

ENPI 2011 / 264 459

Логистические процессы и морские магистрали II

Обзор страны

ГРУЗИЯ

Май 2012 г.



Проект финансируется
Европейским Союзом



Проект осуществляется
Egis International / Dornier Consulting



СОДЕРЖАНИЕ

1	ВВЕДЕНИЕ	6
2	НАЦИОНАЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА	7
3	ЗАКОНОДАТЕЛЬНАЯ БАЗА В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА	10
4	НАЦИОНАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА И ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО В СФЕРЕ ТОРГОВЛИ И ТРАНЗИТА	13
5	ИНВЕСТИЦИИ В ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ СЕКТОР ГРУЗИИ	15
6	СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ	18
6.1	Задачи рынка.....	18
6.1.1	<i>Национальная торговля: экспорт и импорт</i>	18
6.1.2	<i>Торговые партнеры в регионе ТРАСЕКА</i>	23
6.2	Задачи мультимодальных перевозок на базе морского транспорта	28
6.2.1	<i>Система портов и морские линии</i>	28
6.2.2	<i>Наземные перевозки: железнодорожный транспорт</i>	36
6.2.3	<i>Наземные перевозки: автомобильный транспорт</i>	42
6.3	УПРОЩЕНИЕ ТОРГОВЛИ И ТРАНЗИТА.....	45
6.3.1	<i>Общий обзор</i>	45
6.3.2	<i>SWOT анализ</i>	46
7	ПИЛОТНЫЕ-ПРОЕКТЫ, ОТОБРАННЫЕ В РАМКАХ ПРОЕКТОВ ММ I И МЛЦ	49



ПЕРЕЧЕНЬ ТАБЛИЦ

Таблица 1: Двусторонние соглашения со странами-бенефициарами «LOGMOS»	10
Таблица 2: Многосторонние соглашения со странами-бенефициарами «LOGMOS»	12
Таблица 3: Налоговые льготы в трех типах специализированных зон	14
Таблица 4: Проекты, осуществляемые в Грузии при поддержке МФО	16
Таблица 5: Распределение торговых партнеров Грузии	20
Таблица 6: Торговый потенциал Грузии со странами ТРАСЕКА и Европой	21
Таблица 7: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура импорта в Грузию	25
Таблица 8: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура экспорта из Грузии	27
Таблица 9: Данные о причалах порта Поти	30
Таблица 10: Данные о причалах порта Батуми	33
Таблица 11: Основные параметры сети грузинских железных дорог	37
Таблица 12: Контейнеры, обработанные в морских портах и перевезенные железнодорожным и автомобильным транспортом	38
Таблица 13: Контейнеры, перевезенные железнодорожным транспортом из/в Поти и Батуми, по странам	39
Таблица 14: SWOT анализ процедур торговли и транзита	47
Таблица 15: Отобранные пилотные проекты в Грузии	49

ПЕРЕЧЕНЬ ИЛЛЮСТРАЦИЙ

Иллюстрация 1: Общая карта Грузии	5
Иллюстрация 2: Торговые партнеры Грузии	19
Иллюстрация 3: Торговые партнеры Грузии, торговый потенциал	20
Иллюстрация 4: Торговый потенциал Грузии со странами ТРАСЕКА и Европой	22
Иллюстрация 5: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура импорта в Грузию	24
Иллюстрация 6: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура экспорта из Грузии	26
Иллюстрация 7: Порт Поти	29
Иллюстрация 8: Порт Батуми	32
Иллюстрация 9: Контейнерное фидерное судно в процессе обслуживания в Батумском международном контейнерном терминале	33
Иллюстрация 10: Железнодорожный паром в процессе обслуживания в Батумском международном контейнерном терминале	35
Иллюстрация 11: Разгрузка контейнеров в Батумском международном контейнерном терминале	36
Иллюстрация 12: Железнодорожная карта Грузии	36
Иллюстрация 13: Проект линии Тбилиси-Карс-Баку	41
Иллюстрация 14: Карта автомобильных дорог Грузии	42



СПИСОК АББРЕВИАТУР

BICT	Батумский международный контейнерный терминал
BSPA	Ассоциация портов Черноморского региона
GRTC	Georgian Railway TransContainer Ltd
ICTS	International Container Terminal Services
ISO	Международная организация по стандартизации
LOGMOS	Логистические процессы и морские магистрали
SAD	Единый административный документ
SLRP	Secondary and Local Roads Project [Проект второстепенных и местных дорог]
SWS	Система «Единого окна»
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit = Двадцатифутовый эквивалент, стандартный контейнер
АБР	Азиатский банк развития
БИМКО	Балтийский и международный морской совет
ВБ	Всемирный банк
ВТО	Всемирная торговая организация
ГЖД	Грузинская железная дорога
ГЧП	Государственно-частное партнерство
ЕБРР	Европейский банк реконструкции и развития
ЕИБ	Европейский инвестиционный банк
ЕС	Европейский Союз
ЕЭК ООН	Европейская экономическая комиссия ООН
КОСПАС-САРСАТ	Космическая система поиска аварийных судов - Search And Rescue Satellite-Aided Tracking
ЛЦ	Логистический центр
МАКО	Международная ассоциация классификационных обществ
МЛЦ	Логистические процессы и морские магистрали
ММ	Морские магистрали
ММО	Международная морская организация
МПК ТРАСЕКА	Межправительственная Комиссия ТРАСЕКА
МСЭ	Международный союз электросвязи
МФО	Международная финансовая организация
НАТО	Организация Североатлантического договора
НДС	Налог на добавленную стоимость
ОАЭ	Объединенные Арабские Эмираты



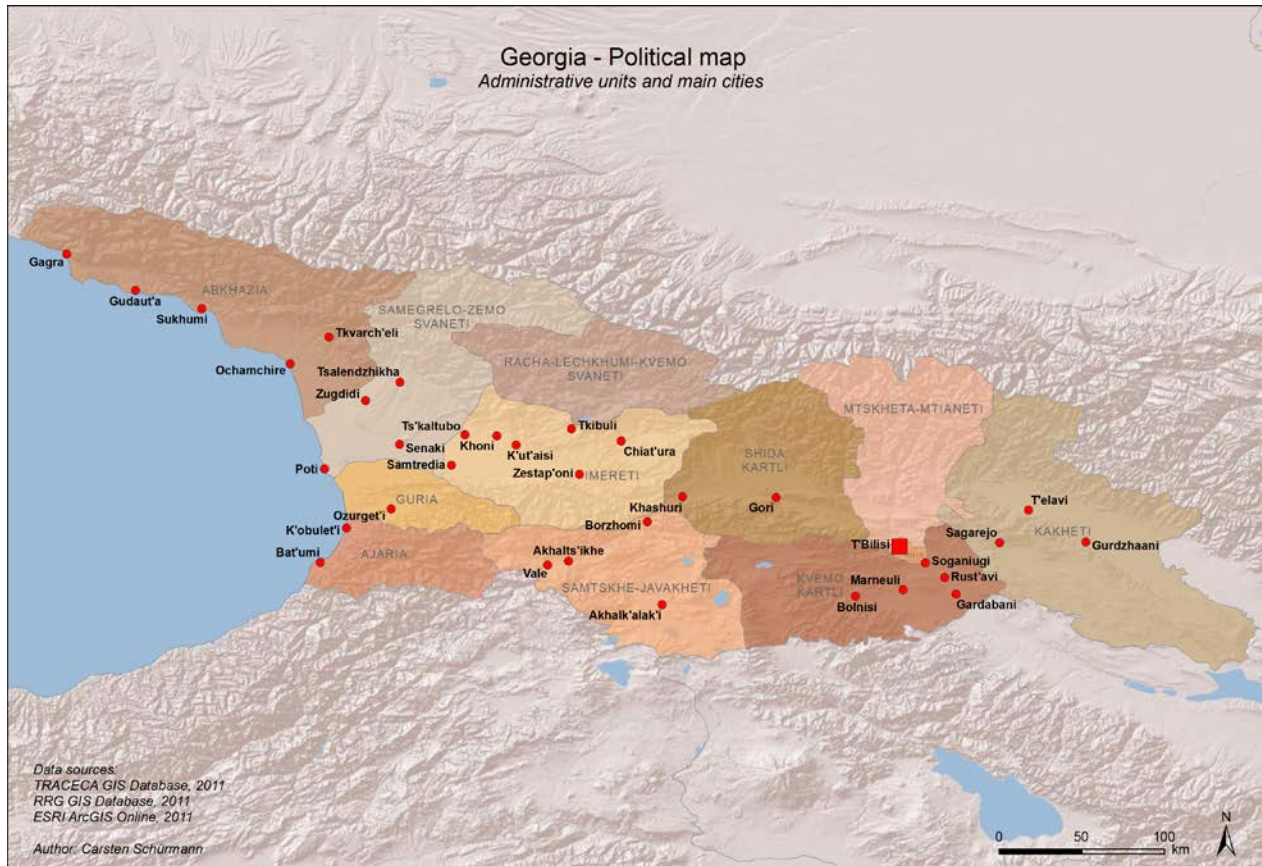
Логистические процессы и морские магистрали II

ОМС	Основное многостороннее соглашение
ООН	Организация Объединенных Наций
ООО	Общество с ограниченной ответственностью
ОСП	Общая система преференций
РЖД	Российские железные дороги
Ро-Ро	Судно типа Ро-Ро: с горизонтальным методом погрузки и выгрузки
СИЗ	Свободная индустриальная зона
СНГ	Содружество Независимых Государств
СПС	Соглашение о партнерстве и сотрудничестве
США	Соединенные Штаты Америки
СЭЗ	Свободная экономическая зона
ТАСИС	Техническая помощь Содруеству Независимых Государств
ТРАСЕКА	Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия
ЭОД	Электронный обмен данными
ЯАМС	Японское агентство международного сотрудничества
ЯБМС	Японский банк для международного сотрудничества





Иллюстрация 1: Общая карта Грузии



Источник: ТРАСЕКА (2011)



1 ВВЕДЕНИЕ

Грузия занимает центральное и стратегически выгодное географическое положение на Южном Кавказе. Это западная часть Закавказья, через которую транспортируются грузы с использованием коридора ТРАСЕКА. Значение Грузии подкрепляется тем фактом, что она открывает доступ в расположенную по соседству Республику Армения, не имеющую выхода к морю.

Грузия граничит с Россией на севере, Азербайджаном на востоке, Арменией на юге, а также с Турцией. Кроме того, она имеет морскую границу с Украиной.

Годы независимости страны ознаменовались серьезным развитием транспортной сети. В настоящее время она включает около 1 600 км железных и 20 000 км автомобильных дорог. В нее входят также несколько международных портов, в том числе Поти и Батуми, которые служат в качестве ворот в Европу для международного обмена сухими грузами во всем Кавказском регионе и за его пределами.

Сотрудничество в рамках ТРАСЕКА

Грузия также стала активным членом ТРАСЕКА после конференции в Брюсселе в мае 1993 года, положившей начало программе ТРАСЕКА.

По результатам исследования, проведенного в рамках «LOGMOS», десять прямых стран-бенефициаров проекта в целом имеют сходные нормативно-правовые основы для транспортного сектора, однако имеются также различающиеся в зависимости от политического контекста законы и правила.

Международные конвенции, а также региональные или двусторонние соглашения дополняют правовые условия, кроме того ожидаются изменения на национальном и региональном (ТРАСЕКА и другие группы) уровнях.

Анализ юридических вопросов, связанных с проектом «LOGMOS», фокусируется на транспортном законодательстве и соответствующих нормативных актах, а также на вышеупомянутых национальных, международных, региональных и двусторонних конвенциях и соглашениях, имеющих прямое или косвенное влияние на наземные виды транспорта с приоритетом для морских и интермодальных перевозок¹.

Программа ТРАСЕКА была инициирована в 1993 году как один из компонентов межправительственной программы ТАСИС. Активное участие Грузии началось в сентябре 1998 года после подписания основного многостороннего соглашения (ОМС) по развитию транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия, которое также подписали Азербайджан, Армения, Болгария, Киргизия, Казахстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Украина и Узбекистан.

После создания Межправительственного комитета и Постоянного Секретариата ТРАСЕКА в 2000 году в Грузии была создана Национальная комиссия ТРАСЕКА, возглавляемая Национальным секретарем.

Представители Грузии принимают активное участие во всех конференциях и заседаниях Рабочей группы, организованной МПК ТРАСЕКА.

¹ Приложение 3 к Отчету о ходе осуществления проекта II «Обзорное исследование правовых основ», проведенное в рамках проекта «LOGMOS», можно скачать по ссылке: [Progress Report 2, Annex 3 - Introduction to Legal Case Study](#).





2 НАЦИОНАЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА

В 2011 году были осуществлены институциональные реформы, направленные на повышение эффективности транспортного сектора. Одним из крупнейших достижений стали структурные реформы, обеспечившие разделение органа, разрабатывающего государственную политику, и регулирующего органа. Функции разработки государственной политики были возложены на Департамент транспортной политики Министерства экономики и устойчивого развития Грузии, а функции регулирования — на три государственных органа, созданных после разделения Объединенной транспортной администрации при министерстве. Каждое из агентств отвечает за собственную сферу действия и работает в рамках собственного бюджета со статусом юридических лиц публичного права в сфере гражданской авиации, морского транспорта и сухопутного транспорта.

Департамент транспортной политики Министерства экономики и устойчивого развития Грузии отвечает за выработку государственной политики в сфере транспорта. В состав Департамента входят четыре управления:

- Управление развития транспортных коридоров;
- Управление гражданской авиации;
- Управление морского транспорта;
- Управление сухопутного транспорта.

Основные функции Департамента:

- разработка национальной политики в сфере транспорта;
- развитие транзитного потенциала;
- совершенствование законодательной базы и гармонизация законодательства Грузии с международными стандартами;
- заключение международных соглашений;
- сотрудничество с международными организациями и агентствами;
- разработка общей политики в сфере безопасности на транспорте;
- участие в деятельности межправительственных комиссий по экономическому сотрудничеству и мониторинг результатов их работы;
- оказание поддержки в реализации инфраструктурных проектов.

Основные функции агентств:

- разработка технических регламентов в сфере безопасности на транспорте;
- мониторинг исполнения технических регламентов;
- развитие безопасной, единой и экологически чистой транспортной сети;
- осуществление регистрации аэропортов, воздушных и морских судов;
- оформление свидетельств о летной годности и мореходности на уровне соответствующих агентств;
- оформление разрешений согласно законодательству Грузии;



Логистические процессы и морские магистрали II

- упрощение административных процедур и создание привлекательных условий для инвесторов;
- защита прав и интересов пассажиров.

Национальная политика Грузии направлена на интеграцию страны в международную среду, привлечение международного бизнеса и создание благоприятного инвестиционного климата, в том числе, правовых норм, касающихся либерализации экономики.

Аналитический доклад Всемирного банка «Ведение бизнеса» за 2012 г. повысил рейтинг страны с 45-й в 2009 г. до 16-й позиции в 2012 г..

Основные задачи транспортной политики Грузии включают:

- Содействие развитию конкуренции

Грузия поддерживает политику Европейского союза в отношении содействия конкуренции с целью создания стимулов для более эффективной деятельности операторов. Другая задача состоит в усилении технического контроля и контроля безопасности в целях повышения доверия грузинских, а также международных операторов и клиентов, с точки зрения безопасности и надежности.

- Содействие развитию транзита

Грузию можно охарактеризовать как «геополитический мост», соединяющий несколько важных экономических районов. В связи с этим транспортная политика Грузии строится, главным образом, с учетом использования всех возможных выгод от ее роли в качестве транзитной страны. Это будет содействовать росту эффективности экономики страны, а гармонизация с правилами ЕС будет способствовать деятельности европейских транспортных компаний в Грузии и во всем Кавказском регионе. Участие в программе ТРАСЕКА служит достижению этой цели.

- Реализация

Вся транспортная политика основана на Соглашении о партнерстве и сотрудничестве с Европейским Союзом (СПС), подписанном в 1996 году сроком на 10 лет, которое теперь автоматически продлевается каждый год. Транспортное законодательство является одной из десяти приоритетных областей экономического сотрудничества между ЕС и Грузией. В соответствии с рекомендациями, предложенными для гармонизации транспортного законодательства Грузии с транспортным законодательством ЕС в рамках Национальной программы по приведению грузинского законодательства в соответствие с законодательством ЕС, парламентом Грузии был принят ряд законов. Степень гармонизации отличается в зависимости от сектора.

В частности, Грузия:

- является участником Международной морской организации с 1993 года,
- начиная с 1994 года присоединилась к ММО и 15 международным и конвенциям ЕЭК ООН,
- присоединилась к 10 другим конвенциям в области транспорта в 1994 г.
- приняла Морской кодекс при содействии экспертом ММО и ЕС (1997 г.)
- приняла Закон о морских пространствах, регламентирующий статус морских районов (1998 г.),



Логистические процессы и морские магистрали II

- приняла Правила регистрации судов, Правила расследования морских происшествий, Правила регистрации ипотеки судов, Правила для капитанов портов и Правила предоставления лоцманских услуг (1999 г.)
- Морская администрация Грузии получила сертификат качества ISO-9002 (1994г.), затем была сертифицирована в соответствии со стандартом ISO в 2000 г.
- утвердила портовые правила судоходства, правила портовой таможни, портовой безопасности (2002 г.)
- Комитет Международной морской организации по безопасности на море подтвердил позицию Грузии в "Белом списке" Конвенции по подготовке, дипломированию моряков и несению вахты.

Морское Транспортное Агенство смогло наладить сотрудничество с рядом международных организаций:

- ММО в 1993 г.
- Черноморским меморандумом 2000 г.
- Управлением НАТО по планированию океанских перевозок (экспертная группа по гражданским морским перевозкам)
- Ассоциацией портов Черного моря (BSPA)
- Стамбульской конвенцией (Консультативная группа)
- Международной гидрографической организацией - (не членство, только коммуникация)
- МСЭ (коммуникация с Отделом морской связи)
- БИМКО (только коммуникация)
- Инмарсат (коммуникация)
- МАКО (коммуникация)
- КОСПАС-САРСАТ (коммуникация)
- Национальными морскими администрациями (связь и сотрудничество)..

В 2007-2008 были созданы портовые государственно-частное партнерства:

- В начале 2008 г. 51% акций порта Поти были проданы инвестиционному фонду из ОАЭ Рас-Аль-Хайма (RAKIA), было подписано концессионное соглашение сроком на 49 лет, в целях развития свободной экономической зоны (СЭЗ) и строительства нового терминала порта. Позднее, в том же 2008 г. RAKIA выкупила оставшиеся 49% акций за 65 млн. долларов США. В апреле 2011 года 80% акций порта Поти были проданы RAKIA датской компании AMP Group (Maersk), дочерней компании APM Terminals.
- Порт Батуми находится в управлении Batumi Industrial Holdings Ltd, дочерней компании KazTransOil, в рамках концессионного соглашения сроком на 49 лет. Батумский международный контейнерный терминал (BICT) находится в оперативном управлении манильской компании International Container Terminal Services (ICTS), в рамках 49-летней концессии, подписанной с Batumi Industrial Holdings.



3 ЗАКОНОДАТЕЛЬНАЯ БАЗА В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА

Основные правовые документы, регламентирующие сферы торговли и транспорта в Грузии, включают:

- Новый Налоговый кодекс, в т. ч. Таможенный кодекс, 01.01.2011
- Закон «Об автомобильных дорогах», 11.11.1994
- Морской кодекс, 15.05.1997
- Воздушный кодекс, 29.10.1996
- Закон N3701 «О таможенных пошлинах и сборах», 12.10.2010
- Железнодорожный кодекс, 28.12.2002
- Закон «Об управлении сферой транспорта и ее регулировании», 30.03.2007
- Закон «Об электронной подписи и электронном документе», 14.03.2008
- Закон «Об автомобильном транспорте», 04.04.1995
- Закон «О лицензировании и разрешениях», 24.06.2005

Грузия также имеет устоявшиеся двусторонние (см. Таблицу 1 ниже) и многосторонние отношения (см. Таблицу 2) со странами-бенефициарами «LOGMOS» в области автомобильного, железнодорожного и морского транспорта, а также наладила тесное сотрудничество в области таможенного дела.

Таблица 1: Двусторонние соглашения со странами-бенефициарами «LOGMOS»

Страны	Области транспорта				Таможня
	Морские пути	Автодороги	Железные дороги	Общие вопросы	
Азербайджан	О торговом судоходстве 08.03.1996	О международных автомобильных перевозках 03.02.1993	О координации железнодорожных перевозок 14.06.2004		Об основных принципах в области таможенного дела 03.02.1993
Армения		О международных автомобильных перевозках 25.04.2006	О координации деятельности железнодорожного транспорта 19.05.1993	Об основных принципах транзитных перевозок 19.05.1993	Об основных принципах в области таможенного дела 24.06.1993 О сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных вопросах 15.10.2007
Болгария	О торговом	О		О	



Логистические процессы и морские магистрали II

	судоходстве 18.07.1995	международны х автомобильных перевозках 19.01.1995		международн ых перевозках пассажиrow и грузов 06.06.1996	
Казахстан		О международны х автомобильных перевозках 6.03.2007	О координации железнодорожн ых перевозок 01.06.1993	О порядке транзита 17.09.1996	Об основных принципах в области таможенного дела 01.06.1993
Кыргызстан		О международны х автомобильных перевозках 04.1997			
Молдова			О координации железнодорожн ых перевозок 26.12.1997		
Румыния	О торговом судоходстве 05.08.1997	О международны х автомобильных перевозках 26.03.1996		О международн ых комбинирован ных перевозках 27.06.1997	
Таджикиста н					
Туркмениста н		О международны х автомобильных перевозках 17.08.1993 (не ратифицирован о)			
Турция	О торговом судоходстве 30.05.1995	О международны х автомобильных перевозках 30.07.1992			
Узбекистан		О международны х автомобильных перевозках			



		04.09.1995			
Украина		О международных автомобильных перевозках 13.04.1993	О деятельности железнодорожного транспорта 21.10.2003		О сотрудничестве в таможенных вопросах 14.02.1997

Таблица 2: Многосторонние соглашения со странами-бенефициарами «LOGMOS»

Страны-участницы	Название соглашения	Место и дата подписания
Азербайджан, Грузия, Туркменистан, Узбекистан	О координации деятельности в области железнодорожных перевозок	Серахс, 13.05.1996
Азербайджан, Грузия, Туркменистан, Узбекистан	О сотрудничестве в области транзитных перевозок	Серахс, 13.05.1996
Азербайджан, Грузия, Турция	О координации деятельности по реализации железнодорожного сообщения Баку-Тбилиси-Карс	Тбилиси, 07.02.2007 г.

Паромные перевозки регулируются специальными соглашениями:

- Соглашение между министерствами транспорта Грузии и Украины о совместной деятельности и организации перевозок Ро-Ро между портами Поти (Грузия) и Ильичевск (Украина) (1996 г.);
- Соглашение между Грузией, Болгарией и Украиной о совместной эксплуатации железнодорожной паромной переправы между портами Варна (Болгария), Поти/Батуми (Грузия) и Ильичевск (Украина) (1999 г., новая редакция 2001 г.);
- Соглашение между Украиной и Грузией об организации прямого международного железнодорожно-паромного соединения между портами Керчь (Украина) и Поти/Батуми (Грузия) (2007 г.).



4 НАЦИОНАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА И ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО В СФЕРЕ ТОРГОВЛИ И ТРАНЗИТА

Политика правительства Грузии направлена на обеспечение согласованности и усовершенствования условий транзита и таможенных процедур, позволяющих гарантировать устойчивость транспортной системы Грузии и транспортных услуг. За последние десятилетия некоторые были разработаны следующие нормативно-правовые условия:

- В 1994 году Грузия подписала соглашение о свободной торговле со странами СНГ, предусматривающее освобождение товаров и услуг от ввозных таможенных пошлин в двусторонней торговле со странами СНГ.
- Грузия является членом Всемирной торговой организации с 2000 года.
- В 2008 году Грузия подписала соглашение о свободной торговле с Турцией, также предусматривающее освобождение товаров и услуг от ввозных таможенных пошлин, за исключением некоторых видов сельскохозяйственной продукции.
- Грузия пользуется преимуществами Общей системы преференций (ОСП) в торговле с США, Канадой, Швейцарией, Японией и Норвегией.
- Статус ОСП с ЕС позволяет беспошлинно экспортировать 7200 продуктов на рынок ЕС.
- Грузия активно сотрудничает с ЕС и США в целях стимулирования переговоров о свободной торговле.
- Грузия имеет низкие ставки импортных пошлин (90% товаров освобождены от импортных пошлин).
- Грузия существенно сократила количество необходимых экспортных / импортных лицензий и разрешений.
- Отсутствие количественных ограничений на импорт и экспорт, а также таможенный пошлин на экспорт и реэкспорт.
- Отсутствие НДС на экспорт.



Правительством Грузии были реализованы следующие три типа зон с льготным налоговым режимом.

Таблица 3: Налоговые льготы в трех типах специализированных зон

Налоги	Свободная индустриальная зона	Свободное складское предприятие	Международная финансовая компания
Налог на прибыль предприятий	0%	0%	0%
Налог на добавленную стоимость	0%	0%	0%
Таможенная пошлина	0%	0%	0-12%
Налог на недвижимость	0%	1%	1%
Подоходный налог	20%	20%	20%
Чистые операционные убытки			
Зачет потерь при уплате налога за прошлый период	0%	0%	0%
Отнесение на будущий период	0%	0%	0%



5 ИНВЕСТИЦИИ В ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ СЕКТОР ГРУЗИИ

МПК ТРАСЕКА активно поддерживает текущие инфраструктурные проекты в Грузии. С 1993 года Грузия была вовлечена в 43 различных проекта технической помощи ТАСИС, касающихся инфраструктуры, торговли и упрощения процедур пересечения границ, а также институциональных улучшений, правовых документов и учебных курсов.

При помощи инструментария инвестиционных проектов ТРАСЕКА Грузия получила финансовую поддержку на общую сумму свыше 13 млн. евро, благодаря чему были завершены следующие проекты:

- Восстановление Кавказской железной дороги, 1995-1996 гг.
- Восстановление Красного моста и строительство моста ТРАСЕКА, 1997-1998 гг.
- Проектирование и строительство объектов для железнодорожного паромного сообщения в порту Поти, Грузия, 1998-1999 гг.
- Создание компьютерной системы управления паромными грузоперевозками, а также поставка и установка компьютеров и оборудования связи для портов Ильичевск (Украина) и Поти (Грузия), 1998-2000 гг.
- Оборудование по обработке грузов и контейнеров для логистического центра по экспорту хлопка недалеко от Бухары (Узбекистан), а также для морских портов Баку (Азербайджан), Туркменбаши (Туркменистан), Поти (Грузия) и Ильичевск (Украина), 1998-2000 гг.
- Поставка оптоволоконной системы связи и сигнализации для железных дорог Армении, Азербайджана и Грузии, 2000-2002 гг.

Другие крупные инвестиции в транспортно-логистический сектор Грузии были реализованы благодаря финансированию МФО, таких как Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), Всемирный банк (ВБ), Азиатский банк развития (АБР), Японское агентство международного сотрудничества (ЯАМС) и Европейский инвестиционный банк (ЕИБ):



Таблица 4: Проекты, осуществляемые в Грузии при поддержке МФО

Название проекта	Год утверждения	Подсектор	Общая стоимость проекта	Финансирование МФО
Проект второстепенных и местных дорог II	2012	Автомобильные дороги (реконструкция)	87 млн. \$	70 млн. \$ (ВБ)
Третий проект автомагистрали Восток-Запад: дополнительное финансирование	2012	Автомобильные дороги (реконструкция)	53,7 млн. \$	43 млн. \$ (ВБ)
Проект модернизации автомагистрали Восток-Запад	2012	Автомобильные дороги (реконструкция)	225 млн. €	190 млн. € (ЕИБ)
Проект модернизации автомагистрали Восток-Запад	2011	Автомобильные дороги (реконструкция)	222 млн. €	190 млн. € (ЯМС)
Второй проект автомагистрали Восток-Запад: дополнительное финансирование	2010	Автомобильные дороги (реконструкция)	66,6 млн. \$	20 млн. \$ (ВБ)
Первый проект автомагистрали Восток-Запад: дополнительное финансирование	2010	Автомобильные дороги (реконструкция)	35 млн. \$	28 млн. \$ (ВБ)
Третий проект автомагистрали Восток-Запад	2009	Автомобильные дороги (реконструкция)	184 млн. \$	147 млн. \$ (ВБ)
Программа инвестиций в дорожный коридор Проект 1	2009	Автомобильные дороги	319 млн. €	258 млн. \$ (АБР)
Порт Поти Этап 1	2009	Морской транспорт (реконструкция причала №14)	10,1 млн. €	8 млн. € (ЕБРР)
Проект модернизации региональных дорог в Кахетии	2009	Автомобильные дороги (реконструкция)	37,5 млн. \$	30 млн. \$ (ВБ)
Проект второстепенных и местных дорог: дополнительное финансирование	2009	Автомобильные дороги (реконструкция)	102 млн. \$	70 млн. \$ (ВБ)
Проект второстепенных и местных дорог	2007	Автомобильные дороги (реконструкция)	30 млн. \$	20 млн. \$ (ВБ)
Второй проект	2007	Автомобильные	50,4 млн. \$	35 млн. \$ (ВБ)



Логистические процессы и морские магистрали II

автомагистрали Восток-Запад		дороги (реконструкция)		
Первый проект автомагистрали Восток-Запад	2006	Автомобильные дороги (реконструкция)	30 млн. \$	19 млн. \$ (ВБ)



6 СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ

6.1 Задачи рынка

6.1.1 Национальная торговля: экспорт и импорт

Мировые торговые партнеры

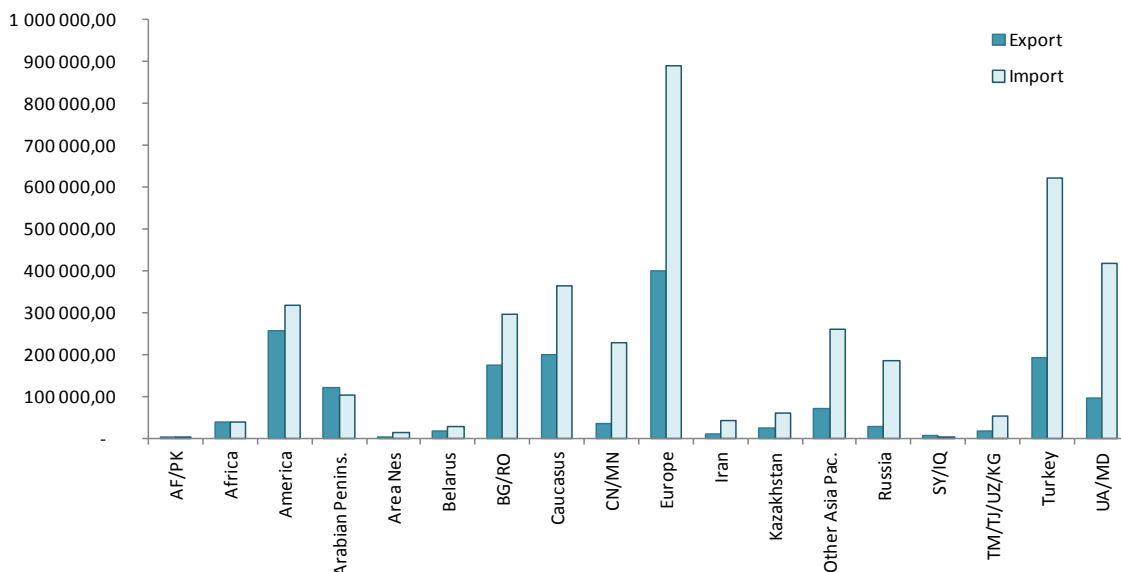
Благодаря своему расположению в самом сердце основного коридора ТРАСЕКА, Грузия является ключевым транзитным государством для осуществления торговли между странами ТРАСЕКА и, в более широком смысле, торговли между Востоком и Западом от Европы до Китая. Помимо того, что Грузия является важным рынком ТРАСЕКА, 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

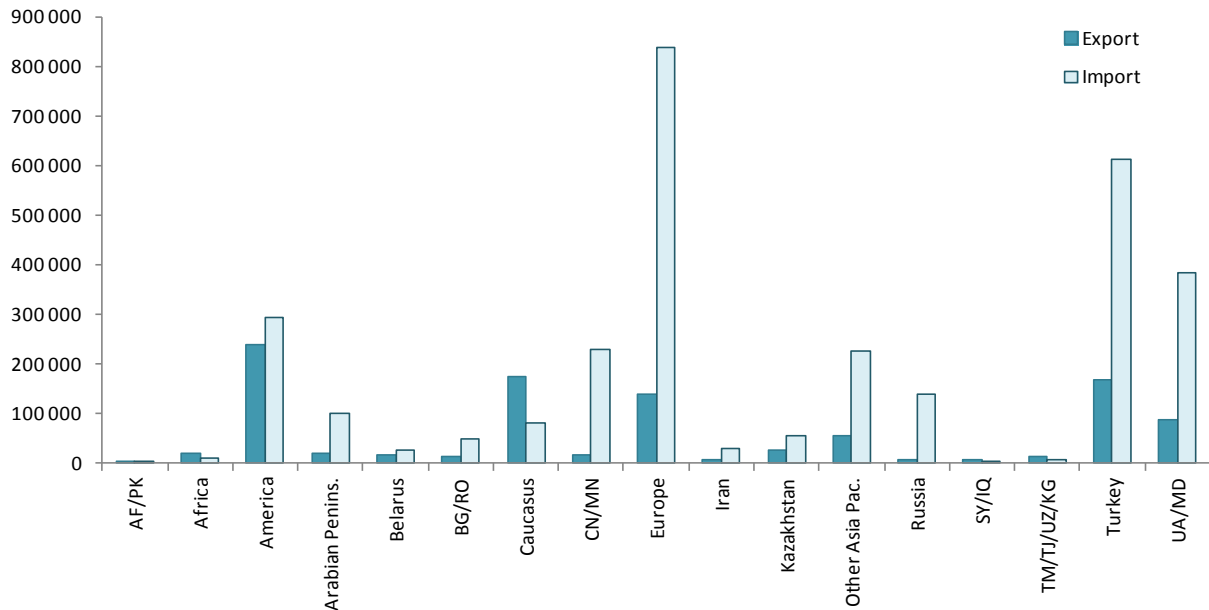
Если вывести за скобки анализа массовые товары и сосредоточиться на анализе товаров, пригодных для контейнеризации (см. Иллюстрация 3 и Таблицу 5), можно отметить следующее:

- 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.

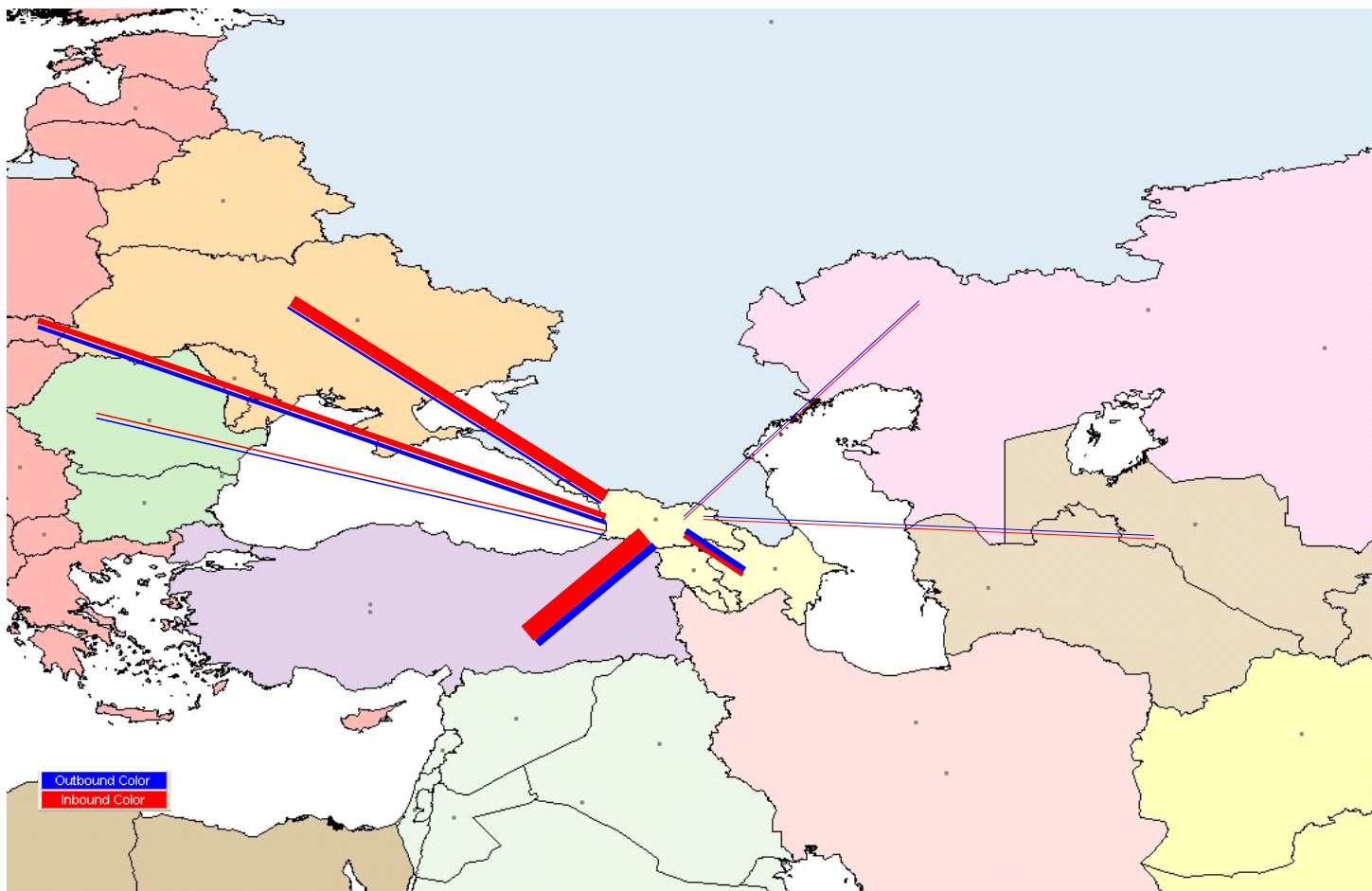
Таблица 6: Торговый потенциал Грузии со странами ТРАСЕКА и Европой, 2010 г., в тоннах и %

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.

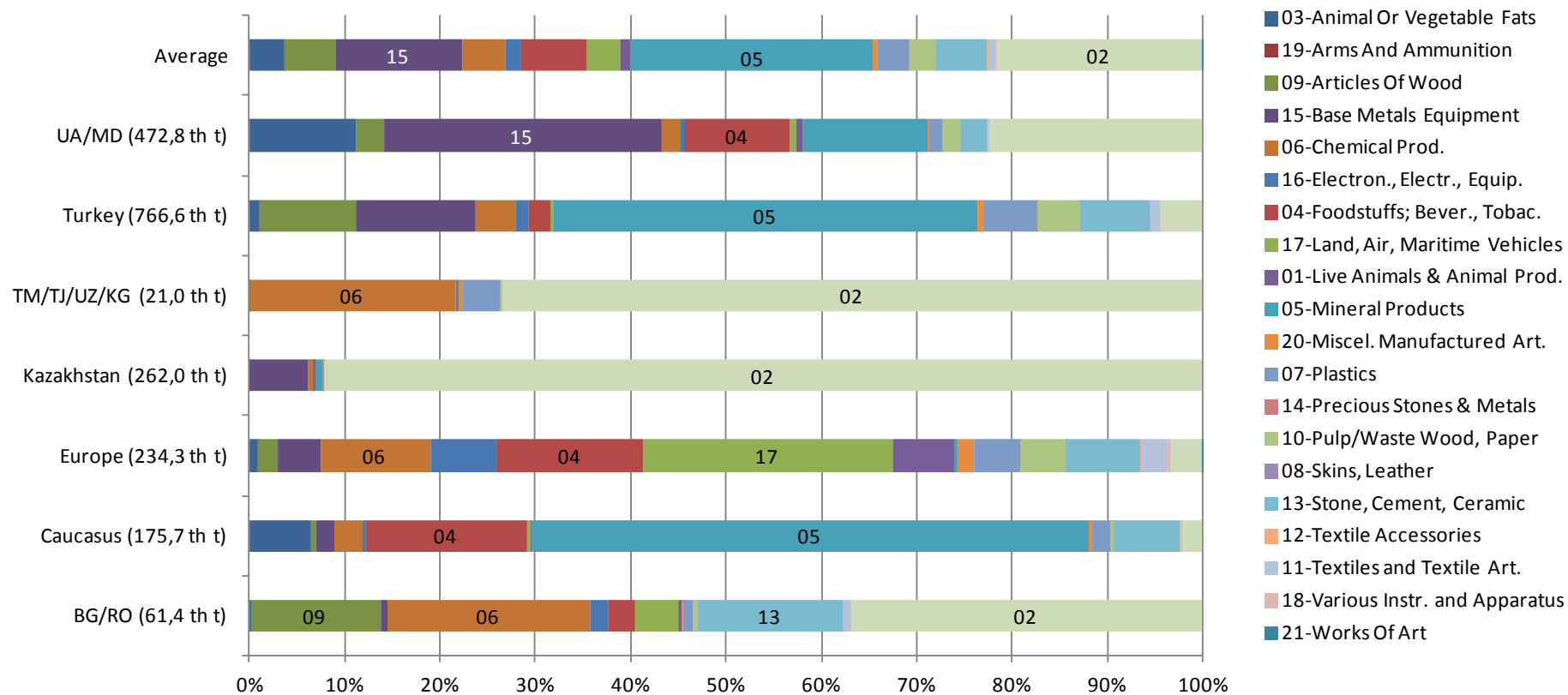
Что касается экспорта из Грузии, необходимо отметить следующее:

- Основные товары, составляющие грузинский экспорт, включают «оборудование из драгоценных металлов», «продукцию химической промышленности» и «продукты питания, напитки, табачные изделия».
- «Оборудование из драгоценных 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





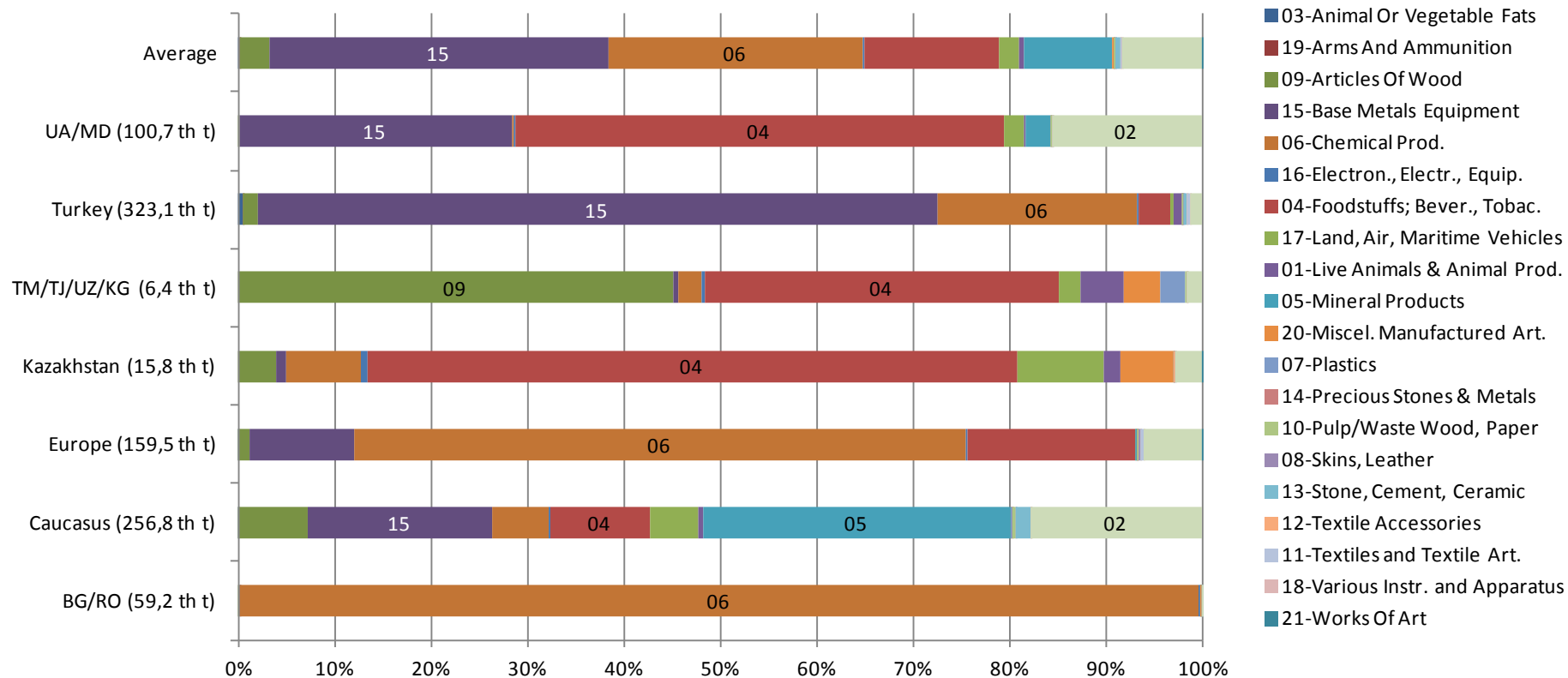
Таблица 7: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура импорта в Грузию, 2010 г., в тоннах

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

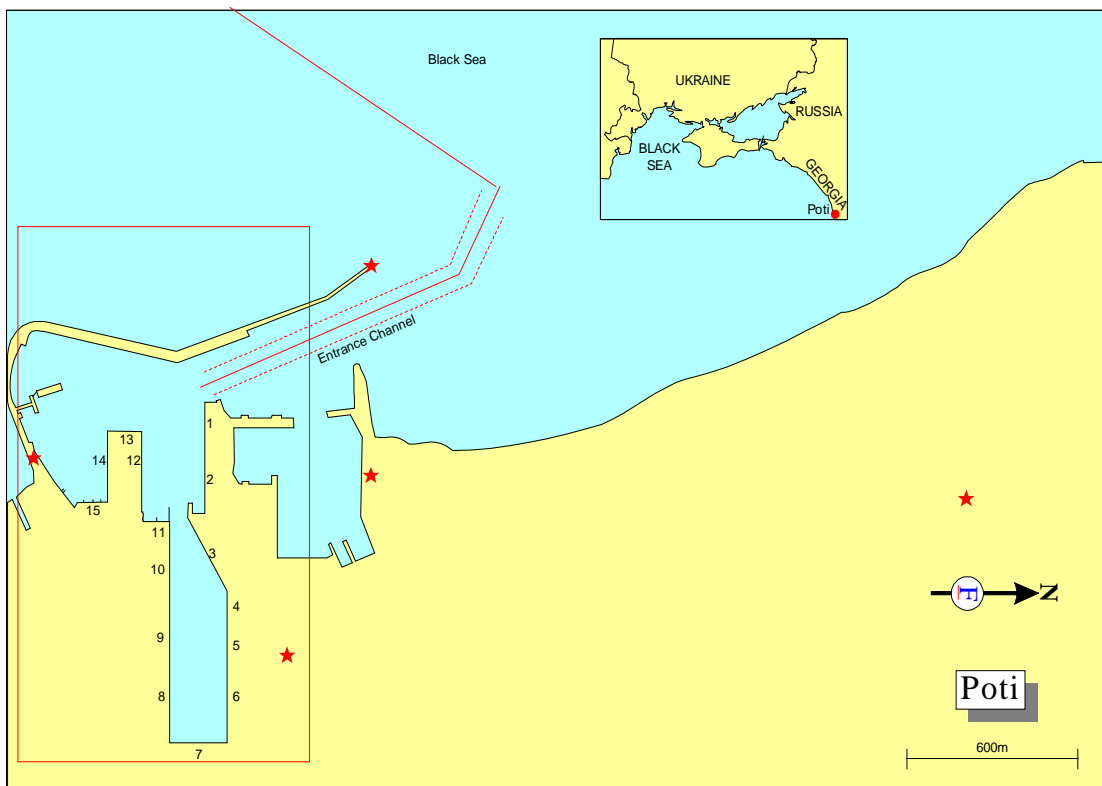
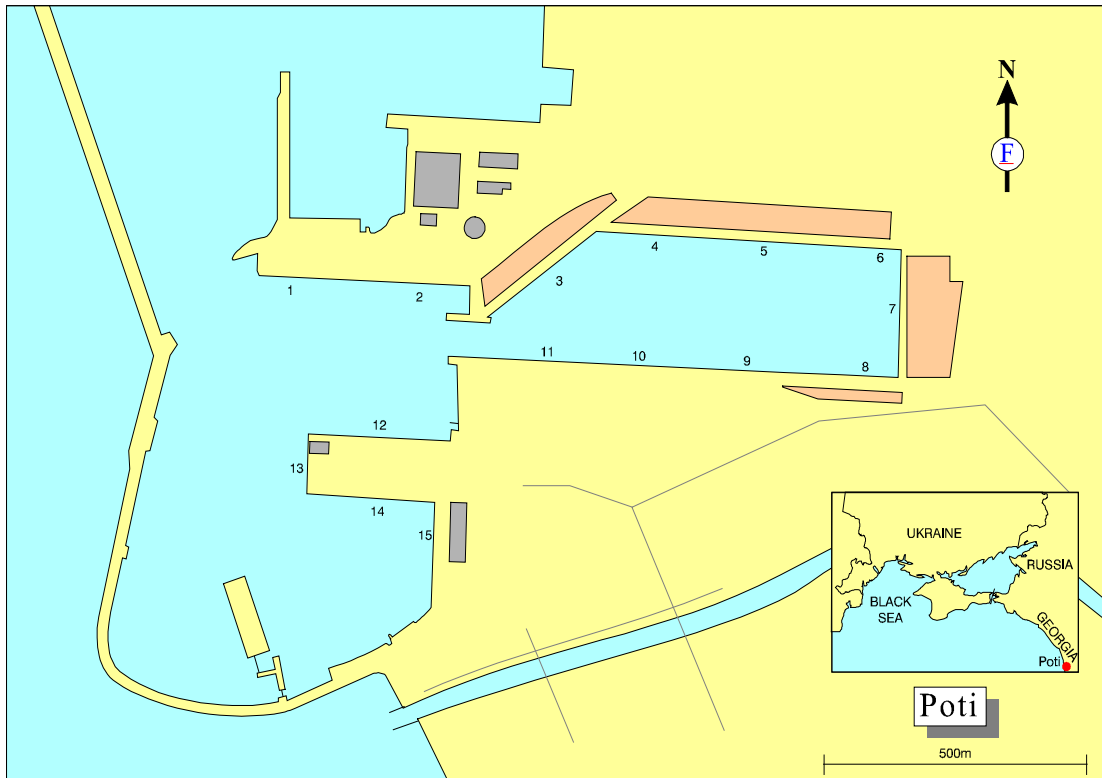
Порт Поти является наиболее крупным торговым портом (в основном, не нефть и газ) на Черноморском побережье Грузии.

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.

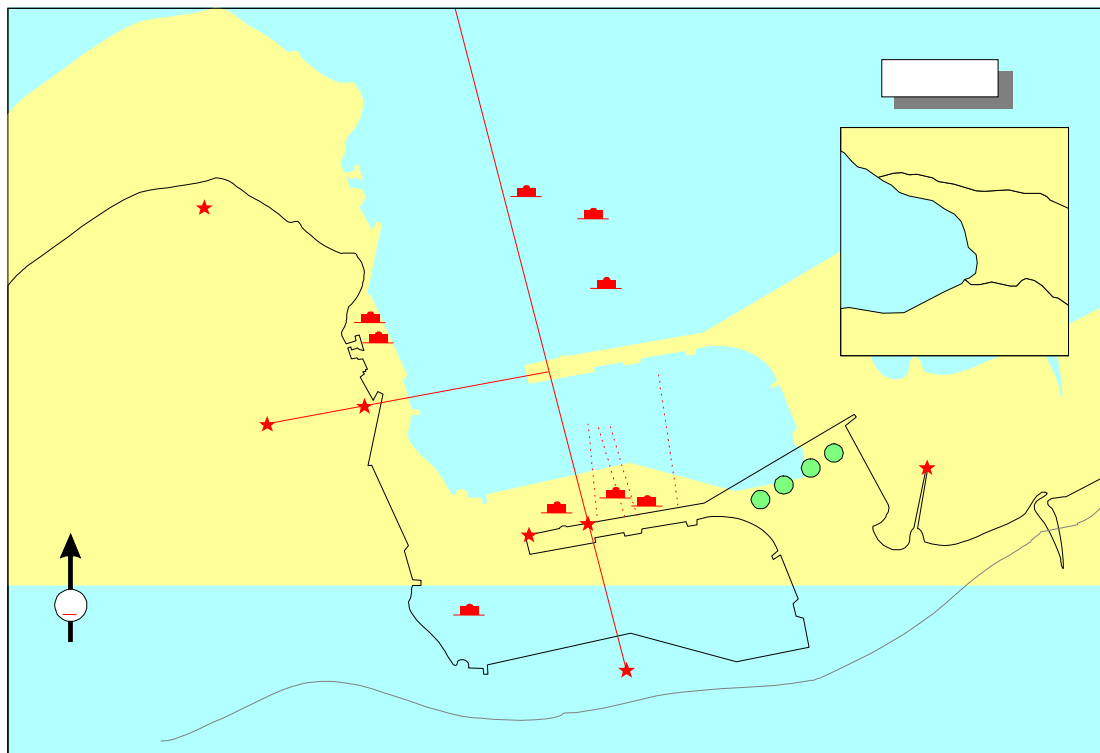
Экспортные / импортные грузопотоки, проходящие через Поты, остаются весьма несбалансированными с соотношением от 1 до 2,5.

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.



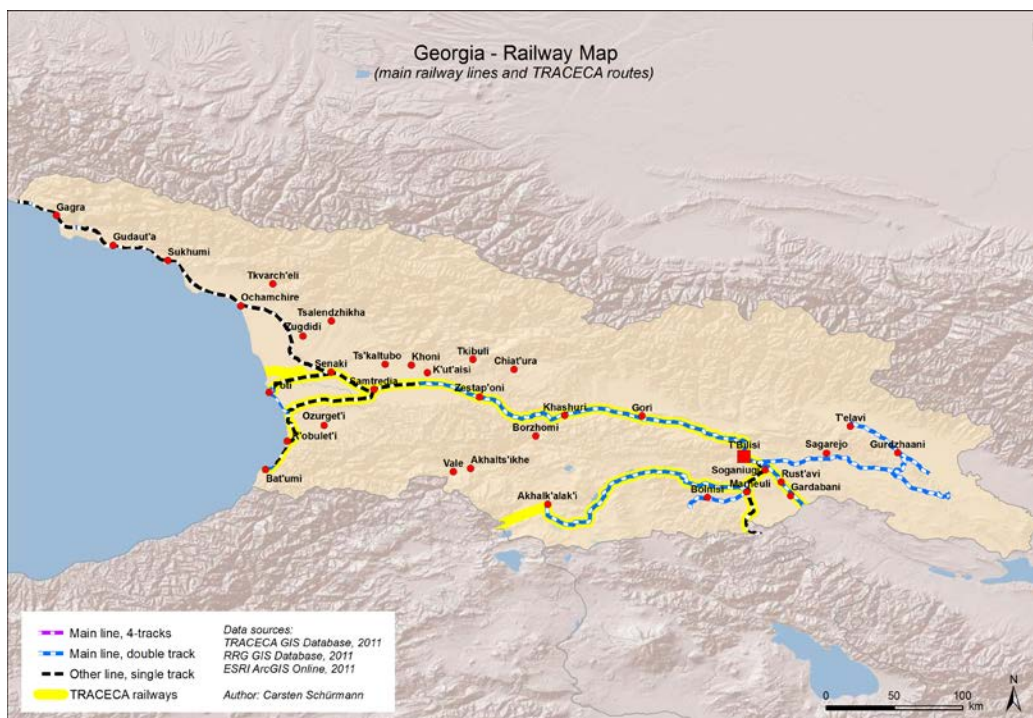
Иллюстрация 11: Разгрузка контейнеров в Батумском международном контейнерном терминале



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 Квирикe 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.

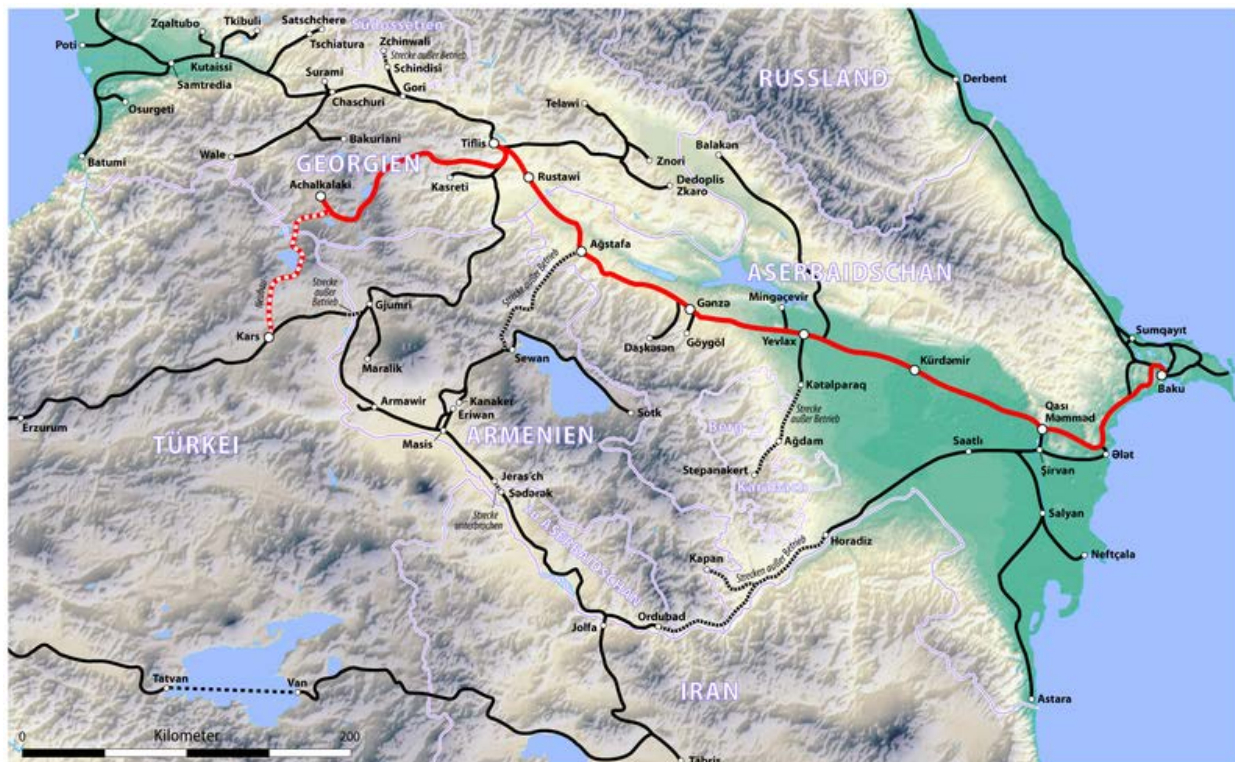
Кроме того, в связи с реализацией проекта Свободной индустриальной зоны в Поти, железная дорога на участке от Сенаки до стыка Поти/Кулеви должна быть двухпутной.

- 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.

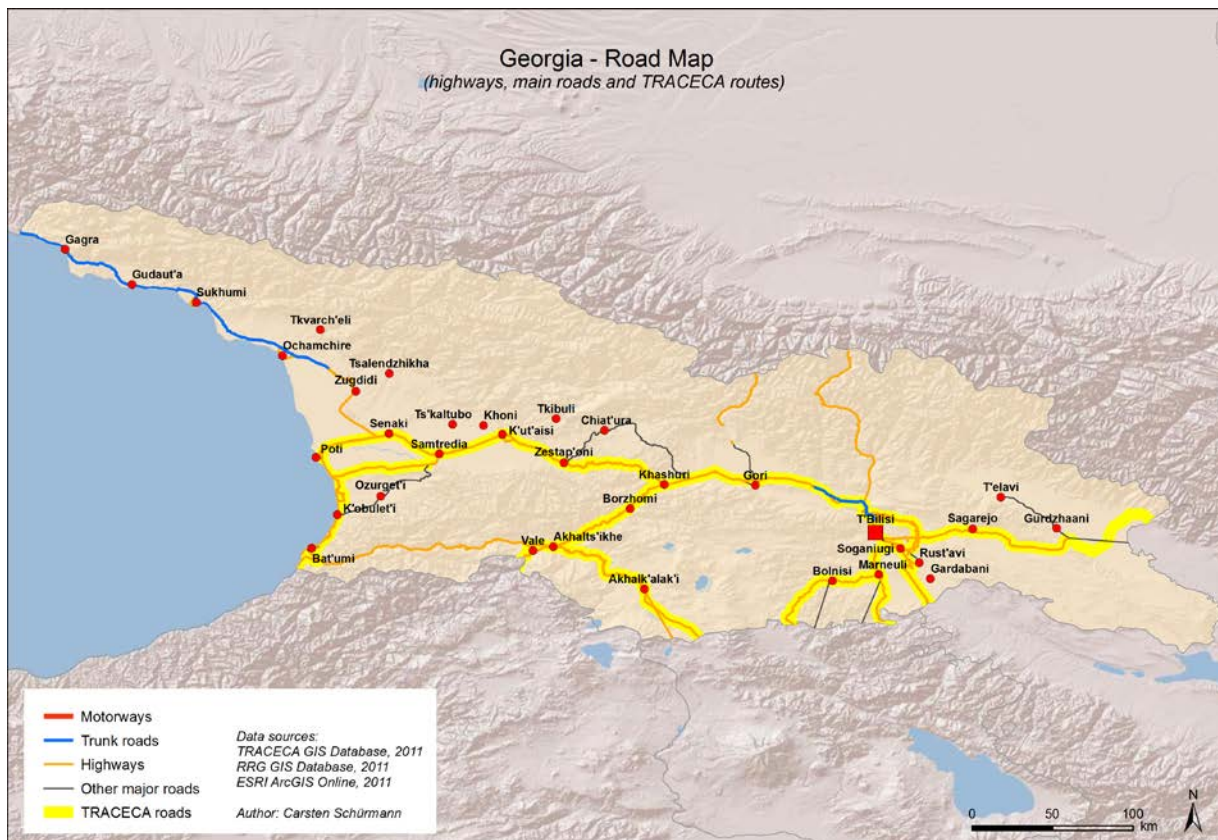
Было выполнено технико-экономическое обоснование (однако для грузинского участка реабилитация касается только сигнальных систем), в том числе и для нового участка, который позволит сократить сегодняшний маршрут на 100 км.



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



- 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 Кобулет 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



7 ПИЛОТНЫЕ-ПРОЕКТЫ, ОТОБРАННЫЕ В РАМКАХ ПРОЕКТОВ ММ I И МЛЦ

В целях соответствия задачам дальнейшего продвижения проектов ММ и МЛЦ, в рамках этих двух проектов ТРАСЕКА была проведена предварительная экспертиза потенциальных пилотных проектов на основе многокритериального анализа, что позволило сузить их перечень.

В перечень отобранных пилотных проектов вошли следующие проекты:

Таблица 15: Отобранные пилотные проекты в Грузии

Пилотный проект	Предлагаемые услуги	Непосредственно вовлеченные страны	Соответствующий проект ТРАСЕКА
МЛЦ в TAM Logistics City TAM, Тбилиси	Международный центр логистики в « TAM / ВЕЛИ»	Грузия	Проект МЛЦ
Морские перевозки Ильичевск – Самсун – Поти/Батуми	Морские перевозки с использованием всех технологий доставки грузов на морских магистралях (грузовых автомобилей и накатных грузов, платформ и вагонов, контейнеров, генеральных грузов, упакованных в более мелкие партии)	Украина, Турция, Грузия	Проект ММ
Морские перевозки Варна – Ильичевск - Поти	Усовершенствование существующих интермодальных перевозок (ж/д паромы / Ро-Ро / контейнеры)	Болгария, Украина, Грузия	Проект ММ
Контейнерный блок-поезд Поти-Тбилиси - Баку	Запуск новой услуги по транспортировке контейнеров	Грузия, Азербайджан	Проект ММ

В рамках реализации первого этапа проектов ММ и МЛЦ были выполнены технико-экономические обоснование указанных выше 4 пилотных проектов. Краткие описания этих проектов можно найти по ссылке: [LOGMOS pilot projects GEO.doc](#)