



Презентация по проекту **ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ И МОРСКИЕ МАГИСТРАЛИ**

II

**РЕГИОНАЛЬНЫЙ ТРЕНИНГ**

**ТБИЛИСИ, ГРУЗИЯ**

**9-12 АПРЕЛЯ 2013**

Докладчик: **Барис Дилек**

**Управляющий директор, MSC Georgia LLC.**

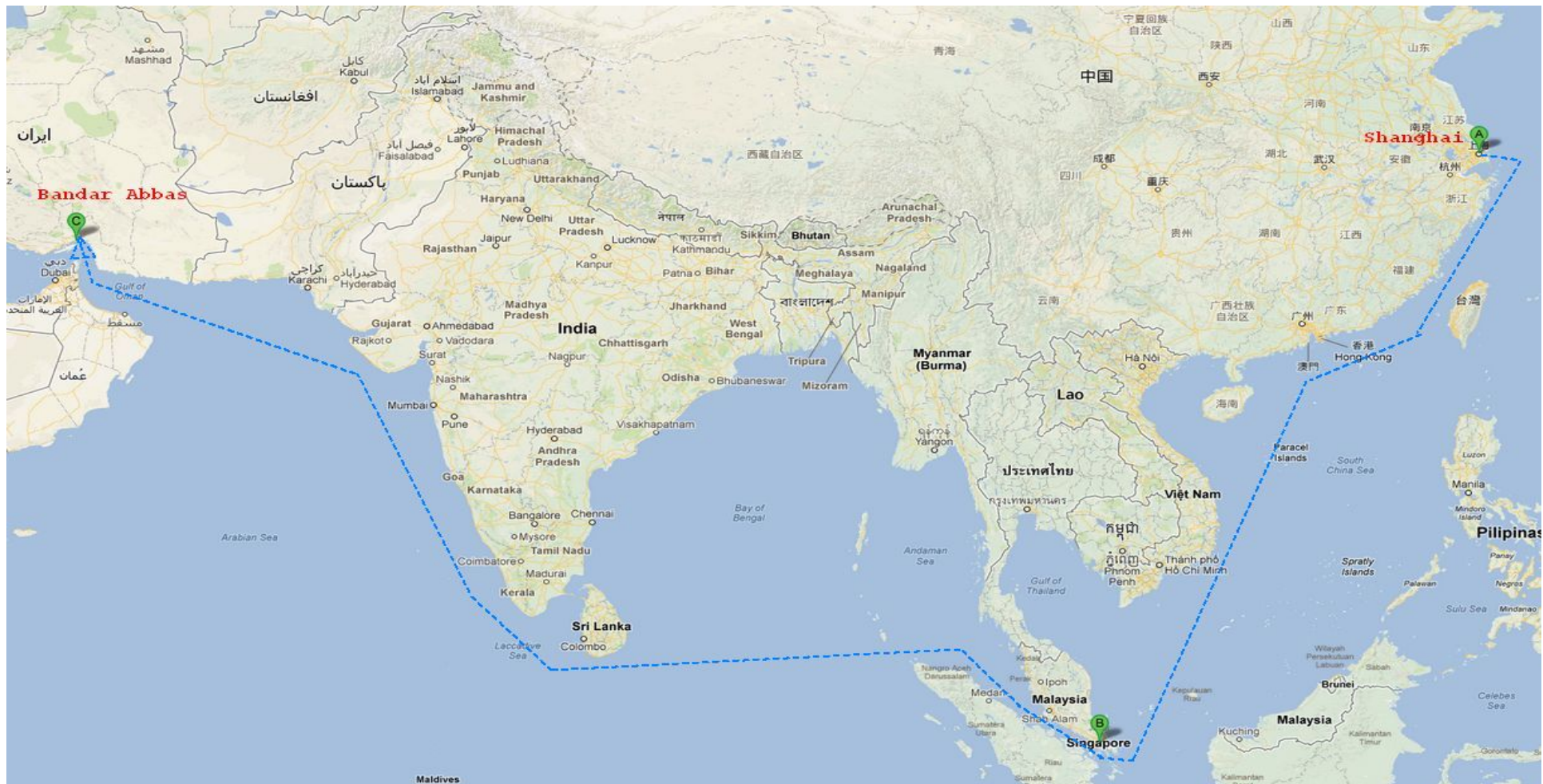
# Введение

- Данное исследование и его презентация не имеют своей целью продемонстрировать разнообразие инструментов и стратегий, содействующих развитию этого транспортного коридора и стран его формирующих, а призвано известить участников тренинга – профессионалов отрасли логистики или смежных отраслей, о результатах SWOT-анализа грузинского транспортного коридора в отношении вариантов маршрутов для контейнерных перевозок мультимодальным транспортом и связанных с этим затратах в сравнении с
  - одним из его конкурентов в регионе, **маршрутом Бендер-Аббас / Иран**
  - с одним из его альтернативных вариантов в рамках коридора ТРАСЕКА, **маршрутом Стамбул /Турция**
- Впрочем, исследование говорит само за себя, и его результаты демонстрируют сильные и слабые стороны грузинской части этого транспортного коридора.
- Как многие здесь согласятся, создание или развитие "масштабного транспортного коридора" не под силу одной только стране или изобретательности и готовности идти на риск нескольких национальных или международных компаний. Создание такого коридора не дело времени, а результат долгосрочных усилий и скоординированных действий многих заинтересованных сторон, а также субъектов, не имеющих непосредственной заинтересованности в проекте, таких как НГО. Таким образом, подлинное "ЖЕЛАНИЕ« и "КОНСЕНСУС" требуются от всех участников проекта, что позволит преодолеть разнообразные трудности в ходе создания маршрута...

# ДИЛЛЕМА ТОРГОВЦА ИЗ АЗЕРБАЙДЖАНА

- Груз "техники" весом 23 тонны требуется доставить из порта Шанхая, предположительно в одном 40-футовом контейнере, на участок импортера в Баку.
- От логиста компании-импортера требуется обеспечить доставку груза в место назначения в течение 60 дней после отгрузки техники поставщиком, которая ожидается в течение следующих 2-х недель.
- Варианты доставки
  - Перевозка груза франко-Шанхай до Бендер-Аббаса, перевалка груза на автомобильный транспорт – либо на автомобильный контейнеровоз, либо на традиционный грузовик.
  - Перевозка груза франко-Шанхай до Стамбула и дальнейшая его транспортировка традиционным грузовиком после перегрузки из контейнера на грузовик в Стамбуле.
  - Перевозка груза франко-Шанхай до Поти, дальнейшая транспортировка груза автомобильным ИЛИ железнодорожным транспортом на автомобильном контейнеровозе/ ж/д платформе или на традиционном грузовике/ в вагоне.

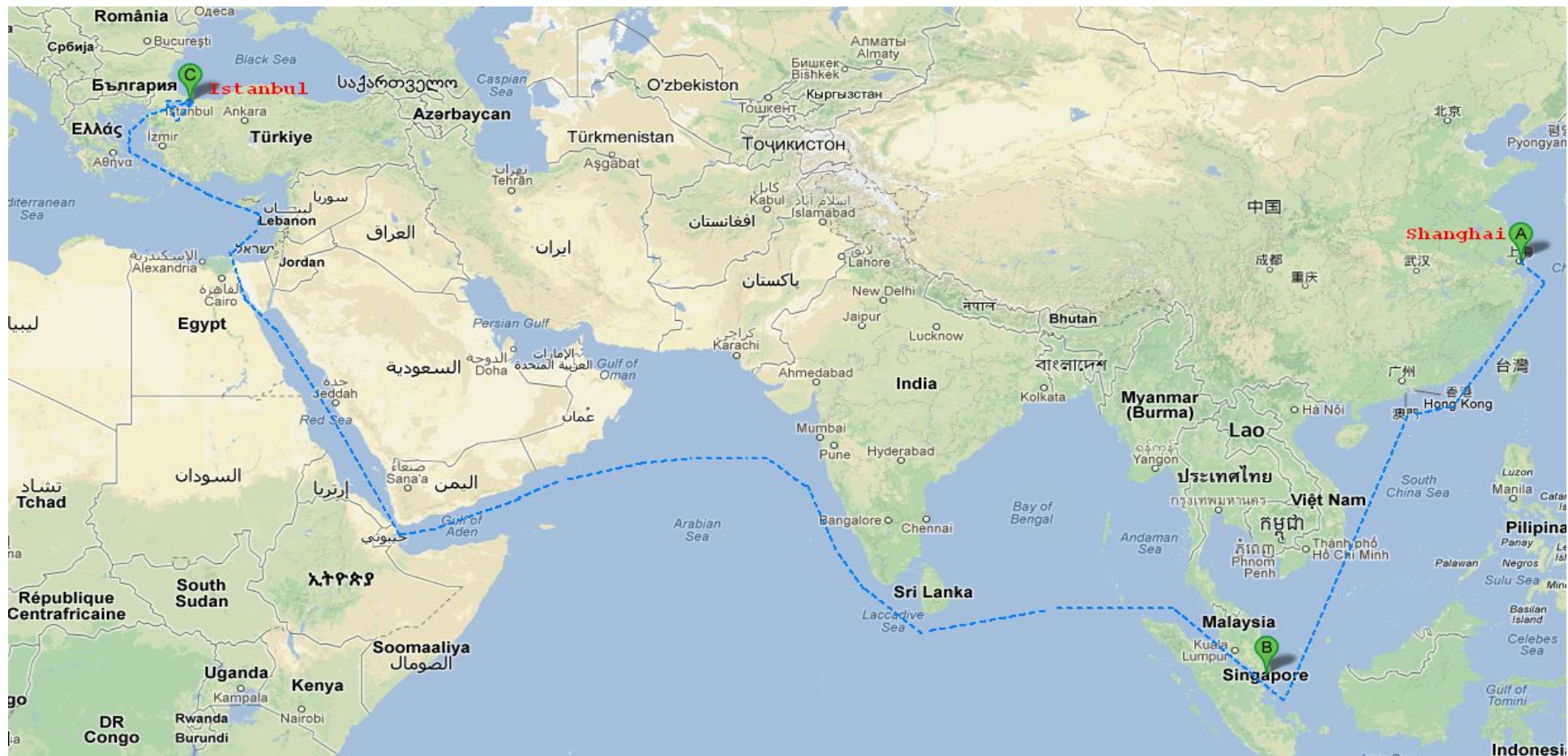
# ВАРИАНТ 1: ЧЕРЕЗ БЕНДЕР-АББАС



# ВАРИАНТ1: ЧЕРЕЗ БЕНДЕР-АББАС

- Перевозка груза морем франко-Шанхай в Бендер-Аббас, стоимость:
  - **2200 долл. США /40' контейнер**
    - Время в пути: 18-20 дней
- Портовые сборы в Бендер-Аббасе
  - **200 долл. США /40' контейнер**
    - Расходы на разгрузку.
- Варианты перевозки автотранспортом из Бендер-Аббаса в Баку
  - Традиционный грузовик: **2520 долл. /грузовик**
    - Максимальная грузоподъемность: 23 т
    - Перевалка груза из контейнера в грузовик включена!
    - Время в пути: 3-6 дней
  - Автомобильный контейнеровоз: **2990 долл. /грузовик**
    - Максимальная грузоподъемность: 27 т с учетом веса контейнера
    - Время в пути: 3-6 дней
- ОБЩИЕ ЗАТРАТЫ:
  - **4920 долл. = 214 долл./т (традиционным грузовиком). Время в пути: 24-29 дней**
  - **5390 долл. = 235 долл./т (автомобильным контейнеровозом). Время в пути: 24-29 дней**

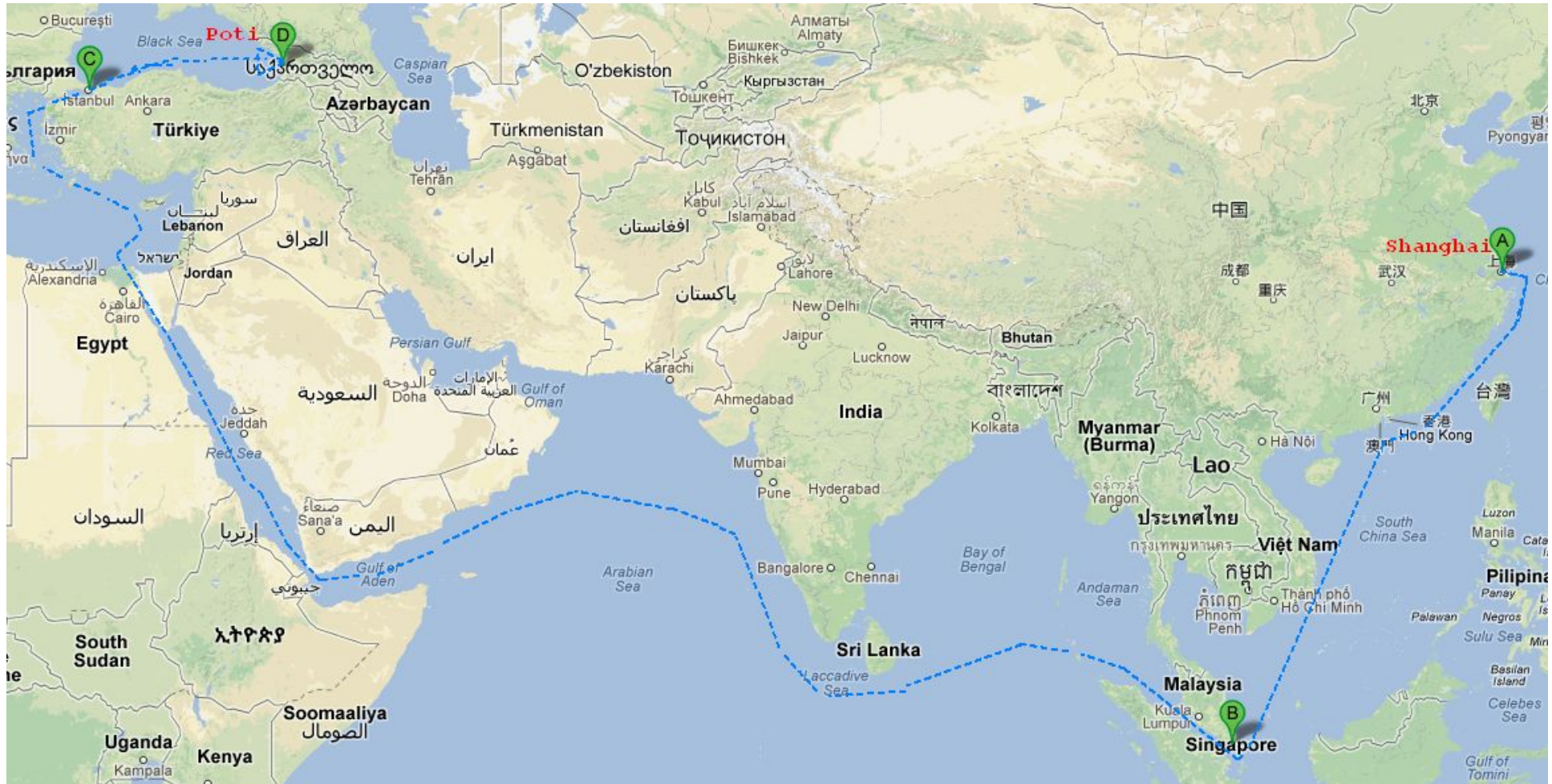
# ВАРИАНТ 2: ЧЕРЕЗ СТАМБУЛ



## ВАРИАНТ 2 ЧЕРЕЗ СТАМБУЛ

- Перевозка груза морем франко-Шанхай в Стамбул, стоимость:
  - **2700 долл. США /40' контейнер**
    - Время в пути: 27-31 дней
- Портовые сборы в Стамбуле (порт Амбарлы)
  - **175 долл. США /40' контейнер**
    - Расходы на разгрузку.
- Варианты перевозки автотранспортом из Стамбула в Баку
  - Традиционный грузовик: **4000 долл. /грузовик**
    - Максимальная грузоподъемность: 23 т
    - Перевалка груза из контейнера в грузовик включена!
    - Время в пути: 3-4 дней
- ОБЩИЕ ЗАТРАТЫ И ВРЕМЯ В ПУТИ
  - **6875 долл. = 299 долл./т (традиционным грузовиком)**
  - **Время в пути: 32-38 дней**

# ВАРИАНТ 3: ЧЕРЕЗ ПОТИ





## ВАРИАНТ 3: ЧЕРЕЗ ПОТИ

- Перевозка груза морем франко-Шанхай в Поти, стоимость:
  - **3480 долл. США /40' контейнер**
    - Время в пути: 37-40 дней
- Портовые сборы в Поти
  - **300 долл. США /40' контейнер**
    - Расходы на разгрузку.
- Варианты перевозки автотранспортом из Поти в Баку
  - Традиционный грузовик: **2100 долл. /грузовик**
    - Максимальная грузоподъемность: 23 т
    - Перевалка груза из контейнера в грузовик включена!
    - Время в пути: 2-3 дней
  - Автомобильный контейнеровоз: **2250 долл. /грузовик**
    - Максимальная грузоподъемность: 27 т с учетом веса контейнера
    - Время в пути: 2-3 дней
- ОБЩИЕ ЗАТРАТЫ:
  - **5880 долл. = 256 долл./т (традиционным грузовиком). Время в пути: 41-45 дней**
  - **6030 долл. = 262 долл./т (автомобильным контейнеровозом). Время в пути: 41-45 дней**

## СРАВНЕНИЕ

- Сортировка вариантов по размеру затрат от минимальных к максимальным
  - 214 долл./т, 24-29 дней через Бендер-Аббас традиционным грузовиком
  - 235 долл./т, 24-29 дней через Бендер-Аббас автомобильным контейнеровозом
  - 256 долл./т, 41-45 дней через Поти традиционным грузовиком
  - 262 долл./т, 41-45 дней через Поти автомобильным контейнеровозом
  - 299 долл./т, 32-38 дней через Стамбул традиционным грузовиком
- Результаты вышеприведенного анализа затрат не создают сложностей для выбора оптимального варианта, поскольку минимальные значения как затрат, так и времени в пути характерны для одного и того же маршрута...

## СООБРАЖЕНИЯ (1)

- Если определяющим фактором является "стоимость", то оптимальный вариант - через Бендер-Аббас.
- Если определяющим фактором является "время в пути", то оптимальный вариант - через Бендер-Аббас.
- Если определяющими факторами являются "стоимость" и "время в пути", то оптимальный вариант - через Бендер-Аббас.

## СООБРАЖЕНИЯ (2)

- Помимо "стоимости" и "времени в пути" логист компании-импортера может учесть и другие факторы, а именно:
  - Отсутствие коммуникации с момента поступления груза в Бендер-Аббас и до его прибытия в Баку. Таким образом, логист может лишиться возможности отслеживать груз в течение 3-4 дней (или дольше!) на завершающем этапе доставки, что может серьезным образом сказаться на процессе окончательного планирования.
  - В летнее время наличие свободных грузовиков в Бендер-Аббасе является проблемой, учитывая отпускной сезон и жаркое время года.
  - Сложные таможенные процедуры на границе Ирана и Азербайджана требуют больше времени.
- Все эти факторы создают риски для своевременной доставки...

## СООБРАЖЕНИЯ (3)

- Логист может произвести оценку второго наиболее экономичного, однако наиболее протяженного маршрута транспортировки через Поти, учитывая время в пути и возможность отслеживания груза. Прежде чем он решит потратить дополнительные 30-40 долл. на тонну груза при перевозке по этому маршруту, он может прийти к следующим заключениям:
  - Ежегодно, в период с сентября по декабрь ПОРТ ПОТИ и черноморские и средиземноморские ПЕРЕВАЛОЧНЫЕ ХАБЫ загружены сверх нормы вследствие сезонного роста грузоперевозок, а также плохих погодных условий на Черном море и задержек с проходом Босфорского пролива.
  - Период с января по март также характеризуется значительным задержками с доставкой, преимущественно вследствие сезонных штормов и плохих погодных условий, что отрицательно сказывается на эффективности операций на море и на суше.
  - Вместе с тем отсутствуют проблемы с наличием грузовых автомобилей и прохождением таможенных процедур как в порту Поти, так и на грузинско-азербайджанской границе.

## СООБРАЖЕНИЯ (4)

- Логист может оценить второй по максимальным затратам, но при этом и второй наиболее быстрый вариант доставки. Прежде чем он решит потратить дополнительные 65-85 долл. на тонну груза при перевозке по этому маршруту, он может прийти к следующим заключениям:
  - Заслуживают ли различия в затратах того, чтобы обеспечить следующие условия
    - Более реалистичный прогноз в отношении надежности и соблюдения сроков доставки в сравнении с двумя другими альтернативными маршрутами
    - Разнообразию предложения услуг множества судоходных компаний, обслуживающих порт Стамбула - основного морского транспортного узла региона.
    - Возможность постоянного отслеживания груза на всем пути следования из Стамбула в Баку.
    - Упрощенные таможенные процедуры на турецко-грузинской и грузинско- азербайджанской границе.

## РЕШЕНИЕ

**Будут какие-то предположения?**

## Мораль сей истории такова:

Стремясь повысить и обеспечить эффективность транспортного коридора путем отслеживания эффективности или проведения сравнений с альтернативными маршрутами, обслуживаемых тем же или подобным видом транспорта, не следует забывать о потенциальных проблемах, которые могут явиться следствием частой переменчивости мировых и (или) региональных тенденций или изменений в других транспортных отраслях ...



**СПАСИБО ЗА  
ВНИМАНИЕ!**