



Технико-экономическое
Обоснование Новых Терминалов
в Грузинских Портах
Отчет о 3 Фазе
Том I - Суммарный Отчет
Май 1998г.

Том I

Суммарный отчет

Технико-экономическое обоснование новых терминальных приспособлений в грузинских портах

Содержание

Том I Суммарный отчет

Том II Улучшенный транспортный прогноз

Том III Генеральный План Порта

Том IV Оценка гидро-инженерных работ

Том V Сбор данных для Оценки влияния окружающей среды

Том VI Финансовый и экономический анализ

Содержание

1 Вступление	1
2 Происхождение	3
2.1 Информация о проекте	3
3 Прогноз объема транспорта	4
3.1 Прогноз объема транспорта	4
3.2 Наиболее жизнеспособный маршрут	5
4 Организация	5
4.1 Батуми	5
4.2 Порт Поти	5
5 Маркетинг	6
1 Батуми	6
2 Поти	6
6 Финансирование и бухгалтерский учет	6
7 Железнодорожные и автодорожные соединения	6
8 Таможенные процедуры и общественное участие	7
8.1 Таможенные процедуры	7
8.2 Советы насчет общественного участия	7
9 Генеральный план порта и план фазового развития	8
9.1 Всеобъемлющие используемые принципы	8
9.1.1 Порт Поти	8
9.1.2 Порт Батуми	9
10 Планированное обрабатывающее оборудование	10
11 Резюме гидротехнических аспектов	10
11.1 Порт Поти	10
11.2 Расширение существующего контейнерного терминала	11
11.3 Реконструкция обрабатывающих и складских приспособлений на причалах 9-11	11
11.4 Реконструкция фартука и складских территорий	11
11.5 Жизнеспособное изучение приспособлений переработки зерна	11
11.6 Развитие нового контейнерного терминала	11
11.7 Порт Батуми	12
11.8 Реконструкция обрабатывающих и складских приспособлений на причале 9	12
11.9 Реконструкция фартука и складских территорий	12
11.10 Строительство многоотраслевого терминала	13
11.11 Строительство нового моста.	13
11.12 Наброски спецификаций развития обоих портов	14
12 Оценка окружающей среды	14
13 Анализ потока наличности и финансовый анализ рекомендованного развития	16
14 Анализ затрат и выручки	18
15 Концепция приватизации	19

1 Вступление

Весь доклад фазы 3 "Технико-экономическое обоснование новых терминальных приспособлений в грузинских портах" состоит из следующих частей.

Том I

Суммарный отчет

Том II

Транспортный прогноз (см. отчет фазы 2)
Симуляция транспорта

Том III

- Секция 1 Организация, Маркетинг (см. отчет фазы 2)
- Секция 2 Финансирование и бухгалтерский учет
- Секция 3 Ж/д и авто дорожные соединения (см. отчет фазы 2)
- Секция 4 Оценка существующего положения порта (см. отчет фазы 2)
(из доклада фазы I (см. отчет фазы 2)
- Секция 5 Генеральный план порта

Том III

Секция 6 Запланированное обрабатывающее оборудование и технические спецификации
портовых обрабатывающих оборудований для портов Поти и Батуми

Том IV

Гидро-технический

- Секция 1: Гидро-техническая оценка существующих приспособлений порта (из отчета фазы)
- Секция 2: Инвестиционные проекты для портов Поти и Батуми (из отчета фазы 2)
- Секция 3: Расширение контейнерного терминала порта Поти
Развитие многоцелевого терминала порта Батуми

Том V (см. отчет фазы 2)

Оценка окружающей среды

Том VI

Анализ финансового и экономического воздействия

Секция 1:

Секция 2: Анализ потока наличности и рекомендованное развитие для предложенных
приоритетных инвестиций (отчет фазы 2)

Секция 3: Предварительный анализ затрат/выгод

Концепция приватизации

Более того, существует электронная версия отчета содержащая полный комплект всех объемов, включая объемы и секции опубликованные в отчете фазы 2, также как и все вводные данные используемые для анализа потока наличности.

Суммарный отчет указывает на вопросы, описанные в каждом томе и деятельность проектов.

Том 2 представляет транспортный прогноз наиболее жизнеспособных маршрутных сообщения между ТРАСЕКА и ТЕН, включая модель симуляции.

Том 3 представляет описание

- Организационной структуры портов,
- Маркетинга,
- Финансирование и бухгалтерский учет,
- железнодорожные и автодорожные сообщения обоих портов.

Также, включает оценку существующего положения порта из отчета фазы I., чтобы улучшить считаемость. Он также содержит генеральный план порта, включая план фазового и требуемого грузообработывающего оборудования.

Том 4 представляет гидро-технические работы, включая чертежи существующих приспособлений и мероприятия запланированного развития порта.

Том 5 опубликованный в отчете фазы 2 представляет анализ оценки окружающей среды.

Том 6 представляет современный прогноз потока наличности для предложенных приоритетных инвестиций и анализ затрат/выгод запланированного развития порта..

2 Происхождение

Для того чтобы обеспечить жизнеспособность усилий, которые ЕС вкладывает в программу TRACECA, ЕС выразил свои намерения поощрять проекты, которые уменьшают физические и организационные недостатки или значительно увеличить мощность транспортного сообщения TRACECA. Так как порты Поти и Батуми являются воротами для маршрута TRACECA и поэтому наиболее важными, были проведены разные изучения за последние годы, с целью распределения инвестиции для улучшения инфраструктуры порта.

2.1 Информация о проекте

После предоставления информации общественности и вовлеченных сторон в период первых двух фаз особое внимание было оказано проекту Tacis TRACECA в период фазы III. Американская группа USAID опубликовала концепцию приватизации и проинформировала о своих предложениях общественность по телевидению и масмедии, предстала с изучениями и персональными презентациями перед вовлеченными министерствами, мэром города и городским советом, членами Парламента и Парламентскими комиссиями и через Американское посольство перед президентом Грузии. Мировой Банк в Вашингтоне и Тбилиси также получил детальную информацию предложения USAID. Помимо этого, проект приватизации был разработан группой SeaLand. Также Агенство Японского Международного Сотрудничества (АЯМС) вместе с Японскими компаниями активны в проекте порта Поти.

От группы Tacis TRACECA много раз было потребовано сделать отчет и опубликовать их результаты технического задания даже раньше запланированного времени. По просьбе бенефициара были даны разные интервью международным газетам и были сделаны разные рекомендации предложениям, которые приняло руководство порта.

Группа Tacis TRACECA организовала семинарную встречу в Кобулети 18 и 19 марта и представила статус проекта также как, ген. план порта и планы фазового развития обоих портов. Этот семинар вызвал высокий интерес. Присутствовали все ТВ-станции Грузии и Министр Транспорта Грузии со своими заместителями, Президент Парламента Аджарии, Мэр и Генеральный Менеджер города Батуми, а также Генеральный Менеджер порта Поти.

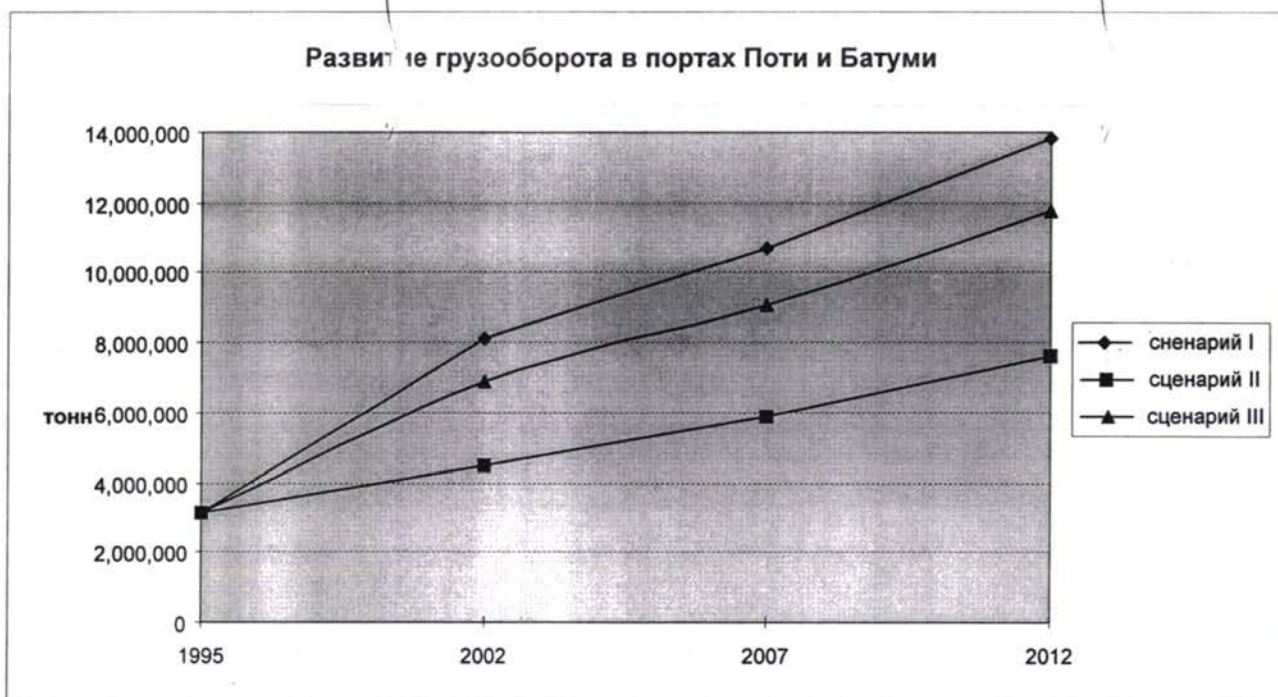
После этого, следующие меры были проведены в связи общественной и официальной информации:

- Презентация статуса проекта перед Парламентской комиссией в Тбилиси
- Участование в информационной встрече в офисе делегации Евро-комиссии вместе с Посольствами государства-члены Евросоюза.
- Участование во встрече с Министрами Транспорта Грузии, Торговли Государственной Собственности
- Экономический и персональный советник президента вместе с первым секретарем
- Делегация Европейской Комиссии и Послы государства-член Евросоюза.
- Официальное представление проекта с Мэром города Поти
- Официальное представление концепции приватизации (предварительная форма) президенту Грузии

3 Прогноз объема транспорта

3.1 Прогноз объема транспорта

Транспортный прогноз основан на трех сценариях. Первый сценарий можно кратко описать как "наилучший случай", основанный на благоприятном политическом и экономическом развитии региона ТРАСЕКА. Кроме того, сценарий II можно сформулировать как "наихудший случай". Замедленное экономическое развитие и политические проблемы являются понятными основными предположениями. Между этими двумя сценариями третий сценарий (сценарий III) описывает экономическое и политическое развитие и может характеризоваться как "предполагаемый случай".



Результаты транспортного прогноза показывают общий грузооборот портов Поти и Батуми - 8.1 млн. т. в 2002г., 10.7 млн. т. в 2007 г. и 13.8 млн. т. в сценарии I. В сценарии II оборот к 2012 г. составит 9.0 млн. т. и в сценарии III - 11.7 млн.т. Предполагается, что партии грузов во всех сценариях разработаны одним и тем же способом. Поэтому доля насыпного груза в общем грузообороте уменьшается с 44% в 1995 году до 33% в 2012 году. Доля нефтепродуктов уменьшается постепенно от 40% до 25%. Доля генерального груза (кроме контейнеров) возрастает между 1995 и 2002 годами, но уменьшается в последующем периоде. Причину этого уменьшения и возрастания нужно искать в увеличении контейнерного движения, так как контейнерные перегрузки в основном состоят из генерального груза. Во время сценария III контейнерный оборот составит к 2002 году 1.2 млн. т. (доля 18 % общего оборота). В 2012 году грузооборот будет 3.3 млн. т. (доля 28% общего оборота).

Порты Поти и Батуми взаимозаменяемы в большой степени в отношении международного транспортного потока. Вопрос, через какой порт будет проходить груз, будет зависеть от различных обстоятельств, так как в нем принимают участие разные компании, имеется специализированные заказы и вакансии портов для получения грузов, а также конкуренция между портами.

В сценарии III грузооборот к 2002 году в Батуми будет 3.9 млн. т., а в Поти - 9.3 млн. т. Доли транспорта в прилегающих территориях составляют 80% - железные дороги и 20% - автодороги. Насыпной груз и нефтепродукты транспортируются в основном по железной дороге (80% и 98% соответственно). Генеральный груз и контейнеры транспортируются в основном в пределах от 30% до 35% на грузовиках. По этим цифрам можно предположить, что в будущем система железных дорог будет транспортным сектором.

3.2 Наиболее жизнеспособный маршрут

Можно сделать вывод, что существует сильная конкуренция между классическим северным маршрутом (через С.-Петербург) и южным маршрутом ТРАСЕКА (через Поти или Батуми). Но маршруты через порты Поти и Батуми и порты Констанца и Варна/Бургас, являющихся прямым сообщением коридоров ТЕН и ТРАСЕКА будут играть важную роль в будущем для развития экономических отношений между Европой и регионом ТРАСЕКА. Эти три основных маршрута простираются от Европы до регионов ТРАСЕКА:

- Первый - из Центральной Европы через Польшу, Украину и Россию, используя коридоры ТЕН II, III, V и IX до Баку.
- Второй проходит из Центральной и Южной Европы в Венгрию и вдоль Реки Дунай до Констанца (ТЕН коридоры IV и VII) и дальше в порты Грузии.
- Третий маршрут представляет собой морскую связь из портов Грузии через Босфор и Средиземное море в Европейские порты.

4 Организация

В отчете Фазы I имеется ссылка по поводу организационной структуры, детально описанной в проекте GTZ "Изучение оптимизации и реорганизации Поти и Батуми", разработанном НРС Hamburg Port Consulting GmbH., Гамбург, 4 апреля, 1996. Кроме того GTZ-группа подготавливает и проводит программы тренинга, основанные на выше упомянутых учениях и дополнительной оценке, проведенной за последние 4 месяца.

4.1 Батуми

Порт Батуми недавно получил статус Муниципального порта. Приватизация и другие изменения в структуре порта незаметны и если они будут, то в основном в кадрах. Поэтому предложенная в докладе Фазы I структура менеджмента останется неизменной.

4.2 Порт Поти

Порт Поти находится в процессе изменения. В отношении предстоящих инвестиций и обсуждений о приватизации должен быть утвержден легальный статус порта и разработана структура центров прибыли. Легальный статус порта должен быть компанией с ограниченной ответственностью, где 100% акций будут принадлежать Министерству транспорта.

Структура управления и сама система должны быть осуществлены Генеральным директором порта. Это можно сделать только начиная с начала до конца и должно идти в ногу с улучшением потока информации и распределением ответственности. Проблемы заключаются в деталях. Изменить отношение к работе или заставить людей чувствовать себя ответственными является ключом к успеху. Вследствие этого организационная структура должна быть построена так, чтобы реальная ответственность за порт и его коммерческие результаты должна принадлежать директору порта, а что касается более низких структур, то ответственность должна передаваться от генерального директора начальникам соответствующих отделов.

Начальники отделов в разных сферах, в которых порт предлагает свои услуги (сфера производства), должны быть также ответственны за коммерческие результаты. Отделы, которые не прямо предлагают свои услуги клиентам порта, должны быть изменены в центры услуг с менеджером, ответственным за бюджет.

5 Маркетинг

После политических и экономических изменений в Грузии грузинские порты должны определить свою роль в экономике всей страны. Во время советского периода основными клиентами портов были организации и институты бывшего Советского Союза (БСС) и вся деятельность портов планировалась и управлялась правительством. На сегодняшний день порты должны сами искать новых клиентов и создать такую организационную структуру, которая будет соответствовать потребностям рыночной экономике.

Для удовлетворения потребностей будущего маркетинг обоих портов должен быть улучшен. Над этим вопросом GTZ проект работает успешно. Они разработали отчет "Реорганизация сектора портов Грузии", который включает в себя предложения о создании маркетинга. Эта версия была изучена и в принципе утверждена. Данные замечания основаны на базе документа проекта GTZ с некоторыми дополнениями, например, система оценки и определения значимости клиента.

5.1 Батуми

В Батуми отдел маркетинга состоит из 10 служащих. Пока еще неясно, что этот отдел маркетинга делает на самом деле для улучшения маркетинга порта. Во время дискуссии с ответственными менеджерами выяснилось, что более или менее обращается внимание на маркетинг экспедиторских и судоходных агентств, а не на маркетинг порта. Клиенты порта определены как судоходные и экспедиторские агентства. Эти компании предлагают свои услуги, включая услуги порта, владельцам груза и владельцев судов.

5.2 Поти

Отдел маркетинга находится на стадии развития. Поэтому на сегодняшний день не существует настоящего маркетинга.

6 Финансирование и бухгалтерский учет

На основе доклада HPC Hamburg Port Consultants GmbH для GTZ Gesellschaft fuer Technologische Zusammenarbeit mbh от 13 февраля 1997г. и оценка, сделанная группой GTZ во время последнего месяца.

7 Железнодорожные и автодорожные соединения

Дается описание сообщения обоих портов с железной дорогой и автодорогами Грузии. Используемые вагоны и локомотивы, ж/д логистика, сортировочные участки внутри и за пределами порта специализированы и дается оценка всех возможностей для погрузки и выгрузки груза, зависящей от ж/д возможностей. Исследован проект ж/д парома, вычисленные объемы вагонов и их влияние на порт Поти. Автодорожная транспортировка и его специфические регуляции, так же как и грузовиков,

использованы в этой части доклада фазы 2. Вдобавок вычисленные объемы дорожного груза и результаты переработки груза описаны. Специфические различия между портами Поти и Батуми заметны, особенно в отношении доклада о ж/д технике отчета фазы 1.

Более того описаны расстояния, условия и проблемы, связанные с маршрутом в Тбилиси, Армению и Азербайджан.

Намечены основные требования для современной ж/д и авто логистики и указана необходимость в достаточной электронной коммуникации.

8 Таможенные процедуры и общественное участие

Ни таможенные процедуры, ни общественное участие не описаны в докладе фазы 2. Объяснения даются ниже. Открытые вопросы будут решены в докладе фазы 3.

8.1 Таможенные процедуры

Таможенные процедуры, описанные в проекте Тасис "Улучшение торговли, таможенные процедуры и экспедиторский фрахтовый проект - расширение хлопка Узбекистана", не описывает в деталях методы таможенного осмотра в обоих портах для импорта, экспорта и транзита товаров. Официальные утверждения, полученные от служащих таможни, очень обобщены и очевидно, что процедуры отличаются каждый день.

Нет сомнения, что современные порты нуждаются в одинаковых таможенных приспособлениях и процедурах. Это является возможным в том случае, если служащие будут обеспечены системой компьютеров и связаны через обмен электронными данными, основаны на стандартах UN-Edifact сообщениях. Это позволит использовать систему предосмотра и предотвратит отклонения от стандартов таможенных процедур.

На сегодняшний день таможенная служба Поти оснащена системой персональных компьютеров и софтвер для таможенного осмотра от Microsoft. Компьютеры не связаны друг с другом, внешние связи недоступны.

8.2 Советы насчет общественного участия

На встрече, запланированной 18, 19 марта 1998 года будут представлены весь проект и результаты фазы 2 менеджменту обоих портов, мэрам обоих городов и министру транспорта Грузии. Также будут приглашены мониторы из Тасиса и координатор ТРАСЕКА.

Общественное участие для порта Батуми дается автоматически, потому что мэр города является генеральным директором порта. Изменения в муниципальный порт Батуми больше не нуждается в деятельности.

Порт Поти имеет общественное значение благодаря различным проектам (USA ID, Sealand, GTZ и Тасис), которые регулярно обсуждаются на высшем уровне в Грузии. Даже делегация Европейского Союза и послы участвующих государств вовлечены и информированы. Различные предложения, черновики, комментарии и рекомендации в отношении других проектов были разработаны группой Тасис, кроме обязанностей технических заданий.

9 Генеральный план порта и план фазового развития

Предпосылки и причины для создания обоих планов уже описаны внутри отчета.

Отчет, в котором документированы предложения развития порта - и другие эксперты фактически объединяют свои заключения, достигнутые при создании Генерального плана порта и Плана развития порта.

Генеральный планы и планы развития портов Поти и Батуми уже были составлены за последние годы. Они не отражают сходство возможных и реальных сценариев будущего, что также документировано предложенными размерами расширений. Устаревшая филислфия процедуры обработки груза, которая была использована для составления этих планов не отражает современную методику обработки.

Предложенный дизайн верфей не учитывает операции современного типа трехлинейной генерального груза.

В условиях общей национальной классификации, эксперты предлагают провести изменения от положения подчиняющихся портов, следуя инструкциям Центральной власти, что представляло систему, используемую в бывшем Советском Союзе. Это изменение повлечет за собой трансформацию портов Грузии в независимые экономические единицы.

Элементы Генерального плана порта обеспечивают общей информацией о будущем развитии грузинских портов и как справиться с объемами прогнозируемого транспортного движения. Эти элементы не рассматривают вопросы детальных планов для новых приспособлений, а обеспечивают общие рамки. Исходя из этого рассмотрены национальные региональные аспекты. Было исследовано, что все факторы, которые могут влиять на общее развитие национальной схемы порта, были включены в процесс планирования.

После определения элементов, которые будут управлять Генеральным планом порта, в свою очередь были приняты решения насчет новых приспособлений. Эти решения были основаны исчерпывающем прогнозировании транспортного движения для периода, предусмотренного планом. Предложенные проекты развития были достигнуты в тесном сотрудничестве и соглашении с руководством обоих портов.

9.1 Всеобъемлющие используемые принципы

9.1.1 Порт Поти

Текущие и прогнозируемые развития грузооборота выявляют, что главный приоритет в условиях развития приспособлений должен быть присвоен развитию приспособлений, предназначенных для переработки контейнеров. Из-за определенных процедур, таких как получение финансирования, и периоды строительства стало совершенно ясно, что контейнерный терминал станет доступным не раньше, чем к концу 2002 года. Вследствие этого должно быть найдено нейтральное решение, если порт хочет сохранить бизнес для будущих лет. Во время многочисленных сессий, связанных с управлением порта, эксперты пришли к нейтральному решению, чтобы справиться с объемом прогнозируемого контейнерного движения до тех пор, пока не будут готовы новые приспособления. Это было сделано учитывая предварительные нужды для переработки других грузов. Все инвестиции, которые должны будут осуществлены для проведения контейнерных операций, также были планированы в том аспекте, что они не будут потрачены после начала эксплуатации нового контейнерного терминала, а все еще будут использоваться для настоящего порта.

Другой вопрос приоритета - строительство обрабатывающих приспособлений для Ro/Ro движения, которое было рассмотрено и подготовка которого продолжается для построения терминала, который

даст возможность обрабатывать ж/д паромы и стандартные Ро/Ро движения. Должны быть рассмотрены необходимые дублирующие приспособления, такие как парковочные и маневровые территории и сортировочные ж/д линии для необходимых ж/д операций.

Было предложено улучшение существующих приспособлений, включая реабилитацию ж/д системы порта, покрытие и выравнивание территорий также как строительство современных ангаров и складов для транзитных грузов.

Для обеспечения беспрепятственности потока транспортного движения, была предложена новая схема транспортного движения, отделяющая транспортное движение из южной и северной части портов.

9.1.2 Порт Батуми

Батуми из-за своего географического испытывает некоторые проблемы, разрешение которых ограничено.

Это во-первых трудное автодорожное соединение с прилегающими территориями и таким образом также с соседними странами, что является результатом того факта, что Батуми окружен горной территорией Малого Кавказа. Маневры, которые должны осуществляться грузовыми автомашинами, транспортирующими 40-футовые контейнеры, являются артистичными трюками во время пересечения некоторых изгибов горного серпантина.

Другим сопротивлением является погода. В Батуми идет дождь в среднем около 150-160 дней в год. Иногда превышает даже этот уровень. Планирование дизайна новых ангаров основано на этом факте таким образом, чтобы были обеспечены ангара для транспортировки груза из/в ж/д вагоны.

Третьим недостатком является ограниченное пространство для портовых помещений. Территории, которые должны быть использованы для расширения порта, что входит в недвижимость порта, очень ограничены и должны быть уже использованы для строительства многоотраслевого терминала. Это является одним из фактов, который имеет доминирующий эффект в планировании дальнейшего развития порта. Наконец результатом этого является реорганизация установок порта с той целью, чтобы обеспечить как можно больше пространства для эксплуатационной и других прибыльных территорий порта.

Четвертым важным недостатком является нехватка приспособлений для обработки контейнеров, учитывая продолжительную тенденцию для большей контейнеризации груза. Порт, который заслуживает это имя, должен предложить приспособления для обработки контейнеров. Эти приспособления должны быть включены в развитие порта Батуми.

Отсутствие приспособлений для обработки контейнеров прибавляется к необходимости строения многоотраслевого терминала, где смогут действовать фидерные судна с самоперегрузочным краном, хотя и на низком уровне.

Из-за топографической среды, которая была описана раньше, может ожидаться, что в модальном разделении будет преобладать транспортирование и пре-транспортирование по железной дороге.

Пятый вопрос, который заслужил внимание, было отсутствие предназначенных Ро/Ро приспособлений. В настоящее время Ро/Ро судна причаливаются и отправляются на причале 11. Это служит препятствием для пассажирского терминала и яхт-клуба, которые находятся на стадии строительства и которые будут одной из туристических достопримечательностей Батуми. Этот важный источник доходов для Батуми не подвергается опасности из-за деятельности Ро/Ро парома. Также не обеспечены парковочные территории и территории для ожидания грузовиков и другого оборудования на колесах.

Эксперты и управление порта согласились включить Ро/Ро приспособления в планирование многоотраслевого терминала. Этот проект облегчит эту проблему.

Независимо от этого проекта эксперты предложили реабилитировать ж/д систему порта, сравнить ее с фартуком и открытыми складскими территориями и покрыть все эти территории.

В соответствии с переходом способа прямой переработки в непрямую, было предложено создание современных ангаров с увеличенной мощностью хранения.

Несмотря на то, что было предложено переключение операции грузоперевозок с прямых в не прямые способы, было предложено строительство дополнительных ж/д линий. Это не противоречит основной философии, а благоприятствует не прямому способу переработки, но облегчает сортировку зерна и другого насыпного груза, ято все еще обрабатывается прямым способом переработки. Это приведет к увеличенной продуктивности в этом секторе и гарантирует достаточно непрерывные операции по обработке груза в период реабилитационных работ.

10 Планированное обрабатывающее оборудование

Основанное на оценке существующего оборудования в обоих портах, было составлено резюме расходов на реабилитацию. Реабилитационные меры специфицируются перерабатывающим оборудованием порта по фазам и по мерам индивидуальными причалами в обоих портах. Дополнительно определены необходимые обрабатывающие оборудования для разных фаз развития для обоих портов. Также для портов по отдельности определены меры реабилитации по типу оборудования. Реабилитационные и инвестиционные расходы для нового грузоперерабатывающего оборудования также выделены для обоих портов по отдельности.

Оборудование необходимое для удовлетворения нужд портов в соответствии с планами развития порта, классифицирована в технических спецификациях. Оборудование требуемое для первой фазы развития также как и для будущих планов развития классифицированы для обоих портов отдельно. Помимо этого, определены требования для реабилитации обрабатывающих оборудований порта.

11 Резюме гидротехнических аспектов

11.1 Порт Поти

Консультанты предлагают в условиях указанных инвестиционных проектов для порта Поти (см. также Чертеж 1.1 и 1.2):

- Расширение существующего контейнерного терминала
- Реконструкция орбработывающих и складских приспособлений на причалах 9-11
- Реконструкция фартука и складских территорий
- Жизнеспособное изучение приспособлений переработки зерна
- Развитие нового контейнерного терминала

11.2 Расширение существующего контейнерного терминала

В настоящее время контейнеры в основном обрабатываются на причале 7. Однако доступная складская территория недостаточна. Поэтому консультанты расширение приспособления контейнерной обработки настолько возможно в короткий период. Для расширения существующего контейнерного терминала должны быть использованы территории причалов 5 и 6, территория позади причалов 12 и 14 для обработки контейнеров (см. также Чертеж 2.1.2).

Детальная смета представлена в Приложении IV 2.1 и IV 3.1.. Основные результаты представлены в таблице 1.

11.3 Реконструкция обрабатывающих и складских приспособлений на причалах 9-11

Консультанты советуют создание территории для эксплуатации новой обработки и нового склада для прямой обработки груза. Поэтому существующие склады, здания и загрузочный фартук, которые не отвечают современным требованиям переработки, должны быть снесены и заменены покрытыми территориями для открытого складирования и одним складом (см. также Чертеж 1.1).

Порт Поти не соглашается с предложением консультантов насчет сноса существующих складов и намереваются совершить строительство склада на причале 10. Несмотря на это снос существующего склада включается в пределы предложенного инвестиционного проекта.

Детальная смета представлена в Приложении IV 2.1 и IV 3.1. Основные результаты представлены в таблице 1.

11.4 Реконструкция фартука и складских территорий

Консультанты советуют полностью выравнять территорию терминала, особенно у фартука причала, эксплуатационных и складских территорий. Расстояние между жд линиями должно быть покрыто для доступности подхода транспортного оборудования на колесах. Детальная смета представлена в Приложении IV 2.1 и IV 3.1. Основные результаты представлены в таблице 1

11.5 Жизнеспособное изучение приспособлений переработки зерна

Консультанты советуют проведение технико-экономического обоснования для строения нового силосного буфера на причале 8 или для альтернативного обновления существующей зерновой перерабатывающей башни на причале 15, включая строительство нового причала и конвейерной ленты.

11.6 Развитие нового контейнерного терминала

Порт Поти не сможет обработать контейнерооборот по прогнозу к 2002 году только путем реализации предложенного расширения существующих приспособлений. Учитывая прогнозы 2007 года (150.000 TEU/год) и 2012 года (290.000 TEU/год) становится ясно что необходим новый контейнерный терминал.

В пределах существующих периметрах порта, единственным местом, которое будет соответствовать контейнерному терминалу с мощностью от 200.000 до 300.000 TEU, является Южный бассейн. (Причал 14-15.) Однако дальнейшее расширение невозможно. Более того эта территория также будет являться подходом к зерновому силосу на причале 15. Поэтому новый контейнерный терминал в этом месте не может быть комбинировано с реконструкцией зерновых приспособлений на причале 15.

Вторым вариантом является Северный участок вне мола существующего порта. Эта территория предназначена для будущего развития порта и нуждается в достаточном пространстве (400 га). Однако развитие этой территории включает существенные инвестиционные расходы для строительства инфраструктурных связей (приблизительно 8 км. ж/д и автодорожных сообщений) и мола приблизительно 2 км. (см. также Чертеж 1.1.2).

Учитывая долгосрочный план развития консультанты советуют развитие терминала на Северном участке, по тем условиям, которые являются технико-экономически обоснованными. Были разработаны инвестиции для вариантов обоих терминалов. Как для альтернатив, так и для требуемой инфраструктуры детальная смета представлена в Приложении IV 2.1 и IV 3.1. Основные результаты представлены в таблице 1.

Таблица 1 *Инвестиционные расходы порта Поту*

Описание	Всего инвестиционных расходов (в 1000 ам. долл)
Расширение контейнерного терминала из которых:	9.912
– расширение причала 5-7	7.374
– расширение причала 12 - 14	2.538
Приспособления для реконструкции причалов 9 - 11	6.585
Реконструкция фартука и складских территорий	7.297
Новый контейнерный терминал	
– Южный вариант	37.435
– Северный вариант	31.649
– Инфраструктура и мол	37.000

11.7 Порт Батуми

Консультанты предлагают следующее в упомянутом инвестиционном проекте для порта Батуми (см. также Чертеж 2.2.1)

- Реконструкция обрабатывающих приспособлений на причале 9
- Реконструкция фартука и складских территорий
- Строительство многоцелевого терминала
- Строительство нового моста

11.8 Реконструкция обрабатывающих и складских приспособлений на причале 9

Консультанты советуют создание эксплуатационной территории для обработки и новый склад для непрямо́й обработки груза. Поэтому склад и ж/д вагоны должны быть расположены как можно южнее. (см. также Чертеж 2.2.) Смета в деталях представлена в Приложении IV 2.2 и IV 3.1. Основные результаты представлены в таблице 2.

11.9 Реконструкция фартука и складских территорий

Консультанты советуют выравнивание всей территории терминала, особенно фартука причала, эксплуатационных и складских территорий. Расстояние между ж/д линиями должно быть покрыто для

облегчения подъезда оборудования на колесах. Детальная смета представлена в приложении IV 2.2 и IV 3.1. Главные результаты представлены в таблице 2.

11.10 Строительство многоотраслевого терминала

Порт Батуми не в силах обработать контейнеры, что рекомендуется консультантами. Однако прогноз грузооборота не оправдывает развитие предназначенного контейнерного терминала. Учитывая развитие Po/Po потенциала на Черном море, консультанты советуют развитие многоотраслевого терминала. Наилучшее положение предусмотрено на существующем причале 5 (см. также Чертеж 3.2.3).

Принимая во внимание потенциал грузооборота для ж/д паррома, консультанты не советуют развитие ж/д паррома в Батуми, что не сходится с планами развития порта.

Доступная территория под владением порта на причале 5 недостаточна для размещения всех требуемых приспособлений. Для доведения до максимума территории консультанты советуют:

- строительство новой причальной стены до 30 м. далее на запад, в результате чего требуется дополнительное 5000 кв.м территория.
- не использовать территории под владением порта на восточной стороне периметрической стены. Эти территории включают приблизительно 10.000 м².

На предусмотренной территории в земле располагаются нефтепроводы. Эти трубопроводы боольше не используются и они заменены новой системой далее к северу. Из-за плохого состояния нетепроводов нефть вытекает в земле (см. также том 5: Оценка окружающей среды). Это загрязнение является областью заботы.

Нефтяная компания, являющаяся причиной загрязнения земли нефтью, официально ответственны за последствия. Однако будет трудным заставить нефтяную компанию финансирование очищения почвы. Принята во внимание грубая оценка очищения почвы. Однако исчерпывающее очищение потребует существенно больших расходов. Для представления реалистической сметы для очищения отравленной почвы требуется больше информации об уровне загрязнения.

Детальная смета расходов обоих вариантов (исключая и включая использование прилегающих территорий) представлена в Приложении IV 2.2 and IV 3.1. Основные результаты обоих портов представлены в таблице 2.

11.11 Строительство нового моста.

С точки зрения эксплуатации ж/д сортировочных участков требуется удвоение ж/д линии у ж/д ворот. Однако колонны, поддерживающие мост над ж/д воротами делает расширение ж/д линий невозможным. Более того мост находится в технически плохом состоянии и допустимая максимальная нагрузка оси составляет 3 т.

Консультанты рекомендуют проведение технико-экономического обоснования для обновления моста. Детальная смета представлена в приложении IV 2.2 и IV 3.1. Главные результаты представлены в таблице 2.

Таблица 2 *Инвестиционные расходы Батуми*

Описание	Всего инвестиционных расходов (в 1000 ам. долл.)
Приспособления для реконструкции причала 9	4.839
Реконструкция фартука и складских территорий	2.848
Строительство многоотраслевого терминала	
– Различное исключение примыкающих территорий	25.253
– Различное включение примыкающих территорий	17.458
– Строительство нового моста	678

11.12 Наброски с ецификаций развития обоих портов

Консультанты подготовили наброски дизайнов для расширения существующего контейнерного терминала Поти и для развития многоцелевого терминала в Батуми. Эти дизайны иллюстрированы в чертежах Секции 3 тома IV этого отчета. Также цель работы для выполнения запланированного развития порта должна быть очерчена в секции 3 этого отчета.

12 Оценка окружающей среды

Этот отчет как компонент "Технико-экономического обоснования новых терминалов в портах Грузии" представляет оценку окружающей среды для вариантов развития двух грузинских портов - Поти и Батуми.

Так как этот проект просто касается строительных работ для реабилитации существующих терминалов, влияние окружающей среды не является значительным. Планируемые операции могут быть классифицированы как операции уровня "С", в соответствии с категориями, данными в "Процедурах окружающей среды" Европейского Банка для Реконструкции и Развития (ЕБРР). Из-за некоторых территорий экологической заботы, проекты реабилитации порта были предусмотрены и оценены как операции уровня "А". Было решено следовать приложению 2 "Процедур окружающей среды" ЕБРР, которое обеспечивает образец отчетного формата для полной оценки влияния окружающей среды, что будет использоваться для этого относительно маленького проекта.

Конечное расположение терминалов дается в томе IV (Оценка гидротехнических работ) отчета фазы II. В соответствии с инженерно-техническими решениями рекомендуются следующие проекты:

Порт Батуми:

- а) реконструкция перерабатывающих приспособлений на причале 9
 - снесение бункера и складов
 - перемещение ж/д линий
 - строительство новых складов
- б) реконструкция фартуков и складских территорий
 - покрытие территории от причала 9 до причала 5

в) строительство многоотраслевого терминала на причале 5

- замена разрушенных частей причальных стен
- строительство новых складских приспособлений
- увеличение территории

Порт Поти:

а) расширение существующего контейнерного терминала

б) реконструкция и улучшение обрабатывающих и складских приспособлений на причалах от 9 до 11

- снесение старых зданий
- реконструкция фартуков и складских территорий
- строительство новых складов

в) реконструкция сортировочного участка на причалах от 4 до 6

После достижения независимости Грузия выпустила новые современные законы об окружающей среде в соответствии с принципами *Аганды 21*. С 1-го января 1997 года действуют "Закон Грузии о лицензии по защите окружающей среды" и "Закон Грузии о государственной экологической экспертизе". Они регулируют процедуры проведения Оценки влияния окружающей среды. Подготовка этой оценки необходима для внедрения любой строительной деятельности на территории Грузии с этого года.

Анализ существующей ситуации окружающей среды в портах Поти и Батуми показывает, что был достигнут определенный успех во внедрении этих новых законов. Условия, которые лежат в основе соответствующих национальных законов и международных конвенциях, таких как MARPOL 73/78 не могут быть осуществлены из-за нехватки технического оборудования адекватных перерабатывающих приспособлений для нефтяных отходов, нечистот и мусора. В результате этого в настоящее время невозможна достаточная обработка эксплуатационных отходов и загрязняющих, из-за судов.

Были проверены территории, интересные с точки зрения защиты окружающей среды. Оказалось, что нефтяные терминалы являются территорией наибольшей заботы в обоих портах. Особенно в Батуми уровень загрязнения земляного заполнения причала нефтью является очень высоким. Это загрязнение, идущее с 1920 года, вызывает постоянное попадание нефти в водную среду.

Следуя требованиям Национального закона Грузии, были проведены две информационно-консультативные встречи, одна в Поти и другая в Батуми. Представители портов, властей и негосударственных организаций были приглашены для получения информации о характере этого проекта. Встречи были проведены так, что приглашенные стороны могли поднять вопросы и предложить альтернативы, которые должны быть рассмотрены в Оценке влияния окружающей среды.

13 Анализ потока наличности и финансовый анализ рекомендованного развития

Цель этого тома - разработать финансовый план для развития портов Поти и Батуми. На этом этапе и в данное время была разработана схема, по которому были подсчитаны соответствующие грузы. Выбранный пример модели потока наличности спланирован для нового контейнерного терминала Поти. Другие грузы могут быть использованы соответственно. Результаты подсчета приведут к интенсивной дискуссии на счет вводных данных и предположениях, на которых будут основаны подсчеты следующих недель.

Основа финансового плана и анализа потока наличности даются в предыдущих томах данного отчета, особенно в транспортном прогнозе и в генеральном плане. Было проведено много дискуссий с управлением порта для получения нужных вводных данных о настоящей ситуации и о предполагаемом развитии.

Макроэкономическая ситуация Грузии находится в переходной фазе от государственной плановой экономики бывшего Советского Союза к современной рыночной экономике по западному варианту. Как результат этого изменения ожидается возрастание стоимости производственных факторов до более реального уровня рыночной цены во время прогнозного периода. Чтобы избежать определения уровня инфляции в Грузии, все цифровые данные будут выражены в стабильном американском долларе. Все возрастания в стоимостях и доходах в этом отчете, поэтому являются реальными.

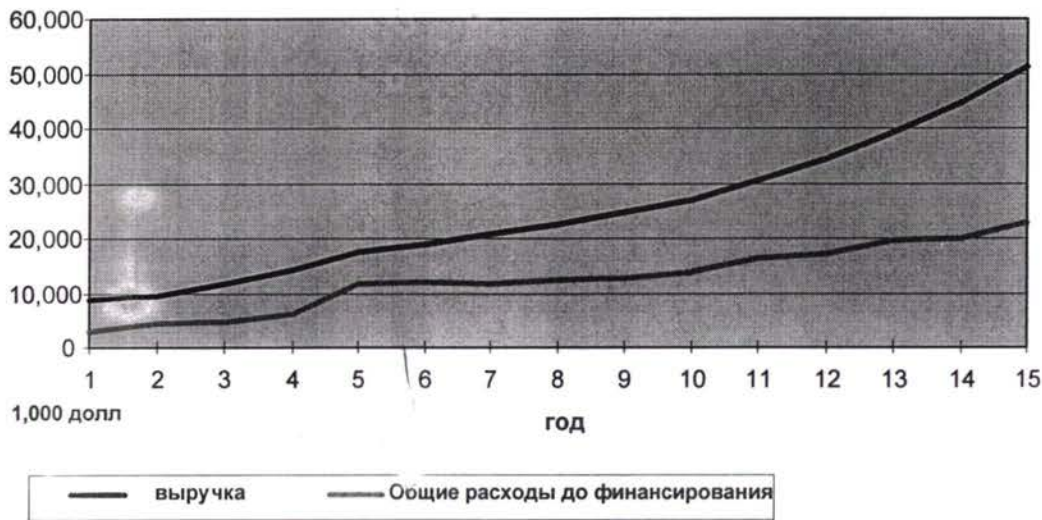
Поток наличности и финансовый анализ основаны на оценке средств и расходов.

Детальный подсчет дохода и стоимости обоих портов были сделаны. Средства ориентированы на перечень тарифов грузинских портов и количество груза подсчитанного в транспортном прогнозе основано на реальном (более вероятном) сценарии. Расходы также основаны на объемах с транспортного прогноза и продуктивность подсчитанная в генеральных планах портов делятся на:

- недвижимость
- амортизацию
 - соответствующие оборудования основаны на отчете том 3 секции 6 об обрабатывающих оборудовании порта;
 - делятся на новые оборудования и реабилитацию оборудования;
 - строительство основанное на инженерно-техническом отчете том 4
- эксплуатационные расходы основаны на отчете об оценке существующего положения порта том 3 секция 4 и, включая Генеральный план порта том 3 секция 5 кадры, включая наценку на социальное страхование и расходы оборудования, отличные от амортизации (топливо, ремонт, обслуживание) и другие расходы на энергию;
- расходы на коммуникацию
- офисные расходы
- налоги
- финансирование (в различных моделях)

Подсчет потока наличности вместе с выше описанными средствами и расходами оценены по нескольким подсчетам. Подсчеты также были сделаны для запланированного нового контейнерного терминала вместе и без необходимой инфраструктурой и терминалов для генеральных грузов и насыпного груза порта Поти.

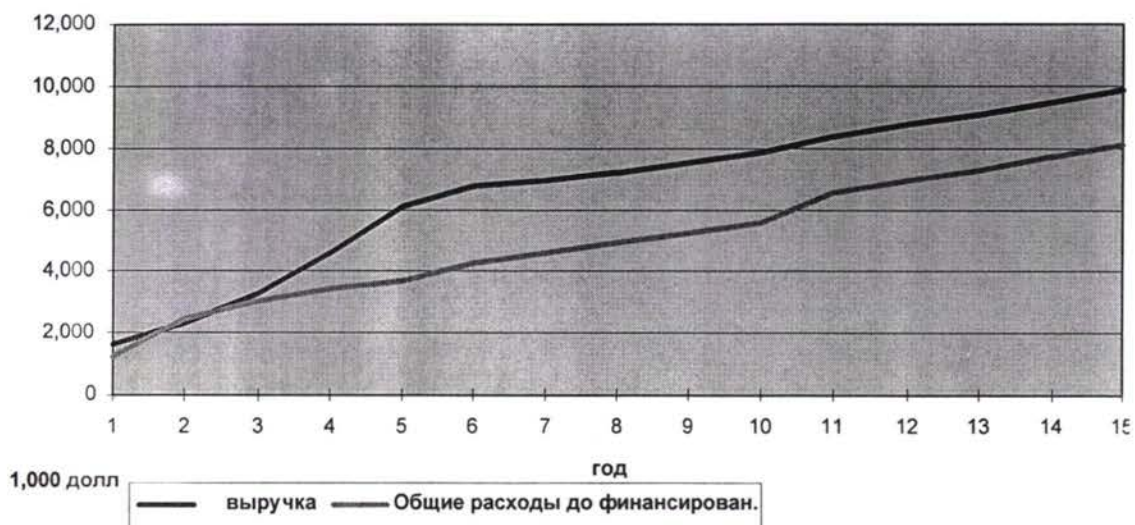
Следующий график показывает соотношение затрат и выручки в самых возможных случаях, если порт будет освобожден от затрат для строительства новой инфраструктуры:



Результаты по Поти показывают, что новый контейнерный терминал не может финансировать необходимую инфраструктуру (мол, ж/д и а/д сообщения). Без инвестиции этой инфраструктуры проект может иметь удачу, выручку и поток наличности. Должно быть учтено, что проект может быть реализован без инфраструктуры и должен быть выявлен путь финансирования инфраструктуры. Терминал для генерального и навалочного груза в Поти показывает хорошие результаты и кажется возможным получить финансирование для проектов Поти. Фактические цифровые данные и детальные предположения описаны в томе 6 данного отчета.

Для Батуми были сделаны подсчеты для многоцелевого терминала

Следующий график описывает развитие затрат и выручки в самом вероятном случае в Батуми:



Сценарии для Батуми показывают как значительные выручки, так и хороший поток наличности. Также кажется возможным получить финансирование проекта. Используемые цифровые данные и предположения описаны также в томе 6 отчета фазы 2.

14 Анализ затрат и выручки

Предварительный анализ затрат и выгод для запланированного развития порта был проведен и представлен как секция 3 тома 6 этого отчета.

Общая экономическая оценка запланированных проектов (касающийся реальных случаев анализа предыдущего потока наличностей), требует сравнения всех относящихся к делу проектов, связанных с преимуществами и недостатками. Квалификация, определение количества и оценка эффектов представлен в сравнении запланированных случаев с соответствующими сравнительными случаями. Принимая во внимание разнообразие эффектов проекта, касающийся направления (позитивного и негативного) так же как и степени, желательно интерпретировать их последовательной манере (оцененный в ам. долларах) и не в других системах исчисления. Иначе преимущества и недостатки проектов инфраструктуры не будут весомы.

Для оценки затрат и выгод, могут быть приняты другие взгляды. Первый можно назвать как региональный взгляд на территорию малого масштаба, т.е. порты и города Поти и Батуми. Второй взгляд с национальной точки зрения вызванный эффектом на экономику страны, нап.сеть ж/д и дорог. Третий и наиболее комплексный Европейский взгляд описывает европейские сети всех видов транспорта. Несомненно, последний является наиболее интересным для Европейского Союза как контрактора этого изучения. Этот аспект предусмотрен в калькуляции выгод, дающий в результате изменения в объеме транспорта в семи маршрутах связывающих страны TEN с маршрутом TRACEKA.

Следующие аспекты были приняты во внимание:

Затраты:

- Затраты планированных инвестиций

Выгоды:

Прямая выгода:

- Средства, полученные от деятельности порта

Непрямая выгода:

- Затраты на транспортировку
- Эффекты окружающей среды
- Региональные эффекты

Выгоды, не подлежащие налогообложению

- Эффекты промышленных мест и структурные эффекты, вызванные спросом на территорию
- Эффекты планирования города
- Эффекты на природу и ландшафт
- Хозяйства порта
- Промышленность и торговля
- Частные хозяйства

Как результат выше проанализированных областей затрат и выгод развития порта необходимо полное собрание всех количественных эффектов. Следующая таблица показывает собранные данные.

Effects	present value US-\$
Costs	
Costs of additional investment and operation	275,052,502
Benefits	
proceeds	263,129,811
reduction in internal costs of traffic	1,306,277,842
reduction in external costs of traffic	880,437,284
additional income of personnel	6,286,460
income multiplier effect	2,357,423
Total benefits	2,458,488,820
Cost/Benefit Ratio	1 : 8,9

Как результат анализа затрат и выгод затраты в количестве 275 млн. америк. долларов дадут выгоду в количестве 2.458 млн. америк. долларов. Отношение затрат/выгод как 1:8,9 определяется как очень хорошее. Инвестиции в портах Грузии высокоприбыльные.

Основными бенефициарами являются экспедиторские компании, интеграторы и другие компании транспортного сектора, которые заняты в грузовых перевозках между странами Восточной Европы Азии ТРАСЕКА и Западной Европы. Более того, сокращение воздействия фрахтовых перевозок на окружающую среду стоит на втором месте в ряду выгод. Но также порты Грузии, персонал порта и регион являются бенефициарами инвестиций.

Исходя из этого результаты реабилитации и расширения портов Поти и Батуми заключаются в значительной выгоде. На основе анализа затрат и выгод можно рекомендовать реализацию ген. плана порта.

15 Концепция приватизации

В пределах презентации президенту Грузии статус проекта был объяснен и очерчен, что группа ТАСИС ТРАСЕКА Евросоюза в согласии с техническими заданиями и расписанием времени. Окончательная концепция приватизации будет доступна к концу июня 1998 года и весь проект закончится к середине июля 1998 года.

Данные положения имеют предварительный характер, но философия поэтапной приватизации осуществляемых и потенциально прибыльных проектов, которые легче для приватизации и лучше для координации, чем приватизация всего порта как одно целое, остается.

Для удовлетворения потребностей будущего порты Грузии должны быть реструктуризированы и приватизированы. Международные банки развития не финансируют проекты в Грузии если большинство акций находятся в государственных организациях. (Источник: Всемирный банк ЕБРР).

Проекты по приватизации должны быть прибыльными, в состоянии оплатить инвестиции и покрыть проценты.

Из 100 самых крупных портов мира 80 портов работают как комбинация государства - землевладелец и частных компаний как операторов.

Особенно возрастающий рейтинг контейнеризованного и Ро-Ро транспорта (самая современная форма транспорта) делает необходимыми реабилитацию и реструктуризацию нужных обрабатывающих приспособлений порта. Поэтому намеревается реконструкция 6 причалов (2,6,7,12,13,14) и инвестирование необходимого оборудования.

Эксплуатационная компания должна быть организована при участии порта, квалифицированного менеджмента и международных транспортных компаний (экспедиторы. Судовладельцы и контейнерные операторы).

Остальная часть порта должна быть реструктуризована в центры прибыли и услуг до тех пор пока работает оперативная компания первого проекта. Сразу после окончания этого, должен начаться следующий проект по приватизации.

В будущем порт Поти будет иметь две основные функции:

Владельца причалов, территорий и инфраструктуры в пределах порта
Активного акционера в будущих акционерных компаниях, которые будут операторными компаниями.

Особое внимание было уделено концепции ТАСИС ТРАСЕКА Евросоюза по сравнению с американскими USAID предложениями. Основные различия показаны в ниже приведенной таблице:

Концепция Евросоюза Тасис ТРАСЕКА	Американские предложения USAID
<p>Объекты приватизации Приватизация логических объектов (объекты, которые осуществляют одну и ту же операцию) порта с приоритетом в зависимости от нужд. Разработка осуществимых и выгодных приватизационных проектов. В первую очередь контейнерные и РО/РО объекты.</p>	<p>Объекты приватизации Полностью весь порт.</p>
<p>Стоимость для 6 причалов составляет 18 млн. ам. долларов</p>	<p>Стоимость всего порта составляет 26 млн. долларов</p>
<p>Акционер 51 % оперативной компании должны остаться в руках Грузии (частный и гос. сектор) 49 % в иностранных руках</p>	<p>Акционер 51 % в иностранных руках 49 % в руках Грузии</p>
<p>Акционерный капитал 37.5 млн. ам. долларов 19.5 млн. ам. долл. собственный капитал 18 млн. ам. долл. уставного капитала для 6 причалов Заметка: ЕБРР заявил, что они заинтересованы принять участие</p>	<p>Акционерный капитал 26 млн. ам. долл. уставного капитала (для всего порта) никакого собственного капитала для инвестиций</p>
<p>Объем инвестиций 116 млн. ам. долл. в течение 15 лет и оплатить</p>	<p>Объем инвестиций 140 млн. ам. долл. в течение 30 лет без новой</p>

Концепция Евросоюза Тaxis TRACEKA	Американские предложения USAID
<p>инвестиции в тот же период Плюс часть 40 млн. ам. долл., которые необходимы для новой инфраструктуры (мол, ж/д дорога, автодорога)</p>	<p>инфраструктуры (мол, ж/д дорога, автодорога) с неспецифической оплатой инвестиций</p>
<p>Занятость Акционерное общество эксплуатационной компании должно нанять требуемый персонал с порта. Должен быть образован специальный фонд для обеспечения пенсионеров порта средствами к существованию.</p>	<p>Занятость Почти та же позиция.</p>