода материалов, будет сделан обзор, чтобы сформулировать задачу на исследование возможного воздействия отложений на конфигурацию канала и исследование предложения на возможное расширение канала.

3.3.3 Дноуглубление и техническая поддержка

Ковшовый дноуглубитель ШАГАДАМ, принадлежащий УТДДЁ, не самое подходящее оборудование для масштабов предстоящих работ, он был приобретен как часть бартерной сделки. Дноуглубитель был выпущен с производства в 1993 году и за 13 лет его основной двигатель мощностью в 500кВт имеет пробег 2600 ч. Так же как и баржи, дноуглубитель поражен коррозией и другими вредными воздействиями окружающей среды и больше не может выполнять некоторые автоматические функции.

Экспертами будет проведен осмотр оборудования, чтобы оценить его оперативные возможности и определить какие ремонтные работы следует произвести, чтобы довести его до уровня необходимого для выполнения основных дноуглубительных работ и/или профилактических дноуглубительных работ. Будет использован дефектный акт, чтобы составить смету затрат и иметь основание для представления заявки на ремонтные работы на выбранном судоремонтном заводе. Так как при проведении исследования судно будет находиться на воде необходимо будет выделение средств на непредвиденные расходы, связанные с возникновением каких-либо повреждений, которые могут быть дополнительно выявлены в сухом доке.



Проект финансируемый
Европейским Союзом



Уже рассматриваются варианты заключения договора на подрядные работы по ремонту дноуглубителя ШАГАДАМ, вместе с этим продолжается поиск альтернативных решений.

4 ПЛАНИРОВАНИЕ

4.1 ОБЩЕЕ

Основная деятельность и задачи продолжают оставаться такими же, как это определено и предписано в ТЗ и Техническом Предложении. Отмечается разница лишь в определении сроков исследований. В ТЗ и Техническом Предложении срок определяется 6 месяцами, в то время, как в контракте говорится о 12 месяцах.

На момент предоставления Начального Отчета уже стало ясно, что изыскательские работы потребуют значительно более длительного периода, чем это изначально предполагалось в нашем предложении, а результаты исследований предполагается получить к концу года (см. также параграф 4.4). Так как некоторая квалифицированная исследовательская работа, как например планирование дноуглубительных работ, включая оценку затрат, должна основываться на результатах изысканий, то теперь предполагается, что общая продолжительность исследований составит 12 месяцев, как это оговаривается в контракте.

Следующие параграфы показывают откорректированное планирование, основанное на продолжительности исследовательских работ до 11 мая 2007, что обуславливает общую продолжительность контракта в 12 месяцев с момента подписания контракта 12 мая 2006.

4.2 РАБОЧИЕ ВИЗИТЫ

Для исследовательских работ сгруппировано семь делегаций, намеченных для рабочих визитов в Туркменистан по следующим срокам:

1. июль 2006
2. август 2006
3. сентябрь 2006
4. октябрь/ноябрь 2006
5. декабрь 2006
6. январь/февраль 2007
7. март/апрель 2007

Сведения, полученные при первом визите, отображены в данном Начальном отчете.

Во время следующего визита необходимо провести подготовку к изысканиям:



Проект финансируемый
Европейским Союзом



- Гидрологические расчеты
- Испытания на воздействие окружающей среды, которые требуют одобрения со стороны управляющего Europe-Aid Task.

Дополнительно будет назначена компетентная экспертиза на обследование дноуглубителя. Предложение на восстановительные работы будут также предоставлены управляющему Europe-Aid Task.

Аналитическая часть исследований будет завершена во время последнего рабочего визита, в середине марта 2007. После этого, понадобится один месяц на подготовку и распределение чернового варианта Окончательного Отчета и один месяц на рассмотрение замечаний и поправок, а также предоставление самого Окончательного Отчета.

4.3 СПЕЦИАЛИСТЫ

Основная проектная группа включает в себя трех квалифицированных специалистов:

- Ведущий специалист 1: Экономист в области транспорта / Руководитель команды: Г-н. Ханс Вогелаар
- Ведущий специалист 2: Специалист по инфраструктуре порта / Дноуглубительным работам: Г-н. Кит Баннинг
- Ведущий Специалист 3: Специалист по охране окружающей среды: Г-н. Чарльс Хайне

Кроме этой основной группы, ТЗ и Предложение предусматривают вовлечение международных и местных неосновных экспертов.

Основываясь на подробной оценке нужд проекта, во время первого рабочего визита, к основной команде подключили следующих неосновных специалистов:

- Международный Специалист по прибрежной геоморфологии / навигации: Г-н. Филип Августинс
- Международный специалист по морским изысканиям: Г-н: Ян Томпсон
- Местный специалист по морской инженерии: Г-жа. Энегуль Хайдарова

Дополнительно, по мнению Консультанта, в целях эффективного и успешного выполнения исследовательских работ, было бы выгодно оптимально использовать опыт, накопленный всеми специалистами команды. Поэтому Консультант предлагает распределить обязанности и сроки, нацеленные на их выполнение между специалистами сложившейся команды и международными экспертами следующим образом:

- Международный инструктор по трейнингу (15 дней); по этой позиции предлагается поручить разработку заданий всем



Проект финансируемый
Европейским Союзом



международным экспертам сложившейся команды, каждый по своей специализации

- Международный инженер по геотехническим изысканиям (20 дней): по этой позиции распределить задания между специалистом по инфраструктуре порта и дноуглубительным работам (ведущий специалист 2) и специалистом по прибрежной геоморфологии

На момент предоставления данного Начального Отчета вакантными оставались следующие позиции:

- Местный специалист по вопросам экологии (40 дней)
- Местный специалист по вопросам гидрографии (25 дней)
- Местный инспектор (10 дней)

Две последние позиции понадобятся к моменту выполнения исследовательских работ по субподряду. Кандидат на позицию специалиста по вопросам экологии будет определен во время следующего рабочего визита .

4.4 ГИДРОГРАФИЧЕСКИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

Согласно Раздела 4 ТЗ, необходимо выполнение гидрографических исследований. Предложение по этим работам отражено в Приложении G: Отчет о предложениях на осуществление гидрографических исследований.

Информация, получаемая в результате гидрографических исследований, является решающей для других составных частей исследования и поэтому начало этого вида исследований является задачей первостепенной важности. В ближайшее время будет подготовлен отдельный отчет с предложениями, как только полностью будут иметься в распоряжении результаты по запросу. Ниже представлена лишь набросок по данным вопросам.

Во время нашего первого рабочего визита мы консультировались со специалистами отдела картографии при Министерстве Обороны, которые сообщили нам, что они не имеют необходимого оснащения для проведения гидрографических исследований, хотя ведомство расположено вдоль порта; они полагаются на информацию от УТДДЁ. Помимо прочего они сообщили, что только тем организациям, которые имеют лицензии как на выполнение таких работ, так и на использование такого оборудования, будет дано разрешение на гидрографические исследования. На данный момент только УТДДЁ разрешено производить такие исследования, а другие кандидатуры, которые сделали попытку зарегистрироваться и получить лицензию, были отклонены.

Беспокойство вызывает тот факт, что оборудование УТДДЁ имеет больше рыбопромысловое назначение и может быть использовано для передачи



Проект финансируемый
Европейским Союзом



индикативных параметров, а также могло бы быть полезным при профилактических дноуглубительных работах, но оно имеет недостаточную точность, что ещё более усугубляется очень ограниченной зоной охвата спутником и таким образом предполагается, что погрешность может составлять + или – 3м по горизонтали. При отсутствии какого-либо другого оборудования, это оснащение можно использовать для получения индикативных параметров, при повторных исследованиях оборудование может показывать другие значения, что не применимо для контрактных работ, выполняемых исходя из расчетов.

Консультант подготовил детальное предложение по этим работам, включая план изысканий и оценку компаний, которые могли бы быть привлечены к субподрядным работам. Это предложение описано в Приложении G: Отчет о предложениях на осуществление гидрографических исследований, который был передан на рассмотрение Менеджеру Проекта ЕС и в УТДДЁ.

Во время оценки работ, которые предстоит выполнить и оценки предложений, переданных компаниями, способными выполнить работы в соответствии с требуемыми стандартами качества, стало очевидно, что выполнение работ (включая подготовку) требует большего времени, чем это изначально предполагалось (3 месяца вместо 1 месяца, как это изначально упоминалось в предложении на изыскательские работы), для мобилизации оборудования, виз и т.д.

Следующие параграфы представляют собой рекомендации по предложению.

4.4.1 Рекомендации

Рекомендуется присудить компании LD INFO Ltd выполнение исследовательских работ, разработку чертежей и результатов на сумму US\$ 97,423 (приблизительно €76,380) в качестве субподрядчика Ройэл Хасконинг.

Рекомендуется выделить денежные средства на сумму €5,000 на подготовку и ремонт судна компанией LD INFO Ltd.

Рекомендуется выделить сверх контрактной суммы для LD INFO Ltd. денежные средства на топливо, смазочные материалы и общие расходы для гидрографического судна, наряду с некоторой суммой на непредвиденные расходы, покрывающие колебания валютного курса. Рекомендуется установить общую сумму в размере €85,000, объединяющую эти ассигнования вместе с суммами, рекомендуемыми в двух пунктах выше.



Проект финансируемый
Европейским Союзом



Рекомендуется, чтобы исследовательские работы проходили под руководством УТДДЁ, а Ройэл Хасконинг вместе со своим субподрядчиком оказывали свои услуги для УТДДЁ.

Рекомендуется, чтобы оборудование, импортируемое по проекту, использовалось в изыскательских работах, и по завершении проекта УТДДЁ возьмут на себя ответственность в ведении переговоров с таможенной службой в отношении переоформления и оплаты за постоянный ввоз в Туркменистан.

4.4.2 Последующие акции

Необходимо немедленно дать распоряжение LD INFO Ltd на закупку оборудования и выполнение изыскательских работ до момента наступления неблагоприятной погоды в конце года.

Необходима своевременная идентификация радиочастот, и в свою очередь, допустимые радиочастоты должны быть идентифицированы УТДДЁ для получения лицензий и разрешений.

Определение точных требований для изыскательских работ может быть выполнено вслед за получением последующей информации от другой команды специалистов, и обзора анализа потребностей в обучении. Затраты на все изыскательские работы, услуги местных исследователей и обучение могут быть пересмотрены и соразмерены в процентном соотношении между бюджетом на обучение, бюджетом на непредвиденные расходы и суммой, выделенной на услуги местных исследователей. Признано, что лучше всего, если будет точно определен характер работ вместе с дополнительным анализом данных от LD INFO Ltd., УТДДЁ и Ройэл Хасконинг.

По расчетам потребуется один месяц на приобретение оборудования и в среднем от одного до двух месяцев на выполнение работ. Определиться с приоритетностью в выборе участков под исследования возможно, но вопрос касательно результатов изысканий в целом остается решающим.



Проект финансируемый
Европейским Союзом



4.5 ГРАФИК МЕРОПРИЯТИЙ

Задачи и работы по исследованиям не должны быть просто распределены в особом временном интервале. Фактически на протяжении всего времени они будут связаны с аналитической частью исследований, июль 2006 – апрель 2007, как во время рабочих визитов, так и у себя на рабочем месте (периодически). Тем не менее предварительный график показан в Приложении D: ОБЩИЙ ПЛАН РАБОТ и Приложении F: ПЛАН РАБОТ НА СЛЕДУЮЩИЙ ПЕРИОД (рабочая программа)

Ниже представлена таблица, в которой указаны специалисты команды (основная команда и специалисты), их круг полномочий и распределение рабочих визитов и пребывания в своем офисе.

<i>Основная команда</i>		1	2	3	4	5	6	7	Офис
Ханс Вогелаар	Руководитель команды, экономист	x		x	x	x	x	X	X
Кит Баннинг	Руководящий инженер	x	x	x	x	x	x	X	X
Чарльс Хайне	Эколог		x	x	x				X
<i>Специалисты ЕС</i>									
Филип Августинс	Специалист по прибрежной геоморфологии / навигации			x	x	x	x	X	X
Ян Томпсон	Специалист по морским изысканиям				X				X
Ханс Вогелаар / Кит Баннинг / Чарльс Хайне / Филип Августинс / Ян Томпсон	Инструктор по трейнингу								
Кит Баннинг / Филип Августинс	Инженер по геотехническим исследованиям								
<i>Специалисты- ТМ</i>									
Энегуль Хайдарова	Специалист по морскому транспорту								X
Выбор кандидатуры предстоит	Специалист по вопросам экологии								X
Выбор кандидатуры	Гидрограф								X
Выбор кандидатуры	Инспектор								X



Проект финансируемый
Европейским Союзом



предстоит									
-----------	--	--	--	--	--	--	--	--	--

5 ОТЧЕТЫ

Параграфы ниже дают краткое описание отчетов, которые будут предоставляться за период выполнения поставленных задач. Обзор итогов также представлен в Приложении Е, ФОРМА 1.5 – ОБЩИЙ ПЛАН ВЫПОЛНЕНИЯ ПО ИТОГАМ.

Проект затрагивает множество различных вопросов, необходимых для решения поставленных перед исследованием задач, которые могут быть выяснены посредством постоянных консультаций со стороны всех заинтересованных лиц. Руководитель команды организует издание «Рабочих Отчетов» в периодических интервалах для краткого и тщательного подведения итогов по развитию проекта на данный момент. Рабочие отчеты будут распределены во всех заинтересованных кругах.

В Техническом Предложении говорилось о предоставлении следующих Рабочих Отчетах:

- Рабочий Отчет № 1: Программа Обучения
- Рабочий Отчет № 2: Оценка по Программе Обучения
- Рабочий Отчет № 3: Дополнительные Результаты Исследований
- Рабочий Отчет № 4: Основные Принципы Технической Поддержки Дноуглубления / Устойчивое Развитие
- Рабочий Отчет № 5: План Дноуглубительных Работ и Оптимальная Конфигурация Канала

Дополнительно будет составляться рабочий отчет по экономическим / финансовым вопросам: Прогнозирование Транспортных Поток, Экономическая Осуществимость, Финансовая Устойчивость.

5.1 ОБЗОРНЫЙ ОТЧЕТ ПО ОЦЕНКЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ

Обзорный отчет по оценке воздействия на окружающую среду будет разработан не позднее 3 месяцев с начала выполнения задания. Итоги выполненных экспертиз, переработка полученной информации и тщательно отобранные результаты обследований на месте будут официально задокументированы.

5.2 ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ/ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ

В конце проектного Месяца 11 будет подготовлен Предварительный вариант Окончательного Отчета, включающий в себя анализ и полученные данные для планирования дноуглубительных работ порта, оценку затрат и рекомендации по финансовым вопросам, возникающим на стадии осуществления проекта. После обзора предварительного



Проект финансируемый
Европейским Союзом



отчета всеми заинтересованными лицами, в Окончательный отчет будут внесены все поправки и замечания, и он будет оформлен в конце Месяца 12.

5.3 ЭКОЛОГИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ ПРОЕКТА (ОТЧЕТ О ВОЗДЕЙСТВИИ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ)

Экологическое Обоснование Проекта, включающее обработанные детали выполненных работ, проведенный анализ и обоснование предлагаемых вариантов и рекомендаций будет оформлено одновременно с Предварительным вариантом Окончательного Отчета. Черновой вариант (для просмотра и внесения замечаний рекомендателем) и Окончательный вариант Экологического Обоснования Проекта будут изданы в одно и то же время.

5.4 ЕЖЕМЕСЯЧНЫЕ ОТЧЕТЫ О ВЫПОЛНЕНИИ РАБОТ

Дополнительно к вышеназванным отчетам, вслед за предоставлением данного начального отчета, будут оформляться ежемесячные отчеты о выполнении работ. Эти краткие отчеты, помимо прочего, будут описывать развитие проекта.

5.5 ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ОТЧЕТОВ

Согласно ТЗ (пункт 7.2), Предварительный Отчет и (проект) Финального Отчета будут предоставляться в соответствии с нижеуказанной таблицей. Рабочие документы и Ежемесячные отчеты будут предоставляться Получателю и Клиенту в ограниченном количестве и только на английском языке.

	В переплете		Незакрепленные листы		Компакт-диск (англ+русск)
	на англ. яз.	на русск. яз.	на англ. яз.	на русск. яз.	
Европейская Комиссия	2	0	0	0	1
Порт Туркменбаши	2	2	1	1	1
Туркменистан – Кабинет Министров	1	1	0	0	0
Национальный Координирующий Орган в Туркменистане	1	1	0	0	1
Постоянный Секретариат в Баку	1	1	1	1	1



Проект финансируемый
Европейским Союзом



6 КОНТАКТЫ И МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

6.1 КОНТАКТЫ

Согласно с требованиями ТЗ, Руководитель команды должен поддерживать связь с:

- Постоянным Секретариатом IGC TRACESA, а также
- Командой Экспертов, работающих по проекту «Содействие Торговле и Базисная Поддержка», финансируемому ЕС

Дополнительно, руководитель команды постоянно должен поддерживать контакт с

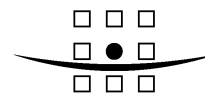
- Управляющим Europe-Aid Task в Брюсселе, и
- Национальном Координирующим Органом в Ашхабаде

6.2 МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

Офис разместили в одном из зданий Управления Порта в Туркменбаши. Офис приведен в порядок и подготовлен для работы. В офисе будет работать постоянный секретарь; офис будет оборудован телефоном, факсом и электронной почтой.



Проект финансируемый
Европейским Союзом



ROYAL HASKONING

ПРИЛОЖЕНИЕ А ССЫЛКИ

ВСЕОМ (2000) *Tacis, Tracesa Corridor, Транспорт и Анализ Осуществимости Проектных Решений – TNREG 9803, Модуль D: Навигационный Канал Порта Туркменбаши, Исследование Существующего Положения*. Tacis, ноябрь 2000
ВСЕОМ (2001) *Tacis, Tracesa Corridor, Транспорт и Анализ Осуществимости Проектных Решений – TNREG 9803, Модуль D: Навигационный Канал Порта Туркменбаши, Техническая Поддержка и Рекомендации на Развитие*. Tacis, ноябрь 2001

Совместные Решения (1998) Администрация по Морским Делах Туркменистана, *Развитие Информационной Системы Управления Финансами, Начальный Отчет*, сентябрь 1998

Совместные Решения (1999) Администрация по Морским Делах Туркменистана, *Системы Коммерческого Руководства, Оценка и Рекомендации*, февраль 1999

Совместные Решения (1999а) Администрация по Морским Делах Туркменистана, *Отчет об Анализе Тарифов*, июнь 1999

Совместные Решения (1999b) Администрация по Морским Делах Туркменистана, *Развитие Информационной Системы Управления Финансами, Тарифное Планирование*, сентябрь 1999

РОЙЭЛ ХАСКОНИНГ (2000) Проект Развития Порта Туркменбаши, *Консультативные Услуги по Поддержке в Вопросах Административного Управления, Начальный Отчет, ЕБРР*, январь 2000

РОЙЭЛ ХАСКОНИНГ (2000а) *Поддержка в Вопросах Административного Управления, Туркменские Морские Линии, Новая Версия Прогнозов на Транспортные Перевозки, Часть А.2, ЕБРР*, июнь 2000

РОЙЭЛ ХАСКОНИНГ (2000b) Проект Развития Порта Туркменбаши, *Консультативные Услуги по Поддержке в Вопросах Административного Управления, Часть С: Содействие Торговле и Обслуживание Паромов, ЕБРР*, ноябрь 2000

РОЙЭЛ ХАСКОНИНГ (2000c) Проект Развития Порта Туркменбаши, *Консультативные Услуги по Поддержке в Вопросах Административного Управления, Часть D: Морское Законодательство, ЕБРР*, ноябрь 2000

РОЙЭЛ ХАСКОНИНГ (2001) Проект Развития Порта Туркменбаши, *Консультативные Услуги по Поддержке в Вопросах Административного Управления, Часть E: Разумный Подход к Вопросам Экологии, ЕБРР*, февраль 2001

РОЙЭЛ ХАСКОНИНГ (2002) Проект Развития Порта Туркменбаши, *Консультативные Услуги по Поддержке в Вопросах Административного Управления: Вопросы Маркетинга, Туркменские Морские Линии, ЕБРР*, 2002

Скотт Уилсон Киркпатрик (1998) *TRACESA Правовая и Распорядительная Структура, Отчет Заключение*, Tacis TELREG 9306, февраль 1998

Луис Бергер Интернэшнл (1997) *Анализ Осуществимости Проекта Порта Туркменбаши. Предварительный Вариант Окончательного Отчета (Фаза III), Том 1*, апрель 1997

РОЙЭЛ ХАСКОНИНГ (2000d) Поддержка в Вопросах Административного Управления, Туркменские Морские Линии, *Составная часть G проекта: Развитие Планирования Трудовых Ресурсов, ЕБРР*, сентябрь 2000



Проект финансируемый
Европейским Союзом



ПРИЛОЖЕНИЕ В ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЛИЦА И ДОЛЖНОСТИ

Встречи с Представителями Регулятивных Органов

1. Управляющий УТДДЁ – Аширов Курбанназар
Аманмурадович
2. Заместитель Управляющего Заповедником «Хазар» –
Гурбантуваков Юсуп
3. Заместитель Начальника Службы «Каспекоконтроль» –
Байраммамедов Байраммамед
4. Заместитель Начальника Службы «Госрыбконтроль
Туркменистана – Баллыев Байрамгельды
5. Заместитель Начальника Управления № 5 Министерства
Обороны Балканского Велаята – Базаров Акмаммамед

Представителями УТДДЁ

1. Начальник отдела внешнеэкономических связей и
эксплуатации порта и флотилии – Гурбандурдыева Алтын
2. Заместитель начальника отдела внешнеэкономических
связей и эксплуатации порта и флотилии – Гуванчев
Шамурат
3. Ведущий специалист отдела внешнеэкономических связей и
эксплуатации порта и флотилии – Язмурадова Айна
4. Ведущий специалист отдела внешнеэкономических связей и
эксплуатации порта и флотилии – Ташлиева Джахан
5. Руководящий специалист отдела внешнеэкономических
связей и эксплуатации порта и флотилии – Ханкулиева
Язгуль
6. Заместитель начальника отдела научно-технического
развития – Ретунская Лидия
7. Ведущий специалист отдела научно-технического развития –
Мамедсеидова Гульширин
8. Руководящий специалист отдела научно-технического
развития – Байрыев Акмурат
9. Начальник отдела планирования и экономики УТДДЁ -
Аллагулыев Мердан
10. Начальник Контрольной Службы Порта – Лычкин
Александр
11. Заместитель Начальника Контрольной Службы Порта
– Шануров Сапар



Проект финансируемый
Европейским Союзом



12. Начальник планово-экономического отдела
Международного Порта Туркменбаши – Аманова Огулгуль
13. Начальник Коммерческого Отдела – Агаров Арслан
14. Заместитель Начальника Международного Порта
Туркменбаши по коммерческим вопросам– Мутдигов Мейлис
15. Заместитель Начальника Порта Туркменбаши по
Техническим Вопросам – Реймбердыев Нуры
16. Механическое обслуживание флотилии – Кандабаров
Михаил





Проект финансируемый
Европейским Союзом

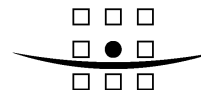


ПРИЛОЖЕНИЕ С ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА

Диаграммы на следующих страницах показывают организационную структуру УТДДЁ.

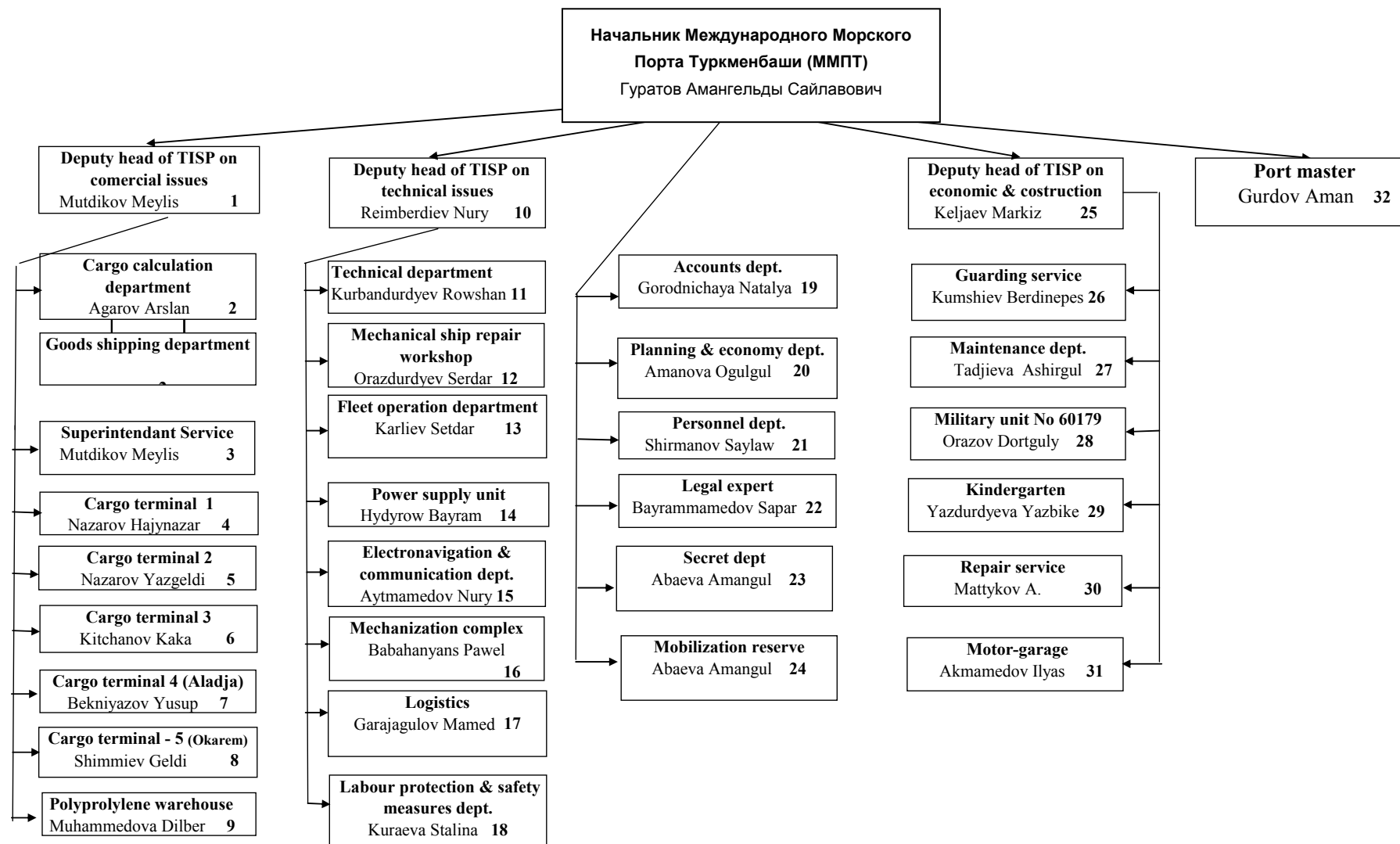


Проект финансируемый
Европейским Союзом



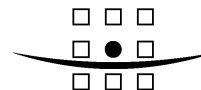
ROYAL HASKONING

**Структурная Схема Международного
Морского Порта Туркменбаши**

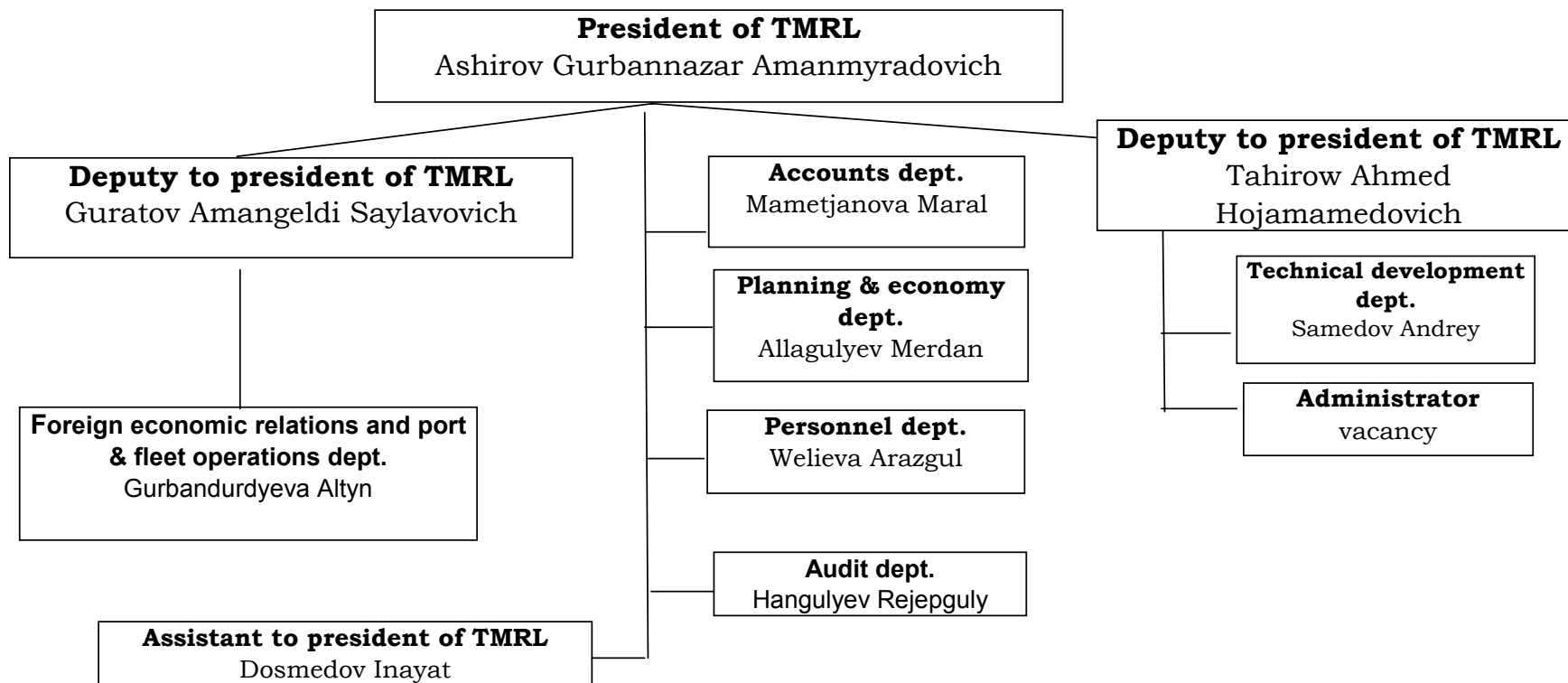




Проект финансируемый
Европейским Союзом



ROYAL HASKONING





This Project is funded
by the European Union



ROYAL HASKONING

ПРИЛОЖЕНИЕ D: ФОРМА 1.4 – ОБЩИЙ ПЛАН РАБОТ

Название проекта: Навигационный Канал Порта Туркменбаши в Туркменистане		Номер Проекта: TACIS/2005/109-967				Страна : Туркменистан				Страница :							
Запланированный период : 08/2006-05/2007		Подготовлено : 08/2005				Консультант со стороны Европейского Сообщества: Фабио Ди Стефано											
Задачи Проекта : Содействовать усовершенствованию транспортной системы, соединяющей Кавказ со странами Средней Азии, посредством повышения эффективности, безопасности, надежности и времени транспортировки, а также обеспечение гарантий уже вложенных капиталов																	
№	ОСНОВНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	СРОКИ												РАСХОДЫ			
		2006				2007				2008				ЗАТРАТЫ ТРУДА (человеко-день)		ОБОРУД-ИЕ И МАТЕРИАЛЫ	ДРУГОЕ
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	Междунаро дные сп-ты	Местные сп-ты		
01	Сбор информационных данных			xxxx										21	18	РС и АС для офиса	
02	Обзор информации/отчетов			xxxx	Xxxx									43	15		



Проект финансируемый
Европейским Союзом



Название проекта: Навигационный Канал Порта Туркменбаши в Туркменистане		Номер Проекта: TACIS/2005/109-967				Страна : Туркменистан				Страница :					
Запланированный период : 08/2006-05/2007		Подготовлено : 08/2005				Консультант со стороны Европейского Сообщества: Фабио Ди Стефано									
Задачи Проекта : Содействовать усовершенствованию транспортной системы, соединяющей Кавказ со странами Средней Азии, посредством повышения эффективности, безопасности, надежности и времени транспортировки, а также обеспечение гарантий уже вложенных капиталов															
№	ОСНОВНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	СРОКИ										РАСХОДЫ			
		2006			2007			2008				ЗАТРАТЫ ТРУДА (человеко-день)		ОБОРУД-ИЕ И МАТЕРИАЛЫ	ДРУГОЕ
03	Потребности изыскательских работ – гидрография			Xxxx								11	5		
	Потребности изыскательских работ – грунты			Xxxx								5	5		
	Обзор / контрольный просмотр предложений по изысканиям			Xxxx								8	5		



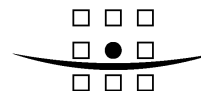
Проект финансируемый
Европейским Союзом



Название проекта: Навигационный Канал Порта Туркменбаши в Туркменистане		Номер Проекта: TACIS/2005/109-967				Страна : Туркменистан				Страница :							
Запланированный период : 08/2006-05/2007		Подготовлено : 08/2005				Консультант со стороны Европейского Сообщества: Фабио Ди Стефано											
Задачи Проекта : Содействовать усовершенствованию транспортной системы, соединяющей Кавказ со странами Средней Азии, посредством повышения эффективности, безопасности, надежности и времени транспортировки, а также обеспечение гарантий уже вложенных капиталов																	
№	ОСНОВНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	СРОКИ										РАСХОДЫ					
		2006		2007			2008					ЗАТРАТЫ ТРУДА (человеко-день)		ОБОРУД-ИЕ И МАТЕРИАЛЫ	ДРУГОЕ		
	Изыскательские работы				xxxx									5	36	Будет определено вовремя контрольного просмотра предложений	Будет определено вовремя контрольного просмотра предложений
	Исследование/осмотр плавающих средств				Xxxx									8	8		
	Техническая документация и судоремонтные работы				Xxxx									8	8		



Проект финансируемый
Европейским Союзом



ROYAL HASKONING

Название проекта: Навигационный Канал Порта Туркменбаши в Туркменистане				Номер Проекта: TACIS/2005/109-967				Страна : Туркменистан				Страница :							
Запланированный период : 08/2006-05/2007				Подготовлено : 08/2005				Консультант со стороны Европейского Сообщества: Фабио Ди Стефано											
Задачи Проекта : Содействовать усовершенствованию транспортной системы, соединяющей Кавказ со странами Средней Азии, посредством повышения эффективности, безопасности, надежности и времени транспортировки, а также обеспечение гарантий уже вложенных капиталов																			
№	ОСНОВНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	СРОКИ												РАСХОДЫ					
		2006				2007				2008				ЗАТРАТЫ ТРУДА (человеко-день)		ОБОРУД-ИЕ И МАТЕРИАЛЫ	ДРУГОЕ		
	Разработка альтернативных маршрутов канала				Xxxx	Xxxx										31	5		
	Подготовка плана дноуглубительных работ					Xxxx										15	5		
	Разработка программы технической поддержки дноуглубления					Xxxx										10	5		
	Тендерная документация на дноуглубительные работы						Xxxx									14	5		



Проект финансируемый
Европейским Союзом



Название проекта: Навигационный Канал Порта Туркменбаши в Туркменистане				Номер Проекта: TACIS/2005/109-967				Страна : Туркменистан				Страница :									
Запланированный период : 08/2006-05/2007				Подготовлено : 08/2005				Консультант со стороны Европейского Сообщества: Фабио Ди Стефано													
Задачи Проекта : Содействовать усовершенствованию транспортной системы, соединяющей Кавказ со странами Средней Азии, посредством повышения эффективности, безопасности, надежности и времени транспортировки, а также обеспечение гарантий уже вложенных капиталов																					
№	ОСНОВНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	СРОКИ												РАСХОДЫ							
		2006				2007				2008				ЗАТРАТЫ ТРУДА (человеко-день)		ОБОРУД-ИЕ И МАТЕРИАЛЫ	ДРУГОЕ				
	Оценка потребностей в обучении				Xxxx													10	5		
	Программа обучения				Xxxx													7	5		
	Организация и осуществление трейнинга				xxxx	Xxxx												15	5	Будет определено вовремя контрольного просмотра предложений	Будет определено вовремя контрольного просмотра предложений



Проект финансируемый
Европейским Союзом



Название проекта: Навигационный Канал Порта Туркменбаши в Туркменистане				Номер Проекта: TACIS/2005/109-967				Страна : Туркменистан				Страница :					
Запланированный период : 08/2006-05/2007				Подготовлено : 08/2005				Консультант со стороны Европейского Сообщества: Фабио Ди Стефано									
Задачи Проекта : Содействовать усовершенствованию транспортной системы, соединяющей Кавказ со странами Средней Азии, посредством повышения эффективности, безопасности, надежности и времени транспортировки, а также обеспечение гарантий уже вложенных капиталов																	
№	ОСНОВНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	СРОКИ												РАСХОДЫ			
		2006				2007				2008				ЗАТРАТЫ ТРУДА (человеко-день)		ОБОРУД-ИЕ И МАТЕРИАЛЫ	ДРУГОЕ
	Анализ логических основ			Xxxx										10	5		
	Оценка и прогнозирование транспортных перевозок			xxxx	Xxxx									12	5		
	Пересмотр оплат за услуги порта					xxxx	Xxxx							10	5		
	Оценка пересмотренной структуры сборов						Xxxx							10	5		



Проект финансируемый
Европейским Союзом



Название проекта: Навигационный Канал Порта Туркменбаши в Туркменистане				Номер Проекта: TACIS/2005/109-967				Страна : Туркменистан				Страница :					
Запланированный период : 08/2006-05/2007				Подготовлено : 08/2005				Консультант со стороны Европейского Сообщества: Фабио Ди Стефано									
Задачи Проекта : Содействовать усовершенствованию транспортной системы, соединяющей Кавказ со странами Средней Азии, посредством повышения эффективности, безопасности, надежности и времени транспортировки, а также обеспечение гарантий уже вложенных капиталов																	
№	ОСНОВНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	СРОКИ												РАСХОДЫ			
		2006				2007				2008				ЗАТРАТЫ ТРУДА (человеко-день)		ОБОРУД-ИЕ И МАТЕРИАЛЫ	ДРУГОЕ
	Оценка экономимической осуществимости проекта						Xxxx							15	5		
	Рекомендации по финансированию мероприятий на усовершенствование доступа в порт						Xxxx							5	5		
	Поддержка / рекомендации на сотрудничество порта с IFIs						Xxxx							5	5		
	Обзорное исследование воздействий на окружающую среду			Xxxx										8	10		



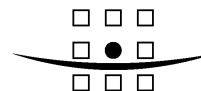
Проект финансируемый
Европейским Союзом



Название проекта: Навигационный Канал Порта Туркменбаши в Туркменистане		Номер Проекта: TACIS/2005/109-967				Страна : Туркменистан				Страница :						
Запланированный период : 08/2006-05/2007		Подготовлено : 08/2005				Консультант со стороны Европейского Сообщества: Фабио Ди Стефано										
Задачи Проекта : Содействовать усовершенствованию транспортной системы, соединяющей Кавказ со странами Средней Азии, посредством повышения эффективности, безопасности, надежности и времени транспортировки, а также обеспечение гарантий уже вложенных капиталов																
№	ОСНОВНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	СРОКИ												РАСХОДЫ		
		2006			2007			2008			ЗАТРАТЫ ТРУДА (человеко-день)		ОБОРУД-ИЕ И МАТЕРИАЛЫ	ДРУГОЕ		
	Обзор регулируемых обоснований по окружающей среде			Xxxx									3	5		
	Необходимые условия исследований / изучения – по вопросам экологии			Xxxx									3	5		
	Обзор/контрольный просмотр предложения по исследованиям			Xxxx									1	2		



Проект финансируемый
Европейским Союзом



ROYAL HASKONING

Название проекта: Навигационный Канал Порта Туркменбаши в Туркменистане		Номер Проекта: TACIS/2005/109-967				Страна : Туркменистан				Страница :							
Запланированный период : 08/2006-05/2007		Подготовлено : 08/2005				Консультант со стороны Европейского Сообщества: Фабио Ди Стефано											
Задачи Проекта : Содействовать усовершенствованию транспортной системы, соединяющей Кавказ со странами Средней Азии, посредством повышения эффективности, безопасности, надежности и времени транспортировки, а также обеспечение гарантий уже вложенных капиталов																	
№	ОСНОВНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	СРОКИ								РАСХОДЫ							
		2006				2007				2008				ЗАТРАТЫ ТРУДА (человеко-день)		ОБОРУД-ИЕ И МАТЕРИАЛЫ	ДРУГОЕ
	Исследования				Xxxx									2	5	Будет определено вовремя контрольного просмотра предложений	Будет определено вовремя контрольного просмотра предложений
	Экологическое обоснование проекта				Xxxx									5	3		
TOTAL										300	200						



Проект финансируемый
Европейским Союзом



ПРИЛОЖЕНИЕ : ФОРМА 1.5 – ОБЩИЙ ПЛАН ВЫПОЛНЕНИЯ ПО ИТОГАМ

Название проекта : Навигационный Канал Порта Туркменбаши в Туркменистане	Номер Проекта : TACIS/2005/109-967	Страна : Туркменистан	Страница :
Запланированный период : 08/2006-05/2007	Подготовлено : 08/2005	Консультант со стороны Европейского Сообщества: Г-н. Фабио Ди Стефано	
Итоги (описать и указать установленный срок)	Источник проверки выполнения поставленных задач	Ограничения и Допущения О/Д	
1. Программа обучения, определяющая направления, описание содержания, цели, особые задачи, намечаемая группа обучающихся, организационные вопросы (октябрь 2006)	Рабочий отчет 1: Программа по обучению	Допущения и ограничения не предусматриваются	
2. Оценка достигнутых результатов по осуществлению программы обучения (декабрь 2006)	Рабочий отчет. 2: Оценка по программе обучения	Предполагаемые участники трейнинга проявляют интерес к обучению	
3. Презентация результатов выполненных исследований, чтобы пополнить основную информацию для осуществления дальнейшей деятельности. Исследования будут включать в себя гидрографическую съёмку и проверку технического состояния дноуглубителя (январь 2007)	Рабочий отчет 3: Результаты дополнительных исследований	Беспрепятственное выполнение исследований: - Получены необходимые разрешения со стороны соответствующих органов (включая таможню), что позволяет начать фактические исследования в конце сентября - Погодные условия позволяют проводить исследования почти непрерывно в период октябрь - декабрь	
4. Представление основных принципов технической поддержки в плане устойчивости развития (февраль 2007)	Рабочий отчет 4: Основные принципы технической поддержки дноуглубления / Устойчивое развитие	Допущения и ограничения не предусматриваются	



Проект финансируемый
Европейским Союзом



Название проекта : Навигационный Канал Порта Туркменбаши в Туркменистане	Номер Проекта : TACIS/2005/109-967	Страна : Туркменистан	Страница :
Запланированный период : 08/2006-05/2007	Подготовлено : 08/2005	Консультант со стороны Европейского Сообщества: Г-н. Фабио Ди Стефано	
Итоги (описать и указать установленный срок)	Источник проверки выполнения поставленных задач	Ограничения и Допущения О/Д	
5. Презентация оценки альтернативных маршрутов канала, международных стандартов, разработанных для навигационных каналов, оптимальные конфигурации канала и план дноуглубления (март 2007)	Рабочий отчет 5: План дноуглубительных работ и оптимальная конфигурация канала	Допущения и ограничения не предусматриваются	
6. Изложение экономических и финансовых вопросов по проекту (март 2007)	Рабочий отчет 6: Экономические/финансовые вопросы: - Прогнозирование Транспортных Поточков - Экономическая Осуществимость - Финансовая Устойчивость	Допущения и ограничения не предусматриваются	
7. Обзорный отчет по Оценке Воздействий на Окружающую Среду будет выработан. Итоги выполненных экспертиз, переработка полученной информации и тщательно отобранные результаты обследований на месте будут официально задокументированы. (сентябрь 2006)	Обзорный Отчет по Оценке Воздействий на окружающую среду	Допущения и ограничения не предусматриваются	
8. Всесторонняя презентация по аспектам экологии данного проекта (апрель 2007)	Экологические обоснования проекта	Допущения и ограничения не предусматриваются	
9. Предварительная презентация результатов исследований (апрель 2007)	Предварительный вариант окончательного отчета	Допущения и ограничения не предусматриваются	



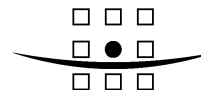
Проект финансируемый
Европейским Союзом



Название проекта : Навигационный Канал Порта Туркменбаши в Туркменистане	Номер Проекта : TACIS/2005/109-967	Страна : Туркменистан	Страница :
Запланированный период : 08/2006-05/2007	Подготовлено : 08/2005	Консультант со стороны Европейского Сообщества: Г-н. Фабио Ди Стефано	
Итоги (описать и указать установленный срок)	Источник проверки выполнения поставленных задач	Ограничения и Допущения О/Д	
10. Окончательная презентация результатов исследований, с учетом замечаний, полученных по предварительному отчету (май 2007)	Окончательный отчет	Допущения и ограничения не предусматриваются	



Проект финансируемый
Европейским Союзом



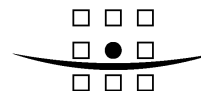
ROYAL HASKONING

ПРИЛОЖЕНИЕ F: ФОРМА 1.6 - ПЛАН РАБОТ НА ПОСЛЕДУЮЩИЙ ПЕРИОД (РАБОЧАЯ ПРОГРАММА)

Название проекта: Навигационный Канал Порта Туркменбаши в Туркменистане		Номер Проекта: TACIS/2005/109-967				Страна : Туркменистан				Страница :			
Запланированный период : 08/2006-05/2007		Подготовлено : 08/2005				Консультант со стороны Европейского Сообщества: Фабио Ди Стефано							
Задачи Проекта : Содействовать усовершенствованию транспортной системы, соединяющей Кавказ со странами Средней Азии, посредством повышения эффективности, безопасности, надежности и времени транспортировки, а также обеспечение гарантий уже вложенных капиталов													
		ВЫДЕЛЕННЫЙ СРОК						РАСХОДЫ					
		2005/2006 (месяцы)						ЗАТРАТЫ ТРУДА (человеко-день)		ОБОРУД-ИЕ И МАТЕРИАЛЫ		ДРУГОЕ	
No	Описание деятельности	9	10	11	12	1	2	Междуна родный сп-ст	Местный сп-ст				
	Сбор Информационных данных (*)	Xxxx	xxxx					11	4	РС и АС для офиса			
	Обзор Информации/отчетов (*)	xxxx	xxxx	xxxx	Xxx x			33	5				
	Условия исследований – гидрография (*)	Xxxx						3	3				
	Условия исследований – грунты	Xxxx						5					
	Обзор / контрольная проверка предложений по исследованию (*)	Xxxx						3	2				



Проект финансируемый
Европейским Союзом

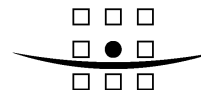


ROYAL HASKONING

Название проекта: Навигационный Канал Порта Туркменбаши в Туркменистане				Номер Проекта: TACIS/2005/109-967				Страна : Туркменистан				Страница :			
Запланированный период : 08/2006-05/2007				Подготовлено : 08/2005				Консультант со стороны Европейского Сообщества: Фабио Ди Стефано							
Задачи Проекта : Содействовать усовершенствованию транспортной системы, соединяющей Кавказ со странами Средней Азии, посредством повышения эффективности, безопасности, надежности и времени транспортировки, а также обеспечение гарантий уже вложенных капиталов															
		ВЫДЕЛЕННЫЙ СРОК										РАСХОДЫ			
		2005/2006 (месяцы)										ЗАТРАТЫ ТРУДА (человеко-день)		ОБОРУД-ИЕ И МАТЕРИАЛЫ	ДРУГОЕ
No	Описание деятельности	9	10	11	12	1	2	Междуна родный сп-ст	Местный сп-ст						
	Исследований		xxxx xxx x	xxxx xxxx	xxxx Xxxx							5	36	Будет определено вовремя контрольного просмотра предложений	Будет определено вовремя контрольного просмотра предложений
	Исследование/осмотр плавающих средств			xxxx	Xxxx							8	8		
	Техническая документация на судоремонтные работы				Xxxx							8	8		
	Разработка альтернативных вариантов маршрута канала	xxxx	xxxx	xxxx	xxx x	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	Xxxx		28	5		
	Подготовка плана дноуглубительных работ (**)							Xxxx	xxxx	Xxxx		12	3		



Проект финансируемый
Европейским Союзом

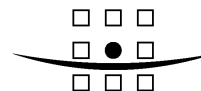


ROYAL HASKONING

Название проекта: Навигационный Канал Порта Туркменбаши в Туркменистане		Номер Проекта: TACIS/2005/109-967		Страна : Туркменистан				Страница :			
Запланированный период : 08/2006-05/2007		Подготовлено : 08/2005		Консультант со стороны Европейского Сообщества: Фабио Ди Стефано							
Задачи Проекта : Содействовать усовершенствованию транспортной системы, соединяющей Кавказ со странами Средней Азии, посредством повышения эффективности, безопасности, надежности и времени транспортировки, а также обеспечение гарантий уже вложенных капиталов											
		ВЫДЕЛЕННЫЙ СРОК						РАСХОДЫ			
		2005/2006 (месяцы)						ЗАТРАТЫ ТРУДА (человеко-день)		ОБОРУД-ИЕ И МАТЕРИАЛЫ	ДРУГОЕ
No	Описание деятельности	9	10	11	12	1	2	Междуна родный сп-ст	Местный сп-ст		
	Разработка программы технической поддержки дноуглубления (**)							Xxxx			
	Тендерная документация на дноуглубительные работы (**)							Xxxx			
	Оценка потребностей в обучении		xxxx	Xxx x	Xxxx						
	Программа обучения в общих чертах				Xxxx						
								7	3		
								7	2		
								10	5		
								7	5		



Проект финансируемый
Европейским Союзом

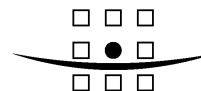


ROYAL HASKONING

Название проекта: Навигационный Канал Порта Туркменбаши в Туркменистане		Номер Проекта: TACIS/2005/109-967				Страна : Туркменистан				Страница :		
Запланированный период : 08/2006-05/2007		Подготовлено : 08/2005				Консультант со стороны Европейского Сообщества: Фабио Ди Стефано						
Задачи Проекта : Содействовать усовершенствованию транспортной системы, соединяющей Кавказ со странами Средней Азии, посредством повышения эффективности, безопасности, надежности и времени транспортировки, а также обеспечение гарантий уже вложенных капиталов												
		ВЫДЕЛЕННЫЙ СРОК						РАСХОДЫ				
		2005/2006 (месяцы)						ЗАТРАТЫ ТРУДА (человеко-день)		ОБОРУД-ИЕ И МАТЕРИАЛЫ	ДРУГОЕ	
No	Описание деятельности	9	10	11	12	1	2	Междуна родный сп-ст	Местный сп-ст			
	Организация и выполнение трейнинга				Xxxx						Будет определено вовремя контрольного просмотра предложений	Будет определено вовремя контрольного просмотра предложений
	Анализ логической основы (*)	Xxxx						3	2			
	Оценка достижимых прогнозов в сфере транспортных перевозок (*)	Xxxx	Xxxx					9	2			
	Пересмотр оплат за услуги порта		xxxx x	Xxxx				10	5			
	Оценка пересмотренной структуры сборов за услуги (**)						xxxx	Xxxx		5	2	



Проект финансируемый
Европейским Союзом

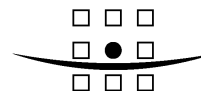


ROYAL HASKONING

Название проекта: Навигационный Канал Порта Туркменбаши в Туркменистане		Номер Проекта: TACIS/2005/109-967				Страна : Туркменистан				Страница :	
Запланированный период : 08/2006-05/2007		Подготовлено : 08/2005				Консультант со стороны Европейского Сообщества: Фабио Ди Стефано					
Задачи Проекта : Содействовать усовершенствованию транспортной системы, соединяющей Кавказ со странами Средней Азии, посредством повышения эффективности, безопасности, надежности и времени транспортировки, а также обеспечение гарантий уже вложенных капиталов											
		ВЫДЕЛЕННЫЙ СРОК						РАСХОДЫ			
		2005/2006 (месяцы)						ЗАТРАТЫ ТРУДА (человеко-день)		ОБОРУД-ИЕ И МАТЕРИАЛЫ	ДРУГОЕ
No	Описание деятельности	9	10	11	12	1	2	Междуна родный сп-ст	Местный сп-ст		
	Оценка экономической осуществимости проекта (**)							Xxxx	5	3	
	Рекомендации по финансированию мероприятий направленных на усовершенствование ситемы доступа в порт (**)							xxxx	2	2	
	Поддержка / рекомендации на сотрудничество порта с IFIs							xxxx	2	2	
	Обзорное исследование воздействий на окружающую среду	xxxx	xxxx						8	10	



Проект финансируемый
Европейским Союзом



ROYAL HASKONING

Название проекта: Навигационный Канал Порта Туркменбаши в Туркменистане			Номер Проекта: TACIS/2005/109-967			Страна : Туркменистан			Страница :		
Запланированный период : 08/2006-05/2007			Подготовлено : 08/2005			Консультант со стороны Европейского Сообщества: Фабио Ди Стефано					
Задачи Проекта : Содействовать усовершенствованию транспортной системы, соединяющей Кавказ со странами Средней Азии, посредством повышения эффективности, безопасности, надежности и времени транспортировки, а также обеспечение гарантий уже вложенных капиталов											
		ВЫДЕЛЕННЫЙ СРОК						РАСХОДЫ			
		2005/2006 (месяцы)						ЗАТРАТЫ ТРУДА (человеко-день)		ОБОРУД-ИЕ И МАТЕРИАЛЫ	ДРУГОЕ
No	Описание деятельности	9	10	11	12	1	2	Междуна родный сп-ст	Местный сп-ст		
	Обзор регулируемых обоснований по окружающей среде	xxxx	xxxx					3	5		
	Необходимые условия исследований / изучения – по вопросам экологии	xxxx						3	5		
	Обзор/контрольный просмотр предложения по исследованиям	Xxxx	Xxxx					1	2		
	Исследования		xxxx	xxx x	xxxx	xxxx	xxxx	2	5	Будет определено вовремя контрольного просмотра предложений	Будет определено вовремя контрольного просмотра предложений



Проект финансируемый
Европейским Союзом



Название проекта: Навигационный Канал Порта Туркменбаши в Туркменистане		Номер Проекта: TACIS/2005/109-967				Страна : Туркменистан				Страница :	
Запланированный период : 08/2006-05/2007		Подготовлено : 08/2005				Консультант со стороны Европейского Сообщества: Фабио Ди Стефано					
Задачи Проекта : Содействовать усовершенствованию транспортной системы, соединяющей Кавказ со странами Средней Азии, посредством повышения эффективности, безопасности, надежности и времени транспортировки, а также обеспечение гарантий уже вложенных капиталов											
		ВЫДЕЛЕННЫЙ СРОК						РАСХОДЫ			
		2005/2006 (месяцы)						ЗАТРАТЫ ТРУДА (человеко-день)		ОБОРУД-ИЕ И МАТЕРИАЛЫ	ДРУГОЕ
No	Описание деятельности	9	10	11	12	1	2	Междуна родный сп-ст	Местный сп-ст		
	Экологическое обоснование проекта							Xxxx	2	3	
						TOTAL		217	142		

(*) выполнение задания начато в предшествующий период

(**) выполнение задания продолжится после следующего 6-месячного периода



This Project is funded
by the European Union



ПРИЛОЖЕНИЕ G: ОТЧЕТ О ПРЕДЛОЖЕНИЯХ НА ГИДРОГРАФИЧЕСКИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

Приложение G

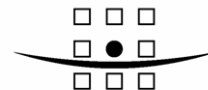
Навигационный Канал Порта Туркменбаши EuropeAid/120539/C/SV/TM

Навигационный Канал Порта Туркменбаши

10 августа 2006

Отчет о предложениях на осуществление
гидрографических исследований
9R1827.21

A COMPANY OF



ROYAL HASKONING

HASKONING NEDERLAND BV
MARITIME

Barbarossastraat 35

P.O. Box 151

Nijmegen 6500 AD

The Netherlands

+31 (0)24 328 42 84 Telephone

+31 (0)243 609 634 Fax

info@nijmegen.royalhaskoning.com E-mail

www.royalhaskoning.com Internet

Arnhem 09122561 CoC

Название документа	Навигационный Канал Порта Туркменбаши EuropeAid/120539/C/SV/TM
Краткое наименование документа	Навигационный Канал Порта Туркменбаши
Статус	Отчет о предложениях на осуществление гидрографических исследований
Дата	10 августа 2006
Наименование Проекта	Навигационный Канал Порта Туркменбаши
Номер Проекта	9R1827.21
Составитель(и)	Кит Баннинг
Заказчик	EuropeAid Co-Operation Office
Ссылка	9R1827/SH/Nijm

СОДЕРЖАНИЕ



1	ВСТУПЛЕНИЕ	
2	ЦЕЛИ ПРОЕКТА В ПЛАНЕ СУЩЕСТВЕННОСТИ ГИДРОГРАФИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ	2-4
3	СИТУАЦИЯ В ТУРКМЕНИСТАНЕ ОТНОСИТЕЛЬНО ГИДРОГРАФИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ	3-4
4	СТАНДАРТЫ И ПРЕДПОЛАГАЕМЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ГИДРОГРАФИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ	4-7
5	ОПРЕДЕЛЕНИЕ СРЕДСТВ И НЕОБХОДИМОГО ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ГИДРОГРАФИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ	5-10
6	ОБЗОР ОТКЛИКОВ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕ УЧАСТВОВАТЬ В ИЗЫСКАТЕЛЬСКИХ РАБОТАХ И ИМЕЮЩИЕСЯ КАНДИДАТЫ	6-12
7	ЗАКЛЮЧЕНИЕ И РЕКОМЕНДАЦИИ	7-15



This project is funded
by the European Union



1 ВСТУПЛЕНИЕ

Техническое Задание требует от Консультанта выполнения “Детальной разработки гидрографических исследований, начиная с планирования съёмочных работ, подлежащих согласованию бенефициарием и руководителем EuropeAid Task. В схеме расчетов необходимо учитывать, что последние замеры были выполнены в 1999, что предполагает новую систему измерений. Таким образом следует выполнить необходимые замеры.”

В Техническом Предложении есть примечание о том, что различные исследования будут распределены по предельным срокам, поэтому необходимо добиться, как можно раньше, разрешения на изыскания по программе. Предложено заранее, до подготовки Начального Отчета, определиться с техническими требованиями к исследовательским работам и предоставить их на согласование.

Первый рабочий визит состоялся в июле 2006 года, во время которого экономистом в области транспорта (руководителем группы) и специалистом по дноуглубительным работам инфраструктуры порта была произведена оценка нужд проекта на наличие источников и информации, наряду с ограничениями и трудностями, на которые необходимо обратить внимание и преодолеть. Настоящий краткий отчет охватывает только те аспекты, которые имеют отношение к изыскательским работам, а точнее к гидрографическим исследованиям.

Специалист по изучению окружающей среды не принимал участие в первом рабочем визите, но предварительные исследования, касательно вопросов, интересующих группу специалистов по окружающей среде и геоморфологии береговой зоны заключались в дискуссиях при встречах с распорядительными органами, сборе данных из более ранних исследований и исторических процессов. Несмотря на то, что очевидно необходимо будет выполнить некоторый объем исследования окружающей среды, считается, что эта работа не займет много времени, не будет такой объёмной и дорогостоящей, как сами по себе гидрографические исследования. Объем работ, направленных на исследование окружающей среды, будет определен во время следующего рабочего визита в начале сентября 2006.

В данном отчете внимание обращается на следующие аспекты:

- Цели проекта в плане существенности гидрографических исследований
- Положение дел в отношении гидрографических исследований в Туркменистане
- Стандарты и предполагаемые требования для выполнения гидрографических исследований
- Определение средств и необходимого оборудования для осуществления гидрографических исследований
- Обзор откликов на предложение участвовать в изыскательских работах и имеющиеся кандидаты
- Заключение и Рекомендации



This project is funded
by the European Union



2 ЦЕЛИ ПРОЕКТА В ПЛАНЕ СУЩЕСТВЕННОСТИ ГИДРОГРАФИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ

2.1 ОПРЕДЕЛЯЕМЫЕ ТЕХНИЧЕСКИМ ЗАДАНИЕМ (ТЗ)

Помимо технического задания, определяющего необходимость проведения гидрографических исследований, как отмечалось во вступительной части, есть ряд других показателей, такие как стандарты для проведения изысканий, целесообразность применения которых очевидна, и которые определены ниже.

- Пункт 1.4 ТЗ определяет, в качестве задачи, стремление соответствовать международным стандартам в строительстве навигационных каналов.
- Пункт 1.5 ТЗ касается капиталовложений и поддержки, оказываемой Европейским Союзом и ЕБРР при проведении других аналогичных работ в порту международного класса.
- Пункт 2.1 ТЗ указывает на то, что целью настоящего проекта является обеспечение гарантий по инвестициям предшествующих проектов.
- Пункт 2.2 ТЗ четко определяет что “Конкретной задачей проекта является обеспечение безопасного надежного прохода в Порт Туркменбаши, согласно международных стандартов, для всех судов, находящихся в эксплуатации в Каспийском море, а также охрана окружающей среды”.
- Пункт 2.3 ТЗ определяет, что в результате проекта “должны быть разработаны технические условия соответственно международным стандартам на сооружение подходного канала в Порт Туркменбаши. Это включает детальное планирование дноуглубительных работ, вместе с гидрографическими исследованиями,...”.
- Пункт 4.1.1 ТЗ определяет одну из задач, направленную на подготовку тендерной документации для осуществления дноуглубительных работ, наряду с другими задачами, предусматривающими проведение обучения, как и в аудитории (семинары, сессии), так и без отрыва от производства, по ходу выполнения планирования и гидрографических исследований.

2.2 ДРУГИЕ ВОПРОСЫ ТРЕБУЮЩИЕ РАССМОТРЕНИЯ

Из вышеприведенных выдержек и замечаний, взятых из ТЗ, необходимость соответствия международным стандартам является очевидной при осуществлении проекта. С точки зрения гидрографических исследований, проводимых исключительно в целях изучения, наверно, можно было бы допустить, что соблюдение международных рекомендаций является необязательным, при условии, что исследования выполнены грамотно и возможные ошибки были бы допустимы и приняты, как риски. Тем не менее, при осуществлении любых исследований желательно, чтобы была принята утвержденная методика, как залог значимости и надежности исследований.



This project is funded
by the European Union



Более того, задачей проекта является разработка тендерной документации, которая по своему содержанию должна быть применимой при проведении международных тендеров. Это усиливает необходимость выполнения гидрографических исследований согласно принятым промышленным стандартам.

Дальнейшей целью проекта является выполнение дноуглубления канала и его техническая поддержка и обслуживание согласно международных стандартов.

Обучение также должно проводиться с целью подготовки персонала порта для обслуживания канала отвечающего требованиям международных стандартов. Обучение, которое подготовит персонал к работе в соответствии с заниженными стандартами, имеет незначительную ценность, в сравнении с подготовкой персонала, руководствуясь международными инструкциями.

В ТЗ указывается, что обучение “должно включать в планирование новую систему расчетов”.





This project is funded
by the European Union



3 СИТУАЦИЯ В ТУРКМЕНИСТАНЕ ОТНОСИТЕЛЬНО ГИДРОГРАФИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ

3.1 ПРЕАМБУЛА

Во время первого рабочего визита состоялись деловые встречи с различными департаментами порта (УТДДЁ), отделом картографии Министерства Обороны и различными подрядчиками, которые, по роду своей деятельности, связаны с морским строительством и геодезией. Выяснилось, что в Туркменистане имеется в наличии совсем незначительное оборудование, необходимое для проведения гидрографических исследований.

3.2 МЕТОДЫ РАСЧЕТОВ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ РАНЕЕ

До 2005 года, в течении предыдущих 15 лет, все гидрографические замеры глубин выполнялись вручную, используя лот-линь, начиная с координатных точек, отмеченных путем компасного пеленга до реперных точек в районе самого канала и его районе. Снятые показания вручную вносились в компьютер, от руки вычерчивались на кальке, путем наложения на чертежи, выполненные ранее.

3.3 МЕТОДЫ РАСЧЕТОВ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ

В 2005 году, по программе гранта, УТДДЁ получили некоторое оборудование глобальной системы навигации и определения положения (GPS), эхолот и программное обеспечение для вычерчивания графиков по результатам исследований. Оборудование включает в себя Рыбопромысловый Гидролокатор Lowrance LMS-480 и программное обеспечение картографирования GPS. Данное оборудование является недорогостоящее и, несмотря на то, что оно в эксплуатации лучше, чем ранее использованное оборудование, имеется погрешность в пределах +/- 3м по горизонтале и +/- 0.3м по вертикале. К тому же возможности программного обеспечения ограничены для выполнения последовательности отметок уровней в связи с отсутствием приспособлений для вычерчивания контурных диаграмм и поперечных разрезов.

Оборудование не включает в себя портативный компьютер, или аналогичные запоминающие устройства для данных большого объема, таким образом вся информация вынуждена сохраняться на микросхеме памяти объемом 65Mb. Это ограничивает возможности исследований, поскольку судно вынуждено часто возвращаться, после коротких промежутков работ, для того чтобы загрузить информацию в компьютерную систему управления Порта.

На данный момент оборудование GPS в нерабочем состоянии, поскольку, как выяснилось, возникли некоторые трудности с программным обеспечением, связанные с тем, что не все показания на мониторе возможно распечатать. По приблизительным подсчетам на ремонт и доработку программного обеспечения потребуется €4,155, при дополнительном расходе на сумму €1,960 для приобретения портативного компьютера.

Наряду с поставкой оборудования УТДДЁ прошли обучение, как по проведению надводных исследований, так и по использованию программного обеспечения. Технический персонал принял весьма заинтересованное участие и с увлечением использовал оборудование. Бралась значения уровней и графически вычерчивались в целом по всему каналу, но исследования были однозначно ограниченными в связи с



This project is funded
by the European Union



погрешностями в вычислениях при большом разбросе данных и тем, что некоторые расчеты и анализ приходилось выполнять вручную.

3.4 ГИДРОГРАФИЧЕСКОЕ СУДНО

Судно УТДДЁ, используемое для гидрографических исследований, находилось в нерабочем состоянии на момент рабочего визита и наружный осмотр подтвердил необходимость в существенных ремонтных работах прежде, чем судно можно было бы использовать для гидрографических работ профессиональной исследовательской командой. Приблизительная оценка затрат на ремонтные работы была выполнена компанией, которая ранее проводила обучение штата УТДДЁ, что составляет около €5,000.

3.5 МНЕНИЕ СОТРУДНИКОВ ОТДЕЛА КАРТОГРАФИИ ПРИ МИНИСТЕРСТВЕ ОБОРОНЫ (МО)

3.5.1 Снаряжение МО

Отдел картографии при МО имеет в распоряжении оборудование для проведения наземных изысканий, но у них нет никакого оборудования для проведения гидрографических исследований. Они подтвердили, что являются ответственным органом по выполнению гидрографических исследований и поддержке данных вне порта, но сообщили, что их расчеты основываются на старых чертежах и данных, переданных им УТДДЁ.

3.5.2 Другие Исследовательские Организации в Туркменистане

Отдел Картографии МО сообщили, что имеется ещё одна частная компания, имеющая лицензию на использование оборудования системы GPS для проведения изысканий в Туркменистане, наряду с другими лицензиями с разрешения исполнительных органов, таких как Институт Геологии. Но ни один из этих органов, имеющих лицензию на использование оборудования системы GPS, не имеет полномочий и соответствующего оборудования для выполнения гидрографических исследований. Только Международный морской торговый порт Туркменбаши имеет лицензию, позволяющую осуществлять гидрографические исследования.

3.5.3 Использование радиочастот и оборудования

Исследовательское оборудование предполагает наличие береговой станции, оснащенной радиосигнальной связью с оборудованием GPS, установленном на борту исследовательского судна. Эта линия радиосвязи необходима для повышения точности в определении погрешности, получаемой через спутниковую систему управления. Для использования такого радиооборудования необходима дополнительная лицензия, что, как указало МО, займет значительное время. Ройэл Хасконинг подтверждает возможность возникновения трудностей в связи с этим, аргументируя своим опытом из предыдущих проектов в Туркменбаши, где понадобился не один месяц, чтобы получить лицензии на линию радиосвязи диапазоном в 3 км, при этом было отказано в получении лицензии на использование радиооборудования большего диапазона.



This project is funded
by the European Union



УТДДЁ уже имеют лицензии на использование различных частот и МО, считают, что они возможно могут получить лицензию ещё на дополнительную частоту в течение нескольких недель.

3.5.4 Лицензия на осуществление гидрографических исследований

Решительно говорилось о том, что поскольку проект является частью инициативы Тасис и он направляется координирующим органом при Кабинете Министров Туркменистана, то любая компания могла бы получить регистрацию на выполнение работ в Туркменистане и, что процесс получения регистрации занял бы несколько недель. Однако Отдел Картографии при МО подчеркнул, что никто кроме УТДДЁ не получил соответствующей лицензии и разрешения на выполнение такого вида работы, как гидрографическое исследование.

Было предложено, что работы теоретически будут выполняться УТДДЁ и что необходимые специалисты будут привлекаться к работе, для оказания содействия и предоставления консультаций УТДДЁ.

3.6 МНЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ТАМОЖЕННОЙ СЛУЖБЫ

Государственная Таможенная Служба высказала мнение, что поскольку данный проект является проектом Тасис и он зарегистрирован, то любая компания задействованная в исследовательских работах по этому проекту, необязательно должна иметь регистрацию. Однако любое исследовательское оборудование, ввозимое в страну требует регистрации таможенной службой и оформления как временный ввоз, или на постоянной основе. Для регистрации потребуется детальное описание оборудования и основные принципы технологии его использования от Ройэл Хасконинг, вместе с сопроводительной корреспонденцией от УТДДЁ.

3.7 ОБЩИЙ ОБЗОР ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ТРУДНОСТЕЙ

Дискуссии с распорядительными органами в целом указали на то, что возможны некоторые процессуальные и материально-технические барьеры, которые могут вызвать задержку в планировании и выполнении гидрографических исследовательских работ. Дополнительно, следует учитывать возможность возникновения проблем, связанных с получением виз, наличием специалистов и скорости их реагирования, непредвиденные задержки в пути, транспортировки / отгрузки оборудования. Учитывая сжатые сроки программы и наступление неблагоприятных погодных условий, очень важно разработать вариант, сводящий до минимума возможные риски, связанные с задержками, а также возможные дополнительные затраты.



This project is funded
by the European Union



4 СТАНДАРТЫ И ПРЕДПОЛАГАЕМЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ГИДРОГРАФИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ

4.1 ОБЩЕЕ

Из обзора ТЗ, выполненного в Разделе 2, следует, что существенно важным является осуществление изыскательских работ согласно спецификациям и инструкциям, признанным на международном уровне. Это даст возможность рассматривать расценки подрядчика на выполнение изысканий на справедливой и конкурентной основе. Это также обеспечит совместимость полученных результатов исследований с программным обеспечением на данном проекте и проектах в будущем. Обучение также будет проводиться в соответствии со стандартами для достижения высокого уровня достоверности, что цифры полученные в результате исследования соответствуют действительности.

4.2 ВЫБОР СТАНДАРТА

Деятельность Международной Гидрографической Организации (МГО) прослеживается с 1921, но только с 1970 года, её настоящее имя официально утверждено государствами-участниками. В апреле 1998 года МГО разработала 4 Издание Стандартов на выполнение Гидрографических Исследований. Следует отметить, что стандарты МГО являются рекомендательными и служат в качестве руководствующих инструкций для государств-участников и других стран в проведении гидрографических исследований. Основной целью данной публикации было установить **минимальные** стандарты для гидрографических исследований и таким образом, предлагается использование этого стандарта на проекте Навигационный Канал Порты Туркменбаши.

4.3 НАЛИЧИЕ ОБОРУДОВАНИЯ, ОТВЕЧАЮЩЕГО ТРЕБОВАНИЯМ СТАНДАРТА

Оборудование, которое имеется в распоряжении УТДДЁ в настоящее время не соответствует техническим требованиям для выполнения исследований в соответствии с МГО стандартом и таким образом будет необходимо альтернативное оборудование.

Ниже приводятся следующие варианты на рассмотрение:-

- Использование группы специалистов исследователей и имеющееся в их распоряжении оборудование.
- Аренда соответствующего оборудования группой специалистов исследователей.
- Приобретение нужного оборудования для его использования группой специалистов исследователей и проведения обучения местных специалистов с последующей передачей этого оборудования им.

Вышеприведенные варианты были изучены и оценка результатов изложена в Разделе 5.



This project is funded
by the European Union



4.4 ПРОТЯЖЕННОСТЬ ИССЛЕДУЕМОГО УЧАСТКА

4.4.1 Техническое задание

Техническое задание требует, чтобы оценка наиболее оптимального маршрута пролегания канала была выполнена после обзора уже существующих данных исследований и проведенного собственного обследования. Также необходимо выполнить разработку детального гидрографического исследования.

4.4.2 Обзор ситуации в прошлом и на настоящий момент

Дополнительно к основным каналам, начиная со входной части, прорытым через косу Туркменбаши в 1956 и проходящим до причала под генеральные грузы, до паромного терминала и нефтеналивной станции в поселке УФРА, ещё сохранился старый южный вход в канал, который до сих пор ещё является судоходным для судов имеющих осадку не более чем 4.4м. Фактически он используется при обстоятельствах, когда погодные условия делают небезопасным использование основного входа в канал.

Ранее также выдвигались предложения на укрепление изломов основного и южного каналов и это предложение ещё предстоит изучить.

Есть свидетельство того, что предполагается эксплуатация значительно более крупных судов на участке между различными портами Каспийского моря. В соответствии с постановлением порта Туркменбаши и в связи с существующими размерами ширины канала установлено одностороннее движение через канал. Здесь могут быть основные дноуглубительные работы и схемы будущих работ если большие судна станут реальностью.

Объем дноуглубительных работ влияет на стоимость и оказывает влияние на состояние окружающей среды, включая другие моменты, поэтому предпочтительнее сконцентрироваться больше на исследовании. Маневренность дноуглубительного судна и вероятное воздействие этого на проходимость судов вдоль канала может тоже влиять на стоимость дноуглубительных работ, издержки транспортного средства, вызванные задержками и т.д. и таким образом, рассматриваться будет вариант дноуглубления вдоль одной из сторон канала.

Был найден большой объем информации по динамике прибрежных и лагунных отложений, наряду с полученными пояснениями со стороны капитанов судов, капитана порта и других. По завершении перевода материалов, будет сделан обзор, чтобы сформулировать задачу на исследование возможного воздействия отложений на конфигурацию канала и исследование предложения на возможное расширение канала.

4.4.3 Выбор участков для проведения изысканий

Исследование находится лишь на начальном этапе и ещё предстоит определиться в объеме гидрографических исследований. Исследование всей лагуны Туркменбаши было бы недопустимо с точки зрения затрат, и несмотря на то, что это возможно способствовало бы выявлению новых креативных решений, затраты на каждый новый альтернативный вариант, были бы высокими, в связи с увеличением объема дноуглубительных работ и мероприятий, направленных на снижение вредных воздействий на окружающую среду. Таким образом, предлагается ограничить



This project is funded
by the European Union



исследования и выполнить их на участках существующего северного и старого южного каналов, которые эксплуатируются до настоящего времени. Наряду с этими исследованиями, будет предоставлена возможность провести некоторые изыскания на участках, где возможные корректировки и упрочнение были бы целесообразны с точки зрения извлечения пользы для навигации. Исследование ширины канала будет довольно обширным, около 300м, и необходимо учесть варианты незначительного выравнивания и засыпки грунта с одной стороны канала, чтобы свести до минимума срывы в прохождении судов.

Так как группа специалистов будет находиться рядом в процессе исследования появится удобная возможность внести коррективы, или провести более детальный анализ, если в результате оценки возникнет в этом необходимость.

5 ОПРЕДЕЛЕНИЕ СРЕДСТВ И НЕОБХОДИМОГО ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ГИДРОГРАФИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ

5.1 МЕСТНЫЕ ПОСТАВЩИКИ

5.1.1 Предшествующие поставки в УТДДЁ

Компания LD INFO Ltd осуществила поставку гидрографического оборудования, которое на настоящий момент находится на балансе УТДДЁ, а также обучение специалистов в его использовании. Специалисты из Санкт-Петербурга были приглашены для проведения подготовки, которое заключалось в обучении использованию как аппаратных средств, так и программного обеспечения, для вычерчивания графического изображения уровней, значения которых сняты на месте исследования.

УТДДЁ сообщили, что именно специалисты этой компании рекомендовали данное оборудование в соразмерности с имеющимся бюджетом. Сервис, оказанный компанией LD INFO Ltd. оставил благоприятное впечатление у штата УТДДЁ. Во время первого рабочего визита на Консультанта произвело хорошее впечатление количество технического персонала УТДДЁ, обладающего довольно хорошими знаниями программного обеспечения и функционирования оборудования, энтузиазм и ответственность персонала, работающего с оборудованием. Тем не менее не известно, каким образом оборудование вышло из строя.

5.1.2 Местные поставщики

Компания LD INFO Ltd имеет местного представителя в Туркменистане, который проявляет интерес к дальнейшим запланированным работам по развитию гидрографических исследований. Они добровольно предоставили информацию, чтобы



This project is funded
by the European Union



обратить внимание на свою осведомленность в вопросах МГО стандартов и оборудования, необходимого для выполнения работ в этих рамках.

Ранее компания LD INFO Ltd снабжала УТДДЕ оборудованием информационных технологий, наряду с обучением использования программного обеспечения для бухгалтерского учета в рамках осуществляемых программ содействия и поддержки.

LD INFO Ltd согласны предоставить оборудование посредством своих услуг и затем взять на себя ответственность за выполнение работ с помощью своих специалистов, используя местный персонал, или персонал назначенный УТДДЕ. Обучение на рабочем месте включало бы в себя как физические измерения, так и разработку чертежей.

LD INFO Ltd предоставили данные на завод-изготовитель оборудования, которое они хотели бы рекомендовать. Они высказали своё мнение о нецелесообразности аренды оборудования, поскольку это не даёт существенной экономии средств, и указали на тот очевидный факт, что арендованное оборудование, нельзя будет использовать в будущем при дноуглублении или диагностических работах.

5.1.3 Исходные данные для калькуляции расценок

Оборудование, предлагаемое LD INFO Ltd. было проверено на пригодность другими исследовательскими компаниями, которые подтвердили его приемлемость. В целом эти данные и МГО стандарты были взяты, как исходная точка для сравнения с предложениями других исследовательских компаний и поставщиков, предлагающих свои сервисные услуги, предоставление оборудования посредством продажи или аренды. Выбор был отдан варианту “проверен соответствующим образом”.

5.1.4 Поиск Поставщиков

Первые запросы на предложения исследовательских компаний были разосланы 24 июля 2006. Некоторые отклонили запрос, а некоторые передали его в другие компании. Были установлены связи с восьмью компаниями, из которых одни пожелали предоставить расценки только на изыскательские работы, другие только на поставку оборудования.

Между изыскательскими компаниями возникли разногласия в толковании МГО стандартов по поводу интервалов между линиями съёмки поперек канала. В результате возникла необходимость в разработке определения гавани, которое было выведено из критически допустимых пределов, характера морского дна и приемлемых рисков. Так как изыскания проводятся с целью изучения, было решено применять расценки за исследуемые участки в интервалах в 20м. В будущем, при обмерах дноуглубления для осуществления платежей, или при выполнении чертежей и проведении мониторинга возможно необходимо будет сократить интервал до 5м. Затраты, связанные с увеличением объемов изыскательских работ считаются нецелесообразными для исследований,

Одна исследовательская компания предложила использовать многолучевую разведку и гидролокатор бокового обзора, и не смотря на то, что это оборудование высококачественной системы, предложение считается слишком дорогостоящим и новаторским.



This project is funded
by the European Union



5.1.5 Ответы на Предложения

Последний ответ на запрос был получен 10 августа 2006. Раздел 6 освещает дискуссии и мнения, связанные с ответами на запросы.

Цифры в сводной ведомости, представляют собой расценки переданные на рассмотрение в Ройэл Хасконинг и не учитывают стоимость за администрирование работ и обработку докладов. Все расценки основываются на условиях выполнения работ в рамках установленного времени и исключают затраты связанные с рисками, возникающими по независящим от них обстоятельствам, а также на условиях эффективного выполнения своей работы.

Расценки были представлены в различной валюте, включая фунты стерлингов. Для сравнения в сводной ведомости использован обменный валютный курс и показаны только эквиваленты обмена между долларами США и ЕВРО.

6 ОБЗОР ОТКЛИКОВ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕ УЧАСТВОВАТЬ В ИЗЫСКАТЕЛЬСКИХ РАБОТАХ И ИМЕЮЩИЕСЯ КАНДИДАТЫ

6.1 ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЕ РАБОТЫ, ВКЛЮЧАЯ ОБОРУДОВАНИЕ

Было установлено, что некоторые изыскательские компании имеют в распоряжении своё собственное оборудование, в то время как другие могут арендовать часть оборудования в дополнении к уже имеющемуся, или полностью всё необходимое оборудование. Для проекта является несущественным имеет ли изыскатель-подрядчик своё собственное оборудование, или он арендует его.



This project is funded
by the European Union



Получены три расценки на ввоз необходимого оборудования в Туркменбаши, выполнение исследовательских работ, разработку чертежей и цифровое представление данных.

▪ Clydeside Surveys	€ 115,028
▪ EGS (International)	€ 104,325
▪ LD INFO Ltd.	€ 72,857

Несмотря на то, что LD INFO Ltd. является менее опытной из трёх компаний в проведении гидрографических исследований, они обладают лучшими локальными знаниями и их предложение предполагает более локальную передачу знаний и дополнительных деталей на чертежах.

6.2 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РАСХОДЫ ЗА ПРОДАЖУ ОБОРУДОВАНИЯ

LD INFO Ltd. предоставили несколько вариантов расценок (в сводной ведомости показаны не все варианты). Особый интерес вызывает их предложение о реализации необходимого оборудования, с последующим выполнением исследований при одинаковом количестве специалистов и местного штата. Увеличение в затратах по сравнению с вариантом аренды оборудования, составляет €5,523, что является незначительной суммой, поскольку предложение включает обеспечение УТДДЁ портативным компьютером, и передачу всего оборудования для его использования УТДДЁ в будущем. Стоимость выставляемая LD INFO Ltd. за ввоз оборудования, выполнение исследований и затем передачу оборудования на баланс УТДДЁ составляет €76,380.

Разница в стоимости LD INFO Ltd. за передачу оборудования и использования арендного оборудования сравнивались исходя из того, что расчеты стоимости варианта аренды всего оборудования и выполнение работ, предполагают, что потребность в оборудовании составляет период в три месяца, включая его перевозку и использование.

Если какое-либо оборудование будет ввозиться в страну под именем Ройэл Хасконинг или LD INFO Ltd. и растаможиваться как только для его использования по проекту, то очевидно при вывозе оборудования необходимо будет платить налог за импорт, или какие-либо другие соответствующие налоги или пошлины.

6.3 ОБЗОР РАСХОДОВ НА ОБОРУДОВАНИЕ

Расценка на аренду исследовательского оборудования была получена от HIRETEC, на основании предположения, что период аренды оборудование составляет три месяца, беря в расчет время на ввоз, растаможивание и использование оборудования.

Расценка на реализацию оборудования была также получена от KOREC, где расчеты включают транспортные расходы и страхование.



This project is funded
by the European Union



Эти расценки, исключая предоставление портативного компьютера и программного обеспечения, можно сравнить с расценками, предлагаемыми другими исследовательскими компаниями посредством разбивки представленной ниже:-

Clydeside Surveys	€56,871	собственное оборудование
EGS (International)	€29,589	собственное оборудование, или аренда
LD INFO Ltd.	€23,143	продажа и передача
LD INFO Ltd.	€26,774	аренда и возврат
HIRETECH	€26,186	аренда и возврат
KOREC	€27,882	продажа и передача

Данная выше разбивка указывает в первую очередь на то, что ценовая структура представленная Clydeside Surveys отличается от других и, что в целом, эта самая высокая стоимость.

В расценках остальных нет такой большой разницы, но имеющаяся разница указывает на очевидность финансовой выгоды в приобретении оборудования. Необходимо принять во внимание, в тех случаях, когда предполагается аренда оборудования периодом в три месяца, что сроки могут быть сокращены, если всё слаженно будет выполняться по процедурам и погодные условия будут благоприятствовать этому.

6.4 SURVEYING SERVICE SUPPLY ONLY AND USE OF PROVIDED EQUIPMENT

Интересно отметить, что Clydeside surveys выставили стоимость в размере €36,252 на предоставление услуг одного специалиста вместе с ещё одним местным квалифицированным специалистом и обеспечение трейнинга по использованию исследовательского оборудования, доставляемого к тому же отдельно. Эту стоимость за услуги одного специалиста можно сравнить со стоимостью, предлагаемой LD INFO Ltd. на предоставление услуг всех специалистов, за исследовательские работы, что составляло €37,632.

6.5 КОМПЬЮТЕРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВНЕСЕНИЯ И ОБРАБОТКИ ДАННЫХ ИСЛЕДОВАНИЙ

Несомненно, что пакет цен на полное выполнение работ, кроме цен на продажу оборудования, должен включать расценки на использование на судне оборудования для накопления и хранения данных, чтобы максимально дольше находиться в море, проводя исследования. Дополнительно понадобится программное обеспечение для переработки данных, что обычно используется исследовательскими компаниями.

LD INFO Ltd. включили в свои расценки поставку портативного компьютера и соответствующего программного обеспечения, что, возможно указывает на то, что ответственность за каждое задание берется, как отдельное начинание. В свою программу поставки / продажи оборудования они включили пункт предоставления



This project is funded
by the European Union



A COMPANY OF

программного обеспечения и обучение в его использовании, а также присутствие специалиста во время разработки чертежей, включая поперечные разрезы и количественные расчеты.



This project is funded
by the European Union



7 ЗАКЛЮЧЕНИЯ, РЕКОМЕНДАЦИИ И ПОСЛЕДУЮЩИЕ АКЦИИ

7.1 ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Предложения от LD INFO Ltd представляют лучший финансовый пакет для осуществления гидрографических исследований и разработки чертежей. Предложения основаны на поставке оборудования и его передачи на баланс УТДДЁ, таким образом, даже если это оборудование не брать в учет, предложение всё равно будет представлять лучший финансовый пакет.

LD INFO Ltd. наименее опытная компания в проведении гидрографических исследований, но ранее она выполняла аналогичные виды работ. Специалисты этой компании работали в других портах и знакомы с требуемыми стандартами.

LD INFO Ltd. включают в свое предложение более тесную связь с местным штатом и во время обучения, со штатом УТДДЁ.

Специалисты LD INFO Ltd. являются русскоязычными и могут передавать свои сообщения и рекомендации местному персоналу и персоналу УТДДЁ в более доступном виде.

В ТЗ отмечено, что “Никакое оборудование не должно приобретаться от имени Подрядной Организации / Страны Бенефициариев, как часть этого контракта на обслуживание, или не может быть передано Подрядной Организации / Стране Бенефициариев в конце проекта”. Эта статья относится к разделу “Необходимые условия” и могла бы толковаться как намерение указать Консультантам, что следует принимать во внимание в их расценках. Покупка гидрографического оборудования не влечет за собой дополнительных затрат, но приносит долгосрочную пользу стране бенефициариев, которая заключается в более объемном тренинге, мотивации персонала, экономии в будущих работах, постоянном повышении безопасности, наряду с возможностью тщательного обследования канала.

Наличие оборудования на “постоянной” основе во время изысканий, сделает подход к изучению различных вариантов, возникающих в процессе, более гибким. Это также сократит до минимума все финансовые риски, если изыскательские работы необходимо будет перенести, в связи с неблагоприятными погодными условиями, или другими трудностями.

Было отмечено, что около €5,000 требуется для ремонта портового гидрографического судна и его оборудования согласно соответствующего стандарта для осуществления гидрографических изыскательских работ. LD INFO Ltd уведомили, что они смогли бы взять на себя ответственность в организации этих работ.

7.2 РЕКОМЕНДАЦИИ



This project is funded
by the European Union



Рекомендуется присудить компании LD INFO Ltd выполнение исследовательских работ, разработку чертежей и результатов на сумму US\$ 97,423 (приблизительно €76,380) в качестве субподрядчика Ройэл Хасконинг.

Рекомендуется выделить денежные средства на сумму €5,000 на подготовку и ремонт судна компанией LD INFO Ltd.

Рекомендуется выделить сверх контрактной суммы для LD INFO Ltd. денежные средства на топливо, смазочные материалы и общие расходы для гидрографического судна, наряду с некоторой суммой на непредвиденные расходы, покрывающие колебания валютного курса. Рекомендуется установить общую сумму в размере €85,000, объединяющую эти ассигнования вместе с суммами рекомендуемыми в двух пунктах выше.

Рекомендуется, чтобы исследовательские работы проходили под руководством УТДДЁ, а Ройэл Хасконинг вместе со своим субподрядчиком оказывали свои услуги для УТДДЁ.

Рекомендуется, чтобы оборудование, импортируемое по проекту, использовалось в изыскательских работах, и по завершении проекта УТДДЁ возьмут на себя ответственность в ведении переговоров с таможенной службой в отношении переоформления и оплаты за постоянный ввоз в Туркменистан.

7.3 ПОСЛЕДУЮЩИЕ АКЦИИ

Необходимо немедленно дать распоряжение LD INFO Ltd на закупку оборудования и выполнение изыскательских работ до момента наступления неблагоприятной погоды в конце года.

Необходима своевременная идентификация радиочастот, и в свою очередь, допустимые радиочастоты должны быть идентифицированы УТДДЁ для получения лицензий и разрешений.

Определение точных требований для изыскательских работ может быть выполнено вслед за получением последующей информации от другой команды специалистов, и обзора анализа потребностей в обучении. Затраты на все изыскательские работы, услуги местных исследователей и обучение могут быть пересмотрены и соразмерены в процентном соотношении между бюджетом на обучение, бюджетом на непредвиденные расходы и суммой, выделенной на услуги местных исследователей. Признано, что лучше всего, если будет точно определен характер работ вместе с дополнительным анализом данных от LD INFO Ltd., УТДДЁ и Ройэл Хасконинг.

По расчетам потребуется один месяц на приобретение оборудования и в среднем от одного до двух месяцев на выполнение работ. Определиться с приоритетностью в выборе участков под исследования возможно, но вопрос касательно результатов изысканий в целом остается решающим.