

ENPI 2011 / 264 459

Логистические процессы и морские магистрали II

Характеристики проектов

ГРУЗИЯ

Май 2012 г.



Проект финансируется
Европейским Союзом



Проект осуществляется
Egis International / Dornier Consulting



СОДЕРЖАНИЕ

1	МЛЦ В LOGISTICS CITY TBILISI (ТАМ).....	2
2	СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СУЩЕСТВУЮЩИХ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ВАРНА - ИЛЬИЧЕВСК - КЕРЧЬ - ПОТИ / БАТУМИ	5
3	МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ ИЛЬИЧЕВСК - САМСУН - ПОТИ	9
4	КОНТЕЙНЕРНЫЙ БЛОК ПОЕЗД ПОТИ - ТБИЛИСИ - БАКУ	12

ПЕРЕЧЕНЬ ИЛЛЮСТРАЦИЙ

Иллюстрация 1: Расположение МЛЦ в Logistics City Tbilisi (ТАМ).....	3
Иллюстрация 2: Морские перевозки Варна - Ильичевск - Керчь - Потти / Батуми.....	6
Иллюстрация 3: Морские перевозки Ильичевск - Самсун - Потти	10
Иллюстрация 4: Контейнерный блок поезд Потти - Тбилиси - Баку	13



1 МЛЦ В LOGISTICS CITY TBILISI (ТАМ)

Регион:	Кавказ
Страна:	Грузия
Местоположение:	Тбилиси
Площадь:	63 га
Виды транспорта:	Мультимодальный (автодорожный/железнодорожный/воздушный)
Объем инвестиций:	41,3 млн. евро
Статус проекта:	В процессе разработки

Заявитель, спонсор, выгодоприобретатель, промоутер

Министерство экономики и устойчивого экономического развития

Географическое описание

Центр логистики *Logistics City Tbilisi (LCT)* расположен в 3 км от Международного аэропорта Тбилиси и в 15 км от города Тбилиси. Общая площадь LCT составляет 217 га. Оператором LCT является АО «Тбилисский авиационный завод» (ТАМ), принадлежащее правительству Грузии. Территория, на которой имеется собственная взлетно-посадочная полоса, используется компанией для проведения летных испытаний. Для потенциального развития МЛЦ имеется земельный участок площадью 63 га (включая 15 га территории развития и терминал Вели – 12 га). ТАМ рассматривает возможность переноса взлетно-посадочной полосы в сторону реки Мтквари, что позволит предложить дополнительные площади для развития логистической деятельности.

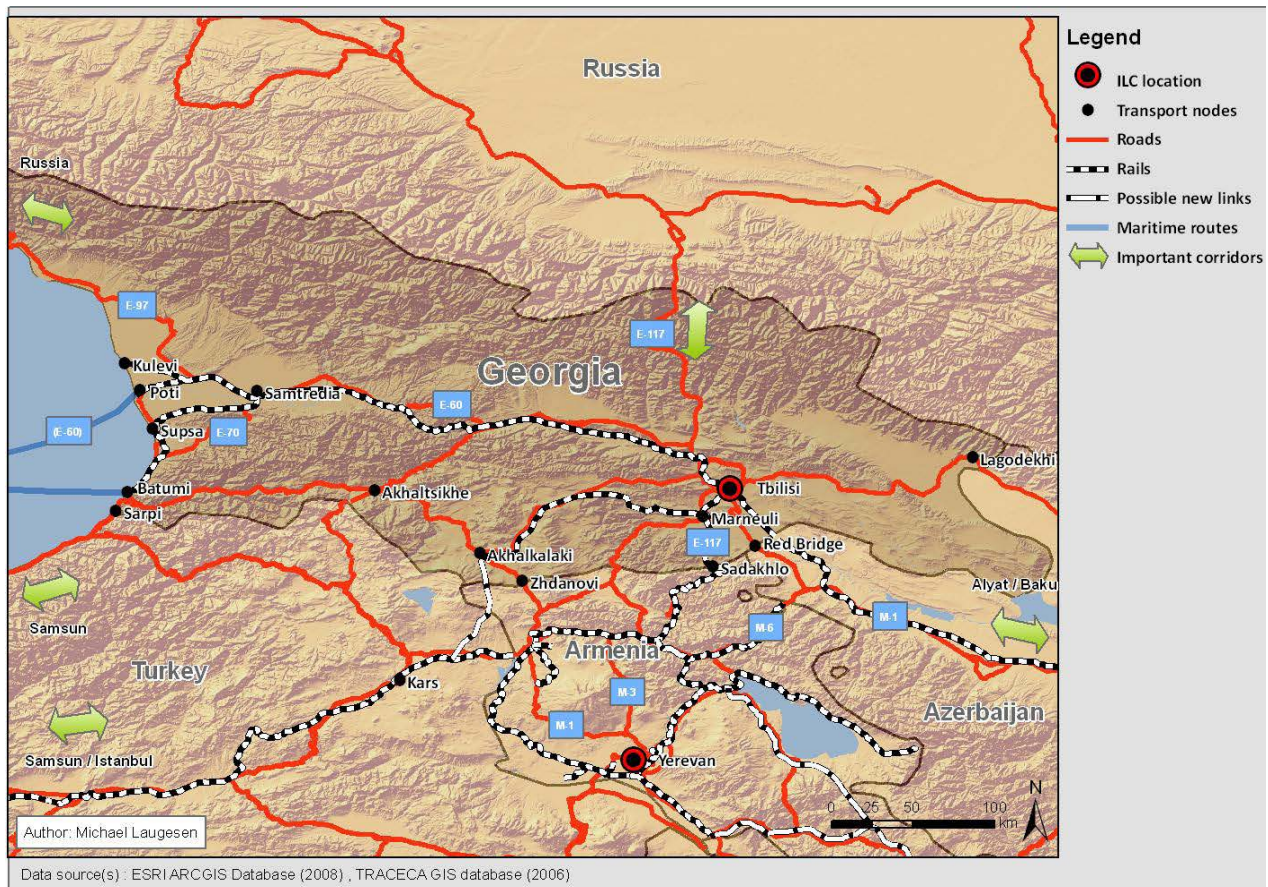
Автомобильный транспорт: ТАМ-LCT имеет прямое сообщение с дорогой Тбилиси-Рустави (крупнейший промышленный город в регионе Тбилиси). Планируемая подъездная дорога будущего МЛЦ обеспечивает доступ по проселочной дороге к автомагистрали S9 [Поти (S1) - Тбилиси - Баку/Ереван]. Ближайшее пересечение с автомагистралью расположено приблизительно в 7 км. Существующая проселочная дорога, соединяющая земельный участок с автомагистралью, находится в плачевном состоянии и требует реконструкции и модернизации.

Железнодорожный транспорт: Будущая территория МЛЦ в ТАМ получит сообщение с железнодорожной линией ТРАСЕКА (Поти - Тбилиси - Баку) в сотрудничестве с контейнерным терминалом Вели. КТ Вели, граничащий на севере с территорией ТАМ, расположен на железнодорожной магистрали (Поти - Тбилиси - Баку) и будет использоваться для перевалки грузов между автомобильным и железнодорожным транспортом. Сортировочная станция Тбилиси, расположенная примерно в 3 км от ТАМ/Вели, - главный железнодорожный узел, соединяющий маршруты в Азербайджан и Армению. ООО «Грузинская железная дорога» планирует реализацию проекта железнодорожного обхода Тбилиси. Будет построена новая двухпутная железнодорожная линия в обход центральной части города Тбилиси, что придаст новый импульс сортировочной станции Тбилиси.

Расположенный на восточной окраине большого Тбилиси МЛЦ получит адекватный доступ к существующей железнодорожной линии и к основной дорожной сети, в том числе, к дорогам, ведущим к черноморским портам Грузии – Потти и Батуми, а также в Турцию, Азербайджан и Армению. Тем не менее, детальная конфигурация МЛЦ должна учитывать также трассировку планируемой железнодорожной линии обхода, которая будет построена в северной и восточной части Тбилиси.



Иллюстрация 1: Расположение МЛЦ в Logistics City Tbilisi (TAM)



Техническое описание

Основная цель создания логистического центра заключается в следующем:

- оказание комплексных логистических услуг и развитие логистического центра, обслуживающего промышленный центр и район охвата Тбилиси;
- участок земли, выделяемый TAM, и планируемое сотрудничество с железнодорожным контейнерным терминалом Вели обеспечат МЛЦ возможность тримодального транспортного сообщения, а также потенциальные выгоды от синергетического эффекта.

Тбилисский земельный участок TAM/Вели будет освоен и преобразован в высокопроизводительный и конкурентоспособный логистический центр, являющийся частью сети ТРАСЕКА. С учетом потребностей региональных и международных заинтересованных сторон будут создаваться различные склады, зоны для грузового транспорта и развиваться логистические услуги.

Социально-экономическое описание

Из самых процветающих республик бывшего СССР Грузия превратилась в одну из беднейших стран в регионе Южного Кавказа. Это единственная из прямых стран-бенефициаров, где большинство занятых приходится на сельскохозяйственный сектор. Тбилиси также имеет очаги бедности, но в целом ситуация в столице лучше, чем в остальных регионах страны. 20% грузинских домохозяйств прибегают к помощи Государственного агентства социальной помощи и безопасности. Их доля составляет 9%



Логистические процессы и морские магистрали II

в Тбилиси по сравнению с 24% в других регионах. Развитие логистической площадки ТАМ едва ли сможет оказать прямое воздействие на бедность, но косвенное влияние может быть значительным. Недостаточная развитость логистической инфраструктуры является причиной сдерживания реализации сельскохозяйственного потенциала Грузии. Проект должен способствовать повышению эффективности и рентабельности сельского хозяйства за счет расширения доступа к городским и внешним рынкам, повышению жизнеспособности отраслей промышленности, которые создают добавленную стоимость сельскохозяйственной продукции, а также привлечению иностранных инвестиций. Проект призван также подготовить среду для создания и процветания малых и средних предприятий (МСП). Содействие развитию МСП было определено в качестве стратегии экономического развития и искоренения нищеты в Тбилиси.

Источники возврата средств

Доходы от арендной платы за землю и здания, также плата за дополнительные услуги

Связанные с проектом инвестиции

Отсутствуют

Другие вовлеченные стороны

Министерство обороны, Министерство регионального развития и инфраструктуры Грузии, Тбилисский авиационный завод (ТАМ) и ООО «Грузинская железная дорога»

Контактные данные

Г-жа Кетеван Салуквадзе

Министерство экономики и устойчивого развития Грузии

ул. Чантурия, 12

Тбилиси, 0108, Грузия

Тел.: +995 322 99 11 50

Эл. почта: ksalukvadze@economy.ge



2 СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СУЩЕСТВУЮЩИХ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ВАРНА - ИЛЬИЧЕВСК - КЕРЧЬ - ПОТИ / БАТУМИ

Регион:	Черное море
Страны:	Украина, Болгария, Грузия, Армения
Морские порты:	Ильичевск - Керчь (UA), Паромный комплекс Варна (BU), Потти / Батуми (GE)
Виды транспорта:	Мультимодальный на базе морских перевозок (с использованием железнодорожных паромов, Ро-Ро и контейнерных технологий)
Объем инвестиций:	2 млн. евро (стоимость 5 палубных контейнерных кранов), а также 0,9 млн. евро на повышение безопасности и эффективности работы порта Варна
Статус проекта:	В процессе разработки / значительные задержки в связи с продолжающейся (с конца 2011 года) приватизацией подвижного состава УЗ и, как следствие, нечеткими правилами обеспечения подвижного состава и, соответственно, неясными перспективами железнодорожно-паромных операций.

Основные заинтересованные стороны

Укрферри (судоходная компания - Украина)

BMF (судоходная компания - Болгария)

Укрзализныця (УЗ, Государственная железнодорожная компания Украины)

BDZ (Государственная железнодорожная компания Болгарии)

Грузинская железная дорога (GR, Государственная железнодорожная компания Грузии)

Южно-Кавказская железная дорога (ЮКЖД, Государственная железнодорожная компания Армении)

Морской порт Потти

Батумский морской порт / Батумский международный контейнерный терминал

Паромный комплекс Варна

Ильичевский Морской Торговый Порт

Керченский Морской Торговый Порт

Географическое описание

Морской маршрут Варна-Ильичевск/Керчь-Потти/Батуми соединяет три морских хаба - Болгарии, Украины и Грузии, соответственно. Через эти морские порты проходят маршруты ТРАСЕКА и другие международные маршруты:

- Панъевропейский коридор № 8 - порт Варна (связывающий ЕС и Черноморский регион);
- Коридор Северное море - Черное море - порт Ильичевск (связывающий Северные страны ЕС с регионом Черного моря);

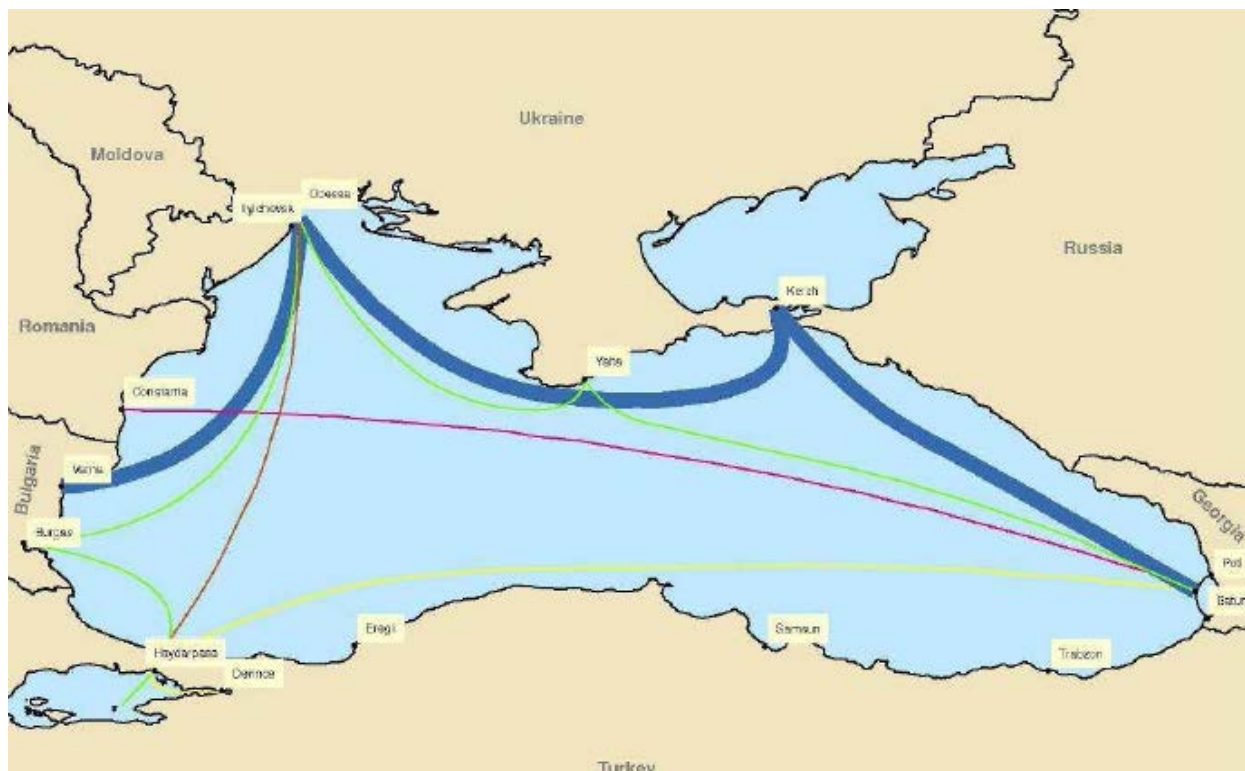


Логистические процессы и морские магистрали II

- Коридор Восток-Запад / автомагистраль - порт Поти и Батуми (связывающий Черное море и регионы Каспийского моря).

Все порты хорошо интегрированы во внутренние (автомобильные и железнодорожные) транспортные сети. Поти и Батуми представляют собой единственный вариант доступа к открытым морям для внутриконтинентальной Армении и являются основными морскими узлами для внешнеторгового обмена Азербайджана.

Иллюстрация 2: Морские перевозки Варна - Ильичевск - Керчь - Поти / Батуми



Техническое описание

Проект призван:

- содействовать развитию морских контейнерных перевозок в коридоре ТРАСЕКА путем совершенствования/модернизации техники погрузки и выгрузки контейнеров.
- в соответствии с рыночным спросом сократить нехватку вагонов, запертых в запасниках УЗ, путем реконструкции и преобразования незадействованных бывших рефрижераторных вагонов, находящихся на складах в Грузии.

В настоящее время национальная судоходная компания Украины «Укрферри» использует прицепы MAFI для погрузки и отправки контейнеров на палубе паромов (железнодорожных и Ro-Rax) в порт назначения. Существующая технология погрузки контейнеров является дорогостоящей, занимает много времени и делает судоходную компанию зависимой от наличия прицепов в портах захода. Было подсчитано, что в случае установки палубных контейнерных кранов-штабелеров (по 1 крану на каждый из 5 паромов) сборы за погрузо-разгрузочные работы будут снижены в среднем на 50 долларов США за контейнер в каждом порту захода.



Логистические процессы и морские магистрали II

Проект произведет немедленный эффект:

- сокращение числа и времени погрузочно-разгрузочных работ,
- увеличение объемов перевалки грузов, и
- привлечение новых (контейнерных) объемов торговых грузов в Черное море в коридор ТРАСЕКА.

Поскольку продолжительность проекта невелика, его можно разделить на два этапа:

- **Этап 1** (годы 1-3): определение технической спецификации для палубного контейнерного оборудования, выбор победителя конкурса, производство/поставка и монтаж контейнерных кранов, модернизация вагонов типов 150-200 и 918 и их ввод в эксплуатацию;
- **Этап 2** (годы 4-6): реконструкция железнодорожно-паромного оборудования в порту Варна (в частности, подъемно-мостового перехода, шпал, стрелок, крыши и верхнего света).

Связанные с проектом инвестиции

2 миллиона евро (2010) для контейнерного оборудования

0,9 миллиона евро (2010) для модернизации железнодорожно-паромного оборудования в порту Варна

В дополнение к 0,18 млн. евро от национальных заинтересованных сторон («Укрферри» и ВМФ) планируется привлечь 2,72 млн. евро из внешних источников, которые должны быть определены.

Источники возврата средств

Улучшение качества обслуживания и сокращение времени пребывания судов в порту позволит совершать большее количество морских рейсов, что приведет к увеличению объема перевозок, который составит, по прогнозам судоходных компаний:

- 1300 / 2900 полных TEU (годы 1-3)
- 1000 / 2000 полных ж/д вагонов (годы 1-3)
- 450 / 900 мафи-трейлеров (которые, не используя больше для перевозки контейнеров, будут загружаться генеральными штучными / упакованными грузами),

При этом дополнительный оборот составит от 3,46 до 7,115 млн. долл. США (по оценке на 2010 год). Полный бизнес-план должен быть разработан и представлен судоходными компаниями.

Другие заинтересованные стороны

MS Shipping (болгарская частная транспортно-экспедиционная компания)

Контактные данные

Г-жа Кетеван Салуквадзе

Министерство экономики и устойчивого развития Грузии





ул. Чантурия, 12

Тбилиси, 0108, Грузия

Тел.: +995 322 99 11 50

Эл. почта: ksalukvadze@economy.ge



3 МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ ИЛЬИЧЕВСК - САМСУН - ПОТИ

Регион:	Черное море
Страны:	Украина, Турция, Грузия
Морские порты:	Ильичевск (UA), Самсун (TR), Потти (GE)
Виды транспорта:	Мультимодальный на базе морских перевозок (с использованием железнодорожных паромов, Ро-Ро и контейнерных технологий)
Объем инвестиций:	3 млн евро
Статус проекта:	Технические обследования между портами и судоходными линиями завершены. Эскизные проекты работ, которые необходимо выполнить на берегу и на борту судов, и составление соответствующих смет завершены. Результаты маркетинговых исследований, проведенных судоходными компаниями и портами, оказались неудовлетворительными с точки зрения существующих и потенциальных объемов трафика и, следовательно, пока не могут служить обоснованием для реализации проекта.

Основные заинтересованные стороны

Укрферри (судоходная компания - Украина)

ВМФ (судоходная компания - Болгария)

Географическое описание

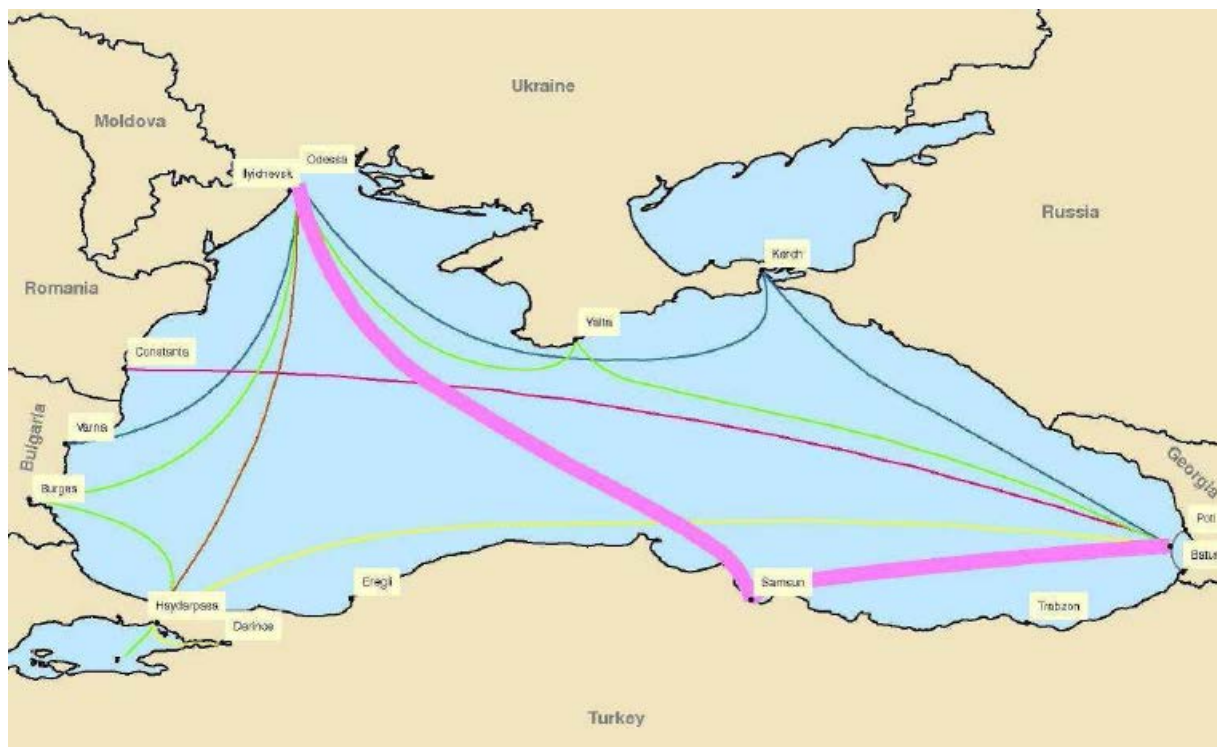
Морской маршрут Самсун-Ильичевск-Поти соединяет три морских порта - Турции, Украины и Грузии, соответственно. Через эти морские порты проходят маршруты ТРАСЕКА и другие международные маршруты

- Панъевропейский коридор № 4 – сообщение с портом Самсун через Стамбул и Анкару (связывающее ЕС и Черноморский регион);
- Коридор Северное море-Черное море - порт Ильичевск (связывающий северные страны ЕС с регионом Черного моря);
- Коридор Восток-Запад/автомагистраль - порт Потти (связывающий Черное море и регионы Каспийского моря).

Все порты хорошо интегрированы во внутренние (автомобильные и железнодорожные) транспортные сети.



Иллюстрация 3: Морские перевозки Ильичевск - Самсун - Поти



Техническое описание

Проект направлен на организацию новой морской линии между Украиной, Турцией и Грузией, который позволит транспортировать грузовые автомобили, подвижной состав, вагоны, контейнеры и т.д. Планируется выполнять по 1-2 захода в неделю в порты Самсун, Ильичевск и Поти. Также ожидается, что, благодаря оптимизации/рациональному использованию существующего паромного флота «Укрферри» и ВМФ, можно будет выделить для этих целей от 2 до 5 железнодорожных/Ро-Ро паромов, вмещающих 103-108 вагонов либо 90-100 грузовых автомобилей TIR.

Проект призван способствовать морским портам и операторам в получении следующих преимуществ:

- сокращение маршрута между Турцией и странами Центральной Азии (вследствие перехода от автомобильных к паромным перевозкам), соответственно, снижение объемов автомобильных перевозок и соответствующих транспортных расходов,
- привлечение прямых и транзитных перевозок в морские порты Грузии,
- увеличение объемов железнодорожных/железнодорожно-паромных перевозок в Черноморском регионе в целом.

Реализация проекта может быть разделена на два этапа:

- **Этап 1** (годы 1-3): подготовка необходимых правовых рамок, в том числе дву- и многосторонних соглашений между правительствами и операторами.
- **Этап 2** (годы 4-7): реконструкция и модернизация существующей железнодорожной ramпы и создание станции для смены колесных пар в порту Самсун; ремонт железнодорожно-паромного оборудования в порту Варна (в частности, подъемно-мостового перехода, шпал, стрелок, крыши и верхнего света).



Связанные с проектом инвестиции

В дополнение к 0,18 млн. евро от национальных заинтересованных сторон («Укрферри» и ВМФ) планируется привлечь 2,72 млн. евро из внешних источников. Внешние источники должны быть определены.

Источники возврата средств

На нужды реконструкции железнодорожной ramпы в порту Самсун и строительства стыковки железнодорожных путей (с переходом от колеи российского стандарта к европейскому стандарту), а также сортировочной станции планируется привлечь 3 млн. Евро.

Другие вовлеченные стороны

Самсунский порт

Контактные данные

Г-жа Кетеван Салуквадзе

Министерство экономики и устойчивого развития Грузии

ул. Чантурия, 12

Тбилиси, 0108, Грузия

Тел.: +995 322 99 11 50

Эл. почта: ksalukvadze@economy.ge



4 КОНТЕЙНЕРНЫЙ БЛОК ПОЕЗД ПОТИ - ТБИЛИСИ - БАКУ

Регион:	Кавказ
Страна:	Азербайджан, Грузия
Расположение:	Баку (АЗ), Поти и Тбилиси (ГР)
Виды транспорта:	Железнодорожный транспорт (контейнеры, находящиеся в собственности перевозчиков и грузоотправителей)
Объем инвестиций:	Необходимо определить
Статус проекта:	В процессе разработки

Основные заинтересованные стороны

Грузинская Железная Дорога

Государственная компания «Азербайджанские Железные Дороги»

Потинский Морской Порт

Бакинский международный морской торговый порт (БММТП)

Географическое описание

Предлагаемый железнодорожный проект должен улучшить существующее сообщение между Потинским Морским Портом (будущим черноморским хабом) и Бакинским морским портом (будущим каспийским хабом в порту Алята) по центральной оси ТРАСЕКА.

Предлагаемый проект должен содействовать как торговле за счет оптимизации процедур транзита, так и повышению скорости движения, тем самым, сокращая время транзита между черноморскими и каспийскими регионами, а также переключению значительной части грузопотоков с автомобильного на железнодорожный транспорт.

В средне- и долгосрочной перспективе ожидается, что данный проект также принесет выгоду тем странам ТРАСЕКА, которые не имеют выхода к морю, за счет интенсификации торговли и транзита по центральной оси ТРАСЕКА.

Иллюстрация 4: Контейнерный блок поезд Поти - Тбилиси - Баку



Техническое описание

На Кавказе железнодорожный транспорт остается оптимальным видом транспорта для перевозки тяжелых контейнеров вследствие весовых ограничений, предусмотренных для автодорог. Впрочем, обеспечиваемые им преимущества уходят на второй план из-за несовершенной информационной системы и уровня обслуживания заказчиков в том, что касается отслеживания и определения статуса грузов. Грузинская и азербайджанская администрации железных дорог договорились о запуске контейнерного поезда между Поти и Баку, который начал выполнять рейсы в начале 2012 г.

Однако основные коммерческие соображения по-прежнему связаны с недостаточной конкурентоспособностью железнодорожного транспорта:

- общее время перевозки больше чем у автотранспорта;
- в Азербайджане доставка по адресу грузополучателя не всегда возможна вследствие отсутствия на станциях контейнерного перевалочного оборудования;
- ни один из операторов не предлагает комплексной услуги по доставке от отправителя до получателя, вместо этого предлагаются услуги на основе тарифов железных дорог, что усложняет ситуацию, кроме того Грузия и Азербайджан не координируют своих решений в отношении тарифной политики, которые могут противоречить друг другу;
- тогда как базовые тарифы на ж/д перевозки являются сравнительно низкими, дополнительные затраты (затраты на обработку груженого и порожнего контейнера на станции, доставку контейнера автотранспортом до получателя, возврат порожнего контейнера на станцию и его обратную перевозку по железной дороге) делают общую стоимость такой перевозки равной или даже выше стоимости перевозки автомобильным транспортом;



Логистические процессы и морские магистрали II

- Вследствие вышеупомянутых причин, а также того факта, что тарифы на ж/д перевозки штучных грузов гораздо ниже расценок на перевозку контейнеров, многие грузы, в особенности те, что экспортируются из кавказских стран, перевозятся на вагон-платформах или в закрытых вагонах, что увеличивает объем работ по обработке грузов.

С целью улучшения существующего железнодорожного сообщения между портами Поти и Баку предлагается запустить контейнерный блок-поезд со следующими характеристиками:

- 56 вагонов
- фиксированный график движения
- прозрачные тарифы, объявляемые на продолжительный период
- достаточная частота рейсов – ежедневно или через день в обоих направлениях в зависимости от объемов
- сокращение времени в пути с 42 до 25-30 часов
- комбинированная ж/д-авто перевозка на коммерческой основе.
- возможность улучшения состояния транспортной отрасли в других центральноазиатских странах, не имеющих выхода к морю
- дальнейшая координация по интеграции блок-поездов и судоходных маршрутов («Шелковый ветер» Казахстан-Китай, «Викинг» в черноморском регионе)

Связанные с проектом инвестиции

Отсутствуют данные о совокупном размере инвестиций, необходимых для организации полноценно сообщения контейнерного блок-поезда.

По оценкам азербайджанской и грузинской сторон, инвестиции по проекту, помимо прочего, должны покрывать следующие затраты:

- покупка или модернизация оборудования для перевалки 40 футовых контейнеров на станции Кишлы и других ж/д станциях Азербайджана;
- внедрение технологии RFID для современных транспортных систем EDI как в Грузии, так и в Азербайджане.

Ожидаемое преимущество и источник окупаемости

Улучшения в отношении регулярности, надежности и пропускной способности существующего ж/д сообщения, сокращение времени следования на участке Поти-Баку, улучшение координации транспортных операций между портами, железной дорогой и органами содействия торговле приведет к весьма желаемому перетоку грузопотоков от автомобильного транспорта, ныне доставляющего грузы по дорогам, проходящим по населенным пунктам и горной местности. Реализация проекта контейнерного блок-поезда Поти-Баку-Поти также является первым обязательным условием для организации контейнерных маршрутов импорта через Кавказ в страны Центральной Азии и привлечения контейнерных экспортных грузов, следующих из центральноазиатского региона.

Другие заинтересованные стороны

POLZUG (железнодорожный оператор и экспедитор)



Контактные данные

Г-жа Кетеван Салуквадзе

Министерство экономики и устойчивого развития Грузии

ул. Чантурия, 12

Тбилиси, 0108, Грузия

Тел.: +995 322 99 11 50

Эл. почта: ksalukvadze@economy.ge