



Технико-экономическое
Обоснование Новых Терминалов
в Грузинских Портах
Отчет о 2 Фазе
Том II - Прогноз Объёма
Транспорта
Февраль 1998г.



Технико-экономическое
Обоснование Новых Терминалов
в Грузинских Портах
Отчет о 2 Фазе
Том II - Прогноз Объёма
Транспорта
Февраль 1998г.

Том II

Прогноз Транспорта

Содержание

1. Анализ исторических данных	1
2. Экономическая Оценка Грузии	3
2.1 Общий обзор	3
2.2 Структура экономики	4
2.2.1 Ресурсы	4
2.2.2 Промышленность	4
2.2.3 Сельское хозяйство	5
2.2.4 Транспорт	6
2.2.5 Будущее развитие экономики и внешней торговли	6
3. Прилегающие территории портов Грузии	8
3.1 Армения	8
3.1.1 Общий обзор	8
3.1.2 Структура экономики.	8
3.2 Азербайджан	10
3.2.1 Общий обзор	10
3.2.2 Структура экономики	11
3.2.2.1 Ресурсы	11
3.3 Страны Центральной Азии (Казахстан, Туркменистан, Узбекистан, Таджикистан, Кыргызстан)	13
3.2.1 Общий обзор	13
3.2.2 Структура экономики	14
4. Дополнительные факты, основные исследования и заключения по транспортному прогнозу	22
5. Потенциалы контейнеризации и унитизации	32
5.1 Паромные приспособления в других портах	32
5.2 Модели транспортного движения фидерных и линейных сервисов	33
5.3 Наличие судоходства	34
5.4 Контейнеризация и унитизация груза	34
6. Интервью с Основными Международными Операторами, Грузоотправителями и Экспедиторами	36
6.1 Интервью	36
6.2 Общий Интерес с Грузинскими Портами	37
6.3 Объемы Обработанных Грузов	38
6.4 Основные Транспортные Корридоры/Маршруты	38
6.5 Ожидания	39
7. Обновление существующего прогноза грузоперевозок	42
8. Приготовление Прогноза Грузоперевозок	43
8.1 Сценарий I	43
8.2 Сценарий II	46
8.3 Сценарий III	47
9. Рекомендации наиболее жизнеспособных маршрутных связей между ТРАСЕКА и ТЕН	63
9.1 Представление корридоров	67
9.2 Симуляция	69
9.2.1 Симуляция 1	70
9.2.2 Симуляция 2	72
9.2.3 Симуляция 3	74
9.3 Выводы	76
9.4 Анализ чувствительности	80

Приложение 1: Исследование потенциальных грузов для ж/д паромного сообщения между Поти (Грузия) и Ильичевск (Украина)

1. Анализ исторических данных

Прогнозы грузоперевозок, например в странах Европы, начинаются с анализа исторических данных. Вообще, экономическое развитие и общий объем груза могут измениться в будущем со структурной приемственностью. Исторические данные портов Поти и Батуми указывают на резкое структурное изменение относительно объема и структуры грузов.

Как и во многих портах бывшего Советского Союза, грузооборот порта Поти резко сократился. В 1989 году он составил 4.5 миллион тонн. А в 1992 году оборот составлял всего лишь 1.1 миллион тонн. Подъем, начавшийся с 1993 года до 1.6 миллионов тонн в 1995 году, был в основном в следствии импорта товаров по Всемирной Продовольственной Программе.

Контейнерная перевозка в порту Поти характеризуется удивительным темпом роста. Оборот увеличился с 23,000 тонн в 1992 году до 90,000 тонн в 1995 году.

Структуру товаров, переправленных через порт Поти, в 1995 году составляли навалочные грузы 47%, нефтепродукты 35% и генеральные грузы 12%. Доля перевозки на контрейнерах составила примерно 5%.

Общий оборот порта Батуми сократился с 3 миллионов тонн в 1990 году до 1.4 миллион тонн в 1995 году. Контейнеры в Батуми эксплуатируются только время от времени. Структуру товаров, переправленных через порт Батуми, в 1995 году составляли навалочные грузы 40%, нефтепродукты 46% и генеральные грузы 14%.

В деталях следующие грузы в соответствии с видом товаров переправлены через порты Поти и Батуми, в 1995г. (Источник: Тасис "Экспедиция - Мультимодальные Транспортные Системы" Проект, Заключительный Доклад, Февраль 1997 год):

1995 **Порт Поти**

товары	внут. перевозка	внеш. перевозка	оборот	оборот
	тонн	тонн	тонн	%
навалочные грузы	697,000	145,000	842,000	47%
уголь	4,000		4,000	
зерно	641,000		641,000	
руда, метал. сырье	52,000	89,000	141,000	
черные металлы		36,000	36,000	
другие		20,000	20,000	
нефтепродукты	476,000	146,000	622,000	35%
генеральные грузы	138,000	81,000	219,000	12%
продовольств. продукты	120,000		120,000	
удобрения/химикаты		23,000	23,000	
строимат./оборуд.	9,000	5,000	14,000	
черные металлы		48,000	48,000	
прочие	9,000	5,000	14,000	
контейнеры	78,000	17,000	95,000	5%
всего	1,389,000	389,000	1,778,000	100%

1995 **Порт Батуми**

товары	внут. перевозка	внеш. перевозка	оборот	оборот
	тонн	тонн	тонн	%
навалочные грузы	533,000	18,000	551,000	40%
уголь	4,000		4,000	
зерно	529,000		529,000	
руда, метал. сырье		18,000	18,000	
черные металлы				
прочие				
нефтепродукты	238,000	404,000	642,000	46%
генеральные грузы	122,000	68,000	190,000	14%
продовольств. продукты	115,000	20,000	135,000	
удобрения/химикаты				
строимат./оборудование	1,000		1,000	
черные металлы		46,000	46,000	
прочие	6,000	2,000	8,000	
контейнеры				
всего	893,000	490,000	1,383,000	100%

В Порту Батуми был осуществлен импорт 39 контейнеров и экспорт 1 ТЭУС. При опросе в порту Варна было упомянуто о том, что будут осуществлены паромные переправки с апреля 1997 года и вторые переправки в конце 1997 года, которые соответственно будут отправлены в Батуми. Возможна контейнерная перевозка. В будущем необходимо рассчитывать объем контейнерной перевозки из/в Батуми.

Другие различия в данных о портах являются следствием отсутствия последовательного сбора данных и основания стандартной базы данных. Для каждого запроса информации в портах необходимо производить отдельные расчеты. Поэтому могут быть различия.

В общей сложности, историческое развитие портов Поти и Батуми указывает на резкое сокращение оборота, но с признаками его восстановления. Это является достижением управления порта, которое сохраняло порт в рабочем состоянии даже в дни с малым оборотом и неизвестным будущим. С развитием экономики стран ТРАСЕКА, порты снова будут иметь свое важное значение. Однако, структура перевозок значительно изменится по сравнению со временами бывшего Советского Союза.

2. Экономическая Оценка Грузии

2.1 Общий обзор

В общемировом масштабе Грузия, простирающаяся от восточного края Черного моря до юга большого барьера, образуемого Кавказскими горами, является страной с экономикой низких доходов. Общее население составляет около 5.4 млн., территория покрывает почти 70.000 кв. км. В 1995 г. плотность населения достигла 78 человек на 1 кв. км., самой низкой плотности республик Закавказья.

В 1995 г. валовой национальный продукт на душу населения составлял приблизительно 440 долларов США; паритет покупательной способности в том же году составлял 550 долларов США. Таким образом, стандарты уровня жизни в Грузии можно сравнить с Анголой, Пакистаном или Замбией.

Гражданские конфликты и политические неурядицы преследуют декларацию независимости Грузии с времен Советского Союза от апреля 1991 г. Вытекающие отсюда нарушения законов и приказов подорвали государственную власть, они связаны с согласованными внутренними финансовыми политиками и суровыми экономическими кризисами, вызванными распадом Советского Союза, это и привело к наихудшим случаям гиперинфляции.

Грузия претерпевала непрерывный энергетический кризис исходя из того факта, что страна сильно зависела от соседних стран для удовлетворения энергетических потребностей. Обеспечение природным газом прекратилось в 1994 году из-за вооруженных конфликтов в восставших районах страны и недостатка фондов. В то время было широко распространено нормирование энерго- и водоснабжения. В феврале 1996 г. большая часть Грузии, включая Тбилиси, не имела электричества вследствие уменьшения производительности термической электростанции столицы на 50%.

В начале 1994г. Грузия находилась в очень тяжелом состоянии. Резко снизилась производительность, гиперинфляция разрушила финансы и доходы страны. В условиях серьезной нехватки продовольствия, страна вынуждена была обратиться к иностранным грантам и займам, чтобы справиться с этой проблемой. В середине 1994 г. руководство сделало шаг для решений этих проблем и направило страну на путь роста. Попытка смелой реформы, централизованная вокруг программы стабилизации, основана на следовании твердой финансовой политики и либерализации цен, торговли и валютной системы. Вдобавок, ожидалось раннее внедрение структурных реформ для обеспечения развития сильного частного сектора. В течение 1995 г. Грузия начала повторение бенефитов реформной программы, разработанной в 1994 г.

После четырех лет производственного упадка реальный валовой продукт увеличился вновь в 1996г., в результате роста сельского хозяйства, торговли, транспорта и строительства. Валютный курс стабилизировался и инфляция спала. Введение новой валюты в сентябре вызвало полное изменение неустойчивой валюты, что характеризовало раньше эру купонов. Это вместе с продолжительной финансовой поддержкой от международного сообщества позволило центральному банку значительно повысить свои международные резервы. Был достигнут значительный прогресс в нормализации отношений с внешними кредиторами, посредством заключений и активных обсуждений условий двусторонней описи долговых соглашений с некоторыми республиками бывшего Советского Союза.

Грузия достигла значительного прогресса в структурном плане, но нуждается в ускорении реформирования в некоторых районах во избежание компрометирующего роста и стабилизации перспектив. Торговая и платежная система по существу свободны от ограничений, произошло быстрое развитие приватизации и был достигнут значительный прогресс в образовании юридических структур с рыночной ориентацией.

Сравнительно медленный прогресс наблюдается в переустройстве предприятий и энергетического сектора, а также в создании эффективного рынка земли, что позволяет параллельно и продавать, и закладывать землю; всё это является проблемой для дальнейшего роста.

Вместе с улучшением политической стабильности и восстановлением законов и проиказов, низких зарплат и либерального закона иностранных инвестиций Грузия начала формирование благоприятного климата для капиталовложений. Несмотря на первоначальный успех в программе реформирования, экономика Грузии потребует дальнейшего прогресса в стабилизации и продолженного ускоренного внедрения структурных реформ для укрепления труднодостижимых доходов с 1994 г. и подготовить почву для непрерывного роста. Внешняя помощь будет существенной для обеспечения поддержания реформ в течение последующих нескольких лет.

2.2 Структура экономики

До упадка Грузия имела хорошо развитую промышленность вместе с многоотраслевым сельским хозяйством. Она считалась регионом гидроэнергии, добычания минералов и развитие машинной промышленности. Более сотни разрых продуктов было экспортировано по всему миру.

В Советский период Грузия была довольна относительно высокими стандартами уровня жизни. На прибыли, полученные от индустриализации на государственной основе, большое влияние оказала процветающая вторая экономика. Однако в конце 1980-ых годов для грузинских националистов стал аксиомой тот факт, что экономика Грузии эксплуатировалась советской властью. В то время как факт действия централизованно-запланированной экономики служил для того, чтобы Грузия максимально зависела от Москвы, что способствовало расположению ряда крупных предприятий тяжелой промышленности в стране с очень малым принятием во внимание национальной экономики, Грузия получала значительные выгоды от обеспечения энергией и другими сырыми материалами.

2.2.1 Ресурсы

Внутренние районы Грузии богаты месторождениями угля, в особенности Ткварчели и Ткибули, и разнообразием других ресурсов - от торфа до мрамора. Чиатурское месторождение марганца соперничает с Индией, Бразилией и Гана по качеству и количеству. Энергетические ресурсы довольно значительны. Глубочайшими и самыми мощными реками являются Риони со своими притоками, Ингури, Кодори и Бзыбь. Эти восточные реки составляют три четверти общего потенциала, а западные реки - Кура, Арагви, Алазани и Храми - остальную часть.

Грузия выпускала широкий набор минералов в советское время, но не в особенно больших количествах. Производительность сократилась в послевоенный период. Чиатура была главным источником марганца, но к середине 1990 г. резервы приближались к истощению. Гражданская война в Абхазии оказала сильное воздействие на производство продукции угольных шахт Ткварчели. Строительные материалы, такие как мрамор, производились для экспортирования по всему Советскому Союзу. Грузия также производила небольшие количества нефти и природного газа. В 1994 - 1996 годах согласно исследованиям иностранных компаний, были обнаружены значительные резервы, особенно в восточной части страны.

2.2.2 Промышленность

Бывший фонд топливно-энергетических ресурсов Грузии служил основой для индустриализации. Дюжины гидроэлектростанций, включая гидроэлектростанцию им. В. И. Ленина, заводы Земо-Авчала, Риони и Сухуми, также как и многие станции, работающие на угле и природном газе, были построены в 60-70ые годы этого века.

Угольная промышленность была одной из старых минеральных добывающих промышленностей с центром в Ткибули. Залежи угля в Ткварчели и Ахалцихе имеют большое значение.

Марганец и неметаллические минералы, от талька до мрамора, обеспечивали различные промышленности бывшего Советского Союза.

Металлургический завод Рустави, расположенный вблизи столицы, выпустил свою первую сталь в 1956 г. Листовое железо и цельнотянутые трубы использовались во всем бывшем Советском Союзе, в 70-ых годах Грузия выпускала отливное и листовое железо. Зестафони был вторым металлургическим центром.

Грузинская машиностроительная промышленность была в состоянии выпускать разнообразную продукцию - от железнодорожных электролокомотивов, тяжелых перевозочных средств, токарных станков до точных инструментов. Специализированные продукты, включая чаесборочные машины и приспособления против града для плантаций. Машиностроительная промышленность была централизована в основных городах.

Химическая промышленность Грузии выпускала минеральные удобрения, синтетические материалы, волокна и фармацевтические продукты. Строительная промышленность, пользуясь местными сырыми материалами, обеспечивала экономику цементом, сланцем и многими сборными железобетонными структурами и запчастями.

Товары широкого потребления в советские времена импортировались. В 70-ые годы разветвленная система легкой промышленности была распределена по территории сферы потребления. Основными продуктами легкой промышленности были хлопковые, шерстяные и шелковые волокна, а также различная одежда.

Продукция пищевой промышленности включала чай, вино, табак, а также консервированные продукты. Грузия обеспечивала бывший Советский Союз марочными столовыми и десертными винами. Производство коньяка и шампанского также было хорошо развито. Другая деятельность пищевой промышленности включала молочные продукты.

Несмотря на сравнительно важное значение сельского хозяйства в экономике Грузии продукция промышленности составляла в 1995 г. 43% валового национального продукта. Пищевая и легкая промышленность составляли 50-60% индустриальной производительности, но тяжелая промышленность также имела большое значение. Стальные трубы гигантского металлургического завода Рустави и грузовики "Камаз" Кутаисского автомобильного завода часто были представлены как основные достижения Советской индустриализации в Грузии.

Промышленность была сконцентрирована в трёх основных территориях: Тбилиси-Рустави (черная металлургия, инженерные, строительные материалы, легкая промышленность и пищевая промышленность), Зестафони-Чиатура (цветная металлургия, электротехника) и Кутаиси-Ткибули (техника, производство перевозочных средств и легкая промышленность).

В конце 1995 г. правительство Грузии подсчитало, что треть предприятий страны на работала с начала года и что продуктивность других предприятий была на очень низком уровне. Однако, в 1995 г. был зарегистрирован рост производительности в технике, металлургии, легкой и химической промышленности.

2.2.3 Сельское хозяйство

Отличительной чертой экономики Грузии был и все ещё является тот факт, что сельскохозяйственные земли испытывают недостаток в удобрениях и трудновозделываемы. Относительная пропорция пашни меньше, чем в других странах ТРАСЕКА. Однако важность продуктивности интенсивных урожаев, таких как чая и цитрусовых, является компенсирующим фактором. Значительная часть сельскохозяйственной производительности Грузии исходит от частных садовых участков. Минеральные удобрения и гербициды, используемые в сельском хозяйстве, являются также продукцией Грузии.

Чайные плантации занимали около 65.000 га, цитрусовые деревья около 10.000 га. Производство вина было одним из старейших ответвлений сельского хозяйства Грузии и имело большое значение. Фруктовые сады во всей стране занимали более 300.000 акров. Урожай сахарной свеклы и табака

были значительны среди других коммерческих урожаев Эфирные масла снабжали парфюмерную промышленность. Зерновые имели большое значение, но их количество было недостаточно для удовлетворения нужд страны и всё ещё должно импортироваться. Выращивание овощей и дынь было хорошо развито в пригородах. В Грузии довольно хорошо было развито животноводство, там выращивали овец и коз, коров и свиней. Птицеводство, пчеловодство и шелководство также были значительны.

В 1985 г. сельское хозяйство составляло 31% валового национального продукта. Распад СССР подорвал рынки чая, фруктов и вина Грузии. Впоследствии недостаток кредитов для удобрения, высокие цены на горючее и политический прерыворот привели к снижению производительности. К 1992 г. около 55% культивированной земли было передано в частное владение.

Некоторые сельскохозяйственные продукты Грузии могли быть рассмотрены как конкурентоспособные по сравнению с теми, которые наводнили российский и другие рынки бывшего Советского Союза.

2.2.4 Транспорт

Грузия имеет компактную транспортную систему.

Более чем 60 м. тонн фрахта перевозилось ежегодно по ж/д линиям, но в горных регионах дорожный транспорт оставался основным средством перемещения фрахта. Дорожная сеть составляет около 21.000 км., три четверти которой покрыты твердой поверхностью. Главная дорога Грузии, "Магистральная", проходит от границы Азербайджана через Тбилиси к Черному морю (Сухуми); в Самтредии имеется разветвленная система, ближе к Черному морю, где две дороги обеспечивают подъезд к Поти и Батуми. Дороги проходят вдоль равнины между двумя хребтами Кавказских гор. Покрытие премлимо. Второстепенные дороги, особенно дорога в Батуми, в плохом состоянии.

Железная дорога включает 1.500 км. Линия, соединяющая Азербайджанскую сеть с грузинскими портами, вызывает основной интерес для фрахтовых движений между Центральной Азией и Европой. Линия проходит от Гардабани (граница с Азербайджаном) в Самтредия через Тбилиси. В Самтредия две ветви соответственно соединяют Батуми и Поти. Расстояние между Гардабани и Батуми - 401 км., а между Гардабани и Поти - 363 км. Обе линии двухлинейные от Гардабани до Самтредия (295), а оттуда идет однолинейная дорога в Батуми (106 км) и в Поти (68 км). Внутренняя связь электрифицирована. Состояние частично плохое. В октябре 1995 г. международный консорциум нефтяных компаний (сгруппированных в азербайджанской международной действующей компании - АМДК), который был предназначен для развития Азербайджанских нефтяных резервов объявил, что раннее производство нефти могло быть экспортировано через Грузию, а также через Россию к новому терминалу на Черном море. В 1996 г. Грузии был предоставлен заем в 60 млн. американских долларов от Всемирного банка для развития трубопроводного сектора. Тендеры для этих работ были объявлены в середине 1996 г.

2.2.5 Будущее развитие экономики и внешней торговли

Предыдущая статья показывает, что Грузия имела хороший рост экономического потенциала. Источниками её сильных сторон были высокая пропорция квалифицированной рабочей силы, долгая традиция предпринимательской деятельности и значительные мероприятия частного сектора в сельском хозяйстве, в промышленности, природных ресурсов и соответствующей компактной транспортной системе.

Экономические потрясения с момента принятия независимости Грузии в 1991 г. вызвали упадок экономической деятельности в 1990 г. почти на треть её прежнего уровня.

Так как в 1994 г. благодаря улучшению политической стабильности начался значительный экономический прогресс, то правительство Грузии сфокусировало свое основное внимание на

переустройстве экономики страны. Принципы МВФ сопровождались программой стабилизации. Вследствие этого в последующие несколько лет в экономической деятельности ожидалось получить соответствующую отдачу. Восстановление экономического роста будет зависеть от восстановления сельского хозяйства, сильного частного сектора, иностранных инвестиций в сельском хозяйстве, энергоснабжении и транспорте, усовершенствованной доступности основных вкладов, особенно природного газа и нефтяных продуктов. Уже началось восстановление сельскохозяйственной производительности в отношении либерализации цен, законодательной системы, либерализации торговли и валютно-обменной системы. Повышение промышленной производительности ожидается в условиях улучшенной доступности вкладов, включая энергию, но продолжительное восстановление потребует экстенсивной реорганизации структуры. Согласно проекту инвестирование предназначено для восстановления Валового национального продукта от 3 % в 1995 году до 11% в 1998 году. Государственные инвестиции в основном будут сфокусированы на обслуживании и развитии инфраструктуры, особенно территорий энергоснабжения, сельского хозяйства и транспорта. Программа предусматривает расширение негосударственных инвестиций в сельском хозяйстве, обслуживании и в экспортных секторах. Ожидается достижение средней ежегодной скорости роста к 2012 году до 2-3%.

Внешняя торговля будет играть ключевую роль в восстановлении экономики Грузии. Из-за снятия ограничений в торговле будет наблюдаться улучшение экспорта. Импорт будет благоприятствовать удовлетворению нужд страны в сырых материалах, оборудовании и средствах производства, которые являются дефицитом.

3. Прилегающие территории портов Грузии

Прилегающая территория обычно определяется регионом откуда или куда идёт перерабатываемый портом груз.

Статистика порта, касающаяся грузооборота портов Поти и Батуми, указывает, что прилегающая территория этих портов включают в себя Грузию, Армению, Азербайджан. Но также имеется транспортное движение, связанное с портовыми потоками в/из страны Центральной Азии - Туркменистан, Узбекистан, Таджикистан, Киргизстан и Казахстан. Вот почему прилегающие территории портов Поти и Батуми могут определяться этими странами, несмотря на то, что Кавказские страны являются доминирующими в прилегающей территории портов Поти и Батуми.

3.1 Армения

3.1.1 Общий обзор

Армения принадлежит к группе стран с низкими экономическими доходами. В 1995 году валовой национальный продукт на душу населения составлял 730 американских долларов; покупательная способность в том же году достигла 840 американских долларов. Поверхностная территория составляет около 30.000 кв. км., с населением 3.8 млн. человек. Занимая закрытую территорию в южной части Кавказских гор, напротив северо-восточного края Азии, Армения являлась самой маленькой республикой в составе бывшего Советского Союза. С севера и востока Армения граничит с Грузией и Азербайджаном, а соседними государствами с запада и юго-востока являются Турция и Иран.

Армения - горная страна. Её средняя высота над уровнем моря составляет 1.800 м. Здесь нет низменностей: половина территории имеет высоту над уровнем моря около 1.100 - 2.000 м.

Хотя в начале 1992 г. были приняты реформы рыночной ориентации, дальнейший прогресс был замедлен из-за конфликта в Нагорном-Карабахе, и в стране началась торговая блокада. Благодаря усилиям реформ страны в 1994 г. был вновь восстановлен монумент при поддержке МВФ. Значительный прогресс был достигнут как в области структурных реформ, так и в стабилизации макроэкономики. В 1996 г. доля частного сектора в валовом национальном продукте составляла 50% с учетом резкого сокращения государственного сектора и увеличением приватизации в торговле, обслуживании и сельском хозяйстве. Появились новые приватизированные предприятия, хотя их развитие было замедлено из-за несовершенных юридических структур, нехватки энергии и торговых барьеров с соседними странами Армении. Почти все цены были либерализованы, некоторые цены, например, на хлеб, транспорт, электричество, телефон и т.д. оставались административными. Армения преодолела большинство препятствий во внешней торговле. Лицензии на импорт и экспорт требуются только для системы оздоровления, безопасности и защиты окружающей среды. Предприятия не облагаются налогами на экспорт. Двухсторонний таможенный осмотр между Арменией и другими странами бывшего Советского Союза был налажен.

3.1.2. Структура экономики.

До распада Советского Союза Армения была страной промышленного назначения с элементами сельского хозяйства. Будучи поставщиком меди, определенных сельскохозяйственных продуктов и коньяка, в 70-ых - 80-ых годах Армения стала основным поставщиком химикатов, цветных металлов, машин, оборудования, точных инструментов, полотен и одежды, вина, коньяка и консервированных продуктов.

3.1.2.1. Ресурсы

Армения не имеет экстенсивных энергетических ресурсов как, например, у Азербайджана, но имеет резервы в 100 млн. м. тонн угля и возможно 6.000 млн. баррелей нефти и 170.000 млн. куб. м. природного газа, хотя это всё ещё не ясно являются ли они коммерчески жизнеспособными для добычи. Вдобавок имеются резервы вулканического туфа (строительный камень), молибдена, свинца, цинка, золота и серебра, некоторые из которых добываются в небольшом количестве. Имеются большие месторождения минеральных солей, оксида кальция и углерода.

В начальной стадии индустриализации, создания энергетической базы, употребляя водный потенциал горных течений имело решающее значение: производство электричества было связано со строительством ирригационной системы и системы водоснабжения для индустрии и городов.

3.1.2.2 Промышленность

Механическое машиностроение, машинные инструменты и техника электрообеспечения, электроника, химическая и горнодобывающая промышленность занимали значительное и основное место в тяжелой промышленности страны, но также были хорошо развиты легкая и пищевая промышленность. Ереван, Ленинакан, Кировакан были центрами машиностроения. Центром химической промышленности были Ереван, Кировакан и Алаверди.

Цветная металлургия в городах Гугарк и Зангезур - включали добычу и обогащение меди, молибдена и других руд, выплавку меди и добычу редких металлов.

Пищевая промышленность производила различные сельскохозяйственные продукты. Самые развитые отрасли были вовлечены в первичную переработку винограда и производство высококачественных коньяков, вин, консервированных фруктов и овощей для экспорта. Легкая промышленность специализировалась на производстве шерстяных, шелковых и хлопковых волокон, вязаных изделий; одежды, обуви и ковров. Ереван был главным центром промышленности. Другие важные индустриальные центры были развиты на севере страны, в особенности - Ленинакан, Кировакан.

Развал советской экономики отрицательно повлиял на промышленный и строительный сектора. Однако, основной причиной снижения промышленной производительности в начале 90-ых годов являлась энергетическая блокада. В 1992 г. вклад сектора чистого общественного продукта уменьшился почти на 50% из-за бездействия большинства из 450 предприятий и из-за недостатка электроэнергии. В 1993 г. этот сектор был возмещен на 30% чистого материального продукта по сравнению с предыдущим годом, когда этот показатель составлял 46%. В 1994 г. производительность промышленности повысилась приблизительно на тот же уровень что и валовый внутренний продукт. Помимо восстановления вкладов и старых рынков и обнаружения новых промышленность Армении должна была справиться с другими помехами прежде чем она смогла эффективно функционировать на конкурентных мировых рынках. Приватизация продвигалась медленнее, чем ожидалось, так как около половины предприятий, предназначенных для приватизаций в 1995 г., не были проданы и перешли в 1996г. В марте 1996 г. правительство приняло двухгодичную программу по приватизации для повышения экономической деятельности. Среднее ежегодное изменение в процентах валового внутреннего продукта к 2012 году достигнет 1.5%.

3.1.2.3 Сельское хозяйство

Сельское хозяйство в Армении вынуждено бороться со многими трудностями, потому что пахотная земля скудная. Расширенные орошенные земли дают урожаи высококачественных фруктов и виноградов. Табак и картофель выращивается в нижних частях горного пояса.

Ведущая отрасль сельского хозяйства - виноградарство. Самыми распространенными урожаями фруктов являются урожай персиков и абрикосов. Здесь выращиваются также яблони и вишни, мазарда и груши. Также производятся грецкие орехи, лесной орех, миндаль, гранаты и инжир.

Выращиваются овощи и табак высокого качества. Разведение скота, основными отраслями которого является выращивание крупного рогатого скота и овец играет важную роль.

В отличие от промышленного сектора приватизация проводилась с 1991 по 1992 год, в результате чего 90% пахотных земель было передано в частное владение. Это оказало немедленное воздействие на уровни производства, которое возросло на 15% в 1991 г. Были зарегистрированы значительные увеличения в производстве зерна, овощей, фруктов и корма для скота. Несмотря на это на пути к развитию сельского хозяйства все ещё имелись значительные препятствия. Многие фермеры, несмотря на то что они владели землей, не имели адекватного доступа к кредитам, оборудованию, топливу, воде, удобрениям и пестицидам. Не могли они и найти рынки для своей продукции.

3.1.2.4 Транспорт

Горы представляют серьёзное препятствие для строения транспортных маршрутов любого вида, несмотря на то, что расстояние между городами и регионами небольшое. Железнодорожная линия ведущая к Тбилиси с севера и к Баку с востока проходит через северный, восточный и южный регионы Армении. Ереван связывается с бассейном Севана посредством дороги, проходящей вдоль реки Раздан. Основные промышленные центры сосредоточены вдоль ж/д линий.

Ж/д линии Армении составляют около 800 км. Связь с Тбилиси - однолинейная ж/д линия. Небольшая секция между Гюмри и Ахуриан работает на дизеле. Линия из/в Баграташен (157 км.) однолинейная и электрофицирована. Из-за политического несогласия с соседствующими странами (Турция и Азербайджан) эта линия является единственной действующей ж/д линией к портам Поты и Батуми (Ереван - Гюмри - Айран - Баграташен - Грузия). Из Поты и Батуми в Армению перевозка товаров осуществляется как посредством дорог, так и ж/д линий.

Блокада, вызванная Азербайджаном и Турцией, оказала на торговлю отрицательное воздействие. В 1994 г. нефть, газ и пищевые продукты насчитывали более 80% импорта. Транспортировка газа из Туркменистана объясняет позицию страны, как главное назначение экспорта.

Перед лицом блокад и продолжающейся нестабильности, действующей на маршруты через Грузию и Кавказ, в 1990 г. Иран стал торговым партнёром возрастающего значения. Конструкция дорожного моста, соединяющего Армению и Иран, будет способствовать дальнейшему развитию торговли между этими странами.

3.2 Азербайджан

3.2.1 Общий обзор

В 1995 г. Азербайджан принадлежал к группе стран с низкими экономическими доходами. С поверхностной территорией 1.026 тысяч кв. км. и населением 7,1 млн., валовой национальный продукт на душу населения по подсчетам должен был достигнуть 480 американских долларов в 1995 году, эта цифра находилась в пределах показателя в Мавритании (460 ам. долларов) и Зимбабве (540 ам. долларов) в том же году.

С 1990 года наблюдается постепенное сокращение внутреннего валового продукта Азербайджана. Общая производительность по подсчетам индекса внутреннего валового продукта уменьшилась от 100 в 1990 году до 39 в 1995 году, с резким сокращением производительности отраслей транспорта и коммуникации, а также строительства, промышленности и сельского хозяйства. Сокращение производительности в основном объясняется продолжительным разрывом торговых связей между республиками бывшего Советского Союза, сокращением производства нефти из-за истощения существующих месторождений и дислокации, являющейся результатом конфликта в Нагорном Карабахе. Рост реального внутреннего валового продукта начался в 1996 году. Появляется рост

экономической деятельности, особенно в неофициальном секторе и в новом частном секторе. Среднее ежегодное процентное изменение валового национального продукта к 2012 году достигнет 3,5%.

3.2.2 Структура экономики

3.2.2.1 Ресурсы

В конце 20-го века Азербайджан считался ведущим производителем нефти в мире, а также местом рождения нефте-рафинеровочной промышленности.

В середине 1990 года три главных Каспийских месторождения нефти содержали 4000 м барелей восстанавливаемых ресурсов. В промежутке между 1990 и 1994 годами производство неочищенной нефти сократилось от 12,5 млн. метр. тонн до 9,6 млн. метр. тонн. Однако недавние обнаружения месторождений нефти в Каспийском море сделали Азербайджанский нефтяной сектор большой потенциальной важности не только для национальной экономики, а также для мирового рынка. К середине 1996 года для Азербайджана стало необходимо получить доллары от продажи нефти на восстановление разрушающейся экономики страны. Если исследования оказались успешными, то было подсчитано, что Азербайджан сможет экспортировать до 30 млн. метр. тонн неочищенной нефти в год.

Азербайджан обладает также другими природными ресурсами, включая газ, йодо-бромированные воды, свинцовые, цинковые, железные и медные руды.

3.2.2.2 Промышленность

Азербайджан имел многостороннюю индустриальную базу, которая включала тяжелую промышленность с ведущими отраслями - энергообеспечение, мануфактурное производство и производство химикатов. Хорошо были развиты отрасли обрабатывающей промышленности, производство минеральных удобрений, газолитина и керосина, гербицидов, промышленных масел, синтетической резины, пластика и т.д. Центром обрабатывающей промышленности, а также цветной металлургии, мануфактурного оборудования для нефтяной и газовой промышленности, электрического оборудования всех видов и многих других приспособлений и инструментов считался Сумгайт. Часть этих товаров экспортировалась в другие страны. Этот тип промышленности был сосредоточен в основном в Баку, Кировабаде и Мингечауре.

Мануфактуры легкой промышленности включали хлопковые и шерстяные ткани, трикотажные изделия, бытовые товары, обувь и другие товары потребления. Центрами легкой промышленности являются Шеки, Степанакерт, Кировабад, Мингечаур и Баку.

3.2.2.3 Сельское хозяйство

Пахотная земля в Азербайджане составляет 7% от общей земли. Ведущим сельскохозяйственным продуктом является хлопок-сырец. Другие важные продукты - виноград, зимняя пшеница, рис, ячмень, чай, цитрусовые фрукты и шелк. В 1996 году большая часть пахотной земли была или под контролем Армении или опасно близко к конфликтной зоне. Как и промышленность, также сократилось производство сельскохозяйственной продукции. Урожай зерновых (преимущественно пшеницы) в 1995 году составил 950.000 метр. тонн, показывая последнее сокращение, начиная с 1990 года, когда этот урожай составлял более 1,4 млн. метр. тонн. Значительным отрицательным фактором в сокращении сельскохозяйственной производительности был дефицит удобрений и оборудования, в основном поступавших из России и Узбекистана, и соответственно возрастание их стоимости. Сельскохозяйственные реформы были в основном сфокусированы на передаче земли в аренду фермерам нежели на открытой продаже.

3.2.2.4 Транспорт

Большинство рек в Азербайджане не являются судоходными, поэтому большая часть фрахта перемещается посредством железных дорог. Значительная часть железнодорожной сети электрифицирована и общая длина железных дорог - около 1700 км. Главные ж/д линии проходят через дельту Куры, соединяют Баку с Тбилиси, Батуми и Поти в Грузии. Линия, связывающая Баку с Тбилиси, двухлинейная и электрифицирована.

Моторный транспорт экстенсивно используется для перевозок фрахта и пассажиров в пределах республики. Общая длина шоссе достигла 13.400 миль. Шоссе соединяют различные части республики и часто являются единственным средством коммуникации между некоторыми дальними горными районами, административными входами и крупными городами. Паромная связь соединяет Баку с Туркменбаши и Туркменистаном. Баку также связывается с Черным морем через Россию и Грузию посредством трубопроводов. Стратегический вопрос заключался в том, следует ли выкачивать миллионы барелей нефти, которая находится на дне Каспийского моря, на севере, через Россию, или через Грузию, Армению и Турцию. Северный трубопровод обеспечивал бы связь между новыми нациями, граничащими с Каспийским морем, их обширные запасы нефти и Федерацию России. Южный трубопровод соединял бы Каспийский регион с Турцией, позволяя экспортировать нефтяное богатство бывшего Советского Союза через страны, принадлежащие НАТО, к Средиземному порту.

Из-за вспышки конфликта в Чечне, Грозный рассматривался как нестабильное место расположения трубопровода. Следовательно было решено выкачивать нефть на юге и востоке. Добытая нефть проходила бы через Грузию к Черному морю по существующему трубопроводу, затем грузы проходили бы по новому трубопроводу, проходящему через Грузию и Турцию к Средиземному порту Сейхан. В октябре 1995 года было достигнуто взаимное соглашение о перекачивании Азербайджанской нефти по двум маршрутам - по северному, через Россию к Черному морю и по второму маршруту, через Грузию и Турцию. Подразумевалось, что это соглашение облегчит напряженные отношения с Россией. Также будут удовлетворены интересы восточных нефтянников, напуганных полной зависимостью от России.

В октябре 1995 года АМНК достигла коопромисного соглашения по поводу перекачивания азербайджанской нефти по двум маршрутам, северный - через Россию к Черному морю и другой - через Грузию и Турцию.

В 1996 году Азербайджан и Грузия подписали соглашение с АМНК о перекачивании нефти из Каспийского моря в Черноморский порт Супса. В том же году АМНК подписала транспортное соглашение с Транснеф, российской нефтяной трубопроводной монополией о перевозке 5 млн. метр. тонн Азербайджанской нефти в год через российскую трубопроводную систему в Новороссийск.

3.2.2.5 Внешняя торговля

Главными источниками Азербайджанского импорта в 1995 году были Турция, Российская Федерация, Иран, Объединенные Арабские Эмираты, Туркменистан, Германия, Украина, Грузия, Казахстан и США. Основные импорты включали электроэнергию, маргарин, масло, соевое масло, сахар, птицу, природный газ, фармацевтические продукты и пшеницу.

В 1995 г. общий экспорт Азербайджана составлял 547 млн. американских долларов, 40% которых были предназначены для стран бывшего Советского Союза. Иран был самым крупным партнером Азербайджана по экспорту, насчитывая почти 55% экстрараеспубликанских экспортов в 1993 году. Главные экспорты включали дизельное топливо, хлопковые волокна, смазочный материал, электричество и керосин.

Объем и структура Азербайджанских импортируемых и экспортируемых товаров не сильно изменится в ближайшее время. Экспорты в основном определяются природными ресурсами и структурой экономики, особенно структурой акционерного капитала основных фондов. На импорт влияет доступность твердой валюты, промышленная структура, нужды населения и, что очень важно, развитие доходов.

Акционерный капитал в Азербайджане в безнадежно плохом состоянии, что в ближайшем будущем не даст возможности проводить утилизацию большой мощности. Производство сельскохозяйственной продукции не достигнет уровня для удовлетворения собственных нужд. Вот почему Азербайджан должен экспортировать пищу, товары широкого потребления и проектный груз для промышленного инвестирования. Твердая валюта ожидается быть доступной в результате возрастания нефтяного экспорта. Добыча нефти из новых месторождений должна было начаться в начале 1997 г. Первоначальная производительность Каспийской производственной территории, которая включает месторождения Азери, Чираг и глубоководной Гунешли, должна составлять приблизительно 70.000 барелей в день.

В 1996 г. было подписано соглашение о подготовке нефтяного месторождения Шахдениз, которое содержит восстановительные резервы 400.000 млн. куб. м. природного газа, 200 млн. м тонн конденсированного газа и 100 млн. тонн неочищенной нефти.

Карабахское месторождение нефти со стороны Азербайджана в Каспийском море является другим важным источником нефти. Восстановительные резервы неочищенной нефти составляют 85 млн. м. тонн. Доступность твердой валюты будет возрастать благодаря увеличивающемуся производству нефти, что будет стимулировать как развитие, так и доступность нефтяных ресурсов, что может быть экспортировано как в виде неочищенной, так и необработанной нефти.

3.3 Страны Центральной Азии (Казахстан, Туркменистан, Узбекистан, Таджикистан, Кыргызстан)

3.2.1 Общий обзор

С общей точки зрения Таджикистан и Кыргызстан принадлежат к группе стран с низкими экономическими доходами, в то время как Туркменистан, Узбекистан и Казахстан считаются странами с нижесредними экономическими доходами. В 1995 г. в валовом национальном продукте валовой внутренний продукт на душу населения составлял от 370 амер. долларов (Таджикистан) до 1.330 амер. долларов (Казахстан, см. таблицу 4).

В этих пяти республиках живет около 55 млн. человек на территории 4 млн. кв. км., что означает плотность населения почти 14 человек на 1 кв. км. Общее население стран Центральной Азии приравнивается к Италии или Франции, однако плотность населения намного меньше в Центральной Азии. Доля населения, проживающего в городе, колеблется в пределах от 57.6% в Казахстане до 30.9% в Таджикистане.

Производство сельскохозяйственной продукции как часть общего продукта относительно высокое. Производство промышленной продукции как часть общего продукта за исключением Кыргызстана низкое. Однако уровень производства промышленной продукции в Кыргызстане достигает уровня в Грузии и Армении.

Средние ежегодные процентные изменения валового внутреннего продукта в 1992 г. были отрицательны для экономики всех пяти стран; отрицательные темпы роста достигли от -3.6% в Казахстане до -30% в Таджикистане. С провалом системы Советской экономики и приходом полной политической независимости экономика стран Центральной Азии начала проведение программ по

реформированию, но имела значительные проблемы в начале 1990 г. За исключением Таджикистана, все страны смогли достичь пути роста в 1996 г.

На сегодняшний день республики достигли наименьшего прогресса в переходе к рыночной экономике. Разрыв традиционных торговых связей стал результатом долгого спада деловой активности. Производительность однако сильно отличается; в Таджикистане продолжает падать, а в других республиках увеличивается, в частности в Кыргызстане. Эта республика достигла наибольшего прогресса в переходе к системе рыночной экономики. Частный сектор растет в таких областях как промышленная деятельность малой механизации и сельское хозяйство. Иностраннные инвестиции частично важны в модернизации экономики, но итоги за исключением Казахстана остаются низкими. Частично из-за перехода к экономической независимости и желания проведения независимой денежно-кредитной политики, были введены новые валюты, но Таджикистан - единственная республика Центральной Азии, остающаяся в пределах зоны рубля. Экономические перспективы для Центральной Азии заключаются в зависимости от эксплуатации природных ресурсов и продвижения сельского хозяйства. Во время дробления Советского Союза производители нефти и прородного газа, Казахстан и Туркменистан, и сельскохозяйственные республики, Кыргызстан и Узбекистан, потеряли важные рынки и ищут новых торговых партнеров, хотя прогресс увелтчения экспорта оказался разочаровывающим из-за неблагоприятного географического положения, бедной инфраструктуры и неадекватных транспортных приспособлений, включая плохие дороги, ж/д сеть и трубопроводные системы. Перестройке внешней торговли с юго-востоком региона по направлению к Китаю и Дальнему Востоку, сильно мешают дефекты в инфраструктуре, которые потребуют громадных инвестиций.

3.2.2 Структура экономики

3.2.2.1 Ресурсы

Казахстан обладает большими запасами угля, нефти, природного газа и минералов, таких как хром, свинец, медь, цинк, вольфрам и золото. Большая часть промышленной базы страны связана с добычей и обработкой этих ресурсов

Туркменистан богат природными ресурсами, с первичным производством, особенно добычи газа и нефти, добычи хлопка и его переработки с доминированием экономической деятельности. Запасы газа считаются одними из десяти самых крупных резервов мира. Запасы нефти и газа в Каспийском море насчитывают три билн. тонн и 4.5 трилн. куб. метров соответственно. Хлопок является основным урожаем, а страна считается одним из десяти самых крупных производителей хлопка в мире. Химические ресурсы являются экстенсивными, особенно мерабилит и другие подобные соли в Каспийской территории Кара-Богаз-Гол. Запасы серы, калия, хлорида натрия и вод, содержащих йодид и бромид также значительны. Доломит, известняк, мергель обнаружены в горах и у подножья гор., Кара Кум обеспечивает песком, используемым в производстве стекла и кирпичей.

Узбекистан располагает обширными природными ресурсами и развитыми месторождениями; государство отдает предпочтение обработке минералов и металла. Страна обладает 30 месторождениями золота и занимает восьмое место в мире по обработке золота. В 90-ые года ежегодно добывалось около 70 метр. тонн золота. Также имеются значительные запасы других важных цветных металлов, включая медь, свинец, цинк, вольфрам и литий. Узбекистан обладает запасами гидрокарбоната. Добыча нефти в Узбекистане возросла с начала 80-ых годов. Два главных месторождения нефти производили около 5,5 метр. тонн в 1994 году; имеется также потенциал для возможного удвоения этого количества. Горные течения предоставляют потенциал для развития гидроэнергии.

Таджикистан имеет значительные запасы минералов, включая золото, железо, свинец, олово, ртуть и уголь, но добыча многих из них представляет проблему из-за горной местности страны. Однако горы имеют преимущество в обеспечении гидроэнергией. По энергообеспечению Таджикистан зависит от других стран. Неметаллические запасы включают соль, карбонаты, фтор, мышьяк, кварцевый песок,

асбест и драгоценные и полудрагоценные камни. Основное минеральное топливо - уголь. Природные богатства Таджикистана включают также целебные минеральные источники.

В отличие от соседних стран бывшей Центральной Азии, основными природными ресурсами Кыргызстана не являются природный газ и нефть. Вместо этого страна обладает значительными запасами золота и редких металлов, таких как сурьма, ртуть, молибден и уран, делая месторождения Кыргызстана самым важным сектором для иностранных инвестиций. Золото является самым ценным минералом, производство золота в 1995 году составляло 1.2 метр. тонн; путем дальнейшего развития пяти главных месторождений планируется увеличение ежегодной средней производительности до 25 метр. тонн. Производство золота и ртути уже увеличилось в 1996 году. Производительность ртути Хайдараканского ртутного завода, самого крупного производителя ртути и ее компонентов в бывшем Советском Союзе, должна была увеличиться от 380 метр. тонн в 1995 году до 660 метр. тонн в 1996 году. Завод экспортирует 90% всей своей продукции.

3.3.2.2 Сельское хозяйство

Казахстан является важным производителем и экспортером сельскохозяйственной продукции. Было подсчитано, что в 1993 году этот сектор экономики составлял около 20% чистого материального продукта страны. Основным направлением животноводства было производство мяса. Производство молока и молочных продуктов, включая сухое молоко, масло и сыр, было значительным.

Шерсть (включая ценный каракуль), верблюжья шерсть и кожа также производятся в больших количествах.

Очень важным для экономики является производство зерна. Приблизительно половина культивируемой земли засеяна пшеницей. Другими важными крупами являются ячмень, манная крупа и рис. Хлопок, сахар, говядина и табак приобретают новое значение. Иностранные инвесторы заинтересованы в табачной промышленности.

В сельскохозяйственном секторе Туркменистана в 1993 году было занято около 40% рабочего населения. Хлопок является одним из самых важных урожаев, который насчитывал в 1995 году 18% валового внутреннего продукта. Туркменистан был одним из 10 главных производителей хлопка в мире, но медленно переходил от производства волокон к производству тканей.

Сельское хозяйство является фундаментом экономики Узбекистана. Хотя более 60% территории занимают сухие и полусухие степи, здесь также имеются плодородные регионы. Единственным важным урожаем Узбекистана является хлопок, страна являлась четвертым крупнейшим производителем хлопковых семян и вторым крупнейшим экспортером мира. Он также был крупным производителем шелка и каракулевых шкур в бывшем СССР. Другие важные продукты включают пшеницу, рис, джут, табак, фрукты и овощи.

При попытке сокращения загрязнения окружающей среды, состоящего из солей, пестицидов, удобрений и разрешения проблем вокруг Аральского моря, было введено переходное производство зерна. После 1990 года территория, засеяная пшеницей, увеличилась от 1,01 млн. га до 1,53 млн. га. Согласно государственному плану в 1996 году под зерно было занято 1,7 млн. га. Производство хлопка продолжало быть решающим для Узбекистана. Территория предназначенная для производства хлопка оставалась постоянной - 1.5 млн. га. Производство хлопка в 1994 г. достигло около 4 млн. тонн, по сравнению с пиковым производством 5.4 млн. тонн в 1988 г.

Сельское хозяйство традиционно имело первостепенное значение для экономики Таджикистана, где было занято 45% всего занятого населения. Основным урожаем был хлопок. В 1995 г. производство хлопка составляло 510.000 тонн. Другие сельскохозяйственные продукты включали зерно, фрукты, овощи и скот. Другой основной отраслью являлась нелегальная торговля наркотиками с отдаленными территориями страны, производящими опиум, его перевозка становилась основным бизнесом.

Сельскохозяйственный сектор, который составлял в 1995 г. почти треть валового национального продукта и в котором было занято около 40% рабочего населения, был одним из сильнейших

экономических секторов Кыргызстана. Производительность увеличилась снова в 1995г. после упадка в предыдущие годы. Хотя некоторые из важных продуктов Кыргызстана - шерсть, мясо и кожа - получали от животноводства стада были сокращены для приспособления к потерям экспортных рынков, особенно в России. Производство овощей, картофеля и хлопка значительно увеличилось. Производительность зерна и круп должна была достичь в 1996 г. 1.15 млн. тонн.

3.3.2.3 Промышленность

В 1993 в промышленности Казахстана было занято 20% всех служащих. В основном инфраструктура промышленности хорошая, хотя оборудование в основном устаревшее, непроизводительное и сильно поврежденное. Степень изношенности очень высокая. Караганда - главный центр Казахской угольной промышленности, хотя Екибустаз далее к северу очень хорошо развит, а также Тургай и Майкубен. Так как страна производила намного больше угля, чем требовалось для внутренней сферы портебления, то долгое время являлась экспортером. Общее производство угля сократилось от 143 млн. м. тонн в 1988 г. до 117 млн. м. тонн в 1993г. Этот спад производительности был результатом сокращения спроса и излишек предложения.

Также как и уголь производство неочищенной нефти и природного газа сократилось после 1992 г. Однако экстенсивные иностранные инвестиции в энергетическом секторе стали результатом определенного стабилизирования в 1995 г. Строительство запланированного трубопровода от крупного Тенгезского месторождения до Новороссийска, на российском побережье Черного моря сделало бы невозможным экспорт Казахской нефти на европейском рынке.

Черная и цветная металлургия хорошо развиты. Важные работы по добыче меди, цинка и свинца проводятся на северо - востоке страны в то время как добыча и обработка железа основана в Актюбском регионе на северо - востоке. В центре страны имеются залежи меди, а на юге - свинца и цинка. А также на северо - востоке страны имеется одно из самых крупных месторождений золота в мире, с экстремально низкими затратами на добычу возле Аюезова. В 1993 г. при участии Австралии и Америки компания, проводящая добычу стала даже котироваться на лондонской фондовой бирже. Число иностранных горных групп проявили интерес к казахстанским запасам золота в середине 1990 годов, хотя прогресс в развитии их деятельности был медленным. Общее производство в Казахстане в 1993 г. составляло 13 м. тонн. Биржа металлов была основана в Казахстане в 1992 году

Отдельно от нефтехимического сектора и производство сельскохозяйственных продуктов, в промышленности доминируют тяжелые машиностроительные работы, которые производят разнообразные машины и машинные инструменты и легкая промышленность, производство тканей. Эти промышленности пережили все экономические проблемы Казахстана, такие как увеличение цены на топливо и разрыв с традиционными торговыми партнерами. Имелась также проблема обеспечения сырыми материалами, разрушения основного оборудования и инфраструктуры. Однако к 1995 г. ситуация стабилизировалась, хотя состав секций промышленной деятельности уже начал меняться. Все возрастающими секторами являются металлический и энергетический сектора, насчитывающий более 2/3 промышленной продукции, в то время как машиностроение, строительные материалы и легкая промышленность сократились.

В итоге можно признать, что сельское хозяйство, строительство, транспорт и коммуникация, которые содействовали производству государственного внутреннего продукта, пережили политический и экономический распад, така как страна боролась за переходу к рыночной экономике. Однако другие территории падают больше надежд. Экстенсивный инттерес иностранных инвесторов к секторам нефти и природного газа, также как увеличение экспорта черных и цветных металлов, привел к увеличению производительности этих товаров. Более того, после определенного успеха в 1994 году, государственная программа стабилизирования помогла контролировать инфляцию и достичь значительного прогресса в переустройстве предприятий.

Как указывает главный интерес иностранных инвесторов, Туркменистан богат запасами природного газа. В 1991 году около трети общего национального продукта приходилось на 61 текстильных предприятий, а в дальнейшем треть составляли 38 крупных предприятий химической, нефтяной, газовой промышленности и электричество. Россия контролирует экспортные пути, которые проходят через Украину, страну, которая при необходимости утилизирует эти поставки. Россия в нескольких случаях блокировала экспорт Туркменистана, затеявая споры по поводу транзитной платы. Главные российские нефтяные и газовые компании, такие как ЛЮК-нефть были в состоянии потребовать и получить уставные акции в производственных и исследовательских работах, таких как Тенгизский проект, проект Каспийских раковин и Каспийский трубопроводный комиссионный проект, в котором участвует Казахстан и нескольких западных фирм.

Показатели Туркменистанского экспорта газа в 1994 и 1995 году были намного ниже предыдущих цифр. На счету неоплаченных счетов и задолженностей Туркменистан прекратил снабжение Украины, поэтому ежегодные доставки составляли всего лишь 11.500 млн. куб. м. вместо 24.000 млн. куб. м. по контракту. Украинский долг в 1.127.000 амер. Долларов в 1992 г. был пересмотрен МВФ. Несмотря на значительные бартерные компоненты, даже тогда долларовые облигации были крупными и в нескольких случаях украинские счета пришли с опозданием.

Производство Туркменской неочищенной нефти резко снизилось от 16 млн. м.тонн в год в середине 70-ых годов до 4.4 млн м. тонн в 1993 г. и 4.1 млн. м. тонн в 1994 г. Страна имела три очистительных завода в Туркменбаши, Челекен и Чарджоу. Очистительный завод Туркменбаши пользовался преимуществом, благодаря увеличению его мощности до 9 млн. тонн в год - проект, стоисостью в 1.000 млн амер. долларов.

В отличие от Казахстана, Узбекистан не планировал становиться главным экспортером нефти, а лишь удовлетворять собственные нужды. Иностранные инвестиции, финансировавшие разработку месторождений Мингбулак и Кокдумалак, повысили общую производительность. Было запланировано, что к 2000 - 2010 году производительность достигнет 9 млн. м. тонн.

Промышленность Узбекистана в основном ограничивалась легкой промышленностью. Несмотря на важность выращивания хлопка и шелка, лишь небольшой их процент обрабатывался в пределах страны. Узбекистан сильно зависел от импорта тканей. В 1990 году было отдано предпочтение развитию местной текстильной промышленности. Важность сельскохозяйственного сектора отражалась в том факте, что значительная часть промышленной деятельности была связана с производством агропромышленных товаров (техника и удобрения). Важным новым отделом внутренней экономики являлось производство небольших грузовиков, машин и дизельных автобусов. Определенное количество иностранных фирм организовали производство приспособлений в Узбекистане, и страна стала региональным центром автомобильной промышленности. В 1995 году Даймер Бенз расширил производство колесной техники в Узбекистане, а в 1996 году Дазву открыл завод в Ташкенте, который постепенно стал выпускать 30.000 машин и товарных вагонов каждый год.

Инфраструктурные лимиты сдерживали развитие туризма, который имел значительный потенциал в стране из-за своего исторического местоположения. Недостаток адекватной инфраструктуры транспортных, гостиничных и заново созданных приспособлений означал, что потенциал сектора всё ещё должен был быть осуществлен. Подобно всем секторам Узбекской экономики, её успех зависел от иностранного капитала и при начальном увеличении в других экономических требовал поддержки.

Экономика сильно зависит от сельского хозяйства, в частности от производства хлопка. Хотя, был улучшен менеджмент экономики и фискальная политика стала строже, государство продолжало вмешиваться в такие области как сектор прибыльной иностранной торговли и менеджмент предприятия. Несмотря на медленный темп экономических изменений обширная база природных ресурсов вместе с постепенным переходом от политического руководства к экономической реформе предположили, что экономика будет постепенно улучшаться во второй половине 90-ых годов.

Промышленный сектор Таджикистана относительно небольшой, в нем было занято в 1990 году приблизительно 14% всей рабочей силы страны. В 1995 году промышленность обеспечивала около

11%служащих и составляла 35% валового внутреннего продукта. В экономике преобладают крупные предприятия и тяжелая промышленность, обеспечиваемая гидроэлектрическим сектором и мощным алюминиевым заводом в Турсан-Заде на востоке Душанбе. Выпуская 450.000 м. тонн в 1991 г. производительность снизилась после принятия независимости и составила 237.000 м. тонн в 1994 и 1995 годах, когда производительная мощность оценивалась в 40%. Алюминий в недавнее время обеспечивал около 60% прибыли от экспорта. Однако промышленность не была включена в национальную экономику, будучи зависимой от импорта с небольшими местными вложениями в производство. Подобно хлопковому сектору, это являлось чертой развития экономики Таджикистана как части советской экономической системы, обе эти промышленности были основаны в Таджикистане чтобы воспользоваться своими экстенсивными водными ресурсами.

Другие промышленности включали машиностроение, в основном связано с производством сельскохозяйственной техники, ткани и продуктов питания - фрукты, натуральные масла и табак. Большая часть торговли осуществлялась с Пакистаном и Народной Республикой Китая, нежели с республикой бывшего Советского Союза, как это было до 1991 года. Производительность промышленности в 1992 - 1994 году сократилась приблизительно на 17%, но сравнительно не изменилось за 1995 г. по сравнению с предыдущими годами. Сокращение и упадок транспортного и строительного секторов являлись главной причиной того, что уровень валового внутреннего продукта в 1995 г. составлял всего 46% от уровня в 1991 году.

На производство промышленности вне района Хоянд отрицательно подействовала гражданская война, результатом чего являются разрушенные заводы, блокада транспортной сети и отклонение многих рабочих от работы. Несмотря на это, в 1995 г. государство опубликовало план разработки к концу века экономики с рыночной ориентацией на основе интенсивной приватизации в индустриальном и сельскохозяйственном секторах и постепенного освобождения цен. К середине 1996 года перспективы экономики Таджикистана оставались открытыми. Бенефиты относительной стабильности в предыдущем году были вскоре потеряны в результате конфликта в 1996 году. Ситуация была особенно обостренной в южных районах страны, где насилие и жестокость нарушали привычный режим повседневной жизни, что противоречило традиционному богатой северной провинции вокруг Кроянд, которая претерпела меньшее разрушение экономических активов. Несмотря на это, переустройство экономики зависело от определенного количества предприятий, включая реконструкцию и модернизацию существующих заводов и восстановление надежной и безопасной коммуникабельной сети. Мир оставался основным условием как для внутренней реконструкции, так и для привлечения иностранных инвестиций и помощи.

Промышленный сектор Кыргызстанской экономики составлял почти треть валового внутреннего продукта и включал четверть служащих в 1995 году. Большая часть мануфактурной базы включала обработку сельскохозяйственных материалов, включая шерсть, кожу и продукты питания. Другие отрасли легкой промышленности включали производство тканей, одежды и обуви. Легкая промышленность составляла 37% промышленного производства в 1994 году, больше, чем в 1989 году (28%). Однако в тот же самый период производительность легкой промышленности упала до 49%, в основном из-за нехватки вкладов, что являлось помехой в производстве всех отраслей промышленности.

Тяжелая промышленность, особенно машиностроение для сельского хозяйства и металлургии, составляла в 1994 году 44% производства промышленности, почти то же, что и в 1989 году. В середине 1996 года правительство работало над отделением продукции от тяжелой промышленности к технологическому производству и товарам широкого потребления.

Иностранные инвестиции в Кыргызстане доминировали в горной промышленности. Канада являлась самым крупным иностранным инвестором с 45% всех иностранных инвестиций страны в конце 1994 г, преимущественно владея капиталовложением в горную компанию Камеко Кумторских месторождений золота. Следующие по значению идут США и Турция, а потом Народная Республика Китай. В Кыргызстане было почти 400 совместных предприятий, хотя к середине 1996 г. большая их часть не

работала и более 70 иностранных компаний был зарегистрированы как действующие. В Кыргызстане функционируют иностранные компании, такие как американские компании - Пепси-кола, Кока-кола и Проктер энд Гембел, корейская компания - ЛГ-электроникс, немецкая компания Мерседес Бенз и и разливатель минеральной воды, швейцарская компания Андре энд Сие. Многие другие компании представляют свои оффисы, включая японские компании - Тойота, Сумитомо и Мицуи. Южный район Таш - Кумир стал центром технологической промышленности с развивающимися проектами, назначенными на 1997 г.

Кыргызстан является самой отставшей страной в процессе реформирования экономики среди стран Центральной Азии. Однако, в то время как часть экономики оставалась стабильной к середине 1996 г. экономика не достигла независимости, имея доходы на душу населения, составляющие 2/3 их уровня в 1990 г. Однако развернутая программа приватизации, которая началась в 1994 г. к концу 1995 г. повлияла на 855 компаний. Участие Организаций по международной торговле вместе с таможенной поможет достигнуть темпов экономического роста - 7% в год.

3.3.2.4 Транспорт

Туркменистан

Основным транспортным средством является железная дорога. Главная ж/д магистраль соединяющая Туркменбаши и Ташкент с ответвлениями от Мари до Кушка и от Небит Даг до Виска Чарджижан с помощью которой центральные регионы связаны с северо-восточной территорией вдоль реки Амурдарья и Кунградом

Ж/д линии Туркменистана составляют около 2.200 км. Ж/д линии оснащены паровозами на дизельной тяге. Ж/д линия в районе Ашхабада около 40 км. - двухлинейное, сеть - однолинейная. Главная магистраль соединяет Ашхабад с Ташкентом и с портом Туркменбаши.

Мототранспорт развивается быстрее, чем железнодорожный и ж/д линии осуществляют большую часть фрахтовых перевозок внутри страны. Главные шоссе проходят рядом с ж/д линиями и дополняют их, особенно в доставках на короткие расстояния, но дороги были также построены в более отдаленных регионах. Речной транспорт, действующий по сезонам на реке Амурдарья и Каракунском канале, имеет большое локальное значение.

Дорожная сеть Туркменистана включает около 13.600 км. общественных дорог, разделенных на государственные, республиканские и местные дороги. Дорога от Туркменбаши в Чардиев в хорошем состоянии.

Трубопроводная сеть связывает нефтяные месторождения и месторождения природного газа с пунктами транспортировки и потребления. Природный газ вывозится в центральные регионы России.

Казахстан

Большие расстояния, разбросанные промышленные центры и развивающиеся добывающие промышленности означают, что транспортировка играют решающую роль. Ж/д линии берут на себя большую часть общих фрахтовых перевозок и длина ж/д линий составляет около 12.600 км. с наиболее густой сетью на севере. Казахстан пересекают длинные участки Транс-сибирской, Южно-сибирской и Туркменстано-сибирской магистралей, а Оренбургско-Ташкентская линия обслуживает восток и юг.

Ж/д система Казахстана оперируется тремя региональными сетями: Алмаатинская сеть, обслуживающая около 4.000 км., Целинайская северо-западная сеть, обслуживающая около 4.900 км. и восточная и северо-восточная сети, обслуживающие около 3.700 км. Из Алматы ж/д линия проходит в трех основных направлениях: к границам Российской Федерации на севере, к границе Узбекистана и к берегам Каспийского моря. Для стран ТРАСЕКА особое значение имеют две линии:

- Алматы - Актау: эта линия составляет 3.300 км. Дорога в 311 км. из Алматы в Чу - однолинейная, в 1.880 км. от Шу до Кандагакал - двухлинейная, и оттуда до Актау - однолинейная и составляет 1.100 км. Линия электрифицирована от Алматы до Шу и от Арис до Актау.(2.430 км).
- Алматы - Теленгенди: эта линия соединяет Алматы с Теленгенди на границе с Узбекистаном. Линия проходит через Узбекистан и Туркменистан и может обслуживать грузы из Казахстана в Туркменбаши На Каспийском побережье. Этот маршрут составляет 930 км. и полностью электрифицирован.

Кыргызстан

Кыргызстан занимает горную область Тянь - Шань, которая простирается на сотни километров через северо-восточную часть Центральной Азии. Более 94% страны находится на высоте 1.000 м над уровнем моря, и около 40% - более 3.000 м. Страна обладает хорошо развитой сетью, приспособленной к географическим характеристикам. Дороги составляют основу сети. Свыше 50% 20.000-километровой дороги имеет покрытие и находится в достаточно хорошем состоянии. Одна из главных дорог, соединяющих Бишкек с Ошем, два главных промышленных центра, разрушается. Автомобильный транспорт, составляющий 72% фрахтовых перевозок, является одним из главных видов транспорта страны.

Железнодорожная сеть состоит из короткой линии, которая проходит через равнину Чу (самый развитый промышленный регион) на севере и присоединяется к Казахской ж/д сети. Линия является одной из возможностей страны в процессе интегрирования мультимодального коридора ТРАСЕКА. Короткая линия на юге соединяет страну с Узбекистаном. Она проходит от Коклангак к Анджан (Узбекистан) и к Бекабад (Таджикистан). Существуют ж/д связи по перевозке товаров оттуда на север в Ташкент или на юг в Самарканд.

Узбекистан

Инфраструктура Узбекистана хорошо развита в южной и юго-восточной части страны и намного хуже в центральной и восточной части

Ж/д сеть составляет 4.400 км. Имеется три основные связи:

- Ташкент - Тченгелди (Казахстан)
- Ташкент - Ходчадавлет (на границе с Туркменистаном)
- Ташкент - Каракалпайда (на границе с Казахстаном)

Первая линия двухлинейная, полностью электрифицирована и составляет 79 км. Вторая линия составляет 685 км., частично двухлинейная и полностью действует на дизеле.

Третья линия составляет 1.850 км. и касается границы между Узбекистаном и Туркменистаном. Обе страны испытывают некоторые затруднения в определении регуляций международных организаций, что стало причиной для Узбекистана планировки новой линии, которая является однолинейной, неэлектрифицирована и которая проходила бы через Туркменистан.

Дорожная сеть Узбекистана составляет около 43.250 км. Существует две основные линии, которые соединяют Ташкент с Каракулом в Туркменистане и юго-северо-восточная линия между Термез и Нукусс виа Бухара. Эти линии частично находятся в хорошем состоянии. Ж/д транспортировка составляет минорную часть общего фрахта. Трубопроводная сеть хорошо развита.

Таджикистан

Таджикистан - самая закрытая страна в Центральной Азии. Север страны почти отделен от остальной территории Алтайскими горами. Существующие ж/д линии проходят между западным и восточным Таджикистаном из Карнрбадарн, Советабал и Бекабад. Оттуда два ответвления соединяют систему с

Самаркандом и Ташкентом. Параллельно ж/д линии проходит дорога, соединяющая запад и восток, которая находится в плохом состоянии. Юго-западная часть Таджикистана зависти от ж/д корридора Термез - Узбекистан. Около половины всех фрахтовых перевозок осуществляется ж/д линией, а остальная часть - моторным транспортом. Половина шоссейных дорого имеют покрытие. Небольшое количество фрахта перевозится по воде, в основном между речным портом Термез (Узбекистан) и Физал-Кала (160 миль вверх по Амурдаря).

4. Дополнительные факты, основные исследования и заключения по транспортному прогнозу

К Странам Независимых Государств (СНГ) относятся три Кавказские страны и пять стран Центральной Азии. Организация СНГ начала функционировать в конце 1991 г. после распада Советского Союза. СНГ осуществляет сотрудничество 12 членов, с целью образования сообщества включенных государств.

Все страны достигли небольшого прогресса в переходе к рыночной экономике. Распад традиционного торгового партнерства стал результатом длительного упадка. Таблица 1 показывает среднее ежегодное процентное изменение валового внутреннего продукта с 1992 по 1997 годы.

Таблица 1:

Среднее ежегодное изменение ВВП и странах ТРАСЕКА в 1992-1998

Страна	1992	1993	1994	1995	1996	1997*
Грузия	-44.8	-25.4	-11.4	-5.0	8.0	10.0
Армения	-41.8	-8.6	5.5	6.9	6.4	7.0
Азербайджан	-2.2	-23.1	-19.7	-19.0	1.2	5.1
Казахстан	-3.6	-9.6	-18.0	-4.4	1.1	5.0
Туркменистан	-5.3	8.5	-17.5	n.a	n.a	n.a
Узбекистан	-11.1	-2.4	4.2	-1.3	1.6	1.0
Таджикистан	-30.0	-20.0	-17.0	-12.4	-19.0	n.a
Киргистан	-15.8	-16.3	-20.1	-6.3	2.0	3.0

Источник: Грузинская Республика: Документ об условиях политики 1996-1998, Фев 96
Всемирный Банк, Статистический Справочник 1996
EBRD, EIU, IMF, Dresdner Bank, BfAI, Business Central Europe, London
OECD, UNCTAD
* estimated

Экономическая производительность широко варьирует, в Таджикистане она продолжает падать, а в других странах увеличивается, в частности в Казахстане. Эта страна добилась наибольшего прогресса в переходе к рыночной экономике.

Все страны являются членами ключевых многосторонних финансовых агенств, а также Международного валютного фонда (МВФ) и Всемирного Банка. Как средство перехода к рыночной независимости и желая проведения независимой монетной политики были введены новые валюты, но Таджикистан является единственной центрально - азиатской страной, оставшийся в пределах зоны рубля.

Доступная информация для некоторых стран показывает, что спад обслуживания в странах ТРАСЕКА коснулся всех секторов экономики. Цифры, касающиеся среднего ежегодного роста ВВП, сельского хозяйства, промышленности и сервиса, а также валового внутреннего капиталовложения в период 1990 - 1995 годы показаны в таблице 2.

Таблица 2:

Средние ежегодные темпы роста (%) в странах ТРАСЕКА в 1990-1995 г.

страна	ВВП	сельское хозяйство	промыш - ленность	службы	валовые внутр. инвестиции
Грузия	-26.9	-31.4	-34.1	-22.3	-21.2
Армения	-21.2	-0.6	-28.7	-19.7	-17.7
Азербайджан	-20.2	н/д	н/д	н/д	н/д
Казахстан	-11.9	-18.0	19.2	6.1	-16.7
Туркменистан	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д
Узбекистан	-4.4	-0.9	-6.7	-6.6	-9.2
Таджикистан	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д
Кыргызстан	-14.7	-7.6	н/д	н/д	н/д

источник: ЕБРР/Всемирный банк: Доклад по развитию мира 1997; таб. 1 основные индикаторы

Доклад о мировом развитии, опубликованный ЕБРР и Всемирным банком в 1997 г. не предоставляет цифры для всех вовлеченных стран, хотя доступные цифры показывают, что эта была промышленность, которая больше всех переживала снижение производительности, характерная для стран ТРАСЕКА. Это в основном является следствием разрыва традиционных торговых связей между государствами бывшего Советского Союза.

Основные обнаружения исследовательской работы, касающейся развития экономической деятельности в прилегающей территории грузинских портов, перечислены в следующих таблицах. Таблица три содержит цифры на счет населения и территории государств ТРАСЕКА в 1995 г. Казахстан и Узбекистан являются самыми важными странами в отношении общего населения.

Таблица 3:

Население и территория стран ТРАСЕКА в 1995 г.

страна	население	территория (1.000 кв. км.)	население /кв.км.
Грузия	5.4	69.7	77.5
Армения	3.8	29.8	127.5
Азербайджан	7.5	86.6	86.6
Казахстан	16.6	2717.3	6.1
Туркменистан	4.6	488.1	9.4
Узбекистан	22.8	447.4	51.0
Таджикистан	5.8	143.1	40.5
Кыргызстан	4.5	198.5	22.7

источник: Stat. Bundesamt, Германия

Таблица 4 показывает валовый национальный продукт и внутренний валовый продукт на душу населения в 1993 и 1995 годах для каждой страны. Эти данные показывают, что Казахстан, Туркменистан и Узбекистан были самыми экономически сильными странами в группе стран с низкими и нижесредними доходами.

Таблица 4:

ВВП и ВВП на душу населения в странах ТРАСЕКА 1993 и 1995 годах

страна	ВВП на душу населения (ам. \$)		ВВП (ам. биллон)	
	1993	1995	1993	1995
Грузия	500	440	2.8	2.38
Армения	700	730	2.5	2.56
Азербайджан	600	480	4.4	3.60
Казахстан	1500	1330	24.9	22.08
Туркменистан	1400	920	5.3	4.23
Узбекистан	900	970	17.8	22.12
Таджикистан	400	370	2.3	2.15
Кыргызстан	700	700	3.1	3.15

источник: Прогноз; ЕБРР/Всемирный банк: Доклад по развитию мира 1997

Попытка составить долгосрочный прогноз экономического развития для стран ТРАСЕКА является слишком самоуверенной. Слишком велики сомнения по поводу политической стабильности, резкого падения цен и спроса, а радикальные изменения цен в производстве и занятости населения слишком драматичны. Процесс перехода к рыночной экономике не достиг достаточного прогресса, поэтому все ещё существует опасность начала войны и скрытых проблем с меньшинствами.

С другой стороны в прошлом наблюдаются такие же драматические ситуации, например, во время западно-европейской реконструкции после II Мировой войны. Также существуют другие страны, разрушенные войнами, революциями или свержениями правительства. Имеется множество примеров успешного экономического восстановления этих стран.

Одной из нескольких особенностей количественной эмпирической исследовательской работы по поводу долгосрочного экономического роста является то факт, что политическая нестабильность оказывает отрицательное явление на темпы экономического роста и инвестирования. Но это предел определенных знаний.

Целью и тезисом прогнозирования изучения экономического будущего стран ТРАСЕКА является определение прогресса, достигнутого в процессе перехода к рыночной экономике, т. е. создание общих условий для нормального функционирования частного сектора. Следующие критерии для определения положения страны в процессе перехода к рыночной экономике:

- приватизация компаний;
- переустройство главных компаний;
- либерализация цен, свобода торговли;
- протекция конкурентноспособности;
- либерализация иностранной торговли и валюты;
- реформирование банковской системы;
- существующие ограничения в торговле с ЕС;
- полученные иностранные прямые инвестиции

были использованы фирмой "Прогноз" при составлении классификации государств.

Во время определения категорий стран основной работой являлись изучения, проведенные ЕБРР. Таким способом производилась оценка стран в соответствии свыше указанными критериями по шкале от 1 = очень плохо до 4 = очень хорошо. Более точная информация об отдельных странах использовалась для корректировки оценок ЕБРР

Результаты представлены в таблице 6.

Таблица 6:

Оценка положения в процессе перехода и среднее изменение ВВП (%) в 1995 - 2012 г.

страна	общее положение	оценка темпов роста в % в год
Армения	1.6	1.0
Азербайджан	2.5	3.5
Грузия	1.3	0.5
Казахстан	1.5	1.0
Кыргызстан	2.5	4.0
Таджикистан	1.5	1.0
Туркменистан	2.5	3.5
Узбекистан	1.8	2.5

источник:

Прогноз, а также собственная оценка.

Хорошее положение Азербайджана и Туркменистана в этой классификации является результатом перспективного развития нефтяной и газовой промышленности в этих странах. Различные международные консорциумы частично при участии России подписали контракты с властями, которые гарантируют крупные капиталовложения в исследовании новых месторождений нефти.

Для разработки детализированного транспортного прогноза для грузинских портов необходимо проанализировать развитие иностранной торговли стран ТРАСЕКА в Закавказье и Центральной Азии.

До 1989 г. страны ТРАСЕКА являлись спутниками системы КОМЕКОН. Их торговля в основном была ориентирована в этой системе. Имела место также торговля со странами твердой валюты. Даже в 1995 году, шесть лет спустя после распада, торговля СНГ со странами ТРАСЕКА не имела большого значения, что показано в таблице 7

Таблица 7:

Екстра торговля СНГ со странами ТРАСЕКА в 1993/94/95 (млн. ам. \$)

страна	экспорт			импорт		
	1993	1994	1995	1993	1994	1995
Грузия	52	39	58	73	59	225
Армения	30	57	104	86	188	340
Азербайджан	351	362	330	241	292	439
Казахстан	н/д	1.356	2.343	н/д	1.384	1.172
Туркменистан	н/д	1.651	929	н/д	686	745
Узбекистан	н/д	1.030	1.827	н/д	1.208	1.634
Таджикистан	н/д	382	497	н/д	374	321
Кыргызстан	н/д	7	140	н/д	18	169

источник: Всемирный банк: статистический справочник стран бывшего СССР, 1996 г.

Только Казахстан и Узбекистан экспортировали в 1995 г. значительные количества товаров за пределами стран СНГ. Ожидалось, что вследствие включения этих стран в международную торговлю, значительно возрастет объем товаров торговли с партнерами вне стран СНГ. Вот почему потоки транспортного движения с запада на восток (импорты с восточной Европы и из Америки в страны ТРАСЕКА) и с востока на запад (экспорты) увеличатся. Также ожидается рост потоков транспортного движения между странами ТРАСЕКА и юго-восточной Азией.

Однако изменения процесса интеграции совершенно различны для отдельных стран. В основном они зависят от следующих факторов:

- режимы существующей торговли и валютного курса;

- доступность природных ресурсов;
- качество и конкурентоспособность промышленных товаров
- инфра и супра структура, которые необходимы для ведения международной торговли
- существующие торговые отношения.

Вследствии помощи от МВФ и Всемирного банка, режимы существующей торговли и валютного курса уже значительно были изменены (как описано выше). Этот процесс либерализации, который ещё не закончен, облегчит развитие международных торговых отношений в особенности с восточной Европой, северной Америкой и юго-восточной Азией.

Страны ТРАСЕКА частично обладают богатыми природными ресурсами, что даст им возможность получить значительные количества твердой валюты в будущем, они являются предпосылкой для роста импорта товаров, которые должны быть импортированы в процессе реструктуризации различных секторов экономики. Самые важные сектора - энергетический, добывающий сектор и сельское хозяйство. В энергетическом секторе главными товарами широкого потребления является нефть, газ и частично соли. В сельском хозяйстве доминирует хлопок, зерно, фрукты, овощи и табак.

Таблица 8 дает обзор основных национальных ресурсов Транс-Кавказских и стран Центральной Азии.

Таблица 8:

Национальные ресурсы стран ТРАСЕКА

Грузия	Армения	Азербайджан	Казахстан	Туркменистан	Узбекистан	Таджикистан	Кыргызстан
марганец уголь пиломатериалы, минералы мрамор	сельск. метал. руды уголь вулк. Туф соль Мо оксид Са уголь	сельск. земля нефть газ желез. руда	хром, свинец вольфрам медь цинк золото желез. руда уголь нефть газ	газ, нефть, калий, натрий, сера, бромид, сульфат, минералы	газ, нефть уголь, золото серебро медь, цинк свинец литий вольфрам углеводород вольфрамит	хлопок уголь, золото железо, свинец ртуть карбонаты асбест фтор мминеральный источник	гидроэнергия, уголь золото уран ртуть ртутный молибден

источник: Всемирный банк: статистический справочник стран бывшего СССР
Восточная Европа и Содружество Независимых Государств; Лондон, 1997 г.

Таблица 9 показывает основные сельскохозяйственные продукты стран ТРАСЕКА.

Таблица 9:

Грузия	Армения	Азербайджан	Казахстан	Туркменистан	Узбекистан	Таджикистан	Кыргызстан
чай фрукты виноград табак зерно	зерно картофель овощи виноград фрукты табак орехи	виноград хлопок табак фрукты овощи	зерно древесина мясо картофель овощи хлопок шерсть сахар табак	хлопок, зерно овощи скот виноград	хлопок зерно овощи шелк фрукты кокон виноград табак	хлопок пшеница фрукты овощи виноград табак	скот хлопок шерсть шелк конопля корм для скота овощи картофель фрукты зерно табак

источник: Всемирный банк: статистический справочник стран бывшего СССР
Восточная Европа и Содружество Независимых Государств; Лондон, 1997 г.

До 1989 г. страны ТРАСЕКА были интегрированы в систему разделения труда КОМИКОН. В целях планирования Советской экономики Советский Союз был разделен на 20 плановых регионов - Грузия,

Армения и Азербайджан, принадлежащие к Транс-Кавказским странам, которые были избраны для специальных целей в пределах целого комплекса. Вследствии этого в плановых регионах были разработаны специальные промышленные структуры. Основные промышленные мероприятия стран ТРАСЕКА показана в таблице 10.

Таблица 10.

Грузия	Армения	Азербайджан	Казахстан	Туркменистан	Узбекистан	Таджикистан	Кыргызстан
легкая пром. Железо	Легкая пром. метал-	Нефтяная пром. тяжелое	Металлургия тяжелое	текстильная пром нефтяная и	урожай хлопка текстильное	сельскохозяй. пром. машино-	металлургия сельскохозяй
сталь	лургия	машино-	машино-	газовая	машино-	строение	машино-
табак	машино-	строение	строение	пром.	строение	переработка	строение
тиковое	строение	нефтехими-	нефтехими-	химическая	химическая	алюминия	пищевая
дерево	произв.	каты	каты	пром.	метал-	текстильная	пром
машино-	химикат	текстильн	текстильн	электро-	лургия	и пищевая	переработк
строение	пищев	пром.	пром.	энергетич	авиацион-	пром	а
произв.	пром.	пищевая	пищевая	пром	ная пром.		табака
Химикатов	Электроника	пром	пром		тяжелое		текстильная
					машино-		пром.,
					строение		рафинирование сахара, кожа

источник: Всемирный банк: статистический справочник стран бывшего СССР
Восточная Европа и Содружество Независимых Государств; Лондон, 1997 г.

Однако, многие промышленные заводы стран ТРАСЕКА находятся в плохом состоянии из-за нехватки капиталовложения, вышедшего из строя оборудования и недостаточного ремонта. Низкая продуктивность является типичной для всего основного капитала этих стран и товары, производимые на этих заводах, часто не выдерживают международной конкуренции.

Богатая природными ресурсами экономика, находясь на стадии низкого развития, нуждается в экспорте с целью получения твердой валюты, что в свою очередь является необходимым условием для импортирования товаров, выпускаемых другими странами в результате своих преимуществ и которые не могут быть выпущены в этой стране.

Таблица 11 показывает главные товары, которые были обменены странами ТРАСЕКА в период с 1993 по 1995 год.

Таблица 11:

Основные торговые товары стран ТРАСЕКА в 1993, 1994 и 1995 г.

Грузия		Армения		Азербайджан	
Экспорт	Импорт	Экспорт	Импорт	Экспорт	Импорт
пищ. Пром.	Нефтепр. энергия	Техника	нефть и газ	Химикаты	химикаты
Руды	энергия	прод.пит.	железо, сталь	Минералы	продукты питания
металлы	прод.пит.	продукты легкой пром	продукты легкой пром.	цветные и черные металлы	овощное масло
	техника	металлы	древесные продукты	сельскохозяй. продукция	нефть и газ
	химикаты	другие промыш. Продукты	Техника	техника	минералы
	пром.прод		химикаты	ткани	удобрения
			продукты питания	нефть и газ	мясо, сахар
				древесные продукты	древесные продукты
				хлопок	строит. матер.
				волокна	сельхоз. прод
				автобусы	прод лег пром машины
Казахстан		Туркменистан		Кыргызстан	
экспорт	импорт	экспорт	импорт	экспорт	импорт
топливо и нефтепрод.	топливо и нефтепро	прир. газ	зерно	табак	нефть
цв металлы	машины	хлопок	ткани	черные руды	прир.газ
медь и мед. прод. цинк		нефть	одежда	древесина	пилома-териалы
химикаты		руды	трубы	Хлопок	химикаты
зерно		удобрение	прод пит картофель	кожа	черные металлы
хлопок				электро-товары	зерно
тракторы				одежда	пит.прод.
				сахар	сахар
				удобрения	мет.прод.
Узбекистан		Таджикистан			
экспорт	импорт	экспорт	импорт		
хлопок	зерно, рис	хлопок	прод. пит.		
Тракторы	картофел	сельхоз	одежда		
цветн метал	сахар, чай	проукты	сахар		
удобрение	хлопок	машины	нефть		
нефть и газ	машины	золото	нефтепрод		
		минер руды	зерно		

Источник: Первоначальный доклад ТАСИС : доклады страны; Всемирный Банк
Восточная Европа и Содружество независимых государств; Лондон 1997

Все Транс-Кавказские и Центрально-азиатские страны находятся в процессе включения в систему международного разделения труда. Это является следствием прерывания торговых отношений с бывшими партнерами КОМЕКОН, а также сильного интереса со стороны иностранных инвесторов, в основном приезжающих с восточной Европы и северной Америки. Богатые природные ресурсы стран ТРАСЕКА будучи важными как для Восточного Сообщества так и для других, привлекли интерес многих компаний всего мира для установления торговых отношений со странами прилегающих территорий грузинских портов.

Таблица 12 показывает главных партнеров стран ТРАСЕКА по экспорту и импорту в 1995 г.

Данные показывают широкий ряд торговых связей частично установленных со времени распада сети бывшего Советского Союза.

Объем и структура экспортируемых и импортируемых товаров не очень сильно изменится в ближайшее время. Экспорты в основном определяются природными ресурсами, структурой экономики и особенно структурой основного капитала. На импорт в основном влияет доступность твердой валюты, структура промышленности, нужды населения и, что очень важно, развитие получения доходов.

Как показывают вышеуказанные цифры, все страны ТРАСЕКА соответствуют стандартам стран низкого развития. Основной капитал этих стран находится в плохом состоянии, что не позволяет производить их утилизацию как во времена бывшего Советского Союза. Производство сельскохозяйственной продукции, за исключением Казахстана, не может удовлетворить собственные нужды. Вот почему эти страны в основном должны импортировать продукты питания, по крайней мере в следующие несколько лет до тех пор пока сельскохозяйственная производительность не достигнет бывшего количества, потребительские товары и проэктный груз для промышленных инвестиций и если они не будут иметь собственные энергетические ресурсы, газ и нефтяные продукты.

Однако экспорты в основном определяются доступностью природных ресурсов, структурой промышленной продукции и степенью сельскохозяйственного производства.

Когда экономика будет восстановлена, постепенно будет изменяться торговые потоки из/в прилегающую территорию грузинских портов.

Предпосылкой для успешного восстановления является разработка месторождений природных ресурсов, которые в основном находятся в прилегающих территориях. Предприятия принимающие участие в добывающем процессе прежде всего нуждаются в строительном материале, в таком как сталь и пиломатериалы, а также оборудование машины, инструменты, тракторы и бульдозеры. На торговые потоки этих материалов в основном влияют уровень капиталовложений в добывающей промышленности. Когда начинается возмещение деятельности капиталовложения соответственно увеличиваются потоки твердой валюты, которые в первую очередь используются для импорта товаров, которые не могут быть выпущены промышленностью прилегающей территории. Подобные товары относятся к первой фазе потребительских товаров. В следующей фазе когда экономика начинается с восстановления инфра и супра структурынеобходимы большие количества строительного материала, включая цемент, кирпич и камень, песок и гравий, которые будут частично импортированы. Для восстановления сельскохозяйственного сектора необходима колесная техника, грузовики, тракторы, а также удобрения. Когда начнет расти производительность сельских районов, увеличится и сельскохозяйственная торговля; зерно, хлопок, фрукты, овощи и винобудут импортированы.

Восстановление промышленного сектора будет сопровождаться демонтажем огромных промышленных комплексов. Вот почему мы ожидаем торговлю металлическим ломом в значительных количествах. Нефтехимическая промышленность в прилегающей территории имеет большое значение, после восстановления она будет в состоянии экспортировать нефтехимические продукты, а также она будет нуждаться во вкладах других промышленностей за границей. Нефтехимические продукты поэтому будут играть доминантную роль в грузинских портах.

Добыча черных и цветных руд в будущем также будет расти. Частично они будут очищены и обработаны в прилегающей территории, они будут продаваться как металл, частично как паллет или они будут экспортированы без обработки. Вот почему грузинские порты в состоянии продавать металлы, паллеты, руды как черные, так и цветные.

Грузооборот хлопковых волокон также значительно будут расти, когда будет улучшена обеспечиваемость удобрениями и водой, для ирригационных работ.

Когда начинает расти доход на душу населения, соответственно увеличивается импорт на новые и поддержанные машины. Вследствии этого нужны автомобильные запчасти, которые также должны быть импортированы.

Когда растет доход люди хотят устроить и переустроить свои жилища и дома. Вот почему необходимы, а также должны быть частично импортированы строительный материал, например, для

покрытия крыши, кафель, камень, материал для покрытия, санитарное оборудование, гобелены, краска и т. д.

Оборудование для конструкции коммуникационной сети также имеет большое значение.

Набор потенциальных импортируемых товаров очень широкий, шире чем набор экспортируемых товаров. Структура экспортной производительности в следующем десятилетии будет доминировать над сырыми материалами и полуфабрикатами, такими как металлы или паллеты, а также над сельскохозяйственной продукцией - хлопок и волокна. Также будут импортированы нефтяные продукты и нефтехимикаты.

Подводя итоги, следующие товары являются важными для грузинских потров:

неразгруженный груз	разгруженный груз
проектный груз	зерно
строит. материалы	хлопок
сталь	фрукты, пряности, чай
пиломатериалы	металлический лом
строит. материалы	нефтехимикаты
продукты питания, сахар, рис, мясо	руды
напитки	металлы
потребительские товары	паллеты
колесная техника, грузовики, тракторы	соль
автомоб. запчасти	нефтяные продукты
удобрения	удобрения
зерно	ткани
нефтехимикаты	табак
машины	кожа
промышленные продукты	
электро-товары и электроника	

5. Потенциалы контейнеризации и унитизации

5.1 Паромные приспособления в других портах

Почти все большие порты на Черном Море имеют паромное сообщение (авто и ж/д). Следующий список показывает паромные линии между TEN и TRACECA :

СВЯЗЬ	Но действующих судов
Бургас (Болгария) - Поти (Грузия) -Новороссийск (Россия)	1
Бургас (Болгария) - Новороссийск (Россия)- Поти (Грузия)	1
Варна (Болгария) - Батуми (Грузия)	1
Ильичёвск (Украина) - Поти (Грузия)	1

Статус: 31.12.97

В 1996 и 1997гг две Ро-Ро линии, обслуживающие три направления между Балгарией и Грузией, были пущены в эксплуатацию. В Констанце, Руминия строится новый паромный терминал для авто и ж/д транспорта, служба в Батуми планируется в 1998г. С Ильичёвска (Украина) действуют две паромные линии: на Варну (Болгария), где меняются платформы и с 1996 г на Поти (Грузия)

Транспортный потенциал для паромного сообщения между Поти и Ильичёвском был тщательно изучен НРТИ-Dornier-RMG консорциумом, которое можно найти в приложение 1 к этому тому. По результатам прогнозов можно утверждать, что грузовой потенциал оправдывает инвестиции, вложенные в строения адеквативной ж/д рампы в Поти, которое финансируется в настоящее время программой Тасис-Трасека грантом ЕС. Такое улучшение процесса обработки груза в ж/д вагонах является важным аспектом в освоении значительной доли грузового потенциала.

Можно коротко изложить, что паромные приспособления и ж/д находятся в плохом, но рабочем состоянии и не используются оптимально. Во всех портах хорошо известны проблемы и разработаны генеральные планы для обновления и расширения портов. В портах Констанца и Бургас уже началось строительство новых приспособлений.

Дальше описаны паромные приспособления портов TEN на Чёрном Море .Для дальнейшей информации смотрите описание портов в докладе 1 Фазы.

Ильичёвск, Украина

В порту установлены три Ро-Ро приспособления с двумя передвижными и с одной закрпленной рампой. Максимальная глубина у причала составляет 9.6 м. Колея российского размера (1.520м.); замена платформ невозможна. Концепция будущего развития включает расширение паромного терминала.

Констанца, Руминия

Из-за стратегического расположения на Дунае Констанца стал одним из больших портов на Чёрном море. В старой части на причалах 1и 4 установлены Ро-Ро и пассажирские приспособления. Со строением канала Дунай-Чёрное Море началось строение так называемого Южного Порта. До настоящего времени была открыта большая свободная зона со складскими помещениями и были установлены приспособления для перевозки и складирования генерального груза, фактически в основном металлопродукты и лесоматериалы), а также расширения интермодальных перевозок при помощи РО-РО терминала и ж/д паромного причала. Глубина у причала достигает 14,5 м.

Варна, Болгария

Ро-Ро терминал расположен в порту Варна-Восток прямо на Чёрном Море. Отсюда эксплуатируется линия на Новороссийск и Батуми. Максимальная глубина около 12 м. Проходя через озеро длиной 20 км. и систему каналов с максимальной длиной 10 м. находится порт Варна-Восток. Железнодорожная компания Балгарии эксплуатирует здесь паромные приспособления только с одной возможностью перемены платформы с русской колеи на европейскую на Черном Море. Так как линия между Ильичёвск и Варной испытывает уменьшение спроса прегрузочных приспособлений, то ее можно будет применить для других направлений.

Бургас, Болгария

С 1996 года с порта Бургас на восток в направлении Новороссийска и Поти эксплуатируется Ро-Ро паром. Существующее приспособление испытывает недостаток территории для паркования и маневрирования грузовых автомашин. Но один проект из генерального плана порта касается Ро-Ро приспособлений. Строительные работы уже начались. Поэтому скоро ожидаются улучшения Глубина в гавани достигнет 10.5 м.

5.2 Модели транспортного движения фидерных и линейных сервисов

Порты Грузии связаны с мировым рынком через контейнерные фидерные суда и с Европой дополнительно через Ро-Ро линии из портов Болгарии Варна и Бургас и порта Ильичёвск на Украине. Можно урегулировать наём судов и частоту линейных сервисов, вызванных переменой в объёме груза по сезонам и быстрым развитием. Этот список представляет фактически действующие линии, обслуживающие Грузию.

Судно	Ёмкость судов	Частота отход/месяц	Линии	Агенты	Направления
STK-1011	80 TEU	3	Бультранс	Барвилл	Стамбул - Поти
MSC-Венкер	160 TEU	2	MSC	Барвилл	Стамбул - Поти
MSC-Лариса	160 TEU	2	MSC	Барвилл	Стамбул - Поти
патаинер	240 TEU	2	SCS	Кавтрекс Поти	Джио Таура - Пирей - Поти - Новориссииск
Патаинер	240 TEU	2	SCS	Сарлис	Джио Таура - Пирей - Поти - Новориссииск
Пелинджер	350 TEU	1	SCS	Сарлис	Джио Таура - Пирей - Поти - Новориссииск
Джево Виктори	100 TEU	2	ESC	Сии - Ленд	Пирей - Варна - Новоросииск - Поти
Симин	120 TEU	2	Argoshipping		Египет-Поти(Трапзон) Трапзон (Поти)
Аксон гелиболу	230 TEU	2	CMN		Пирей - Ильичёвск - Поти
Боргфелд	160 TEU	2	CMN		Пирей - Джио Тарау - Одесса - Поти
Маинд Аис	220 TEU	2	Исткбал		Антверпен - Поти
Маинд Экшион	220 TEU	2	Исткбал		Антверпен - Поти
Герой Плевны	108 вагоны 250 грузав./ 900 автом	3	Укрферри		Ильичевск - Поти
Средец	60 грузав.	4	Сомат		Бургас - Новоросииск Поти

Судно	Ёмкость судов	Частота отход/месяц	Линии	Агенты	Направления
Преслав	45 грузов.	4	Сомат		Бургас - Поти - Новоросииск
Сердика	60 грузов.	1 (occasionally)	Бульунион		Варна - Батуми

Статус: 31.12.1997

Данные цифры, показывающие мощность паромных судов, не могут быть рассмотрены как неменяющиеся показатели. Обычно Ро-Ро суда перевозят контейнеры на специальных движущихся платформах, а также паромные судна загружаются машинами и контейнерами. Поэтому тип и объём транспортирования может быть изменён незначительно.

Уже подготовлены несколько новых линий для новых связей. В ближайшее будущее это будет линия на Грузию судно Валери Гегидзе по маршруту Стамбел - Поти - Новороссийск и с Констанци будет действовать Ромлайн, чтобы соединить Руминию с Грузией.

Относительно большое число контейнерных судов и Ро-Ро линий было открыто за последние годы. Операторами являются как маленькие судовые компании, так и контейнерные линии мирового масштаба. Этот факт может быть доказательством того, что грузовой объём и линии через Чёрное Море испытывают все растущие потребности.

Принимая во внимание основные концепции больших контейнерных операторов, становится ясно, что порта Поти и Ватуми, а также другие порта на Чёрном Море будут соединены фидерными судами. Основные порта, которые соединены прямым путём - это напр. Антверпен/Роттердам с ARA-Range, Джю Тарау (Италия) и Пиреи (Греция). Отсюда контейнеры перевозятся по всем направлениям в Европу. Поэтому контейнерные суда в портах Грузии останутся того же размера, что и сейчас.

5.3 Наличие судоходства

Принимая во внимание разнообразие уже действующих линий и короткое время их существования, становится ясно, что транспортный сектор реагирует быстро и гибко на все меняющиеся транспортные требования. Судоходные линии могут не только покупать суда, но и зафрахтовать их, когда их сервис расширится . Так что трудностью для судоходного пространства является не только число судов и линии, но и разгрузочные и погрузочные способности самих портов. Как только ускорятся разгрузочные работы, увеличится эффективность эксплуатации, улучшится таможенная процедура в Поти и Батуми, для линии становится возможным улучшить оборот и значительно увеличить мощность существующих линий. Цель может быть достигнута в ближайшее время. Кроме этого реализация расширения уменьшит ограничения мощности на средний и долгий период.

5.4 Контейнеризация и унитизация груза

Выше дана оценка экономики Кавказа и Центральной Азии. Исходя из этого, описаны ожидаемые важные грузы для портов Грузии.

В настоящее время уровень контейнеризации иностранного груза в странах Кавказа и Центральной Азии ограничен, большинство переработанных контейнеров перевозят импорт Европы, Дальнего Востока и Северной Америки через Дубай и Бандар Аббас, Иран и порт Турции и дальше на машинах до места назначения. Значителен потенциал контейнеризации ожидаемого груза в портах Грузии. В настоящее время уровень контейнерной перевозки по сравнению с генеральными грузами вырос на 80

%. Эта доля должна быть принята во внимание как потенциал контейнеризации для следующей декады.

Будет груз перевезен в контейнерах или нет это зависит от некоторых факторов. Самые важные из них:

- объем груза,
- соотношение стоимость/вес груза
- до,
- таможенные формальности,
- баланс грузового потока,
- предложенные тарифы,
- доступность порожних контейнеров.

Ожидается, что уровень контейнеризации генерального груза в странах Кавказа и Центральной Азии значительно увеличится к 2000 году. В последующие годы имеется большая степень вероятности, что доля контейнеров достигнет мирового уровня. Ведущими силами этого увеличения являются:

- структура объема груза предназначенного для торговли,
- расширение торговли в мировых масштабах,
- развитие маршрута ТРАСЕКА для транспортировки контейнеров
- внедрение лоджистик сервисов и обмен информацией в соответствии с современными контейнерными операторами, например, P&O контейнеры, Sea-Land Service Inc., Maersk, Harag Lloyd or Evergreen,
- использование хлопка или других грузов как возвратный груз для балансирования потоков контейнеризированного груза.

Ведущей силой для контейнеризации торгового груза в первую очередь будет импортная торговля для регионов Кавказа и Центральной Азии. Товары более высокой ценности, например, товары широкого потребления, такие как консервы, напитки, электронные инструментв или запчасти для бурения нефти относительно этого обычно контейнеризуются. Как только импортные контейнеры разгружаются на месте назначения, контейнерные операторы начинают искать подходящие грузы среди экспортных грузов. До возвращения пустых контейнеров имеет смысл найти полезную нагрузку по крайней мере для сокращения затрат. Производимые в этих странах товары - хлопок, металлы, химические и нефтехимические продукты, а также значительные количества промышленных товаров - товары с потенциалом контейнеризации.

6. Интервью с Основными Международными Операторами, Грузоотправителями и Экспедиторами

6.1 Интервью

Интервью состоялись с избранными специалистами из следующих организаций Европейского и Транс-Кавказского транспорта:

- грузоотправителей
- экспедиторской
- судоходных линий
- порты и
- железные дороги

Коммерческие обмены между республиками Узбекистана, Казахстана, Азербайджана, Грузией и с остальными странами мира значительно изменились с 1990 года. До этого международная торговля находилась на очень низком уровне, а национальная торговля имел большое значение. Работы выполнялись большими торговыми компаниями, руководство которых находилось в Москве. В течение этих последних лет каждая республика СНГ принялась за развитие собственной организации/организаций в сфере логистики.

Интервью были проведены в период с октября 1997 года до января 1998 года. Следующие компании классифицированные по алфавиту, были вовлечены в нем:

- Alfred Ernst + CoKG
- BASF
- Delacher & Co.
- F&O
- Ferro Transport
- Ferrostaal
- Franz Welz
- Intransco
- Klückner
- Kraft
- Kuehne & Nagel
- Meyers Sohn GmbH
- Militzer & Mьnch
- Paul Gьnther Logistik + Leasing GmbH
- Procter and Gamble
- Samsung
- Sealand
- Shell
- Sostmeier Spedition & Logistik
- Sped. Heilmann
- Texaco
- Transalpina
- Transasia
- Transcargo

- Unitrans
- Wesotra Spedition+Transport
- Willy Betz

6.2 Общий Интерес с Грузинскими Портами

В большинстве случаев, полные транспортные работы входят в обязанности профессионала т. е. международного экспедитора, который непосредственно обсуждает вопросы с руководствами порта. Работы в основном выполняются в следующих сферах:

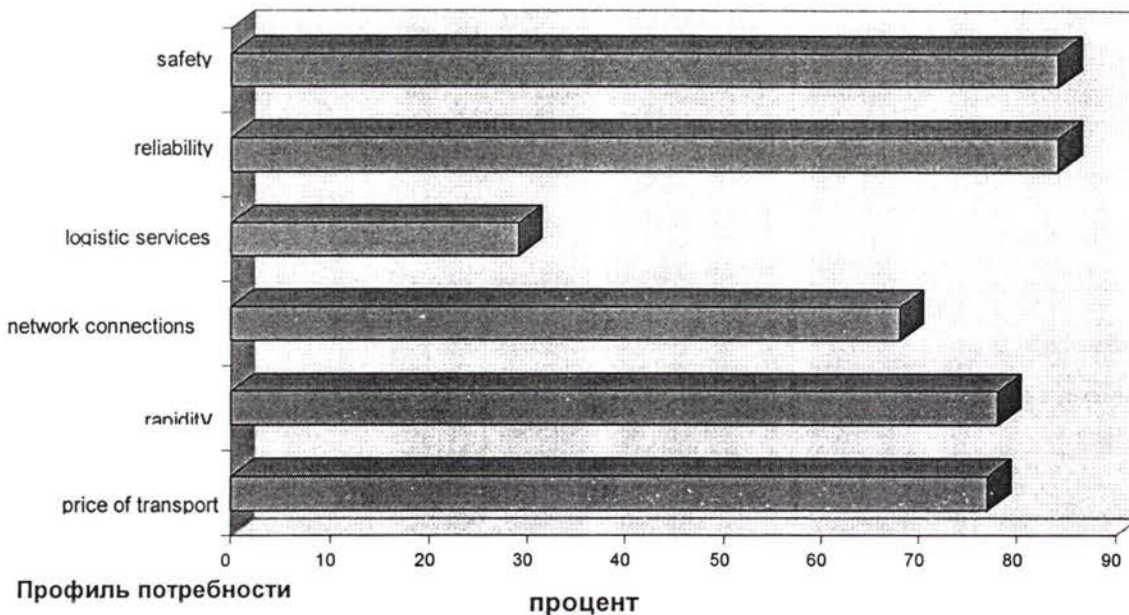
- продукты широкого потребления
- нефть и нефтепродукты
- химические продукты
- удобрение Fertiliser
- машины для промышленности
- металл и
- продукты питания

Компании в основном удовлетворяются существующей ситуацией, что связано с транспортными операциями. Но несмотря на это, основные замечания следующие:

- скорость транспорта
- безопасность транспорта
- надежность транспорта
- гибкость транспорта
- техническое обслуживание транспорта
- цены транспортной поставки
- инфраструктуры связи и транспорта

В общем говоря, эти интервью дают нам возможность показать основные критерии о значении проблем транспортных операций. Ниже указанные цифровые данные показывают важность различных проблем:

Потребность в услуги логистики



6.3 Объемы Обработанных Грузов

Было трудно получить надежную информацию об объеме переведенных грузов. Грузы экспедиторов требуют существенный поток международного транспорта для создания экспедиторской сети. В бывшем Советском Союзе переход на рыночную экономику вызвал сильное сокращение транспортного движения, включая тех кто вовлечен в международную торговлю.

Однако, главной опорой экономики является транспортная сеть. С хорошей транспортной сетью и развивающейся экономикой объем фрахтового транспорта сильно увеличится. Эту тенденцию получили в результате интервью с разными компаниями. Примеры роста объема фрахта одной компании сильно отличаются от другой.

6.4 Основные Транспортные Корридоры/Маршруты

Перевозка грузовиками

Общий маршрут не существует. Маршруты перевозки грузовиками в основном представляют маршруты, использующие судоходные линии через Черное море.

- Грузовики отправляющиеся в Баку проходят порты Поти или Батуми. Они используют судоходные линии через Черное море из/в Одесса или Варна/Бургас.
- Грузовики отправляющиеся в Турцию в основном используют сухопутные линии.
- Отношение места происхождения и назначения между Центральной Азией (Казахстан, Узбекистан) и северной Европой используют северные линии в Москву и через Брест/Санкт-Петербург/Калининград. Однако эти линии в основном представляют ж/д линии.

Главный корридор для перевозок грузовиками представляет корридор через Черное море к портам Одесса и Варна/Бургас.

Железнодорожный

- Наибольшая часть ж/д транспортировки использует связь через Москву и Брест в Белорусь или связь через Украину в Польшу. Перевозка относительно различных масштабов путей с Российской системой представляет препятствие в этой транспортной системе.

Мультимодальный

- Существуют два основных маршрута. Первый проходит через Санкт-Петербург, а второй через порты на Черном море (Поти и Батуми).

Существует сильная конкуренция между классическими северными маршрутами (С.-Петербург) и южным маршрутом TRACECA (Поти или Батуми).

6.5 Ожидания

TRACECA является важным и надежным маршрутом. Компании ожидают следующие улучшения:

- скорость транспорта
- безопасность транспорта
- надежность транспорта
- гибкость транспорта
- техническое обслуживание транспорта
- цены транспортной поставки
- сеть и инфраструктура

Обширные письменные интервью компаний в Германии показывают, что для них самым важным является критерий безопасности транспорта, а затем надежность и техническое обслуживание. После этого цена и скорость транспорта вместе со сетью.

Скорость транспорта

- Транспортное время от места отправки до места назначения (например, транспортировка от двери до двери)
- Сокращение времени все еще остановленного на дороге транспорта (например, время таможенной очистки)

Безопасность транспорта

- Безопасность средств транспорта и транспортировки контейнеров, а также безопасность товаров во избежание грабежа
- Защита специфических товаров (например, опасный или замороженный груз)
- Безопасность и охрана (ущерб, грабеж, и т.д.) вида транспорта

Надежность транспорта

- График транспорта (например, определенное время въезда или выезда, время транспортировки, приезда)
- Практичность транспорта например, соответствие с крайними сроками, гарантия транспортировки).

Гибкость транспорта

- разновидность приспособлений (например, для контейнера, насыпного груза, хранения и мастерской и т.д.)
- доступность разных транспортных приспособлений
- разновидность предложений и возможностей для достижения соглашения (графики, линейный транспорт)

Услуги в области логистики для транспорта

- возможность проверки месторасположения груза в любое время (например, статус - сообщение о месторасположении грузов / контейнеров / грузовиков / вагонов)
- возможность заранее послания информации между диспетчером и получателем (эксплуатация сетей данных, автоматический обмен данных)
- возможность прямой компьютерной связи между погрузчиком / грузоотправителем / общим перевозчиком и получателем

Цена транспортировки

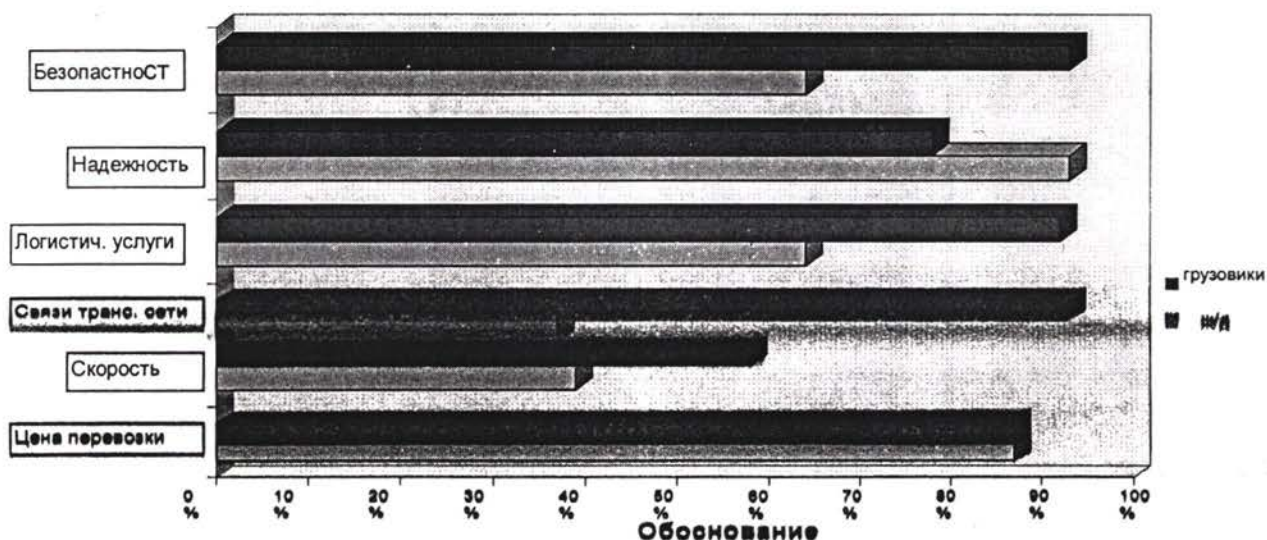
- быстрое предоставление транспортных предложений для клиентов
- различие транспортной цены по разным характерным признакам
- проверка пропорций исполнения цен

Сеть и инфраструктура

- плотность сети, доступности и качества транспортных путей
- эксплуатация свободных мощностей
- изменения в структуре товара для получения изменений в инфраструктуре транспорта
- оценка инфраструктурных изменений в будущем (скорость изменений)
- ожидаемые транспортные ограничения (установленные требования, ограничения, запреты)

Ожидания отличаются в зависимости от типов транспорта. Следующие цифровые данные показывают эти разные ожидания, высказанные операторами.

Разницы в потребности количества



Контейнеризационный потенциал ожидаемого товарного ассортимента в грузинских портах значителен. Транспортируется ли груз в контейнерах или нет зависит от нескольких детерминантов, самые важные из них:

- количество груза;
- ценовое и весовое отношение груза worth/weight relation of cargo,
- доступность обрабатывающих приспособлений availability of handling facilities,
- таможенная регуляция,
- баланс грузового потока.

В настоящее время уровень контейнеризации Кавказской и Центрально-азиатской иностранной торговли ограничен, большая часть обрабатываемых контейнеров импортирует груз из Европы, Дальнего Востока и северной Америки транзитом через Дубай и Бандар Абас, Иран или Турецкий порт и затем доставляется к месту назначения на грузовиках

В последующие годы до 2000 года ожидается, что уровень контейнеризации Кавказского и Центрально-азиатского генерального груза значительно увеличится. Основными факторами этого является :

- структура объема торгового груза,
- Разработка маршрутов ТРАСЕКА для контейнерной транспортировки
- изменение службы материально-технического обеспечения от P&O контейнеров и Служба Sea-Land Service Inc. во всем регионе,
- использование хлопка, как обратный груз для балансирования потоков контейнеризированного груза

Ведущей силой для контейнеризации торговли первоначально будет импорт торговли на Кавказ и Центральную Азию. Когда импортные контейнеры разгружены на месте назначения, контейнерные операторы будут искать грузы среди экспортных грузов, подходящие для контейнеризации. Хлопок, металл, химические и нефтехимические продукты, а также значительные количества промышленных товаров, производимых в странах, является пригодной для контейнеризации и поэтому позволяют использовать вместимость коробок, которые были использованы под портовые товары.

7. Обновление существующего прогноза грузоперевозок

Основы прогноза грузоперевозок для портов Поти и Батуми должны соответствовать рабочему плану для проекта ТРАСЕКА "База Данных о Региональной Грузоперевозке и Модели Прогнозов". К несчастью, существующие доклады показывают, что прогноз грузоперевозок приемлим, но использованная база данных, относительно 1995 года, не соответствует данным других достоверных источников. Поэтому невозможно использовать данные упомянутого проекта, для осуществления и соответственного обновления прогноза грузоперевозок для Поти и Батуми.

В технико-экономическом обосновании Грузинских портов было планировано обновление существующего прогноза грузоперевозок. Поэтому, необходимо оценить пользу других существующих прогнозов грузоперевозок в регионе, для оценки будущих портовых грузоперевозок. Следующие исследования прогнозов грузоперевозок имеют наибольшую важность:

- Тасис/ТРАСЕКА "Совместное предприятие(я) для Кавказских Железных Дорог" Временный Доклад Апрель 1997 год.
- Тасис/ТРАСЕКА "Транс Кавказская Железная Дорога, изучение Пред-инвестиции Железных Дорог и экспериментальный поезд Баку - Тбилиси - Батуми/Поти", Проект, Заключительный Доклад на Май 1997г.
- НРС Hamburg Port Consulting GmbH "Оптимизация и Переустройство Грузинских Портов Поти и Батуми" (финансируется GTZ) Апрель 1996 год.
- Тасис "Экспедиция - Мультимодальные Траспортные Системы" Проект, Заключительный Доклад, Февраль 1997 год.
- Тасис "Развитие Порта Баку, Генеральный План Порта, Прогноз Грузоперевозок и Экономическая Оценка" Фаза III Доклад Март 1997 год.
- Тасис "План Сети Портов и Программа Усовершенствования" Фаза 3, Доклад Экономической и Финансовой Оценки - Баку, Апрель 1997 год.

Первые три указанные исследования (особ. исследование НРС) осуществляют основательный прогноз грузоперевозок, основываясь на будущем развитии GDP, развитии главных отраслей национальной экономики и международной перевозки в Армении, Азербайджане и Грузии. Главной целью обоснований Тасис/ТРАСЕКА является прогноз железнодорожных грузоперевозок. Поэтому необходимы дополнительные усилия для интеграции дорожных грузоперевозок и оценки оборота портов.

Обоснования относительно экспедиции - мультимодальных транспортных систем и порта Баку дают дополнительную информацию и данные относительно соответственных транспортных коридоров. Данные будут использованы, для подтверждения правдоподобности и дополнения сбора данных.

Рассмотрение имеющихся докладов и подступа данных для уточнения прогнозов грузоперевозок портов Поти и Батуми:

- Анализы упомянутых обоснований относительно нижеследующих предположений и сценариев
- Оценка данных связанных с портами Поти и Батуми, сбор данных для прогноза грузоперевозок
- Установление предположений для автотранспортного сектора перевозки и определения сценариев для автотранспортной перевозки из Грузинских портов
- Осуществление прогнозов грузоперевозок на 2002, 2007 и 2012 гг.
- Оценка результатов, в отношении к действительности

- Обсуждение чувствительности результатов, относительно политических аспектов и конкурирующих транспортными маршрутов

8. Приготовление Прогноза Грузоперевозок

Политическое и экономическое развитие Кавказского региона в будущем зависит от многих управляющих факторов, ведущих к разным последствиям для грузоперевозок портов Поти и Батуми. Кроме того, развитие конкурентоспособных транспортных коридоров влияет на оборот портов. Поэтому лучше осуществлять прогнозы грузоперевозок на разных стадиях развития региона. Прогноз грузоперевозок определяется на трех сценариях.

Сценарий I основывается на предположениях, характеризующих положительное развитие для Кавказского региона и сильную конкурентную позицию, в отношении к альтернативным транспортным коридорам. Сценарий I вкратце может быть описан, как развитие "наилучшего случая".

С другой стороны, сценарий II основывается на замедленном развитии региона. Реабилитация национальной экономики и транспортного сектора замедлена некоторыми неудачами, и конкуренция других транспортных коридоров сильна. Согласно этого сценария политическая ситуация далека от нормализации внутривосударственных связей региона. Сценарий II может быть указан как "наихудший случай" развития.

Между этими двумя экстремальными сценариями, третий сценарий (сценарий III) описывает экономическое и политическое развитие, которое характеризуется как "возможный случай". Умеренный темп экономического и политического развития, происходящего в следствии общего понимания того, что соглашения в пользу всех стран региона окажутся лучшим вариантом, является главным предположением сценария III.

В общей сложности сценарии основаны на прогнозе железнодорожных грузоперевозок обоснования Тасис/ТРАСЕКА "Совместное Проеприятие(я) для Кавказских Железных Дорог" Временный Доклад, Апрель 1997 год. Тем не менее, некоторые предположения сценариев этого обоснования изменяются, особенно относительно распределения грузоперевозок и экономического развития региона в пессимистичном сценарии.

В деталях, сценарии основываются на следующих предположениях:

Сценарии ссылаются на страны: Грузия, Азербайджан и Армения.

8.1 Сценарий I

Транспортный Сектор

- Постоянный рост транспортного сектора в следствии прогресса в экономическом развитии стран (реабилитация промышленности, разработка природных источников)
- Модернизация железнодорожных инфраструктур и подвижного состава, организация железнодорожных грузоперевозок, в соответствии с современными стандартами
- Развитие экспедиторских компаний и предложение эффективных услуг по перевозке на грузовиках.
- Изменения в распределении перевозок: перевозка навалочного груза, в основном по железной дороге, значительная доля автотранспорта в перевозке генеральных грузов.

Перевозка экспортируемых товаров

- Рост перевозки товаров в согласии с текущим объемом груза, более высокий темп роста для Армении, в следствии нормализации политической ситуации, высокий темп роста экспорта нефтепродуктов из Азербайджана (объем продукции, который превысит объем национального потребления будет экспортирован: примерно от 5 до 7 миллионов тонн в год)
- Перевозка навалочного груза и нефтепродуктов в основном по железной дороге

Перевозка импортируемых товаров

- Понижение импорта хлебных злаков (сокращение продовольственной помощи), рост импорта генеральных грузов с подобными темпами роста как экспорт.
- Рост импорта оборудования для нефтепроизводства и некоторых проектов развития для Азербайджана
- Рост импорта продовольственных продуктов и других высокоценных товаров (генеральные грузы)

Перевозка транзитных грузов

- Транзитная перевозка через Ялту в Россию и через Джульфу в Иран будет возможна к 2000 году.
- Будет увеличиваться объем перевозки Хлопка и нефтепродуктов из Центральной Азии, инвестиционных товаров и продовольственных продуктов в Центральную Азию

Грузы

Навалочные Грузы

Импорт зерна через порты Поти и Батуми для доставки в Армению, Грузию и Азербайджан организуются Всемирной Продовольственной Программой (WFP). Предполагается, что в следствии этой программы импорт сократится с повышением степени самообеспечения стран. Тем не менее, надо принимать во внимание, что использование пахотных земель для выращивания зерна ограничено и что хлебные злаки являются основными продуктами питания и кормов для скота. Ожидание роста спроса на зерно в будущем также приведет к необходимости импорта. Странами импорта зерна в основном являются Грузия, Азербайджан, Армения и Туркменистан.

До распада Советского Союза Грузинские порты производили перевалку боксита и оксида алюминия для алюминиевых заводов Азербайджана. Продукт (оксид алюминия) был переправлен в Магнетогорск, в Россию. Так как услуги российских портов по переправке грузов в Магнетогорск могут обойтись дешевле, в будущем транспортное соединение через Грузинские порты не привлечет интереса. В будущем в странах Кавказского региона будет спрос на алюминий, поставку которых могут произвести заводы в Азербайджане. Поэтому, предполагается, что импорт баксита или оксида алюминия через Грузинские порты будет увеличиваться в соответствии с увеличением мощности заводов Азербайджана до 2002 года.

В следствии роста и усовершенствования горной промышленности, запасы марганцевой руды в Грузии пойдут на экспорт, через Грузинские порты. Предполагается, что этот процесс завершится до 2002 года. Кроме того, в будущем будет осуществляться экспорт медных сплавов и хромита.

Предполагается, что черные металлы и железный лом займут большую часть внешней перевалки грузов в Грузинских портах. Экспорт лома является следствием перестраивания Кавказского региона. Изношенное промышленное оборудование, подвижной состав железных дорог и ненужные военные материалы будут источниками экспорта лома. Предполагается, что процесс перестраивания продлится до 2012 года.

Развитие Кавказских стран приведет к спросу на импорт строительных материалов. Предполагается, что для Грузинских портов будет ограничиваться объем внутренней грузоперевозки, особенно цемента.

Нефтепродукты

Оборот нефтепродуктов в Грузинских портах является одним из позиций с высокой степенью неопределенности, в соответствии с прогнозом грузоперевозок. Управляющими факторами, влияющими на оборот нефтяных продуктов в Поти и Батуми, являются следующие:

- Эксплуатация нефтяных залежей в Каспийском Море и соответственно главные транспортные маршруты нефтепродуктов зависят от ответа на вопрос: "Является ли Каспийское Море морем или озером?" Классифицирование его как море делает возможным применение международных правовых законов (Закон Морской Конвенции). Область поверхности разделяется, в соответствии с конвенцией, на национальные зоны, входящие в имущество пяти государств. Если Каспийское Море будет иметь статус озера, то никакие международные соглашения не будут применяться и оно будет совместным имуществом этих пяти государств. В зависимости от результатов определения статуса Каспийского Моря, транспортные маршруты перевозки нефтепродуктов попадают под влияние участвующих государств. Россия заинтересована в осуществлении транспортировки через ее территорию. Альтернативные пути, н-р через Грузию, являются гарантом для экономики и политической независимости.
- Грузия имеет ограниченные запасы нефти в Черном Море и на востоке Тбилиси. Разработка значительного количества, за время прогноза грузоперевозок, неопределена. Нефтепереработка в Батуми не отвечает современным стандартам и нуждается в полной реконструкции. Согласно маршрутам международной нефтеперевозки, сырая нефть транспортируется как можно ближе к регионам употребления. Поэтому, необходимо выяснить какую мощность должен иметь нефтеперерабатывающий завод в Батуми, чтобы ответить спросам рынка.
- В Азербайджане подтвердились запасы нефти и объем переработки. Нефтепродукты будут перекачены по трубам. В регионе будут употребляться нефтепродукты. Излишки могут быть вывезены на большие расстояния через Грузинские порты.

Соответственно, последнеупомянутые показатели оборота нефтепродуктов в Грузинских портах в будущем, резко различаются в существующем прогнозе грузоперевозок. Обоснование GTZ "Переустройство Грузинских Портов Поти и Батуми" ожидает примерно 1.5 миллионов тонн нефтепродуктов, которые до 2010 года будут укомплектовываться Грузинскими портами (максимальное различие). Обоснование Тасис/ТРАСЕКА "СП для Кавказских Железных Дорог" Временный Доклад, Апрель 1997 год, указывает объем около 5-7 миллионов тонн грузоперевозки петрохимических продуктов из запада в Грузинские порты до 2015 года (оптимистичный сценарий). Оценка GTZ кажется достаточно консервативной, в то время как оценка Тасиса/ТРАСЕКИ является оптимистичной. Поэтому точная оценка оборота нефтепродуктов в Грузинских портах может быть в пределах примерно 2.3 - 3.4 миллионов тонн в сценарии I и примерно 2 миллион тонн в сценарии II.

Генеральные Грузы

Импорт генеральных грузов через Грузинские порты увеличится с темпом, выше чем темп роста GDP. Структуру товаров составляют металлические продукты, минеральные строительные материалы, промышленное оборудование, продовольственные продукты, которые не производятся в странах с высокоценными товарами потребления. С восстановлением сельскохозяйственного производства и промышленности экспорт генеральных грузов будет возрастать.

Контейнер

Относительно контейнерной грузоперевозки, в Грузинских портах, предполагается, что в будущем большая часть генеральных грузов будет транспортирована в контейнерах. Существующий прогноз грузоперевозок показывает различные результаты контейнерных грузоперевалок в Грузинских портах. Прогноз, произведенный компанией Sea-Land Services Inc. "Сеть Интермодальных Терминалов Грузии - Технико-экономическое Обоснование и Бизнес Планы" на Апрель 1997 года, оценивает оборот порта Поти между 130,000 TEU (контейнер + паром, загруженные контейнеры, сценарий I) и 62,000 TEU

(сценарий II) на 2001 год. Прогноз в обосновании Тасис/ТРАСЕКА "СП для Кавказских Железных Дорог" Промежуточный Доклад в Апреле 1997 года, оценивает объем оборота примерно в 20,000 TEU (пессимистичный сценарий) до 44,000 TEU (оптимистичный сценарий) за 2012 год. Оценка компании Sea-Land основывается на сомнительных показателях и цифрах, кажущихся оптимистичными. Оценка обоснования Тасис/ТРАСЕКА с другой стороны кажется более реалистичным и хорошо основанным на правдоподобном развитии использования контейнеров.

Значительный объем контейнерной грузоперевозки в будущем, станет следствием экспорта хлопка из Узбекистана и Туркменистана (см. Тасис "Программа Усовершенствования и Сети Портов" Фаза 3, Доклад Экономической и Финансовой Оценки - Баку Апрель 1997, п. 100). В 1995 году из Туркменистана было вывезено примерно 300,000 тонн хлопка. Правительства Узбекистана, Туркменистана, Азербайджана и Грузии достигли соглашения о перевозке одного миллиона тонн хлопка по транспортному корридору ТРАСЕКА (и порты Поти и Батуми) в Европу. Эксперты сомневаются в реализации упомянутых объемов по некоторым экономическим причинам, кроме того большой объем грузоперевозок создаст проблемы с количеством транспорта. Тем не менее значительная часть контейнерного транспорта в западно-восточных направлениях поможет экспорту хлопка из Туркменистана и Узбекистана.

8.2 Сценарий II

Транспортный сектор

- Замедленный рост объема транспорта, в следствии отставаний реабилитации промышленности и разработки природных ресурсов
- Не достаточная модернизация железнодорожных инфраструктур и подвижного состава, не оптимальная организация железнодорожной грузоперевозки
- Развитие экспедиторских компаний с флотом грузового транспорта
- Изменения в распределении по видам транспорта: по сравнению со сценарием I, большая доля в автотранспортной перевозке навалочных и генеральных грузов

Перевозка экспортируемых товаров

- Увеличение количества грузоперевозок, в соответствии с замедленным ростом всего объема грузов, низкий темп роста в Аремнии, в следствии политических проблем с соседними государствами, малая уровень производства нефтепродуктов в Азербайджане, а значит сокращение количества экспорта.
- Перевозка навалочных и генеральных грузов на большие расстояния, по сравнению со сценарием I

Перевозка импортируемых товаров

- Предполагается наличие низкого темпа роста национальной экономики Грузии, Азербайджана и Армении, в следствии которых уменьшается объем грузоперевозок, по сравнению со сценарием I

Перевозка транзитных грузов

- Транзитная грузоперевозка через Ялму в Россию очень мала, по сравнению со сценарием I, транзитная грузоперевозка через Джульфу в Иран не возможна

В соответствии с предметами потребления, предполагается, что структура товаров не отличается от сценария I, однако, по сравнению со сценарием I, объем на много мал, в следствии замедленного развития.

8.3 Сценарий III

Транспортный сектор

- Рост объема транспорта за счет прогресса в экономическом развитии (реабилитация промышленности, разработка природных источников), но в следствии не очеловеченного развития различных экономических секторов (н-р, реабилитация промышленности, пренебрегая возрастающей потребностью в энергии) темп развития низок по сравнению со сценарием I
- Модернизация железнодорожных инфраструктур и подвижного состава, и организация грузоперевозок по железной дороге, отстают на один шаг от современных стандартов.
- Развитие экспедиторских компаний с флотом грузового транспорта.
- Изменения в распределении по видам транспорта: по сравнению со сценарием 1, лучшие шансы для сектора автотранспортной перевозки получить рыночную долю объема транспорта за счет полу-оптимальной организации железнодорожных услуг.

Перевозка экспортируемых товаров

- Увеличение количества грузоперевозок, в соответствии с полным объемом груза, соответственно высокие темпы роста экспорта нефтепродуктов из Азербайджана.

Перевозка импортируемых товаров

- Подобные предположения как в сценарии I, но низкие темпы роста объема импорта

Перевозка транзитного груза

- Будет увеличивать объем вывоза Хлопка и нефтепродуктов из Центральной Азии, ввоза инвестиционных товаров и продовольственных продуктов в Центральную Азию, и низкий темп роста по сравнению со сценарием I

Относительно товаров потребления, предполагается, что структура товаров не отличается от сценария I, однако из-за развития, объем мал по сравнению со сценарием I. Результаты прогноза грузоперевозок составлены в следующих таблицах.

Цифры в следующих таблицах округленные. Поэтому, могут появляться маленькие разницы между итоговых сум и калькулируемых сум.

Порт Поти 1995						вид						вид		
Грузы	общее кол. тон	импорт		ж/д		автотранспорт		экспорт		ж/д		автотрансп.		
насыпные	842,000	47%	697,000	50%	662,200	95%	34,900	5%	145,000	37%	117,500	81%	27,600	19%
нефтепродукты	622,000	35%	476,000	34%	466,500	98%	9,500	2%	146,000	38%	141,600	97%	4,400	3%
ген грузы	219,000	12%	138,000	10%	117,300	85%	20,700	15%	81,000	21%	72,100	89%	8,900	11%
контейнеры	95,000	5%	78,000	6%	49,100	63%	28,900	37%	17,000	4%	6,000	35%	11,100	65%
Всего	1,778,000	100%	1,389,000	100%	1,295,100	93%	94,000	7%	389,000	100%	337,200	87%	52,000	13%

Сценарий I (наилучший случай) 2002

Порт Поти						вид						вид		
Грузы	общее кол. тон	импорт		ж/д		автотранспорт		экспорт		ж/д		автотрансп.		
насыпные	1,409,400	28%	729,000	31%	583,200	80%	145,800	20%	680,400	25%	544,300	80%	136,100	20%
нефтепродукты	1,057,100	21%	309,800	13%	303,600	98%	6,200	2%	747,300	27%	732,400	98%	14,900	2%
ген грузы	1,166,400	23%	492,000	21%	344,400	70%	147,600	30%	674,400	25%	472,100	70%	202,300	30%
контейнеры	1,428,900	28%	811,600	35%	608,700	75%	202,900	25%	617,300	23%	463,000	75%	154,300	25%
Всего	5,061,800	100%	2,342,400	100%	1,839,900	79%	502,500	21%	2,719,400	100%	2,211,800	81%	507,600	19%

Сценарий I (наилучший случай) 2007

Порт Поти						вид						вид		
Грузы	общее кол. тон	импорт		ж/д		автотранспорт		экспорт		ж/д		автотрансп.		
насыпные	2,054,400	30%	940,700	29%	799,600	85%	141,100	15%	1,113,700	31%	946,700	85%	167,100	15%
нефтепродукты	1,300,000	19%	454,800	14%	445,700	98%	9,100	2%	845,200	23%	828,300	98%	16,900	2%
ген грузы	1,155,600	17%	538,400	16%	403,800	75%	134,600	25%	617,200	17%	462,900	75%	154,300	25%
контейнеры	2,411,800	35%	1,362,500	41%	1,021,800	75%	340,600	25%	1,049,300	29%	787,000	75%	262,300	25%
Всего	6,921,800	100%	3,296,400	100%	2,670,900	81%	625,400	19%	3,625,400	100%	3,024,900	84%	600,600	17%

Сценарий I (наилучший случай) 2012

Порт Поти						вид						вид		
Грузы	tons in total	импорт		ж/д		автотранспорт		экспорт		ж/д		автотрансп.		
насыпные	2,742,300	30%	1,183,000	27%	1,005,500	85%	177,400	15%	1,559,300	32%	1,325,400	85%	233,900	15%
нефтепродукты	1,558,100	17%	514,100	12%	503,800	98%	10,300	2%	1,044,000	21%	1,023,100	98%	20,900	2%
ген грузы	1,163,400	13%	562,200	13%	421,600	75%	140,500	25%	601,200	12%	450,900	75%	150,300	25%
контейнеры	3,800,500	41%	2,143,100	49%	1,607,300	75%	535,800	25%	1,657,400	34%	1,243,000	75%	414,300	25%
Всего	9,264,300	100%	4,402,400	100%	3,538,200	81%	864,000	19%	4,861,900	100%	4,042,400	84%	819,400	17%

Порт Поти 1995				вид						вид				
Грузы	tons in total	импорт		ж/д	автотранспорт		экспорт		ж/д	автотрансп.				
насыпные	842,000	47%	697,000	50%	662,200	95%	34,900	5%	145,000	37%	117,500	81%	27,600	19%
нефтепродукты	622,000	35%	476,000	34%	466,500	98%	9,500	2%	146,000	38%	141,600	97%	4,400	3%
ген грузы	219,000	12%	138,000	10%	117,300	85%	20,700	15%	81,000	21%	72,100	89%	8,900	11%
контейнеры	95,000	5%	78,000	6%	49,100	63%	28,900	37%	17,000	4%	6,000	35%	11,100	65%
Всего	1,778,000	100%	1,389,000	100%	1,295,100	93%	94,000	7%	389,000	100%	337,200	87%	52,000	13%

Сценарий II (найхудчий случай) 2002

Порт Поти				вид						вид				
Грузы	tons in total	импорт		ж/д	автотранспорт		экспорт		ж/д	автотрансп.				
насыпные	916,200	20%	473,900	31%	331,700	70%	142,200	30%	442,300	25%	309,600	70%	132,700	30%
нефтепродукты	687,000	15%	201,300	13%	197,300	98%	4,000	2%	485,700	27%	471,200	97%	14,600	3%
ген грузы	758,200	17%	319,800	21%	191,900	60%	127,900	40%	438,400	25%	263,000	60%	175,300	40%
контейнеры	928,700	21%	527,500	35%	311,200	59%	216,300	41%	401,200	23%	236,700	59%	164,500	41%
Всего	3,290,100	73%	1,522,500	100%	1,032,100	68%	490,400	32%	1,767,600	100%	1,280,500	73%	487,100	27%

Сценарий II (найхудчий случай) 2007

Порт Поти				вид						вид				
Грузы	tons in total	импорт		ж/д	автотранспорт		экспорт		ж/д	автотрансп.				
насыпные	1,335,300	30%	611,400	29%	428,000	70%	183,400	30%	723,900	31%	506,700	70%	217,200	30%
нефтепродукты	845,000	19%	295,600	14%	289,700	98%	5,900	2%	549,400	23%	538,400	98%	11,000	2%
ген грузы	751,100	17%	349,900	16%	210,000	60%	140,000	40%	401,200	17%	240,700	60%	160,500	40%
контейнеры	1,567,700	35%	885,600	41%	522,500	59%	363,100	41%	682,100	29%	402,400	59%	279,600	41%
Всего	4,499,100	100%	2,142,500	100%	1,450,200	69%	692,400	31%	2,356,600	100%	1,688,200	72%	668,300	28%

Сценарий II (найхудчий случай) 2012

Порт Поти				вид						вид				
Грузы	tons in total	импорт		ж/д	автотранспорт		экспорт		ж/д	автотрансп.				
насыпные	1,782,500	30%	768,900	27%	538,300	70%	230,700	30%	1,013,600	32%	709,500	70%	304,100	30%
нефтепродукты	1,012,800	17%	334,200	12%	327,500	98%	6,700	2%	678,600	21%	665,000	98%	13,600	2%
ген грузы	756,200	13%	365,400	13%	219,300	60%	146,200	40%	390,800	12%	234,500	60%	156,300	40%
контейнеры	2,470,300	41%	1,393,000	49%	821,900	59%	571,100	41%	1,077,300	34%	635,600	59%	441,700	41%
Всего	6,021,800	100%	2,861,500	100%	1,907,000	67%	954,700	33%	3,160,300	100%	2,244,600	71%	915,700	29%

Порт Поти 1995				вид				экспорт		вид			
Грузы	tons in total	импорт		ж/д	автотранспорт	экспорт		ж/д	автотрансп.				
насыпные	842,000 47%	697,000 50%	662,200 95%	34,900 5%	145,000 37%	117,500 81%	27,600 19%						
нефтипродукты	622,000 35%	476,000 34%	466,500 98%	9,500 2%	146,000 38%	141,600 97%	4,400 3%						
ген грузы	219,000 12%	138,000 10%	117,300 85%	20,700 15%	81,000 21%	72,100 89%	8,900 11%						
контейнеры	95,000 5%	78,000 6%	49,100 63%	28,900 37%	17,000 4%	6,000 35%	11,100 65%						
Всего	1,778,000 100%	1,389,000 100%	1,295,100 93%	94,000 7%	389,000 100%	337,200 87%	52,000 13%						

Сценарий III (вероятный случай) 2002

Порт Поти				вид				экспорт		вид			
Грузы	tons in total	импорт		ж/д	автотранспорт	экспорт		ж/д	автотрансп.				
насыпные	1,198,000 28%	619,700 31%	464,700 75%	154,900 25%	578,300 25%	433,700 75%	144,600 25%						
нефтипродукты	898,500 21%	263,300 13%	258,000 98%	5,300 2%	635,200 27%	616,100 97%	19,100 3%						
ген грузы	991,400 23%	418,200 21%	271,800 65%	146,400 35%	573,200 25%	372,600 65%	200,600 35%						
контейнеры	1,214,500 28%	689,800 35%	448,400 65%	241,400 35%	524,700 23%	341,100 65%	183,600 35%						
Всего	4,302,400 100%	1,991,000 100%	1,442,900 72%	548,000 28%	2,311,400 100%	1,763,500 76%	547,900 24%						

Сценарий III (вероятный случай) 2007

Порт Поти				вид				экспорт		вид			
Грузы	tons in total	импорт		ж/д	автотранспорт	экспорт		ж/д	автотрансп.				
насыпные	1,746,300 30%	799,600 29%	639,700 80%	159,900 20%	946,700 31%	757,300 80%	189,300 20%						
нефтипродукты	1,105,100 19%	386,600 14%	378,900 98%	7,700 2%	718,500 23%	704,100 98%	14,400 2%						
ген грузы	982,200 17%	457,600 16%	297,500 65%	160,200 35%	524,600 17%	341,000 65%	183,600 35%						
контейнеры	2,050,000 35%	1,158,100 41%	810,700 70%	347,400 30%	891,900 29%	624,300 70%	267,600 30%						
Всего	5,883,600 100%	2,801,900 100%	2,126,800 76%	675,200 24%	3,081,700 100%	2,426,700 79%	654,900 21%						

Сценарий III (вероятный случай) 2012

Порт Поти				вид				экспорт		вид			
Грузы	tons in total	импорт		ж/д	автотранспорт	экспорт		ж/д	автотрансп.				
насыпные	2,330,900 30%	1,005,500 27%	804,400 80%	201,100 20%	1,325,400 32%	1,060,300 80%	265,100 20%						
нефтипродукты	1,324,400 17%	437,000 12%	428,300 98%	8,700 2%	887,400 21%	869,700 98%	17,700 2%						
ген грузы	988,900 13%	477,900 13%	334,500 70%	143,400 30%	511,000 12%	357,700 70%	153,300 30%						
контейнеры	3,230,300 41%	1,821,600 49%	1,275,100 70%	546,500 30%	1,408,700 34%	986,100 70%	422,600 30%						
Всего	7,874,500 100%	3,742,000 100%	2,842,300 76%	899,700 24%	4,132,500 100%	3,273,800 79%	858,700 21%						

Порт Батуми 1995				вид						вид				
Грузы	общее кол. тон	импорт		ж/д		автотранспорт		экспорт		ж/д		автотрансп.		
насыпные	551,000	40%	533,000	60%	533,000	100%	0	0%	18,000	4%	18,000	100%	0	0%
нефтепродукты	642,000	46%	238,000	27%	226,100	95%	11,900	5%	404,000	82%	400,000	99%	4,000	1%
ген грузы	190,000	14%	122,000	14%	113,500	93%	8,500	7%	68,000	14%	64,600	95%	3,400	5%
контейнеры	0	0%	0	0%	0	0%	0	100%	0	0%	0	100%	0	0%
Всего	1,383,000	100%	893,000	100%	872,600	98%	20,400	2%	490,000	100%	482,600	98%	7,400	2%

Сценарий I (наилучший случай) 2002

Порт Батуми				вид						вид				
Грузы	общее кол. тон	импорт		ж/д		автотранспорт		экспорт		ж/д		автотрансп.		
насыпные	939,600	31%	618,100	72%	494,500	80%	123,600	20%	321,500	15%	257,200	80%	64,300	20%
нефтепродукты	1,291,900	43%	61,700	7%	60,500	98%	1,200	2%	1,230,200	57%	1,205,600	98%	24,600	2%
ген грузы	777,600	26%	182,900	21%	128,000	70%	54,900	30%	594,700	27%	416,300	70%	178,400	30%
контейнеры	29,200	1%	1,500	0%	0	0%	1,500	100%	27,700	1%	0	0%	27,700	100%
Всего	3,038,300	100%	864,200	100%	683,000	79%	181,200	21%	2,174,100	100%	1,879,100	86%	295,000	14%

Сценарий I (наилучший случай) 2007

Порт Батуми				вид						вид				
Грузы	общее кол. тон	импорт		ж/д		автотранспорт		экспорт		ж/д		автотрансп.		
насыпные	1,369,600	36%	819,000	79%	696,100	85%	122,800	15%	550,600	20%	468,000	85%	82,600	15%
нефтепродукты	1,589,000	42%	61,300	6%	60,000	98%	1,200	2%	1,527,700	56%	1,497,100	98%	30,600	2%
ген грузы	770,400	20%	145,200	14%	108,900	75%	36,300	25%	625,200	23%	468,900	75%	156,300	25%
контейнеры	49,200	1%	4,900	0%	0	0%	4,900	100%	44,300	2%	0	0%	44,300	100%
Всего	3,778,200	100%	1,030,400	100%	865,000	91%	165,200	9%	2,747,800	100%	2,434,000	89%	313,800	11%

Сценарий I (наилучший случай) 2012

Порт Батуми				вид						вид				
Грузы	общее кол. тон	импорт		ж/д		автотранспорт		экспорт		ж/д		автотрансп.		
насыпные	1,828,200	40%	1,334,900	86%	1,134,700	85%	200,200	15%	493,300	16%	419,300	85%	74,000	15%
нефтепродукты	1,904,300	42%	65,900	4%	64,600	98%	1,300	2%	1,838,400	61%	1,801,700	98%	36,800	2%
ген грузы	775,600	17%	136,300	9%	102,200	75%	34,100	25%	639,300	21%	479,500	75%	159,800	25%
контейнеры	77,500	2%	11,600	1%	0	0%	11,600	100%	65,900	2%	0	0%	65,900	100%
Всего	4,585,600	100%	1,548,700	100%	1,301,500	84%	247,200	16%	3,036,900	100%	2,700,500	89%	336,500	11%

Порт Батуми 1995				вид						вид				
Грузы	общее кол. тон	импорт		ж/д	автотранспорт			экспорт		ж/д	автотрансп.			
насыпные	551,000	40%	533,000	60%	533,000	100%	0	0%	18,000	4%	18,000	100%	0	0%
нефтепродукты	642,000	46%	238,000	27%	226,100	95%	11,900	5%	404,000	82%	400,000	99%	4,000	1%
ген грузы	190,000	14%	122,000	14%	113,500	93%	8,540	7%	68,000	14%	64,600	95%	3,400	5%
контейнеры	0	0%	0	0%	0	0%	0	100%	0	0%	0	100%	0	0%
Всего	1,383,000	100%	893,000	100%	872,600	98%	20,440	2%	490,000	100%	482,600	98%	7,400	2%

Сценарий II (найхудчий случай) 2002

Порт Батуми				вид						вид				
Грузы	общее кол. тон	импорт		ж/д	автотранспорт			экспорт		ж/д	автотрансп.			
насыпные	610,800	31%	401,800	72%	281,300	70%	120,500	30%	209,000	15%	146,300	70%	62,700	30%
нефтепродукты	839,800	43%	40,100	7%	39,300	98%	800	2%	799,700	57%	775,700	97%	24,000	3%
ген грузы	505,500	26%	118,900	21%	71,300	60%	47,500	40%	386,600	27%	232,000	60%	154,600	40%
контейнеры	18,900	1%	900	0%	0	0%	900	100%	18,000	1%	0	0%	18,000	100%
Всего	1,975,000	100%	561,700	100%	391,900	70%	169,700	30%	1,413,300	100%	1,154,000	82%	259,300	18%

Сценарий II (найхудчий случай) 2007

Порт Батуми				вид						вид				
Грузы	общее кол. тон	импорт		ж/д	автотранспорт			экспорт		ж/д	автотрансп.			
насыпные	890,200	36%	532,300	79%	372,600	70%	159,700	30%	357,900	20%	250,500	70%	107,400	30%
нефтепродукты	1,032,800	42%	39,800	6%	39,000	98%	800	2%	993,000	56%	973,100	98%	19,900	2%
ген грузы	500,800	20%	94,400	14%	56,600	60%	37,800	40%	406,400	23%	243,800	60%	162,500	40%
контейнеры	32,000	1%	3,200	0%	0	0%	3,200	100%	28,800	2%	0	0%	28,800	100%
Всего	2,455,800	100%	669,700	100%	468,200	70%	201,500	30%	1,786,100	100%	1,467,400	80%	318,600	20%

Сценарий II (найхудчий случай) 2012

Порт Батуми				вид						вид				
Грузы	общее кол. тон	импорт		ж/д	автотранспорт			экспорт		ж/д	автотрансп.			
насыпные	1,188,300	40%	867,700	86%	607,400	70%	260,300	30%	320,600	16%	224,500	70%	96,200	30%
нефтепродукты	1,237,900	42%	42,900	4%	42,000	98%	900	2%	1,195,000	61%	1,171,100	98%	23,900	2%
ген грузы	504,100	17%	88,600	9%	53,200	60%	35,400	40%	415,500	21%	249,300	60%	166,200	40%
контейнеры	50,500	2%	7,600	1%	0	0%	7,600	100%	42,900	2%	0	0%	42,900	100%
Всего	2,980,800	100%	1,006,800	100%	702,600	70%	304,200	30%	1,974,000	100%	1,644,900	83%	329,200	17%

Порт Батуми 1995				вид						вид				
Грузы	общее кол. тон		импорт		ж/д		автотранспорт		экспорт		ж/д		автотрансп.	
насыпные	551,000	40%	533,000	60%	533,000	100%	0	0%	18,000	4%	18,000	100%	0	0%
нефтепродукты	642,000	46%	238,000	27%	226,100	95%	11,900	5%	404,000	82%	400,000	99%	4,000	1%
ген грузы	190,000	14%	122,000	14%	113,500	93%	8,500	7%	68,000	14%	64,600	95%	3,400	5%
контейнеры	0	0%	0	0%	0	0%	0	100%	0	0%	0	100%	0	0%
Всего	1,383,000	100%	893,000	100%	872,600	98%	20,400	2%	490,000	100%	482,600	98%	7,400	2%

Сценарий III (вероятный случай) 2002

Порт Батуми				вид						вид				
Грузы	общее кол. тон		импорт		ж/д		автотранспорт		экспорт		ж/д		автотрансп.	
насыпные	798,600	31%	525,400	72%	394,100	75%	131,400	25%	273,200	15%	204,900	75%	68,300	25%
нефтепродукты	1,098,200	43%	52,500	7%	51,400	98%	1,000	2%	1,045,700	57%	1,014,300	97%	31,400	3%
ген грузы	660,900	26%	155,400	21%	101,000	65%	54,400	35%	505,500	27%	328,600	65%	176,900	35%
контейнеры	24,700	1%	1,200	0%	0	0%	1,200	100%	23,500	1%	0	0%	23,500	100%
Всего	2,582,400	100%	734,500	100%	546,500	74%	188,000	26%	1,847,900	100%	1,547,800	84%	300,100	16%

Сценарий III (вероятный случай) 2007

Порт Батуми				вид						вид				
Грузы	общее кол. тон		импорт		ж/д		автотранспорт		экспорт		ж/д		автотрансп.	
насыпные	1,164,100	36%	696,100	79%	556,900	80%	139,200	20%	468,000	20%	374,400	80%	93,600	20%
нефтепродукты	1,350,600	42%	52,100	6%	51,000	98%	1,000	2%	1,298,500	56%	1,272,600	98%	26,000	2%
ген грузы	654,900	20%	123,500	14%	80,200	65%	43,200	35%	531,400	23%	345,400	65%	186,000	35%
контейнеры	41,900	1%	4,200	0%	0	0%	4,200	100%	37,700	2%	0	0%	37,700	100%
Всего	3,211,500	100%	875,900	100%	688,100	78%	187,600	22%	2,335,600	100%	1,992,400	85%	343,300	15%

Сценарий III (вероятный случай) 2012

Порт Батуми				вид						вид				
Грузы	общее кол. тон		импорт		ж/д		автотранспорт		экспорт		ж/д		автотрансп.	
насыпные	1,554,000	40%	1,134,700	86%	907,700	80%	226,900	20%	419,300	16%	335,400	80%	83,900	20%
нефтепродукты	1,618,800	42%	56,100	4%	54,900	98%	1,100	2%	1,562,700	61%	1,531,400	98%	31,300	2%
ген грузы	659,300	17%	115,900	9%	81,100	70%	34,800	30%	543,400	21%	380,400	70%	163,000	30%
контейнеры	65,900	2%	9,900	1%	0	0%	9,900	100%	56,000	2%	0	0%	56,000	100%
Всего	3,898,000	100%	1,316,600	100%	1,043,700	79%	272,700	21%	2,581,400	100%	2,247,200	85%	334,200	15%

Поти/Батуми 1995			Распредел. по видам	
Грузы	общее кол. тон		ж/д	авто
насыпные	1,393,000	44%	96%	4%
нефтепродукты	1,264,000	40%	98%	2%
ген грузы	409,000	13%	90%	10%
контейнеры	95,000	3%	58%	42%
Всего	3,161,000	100%	95%	5%

Сценарий I (наилучший случай) 2002

Поти/Батуми			Распредел. по видам	
Грузы	общее кол. тон		ж/д	авто
насыпные	2,349,000	29%	80%	20%
нефтепродукты	2,349,000	29%	98%	2%
ген грузы	1,944,000	24%	70%	30%
контейнеры	1,458,100	18%	73%	27%
Всего	8,100,100	100%	82%	18%

Сценарий I (наилучший случай) 2007

Поти/Батуми			Распредел. по видам	
Грузы	общее кол. тон		ж/д	авто
насыпные	3,424,000	32%	85%	15%
нефтепродукты	2,889,000	27%	98%	2%
ген грузы	1,926,000	18%	75%	25%
контейнеры	2,461,000	23%	73%	26%
Всего	10,700,000	100%	84%	16%

Сценарий I (наилучший случай) 2012

Поти/Батуми			Распредел. по видам	
Грузы	общее кол. тон		ж/д	авто
насыпные	4,570,500	33%	85%	15%
нефтепродукты	3,462,400	25%	98%	2%
ген грузы	1,939,000	14%	75%	25%
контейнеры	3,878,000	28%	73%	26%
Всего	13,849,900	100%	84%	16%

Сценарий II (наихудчий случай) 2002

Поти/Батуми			Распредел. по видам	
Грузы	общее кол. тон		ж/д	авто
насыпные	1,527,000	29%	70%	30%
нефтепродукты	1,526,800	29%	97%	3%
ген грузы	1,263,700	24%	60%	40%
контейнеры	947,600	18%	58%	42%
Всего	5,265,100	100%	73%	27%

Сценарий II (наихудчий случай) 2007

Поти/Батуми			Распредел. по видам	
Грузы	общее кол. тон		ж/д	авто
насыпные	2,225,500	32%	70%	30%
нефтепродукты	1,877,800	27%	98%	2%
ген грузы	1,251,900	18%	60%	40%
контейнеры	1,599,700	23%	58%	42%
Всего	6,954,900	100%	73%	27%

Сценарий II (наихудчий случай) 2012

Поти/Батуми			Распредел. по видам	
Грузы	общее кол. тон		ж/д	авто
насыпные	2,970,800	33%	70%	30%
нефтепродукты	2,250,700	25%	98%	2%
ген грузы	1,260,300	14%	60%	40%
контейнеры	2,520,800	28%	58%	42%
Всего	9,002,600	100%	72%	28%

Сценарий II (вероятный случай) 2002

Поти/Батуми			Распредел. по видам	
Грузы	общее кол. тон		ж/д	авто
насыпные	1,996,600	29%	75%	25%
нефтепродукты	1,996,700	29%	97%	3%
ген грузы	1,652,300	24%	65%	35%
контейнеры	1,239,200	18%	64%	36%
Всего	6,884,800	100%	77%	23%

Сценарий III (вероятный случай) 2007

Поти/Батуми			Распредел. по видам	
Грузы	общее кол. тон		ж/д	авто
насыпные	2,910,400	32%	80%	20%
нефтепродукты	2,455,700	27%	98%	2%
ген грузы	1,637,100	18%	65%	35%
контейнеры	2,091,900	23%	69%	31%
Всего	9,095,100	100%	80%	20%

Сценарий III (вероятный случай) 2012

Поти/Батуми			Распредел. по видам	
Грузы	общее кол. тон		ж/д	авто
насыпные	3,884,900	33%	80%	20%
нефтепродукты	2,943,200	25%	98%	2%
ген грузы	1,648,200	14%	70%	30%
контейнеры	3,296,200	28%	69%	31%
Всего	11,772,500	100%	80%	20%

Транспортный прогноз портов Поти и Батуми (детализированные группы товаров) Сценарий III

Порт Поти Грузы	1995		импорт		вид транспорта				экспорт		вид транспорта			
	общее кол. тон				ж/д	автотранспорт					ж/д	автотранспорт		
насыпные	842,000	47.4%	697,000	50.2%	662,200	95%	34,900	5%	145,000	37.3%	117,500	81%	27,600	19%
уголь	4,000	0.5%	4,000	0.6%					0	0.0%				
руда	141,000	16.7%	52,000	7.5%					89,000	51.4%				
черный металл	36,000	4.3%	0	0.0%					36,000	24.8%				
цемент	20,000	2.4%	0	0.0%					20,000	13.8%				
минераль. удобрение	0	0.0%	0	0.0%					0	0.0%				
зерно	641,000	76.1%	641,000	92.0%					0	0.0%				
нефтепродукты	622,000	35.0%	476,000	34.3%	466,500	98%	9,500	2%	146,000	37.5%	141,600	97%	4,400	3%
генеральные грузы	219,000	12.3%	138,000	9.9%	117,300	85%	20,700	15%	81,000	20.8%	72,100	89%	8,900	11%
метал. продукты	48,000	21.9%	0	0.0%					48,000	59.3%				
лесоматериал	0	0.0%	0	0.0%					0	0.0%				
строиматериалы	14,000	6.4%	9,000	6.5%					5,000	6.2%				
прод. продукты	157,000	71.7%	129,000	93.5%					28,000	34.6%				
контейнер	95,000	5.3%	78,000	5.6%	49,100	63%	28,900	37%	17,000	4.4%	6,000	35%	11,100	65%
всего	1,778,000	100%	1,389,000	100%	1,295,100	93%	93,900	7%	389,000	100%	337,100	87%	51,900	13%

Сценарий III (вероятный случай) 2002

Порт Поти Грузы			импорт		вид транспорта				экспорт		вид транспорта			
	общее кол. тон				ж/д	автотранспорт					ж/д	автотранспорт		
насыпные	1,198,000	27.8%	619,700	31.1%	464,700	75%	154,900	25%	578,300	25.0%	433,700	75%	144,600	25%
уголь	3,100	0.3%	3,100	0.5%					0	0.0%				
руда	497,700	41.5%	92,900	15.0%					404,800	70.0%				
черный металл	173,500	14.5%	0	0.0%					173,500	30.0%				
цемент	15,500	1.3%	15,500	2.5%					0	0.0%				
минераль. удобрение	6,200	0.5%	6,200	1.0%					0	0.0%				
зерно	501,900	41.9%	501,900	81.0%					0	0.0%				
нефтепродукты	898,500	20.9%	263,300	13.2%	258,000	98%	5,300	2%	635,200	27.5%	616,100	97%	19,100	3%
генеральные грузы	991,400	23.0%	418,200	21.0%	271,800	65%	146,400	35%	573,200	24.8%	372,600	65%	200,600	35%
метал. продукты	374,700	37.8%	2,100	0.5%					372,600	65.0%				
лесоматериал	0	0.0%	0	0.0%					0	0.0%				
строиматериалы	54,800	5.5%	37,600	9.0%					17,200	3.0%				
прод. продукты	561,900	56.7%	378,500	90.5%					183,400	32.0%				
контейнер	1,214,500	28.2%	689,800	34.6%	448,400	65%	241,400	35%	524,700	22.7%	341,100	65%	183,600	35%
всего	4,302,500	100%	1,991,000	100%	1,443,000	72%	548,000	28%	2,311,500	100%	1,763,600	76%	547,900	24%



Сценарий III (вероятный случай) 2007

Порт Поти Грузы	общее кол. тон		импорт		вид транспорта				вид транспорта					
					ж/д		автотранспорт		экспорт		ж/д		автотранспорт	
насыпные	1,746,300	29.7%	799,600	28.5%	639,700	80%	159,900	20%	946,700	30.7%	757,300	80%	189,300	20%
уголь	4,000	0.2%	4,000	0.5%					0	0.0%				
руда	798,600	45.7%	135,900	17.0%					662,700	70.0%				
черный металл	284,000	16.3%	0	0.0%					284,000	30.0%				
цемент	24,000	1.4%	24,000	3.0%					0	0.0%				
минераль. удобрение	12,000	0.7%	12,000	1.5%					0	0.0%				
зерно	623,700	35.7%	623,700	78.0%					0	0.0%				
нефтепродукты	1,105,100	18.8%	386,600	13.8%	378,900	98%	7,700	2%	718,500	23.3%	704,100	98%	14,400	2%
генеральные грузы	982,200	16.7%	457,600	16.3%	297,500	65%	160,200	35%	524,600	17.0%	341,000	65%	183,600	35%
метал. продукты	342,400	34.9%	1,400	0.3%					341,000	65.0%				
лесоматериал	5,200	0.5%	0	0.0%					5,200	1.0%				
строиматериалы	57,300	5.8%	41,600	9.1%					15,700	3.0%				
прод. продукты	577,200	58.8%	414,600	90.6%					162,600	31.0%				
контейнер	2,050,000	34.8%	1,158,100	41.3%	810,700	70%	347,400	30%	891,900	28.9%	624,300	70%	267,600	30%
всего	5,883,600	100%	2,801,900	100%	2,126,600	76%	675,200	24%	3,081,700	100%	2,426,800	79%	654,900	21%

Сценарий III (вероятный случай) 2012

Порт Поти Грузы	общее кол. тон		импорт		вид транспорта				вид транспорта					
					ж/д		автотранспорт		экспорт		ж/д		автотранспорт	
насыпные	2,330,900	29.6%	1,005,500	26.9%	804,400	80%	201,100	20%	1,325,400	32.1%	1,060,300	80%	265,100	20%
уголь	5,000	0.2%	5,000	0.5%					0	0.0%				
руда	1,052,100	45.1%	150,800	15.0%					901,300	68.0%				
черный металл	424,100	18.2%	0	0.0%					424,100	32.0%				
цемент	40,200	1.7%	40,200	4.0%					0	0.0%				
минераль. удобрение	15,100	0.6%	15,100	1.5%					0	0.0%				
зерно	794,400	34.1%	794,400	79.0%					0	0.0%				
нефтепродукты	1,324,400	16.8%	437,000	11.7%	428,300	98%	8,700	2%	887,400	21.5%	869,700	98%	17,700	2%
генеральные грузы	988,900	12.6%	477,900	12.8%	334,500	70%	143,400	30%	511,000	12.4%	357,700	70%	153,300	30%
метал. продукты	340,200	34.4%	2,900	0.6%					337,300	66.0%				
лесоматериал	5,100	0.5%	0	0.0%					5,100	1.0%				
строиматериалы	57,400	5.8%	42,100	8.8%					15,300	3.0%				
прод. продукты	586,200	59.3%	432,900	90.6%					153,300	30.0%				
контейнер	3,230,300	41.0%	1,821,600	48.7%	1,275,100	70%	546,500	30%	1,408,700	34.1%	986,100	70%	422,600	30%
всего	7,874,600	100%	3,742,000	100%	2,842,300	76%	899,700	24%	4,132,600	100%	3,273,900	79%	858,800	21%

Порт Батуми Грузы	1995 общее кол. тон		импорт		вид транспорта				экспорт		вид транспорта			
					ж/д	автотранспорт			ж/д	автотранспорт				
насыпные	551,000	39.8%	533,000	59.7%	533,000	100%	0	0%	18,000	3.7%	18,000	100%	0	0%
уголь	4,000	0.7%	4,000	0.8%					0	0.0%		0%		0%
руда	18,000	3.3%	0	0.0%					18,000	100.0%				
черный металл	0	0.0%	0	0.0%					0	0.0%				
цемент	0	0.0%	0	0.0%					0	0.0%				
минераль. удобрение	0	0.0%	0	0.0%					0	0.0%				
зерно	528,700	96.0%	528,700	99.2%					0	0.0%				
нефтепродукты	642,000	46.4%	238,000	26.7%	226,100	95%	11,900	5%	404,000	82.4%	400,000	99%	4,000	1%
генеральные грузы	190,000	13.7%	122,000	13.7%	113,500	93%	8,500	7%	68,000	13.9%	64,600	95%	3,400	5%
метал. продукты	46,000	24.2%	0	0.0%					46,000	67.6%		0%		0%
лесоматериал	0	0.0%	0	0.0%					0	0.0%				
строиматериалы	1,000	0.5%	1,000	0.8%					0	0.0%				
прод. продукты	143,000	75.3%	121,000	99.2%					22,000	32.4%				
контейнер	0	0.0%	0	0.0%	0	0%	0	100%	0	0.0%	0	100%	0	0%
всего	1,383,000	100%	893,000	100%	872,600	98%	20,400	2%	490,000	100%	482,600	98%	7,400	2%

Сценарий III (вероятный случай) 2002

Порт Батуми Грузы	общее кол. тон		импорт		вид транспорта				экспорт		вид транспорта			
					ж/д	автотранспорт			ж/д	автотранспорт				
насыпные	798,600	57.7%	525,400	71.5%	394,100	75%	131,400	25%	273,200	14.8%	204,900	75%	68,300	25%
уголь	10,500	1.3%	10,500	2.0%					0	0.0%				
руда	273,200	34.2%	0	0.0%					273,200	100%				
черный металл	15,800	2.0%	15,800	3.0%					0	0.0%				
цемент	10,500	1.3%	10,500	2.0%					0	0.0%				
минераль. удобрение	5,300	0.7%	5,300	1.0%					0	0.0%				
зерно	483,400	60.5%	483,400	92.0%					0	0.0%				
нефтепродукты	1,098,200	79.4%	52,500	7.1%	51,400	98%	1,000	2%	1,045,700	56.6%	1,014,300	97%	31,400	3%
генеральные грузы	660,900	47.8%	155,400	21.2%	101,000	65%	54,400	35%	505,500	27.4%	328,600	65%	176,900	35%
метал. продукты	365,600	55%	1,600	1.0%					364,000	72.0%				
лесоматериал	0	0.0%	0	0.0%					0	0.0%				
строиматериалы	3,100	0.5%	3,100	2.0%					0	0.0%				
прод. продукты	292,300	44.2%	150,800	97.0%					141,500	28.0%				
контейнер	24,700	1.8%	1,200	0.2%	0	0%	1,200	100%	23,500	1.3%	0	0%	23,500	100%
всего	2,582,500	187%	734,500	100%	546,500	74%	188,000	26%	1,848,000	100%	1,547,900	83%	300,200	17%

Сценарий III (вероятный случай) 2007

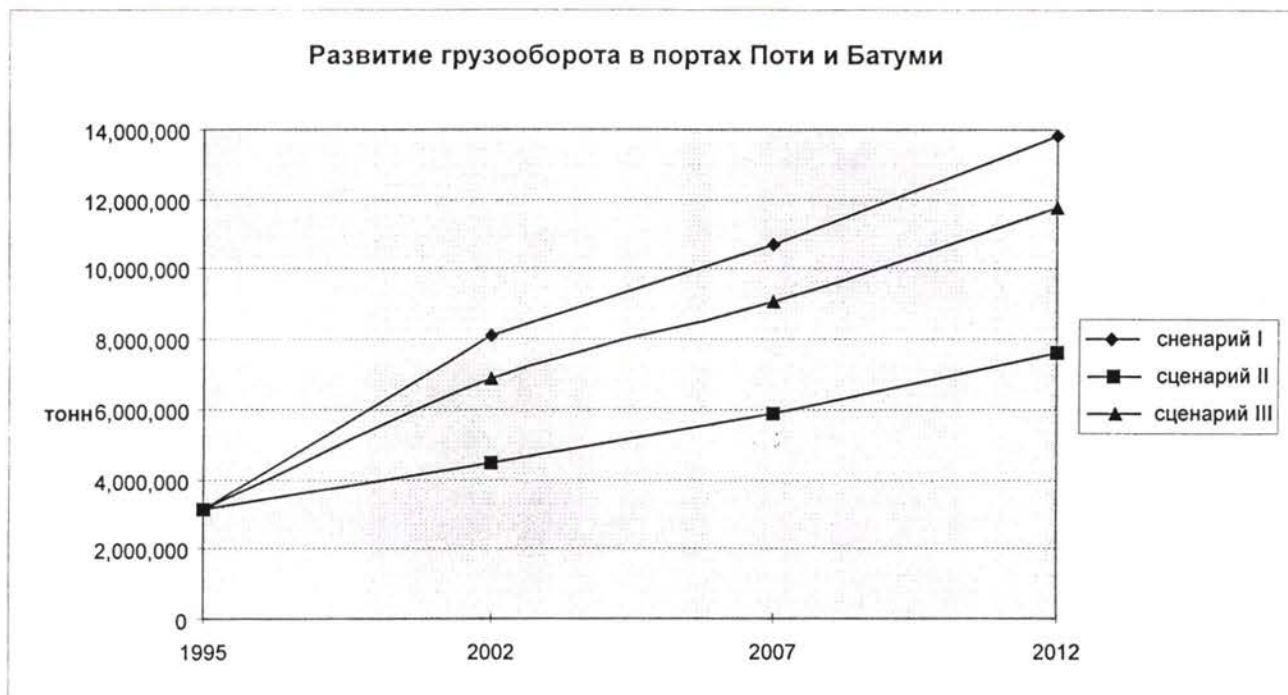
Порт Батуми Грузы	общее кол. тон		импорт		вид транспорта				вид транспорта					
					ж/д		автотранспорт		экспорт		ж/д		автотранспорт	
насыпные	1,164,100	36.2%	696,100	79.5%	556,900	80%	139,200	20%	468,000	20.0%	374,400	80%	93,600	20%
уголь	13,900	1.2%	13,900	2.0%					0	0.0%				
руда	468,000	40.2%	0	0.0%					468,000	100%				
черный металл	20,900	1.8%	20,900	3.0%					0	0.0%				
цемент	20,900	1.8%	20,900	3.0%					0	0.0%				
минераль. удобрение	13,900	1.2%	13,900	2.0%					0	0.0%				
зерно	626,500	53.8%	626,500	90.0%					0	0.0%				
нефтепродукты	1,350,600	42.1%	52,100	5.9%	51,000	98%	1,000	2%	1,298,500	55.6%	1,272,600	98%	26,000	2%
генеральные грузы	654,900	20.4%	123,500	14.1%	80,200	65%	43,200	35%	531,400	22.8%	345,400	65%	186,000	35%
метал. продукты	383,200	58.5%	600	0.5%					382,600	72.0%				
лесоматериал	0	0.0%	0	0.0%					0	0.0%				
строиматериалы	2,500	0.4%	2,500	2.0%					0	0.0%				
прод. продукты	269,192	41.1%	120,400	97.5%					148,792	28.0%				
контейнер	41,900	1.3%	4,200	0.5%	0	0%	4,200	100%	37,700	1.6%	0	0%	37,700	100%
всего	3,211,400	100%	875,800	100%	688,200	78%	187,700	22%	2,335,600	100%	1,992,400	84%	343,200	16%

Сценарий III (вероятный случай) 2012

Порт Батуми Грузы	общее кол. тон		импорт		вид транспорта				вид транспорта					
					ж/д		автотранспорт		экспорт		ж/д		автотранспорт	
насыпные	1,554,000	39.9%	1,134,700	86.2%	907,700	80%	226,900	20%	419,300	16.2%	335,400	80%	83,900	20%
уголь	22,700	1.5%	22,700	2.0%					0	0.0%				
руда	419,300	27.0%	0	0.0%					419,300	100%				
черный металл	34,000	2.2%	34,000	3.0%					0	0.0%				
цемент	45,400	2.9%	45,400	4.0%					0	0.0%				
минераль. удобрение	22,700	1.5%	22,700	2.0%					0	0.0%				
зерно	1,009,900	65.0%	1,009,900	89.0%					0	0.0%				
нефтепродукты	1,618,800	41.5%	56,100	4.3%	54,900	98%	1,100	2%	1,562,700	60.5%	1,531,400	98%	31,300	2%
генеральные грузы	659,300	16.9%	115,900	8.8%	81,100	70%	34,800	30%	543,400	21.1%	380,400	70%	163,000	30%
метал. продукты	387,000	58.7%	1,200	1.0%					385,800	71.0%				
лесоматериал	0	0.0%	0	0.0%					0	0.0%				
строиматериалы	3,500	0.5%	3,500	3.0%					0	0.0%				
прод. продукты	268,800	40.8%	111,200	96.0%					157,600	29.0%				
контейнер	65,900	1.7%	9,900	0.8%	0	0%	9,900	100%	56,000	2.2%	0	0%	56,000	100%
всего	3,897,900	100%	1,316,500	100%	1,043,800	79%	272,700	21%	2,581,400	100%	2,247,200	85%	334,200	15%

Результаты прогноза грузоперевозок

Результаты грузоперевозок указывают соответственно высокий темп роста всего оборота портов Поти и Батуми, за период между 1997 и 2002 годами. В сценарии I ("лучший случай") общий оборот увеличивается с темпом 14% в год. "Сценарий худшего случая" (сценарий II) указывает на годовой темп роста в размере 7%. Сценарий III ("возможный случай") показывает годовой рост 20%. В следующих годах прогноза, для всех сценариев указывается 6 % годовой рост. Сравнение развития оборота портов показывается в следующей диаграмме.



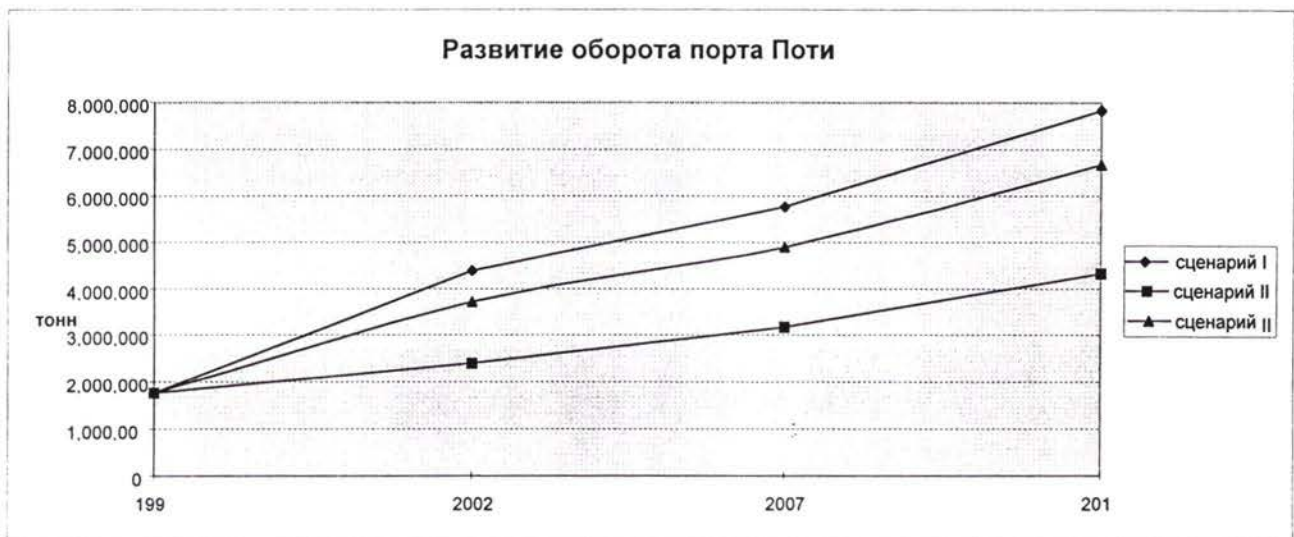
Эти результаты выведены согласно предположения, что в первой части прогноза (1995 до 2002 года) экономическое развитие региона очень динамично и реабилитация промышленности и разработка природных источников проходит замечательный прогресс. Кроме того, необходимо учитывать начальную точку развития грузовой перевозки портов (данное использование объема, по сравнению со временами Бывшего Советского Союза). За следующие промежутки времени ожидается незначительный рост объема в следствии экономического развития.

Относительно товаров, из прогноза грузоперевозок вытекают разные пути развития. Уменьшение навалочного груза до 29% к 2005 следует увеличению до 33% (достигнутое к 2012 году). Нефтепродукты (экспортируемые из Азербайджана и импортируемые в Грузию и Армению) имеют все малую важность для портов, в части прогноза касающегося доли перевозки. Объем производства сырой нефти в Азербайджане, в течении следующих годов будет расти так, что для регионального спроса, импорт товаров будет необходим на все меньшие расстояния. Генеральные грузы стабилизируются на уровне 13% в 1995 году, и 14 % до в 2012 году. Причиной этого является огромное увеличение контейнерной перевозки от 3 % всего перевозки 1995 году до 28 % 2012 году. Эти показатели отражают растущий спрос на инвестиционные товары (техническое оборудование, запчасти и т.д.) и потребительские товары высокого значения. Соответственно международным тенденциям эти грузы перевозятся в контейнерах. Предполагается, что следующие годы до 2002 контейнерная перевозка будет характеризоваться высоким уровнем динамики. Сопоставление с другими прогнозами контейнерных грузоперевозок портов (особ. Sea-Land Service Inc. "Сеть Интермодальных Терминалов Грузии - ТЭО и Бизнес План" на Апрель 1997 года) намечается увеличение объема контейнерной перевозки, за период с 1995 до 2002 года, примерно на 31% (сценарий I) и 145 % в год (сценарий III). За

период с 2003 до 2007 года, темпы увеличения объема составят 10% в год. Контейнерные перевозки концентрированное в порте Потти, указываю на следующее развитие в TEU принимая во внимание разные сценарии:

Контейнерные перевозки в TEU

	1995	2002	2007	2012
Сценарий I (наилучший)	9.500	0	145.810	387.800
Сценарий II (худший)	9.500	0	94.760	252.080
Сценарий III (вероятный)	9.500	123.920	123.920	329.620



Модальное распределение грузов в портах, в 1995 году было распределено следующим образом: железнодорожный транспорт - 95%, и на автотранспорт 5%. Эти данные показывают преобладающие структуры бывшего Советского Союза и отсутствие автотранспортного сектора. В будущем возможны конкретно две разные пути развития:

- в первую очередь реабилитация и расширение автотранспортной сети, продвижение частных автотранспортных компаний
- реабилитация и модернизация железнодорожной сети, подвижного состава и организация железнодорожной грузоперевозки

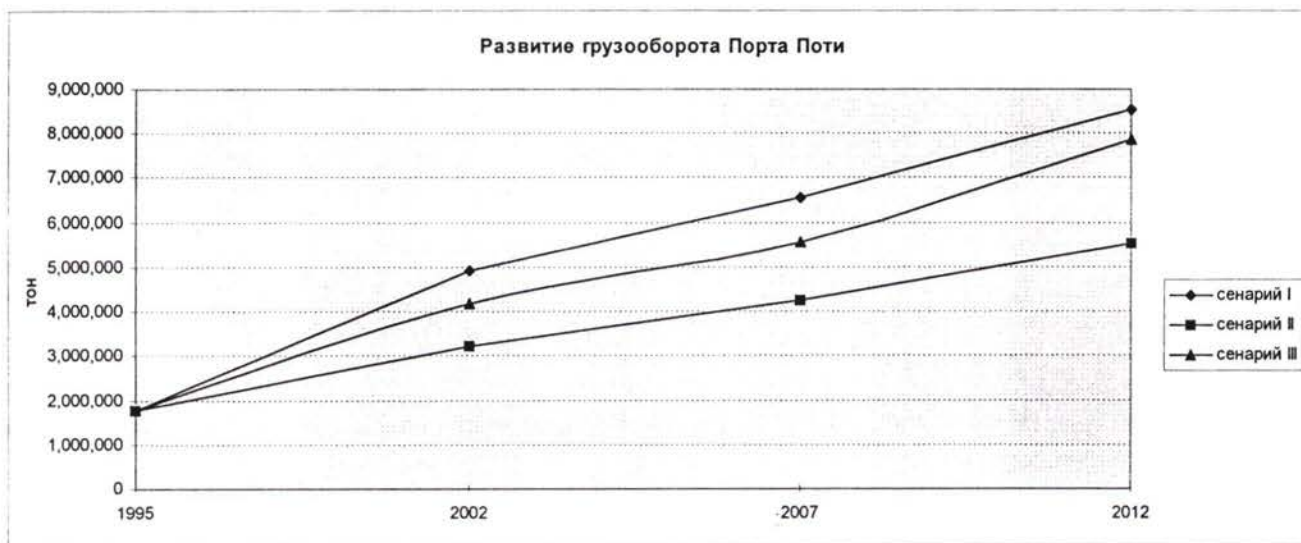
Предполагается, что железная дорога в будущем будет рассматриваться как хребет транспортной системы стран ТРАСЕКА. Намного легче, положиться в основном на автотранспорт, так как вложения инвестиций в автотранспорт и перевозочные сооружения является главной задачей частных компаний. Но хорошо работающая железнодорожная система, является незаменимым компонентом экономики развивающейся страны. Первые шаги - это планирование Скорой-Транс-Кавказской-Материальной Перевозки "Trans-Caucasian-Logistic-Express" и различных исследований для улучшения железных дорог в регионе ТРАСЕКА (т.е. Тасис/ТРАСЕКА "Транс Кавказские Железные Дороги, Обоснование Прединвестиций в Железные Дороги и Экспериментальный поезд Баку - Тбилиси - Батуми/Поти", Проект, Заключительный Доклад на Май 1997г., Тасис/ТРАСЕКА "СП для Кавказских Железных Дорог" Временный Доклад, Апрель 1997г.)

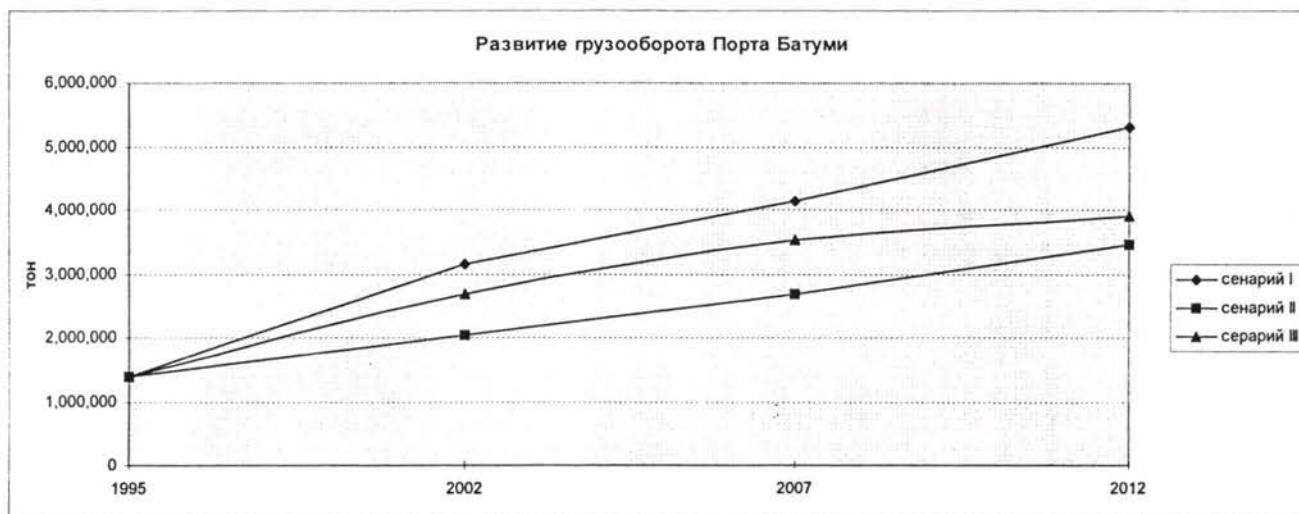
Поэтому, предполагается, что значительная часть грузоперевозок портов будет осуществлена по железной дороге. В сценарии I примерно 83% от объема перевозок (внутренней и внешней перевозки портов) осуществляются по железной дороге. В сценарии II предполагается, что железнодорожная система не развивается повышением приоритета. Поэтому, железнодорожный транспорт имеет долю 69%. В "возможном" сценарии III, доля железных дорог составляет примерно 78%.

Рассматривая различные товары, очевидно, что навалочные грузы преобладают в железнодорожном транспорте (примерно 80%). Нефтепродукты почти полностью перевозятся по железной дороге (98%). Надо отметить, что сырой нефть не перевозится большим объёмом портов Поти и Батуми. Нефть перевозится трубопроводом до Супса. Генеральные грузы, по существу перевозятся автотранспортом, доля автотранспорта в перевозке генеральных товаров составляет, в сценарии I, примерно 25%, в сценарии II 40% и в сценарии III 30%. по сценарии I 70% транспортировки контейнеров осуществляются по железной дороге. Сценарии II предполагает, что 56% перевозки идёт на долю железнодорожных перевозок, а в сценарии III предполагается, что 34% контейнерных перевозок идёт на долю автотранспорта.

Доля железных дорог в перевозке генеральных грузов и контейнеров, по сравнению со статистическими данными Западной Европы, кажутся оптимистичными. Рассматривая транспортную структуру в регионе ТРАСЕКА, очевидно, что сегодня и в будущем, Тбилиси окажется железнодорожным узлом (в пределах межрегионального/международного узла и системы сообщения) для внутригосударственных и международных перевозок. Тбилиси имеет важную функцию упрочнения и распределения товаров, в северо-восточном направлении и в восточно-западном направлении. Тбилиси является промышленным центром Грузии. Поэтому блок поездов между грузинскими морскими портами и Тбилиси являются экономическим решением для транспортировки генеральных грузов и контейнеров.

Таблицы для портов Поти и Батуми показывают следующие результаты. В сценарии I грузоперевозка порта Поти увеличивается с 1,778,000 тонн в 1995 г. до 9,264,300 тонн 2012 году.. В сценарии II грузоперевозка в 2012г. составляет 6,021,700 тонн, а в сценарии III 7,874,600 тонн. Порт Батуми начинает 1995 год с оборотом 1,383,000 тонн, оборот к 2012 году увеличивается до 4,585,700 тонн в сценарии I, до 2,980,700 тонн в сценарии II и до 3,897,900 тонн в сценарии III.





Для порта Поти внутренние и внешние грузоперевозки в среднем показывают соотношение 1.0 : 1.2. Для порта Батуми соотношение внутренних и внешних грузоперевозок для 2012 года составляет 1.0 : 1.8. Причиной неравномерного распределения грузов для Батуми является большой объем экспорта нефтепродуктов.

Рассматривая товары, переправляемые портами, замечается отдельный вид "разделения труда". Главная деятельность порта Поти - это работа с навалочными грузами и контейнерами, в Батуми главный вид деятельности - экспорт нефтепродуктов. В отношении генеральных грузов оба порта имеют долю, примерно в размере 20 - 30% от внутренних и соответственно внешних перевозок товаров.

Таблицы с указанными группами товаров отражают вышеуказанные предположения относительно развития различных секторов экономики.

Чувствительность результатов прогноза грузоперевозок зависит от следующих административных факторов:

- политическое развитие региона
- экономическое развитие стран
- политические приоритеты установленные для реабилитации инфраструктур
- конкуренция альтернативных транспортных коридоров

Первые три фактора уже были выше рассмотрены. Неблагоприятное политическое и экономическое развитие вынуждают тенденцию снизить темпы роста грузооборота в портах. Последнее будет детально обсуждено позже при оценке маршрутной связи между ТРАСЕКА и ТЕН. Коридор ТРАСЕКА имеет очевидный минус, в том, что необходимо пересечь Каспийское и Черное море. Частые перевозки в рамках транспортной сети приводят к большей растрате времени на перевозку, риску повреждения грузов и дополнительным расходам. Перевозка напр. хлопка из Узбекистана могла быть произведена через железнодорожную сеть, прямо в Европу или по маршруту ТРАСЕКА. Требования заказчика, ответственного за заказ на перевозку, играют значительную роль в определении маршрута перевозок. Поэтому сравнение конкурирующих транспортных коридоров, относительно соответствующих требований, делает возможным оценку коридора ТРАСЕКА.

9. Рекомендации наиболее жизнеспособных маршрутных связей между ТРАСЕКА и ТЕН

На этом этапе, модель мультимодальной транспортной симуляции развивается и адаптируется по региональным аспектам. Для этой модели используют ЛОКОМОТИВ. Эта модель охватывает Европейские регионы вместе с Кавказскими регионами: Грузия, Армения и Азербайджан, вместе с Казахстаном, Кыргызстаном, Туркменистаном, Таджикистаном и Узбекистаном (см. карту). Эта модель развивалась для оказания помощи стратегическому планированию портов Батуми и Поти и для оценки влияния не только различных сценарий прогнозов, а также разных сценарий коридора.

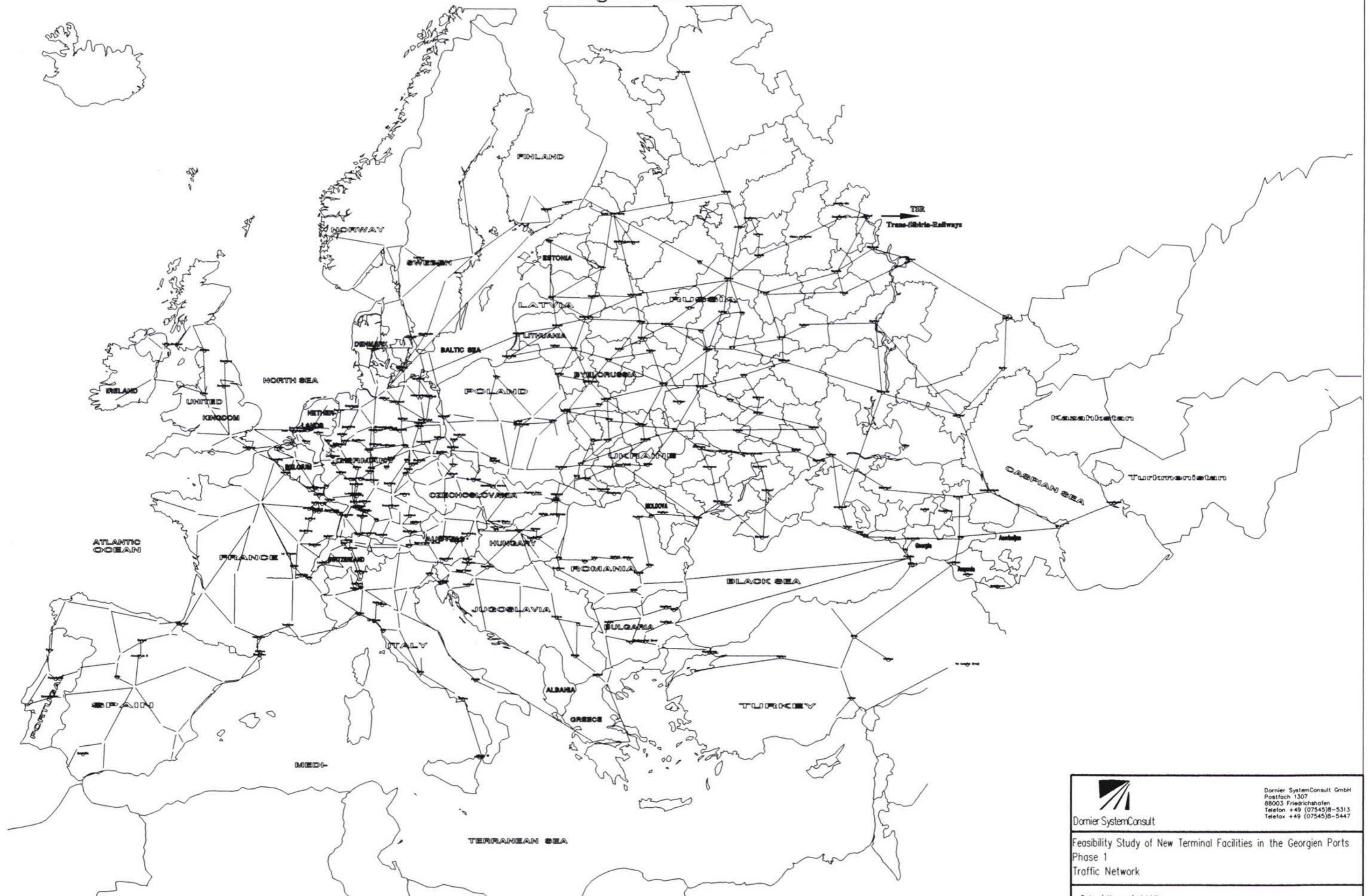
Для адаптирования модели, была собрана текущая информация авто, ж/д и морской сети и операции стран TRACEA. Мультимодальная сеть включает все основные авто, ж/д и морские маршруты. Эта главная сеть показана на следующей карте Транспортной Сети без морских связей.


Для каждого вида транспорта, база данных обеспечивает информацией, которая касается вида, дистанции, скорости, факторов задержки и качества связей. Эта информация предоставлена для каждого вида транспорта (ж/д, авто и морского). Морские связи моделированы, но не показаны на карте. На карте показаны только основные морские связи на Черном море. Для морских связей мы предполагаем средняя скорость в 17 узлов (которая равна почти 31.5 км/ч).

Для каждого вида звена база данных обеспечивает информацией, которая касается географического расположения, соединяющих связей, переводных возможностей и обменных стоимостей между видами.

Карта Транспортной Сети

Feasibility Study of New Terminal Facilities Georgian Ports



 <p>Dornier SystemConsult Postfach 1307 88003 Friedrichshafen Telefon +49 (07545)8-5313 Telefax +49 (07545)8-5447</p>	<p>Feasibility Study of New Terminal Facilities in the Georgian Ports Phase 1 Traffic Network</p>
	<p>Date / Name / objektive Verkehrnetz und Korridore 08.01.1998 Happel</p>

Для симуляции модели базы данных мы выбрали следующие главные города. 500 городов выбрано для Европы.

Кроме того, так как большая часть транспорта в Центральной Азии организована с Украины, Белоруссии и Российской Федерации, было выбрано 130 городов из этих территорий. Для регионов TRACECA было выбрано 20 главных городов.

Транспортная сеть между этими городами Европы и Центральной Азии описана в базе данных модели. Для симуляции судоходства был необходим выбор нескольких морских портов. Выбраны следующие соответствующие морские порты:

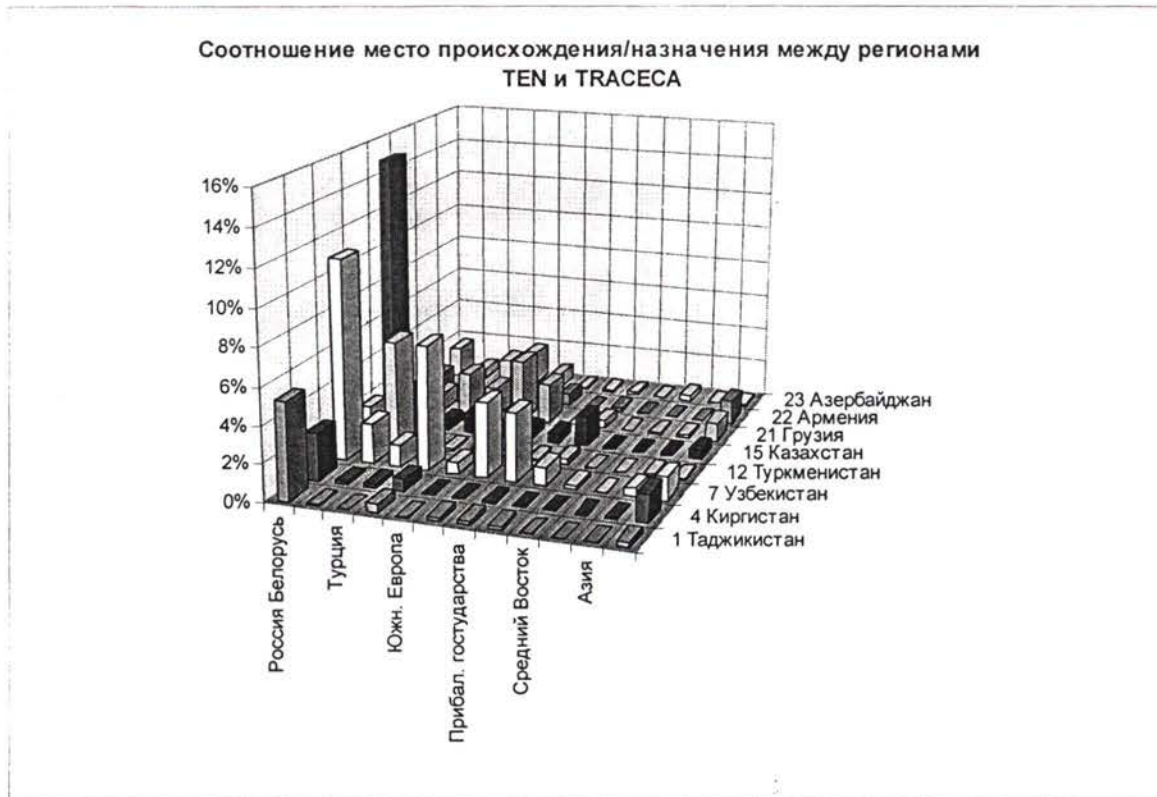
- Триест,
- Генуя,
- Валенсия,
- Барселона,
- Роттердам,
- Гамбург,
- Марсель,
- Лондон,
- Дублин

и из восточной части Европы: :

- Константа,
- Бургас,
- Одесса,
- Санкт-Петербург,
- Батуми,
- Поти,
- Мерсин,
- Истанбул,
- Баку,
- и Красноводск

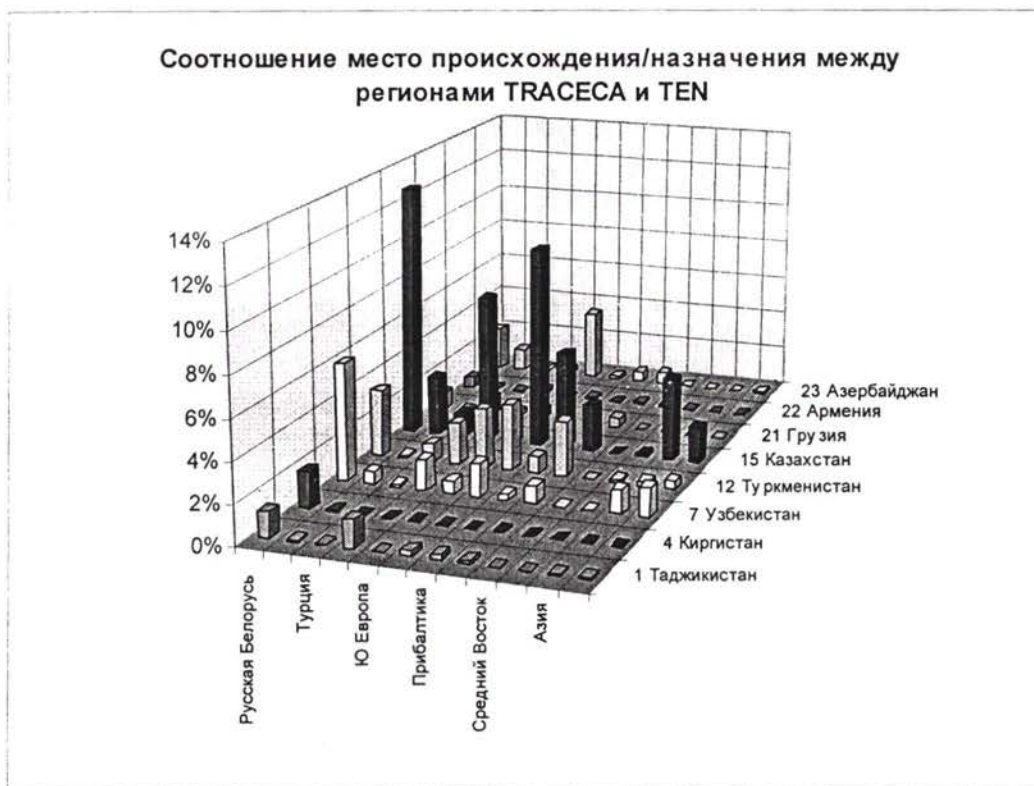
Соответствующие отношения от место происхождения до место назначения между регионами TEN и TRACECA следующие:

- Россия/Белоруссия, Украина/Молдова, Турция, Европа и Америка и
- регион TRACECA со странами Узбекистан, Казахстан и Грузия.



Соответствующие отношения от место происхождения до место назначения между регионами TEN и TRACECA следующие:

- регион TRACECA со странами Казахстан, Туркменистан, Узбекистан и Азербайджан и
- регион TEN Россия/Белорусь, Украина/Молдова и Европа.



В различных транспортных коридорах имеется три вида транспорта: авто/д, ж/д и морской. Следующая карта дает общий взгляд на разные основные коридоры между регионами TRACECA и TEN. 6 главные транспортные маршруты конкурируют между собой на транспортном рынке.

9.1 Представление коридоров

Корридор № I

Корридор № 1 является самым популярным для груза место происхождения и назначения Казахстана из/в России/Белорусь. Он основан на TEN (Транс-Европейская Транспортная Сеть) II и частично на TEN IX. Морская линия через Санкт-Петербург является естественным маршрутом к портам Северного моря. Морская дорога через Каспийское море 1б является альтернативным коридором к наземной линии через Уральск 1а. Этот корридор (ж/д линия через Российскую Федерацию) находится под сильным влиянием MPS, является надежным. Для стран, таких как Казахстан, этот корридор является предпочтительным. Авто/д транспорт также возможен на этой наземной линии.

Корридор № II

Второй корридор № II является в основном TEN корридором III для ж/д/авто транспорта с место происхождения и назначением TRACECA и Центральной Европы. Вид транспорта ж/д характеризуется перегрузкой товара через Брест/Пржмеял.

Корридор № III

Этот корридор является связью между корридорами TRACECA и корридорами TEN № IV для ж/д и авто и TEN № VII на реке Дунай через Констанца в Румынии.

Корридор № IV

Корридор IV является самым южным Европейском маршрутом на суше. Он связывает юг Франции, север Италии и государства на Балкане Югославию, Албанию и Болгарию с маршрутом TEN VII. Черноморские порты Варна и Бургас в Болгарии являются связью к грузинским портам и маршрутом TRACECA.

Корридор № V

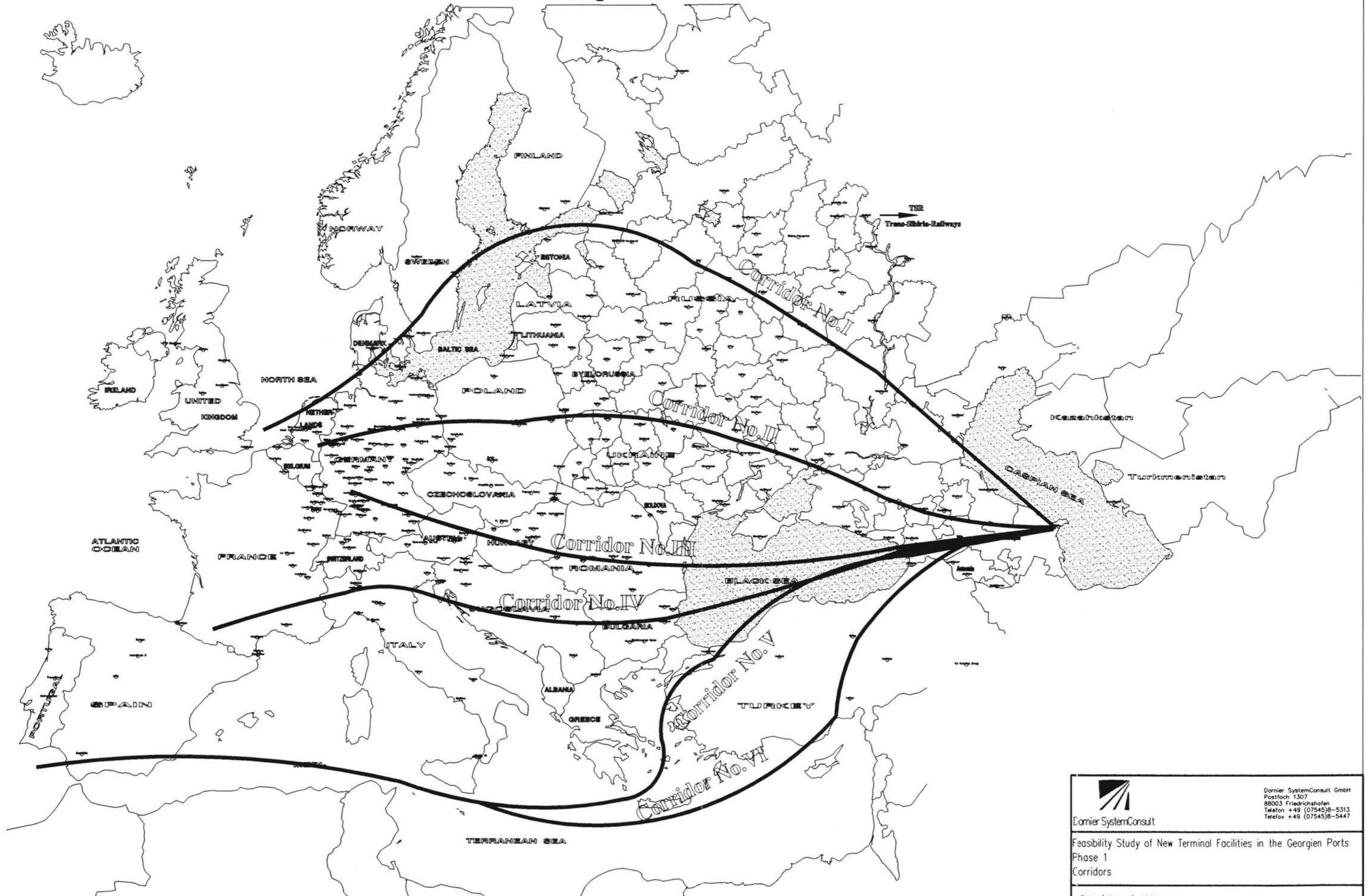
Корридор V является морской связью через Черное Море и Средиземное Море. Зесь контейнер является самым главным грузом.


Корридор № VI

Корридор VI является прибрежной связью по дороге через Турцию. Поэтому грузы не поступают в грузинские порты.

Карта коридора тар

Feasibility Study of New Terminal Facilities Georgian Ports



 <p>Dornier SystemConsult Postfach 1307 88003 Friedrichshafen Telefon +49 (07545)8-5313 Telefax +49 (07545)8-5447</p>	<p>Feasibility Study of New Terminal Facilities in the Georgian Ports Phase 1 Corridors</p>
	<p>Date / Name / objektive Verkehrsnetz und Korridore 08.01.1998 Hoppel</p>

9.2 Симуляция

Симуляция основана на трех различных вариантах, учитывая вид транспортируемого груза. Симуляция 1 предполагает транспортировку технического оборудования из Центральной Азии в Азербайджан (Баку). В симуляции 2 транспортировка хлопка из Узбекистана в Ирландию предполагается для развития симуляции. В симуляции 3 нефтяные продукты транспортируются из Баку в регион Мадрид/Испания.

Для соответствующей транспортной цены и перегрузочных расходов использованы следующие источники:

- Tacis/TRACECA „Акционерное общество(а) для Кавказских железных дорог“ Промежуточный Отчет, апрель 1997.
- Tacis "Развитие порта Баку, Ген. план порта, Транспортный прогноз и Экономическая оценка " Отчет фазы III март 1997
- Tacis "План портовой сети и Программа улучшения" фаза 3, Отчет оценки экономики и финансирования - Баку, апрель 1997

Особенно из выше указанных, в первом изучении, некоторые спецификации, касающиеся транспортных цен и портовых расходов включают:

- Транспортировка товаров грузовиками из Поти в Баку видимо дороже по сравнению с Европой и Азией. Транспортные расходы на 20 фунтовый контейнер составляют от 1.800 до 2.100 US\$. А причиной этого являются экстраординарные налоги на использование дороги. А это возможно вызовет серьезные проблемы для будущего развития сектора авто/д перевозки.
- Стоимость обработки 20 фунтового контейнера в порту Поти составляет 190 US\$. В эту сумму входит стоимость обработки документов - 110 US\$. Эти расходы по сравнению с международными стандартами очень высокие и не приемлемы.
- Задержки, пересекая пограничные пункты значительно длительны по сравнению с международными стандартами.

В развитии симуляции эти актуальные цены являются базой данных для первой серии результатов. Во второй серии предполагают умеренную стоимость и расходы транспорта и в дополнении задержки на границах довести до международных стандартов.

Для каждой симуляции разные альтернативы определены для транспорта из места происхождения до места назначения. В деталях следующая существенная информация описывает предположения для серий симуляций.

В следующих таблицах показаны результаты симуляции. Маршруты оптимизированы по транспортным ценам. Стоимости стандартизированы транспортировкой TEU, чтобы провести сравнение возможных цен.

9.2.1 Симуляция 1

избранные виды товаров:	техническое оборудование для нефтяной промышленности в Азербайджане (Баку)
товары места происхождения:	центральная Германия
товары места назначения:	регион Баку/Азербайджан
Транспорт:	в контейнер
Объем:	2002: 10,000 тонн 1,000 TEU
	2007: 20,000 тонн 2,000 TEU
	2012: 25,000 тонн 2,500 TEU
Транспортная цепь	
Корridor II:	ж/д транспортировка через Россию в Баку
Корridor III:	ж/д транспортировка в Констанцу (Румыния), транспортировка с контейнерного судна в Потти, ж/д транспортировка в Баку

Результат (первая серия)

симуляция 1	расстояние	время(ч)	время(дни)	стоимость/TEU(\$)
Корridor I	4899	307	13	3.658
Корridor III	4758	468	19	3.137

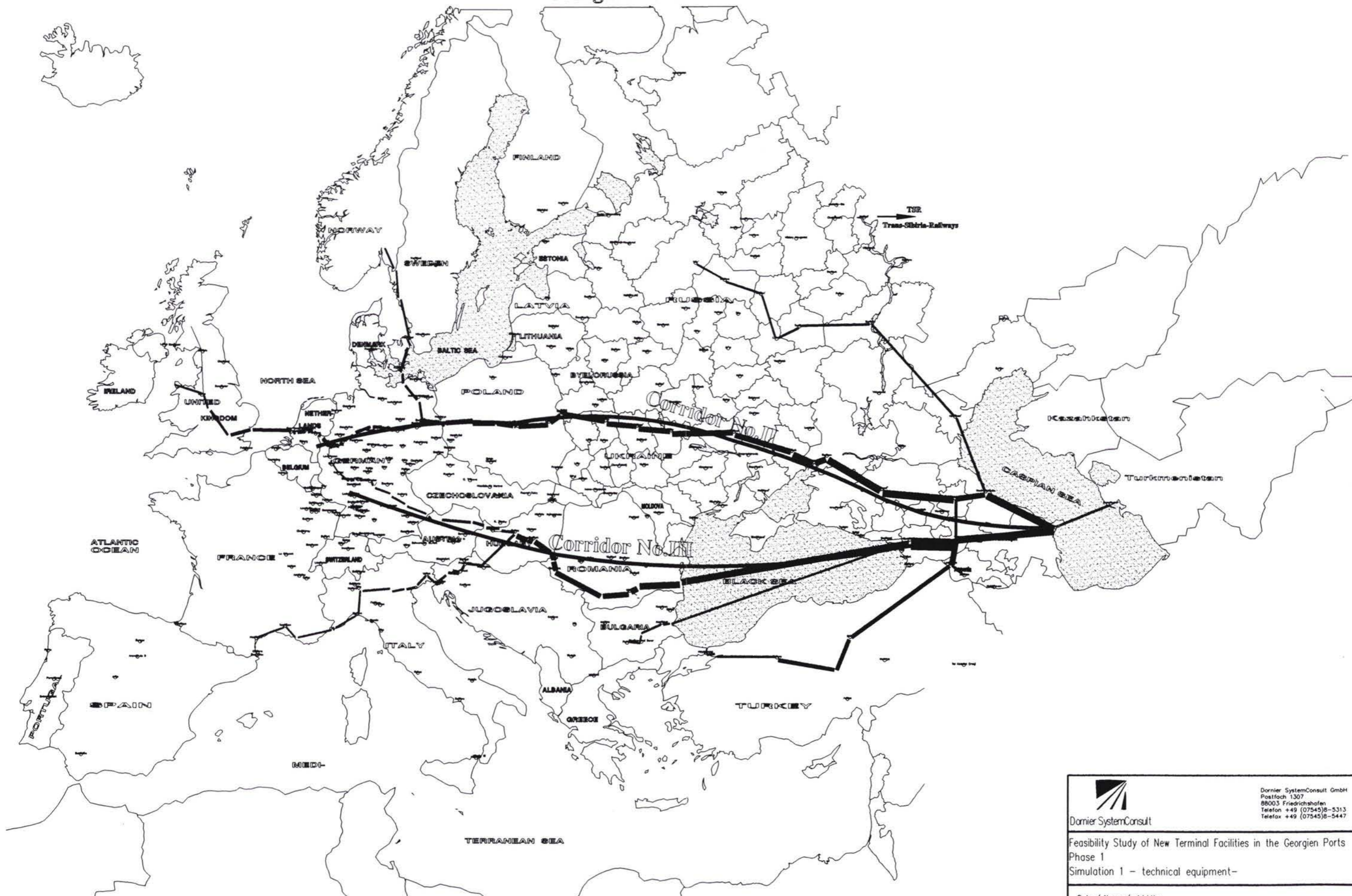
Результат (вторая серия)

симуляция 1	расстояние	время(ч)	время(дни)	стоимость/TEU(\$)
Корridor I	4899	147	6	3.434
Корridor III	4758	204	8	2.437

В симуляции 1 (техническое оборудование из Германии в Баку) корridor III (через порт Потти) является оптимальной дорогой по сравнению со стоимостью, но время транспортировки из-за перевозки длиннее на 6 дней, чем в Корridorе I.

Карта технического оборудования Симуляции 1

Feasibility Study of New Terminal Facilities Georgian Ports



	Dornier SystemConsult GmbH Postfach 1307 88003 Friedrichshafen Telefon +49 (07545)8-5313 Telefax +49 (07545)8-5447
	Feasibility Study of New Terminal Facilities in the Georgian Ports Phase 1 Simulation 1 - technical equipment-
Date / Name / objective Verkehrsnetz und Korridore 08.01.1998 Happel	

9.2.2 Симуляция 2

избранные виды товаров:	хлопок
товары места происхождения:	Узбекистан
товары места назначения:	Ирландия
Транспорт:	альтернатива насып. груза: транспортировка с контейнера
Объем:	2002: 15,000 тонн
	2007: 20,000 тонн
	2012: 25,000 тонн
Транспортная цепь	
Корридор I:	ж/д транспортировка в Ташкент из порта С.-Петербург транспортировка морским судном в Ирландию
Корридор V:	ж/д транспортировка в Туркменбаши паром типа ро-ро в Баку ж/д транспортировка (или авто транспортировка) в порт Батуми (через Тбилиси)
Корридор VI:	транспортировка морским судном в Ирландию ж/д транспортировка в Туркменбаши, паромная транспортировка в Баку, авто транспортировка через Тбилис в порт Мерсин/Турция транспортировка морским судном в Ирландию

Результат (первая серия)

симуляция 2	расстояние	время(ч)	время(дни)	стоимость/TEU(\$)
Корридор I	7895	295	12	1.985
Корридор V	7103	426	18	3.243
Корридор VI	8628	479	20	4.034

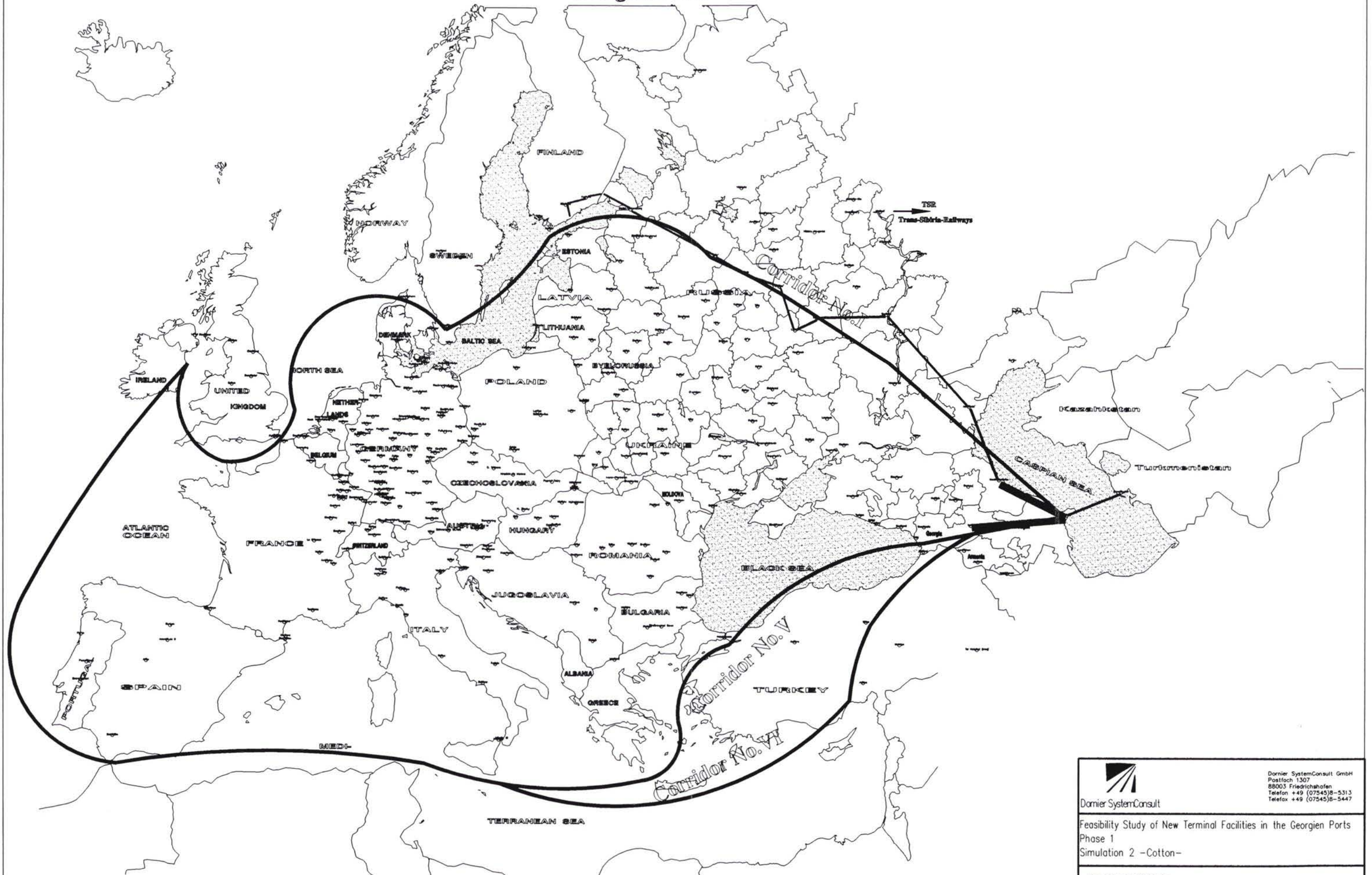
Результат (вторая серия)


симуляция 2	расстояние	время(ч)	время(дни)	стоимость/TEU(\$)
Корридор I	7895	255	11	1.959
Корридор V	7103	272	11	1.913
Корридор VI	8628	323	13	2.587

Симуляция 2 (хлопок из Узбекистана в Ирландию) явно самый лучший - Корридор I (ж/д транспортировка в С.-Петербург). Цена транспортировки через Мерсин/Турция больше, чем двойная цена

Симуляция 2 -карта- хлопок

Feasibility Study of New Terminal Facilities Georgian Ports



 <p>Dornier SystemConsult Postfach 1307 88003 Friedrichshafen Telefon +49 (07545)8-5313 Telefax +49 (07545)8-5447</p>	<p>Feasibility Study of New Terminal Facilities in the Georgian Ports Phase 1 Simulation 2 - Cotton-</p>
	<p>Date / Name / objective Verkehrnetz und Korridore 08.01.1998 Hoppel</p>

9.2.3 Симуляция 3

избранные виды товаров:	нефтяные продукты
товары места происхождения:	Баку
товары места назначения:	Испания (регион Мадрида)
Транспорт:	наливной груз
Объем:	2002: 100,000 тонн
	2007: 150,000 тонн
	2012: 120,000 тонн
Транспортная цепь	
Корридор II:	ж/д транспортировка через Украину в Мадрид
Корридор V:	ж/д транспортировка из Баку в Батуми паром типа ро-ро в Баку транспортировка морским судном в Валенсию транспортировка морским судном в Ирландию
Корридор III:	ж/д транспортировка в регион Мадрида авто транспортировка из Баку в Потти, ро-ро паром в Констанца, авто транспортировка в Мадрид
Корридор VI:	авто транспортировка из Баку через Тбилиси в порт Мерсин/Турция транспортировка морским судном в Валенсию

Результат (первая серия)

симуляция 3	расстояние	время(ч)	время(дни)	стоимость/TEU(\$)
Корридор II	6095	323	13	1.538
Корридор V	4346	252	10	1.336
Корридор III	6098	299	12	5.316
Корридор VI	5739	304	13	2.909

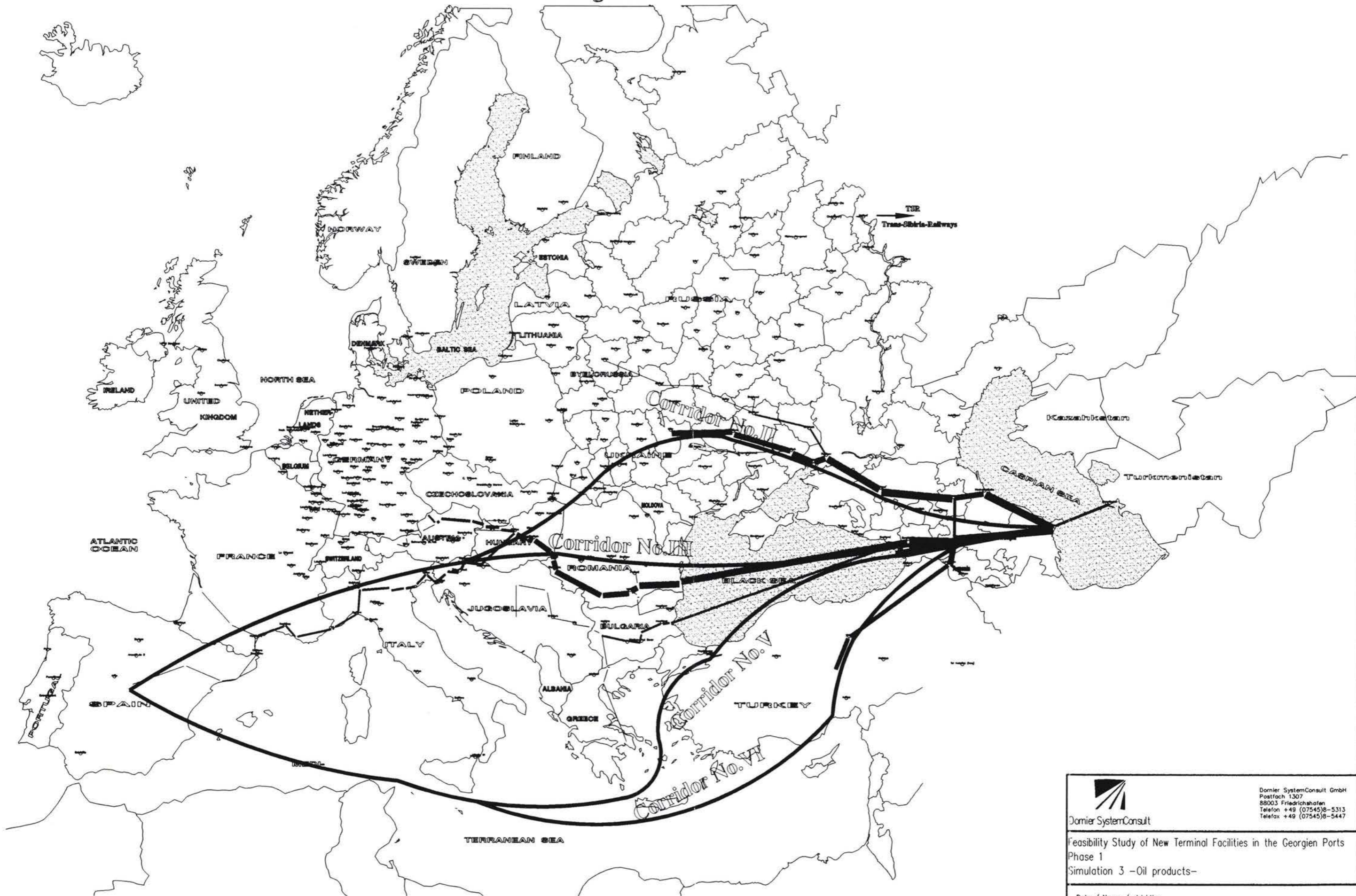
Результат(вторая серия)


симуляция 3	расстояние	время(ч)	время(дни)	стоимость/TEU(\$)
Корридор II	6095	163	7	1.538
Корридор V	4346	174	7	1.169
Корридор III	6098	167	7	2.971
Корридор VI	5739	224	9	1.929

Симуляция 3 (нефтяные продукты из Баку в регион Мадрид/Испания) доходит до самых разных транспортных стоимостей. Наилучшим корридором относительно транспортного времени и стоимости является Корридор V (ж/д транспортировка в Батуми и морской транспорт в Испанию). Авто/д транспорт через ро-ро паром Потти в Констанца (Корридор III) имеет наивысшую стоимость по сравнению с другими тремя Корридорами. В основном причиной такого результата является необычайно высокие транспортные стоимости стран TRACECA.

Симуляция 3 -карта -нефтяных продуктов

Feasibility Study of New Terminal Facilities Georgian Ports



	Dornier SystemConsult GmbH Postfach 1307 88003 Friedrichshafen Telefon +49 (0)7545)8-5313 Telefax +49 (0)7545)8-5447
	Feasibility Study of New Terminal Facilities in the Georgian Ports Phase 1 Simulation 3 -Oil products-
Date / Name / objektive Verkehrsnetz und Korridore 08.01.1998 Happel	

9.3 Выводы

Так как результатом маршрута TRACECA через Поти/Батуми являются случаи симуляции 1 и 3 с наиболее эффективной связью между местом происхождения и назначением товаров с точки зрения стоимости, поэтому приемлема для конкуренции по сравнению с другими транспортными Корридорами. Что касается перевозки хлопка из Узбекистана в Ирландию, она не является конкурентноспособным. Из-за высокой стоимости авто/д транспорта в странах TRACECA ж/д транспорт является наиболее альтернативным для разных симуляций.

В симуляции 1 Корридор III (по сравнению с первой серией) представляет более оптимальный вариант стоимости. Исходя из цен умеренной транспортировки и перевозок расхождение в альтернативе I достигло около US\$ 1,000 на каждый 20 фунтовый контейнер. Время транспортировки сокращается на 8 дней (по сравнению с первой серией).

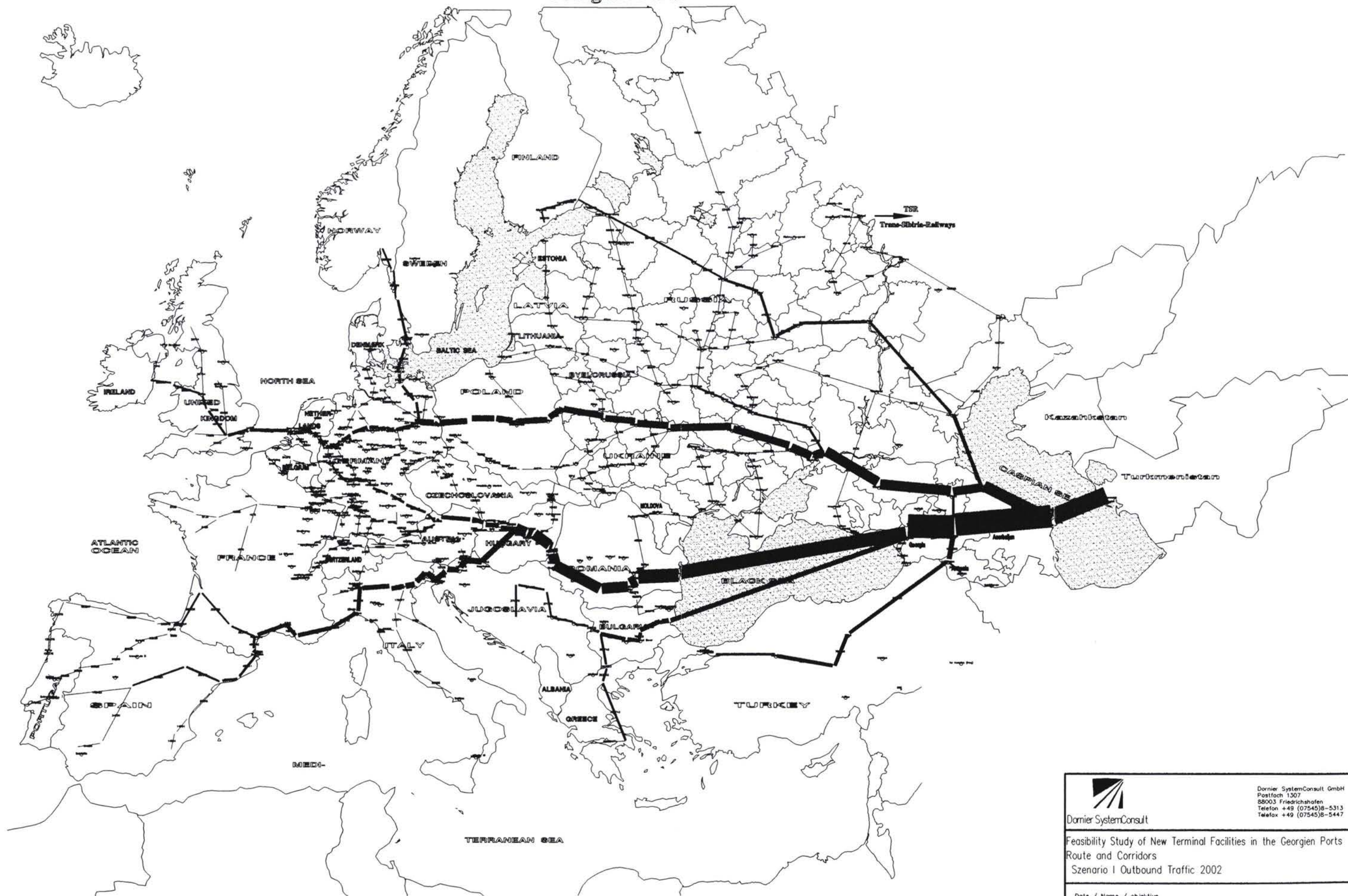
В отличие от первой серии симуляция 2 показывает, что альтернативный корридор V оптимален с точки зрения стоимости. Однако, различиями в коридорных ценах можно было бы пренебречь. Поэтому ж/д транспортировка в С.-Петербург высоко конкурирует с транспортировкой через порт Батуми.


Несмотря на предполагаемые умеренные цены автотранспортировки в странах TRACECA, ж/д транспортировка из Баку в порта Грузии является самым конкурентноспособным маршрутом. Автотранспортировка через порты Поти и Констанца является опять же самым дорогим путем для транспортировки нефтяных продуктов в Испанию. Транспортировка через порт Мерсин/Турция с точки зрения цен неконкурентноспособная.

Оценка второй серии симуляции доходит до тех же выводов как и первой серии: маршрут TRACECA предусмотренный для масштабов Европы представляет конкурентноспособный корридор. Эта позиция укреплена реализацией международных стандартных цен для расходов автодорожной перегрузки и транспортировки в портах.

Карта транспортного экспорта

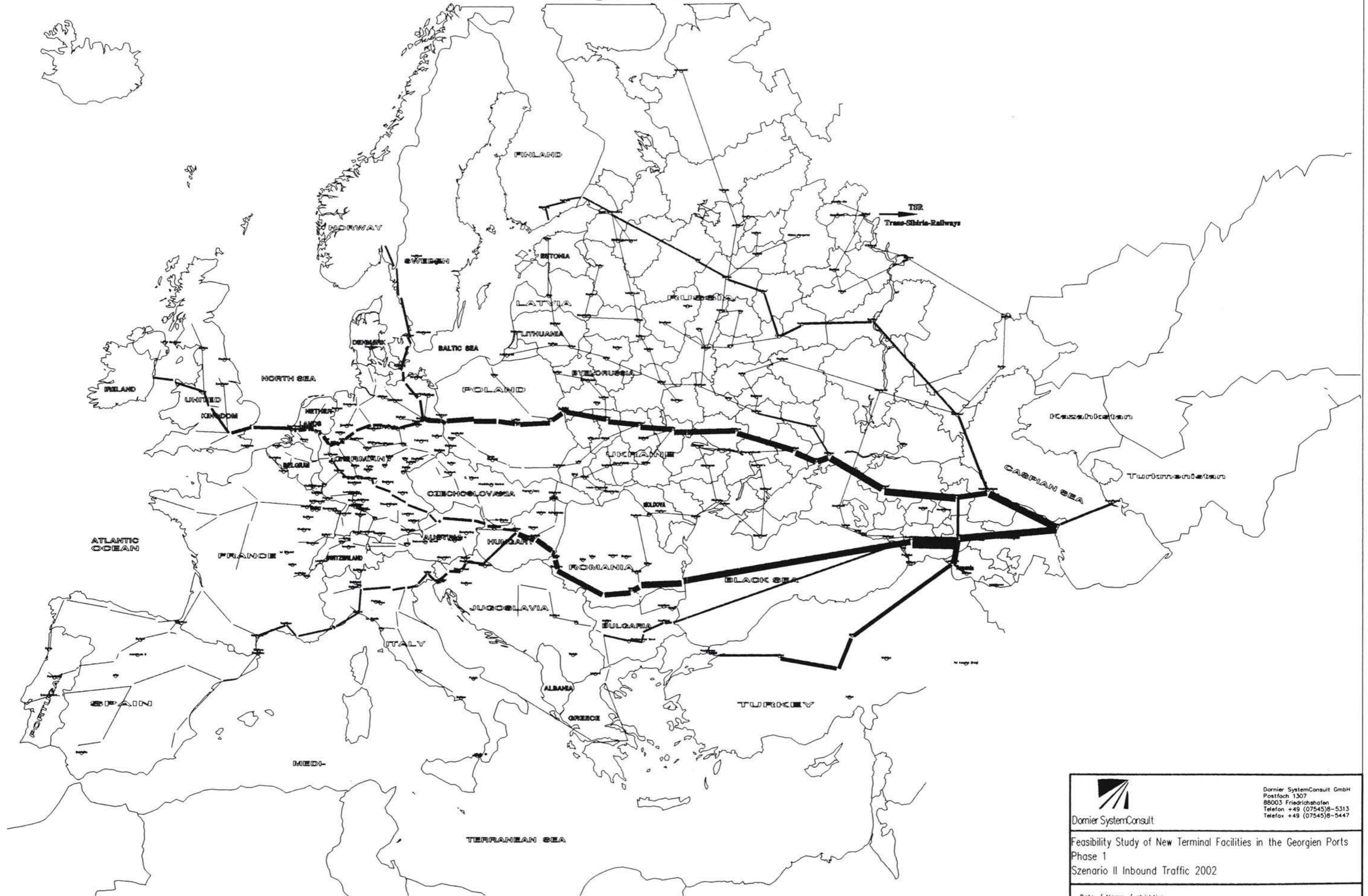
Feasibility Study of New Terminal Facilities Georgian Ports




 <p>Dornier SystemConsult Postfach 1307 88003 Friedrichshafen Telefon +49 (07545)8-5313 Telefax +49 (07545)8-5447</p>	<p>Feasibility Study of New Terminal Facilities in the Georgian Ports Route and Corridors Scenario I Outbound Traffic 2002</p>
	<p>Date / Name / objektive Verkehrsnetz und Korridore 08.01.1998 Happel</p>

Карта транспортного импорта

Feasibility Study of New Terminal Facilities Georgian Ports



 <p>Dornier SystemConsult Postfach 1307 88003 Friedrichshafen Telefon +49 (07545)8-5313 Telefax +49 (07545)8-5447</p>	<p>Feasibility Study of New Terminal Facilities in the Georgian Ports Phase 1 Szenario II Inbound Traffic 2002</p>
	<p>Date / Name / objektive Verkehrsnetz und Korridore 08.01.1998 Hoppel</p>

Рекомендации для наиболее жизнеспособных маршрутных связей. Более чаще используемые маршруты были избраны в симуляции. Эти маршруты следующие:

Перевозка грузовиками

Обычный маршрут не существует. Маршруты перевозки грузовиками в основном представляют маршруты, использующие судоходные линии через Черное море.

После симуляции мы осознали, что:

- Грузовики отправляющиеся в Баку проходят порты Поти или Батуми. Они используют судоходные линии через Черное море из/в Констанца или Варна/Бургас.
- Грузовики отправляющиеся в Турцию в основном используют сухопутные линии.
- Отношение места происхождения и назначения между Центральной Азией (Казахстан, Узбекистан) и северной Европой используют северные линии в Москву и через Брест/Санкт-Петербург/Калининград. Однако эти линии в основном представляют ж/д линии.

Главный корридор для перевозок грузовиками представляет корридор через Черное море к портам Констанца и Варна/Бургас.

Железнодорожный

- Наибольшая часть ж/д транспортировки использует связь через Москву и Брест в Беларусь или связь через Украину в Польшу. Перевозка относительно различных масштабов путей с Российской системой представляет препятствие в этой транспортной системе.

Мультимодальная

- Существуют две основные маршруты. Первый проходит Санкт-Петербург, а второй - через порты на Черном море (Поти и Батуми).

Существует сильная конкуренция между классическими северными маршрутами (С.-Петербург) и южным маршрутом TRACECA (Поти или Батуми). В некоторых случаях города Европы расположены близ разных портов. В таких случаях все возможные транспортировки между городами места происхождения и и другими морскими портами симулированы. Все эти морские маршруты имеют начальные и конечные пункты в портах Поти/Батуми.

Черноморские маршруты между портами Поти и Батуми и портами Констанца и Варна/Бургас с прямой связью с корридорами TEN к корридору TRACECA в будущем приобретут важную роль для экономического развития между Европой и регионами TRACECA. Три главных маршрута распространены от Европы до регионов TRACECA :

- Один проходит из центральной Европы через Польшу, Украину и Россию, употребляя корридоры TEN №№ II, III, V и IX в Баку.
- Второй проходит из средней и южной Европы в Венгрию и вдоль Дуная в Констанцу (корридоры TEN IV и VII) в порты Грузии.
- Третий является морской связью из портов Грузии в порты Европы.

корридор	№	I	II	III	IV	V	VI	порт Грузии	порт Грузии	порт Грузии
								объем	объем	объем
								сценарий I	сценарий II	сценарий III
сценарий 2002	импорт	150.000	1.400.000	2.000.000	560.000	640.000	400.000	3.206.474	2.084.208	2.725.703
	экспорт	110.000	2.160.000	2.950.000	950.000	1.000.000	350.000	4.893.526	3.180.792	4.159.497
сценарий 2007	импорт	130.000	1.300.000	1.900.000	400.000	510.000	350.000	4.326.721	2.812.368	3.677.713
	экспорт	95.000	1.800.000	2.500.000	810.000	800.000	490.000	6.373.279	4.142.632	5.417.287
сценарий 2012	импорт	240.000	2.200.000	3.000.000	860.000	1.200.000	640.000	5.951.162	3.868.255	5.058.488
	экспорт	150.000	3.000.000	3.950.000	1.120.000	1.650.000	480.000	7.898.838	5.134.245	6.714.012

9.4 Анализ чувствительности

Анализ чувствительности занимает значительное место в прогнозе транспорта.

Необходимо решить вопрос как независимый корридор реагирует на изменения. Надо провести анализ чувствительности и установить насколько велика производительность порта и как она зависит от изменений. Причиной этих изменений является ослабление барьера в международной торговле и транспортном движении, таким образом это отражается на политике и экономике. Эти изменения зависят от множества неопределенных факторов.

В модели эти результаты объясняются увеличением расходов на транспорт в определенных корридорах, что составляет более 500 \$. Анализ чувствительности будет проводиться для выявления изменений в каждом независимом корридоре.

Возможные политические и экономические развития, которые принимаются моделью, это увеличенные транспортные расходы на основании следующих рассмотрений.

Увеличение транспортных расходов в корридорах I и II

- Усиление формальностей на границе между Россией и странами ТРАСЕКА
- Увеличение мощности ж/д линий не может достигнуть планированного, здесь не была разрешена проблемы, касающаяся разных колеей.
- Увеличение расходов на дорожный транспорт путем интернализации формируют внешние расходы в Восточной Европе.

Увеличение транспортных расходов в корридорах III, IV и V

- Интермодальный транспорт становится более дорогостоящим так как число перерабатывающих оборудований в соответствующих странах не увеличено по плану.
- Морской транспорт становится более дорогостоящим, так как производительность портов Грузии не увеличена по плану.

Увеличение транспортных расходов в корридоре VI

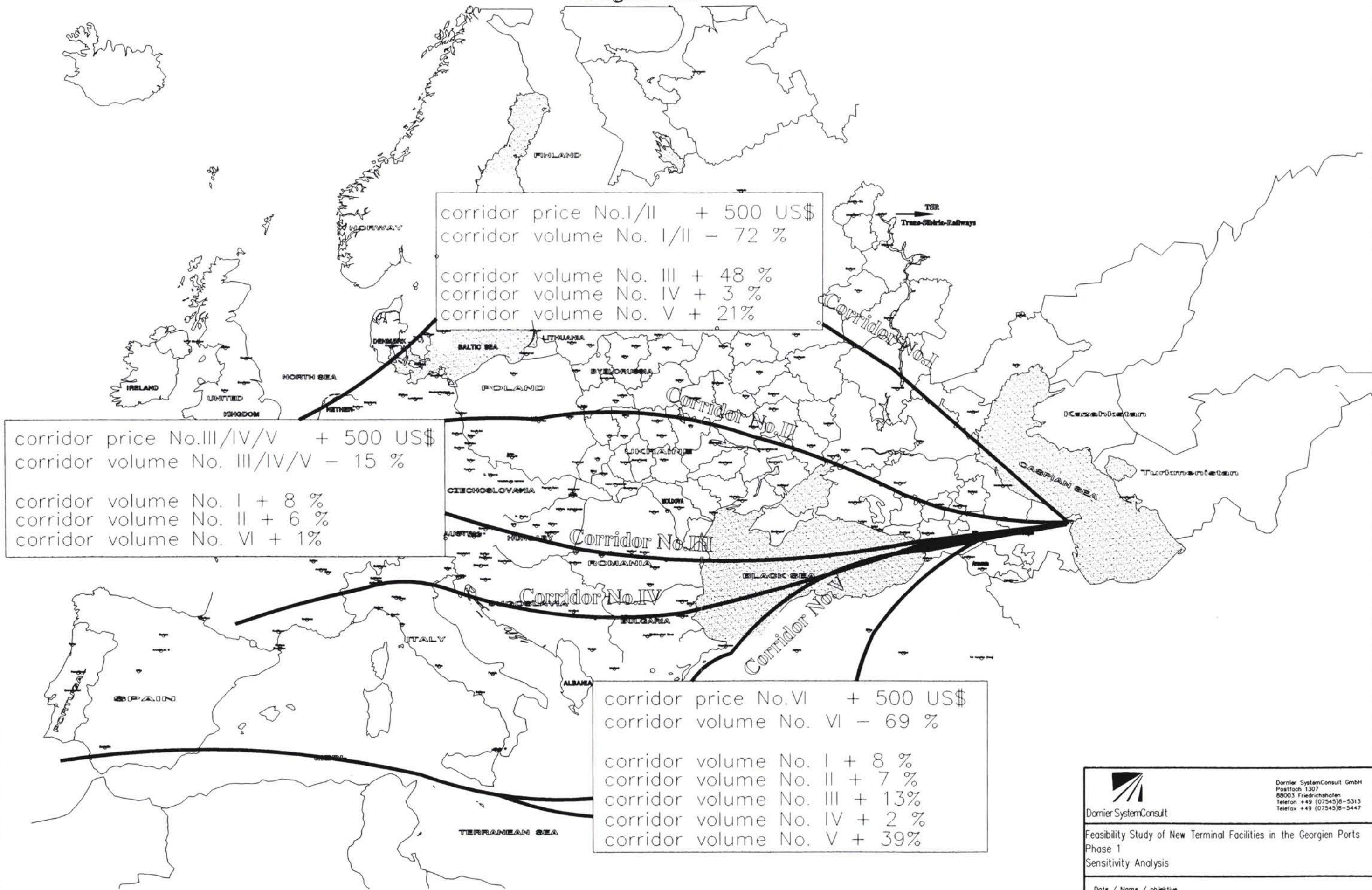
- Дипломатические отношения между Турцией и Грузией ухудшаются и соответственно являются помехой для торговли и пересекания границы.

Следующая карта анализа чувствительности показывает результаты трех случаев вычислений:

1. Разница в расходах на транспорт до 500 амер. долл. оказывает воздействие на корридоры I and II и уменьшает объем груза до 72 %. Самым прибыльным корридором является III с увеличением в 48 %, № IV только с 3 % (исходя из различных мест происхождения/ назначения) и корридор V с 21 %.
2. Увеличение транспортных расходов уменьшает объем на 15% для корридоров III, IV и V. Прибыльными являются корридор I с 8 %, корридор II с 6 % и корридор VI с 1 %.
3. Увеличение оказывает также сильное влияние на корридор VI. Объем груза уменьшается на 69%. Отдельные корридоры получают прибыль в 8% на корридоре I, и 7 % на корридоре II, 13 % на корридоре III, 2 % на корридоре IV и 39 % на корридоре V.

Карта чувствительного анализа


Feasibility Study of New Terminal Facilities Georgian Ports



corridor price No. I/II + 500 US\$
 corridor volume No. I/II - 72 %
 corridor volume No. III + 48 %
 corridor volume No. IV + 3 %
 corridor volume No. V + 21%

corridor price No. III/IV/V + 500 US\$
 corridor volume No. III/IV/V - 15 %
 corridor volume No. I + 8 %
 corridor volume No. II + 6 %
 corridor volume No. VI + 1%

corridor price No. VI + 500 US\$
 corridor volume No. VI - 69 %
 corridor volume No. I + 8 %
 corridor volume No. II + 7 %
 corridor volume No. III + 13%
 corridor volume No. IV + 2 %
 corridor volume No. V + 39%



Dornier SystemConsult
 Postfach 1307
 88003 Friedrichshafen
 Telefon +49 (07545)8-5313
 Telefax +49 (07545)8-5447

Feasibility Study of New Terminal Facilities in the Georgian Ports
 Phase 1
 Sensitivity Analysis

Date / Name / objektive
 Verkehrsnetz und Korridore
 08.01.1998 Happel

Библиография

- Tacis/TRACECA „Акционерное общество(а) для Кавказских ж/д“ промежуточный Отчет, апрель 1997
- Tacis/TRACECA „Транс-Кавказская ж/д, Ж/д прединвестиционное изучение и пилот-поезд Баку - Тбилиси - Батуми/Поти“ , Проект финального отчета, май 1997
- Tacis/TRACECA: “Оценка маршрутов ТРАСЕКА, часть 1 + 2, Август 1997г.
- Tacis „Экспедиторные - мультимодальные транспортные системы“ Проект финального отчета, февраль 1997
- Tacis „Развитие порта Баку, Генеральный план порта, Транспортный прогонз и Экономическая оценка“ Отчет фазы III, март 1997
- Tacis „План портовой сети и программа улучшения“ фаза 3, Отчет экономической и финансовой оценки - Баку, апрель 1997
- HPC Hamburg Port Consulting GmbH „Оптимизация и реорганизация портов Грузии Поти и Батуми“ (финансированный GTZ), апрель 1996
- Sea-Land Service Inc. „Сеть интермодального терминала Грузии - ТЭО и Бизнес план“, апрель 1997