



КАЗАХСТАНСКО-ГРУЗИНСКОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ

Идея и учредители

В Грузии функционирует около **30 казахстанских компаний**

Общий объем казахстанских инвестиций превышает **450 миллионов долларов**

На основе этих показателей и опыта компаний с казахстанским капиталом в Грузии, возникла идея создать объединение, которое будет продвигать бизнес-интересы своих членов как в частном секторе, так и на государственном уровне.



Silk Road Group



CAPITOL GROUP
Investments And Management



LOGISTICS



rompetrol



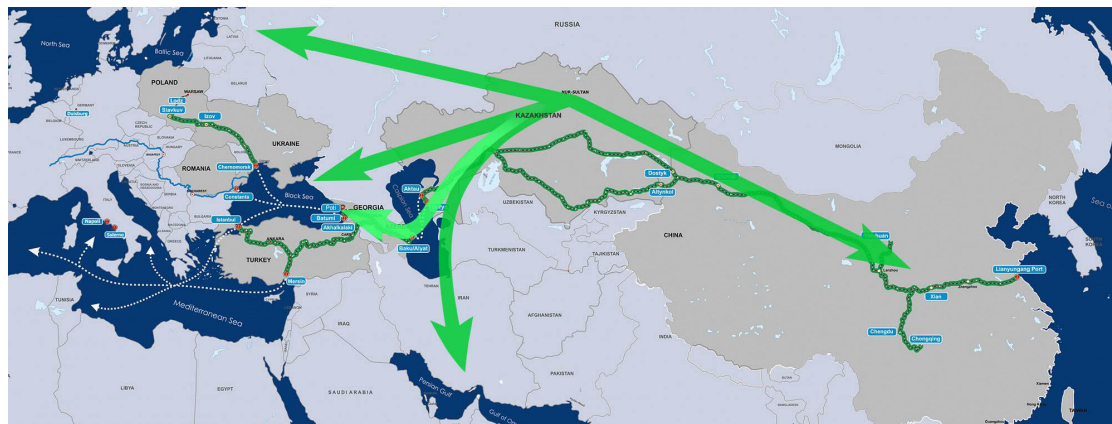
air astana



Логистика и транспорт

Потенциал развития транспортного коридора и создание логистических центров

Казахстан имеет несколько транзитных коридоров для выхода на мировой рынок.



Что нужно Казахстану для быстрого развития торговли и многих отраслей экономики?

- ❁ Это неограниченный доступ к современному, глубоководному, незамерзающему порту.
- ❁ Надёжная и конкурентноспособная в ценовом отношении логистика из Казахстана до порта.
- ❁ Современная портовая инфраструктура отвечающая требованиям современного трейдинга.
- ❁ Как уже официально задекларировано, Казахстан будет создавать сеть терминалов в Иране, Азербайджане, Турции и Грузии.

Степень мультимодальности наземной логистики в направлении Иранских и Турецких портов выше (имеется в виду смена колёй/подвижного состава, количество погран-переходов, неунифицированный документооборот), чем в направлении Грузии и полагаем они в основном будут очень эффективными для усиления двусторонней торговли.

Логистика и транспорт

Страны участницы коридора Казахстан-Азербайджан-Грузия не являются торговыми конкурентами Казахстана в сегментах угля и пшеницы, и других сухих насыпных и штучных (break bulk) грузов, нет каких-либо предпосылок ограничению транзита, или торговли. Наоборот Азербайджан и Грузия всячески заинтересованы в увеличении транзитных потоков.

В Грузии возможно получить полноценный доступ к современному, глубоководному, незамерзающему порту. В Поти разработана стратегия создания торговой площадки для Казахстанского экспорта и импорта, которая базируется на строительстве новой инфраструктуры для этой цели. Планируется построить новый глубоководный терминал для сухих насыпных грузов. Новый терминал будет обслуживать нужды Казахстана, стран Кавказа и Центральной Азии (ЦА).

Авторы проекта нового терминала также планируют принять меры по улучшению наземной логистики из Казахстана и ЦА в Поти путем инвестиции в инфраструктуру и внедрения новых технологических решений. Это удешевит и ускорит перевозки грузов из/в ЦА.

Этот проект предоставляет новые возможности для роста экспорта Казахстанских товаров и развития спотового рынка для Казахстанских трейдеров. В тоже время проект даст возможность импортировать любые грузы без ограничения в объёме или сезонности. Для Казахстана открывается еще один, дополнительный коридор на мировой рынок, который не входит в противоречие с уже существующими экспортными коридорами, но значительно увеличивает конкурентоспособность казахстанской экономики.



Логистика и транспорт

Технические показатели новой портовой инфраструктуры: длина причала – 400 м, глубина у причала – 14.5 м., возможность накапливать большое количество разного груза (на первом этапе 100 000 – 150 000 т. Пшеницы, 200 000-250 000 т. Угля и разных руд, специализированные хранилища для сахара сирца, сои, соевого шрота и др), возможность обслуживания судов с грузоподъемностью до 60 000 тонн, собственная ж/д станция и возможность отстоя большого количества вагонов.



Логистика и транспорт

Вышеуказанные тех-условия могут обеспечить несколько преимуществ и выгод:

- Круглогодичный, беспрепятственный доступ к незамерзающему глубоководному потру.
- Полное отсутствие простоев вагонов.
- Возможность иметь запасы больших партии грузов в порту
- Экспортировать в любой регион мира без каких либо ограничений на больших кораблях.
- Отправляя на экспорт в больших кораблях на условиях CIF суммарные затраты на перевозку до конечного пункта назначения будут меньше, чем при использовании портов альтернативных коридоров благодаря низкому морскому фрахту больших кораблей.
- В случае зерновых и масличных, Казахстан может увеличить их производство без опасения проблем на сбыт, так как будет иметь неограниченный доступ на мировой рынок.
- Казахстанские экспортеры смогут выйти на новые рынки в юго-восточной Азии, Африки, средиземноморья и т.д.
- Казахстанские импортеры смогут импортировать любые грузы большими кораблями, складировать в порту Поти и отправлять по ж/д в Казахстан по мере наличия порожнего подвижного состава, полностью исключая любые демереджи кораблей и простой вагонов в ожидании судна.



Логистика и транспорт

Построить порт в нашем коридоре, это половина дела. Наземная логистика большая часть нашей концепции. Разрабатываются логистические решения, которые значительно увеличат пропускную способность коридора на/из Поти и его ценовую конкурентоспособность. Главные направления работы по логистическим решениям для коридора:

- Прямая перевозка ж/д вагонами из Казахстана до Поти используя Каспийские паромы в тех случаях когда есть обратная загрузка для порожних вагонов из Грузии в Казахстан.
- Разделение ж/д перевозок по Казахстану и Грузии-Азербайджану. Казахские вагоны не покидают территорию Казахстана. Грузы довозятся до портов Акту и Курык, там груз перегружается на сухогрузы, которые постоянно курсируют между Казахстанскими и Азербайджанскими портами (Алят, Говсан), из Азербайджанских портов регулярные специализированные «шаттлы» поезда доставляют грузы в Поти. Груз не накапливается ни в Казахских, ни в Азербайджанских портах. Груз накапливается в Поти для дальнейшей отправки разными судами вплоть до класса Панамакс по желанию трейдера.
- Использование выше указанной схемы (Казахстанские вагоны не покидают Казахстан) и для импорта грузов. Можно привозить грузы большими партиями в больших судах, разгружать в Поти, хранить на терминале и отправлять по ж/д несколькими партиями в Казахстан.
- Для некоторых чувствительных грузов рассматривается возможность использования т.н. высоко-тоннажных мягких контейнеров, которые могут применяться при пересечении Каспия как ж/д паромом так и сухогрузами. Эта технология дает большую гибкость для эффективного использования подвижного состава.

Для успеха этой концепции есть еще одно неоспариваемое условие – Каспийские порты Казахстана и Азербайджана должны развиваться зеркально и синхронно развития портовой инфраструктуры на черном море и усовершенствования наземной логистики.

Логистика и транспорт

В Грузии есть условия, которые придают дополнительную привлекательность нашей концепции:

- Благоприятное законодательство, низкие налоги, полная прозрачность налоговых и таможенных органов. Грузия стабильно занимает место в первой десятке мировых стран по легкости делать бизнес (7 место в 2019 с мировым списке Ease of Doing Business)
- Поти предоставляет возможность строить перерабатывающие предприятия и хранилища/склады и за пределами порта, на территории города и вокруг.

Для тех кто заинтересован в переработке Казахских материалов и сырья:

- Грузия является единственной страной в регионе, у которой есть договора о свободной торговле со всеми странами СНГ, с Евросоюзом и с Китаем одновременно.
- Ведутся переговоры для заключение договора о свободной торговле с Индией. Запланировано начать переговоры с США.
- «Сделано в Грузии» - значит беспошлинную торговлю с самыми большими мировыми рынками.



Резюме

Стратегия Казахстана в направлении диверсификации коридоров для своих транспортных потоков это эффективное решение, которое всячески приветствуется. При этом, если в случае Ирана и Турции это будет больше работать во благо двухсторонней торговли, то в случае с Грузией, когда у Казахстана появится своя торговая площадка на чёрном море, это будет способствовать выходу Казахстанской продукции на мировые рынки, без каких-либо ограничений и в больших объемах. В тоже время значительно улучшаются условия для Казахстанских импортеров. Свободный доступ к большим мировым рынкам, с своей стороны, будет способствовать росту производства в различных отраслях и росту Казахстанской экономики в целом.





КАЗАХСТАНСКО-ГРУЗИНСКОЕ
ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ

Благодарю за внимание!