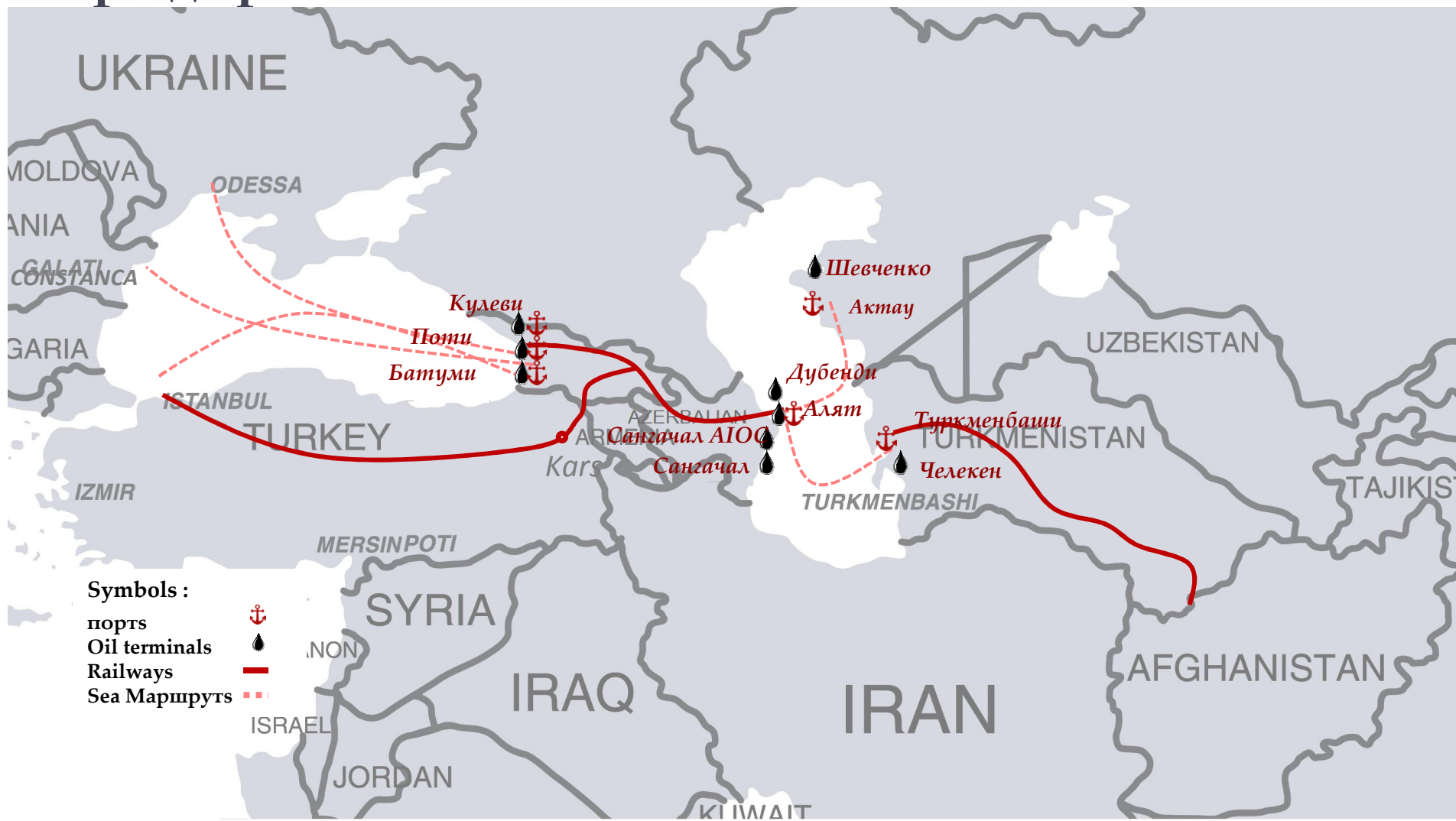


Транс-Каспийский транзитный коридор – самый короткий путь между Европой и Азией

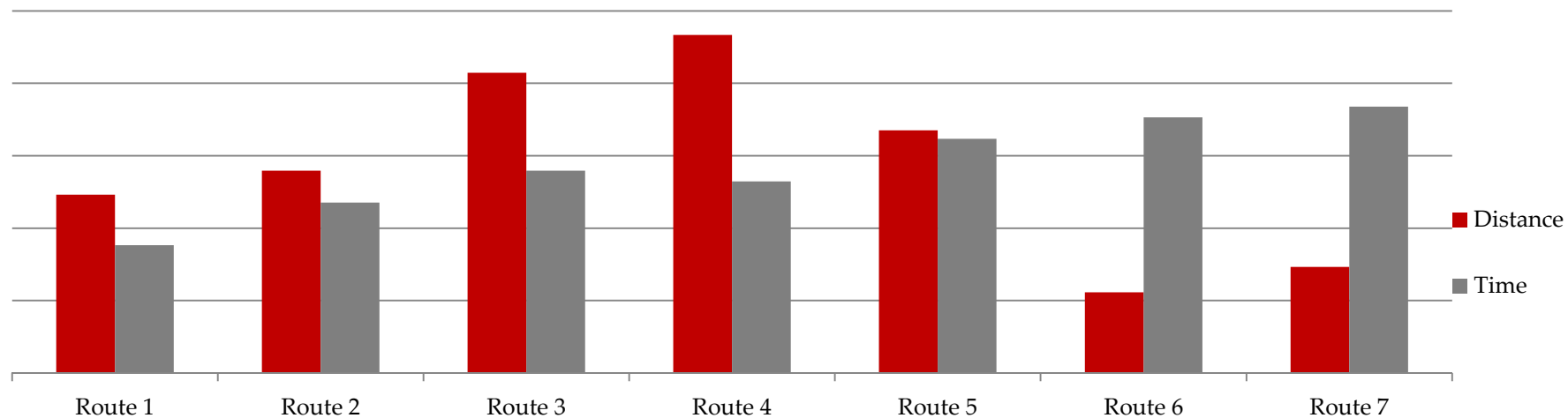


Карта нефтяного коридора



Конкурентоспособность Транс-Каспийского транзитного коридора

Маршрут	Общее			Обще		
	расстоян ие	Автотра нспорт	ЖД	Время Задер е Время	жки	время
1. Афганистан (Кабул) - Turkmenistan - Казахстан - Азербайджан - Грузия (Поти)	3,314	1,014	2,300	10	2	12
2. Афганистан (Кабул) - Узбекистан - Казахстан - Азербайджан - Грузия (Поти)	3,760	420	3,340	14	2	16
3. Афганистан (Кабул) - Пакистан (Карачи порт)	5,580	420	5,160	9	10	19
4. Афганистан (Кабул) - Узбекистан - Казахстан - Россия - Латвия (Рига)	6,280	1,197	5,083	16	2	18
5. Афганистан (Кабул) - Таджикистан - Узбекистан - Казахстан - Россия - Латвия (Рига)	4,510	450	4,060	20	2	22
6. Афганистан (Кабул) - Таджикистан - Узбекистан - Казахстан - Азербайджан - Грузия (Поти)	1,500	0	1,500	22	2	24
7. Афганистан (Кабул) - Пакистан (Карачи порт) авто- и жд- транспорт .	1,970	288	1,682	15	10	25



Основные участники железнодорожного коридора

Азербайджанское государственное каспийское морское пароходство (Азербайджан)

- DWT 448,073 тонн;
- 43 танкера/ 7 рельсовых паромов;
- 6.500.000 тонн нефти и нефтепродуктов обрабатываются в течение года.



Грузинская железная дорога

- 396 км от границы Азербайджана до порта Батуми



Казмортрансфлот (Казахстан)

- DWT более 300,000 тонн;
- 8 танкеров;
- 5.500.000 тонн нефти и нефтепродуктов обрабатываются в течение года.



Азербайджанская железная дорога

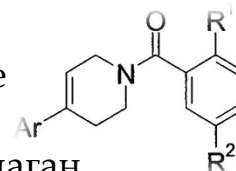
- 502 км от Баку до границы Грузии



Новые грузопотоки для коридора

Исходя из текущей ситуации на мировом рынке нефти, привлечение нефтяных и нефтехимических продуктов из Центральной Азии в сторону коридора становится стратегической задачей

- В 2014 году был привлечен первый поток азербайджанского метанола
- В этом году ожидаются новые грузы бензоила и параксинола из Казахстана
- Новый поток грузов серы и нефти из Туркменистана
- Новый поток грузов карбамида из Узбекистана
- Стабильный поток нефтепродуктов в направлении - побережье Черного моря – Армения
- Новая возможность - открытие нефтяного месторождения Кашаган



Азербайджан, Иран, Грузия и Украина разработали новую тарифную политику развития в коридоре Персидский залив - Черноморский коридор



Специальные дисконтные коэффициенты

Грузия - Азербайджан	
20'	40'
0,41	0,57

USD	Банدار Аббас			Мумбай		
	кИ	20'	40'	кМ	20'	40'
Поти	2787	1690	2205	5130	2190	2885
Батум и	2819	1705	2226	5162	2205	2906
	7 дней			14 дней		

Дальше по направлению железнодорожного коридора Баку-Тбилиси-Карс («Б-Т-К»)

Географическое расположение и сеть



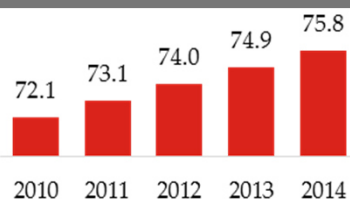
Основные комментарии

- Новый коридор на \$ 775 млн из Каспийского моря в Европу через территорию Турции, как ожидается, будет завершен к концу 2016 года
 - Полностью финансируется правительством - денежные средства Грузинской железной дороги не используются для строительства
- Будет перевозить как товары, так и пассажиров между Центральной Азией и Европой
 - Ожидается рост объема грузоперевозок от 5млн.т до 15млн.т.
- Грузии было предоставлено право на эксплуатацию грузинской части новой линии
- Грузия ожидает, что эта линия привлечет грузовые транспортные предприятия, которые могут в настоящее время использовать альтернативные маршруты, предлагаемые через Иран
- Если грузы переключатся на линию БТК, вырастет рентабельность.

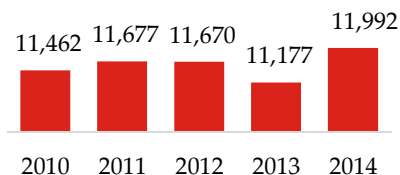
Развитие торговли между Турцией и Китаем (US\$bn)



Население (м)



Turkey - Railway Transportation Volumes (million tonnes km)



Turkey - Imports & Exports (US\$bn)



Создание глубоководного морского порта

Правительство Грузии планирует развивать инфраструктуру нового глубоководного морского порта. Порт должен быть ориентирован на контейнерах и габаритные/смешанные грузы, с возможностью их размещения на судах пятого поколения, таких как Panamax.

Проект считается стратегически важным для Грузии и пользуется полной поддержкой со стороны государства.

12 компаний приняли участие в объявленном конкурсе на строительство порта Анаклия, где был выбран один из кандидатов.

8 февраля 2016 года Консорциум по развитию ООО Анаклия был выбран правительственной комиссией в качестве победителя. После выбора победителя, MOESD и Инвестор будет вести переговоры по некоторым положениям инвестиционного договора в течение 90 дней

Грузооборот после каждой стадии (м тонн)



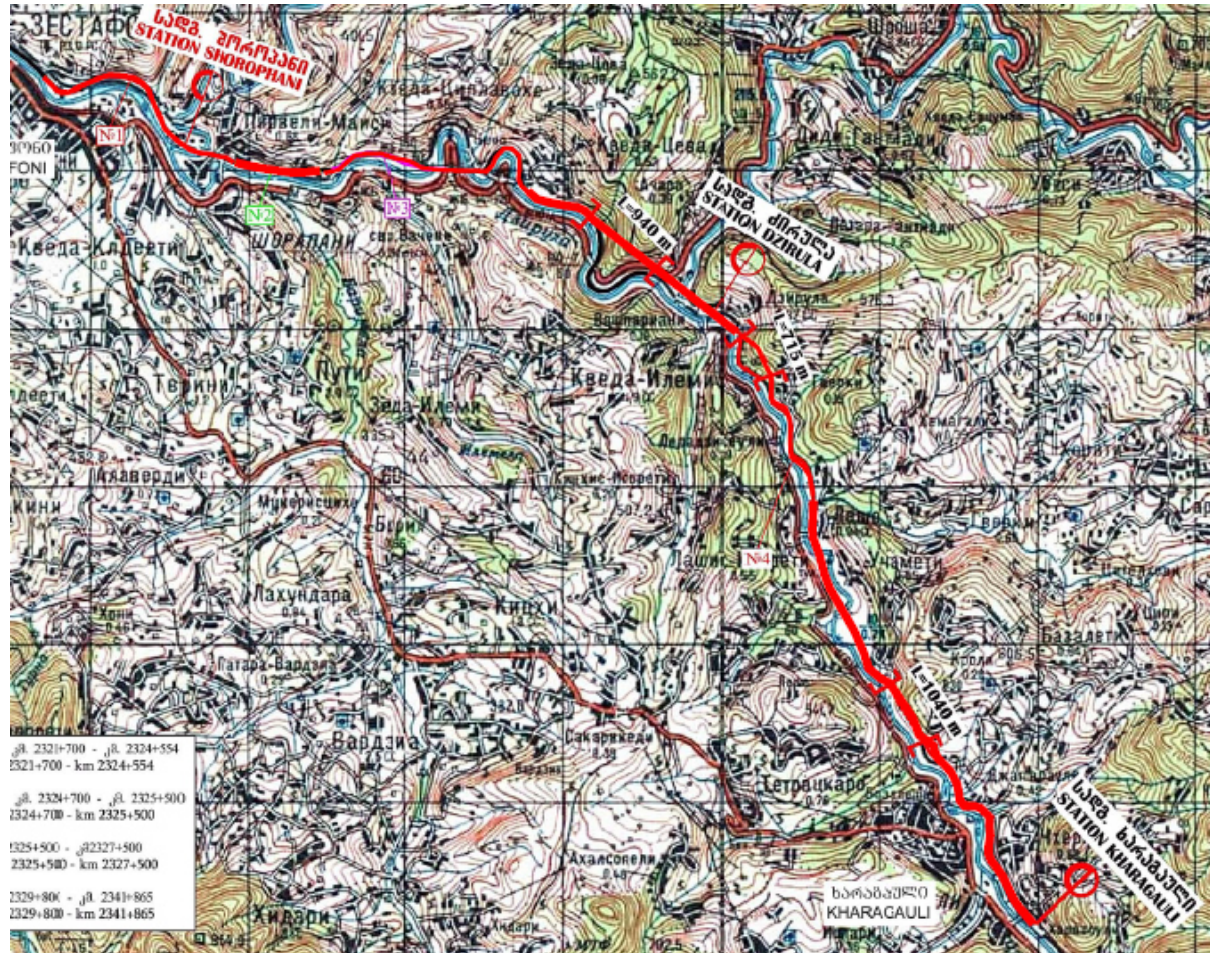
Проект модернизации – краткое описание

- АО «Грузинская железная дорога» приступила к реализации проекта по модернизации железной дороги в соответствии с правилами и положениями Желтой книги Международной федерации инженеров-консультантов (FIDIC Yellow Book) в 20 сентября 2011 года. Работы по проектированию и строительству в рамках модернизации жд Тбилиси-Махинджаури реализуются по контракту, подписанному между ОАО Грузинская железная дорога и 23-ей группой Китайского жд бюро (China Railway Bureau) 12 августа 2011 года.
- Грузинское правительство приступило к осуществлению проекта глубоководного порта в Анаклии (Черное море), который должен привлечь новые грузы в коридор и из него, а так как мощности существующей железнодорожной линии ограничены на участке, проходящем по ущелью (Хашурский Зестафони 27,2 млн тонн в год), проект имеет первостепенное значение для модернизации существующей железнодорожной линии.

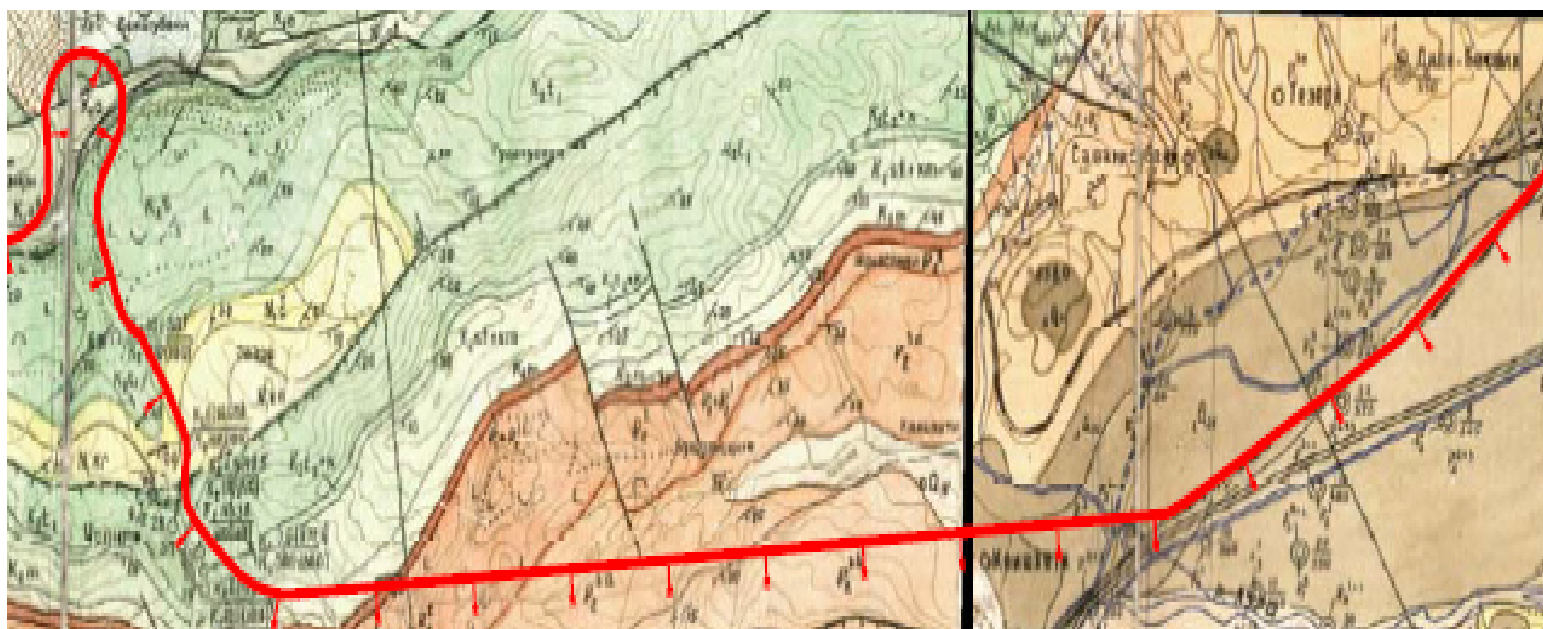
Основные цели проекта:

- Максимизировать пропускную мощность по грузам;
 - Снизить операционные затраты;
 - Повысить эксплуатационную безопасность;
- Оптимизировать продолжительность грузо- и пассажиропотоков;
- Приказом грузинского правительства N1404 от: 03 июля 2015 г. изменение №4 было утверждено, и поручено ОАО «Грузинская железная дорога» осуществить все соответствующие меры по завершению Дополнительного соглашения с «China Railway 23 бюро Group Co». Необходимость изменения была предусмотрена на основе следующих факторов: был запланирован тендер на проектирование соединительного туннеля Квиш Кхети - Зваре (8350м), чтобы была одна линия, что приведет к снижению мощности линии. Для того чтобы избежать вышеупомянутого, было найдено решение проблемы таким образом, чтобы построить второй параллельный туннель (8350м) вместо участка Молити - Харагаули. После тщательного изучения вопроса стороны соглашаются, что изменение является лучшим решением. После этого цена контракта корректируется с 267 000 000 швейцарских франков до 260 126 000 CHF с продлением времени строительства до ноября 2019 г.

Участок Зестапони – Харагаули



Участок Небодзири – Кхашури



Изменения в рамках так называемой “Большой вариации”

1 дополнительный эксплуатационный туннель длиной в 8 км.



Большая вариация

- Совместно с органом по надзору за строительством (ILF и DBI), железнодорожные эксперты Грузии разработали концепцию большой вариации, в соответствии с которой было принято решение о ликвидации строительного участка от Молити до Харагаули, а за счет сэкономленных средств построить второй эксплуатационный туннель (8350 м) от Квишхети до Зваре. Кроме того, было необходимо перестроить кольцевую секцию (деревня Безубани) и подключиться к существующей станции Молити. Наряду с этим новая инфраструктура удовлетворяет следующему главному требованию:
 - наклон / градиент меньше чем 18 ‰;
 - радиус кривой не менее 400 м;
 - В ходе железнодорожных перевозок на участке больше не надо переключать тормозную систему на режим ущелья!
 - По сравнению с существующей линией, тендерное проектное решение дает значительное улучшение по всей линии:
 - 38 миллионов тонн в год - без автоматической системы блокировки;
 - С автоматической системой блокировки только по участку Кхашури- Молити - 65 миллионов тонн в год;
 - С автоматической системой блокировки по всему ущелью (Хашури - Зестафони) - 123 млн тонн в год.

Сравнение по мощности

	Сценарий	Ежегодно, ТОНН (млн.дол.США)
1	Существующая линия	27 200 000
2	Тендерный дизайн	14 400 000
3	После «Большой вариации»	65 000 000



Текущие достижения проекта

- Туннель 10 завершен
 - Туннель 12 завершен
 - Строящийся туннель 9 – 3км м. со стороны Зваре - 1 км со стороны Квишхети
 - Туннель 8 в стадии строительства - Завершен
-