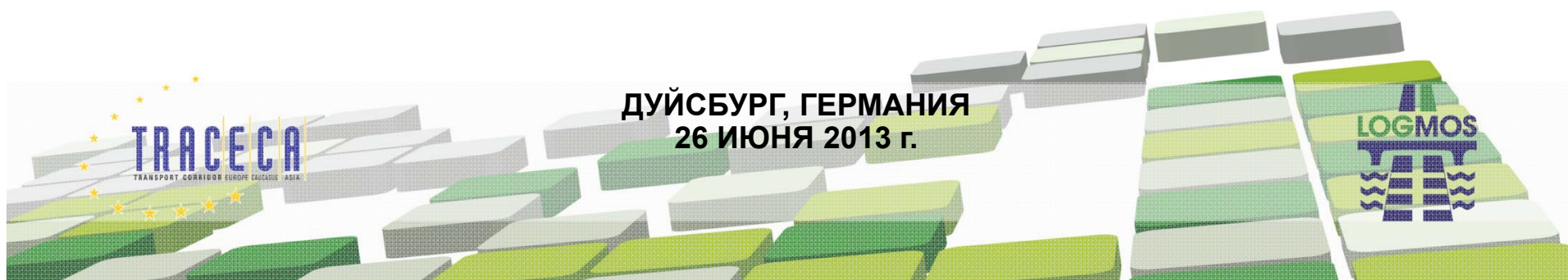




# ТРЕБОВАНИЯ К ЭФФЕКТИВНОСТИ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА КАВКАЗЕ

**Зураб Сапанадзе**

Georgian Express LTD, официальное агентство DHL GLOBAL FORWARDING и DHL EXPRESS в Грузии



## Повышение эффективности мультимодальных перевозок

- Унификация торгово-правового режима;
- Комплексное решение финансовых и экономических проблем в целях обеспечения устойчивого функционирования системы;
- Внедрение электронного обмена данными (ЭОД) для обеспечения отслеживания движения грузов, передачи информации и осуществления коммуникации;
- Единство всех звеньев транспортной цепи с организационно-технологической точки зрения, общая форма взаимодействия и координации всех звеньев транспортной цепи;
- Сотрудничество всех участников транспортной системы;
- Комплексное развитие транспортной инфраструктуры и ресурсов различных видов транспорта

## СИТУАЦИЯ В РЕГИОНЕ – ГЛАЗАМИ ЭКСПЕДИТОРА

- ЦЕНА / ВРЕМЯ / СОХРАННОСТЬ;
- СООТНОШЕНИЕ ИМПОРТА И ЭКСПОРТА;
- ОБЩИЕ ОБЪЕМЫ;
- ИНФРАСТРУКТУРА;
- ПОКУПАТЕЛЬНАЯ СПОСОБНОСТЬ
- ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ;
- ТАМОЖЕННОЕ И ДРУГОЕ СООТВЕТСТВУЮЩЕЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО В ГРУЗИИ
- НА ПЕРЕДНЕМ ПЛАНЕ - МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ
  - Плата за пользование дорогами
  - Недооценка роли грузовых авиаперевозок
  - Недооценка возможностей хаба

## КОНКУРЕНЦИЯ В РЕГИОНЕ– ГЛАЗАМИ ЭКСПЕДИТОРА

- МАРШРУТИЗАЦИЯ И ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ РЕШЕНИЯ



По мнению экспедиторов относительно перевозок проектных грузов в страны Кавказа и Ближнего Востока, Поти едва ли представляет собой оптимальный шлюз для реализации индивидуальных решений.

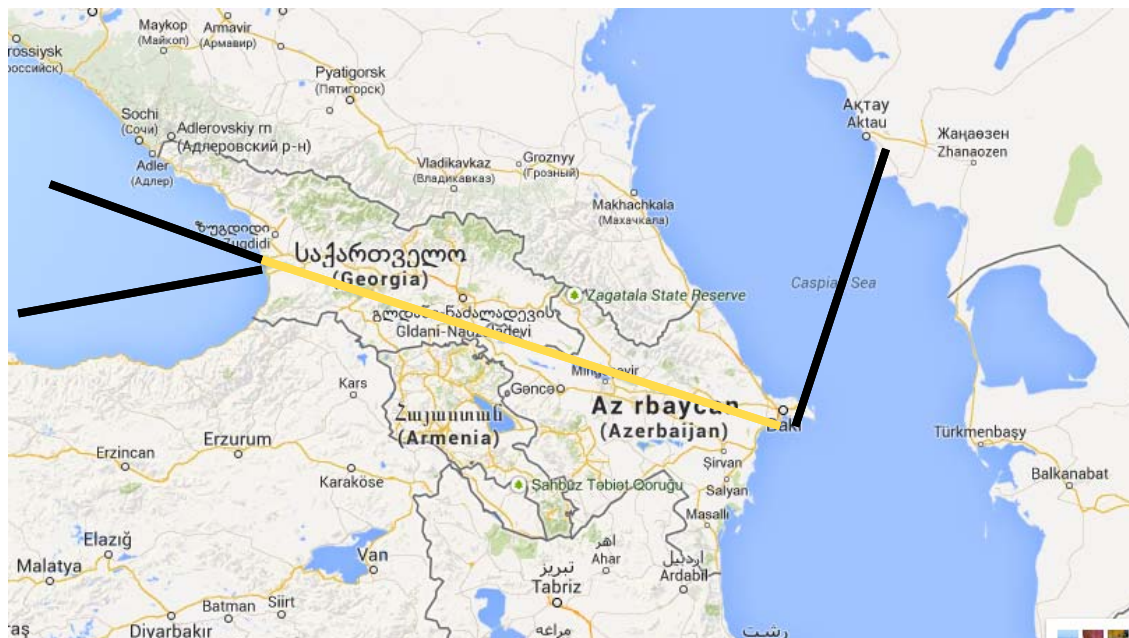
Соответственно, для перевозок с Дальнего Востока Бандар-Аббас представляется оптимальным решением для большинства стран Кавказа и Ближнего Востока. Однако, в связи с политической ситуацией, привлекательность Поти все больше возрастает.

Для поставок из Европы и США в направлении Кавказа и Ближнего Востока (за исключением случаев, когда пунктами назначения являются Армения и Грузия), оптимальной представляется транспортировка через Волго-Дон на Каспий, но это не относится к обычным грузопотокам. Что касается обычных грузов, Поти все еще можно рассматривать в качестве оптимального шлюза.

Для Кавказского региона очень важно правильно анализировать конкурентные маршруты и пытаться конкурировать с ними в качестве синергетического консорциума на основе согласованных и прозрачных предложений. Несмотря на то, что Грузия улучшила все основные аспекты законодательной сферы и спектр услуг таможни, соответствующие инфраструктурные и экономически эффективные решения пока не приняты.

По мнению экспедиторов, Грузия могла бы стать естественным и основным хабом и шлюзом для всех видов транспорта и грузов, с зоной обслуживания радиусом не менее 700 километров, если рассматривать центральную часть страны в качестве площадки предоставления услуг.

## РЕШЕНИЕ ЧАСТНОЙ КОМПАНИИ



### Маршрут:

Морские перевозки грузов из портов США в Поти основными перевозчиками - Разгрузка контейнеров и их размещение на собственном складе в Поти – Возврат порожних контейнеров перевозчику - Перегрузка в собственные рефконтейнеры в соответствии с объемами заказов - Транспортировка собственных контейнеров в азербайджанский порт - Погрузка собственных рефконтейнеров на собственное фидерное судно, направляющееся в порт Актау - Возврат порожних или груженых зерном контейнеров собственным фидером в Поти.

Из-за серьезных проблем и высоких цен одна из компаний, предоставляющая логистические услуги по доставке замороженных мясных продуктов на Ближний Восток, решила создать собственный сервис, включающий следующие инвестиции:

- Терморегулируемый склад в Поти площадью 10 000 кв.м;
- Терморегулируемый склад в Тбилиси площадью 5 000 кв.м для целей местного распределения;
- Более 50 собственных 40-футовых рефконтейнеров;
- Более 50 собственных грузовых автомобилей;
- Фидер на 128 TEU, курсирующий в Каспийском море из частного порта в районе Баку в Актау;
- Приобретен кран и установлен в азербайджанском порту.

## Перевозки тяжелых грузов с Дальнего Востока в Баку

Описание	Кол-во	Вес брутто	CBM	Коэффициент плотности
Выпрямительный трансформатор	1	91100	48,31	0,53
Регулировочный трансформатор	1	45000	58,10	1,29
Емкость для охлаждающих агентов	1	15500	32,60	1,86
Емкость для охлаждающих агентов	1	15500	32,60	1,86
Емкость для охлаждающих агентов	1	15500	32,60	1,86
Емкость для охлаждающих агентов	1	15500	32,60	1,86
Шаблоны	1	7000	24,77	3,49
Шаблоны	1	7000	24,77	3,49
	ВСЕГО	212100	286,37	1,30

Оборудование, необходимое для транспортировки:

- 1 x 8-осевой прицеп
- 1 x 11-осевой низкорамный прицеп
- 1 x ODC
- 4 x грузовые безбортовые платформы

### Стоимость через Поти:

64 800 долл. США, включая вспомогательные портовые услуги, таможенные услуги и разрешения. Вид транспорта: внутренние автомобильные перевозки (900 км)

82 000 долл. США, включая вспомогательные портовые услуги, таможенные услуги и перевалку в вагоны  
Вид транспорта: железная дорога

### Стоимость через Бандар-Аббас:

53 200 долл. США, включая вспомогательные портовые услуги, таможенные услуги и разрешения. Вид транспорта: внутренние автомобильные перевозки (2100 км)

### Стоимость через Деринже:

38 600 долл. США, включая портовые сборы и услуги по переставировке, формальности по перевалке. Вид транспорта: водный путь через Волго-Дон + внутренниев радиусе 100 км в Азербайджане

***Клиент ищет кратчайший внутренний маршрут, поскольку груз является очень чувствительным.***

## Перевозки негабаритных грузов из Италии в Туркменистан

Q.ty	serial nr	tag nr	ball valves		Valve Net weight Kg	Package No.	Q.TY	TYPE OF PACKAGE	Dimensions cms			Net weight Kg	gross weight K	M3
									L	W	H			
1	532365	YV710020	28	600#	8726	1	1	WOODEN CASE	285	176	352	8726	9589	17,66
1	532366	YV710021	28	600#	9219	2	1	WOODEN CASE	555	271	209	9219	10674	31,43
1	532367	YV720009	16	600#	2837	3	1	WOODEN CASE	481	195	172	2837	3678	16,13
1	532368	YV1020	16	600#	2837	4	1	WOODEN CASE	481	195	172	2837	3678	16,13
1	532369	YV73008	24	600#	6165	5	1	WOODEN CASE	266	165	297	6165	6867	13,04
1	532372	YV740011	24	600#	6165	6	1	WOODEN CASE	266	165	297	6165	6867	13,04
1	532370	YV73009	24	600#	6764	7	1	WOODEN CASE	506	255	209	6764	8088	26,97
1	532371	YV740012	24	600#	6764	8	1	WOODEN CASE	506	255	209	6764	8088	26,97
1	532376	YV910001	24	600#	6764	9	1	WOODEN CASE	506	255	209	6764	8088	26,97
1	532377	YV910002	24	600#	6764	10	1	WOODEN CASE	506	255	209	6764	8088	26,97
1	532378	YV920001	24	600#	6764	11	1	WOODEN CASE	506	255	209	6764	8088	26,97
1	532379	YV920002	24	600#	6764	12	1	WOODEN CASE	506	255	209	6764	8088	26,97
1	532373	YV890001	28	600#	9230	13	1	WOODEN CASE	555	271	209	9230	10687	31,43
1	532374	YV890002	28	600#	9230	14	1	WOODEN CASE	555	271	209	9230	10687	31,43
1	532375	YV900001	16	600#	2519	15	1	WOODEN CASE	481	195	172	2519	3344	16,13
											97512	114599	348,23	

### Цена на бербоут/ паромный получартер через Потти

87 000 EUR «все включено» (франко-склад предприятия, перевозка, портовые услуги на обоих концах маршрута, перестафировка для отправки вагонами в Фараб)

### Цена на перевозку грузовиками-платформами через Потти

92 800 EUR «все включено» (франко-склад предприятия, перевозка, портовые услуги на обоих концах маршрута, перестафировка для отправки вагонами в Фараб)

### Цена на автомобильную перевозку до Варны / паромом через Потти

104 000 EUR (франко-склад предприятия, грузовики до Варны, портовые услуги на обоих концах маршрута, перестафировка для отправки вагонами в Фараб)

**Стоимость на железнодорожном отрезке Потти-Фараб составляет около 28 000 EUR.**

### Перевозки негабаритных грузов с Дальнего Востока в Армению

Обозначение оборудования	Длина, см	Ширина, см	Высота, см	Вес нетто, кг	Вес брутто, кг	CBM	Тип упаковки	Код ГС
1 нижняя часть направляющего рельса	810	300	300	8,500	11,000	72,90	CASE 4C	84199899090
1 нижняя часть направляющего рельса	810	300	300	8,500	11,000	72,90	CASE 4C	84199899090
1 верхняя часть направляющего рельса	810	300	330	4,500	7,200	80,19	CASE 4C	84199899090
1 верхняя часть направляющего рельса	810	300	330	4,500	7,000	80,19	CASE 4C	84199899090
Платформы и лестницы	550	300	245	4,000	6,000	40,43	CASE 4C	84199899090
Платформы и лестницы	550	300	230	3,500	5,000	37,95	CASE 4C	84199899090
Часть трубопровода	700	300	230	5,800	8,000	48,30	CASE 4C	84199899090
Часть трубопровода	700	300	230	5,800	8,000	48,30	CASE 4C	84199899090
Часть трубопровода	800	300	230	7,500	9,500	55,20	CASE 4C	84199899090
Часть трубопровода	800	300	230	7,500	9,500	55,20	CASE 4C	84199899090
Незакрепленные предметы: трубы, суппорты	640	300	245	4,500	6,000	47,04	CASE 4C	84199899090
Незакрепленные предметы: трубы, суппорты	640	300	245	4,500	6,000	47,04	CASE 4C	84199899090
<b>ВСЕГО</b>				<b>69,100</b>	<b>94,200</b>	<b>685,64</b>		

#### Стоимость через Поти:

24 000 USD, включая вспомогательные портовые услуги, таможенные услуги и разрешения

Вид транспорта: внутренние автомобильные перевозки (650 км)

#### Стоимость через Бандар-Аббас:

28 000 USD, включая вспомогательные портовые услуги, таможенные услуги и разрешения

Вид транспорта: внутренние автомобильные перевозки (2400 км)

ВВ Перевозчик озвучил цену на W/M:

**Поти: 85 USD**

**Бандар-Аббас: 50 USD**





This project is funded by the European Union



## МНЕНИЕ ЭКСПЕДИТОРА В ОТНОШЕНИИ ТРЕБОВАНИЙ К ЭФФЕКТИВНОСТИ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА КАВКАЗЕ



Региональный офис проекта  
01034, Украина  
г. Киев, ул. Лысенко, 8/39



+380 44 288 08 92/ 234 03 88



[logmos.egis-international@egis.fr](mailto:logmos.egis-international@egis.fr)

Настоящие материалы подготовлены при содействии Европейского Союза. Ответственность за содержание данной публикации несут Egis International / Dornier Consulting, материалы ни при каких обстоятельствах не должны восприниматься, как отражающие взгляды и позицию Европейского Союза.