



6 СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ

6.1 Задачи рынка

6.1.1 Национальная торговля: экспорт и импорт

Мировые торговые партнеры

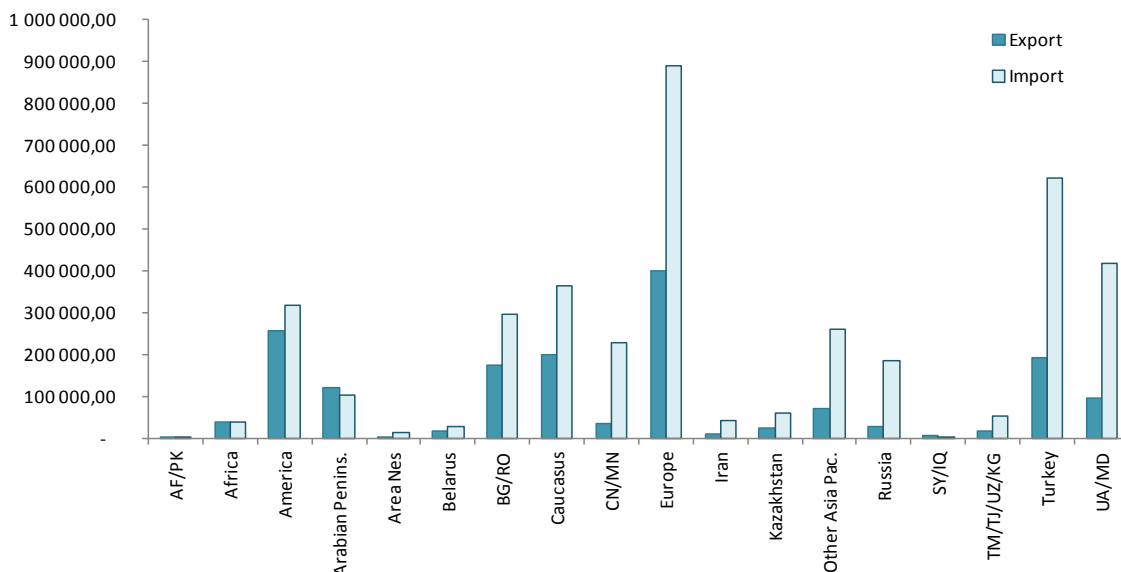
Благодаря своему расположению в самом сердце основного коридора ТРАСЕКА, Грузия является ключевым транзитным государством для осуществления торговли между странами ТРАСЕКА и, в более широком смысле, торговли между Востоком и Западом от Европы до Китая. Помимо того, что Грузия является важным рынком ТРАСЕКА, стратегическое значение страны подкрепляется тем фактом, что основная часть всех наземных товарных потоков Армении проходит через ее территорию. В 2010 году суммарная стоимость экспорта в Грузию составила 1 695 млн. евро, в то время как стоимость импорта достигла 3 935 млн. евро.

Анализ взаимоотношений Грузии с ее торговыми партнерами в 2010 году (см. Иллюстрация 2 и Таблицу 5) позволяет сделать следующие выводы:

- Грузия является нетто-импортером. Импорт преобладает над экспортом в отношениях со всеми партнерами, за исключением экспорта в страны Аравийского полуострова.
- Импорт в Грузию поступает из Европы (22,63%), Турции (15,85%), стран Кавказа (9,28%) и Америки (8,12%), большей частью используя при этом западные коммерческие маршруты ТРАСЕКА.
- Экспорт также направляется, главным образом, в западных направлениях, поскольку потребителями грузинской продукции являются страны Европы (23,68%), Америка (15,14%), страны Кавказа (11,87%) и Турция (11,28%).
- На торговлю со странами ТРАСЕКА приходится менее половины мировых торговых потоков Грузии (46,14% от общего объема импорта и 41,64% от общего объема экспорта). Среди этих стран основными партнерами являются Турция (14,47%), страны Кавказа (10,06%) и Украина/Молдова (9,12%). Объем торговли со странами Средней Азии (Казахстан и страны юго-восточной части ТРАСЕКА) оценивается всего лишь в 2,81%.



Иллюстрация 2: Торговые партнеры Грузии, 2010 г., тыс. евро



Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade

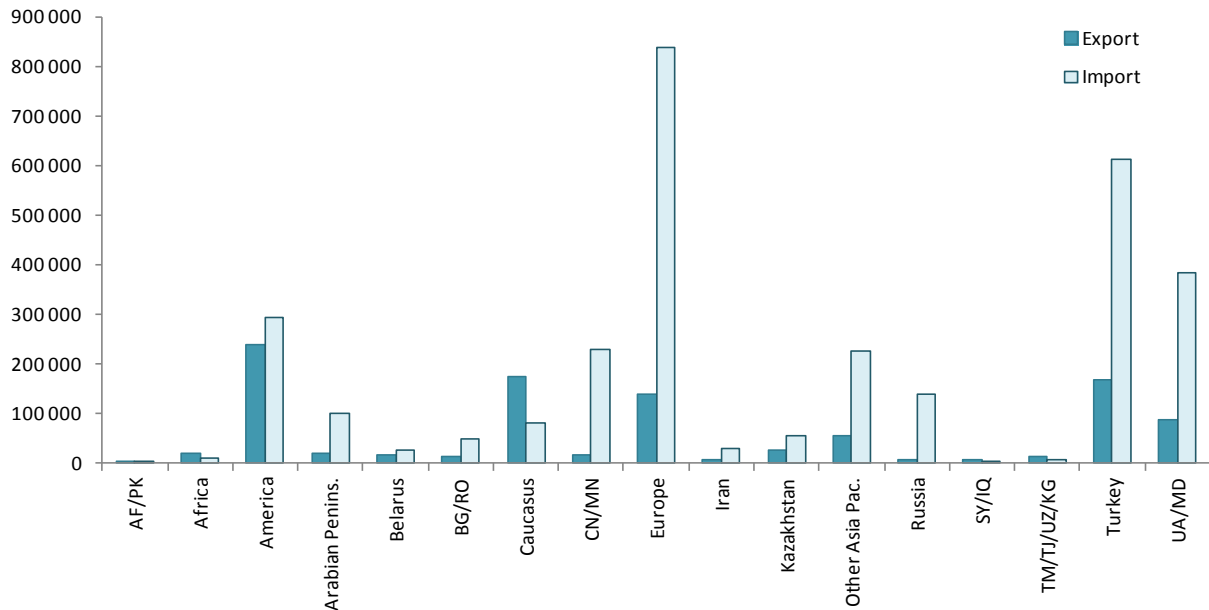
Если вывести за скобки анализ массовые товары и сосредоточиться на анализе товаров, пригодных для контейнеризации (см. Иллюстрация 3 и Таблицу 5), можно отметить следующее:

- Грузия по-прежнему остается нетто-импортером. За исключением торговли со странами Кавказа, остальная внешняя торговля, без учета массовых грузов, в результате показывает отрицательное сальдо торгового баланса. Причиной этого является Армения, поскольку основная часть наземных торговых потоков этой не имеющей выхода к морю страны проходит через территорию Грузии.
- Если вывести за скобки массовые товары, импорт превысит экспорт в три раза.
- Массовые грузы являются важной составляющей экспорта Грузии (40,05%).
- Если рассматривать только пригодные для контейнеризации товары, то они импортируются в Грузию из Европы (27,14%), Турции (19,77%), Украины/Молдовы (12,43%) и США (9,52%).
- Экспорт предназначен, соответственно, для Америки (23,52%), стран Кавказа (17,25%), Турции (16,62%) и Европы (13,67%).

Как видно из Иллюстрации 3 и Таблицы 5, значительная часть экспорта Грузии направляется в страны северо-западной части ТРАСЕКА, Турцию и соседние государства Кавказа.



Иллюстрация 3: Торговые партнеры Грузии, торговый потенциал, 2010 г., тыс. евро



Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade

Таблица 5: Распределение торговых партнеров Грузии, 2010 г., % от объема

Зоны	Все продукты		Все продукты всего	Кроме минерального топлива и руд		Кроме минеральног о топлива и руд всего
	Импорт	Экспорт		Импорт	Экспорт	
Америка	8.12%	15.14%	10.23%	9.52%	23.52%	12.98%
Аравийский полуостров	2.66%	7.18%	4.02%	3.31%	1.96%	2.98%
Афганистан-Пакистан	0.06%	0.02%	0.05%	0.08%	0.02%	0.07%
Африка	1.02%	2.36%	1.43%	0.33%	2.11%	0.77%
Беларусь	0.76%	1.01%	0.83%	0.91%	1.63%	1.09%
Болгария-Румыния	7.51%	10.23%	8.33%	1.60%	1.37%	1.54%
Др. страны Азии и Тихоок. региона	6.59%	4.17%	5.86%	7.27%	5.44%	6.82%
Европа	22.63%	23.68%	22.95%	27.14%	13.67%	23.81%
Иран	1.11%	0.62%	0.96%	0.94%	0.74%	0.89%
Кавказ	9.28%	11.87%	10.06%	2.61%	17.25%	6.23%
Казахстан	1.53%	1.55%	1.54%	1.83%	2.58%	2.02%
Китай-Монголия	5.84%	2.02%	4.69%	7.42%	1.66%	6.00%
Кырг-Тадж-Турк-Узб	1.35%	1.08%	1.27%	0.28%	1.38%	0.55%
Прочие зоны	0.34%	0.15%	0.28%	0.00%	0.00%	0.00%
Россия	4.70%	1.61%	3.77%	4.50%	0.68%	3.55%
Сирия-Ирак	0.03%	0.39%	0.14%	0.04%	0.62%	0.19%
Турция	15.85%	11.28%	14.47%	19.77%	16.62%	18.99%
Украина-Молдова	10.62%	5.63%	9.12%	12.43%	8.77%	11.52%
Всего	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade



Логистические процессы и морские магистрали II

В целях более углубленного анализа следует рассмотреть и количественное выражение импортируемых и экспортируемых товаров в/из Грузии (см. Таблицу 5). При этом можно отметить следующее:

- Тоннаж товаров, обмен которыми осуществляется с Турцией, составляет значительную долю как импорта, так и экспорта (35,06% / 38,45%).
- Помимо этого значимый с точки зрения тоннажа торговый обмен производится с Украиной/ Молдовой, странами Европы и Кавказа.
- Тоннаж импорта вдвое превышает тоннаж экспорта.

Как видно из Иллюстрации 4, имеется дисбаланс между торговыми потоками в Грузию и из нее в восточном и западном направлении. На последние приходится почти 70% всего объема товарооборота.

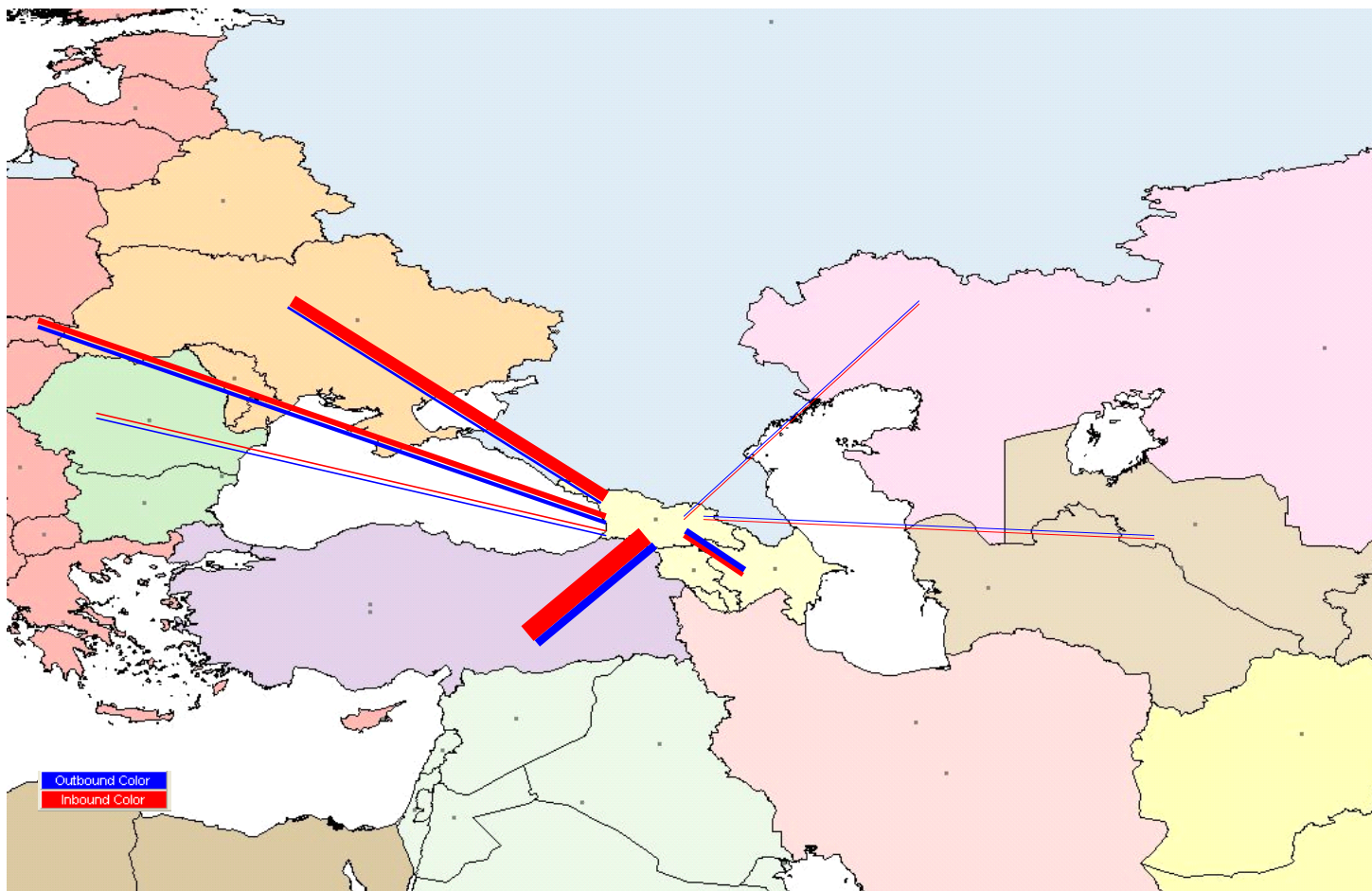
Таблица 6: Торговый потенциал Грузии со странами ТРАСЕКА и Европой, 2010 г., в тоннах и %

Зоны	Тоннаж		Доля в объеме торговли со странами ТРАСЕКА и Европой	
	Экспорт	Импорт	Экспорт	Импорт
Болгария-Румыния	59 220,1	61 410,8	6,43%	3,08%
Европа	159 450,9	234 329,3	17,30%	11,75%
Кавказ	256 836,9	175 716,3	27,87%	8,81%
Казахстан	15 812,0	261 955,3	1,72%	13,14%
Кырг-Тадж-Турк-Узб	6 421,8	20 974,9	0,70%	1,05%
Турция	323 062,0	766 562,0	35,06%	38,45%
Украина-Молдова	100 724,2	472 768,5	10,93%	23,71%
Всего	921 527,9	1 993 717,1	100%	100%

Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade



Иллюстрация 4: Торговый потенциал Грузии со странами ТРАСЕКА и Европой, 2010 г., в тоннах



Источник : Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade



6.1.2 Торговые партнеры в регионе ТРАСЕКА

В отношении импорта из стран ТРАСЕКА и Европы можно сделать следующие выводы:

- «Минеральные продукты» и «растительные продукты», в среднем, являются наиболее значимыми товарами по тоннажу.
- «Минеральные продукты» приходят в основном с Кавказа и из Турции; поскольку они состоят, главным образом, из строительных материалов, то частично они могут быть контейнеризованы.
- На «растительные продукты» приходится более половины количественного объема импорта из Казахстана и стран юго-восточной части ТРАСЕКА. Они по большей части состоят из зерновых и также частично могут транспортироваться в контейнерах.
- В товарной структуре импорта из стран Европы преобладают «наземные, воздушные и морские транспортные средства». Эти товары также могут транспортироваться в контейнерах.

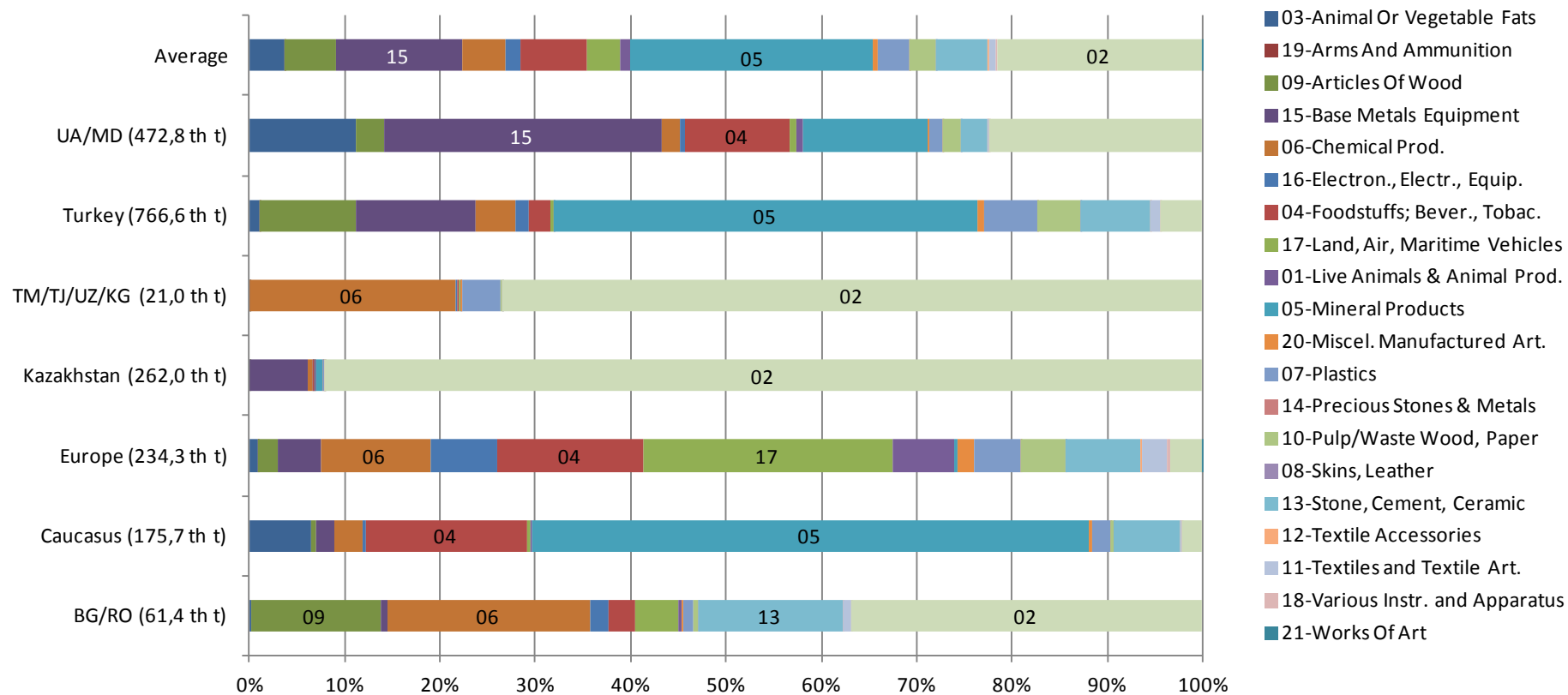
Что касается экспорта из Грузии, необходимо отметить следующее:

- Основные товары, составляющие грузинский экспорт, включают «оборудование из недргоценных металлов», «продукцию химической промышленности» и «продукты питания, напитки, табачные изделия».
- «Оборудование из недргоценных металлов» экспортируется, в основном, в Украину и Турцию, и состоит главным образом из железной и стальной продукции, которая лишь частично пригодна для контейнеризации.
- «Продукция химической промышленности», в том числе пригодные для контейнеризации товары, экспортируется в основном в Европу, Турцию и Болгарию/ Румынию. Эта категория составляет до 99,50% всего экспорта в Болгарию / Румынию.
- «Продукты питания, напитки, табачные изделия» экспортируются, в основном, в Европу, Украину, Казахстан и страны юго-восточной части ТРАСЕКА; они представляют собой потенциал для контейнерных перевозок.



Логистические процессы и морские магистрали II

Иллюстрация 5: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура импорта в Грузию, 2010 г., в тоннах и %



Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade





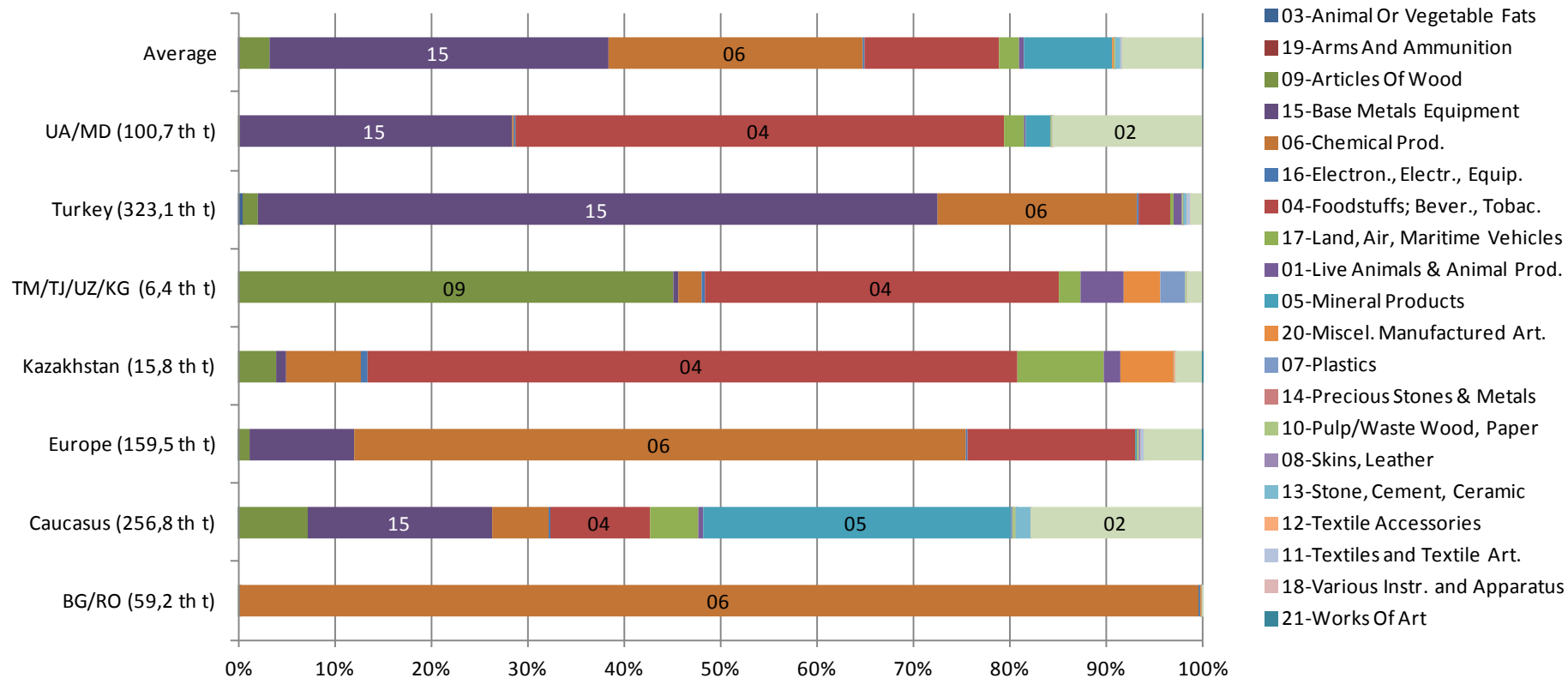
Таблица 7: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура импорта в Грузию, 2010 г., в тоннах

Категории товаров	Болг.-Рум.	Европа	Кавказ	Казахстан	Кырг-Тадж-Турк-Узб	Турция	Укр.-Молд.
Животные или растительные жиры	64,70	2 097,30	11 503,86	нет	нет	7 726,77	53 066,76
Оружие и боеприпасы	нет	85,60	нет	нет	нет	35,14	нет
Изделия из древесины	8 380,50	4 760,06	785,39	0,13	0,14	78 314,91	13 922,32
Основные металлы и оборудование	486,60	10 529,75	3 493,97	16 219,75	0,50	96 200,09	137 112,88
Химическая продукция	13 003,90	26 909,26	4 936,03	1 148,44	4 538,96	32 110,00	9 270,47
Электронное и электротехническое оборудование	1 151,60	16 678,39	640,76	1,03	41,92	10 113,91	2 895,78
Продукты питания, напитки, табачные изделия	1 767,80	35 832,69	29 914,73	640,98	11,55	18 111,15	51 983,95
Наземные, воздушные, морские транспортные средства	2 759,70	61 169,83	553,86	15,76	68,49	2 149,47	2 945,62
Живые животные и продукты животного происхождения	181,60	15 108,10	192,32	191,16	2,40	543,85	3 647,00
Минеральные продукты	0,00	995,50	102 865,83	2 099,96	нет	340 337,15	61 229,19
Различные промышленные товары	153,70	4 086,87	381,04	5,96	6,69	4 759,94	1 460,39
Пластмассы	688,60	11 249,29	3 419,00	363,93	838,26	43 591,10	6 471,49
Драгоценные камни и металлы	нет	5,10	0,34	0,00	0,00	4,51	0,90
Целлюлоза/древесные отходы, бумага	300,90	11 116,90	653,60	0,66	58,39	34 650,40	9 147,78
Шкуры животных, кожа	1,90	38,95	25,38	0,01	0,00	165,15	15,14
Камень, цемент, керамика	9 269,10	18 500,36	12 126,14	21,11	0,68	55 664,13	12 659,01
Текстильные аксессуары	4,90	186,16	36,78	0,05	0,00	424,43	17,48
Текстиль и текстильные изделия	517,30	6 214,61	370,85	1,18	5,28	7 659,59	923,98
Инструменты и аппаратура	4,90	939,73	7,82	0,13	0,00	54,62	50,50
Растительные продукты	22 673,10	7 800,00	3 808,62	241 245,09	15 401,64	33 945,61	105 947,83
Произведения искусства	нет	24,80	0,01	0,00	нет	0,05	0,00
Импорт всего	61 410.80	175 716.32	234 329.27	261 955.33	20 974.90	766 561.97	472 768.48

Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade



Иллюстрация 6: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура экспорта из Грузии, 2010 г., в тоннах и %



Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade





Таблица 8: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура экспорта из Грузии, 2010 г., в тоннах

Категории товаров	Болг.-Рум.	Европа	Кавказ	Казахстан	Кырг-Тадж-Турк-Узб	Турция	Укр.-Молд.
Животные или растительные жиры	n/a	47.90	135.09	n/a	n/a	1 337.58	n/a
Оружие и боеприпасы	n/a	0.00	n/a	n/a	n/a	2.53	n/a
Изделия из древесины	71.40	1 826.25	18 570.75	617.93	2 899.48	5 046.68	106.67
Основные металлы и оборудование	28.40	17 394.30	48 979.97	175.97	33.52	228 084.77	28 501.79
Химическая продукция	58 921.30	101 042.01	15 049.15	1 209.57	153.08	66 885.29	209.91
Электронное и электротехническое оборудование	8.20	151.92	482.44	124.29	24.53	166.17	63.23
Продукты питания, напитки, табачные изделия	55.20	27 860.72	26 504.93	10 644.23	2 355.10	10 913.65	51 167.41
Наземные, воздушные, морские транспортные средства	9.30	70.16	12 832.58	1 420.38	148.62	1 029.95	1 986.44
Живые животные и продукты животного происхождения	n/a	0.00	1 431.82	263.58	280.73	2 545.70	276.79
Минеральные продукты	0.60	198.70	81 725.34	n/a	n/a	6.69	2 531.15
Различные промышленные товары	37.70	54.96	96.45	876.30	240.26	14.39	0.39
Пластмассы	2.10	36.83	293.67	0.19	175.42	74.93	1.40
Драгоценные камни и металлы	n/a	23.50	0.17	n/a	n/a	0.44	0.00
Целлюлоза/древесные отходы, бумага	0.60	97.30	1 053.45	0.06	2.45	473.84	108.23
Шкуры животных, кожа	n/a	391.32	15.25	0.51	n/a	268.21	0.01
Камень, цемент, керамика	18.00	69.49	3 767.30	17.21	n/a	963.18	1.00
Текстильные аксессуары	0.00	1.26	6.32	1.01	0.04	4.81	0.02
Текстиль и текстильные изделия	17.20	500.11	53.26	8.98	0.10	894.69	3.74
Инструменты и аппаратура	0.00	10.98	16.29	0.03	1.35	1.70	0.70
Растительные продукты	5010	9 672.73	45 822.72	451.78	107.11	4 346.86	15 765.30
Произведения искусства	n/a	0.40	0.00	0.01	n/a	n/a	0.00
Экспорт всего	59 220.10	159 450.85	256 836.94	15 812.03	6 421.80	323 062.04	100 724.18

Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade



6.2 Задачи мультимодальных перевозок на базе морского транспорта

«LOGMOS» представляет собой интермодальные услуги по доставке грузов от двери до двери, поэтому все компоненты транспортной цепи могут рассматриваться в качестве возможных сегментов проектов «LOGMOS», в зависимости от их значимости для потенциальных торговых потоков «LOGMOS».

Портовые интерфейсы являются при этом критическими точками пересечения между наземным и морским транспортом с точки зрения операций, услуг, процедур и т.д.

6.2.1 Система портов и морские линии

Грузинская система портов включает 2 порта средних размеров для навалочных, генеральных грузов и контейнеров в Поти и Батуми, а также нефтяные терминалы в Супсе и Кулеви. Инвестиции на уровне миллиарда долларов США планируют осуществить до 2015 года частные инвесторы в грузинском порту Супса. Этот порт имеет, несомненно, наибольшую глубину (18 м) среди портов черноморского побережья Грузии. Однако экономические наблюдатели ставят под сомнение сроки строительства такого крупного объекта, в то время как мировой экономический кризис снижает спрос на грузовые перевозки.

Порты Поти и Батуми

Порты Поти и Батуми являются интермодальными терминалами/ узлами, находящимися на восточном берегу Черного моря, из которых сообщение в западном направлении осуществляется в Турцию и Европу, а в восточном направлении – на Кавказ и в Азию.

Оба порта обслуживают железнодорожные паромы и линии Ро-Ро, связывающие их с большинством портов Черного моря.

Оба порта географически близки, но специализируются в области морских перевозок различных видов грузов (Батуми больше специализируется на наливных грузах, Поти - на навалочных и генеральных грузах)

Поти имеет преимущество с точки зрения более короткого железнодорожного маршрута через Тбилиси в Баку, в то время железнодорожное сообщение между Батуми и Поти имеет ограничения по длине поездов.

С другой стороны, Батуми имеет большую глубину и не требует постоянных дноуглубительных работ, как Поти, где река Риони намывает отложения в акваторию порта.

Порт Поти

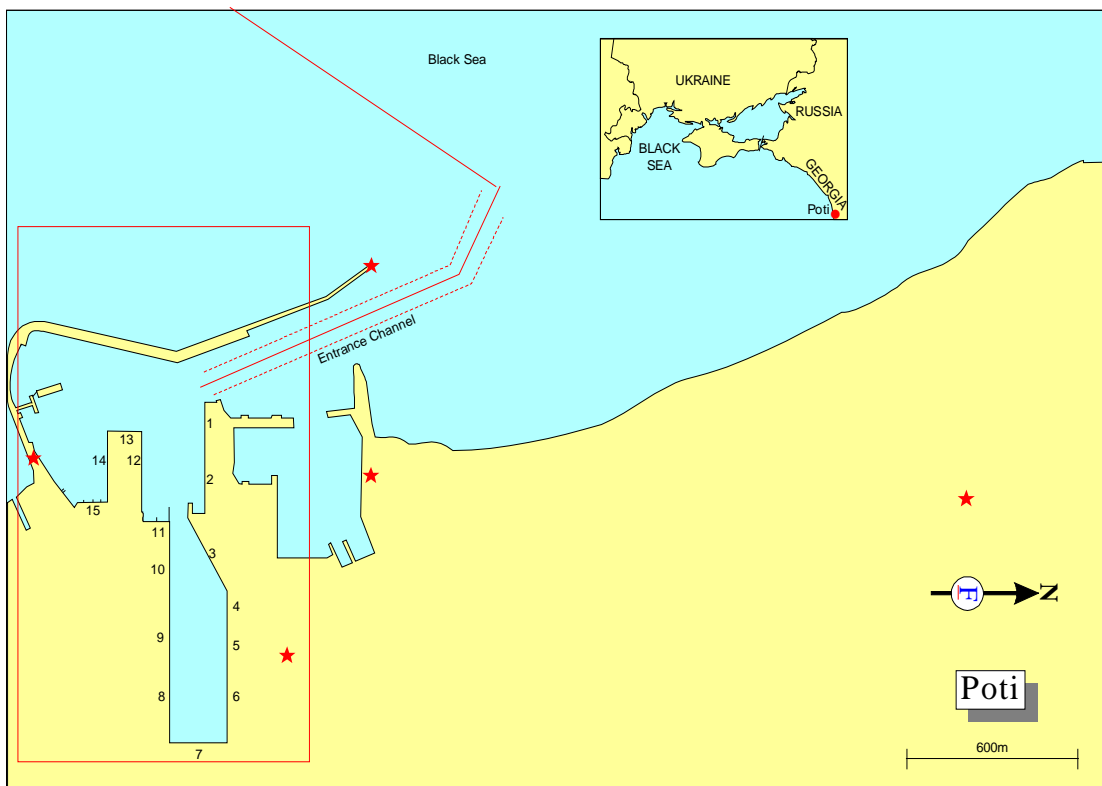
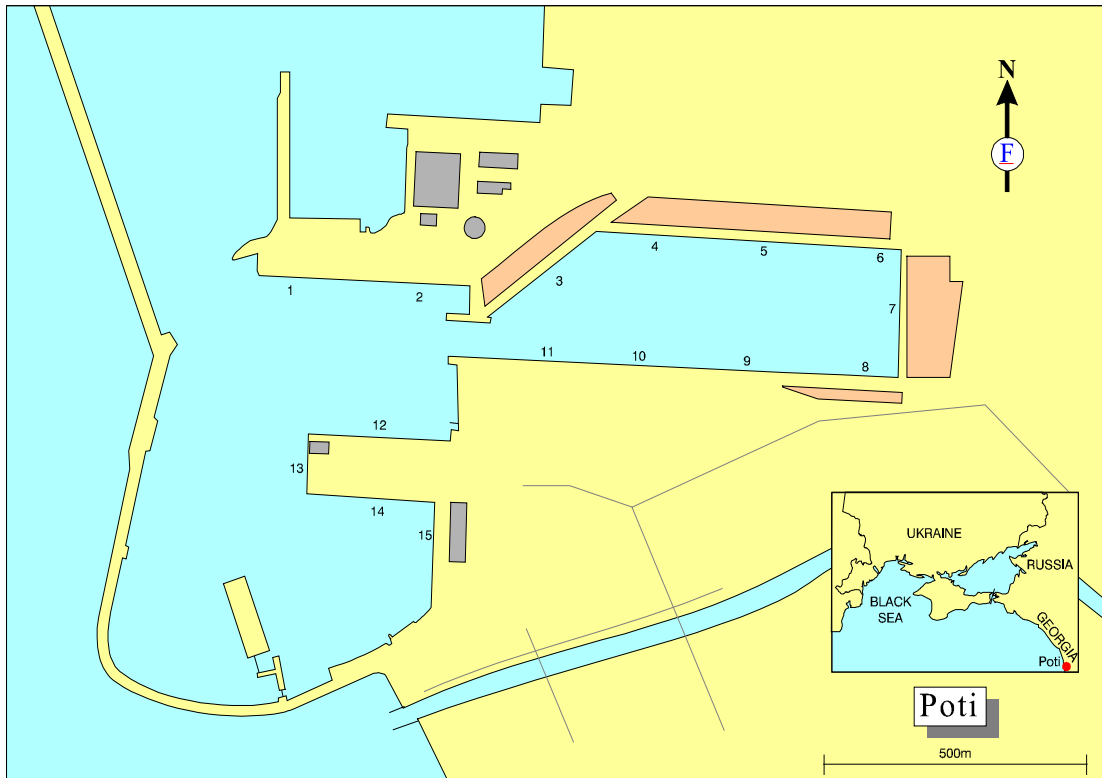
Порт Поти является наиболее крупным торговым портом (в основном, не нефть и газ) на Черноморском побережье Грузии.

В апреле 2008 года порт был приватизирован. RAKIA (инвестиционный фонд из ОАЭ Рас-Аль-Хайма) подписал концессионное соглашение сроком 49 лет на эксплуатацию порта и развитие свободной экономической зоны. В апреле 2011 года RAKIA продал 80% своих акций мировому оператору контейнерных терминалов AP Moeller Terminals, партнерской компании Maersk Line.

RAKIA продолжает управлять Свободной индустриальной зоной (СИЗ) в Поти, которая занимает прилегающую к порту территорию площадью около 100 га. RAKIA надеется превратить его в крупный центр логистики и промышленности, запланировав инвестиции в размере 200 млн. долларов США. Компаниям-арендаторам предоставляются налоговые льготы по налогам на прибыль, имущество и НДС, а также освобождение от таможенных экспортных пошлин или пошлин на продажи внутри страны.



Иллюстрация 7: Порт Поти



Порт имеет 15 причалов общей протяженностью 2900 метров и более чем 20 причальных кранов.



Логистические процессы и морские магистрали II

Железнодорожные паромы размещаются с 1999 года у причала № 2. Этот причал стоимостью 3,4 млн. евро финансируется в рамках программы ТРАСЕКА. Рампа имеет ж/д колею российского стандарта (1520 мм). Комплекс включает парковку для грузовиков площадью 10 000 кв.м. Номинальная пропускная способность по грузам оценивается в 700 000 т.

Контейнеровозы швартуются у причалов № 7 и № 4, реконструированных в 2009 году благодаря финансированию ЕБРР и способных принимать фидерные суда вместимостью 1000 TEU.

Ограниченные площади складирования в районе порта до сих пор вынуждают стивидоров эвакуировать порожние контейнеры на 8 частных терминалов вне дока, где эти пустые контейнеры хранятся и куда доставляется пустая и полная тара для загрузки по мере захода судов.

В качестве первого шага в направлении интеграции деятельности в порту было завершено устройство складской площадки в 2010 году для обслуживания контейнерных перевозок подержанных автомобилей.

АРМ планирует инвестиции на сумму 100 млн. долларов США в создание нового комплексного контейнерного терминала, который предполагается построить в течение ближайших 5 лет на участке 100 га рядом с существующим портом. Также планируются дноуглубительные работы до достижения глубины 17 м, что позволит обслуживать контейнеровозы вместимостью до 5000 TEU.

Поти напрямую связан с Грузинской железной дорогой. Контейнерный маршрутный поезд ежедневно осуществляет рейсы в Восточный терминал Грузинской железной дороги в Тбилиси.

Таблица 9: Данные о причалах порта Потти

Причал		Длина причала (м)	Максимальная глубина (м)
2	Ж/д паром (российская колея)	183	12,5
7	Контейнерный терминал	211	8,2
13	Ро-Ро и пассажирский	97	6,5
14	Мультифункциональный контейнерный терминал	253	8,4

Объем перевалки	2007	2008	2009	2010	2011
Контейнеры TEU	184 792	209 614	172 800	209 797	254 000
Пропускная способность					
Контейнеры TEU			100 000 Дополнительная пропускная способность на новом терминале RAKIA		

Морские перевозки

Услуги, применимые к проекту «LOGMOS», подразделяются на два вида:

- Прямые перевозки между портом ТРАСЕКА с другим (-и) портом (портами) ТРАСЕКА – обозначение (а);



Логистические процессы и морские магистрали II

- Перевозки между каким-либо портом ТРАСЕКА и портом/портами вне ТРАСЕКА, чей трафик полностью либо частично происходит из МЛЦ или предназначен для МЛЦ или других ЛЦ/хабов/городских центров, которые могут быть отобраны для включения в сеть «LOGMOS». Этот трафик становится все более значительным, так как позволяет более интенсивно использовать сообщение между внутренними районами, что способствует расширению коридоров в сети - обозначение (б).

В Поти выполняются следующие регулярные услуги:

Железнодорожно-паромные перевозки

- Совместные еженедельные перевозки Укрферри и NaviBulgar в/из Керчи (а)
- Еженедельные перевозки ВМФ, дочерней компании РЖД (Российские Железные Дороги) в/из Порта Кавказ (б)

Грузы, перевозимые в вагонах этими линиями, в основном предназначены для Грузии и Армении (особенно для ВМФ в Армении, так как Южно-Кавказская железная дорога также является дочерней компанией РЖД) и, в меньшей степени, для Азербайджана. Транзитные грузовые перевозки в/из Центральной Азии практически отсутствуют.

Контейнерные перевозки

- Фидерные перевозки CMA-CGM в порты Черного моря и Средиземноморья (а)
- Фидерные перевозки Maersk в Болгарию, порты Средиземноморья (а)
- Фидерные перевозки MSC в Румынию и Турцию (а)
- Фидерные перевозки NORASIA в Турцию и в Россию (а) + (б)
- Фидерные перевозки UFS-Arkas в порты Черного моря (а)

В силу особенностей порта туда заходят только фидерные контейнеровозы, доставляющие коробки в / из основных центров на Черном море (Констанца, Стамбул) либо на Средиземном море (Мальта, Порт-Саид). Линии работают с судами максимальной вместимостью до 1200 TEU. Три крупнейших мировых океанских перевозчика – Maersk, CMA-CGM и MSC - доминируют на контейнерном рынке Поти с рыночной долей более 80%, причем львиная доля приходится на MSC (более 50% рынка импорта и экспорта).

Несмотря на то, что автомобильные грузоперевозки по-прежнему являются преобладающим наземным видом транспорта, импортные контейнеры все чаще доставляются в Грузию по железной дороге, благодаря значительному снижению тарифов и улучшению обслуживания на Грузинской железной дороге. В частности, с июня 2011 года был запущен блок-поезд с фиксированным отправлением через день в / из Тбилиси. Это, в свою очередь, оказывает положительное влияние на контейнеризацию экспорта, который до сих пор осуществлялся штучно в закрытых вагонах для дальнейшей загрузки в контейнеры в порту Поти.

Контейнеры в / из Армении транспортируются между Поти и Ереваном, в основном, обычными контейнерными поездами.

Из-за неконкурентоспособности железнодорожных тарифов, недостаточного качества обслуживания и таможенных проблем предпочтительным способом транспортировки грузов в Азербайджан являются автомобильные перевозки в контейнерах или после их разгрузки в Поти, за исключением перевозки тяжелых грузов, которые транспортируются, главным образом, в 20-футовых контейнерах. В связи с отсутствием логистических контейнерных услуг в Азербайджане, контейнеры, после разгрузки автофургонов,



направляются напрямик назад в Поты, по железной дороге либо автотранспортом. В результате весь экспорт из Азербайджана - даже пригодные для контейнеризации товары - транспортируются либо автомобильным, либо (для тяжелых грузов) в закрытых вагонах или ж/д платформах.

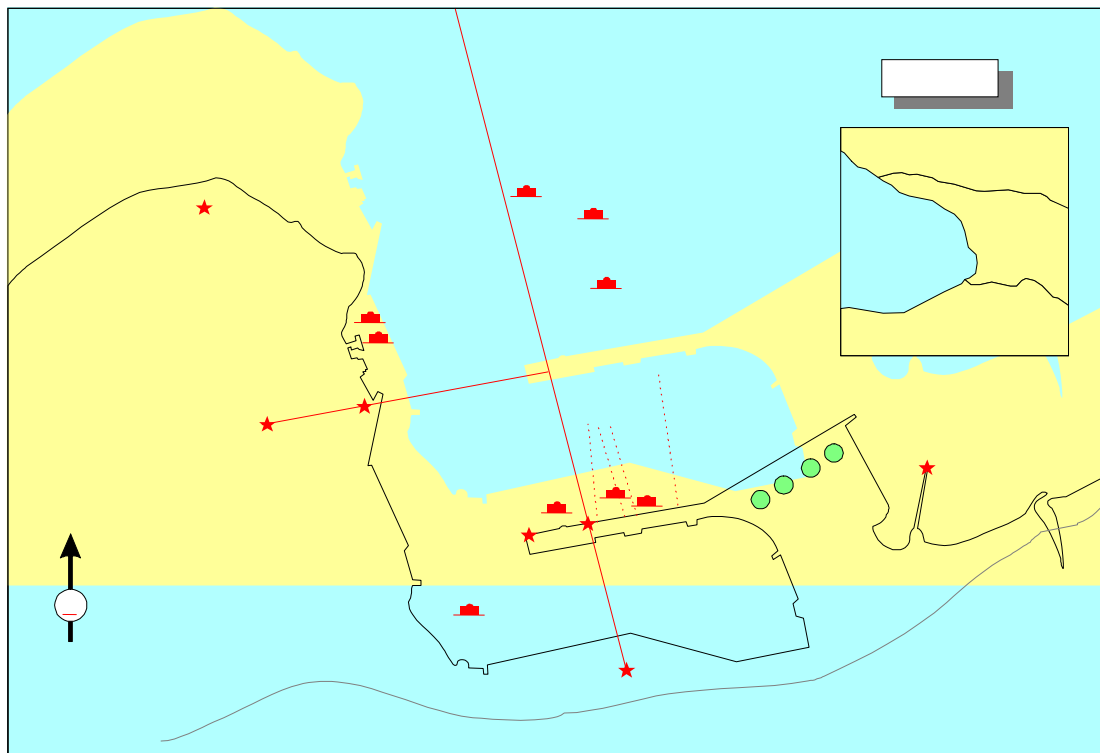
Экспортные / импортные грузопотоки, проходящие через Поты, остаются весьма несбалансированными с соотношением от 1 до 2,5.

Порт Батуми

В феврале 2008 года «КазТрансОйл», основной оператор по перевозке казахстанской нефти как на экспорт, так и на внутреннем рынке, входящий в группу «Казмунайгаз», приобрел исключительные права на управление Батумским морским портом.

Более 8 млн. долларов США уже было инвестировано в 2009 году в покупку нового оборудования (в частности, портального крана грузоподъемностью 18-32 т - первого купленного в Грузии за последние 30 лет, нового причального буксира), ремонт и модернизацию существующего оборудования, портовых сооружений, причалов и развитие современных ИТ-систем. Ведутся работы по сносу старых ветхих складов в целях расширения открытых площадей хранения и удовлетворения потребностей трафика сухих грузов через порт Батуми.

Иллюстрация 8: Порт Батуми



Батуми преимущественно обслуживает наливные грузы. В зависимости от года, сырая нефть и нефтепродукты составляют от 80 до 90% от общего оборота.

Порт включает 5 терминалов: нефтяной терминал (причалы № 1, № 2, № 3 и причал для удаленной разгрузки, который может принимать 4 танкера одновременно), универсальный контейнерный терминал (причалы № 4, № 5), железнодорожный паромный терминал, сухогрузный терминал (причалы № 6, № 7, № 8, № 9), а также пассажирский терминал (причалы № 10, № 11). Максимальная пропускная способность составляет 18 т на нефтяном терминале, 2,3 т на сухогрузном терминале и 0,7 т на



железнодорожно-паромном терминале. Предполагаемая пропускная способность контейнерного терминала составляет 300 000 тыс. TEU в год.

В сентябре 2007 года оператором контейнерного терминала (включающего железнодорожно-паромный мост и причал № 6) стал Батумский международный контейнерный терминал (BICT), дочерняя компания ICTS.

ICTS создала Батумский международный контейнерный терминал на земельном участке площадью 13,6 га, вложив 15 млн. долларов США. Часть инвестиций была предназначена для современного оборудования обработки контейнеров, такого как тягачи, ричстакеры и портовые краны с допустимой рабочей нагрузкой 2 x 100 МТ, а также создания таможенного склада, контейнерной станции и других современных объектов.

Батумский международный контейнерный терминал разрабатывает планы реализации первой фазы проекта расширения и наращивания мощностей терминала.

Проект предусматривает осуществление инвестиций в размере нескольких миллионов долларов в совершенствование инфраструктуры и создание дополнительной материально-технической базы с целью повышения качества и сокращения сроков обслуживания ценных грузов.

Иллюстрация 9: Контейнерное фидерное судно в процессе обслуживания в Батумском международном контейнерном терминале



Таблица 10: Данные о причалах порта Батуми



Логистические процессы и морские магистрали II

Причал		Длина причала (м)	Глубина (м)
4, 5	Контейнерный терминал	284	11,7
6	Сухогрузный и железнодорожно-паромный терминал (российская колея)	187	8

Объем перевалки	2008	2009	2010	2011
Контейнеры TEU	44 197	8 813	16 318	45 400
Пропускная способность				
Хранение в TEU	2 500	2 500	2 500	2 500
Обработка в TEU	100 000	100 000	100 000	100 000

Морские перевозки

Услуги, применимые к проекту «LOGMOS», подразделяются на два вида:

- Прямые перевозки между портом ТРАСЕКА с другим (-и) портом (портами) ТРАСЕКА – обозначение (а);
- Перевозки между каким-либо портом ТРАСЕКА и портом/портами вне ТРАСЕКА, чей трафик полностью либо частично происходит из МЛЦ или предназначен для МЛЦ или других ЛЦ/хабов/городских центров, которые могут быть отобраны для включения в сеть «LOGMOS». Этот трафик становится все более значительным, так как позволяет более интенсивно использовать сообщение между внутренними районами, что способствует расширению коридоров в сети - обозначение (б).

В Батуми выполняются следующие регулярные услуги:

Железнодорожно-паромные перевозки

- Совместные недельные перевозки Укрферри и NaviBulgar в/из Варны и Ильичевска (а)



Иллюстрация 10: Железнодорожный паром в процессе обслуживания в Батумском международном контейнерном терминале



Грузы в основном предназначены для Грузии и Армении, в меньшей степени - для Азербайджана. Практически отсутствуют транзитные грузоперевозки в/из Центральной Азии.

Контейнерные перевозки

- Фидерные перевозки MSC в Румынию и Турцию (а)

Контейнерные перевозки в Батуми началась только в 2008 году и серьезно пострадали в результате мирового финансового кризиса. Близость Поти и большие автомобильные и железнодорожные расстояния до Тбилиси и далее в Азербайджан также влияют на развитие ВІСТ. Однако Батумский порт имеет большую глубину и, в попытке компенсировать менее выгодное географическое положение, предлагает более привлекательные тарифы, чем Поти (пользователи в 2011 году сообщали о разнице в сборах за отправку/прибытие до 4000 долларов США на один заход).

Ведутся переговоры с Грузинской железной дорогой по запуску контейнерного маршрутного поезда в Тбилиси. Кроме того, существующие и планируемые проекты железнодорожной и автодорожной инфраструктуры позволят сократить расстояния и выровнять тарифы с Поти в не слишком отдаленном будущем.

Между тем ВІСТ специализируется на обслуживании трафика подержанных автомобилей, который составляет около 85% импортных потоков.



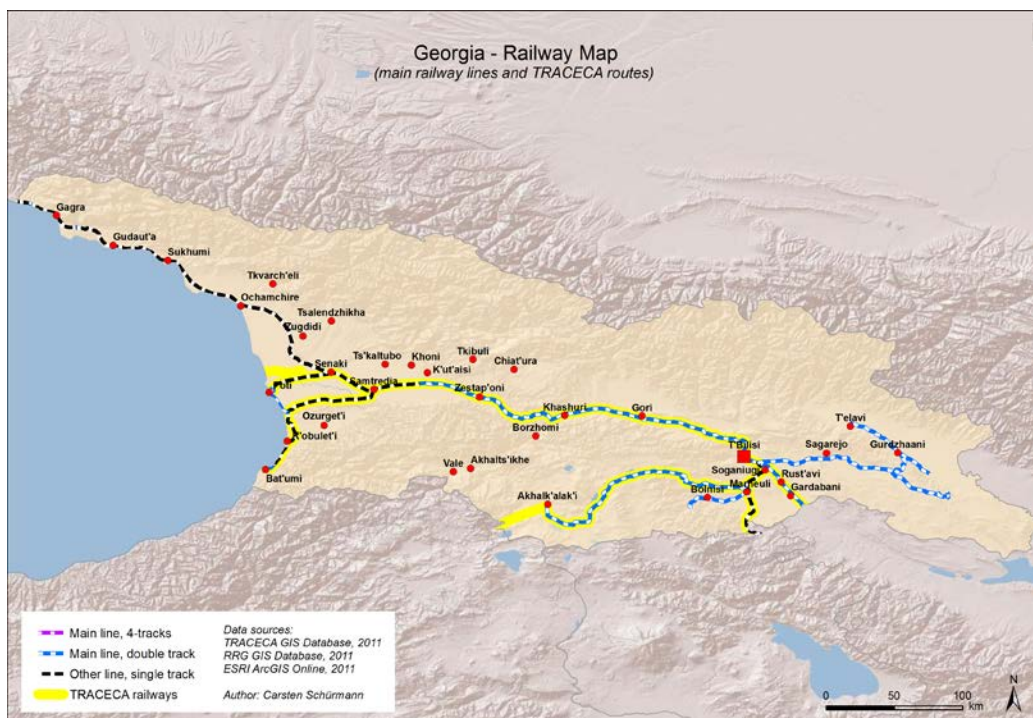
Иллюстрация 11: Разгрузка контейнеров в Батумском международном контейнерном терминале



Так же, как и в Поти, экспортные и импортные потоки являются весьма несбалансированными.

6.2.2 Наземные перевозки: железнодорожный транспорт

Иллюстрация 12: Железнодорожная карта Грузии



Источник: ТРАСЕКА (2011)



Логистические процессы и морские магистрали II

Грузия имеет стратегическое расположение между Черным и Каспийским морями, с Россией на севере и Турцией на юге.

Черноморские порты Грузии и ее автомобильные и железные дороги являются жизненно важными звеньями ТРАСЕКА между Европой, другими странами Южного Кавказа и Азией. Осуществляются перевозки грузов в соседние с Грузией страны и транзит через них. Услуги включают транспортировку нефти и нефтепродуктов через трубопровод, соединяющий Баку и грузинский порт Супса.

План стратегического развития, реализация которого была начата в 2004 году, привел к преобразованию Грузинской железной дороги (ГЖД) в государственное акционерное общество. ООО «Грузинская железная дорога» действует на основании публичного права как управляющее агентство в составе Министерства экономического развития. Оно отвечает за управление и техническое обслуживание железнодорожной инфраструктуры, а также за операционную деятельность, связанную с пассажирскими и грузовыми перевозками. Тем не менее, ГЖД имеет возможность самостоятельно устанавливать тарифы и предоставлять льготы на основании коммерческих переговоров с пользователем. Более половины трафика и доходов ГЖД обеспечиваются за счет транзита нефти и продуктов нефтепереработки из Казахстана, Туркменистана и Азербайджана в Батуми и Поти. Эти выгодные операции составляют финансовую основу всей операционной деятельности ГЖД.

При попытке приватизации ГЖД в 2007 году правительство пыталось достичь соглашения о ГЧП с британской частной компанией Parkfield, согласно которому Parkfield должна была получить концессию на эксплуатацию ж/д сети, но переговоры закончились неудачей.

Правительство Грузии по-прежнему намеревается приватизировать ГЖД, отделив функции владения/управления инфраструктурой от операций, связанных с пассажирскими и грузовыми перевозками.

В 2010 году была создана дочерняя компания ГЖД - Georgian Railway TransContainer Ltd (GRTC), призванная осуществлять контейнерные операции и, в частности, управлять железнодорожным контейнерным терминалом.

В 2011 году GRTC были переданы все контейнерные операции от бывшего субподрядчика ГЖД «Интертранс». Обслуживание контейнеров, входящих или исходящих из Тбилиси по железной дороге из центра города было перенесено из центра города на новый контейнерный терминал пропускной способностью 25 000 TEU в Варкетили - пригороде на востоке Тбилиси по дороге в аэропорт.

Железнодорожная сеть общей протяженностью около 1683 км (не считая промышленные линии) электрифицирована по оси запад-восток, связывающей побережье Черного моря через Тбилиси с Азербайджаном и югом Армении и насчитывающей 1422 мостов и 32 туннелей. Кроме того, около 80% сети приходится на горную местность.

Таблица 11: Основные параметры сети грузинских железных дорог

Общая протяженность (км)	Колея (мм)
1 583	1 520
37,4	912
Электрификация (км)	Система электроснабжения
1 523,6	3 кВ постоянного тока



Основной маршрут - электрифицированная двухпутная линия - начинается неподалеку от границы с Россией на побережье Черного моря и проходит через Сухуми, Очамчира, Самтредиа, Зестафони, Хашури и Гори в Тбилиси, где он разделяется. Одна линия ведет в Баку (Азербайджан), другая - в Ереван (Армения). Сообщение с российской ж/д сетью с северо-западной стороны было закрыто в начале 1990-х годов из-за политической нестабильности в Абхазии.

Два участка отделяются от основной линии и ведут в порты Батуми и Поти. Местность, как правило, имеет сложный рельеф, особенно на участке Зестафони-Хашури с 2,9-процентным уклоном и крутыми радиусами поворота (до 160 м). Вес поезда ограничен 2500-3000 тоннами и 3 локомотивами. От Поти до Сенаки ведет однопутная линия, от Сенаки до Самтредиа - двухпутная. Из Батуми в Самтредиа – однопутная линия, от Самтредиа до Зестафони - двухпутная. Зестафони и Хашури соединены, в основном, двухпутной линией, за исключением небольшого однопутного участка длиной 4 км.

Двухпутная линия ведет от Хашури в Тбилиси, из Тбилиси до азербайджанской границы (Гардобани) и из Тбилиси до армянской границы (Садахло).

На маршрут между портами Поти и Батуми и Тбилиси приходится большая часть трафика (около 30 пар поездов в сутки, в том числе 20 грузовых и 10 пассажирских поездов).

Контейнерный поезд с фиксированным графиком, отправляющийся через день, был запущен между Поти и Тбилиси в июне 2011 года. В мае 2012 первые контейнерные поезда по графику были отправлены до Баку.

Для внутренних контейнерных перевозок используются следующие виды транспорта:

Таблица 12: Контейнеры, обработанные в морских портах и перевезенные железнодорожным и автомобильным транспортом

Морской порт Поти	2010	2009	2008	2007
Всего обслужено контейнеров в МПП	209 797	172 800	209 614	184 792
Перевезено грузовыми автомобилями	91 944	84 056	77 310	62 690
«Возврат»	71 976	59 098	98 120	86 230
Перевезено железнодорожным транспортом	45 877	29 646	34 184	35 872
Морской порт Батуми	I-XII'2010	I-XII'2009	I-XII'2008	
Всего обслужено контейнеров в МПБ	16 318	8 813	44 197	
Перевезено грузовыми автомобилями	2 776	1 742	12 830	
«Возврат»	13 496	5 990	25 434	
Перевезено железнодорожным транспортом	46	1 081	5 933	



Таблица 13: Контейнеры, перевезенные железнодорожным транспортом из/в Поти и Батуми, по странам (TEU)

Морской порт Поти					
Годы	Грузия	Армения	Азербайджан	Страны Средней Азии	Афганистан
I-IX'2010	12 872	16 487	8 736	717	7 065
I-IX'2009	11 120	10 880	5 699	437	1 510
I-IX'2008	14 444	15 086	4 092	562	0
I-IX'2007	16 080	15 156	4 048	588	2
Морской порт Батуми					
Годы	Грузия	Армения	Азербайджан	Страны Средней Азии	Прочие страны
I-IX'2010	38	0	0	0	8
I-IX'2009	284	664	107	12	14
I-IX'2008	2 177	2 510	1 118	56	72

Среди основных текущих или планируемых железнодорожных проектов в Грузии можно назвать следующие:

- Железнодорожный обход Тбилиси

Железная дорога, которая проходит через Тбилиси, является основным маршрутом грузоперевозок по коридору Восток-Запад. Значительную часть этого трафика составляют перевозки нефти и нефтепродуктов из стран Центральной Азии и Азербайджана. Опасные грузы перемещаются через густонаселенный район в порты Черного моря (в 2008 году объем перевозки нефти и нефтепродуктов достиг 10 тонн, что составляет половину от общего объема грузовых перевозок ГЖД). Кроме того, тяжелая железнодорожная инфраструктура тормозит развитие столичных районов.

ГЖД выбрала украинскую консалтинговую компанию KievGiproTrans для разработки проекта, которая была завершена в 2009 году. Ориентировочная стоимость проекта по состоянию на сентябрь 2010 года составила 277,3 млн. евро. ГЖД подала заявку на получение кредита, который был предоставлен ЕБРР в размере 146 220 000 швейцарских франков в марте 2010 г. Сначала рассматривалось софинансирование со стороны ЕИБ, от которого впоследствии отказались. Вместо этого ГЖД выпустила еврооблигации на сумму 250 млн. долларов США в июле 2010 года. Инвестиционный фонд соседства ЕС предоставил еще 8,5 млн. евро для снижения негативного воздействия проекта на окружающую среду. Остальные средства будут предоставляться непосредственно из денежных потоков, генерируемых ГЖД.

В июне 2010 года грузино-китайское совместное предприятие выиграло тендер на строительство на условиях design-build (проектирование-строительство). Работы были начаты в июле 2010 года и должны завершиться в июле 2013 года.

Объездная железная дорога протяженностью 38,6 км будет проходить от станции Захеси до станции Тбилиси-Сортировочная с шириной колеи 1520 мм и электрифицированной системой под напряжением постоянного тока на 3,3 кВ.



В частности, проект включает:

- строительство нового участка двухпутной железной дороги протяженностью 28,73 км от Захеси до Лило-1;
- строительство 5 тоннелей общей протяженностью 3,52 км;
- строительство 10 мостов на новом двухпутном участке;
- строительство новой грузовой станции Лило-1 и станции Квирик в Суаледури;
- обновление станции Захеси;
- обновление существующего 10-километрового участка от Лило-1 до станции Тбилиси-Сортировочная, включая реконструкцию существующей однопутной колеи и строительство новой дополнительной однопутной колеи;
- проект модернизации линии Тбилиси – Поти/Батуми.

Речь идет о проекте модернизации линии, который позволит поездам развивать скорость до 120 км/ч. Проект находится на этапе предварительного технико-экономического обоснования. Изменения в системе энергообеспечения не предусмотрены. Ориентировочный бюджет проекта – 350 млн. долларов США. Переговоры по финансированию будут начаты с ВБ и АБР.

Критический участок линии находится между Зестафони и Хашури, он имеет очень небольшие радиусы поворотов (200 м) и значительный уклон (до 2,9%) в гористой местности.

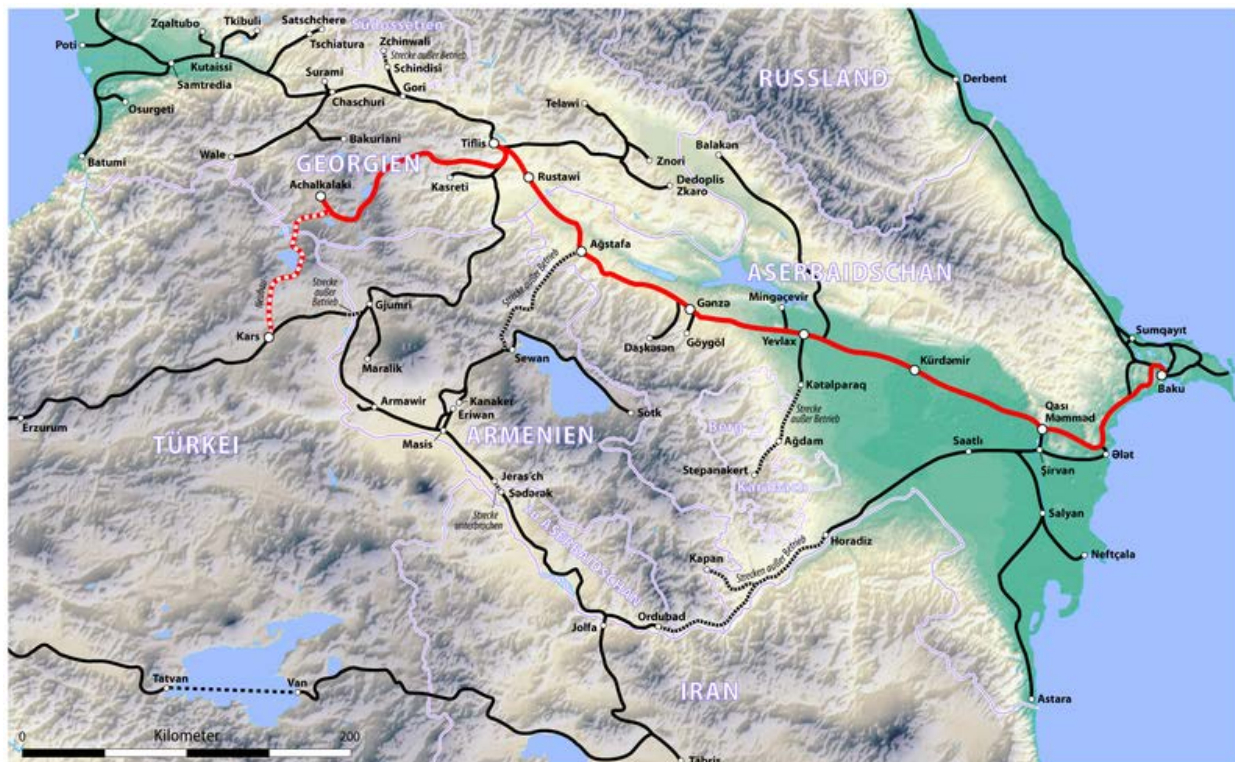
Кроме того, в связи с реализацией проекта Свободной индустриальной зоны в Поти, железная дорога на участке от Сенаки до стыка Поти/Кулеви должна быть двухпутной.

- Проект линии Тбилиси-Карс-Баку

Проект является результатом многостороннего соглашения, подписанного в январе 2005 тремя государствами-участниками: Азербайджаном, Грузией и Турцией. Технические соглашения на строительство железнодорожного сообщения Баку – Тбилиси – Карс были подписаны в 7 февраля 2007. На данном этапе, Азербайджан предоставил Грузии кредит в размере 220 млн. долларов США, и дополнительный кредит в размере 575 млн. долларов США, сроком на 25 лет, с годовой процентной ставкой всего в 1% для строительства участка железной дороги на территории Грузии. Проект должен быть завершен в 2013 г.



Иллюстрация 13: Проект линии Тбилиси-Карс-Баку



Общая протяженность составит 826 км, что позволит перевозить 1 млн. пассажиров и 6,5 тонн грузов на начальном этапе. На более позднем этапе объем должен достичь 3 млн. пассажиров и 15 млн. тонн грузов.

Строительство 25 км новых линий и реабилитация еще на 160 км существующих ж/д линий (как часть модернизации целого участка от Ахалкалаки до Марабда и от Тбилиси в Баку) планируется построить в Грузии.

В связи с различной шириной колеи турецких железнодорожных путей, с одной стороны, и железнодорожных путей Грузии и Азербайджана, с другой стороны, около ж/д станции Ахалкалаки (Грузия) строится объект для смены колесных пар или перевалки грузов.

Учредители ж/д проекта Баку-Тбилиси-Карс рассматривают его как часть более крупного проекта, который предусматривает соединение Южно-Кавказской железной дороги Кавказа с Европой посредством прохождения через Турцию по туннелю "Мармарай" под Босфором.

- Реконструкция линии Тбилиси-Ереван

В 2008-2009 годах ЕС в рамках ТРАСЕКА финансировал проект, посвященный оценке возможности восстановления железной дороги между Тбилиси и Ереваном в соответствии с международными стандартами безопасности для перевозки пассажиров и грузов.

Линия страдает от серьезного недостатка технического обслуживания и модернизации, вследствие чего из-за недостаточного качества путей действует ограничение скорости.

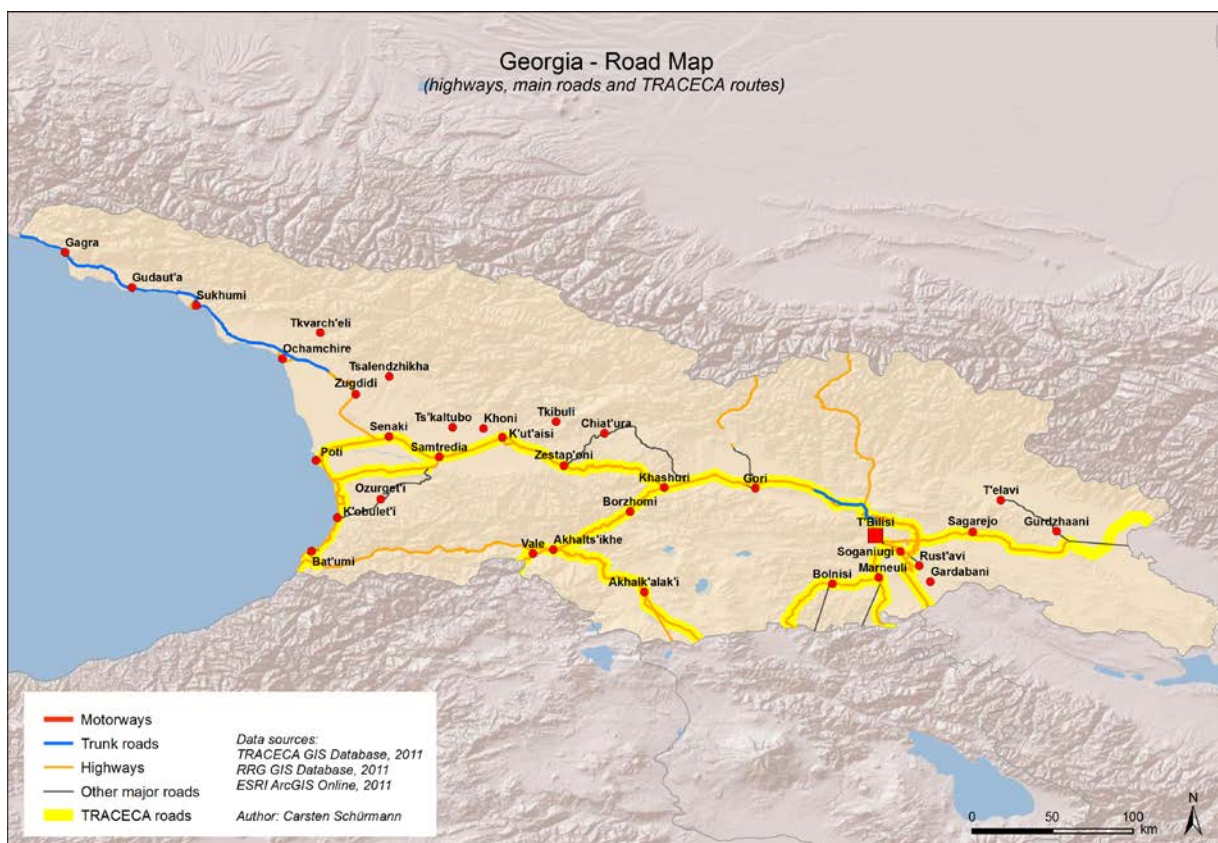
Было выполнено технико-экономическое обоснование (однако для грузинского участка реабилитация касается только сигнальных систем), в том числе и для нового участка, который позволит сократить сегодняшний маршрут на 100 км.



Также был проведен [SWOT-анализ](#) для железнодорожной станции порта Поти и трансграничного участка железной дороги Поти - азербайджанская граница, с ним можно ознакомиться по ссылке: [SWOTanalysis_Georgian_Railway_projects.doc](#)

6.2.3 Наземные перевозки: автомобильный транспорт

Иллюстрация 14: Карта автомобильных дорог Грузии



Источник : TRACECA (2011)

Дорожная сеть состоит из 1528 км магистральных и международных автомобильных дорог в хорошем или удовлетворительном состоянии, из которых 68 км имеют бетонное покрытие и 1411 заасфальтированы, 5307 километров второстепенных дорог, из которых только 132 км имеют бетонное покрытие и 3406 заасфальтированы, а также 13 000 км дорог местного значения.

Участки европейских дорог:

- граница Турции - Сарпи - Батуми - Кобулет - Поти (E70),
- Поти - Сенаки - Самтредиа - Кутаиси - Хашури - Гори - Тбилиси - Рустави (E60), эта дорога известна также как магистраль «Восток-Запад»,
- Степанцминда - Мцхета - Тбилиси - Марнеули (E117).

Ограничения по нагрузке на ось и грузам ММО весьма похожи на стандартные европейские. Допустимые размеры транспортного средства не должны превышать 2,5 м в ширину, 4 м в высоту, 20 м (24 м для сочлененных транспортных средств с прицепом) в длину для грузовых автомобилей и сочлененных транспортных средств, нагрузка на ось 7-10 т и общий вес до 44 т. С негабаритных и тяжеловесных транспортных средств взимается плата при въезде в страну. За проезд по двум тоннелям – Рикоти и Ципи –



взимается налог на транспортное средство в размере 3 долл. США и 1,5 долл. США, соответственно.

После резкого сокращения средств, выделяемых на содержание дорог с начала 1990-х до 2003 г. (с 59,5 млн. долларов США в 1988 году до 12,4 млн. долларов США в 2002 году в номинальном выражении), а также после смены правительства объемы финансирования сектора существенно возросли, в то время как функции техобслуживания и строительства дорог были полностью приватизированы. В одном из предыдущих инвестиционных проектов ТРАСЕКА был восстановлен древний Красный мост и построен новый «мост ТРАСЕКА» (€ 2,5 млн).

Одновременно ВБ профинансировал ряд проектов:

а) модернизация автомагистрали «Восток-Запад»

- инвестиции первого этапа в размере 19 млн. долларов США утверждены в 2006 году на модернизацию участка шоссе Е60 протяженностью 13 км между Агаяни и Игоети с его расширением от двух до четырех полос (завершен)
- дополнительное финансирование в размере 28 млн. долларов США было выделено в ноябре 2009 года для расширения первоначального проекта по восстановлению Рикотского туннеля (в процессе) и ремонту его объездной дороги (завершен).
- Инвестиции второго этапа в размере 50 млн. долларов США были утверждены в 2007 году на модернизацию участка шоссе Е60 Игоети-Свенети с расширением с двух до четырех полос (24 км), реабилитацию существующих 2 полос и строительство 4 мостов (завершен),
- Инвестиции третьего этапа в размере 147 млн. долларов США утверждены в 2009 году для модернизации участка Е60 «Восток-Запад» протяженностью 15 км между Свенети и Руиси с двусторонним движением (в процессе).
- Все вышеперечисленные этапы включают создание объектов вдоль Е60 (услуги скорой помощи, полицейские участки, обучение оказанию первой помощи и т.д.), направленных на повышение безопасности, снижение заторов на дорогах и времени в пути.

б) реабилитация средних и местных дорог

- 20 млн. долларов США выделены в 2004 году на реабилитацию 250 км дорог, улучшение дренажа и обеспечение доступа к прилегающим экономическим районам (завершено)
- дополнительное финансирование в размере 70 млн. долларов США утверждено в марте 2009 года еще на 450 км, в том числе в целях укрепления потенциала местных органов в области управления и техобслуживания местной дорожной сети (завершено),
- SLRP II - финансирование в размере 70 млн. долларов США утверждено в 2012 года еще на 225 км, в том числе в целях укрепления потенциала местных органов в области управления и техобслуживания местной дорожной сети (в процессе, планируется к завершению в 2014 году).

в) Проект модернизации региональных дорог Кахетии

- 30 млн. долларов США были выделены в 2009 году, главным образом, на восстановление 65 км дороги Вазиани-Гомбори-Телави (завершено).



Логистические процессы и морские магистрали II

- d) улучшение отдельных объектов муниципальной инфраструктуры, включая дороги местного значения в интересах пострадавших от военного конфликта 2008 года людей. Эти проекты сопровождались помощью ВБ в совершенствовании профессионального образования дорожных инженеров, разработке новой геометрии строящихся дорог, реализации программ безопасности дорожного движения, а также изменениями в управлении и контроле подотчетных государственных учреждений.

В качестве спонсора выступила также Millennium Challenge Georgia (финансируемый правительством США грант в размере 396 млн. долларов США, 100 из которых выделено на строительство и реконструкцию дорог местного значения), ведутся переговоры и с другими МФИ, такими как АБР и ЯБМС.

В декабре 2010 года ГЖД также получила мультитраншевый кредит в размере 500 млн. долларов США от АБР на реализацию своей части развития программы транспортных коридоров, направленной на восстановление, улучшение или строительство ряда дорог в регионе Южного Кавказа. В Грузии она включает строительство 48,4-километрового Аджарского обхода вокруг Кобулети и Батуми.

Эти инвестиции, в сочетании с уже упомянутой антикоррупционной политикой, привели к существенным изменениям в секторе автомобильного транспорта. Доля автомобильных дорог увеличилась по сравнению с другими видами транспорта, в то время как автотранспортные компании (в основном, это малые семейные предприятия) смогли еще до кризиса модернизировать свои парки ТС.

Неофициальные платежи в портах, на таможне, на железных дорогах и в отделениях полиции в Грузии были практически ликвидированы. Однако до сих пор имеет место бюрократическая практика, предусматривающая наказание и штрафы за малейшие недостатки в оформлении документов.

Транспортировка контейнеров по автомобильной дороге из Поти в Азербайджан остается серьезной проблемой из-за неизбежных неофициальных платежей на азербайджанской таможне и в самом Азербайджане. Впрочем, последние отчеты показывают, что ситуация там быстро улучшается, в частности, с введением обязательного ЭОД между пользователями и таможнями и принятием электронной подписи. Согласно мнениям пользователей, значительное ужесточение антикоррупционной политики, осуществлявшееся правительством Азербайджана в первые месяцы 2011 года, привело к существенному снижению сумм неофициальных платежей и даже исчезновению "сборов" в некоторых случаях.

Неопределенность в отношении услуг, тарифов, административных и других условий препятствует развитию грузинских автомобильных грузоперевозок за пределами региона Каспийского моря и в Центральную Азию.

Закрытие границы с Россией на побережье Черного моря и отсутствие конкурентоспособных и надежных услуг Ро-Ро вынуждают грузовики пересекать территорию Турции, чтобы достичь стран Западной Европы со значительными задержками при пересечении грузино-турецкой границы и (умеренными) проблемами с турецкой таможней.

Было бы разумно предположить, что недавнее вступление России в ВТО приведет к существенным изменениям в сложившейся ситуации. В частности, оно может привести к восстановлению (ранее весьма огромных) экспортных потоков из Грузии с использованием всех трех основных видов транспорта (автомобильного, железнодорожного и морского) в направлении северного соседа.



6.3 Упрощение торговли и транзита

6.3.1 Общий обзор

- **Процедуры и формальности** являются **основными барьерами** на пути развития Морских магистралей:
 - необходимо проходить несколько пунктов пересечения границы, в основном, в портах, но также и на сухопутных маршрутах – например, по центральным наземным коридорам: от минимум 2 пункта на одной линии (одно море), до 5 пунктов на линиях, связывающих страны на западном побережье Черного моря со странами на восточном побережье Каспийского моря, и даже больше, если длительный транзит проходит через большее количество стран и требует операций по перегрузке;
 - в рамках морских транспортных цепочек необходим ряд операций по перегрузке на различные виды транспорта, обработке и временному хранению грузов: обычно 3 перегрузки и минимум 6 операций по обработке грузов плюс 2 операции по хранению в случае, если перевозки осуществляются по одному морю, и на несколько операций по обработке больше при перевозках между морями;
 - прошлый и сегодняшний опыт Морских магистралей в других регионах, а также опыт мировой системы контейнерных перевозок показывает, что устранение этих трудностей является основным фактором успеха.
- Процедурный процесс в портах и в пунктах пересечения границы главным образом связан с **законами и нормативными актами о торговле**, но ответственность за выполнение этих законов лежит на операторах транспорта и транзитных цепочек. Значительная часть их деятельности посвящена решению этих непростых вопросов, и они получают соответствующую прибыль благодаря эффективности своей деятельности. Отношения между учреждениями, с одной стороны (прежде всего таможней, а также министерствами и проверяющими органами), и операторами и клиентами, с другой стороны, зависят от этих функций, которые сочетаются с физическим транзитом и транспортными операциями.
- **Влияние административных и регуляторных барьеров** обычно ощущается еще больше, когда речь идет о перевозках на одном море, поскольку:
 - морские перевозки и транзитные операции в порту требуют больше формальностей, чем при перевозках наземным транспортом, в том числе специального обмена информацией, бумажной документации, и т.д., что с полным правом воспринимается, как усложняющий фактор;
 - это усугубляет слабые стороны интермодального транспорта на базе морских перевозок, в частности, при сравнении с простым автодорожным транспортом;
 - время транзита увеличивается тогда, когда формальности и операции не приведены в соответствие, например, когда перевозка одним видом транспорта не согласована с дальнейшей перевозкой другим видом транспорта, что часто имеет место между морским и железнодорожным транспортом в регионе ТРАСЕКА;
 - затраты возникают не только прямые, но и косвенные, и не только официальные, но и неофициальные, а неофициальные поборы за транзит и другие затраты на операции увеличивают сумму официальных тарифов, налогов и сборов.



- **Общие слабые стороны/барьеры** были определены во всех странах-участницах проекта «LOGMOS» в различной степени и в различных масштабах. Такая диагностика проводилась под ключевым понятием «содействие развитию» заинтересованными сторонами в каждом государстве на двустороннем и региональном уровнях. Барьеры в этой области описываются в перечне "W" (Weaknesses – слабые стороны) различных SWOT-анализов, результаты которых обобщены в следующих документах проекта:
 - «Обзоры стран», как показано далее,
 - Презентации для семинаров и совещаний.
- Среди **решений**, обсуждавшихся на этапе диагностики, был выработан ряд общих **рекомендаций и целей**, которые частично реализованы, запланированы к реализации или рассмотрены в рамках будущих проектов «LOGMOS», и, в более широком плане, в рамках развития интермодального транспорта, включая пункты пересечения границ и порты:
 - Информационные системы и решения / ЭОД в сфере:
 - информирования (клиентов и операторов)
 - заполнения деклараций
 - предварительных уведомлений (для таможи и других органов)
 - взимания сборов, налогов и платежей
 - Концепция «комплексного обслуживания» и ее расширение до принципа «Единого окна»
 - Системы и методы управления рисками
 - Решения по информационному обмену между портами/сообществами Морских магистралей
 - Обнаружение и отслеживание (в сотрудничестве с операторами)
 - Модернизация/перестройка пунктов пересечения границы
 - Обучение (управление, организация ИТ...)

6.3.2 SWOT анализ

В следующей главе приведены основные результаты национального SWOT анализа процедур торговли и транзита действующих в Грузии.



Таблица 14: SWOT анализ процедур торговли и транзита

СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ	<ul style="list-style-type: none">• Членство в ВТО и участие в Соглашении ЕС о свободной торговле• Стратегия содействия развитию торговли, включающая упрощение, согласование и улучшение условий транзита, методов транспортировки и таможенных процедур: механизм содействия развитию торговли UN ESCAP/ITIS, методы электронного ведения документации, партнерство между государственным и частным секторами экономики• Комитет по содействию развитию GEOPRO (с 2003 г.), использующий в работе Рекомендацию UN-CEFACT и определивший проблемные вопросы, требующие внимания• С января 2011 года – новый и унифицированный Налогово-таможенный кодекс• С 2011 года для импорта требуется только 2 документа• Создание предварительной декларации для зон таможенного оформления – ускоренное рассмотрение и подготовка документов;• Система управления риском, профили рисков, случайный выбор• TRACKER 7 и комплексный тариф – оформление свидетельств и разрешений по принципу «Единого окна»; экономический агент имеет возможность получать информацию обо всех законодательных требованиях в отношении экспортных и импортных операций, видов и ставок налогов, разрешений и лицензий, запретов и ограничений на основании комплексного законодательства• Упрощенные таможенные процедуры, целенаправленный таможенный контроль и современная инфраструктура• Создана электронная система администрирования• Реструктуризация метода прохождения границы по принципу «Единого окна» и таможенного оформления по принципу «Единого окна» (2007 год)• Таможня использует автоматическую компьютерную систему ASYCUDA World. «Золотой список» и 4 канала различных цветов в зависимости уровня доверия• 85% процедур по таможенной очистке занимают не более 2 часов• Сокращено время прохождения через пункты пересечения границы для автотранспорта• Устранены квоты и многие тарифы на импорт• Отсутствие экспортных таможенных сборов• Успешная реализация концепции «Единого окна» на
------------------------	--



Логистические процессы и морские магистрали II

СЛАБЫЕ СТОРОНЫ (БАРЬЕРЫ)	<p>пропускном пункте в морском порту Батуми.</p> <ul style="list-style-type: none">• Прогнозы внедрения стандартов качества ISO, образца составления торговых документов ООН, единого административного документа (SAD)• На национальном уровне необходимо создать современную систему таможенного администрирования• Необходимость применения на национальном уровне системы управления рисками в новом подразделении по анализу рисков для избирательности и сокращения числа физических проверок.• Использование центрального транспортного коридора связано с преодолением таких препятствий, как использование бумажной документации вместо электронной, наличие пунктов пересечения границы на маршруте следования с различными процедурами, отсутствие совместного таможенного контроля на пунктах пересечения границы с Азербайджаном• Система предварительных уведомлений используется клиентами и таможенными брокерами, но не используется самой таможенной администрацией, что приводит к отсутствию управления рисками• Клиенты сообщают об отсутствии в таможенных нормах и правилах различия между ошибкой и фальсификацией
ВОЗМОЖНОСТИ	<ul style="list-style-type: none">• Стратегия содействия развитию торговли реализуется одним министерством и координируется с GEOPRO• Завершение и ускорение реализации ряда запланированных мер, а именно:<ul style="list-style-type: none">○ Инициатива ООН в части образца составления торговых документов○ Инициатива единого административного документа (SAD)○ Управление рисками посредством анализа рисков и избирательности○ Метод пересечения границы с помощью системы комплексного обслуживания○ Электронная система «Единого окна» (Single Window System (SWS))○ Предварительные электронные экспортные и импортные декларации
УГРОЗЫ	<ul style="list-style-type: none">• Отсутствие последовательной стратегии содействия развитию торговли в таможенных и других процедурах при пересечении границы• Задержки в улучшении транзитных перевозок в странах центрального коридора TRACECA