

HUB GEORGIA

№1 / SUMMER 2018

HUB GEORGIA FROM IDEA TO REALITY

ROAD OF THE 21ST CENTURY

ANAKLIA PORT OF THE FUTURE

MYWAY A NEW GEORGIAN AIRLINE

INTERVIEW WITH THE MINISTER OF INFRASTRUCTURE





FORWARDER //

ALL AUCTIONS

40, Shartava str. 11th floor, Georgia, Tbilisi, 0160
+995 (032) 2 196 555



AUTO IMPORT

INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDING

**AUTOMOBILES FROM
USA, CANADA & JAPAN**

IN ONE SPACE

autoforwarder.com | forwarder.org | cf.ge

HUB GEORGIA

Editor in chief

Maia Bitsadze

Editor:

Tamar Demetrasvili

Design:

Tornike Lortkipanidze

Contributors:

Megi Kavtushvili
Paata Tsagareishvili
David Gochava
Nino Menteshashvili
Jaba Tatmanashvili

Translation:

Joseph Alexander Smith
Yevgeny Mikeladze
Lela Iremashvili

Photographer:

Beka Javakhishvili

Publishing:

Cezanne

Marketing Manager:

Tina Osepashvili

Executive Director:

Vaso Urushadze

Founder:

NGO Hub Georgia

ISSN: 2587-5183

Address: 0105 Tbilisi, Vekua
str. N 3, Business Center
"Pirimze Plaza", IV floor

Email: Office@HUB-Georgia.org
Website: HUB-Georgia.org
Mob: +995 599 024 021
Tel: +995 32 2 202 20

**Главный редактор:**

Майя Бицадзе

Редактор:

Тамар Деметрашвили

Дизайн:

Торнике Лорткипанидзе

Над номером работали:

Меги Кавтуашвили
Паата Цагарейшвили
Давид Гочава
Нино Ментешашвили
Джаба Тариманашвили
Лела Иремашвили
Джозеф Александр Смит
Евгений Микеладзе

Фото:

Бека Джавахишвили

Издательство

"Сезанн"

Менеджер по маркетингу:

Тина Осепашвили

Исполнительный**директор:**

Васо Урушадзе

Основатель журнала:

НПО HUB Georgia

ISSN: 2587-5183

Адрес: 0105 Тбилиси, ул.
Векуа №3, бизнес-центр
"Пиримзе плаза", IV этаж
Электронная почта:
Office@HUB-Georgia.org
Веб-сайт: HUB-Georgia.org
Моб. тел.: +995 599 024 021
Тел.: +995 32 2 202 203

**Business / Бизнес**

12 George Kodua: We Should be Building the "Caravan Trails" of the 21st Century
Георгий Кодуа: "Мы должны выстроить караванный путь XXI века"

Analysis / Аналитика

20 HUB Georgia
From Idea to Reality
От идеи к реальности

Business / Бизнес

30 Mamuka Khazaradze: "We Will be Able to Deliver Freight from China to any European City in just 15 or 16 days"
Мамука Хазарадзе: "Мы сможем доставлять грузы из Китая в любой город Европы за 15-16 дней"

Transport / Транспорт

42 How to Develop the Maritime Sector in Georgia
Пути развития в Грузии отрасли морского судоходства

This magazine will be one platform in the larger process of transforming Georgia into a regional hub

Журнал будет своего рода платформой в деле формирования Грузии в качестве регионального хаба

George Kodua **12** Георгий Кодуа



20

Infrastructure / Инфраструктура

- 46** Development of road infrastructure - current projects, future plans
Развитие дорожной инфраструктуры - реалии и планы

Economy / Экономика

- 52** Investment Temptations of Georgia
Инвестиционная привлекательность Грузии

Aviation / Авиация

- 58** "We will make Georgia an Aviation Hub"
"Мы превратим Грузию в авиационный хаб"

Analysis / Аналитика

- 66** The "Belt and Road" Initiative – A Bright Future
Инициатива "Пояс и путь" - блестящее будущее

Analysis / Аналитика

- 72** Global Trends in Transport Corridor Development
Глобальные тенденции в развитии транспортных коридоров



66

Tourism / Туризм

- 80** Medical Tourism – Nature's Gift to Georgia
Медицинский туризм – дар природы для Грузии

Profile / Персона

- 88** ... "Sometimes I feel that this land and this country are truly blessed" ...
"Иногда мне думается, что эта страна и земля – воистину благословенны"

Legislation / Законодательство

- 96** Securing the Road
Застрахован на дороге

Analysis / Аналитика

- 104** Georgia as a Logistics Hub and the Role of Government in Developing this Sector
Грузия – как логистический хаб, и роль государства в развитии этой отрасли

1 815 000 000 ₾

Georgia's Infrastructure Development
Budget for 2018

бюджет развития инфраструктуры Грузии
на 2018 год



Maia Bitsadze, Editor in Chief
Майя Бицадзе, главный редактор

"...The caravanserai is an interesting sight. Through its gates - by camel, horse and donkey - pass people from every nation of the East: Turks, Armenians, Persians, Arabs, Indians, Chinese, Kalmyks, Turkmens, Tatars, Circassians, Georgians, Siberians and God knows who else!" This is Tbilisi as seen by Alexandre Dumas in the 19th century, when the French writer was travelling through the Caucasus. However, Tbilisi was always like this; thanks to

its geographic location, it was always attractive and accessible to the whole region. Caravan routes have been replaced by highways, bulging saddle packs by all manner of modern transport, and yet, that role, which Georgia fulfilled for many centuries, has still not been revived. Geopolitical changes are now offering the country a great opportunity to reclaim and develop this role - to become the center of the Caucasus region and a transport

"...Караван-сарай представляет интересное зрелище. Через все его ворота входят и выходят с верблюдами, лошадьми и осликами представители всех наций Востока: турки, армяне, персияне, арабы, индийцы, китайцы, калмыки, туркмены, татары, черкесы, грузины, сибиряки и бог знает кто еще!" - таким был увиденный глазами Александра Дюма Тбилиси в XIX веке, когда французский писатель совершил путешествие на Кавказ. Впрочем, Тбилиси всегда был таким - доступным и

привлекательным из-за своего географического положения для всего региона.

Сейчас караванные пути сменились автомагистралями, вьючные животные - современными транспортными средствами, однако ту роль, которая была у Грузии на протяжении веков, восстановить ей пока не удалось. Геополитические изменения дают стране хороший шанс вернуть и развить эту роль - быть центром Кавказа и транспортным



Tamar Demetrashvili, Editor
Тамар Деметрашвили, редактор

hub that connects Europe to Asia. Our magazine works on just that – showing what perspectives Georgia has, and what advantages it enjoys in terms of taxation, transport and logistics and infrastructure and what problems and challenges lie on the road to achieving this goal. Apart from analytical articles, we also offer you the visions and plans for Georgia and the Caucasus Region of companies who work in this sector. In this mag-

azine, we'll touch on all of those current issues which relate to transport and logistics, business and trade, finance and economy and education and culture. Our wish is for HUB Georgia to become a regional publication, a magazine which brings everyone together between its pages – just like that caravanserai in Tbilisi where Alexandre Dumas once encountered the entire Caucasus in just one glance....

хабом, связующим Европу и Азию. Наш журнал будет работать именно в этом направлении.

Мы покажем вам, какие перспективы имеются у Грузии, каковы у нее преимущества с точки зрения налогов, транспорта, логистики, инфраструктуры, а также проблемы и вызовы на пути к вышеупомянутой цели.

Помимо аналитических статей мы предложим вам также взгляды и планы работающих в этой сфере компаний,

связанные с Грузией и Кавказским регионом. В журнале вы встретите все актуальные вопросы, которые касаются транспорта и логистики, бизнеса и торговли, финансов и экономики, образования и культуры.

Мы хотим, чтобы HUB Georgia стал региональным изданием, журналом, который на своих страницах объединит всех, подобно тому тбилисскому караван-сараяу, где Александр Дюма разом увидел весь Кавказ.



Giorgi Kvirikashvili
Prime Minister of Georgia

“Georgia will become a science, research and education hub and we have all the potential to achieve this goal.”

Георгий Квирикашвили
Премьер-министр Грузии

“Грузия станет научным, исследовательским и образовательным региональным хабом, и у нас имеется всяческий потенциал для этого”.



Roman Kakulia
**Chair of the Sector Economy and Economic Policy
Parliamentary Committee**

“In order for our country’s transport potential to be fully realized, we need to take steps in many different areas, including on the legislative level. In order to develop Georgia as a transport hub, we shouldn’t place all our hopes in our geographic location alone.”

Роман Какулия
**Председатель комитета по отраслевой экономике и
экономической политике парламента Грузии**

“Для того чтобы транзитная функция нашей страны была эффективной, необходимо предпринять многосторонние шаги, в том числе на законодательном уровне. При развитии функции транспортного хаба Грузия не может рассчитывать лишь на свое географическое положение”.



Wencai Zhang
Vice-President of the Asian Development Bank

“Georgia has the potential to become a regional transport and trade hub.”

Венчай Жанг
Вице-президент Азиатского банка развития

“У Грузии есть потенциал стать региональным транспортным и торговым хабом”.



Gia Khukhashvili
Expert

“If we really want to develop the Silk Road transport system, then we need to coordinate on an everyday basis with the relevant structures in Azerbaijan and Asian countries, in order to achieve a unified tariff policy along the entire length of the Silk Road.”

Георгий Хухашвили
Эксперт

“Если мы реально хотим развить транзитную систему Шелкового пути, у нас в ежедневном режиме должна быть координация с соответствующими структурами Азербайджана и стран Азии для достижения на всей протяженности Шелкового пути единой тарифной политики”.

**Alain Pilloux****Vice President of EBRD**

“Georgia is the connecting point between Europe and Asia. The country is in an ideal geographical position to derive the greatest benefit from the New Silk Road Project and from cooperation with China.”

Алан Пиу**Вице-президент EBRD**

“Грузия – связующая часть Азии и Европы. У этой страны – идеальное географическое положение для того, чтобы получить наибольшую выгоду от проекта Нового шелкового пути, а также от сотрудничества с Китаем”.

**Michael Cowgill****President of the American Chamber of Commerce in Georgia**

“Georgia is becoming a regional trading hub on the New Silk Road. It’s possible to transport cargo from Georgia to China in just 10 days, while cargo from Georgia can reach any place in Europe within four days.”

Майкл Каугил**Президент Торговой палаты США в Грузии**

“Грузия становится региональным торговым хабом на Новом шелковом пути. Доставить груз из Грузии в Китай возможно за 10 дней, а в любую точку Европы – за 4 дня”.

**Lu Jianzhong****Chair of the Silk Road Chamber of International Commerce**

“Georgia is turning into a trade hub, something which will ultimately benefit both Europe and Asia.”

Лю Янзонг**Председатель Международной торговой палаты Шелкового пути**

“Грузия станет торговым хабом, который будет полезен как для Европы, так и Азии”.

**Henrik Hololei****Director-General for Transport and Mobility, European Commission**

“Every part of Georgia’s transport sector offers excellent opportunities for investment.”

Хенрик Хололей**Генеральный директор по мобильности и транспорту Еврокомиссии**

“В Грузии все транспортные направления создают прекрасные возможности для инвестиций”.



ТУРЦИЯ ПРИСОЕДИНИЛАСЬ К ПРОТОКОЛУ E-CMR

Турция присоединилась к протоколу e-CMR, что дает ей возможность внедрить на практике электронную накладную CMR. Решение о присоединении было принято по итогам успешной реализации пилотной программы в 2017 году между Турцией и Ираном. Данное решение – важный шаг вперед в оперировании на глобальном уровне в области цифровых перевозок и логистических систем, в том числе таможенного транзита.

Аналогичный пилотный проект в 2017 году начала Греция, в последний период Румыния предприняла значительные шаги для объединения в указанную платформу, в том же направлении работает и Болгария, которая также планирует задействование протокола e-CMR в ближайший период. Недавно о присоединении к протоколу e-CMR распорядились власти России и Молдовы.

В Турции надеются, что протокол e-CMR обеспечит эффективность логистической цепи, гибкость структуры потока товаров и большую безопасность.

TURKEY ADMITTED TO E-CMR PROTOCOL

Turkey has joined the e-CMR protocol network, allowing the country to establish the practice of operating electronic freight bills. The decision was taken in the wake of the successful completion of a pilot program between Turkey and Iran in 2017. This decision represents an important step forward on the global level for operations, digital deliveries and logistics systems, including in the area of customs transit.

Greece began a pilot project in 2017, while Romania recently took some important steps towards membership of the platform, and Bulgaria is working in the same direction, planning to implement the e-CMR protocol within the nearest future. The governments of Russia and Moldova have also recently put out the relevant decrees on joining the e-CMR protocol.

The Turkish side hopes that the e-CMR protocol will guarantee the effectiveness of the logistics chain, the flexibility of cargo flow structures and a greater level of security.

БАКУ-ТБИЛИСИ-КАРС ГОТОВИТСЯ К ПРИЕМУ ПЕРВОГО ЕВРОПЕЙСКОГО ГРУЗА

Австрия готовит к отправке первый грузовой поезд, который пройдет по железнодорожной магистрали Баку-Тбилиси-Карс. Об этом заявил глава ЗАО “Азербайджанские железные дороги” Джавид Гурбанов. Он отметил, что на сегодняшний день по новооткрытой железной дороге уже перевезено более 500 контейнеров.

По словам Джавида Гурбанова, интерес к использованию БТК имеется у многих стран. “К перевозке грузов в Турцию по железной дороге Баку-Тбилиси-Карс – большой интерес со стороны Китая. Заинтересованность также выражают страны Центральной Азии и Россия, которая желает поставлять Турции древесину и металл и ввозить из Турции продовольственную продукцию”, - сказал он.

“У Баку-Тбилиси-Карс – немало преимуществ, она сокращает расходы на транспортирование и время перевозки грузов”, - подчеркнул глава “Азербайджанских железных дорог”.

BTK PREPARES TO RECEIVE FIRST EUROPEAN FREIGHT

Austria is preparing to launch its first freight train on the new Baku-Tbilisi-Kars mainline, according to an announcement made by the Chair of Azerbaijan Railways, Javid Gurbanov. In his statement, Gurbanov added that as of today, more than 500 containers have already been transported along the newly-opened railway line.

According to the statement by the Chair of Azerbaijan Railways, many countries are interested in making use of the Baku-Tbilisi-Kars railway.

“There’s a lot of interest from China in transporting cargo to Turkey using the Baku-Tbilisi-Kars railway. Interest has also been expressed by Central Asian countries and by Russia, which wants to export timber and metals to Turkey and import Turkish food products back to Russia” Gurbanov said.

“The Baku-Tbilisi-Kars railway offers several advantages, including a reduction in transport costs and in the time needed to transport cargo” Gurbanov adds.





EIB ВЫДЕЛИЛ НА ПРОЕКТ TAP 1,5 МЛРД ЕВРО

Европейский инвестиционный банк (EIB) утвердил кредит в размере 1,5 млрд евро на строительство Трансадриатического газопровода (TAP), который обеспечит поставки в Европу через Грузию азербайджанского газа, - сообщает Reuters.

Общая стоимость проекта TAP составляет 4,5 млрд евро. TAP является частью Южного газового коридора, на первом этапе посредством этого газопровода планируется ежегодно поставлять в Европу в рамках "Шах-Дениз -2" 10 млрд кубометров природного газа.

Проект Южного газового коридора состоит, в совокупности, из трех частей, это Южно-Кавказский газопровод (SCP), Трансанатолийский газопровод (TANAP) и Трансадриатический газопровод (TAP). Трансадриатический газопровод (протяженностью 870 км) идет из Греции через Албанию и Адриатическое море на юг Италии. Церемония закладки TAP состоялась 17 мая 2016 года в Салониках. Первые поставки в Европу азербайджанского газа по данному газопроводу запланированы на начало 2020 года.

EUROPEAN INVESTMENT BANK SETS ASIDE 1.5 BILLION EUR FOR 'TAP' PROJECT

The European Investment Bank (EIB) has confirmed a loan of 1.5 billion EUR for the construction of the Trans-Adriatic Pipeline (TAP), which will ensure the transport of Azerbaijani gas to Europe via Georgia, according to information published by Reuters.

The total value of the TAP project is 4.5 billion EUR. TAP is part of the "Southern Gas Corridor", which, in its first stage of operation, is expected to transport 10 billion cubic meters of natural gas to Europe every year as part of the Shah Deniz 2 development. The Southern Gas Corridor project is divided into three parts: The South Caucasus (SCP), Trans-Anatolian (TANAP) and Trans-Adriatic (TAP) pipelines.

The Trans-Adriatic pipeline, which has a length of 870km, extends from Greece, across the Adriatic Sea, all the way to Southern Italy. The first foundations of the Trans-Adriatic pipeline were laid on 17 May 2016 in Greece, in Thessaloniki. The first delivery of Azerbaijani gas to Europe is expected to take place at the beginning of 2020.

ТУРЕЦКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА СТАЛА ЧЛЕНОМ АССОЦИАЦИИ "ТРАНСКАСПИЙСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ МАРШРУТ"

Турецкая железная дорога (TCDD) стала полноправным членом Международной ассоциации "Транскаспийский международный транспортный маршрут". Решение об этом было принято участниками общего собрания ассоциации в Анкаре.

На собрании была также оценена ситуация с прохождением грузов по Транскаспийскому международному транспортному маршруту ("Среднему коридору") в 2017-2018 гг., обсуждены планы по увеличению объемов перевозок в 2018 году до 4 млн тонн. В числе рассмотренных участниками собрания тем были и улучшение технологий и организации перевозок, а также начало в апреле 2018 года линейных контейнерных перевозок в Каспийском море.

В ходе заседания было принято решение об изменении состава правления Ассоциации. В него были включены два новых члена - генеральный директор TCDD Transportation Вейси Курт и постоянный представитель в Казахстане Постоянного секретариата Межправительственной комиссии TRACECA Бекен Сейдахметов.

В рамках заседания состоялся Круглый стол с участием крупных грузовладельцев и турецких транспортно-логистических компаний, заинтересованных в перевозках грузов непосредственно по "Среднему коридору".

TURKISH RAILWAY ASSOCIATION BECOMES MEMBER OF TRANS-CASPIAN INTERNATIONAL TRANSPORT ROUTE.

The Turkish Railway Association has become a permanent member of the Trans-Caspian International Transport Route according to a decision taking by members of the Association's General Assembly in the Turkish capital city, Ankara. During part of the Assembly's working meeting, members also discussed the issue of the quantity of freight transported along the Middle Corridor during 2017-2018 and also discussed plans to increase the amount of freight transported during the this year to up to 4 million tons. Also on the agenda was the issue of how to improve the organization of freight transportation in the future and the start of container ship freight transport via the Caspian Sea in April 2018

In the framework of the annual session, the governance of the Association was also changed, or more specifically, two new faces were added to the governing board – General Director of the Turkish State Railroad Company, Veysi Kurt and Permanent Representative of TRACECA in the Republic of Kazakhstan, Beken Seidakhmetov.

As part of the session, a round-table discussion was also held, with the participation of representatives of large freight owners and Turkish transport and logistics companies that are interested in transporting freight along the Trans-Caspian International Transport Route.

George Kodua:

We Should be Building the “Caravan Trails” of the 21st Century

Author: Tamar Demetrashvili

Photo: Beka Javakhishvili

A new magazine has appeared in the media sphere, presenting a different strategy and a different idea. It is the idea that Georgia needs to develop as a local center – a regional hub – that will connect people and businesses not just across the countries of the Caucasus, but across the whole region too. What’s the reason behind the launch of HUB Georgia magazine and what role can it play? We sat down with the magazine’s founder, George Kodua, to find out more.

Георгий Кодуа:

“Мы должны выстроить караванный путь XXI века”

Автор: Тамар Деметрашвили

Фото: Бека Джавахишвили

На медиа-рынке появился новый журнал, с особыми стратегией и идеей: способствовать превращению Грузии в региональный центр - хаб, который свяжет друг с другом, помимо государств Кавказа, население и бизнес-круги всего региона. Какова цель создания журнала HUB Georgia, и какую роль он может сыграть – на эту тему мы побеседовали с учредителем журнала, соучредителем неправительственной организации HUB Georgia Георгием Кодуа.





Where does the idea of Georgia as a regional hub come from?

It's absolutely essential for an independent country to have both a mission

and a strategy for its own economic growth, as well as for how it plans to work and present itself internationally. My experience and observations over many years have con-

Чем обусловлена идея превращения Грузии в региональный хаб?

Когда страна независима, ей обязательно нужно иметь свою функцию и стратегию

- как экономического роста, так и того, как она должна работать и быть представленной на международной арене. Собственный опыт и многолетние наблю-

vinced me that none of Georgia's governments – neither the current government, nor previous ones – have ever had a strategy for determining what Georgia's role is and how it should be shaped. Politicians talk about increasing salaries and pensions and increasing the level of employment, but nobody ever talks about how we're supposed to make this happen. For many centuries, Geor-

Georgia, need to come together around shared interests and strategies, with Georgia forming the central link in this chain. This is the idea behind HUB Georgia.

There have been several large-scale projects which should help make Georgia a regional and international player, including international pipelines, the TRACECA project and so on. Why

We should persuade our partners and neighboring countries that making Georgia a regional hub is not only in our interests. We need to convince them that this idea is beneficial to them too.

gia had its own place in international political and economic life, obviously, thanks to its position on the Silk Road, although it later lost this role. The Russian Empire ultimately stripped Georgia of this important role, but now, in the 21st century, it's time for us to regain our strategic importance. In the first instance, the countries along the Old Silk Road – Turkmenistan, Kazakhstan, Azerbaijan, Turkey and, naturally,

haven't these projects succeeded in laying the ground for Georgia's emergence as a regional hub?

Because these projects are simply "headless horsemen"! We see the same problem today. Let's take for example one large-scale project that has recently been announced – the construction of the Anaklia Deep Water Seaport. Obviously we welcome

денция позволили мне сделать вывод, что такой стратегии – касательно роли Грузии, того, как ее создать - не было ни у одних грузинских властей, ни у действующих и ни у бывших. Политики говорят о росте зарплат и пенсий, о трудоустройстве, но никто не уточняет, как это возможно осуществить.

Много веков назад у Грузии была своя функция в международной политической и экономической жизни, естественно, во многом благодаря Шелковому пути, которую затем она практически потеряла. Это явилось "заслугой" Российской империи. И мы в XXI веке должны вернуть эту функцию, эту роль. А для этого, в первую очередь, с общим интересом и стратегией должны объединиться государства, расположенные вдоль "старого" Шелкового пути - Туркменистан, Казахстан, Азербайджан, Турция и, естественно, Грузия, которая станет связующим звеном этой цепи. Это и является идеей грузинского хаба.

Для того чтобы Грузия стала региональным и международным игроком, был реализован ряд проектов, в том числе прокладка международных тру-



бопроводов, TRACECA и т.д., почему все это не смогло стать прочной основой для реализации данной идеи?

Потому что это было своего рода "всадником без головы". И сегодня мы видим ту же проблему. Например, анонсирован крупнейший проект – строительство порта Анаклия, естественно, мы его приветствуем, это - позитив, но это - всего лишь отдельно взятый



this idea, it's extremely important, but this is just one stand-alone project. Stand-alone projects can never be drivers of change, they're only ever details. Our vision is for the government to adopt a 20 or 25-year strategy for development. Pipelines, TRACECA, Anaklia seaport, trains from China.....All these efforts are extremely important, but, for example, the railways need to be har-

monized with maritime traffic and with aviation routes. In other words, railways play an important part in the success of all the above-mentioned projects. And yet, today we see transport infrastructure being developed chaotically, without being fully harmonized with other transport components. Georgia is a country where projects are implemented without a strategy in place. Also,

проект. А такие отдельные проекты не смогут стать локомотивами, они - лишь детали. Наше видение таково, что власти должны разработать 20-50-летнюю стратегию того, по какому пути мы должны идти. Трубопроводы, TRACECA, порт Анаклия, поезд из Китая – все это очень хорошо, но для успешного воплощения этого необходима гармонизация железной дороги и судоходства,

железной дороги и авиации и т.д. Сегодня же мы видим, что транспортная инфраструктура развивается хаотично, и отдельные направления не гармонизированы друг с другом. Грузия – это страна, где проекты осуществляются без стратегии. Более того, при прошлых властях было вообще упразднено министерство транспорта. Я не являюсь сторонником наличия у нас множества министерств и бюрократии, но этот факт четко проявляет взгляд государства.

Нынешние власти продолжили ошибки, допущенные предыдущими. К примеру, оператором Тбилисского международного аэропорта по-прежнему оставили турецкую компанию. Это неоправданно, и вовсе не потому, что TAV Georgia – плохой оператор. У нас может не быть проблем с менеджментом TAV, но у нас проблема с ее стратегией. В этой стратегии Грузия как региональный хаб, естественно, не рассматривается. По этой стратегии она должна быть привязана к стамбульскому хабу. Исходя из этого, легко прогнозируемо – в интересы TAV не входит поддержка тех проектов, которые бы создавали новый центр

the previous government took the decision to abolish the Ministry of Transport. Naturally, I have no desire to see the number of ministries grow unreasonably or for Georgia to get bogged down in bureaucracy, but this does at least show what kind of policy priorities the Georgian government has. The current government has also continued to make the same mistakes as its predecessors. For example, a Turkish airport operator remains in control of the country's largest airport. This was never the right decision to make. Not because TAV Georgia is a bad operator – not at all! We have no problems with the management of TAV, but we do have problems with this company's strategy – a strategy which will never accept the idea of Georgia as a regional hub. Obviously their strategy is to guarantee Istanbul's position as a regional hub, of which Georgia is merely an extension. It's obvious that TAV isn't interested in backing projects that will help make Georgia a new center of focus.

If Tbilisi were to become the center of the Caucasus, logistical issues would be greatly simplified for our neighbors in Azerbaijan, Kazakhstan,

and Kyrgyzstan, the peoples of Southern Russia, Eastern Turkey and Northern Iran. It's easier for them to come together in Georgia and to make use of this area for their logistical needs. If aviation, rail and other necessary infrastructure and services became accessible to them, we would acquire a new market of 40 million people in the neighboring region. We would also be able to persuade Europeans that Georgia is a stable and reliable partner. Unfortunately for us, Russia is currently that economic partner for many in Europe. Their strategy is to make sure that the Russian corridor is the safest and cheapest route for transporting cargo to Europe. They do have certain advantages, such as a large land area and the fact that the cargo owner need only communicate with one government – that of Russia, while our corridor involves several states and governments. For this reason, it's absolutely essential that Georgia do its best to play a coordinating role between these countries. If we really want our country to develop as a regional hub, the coordinating staff should be located in Georgia and so in order to make this happen, we need to maintain close

притяжения в виде Грузии.

Превращение Тбилиси в центр Кавказа облегчило бы логистику нашим соседям – азербайджанцам, казахам, киргизам, населению юга России, востока Турции и севера Ирана. Им проще собраться на территории Грузии и использовать эту территорию для своих нужд. Если будут существовать доступ-

был самым безопасным и дешевым путем для перевозки грузов из Азии в Европу. И у нее есть преференция – большая территория, вследствие чего владельцу груза приходится иметь дело лишь с одним государством – Россией. В случае же нашего коридора за действованы несколько государств, поэтому Грузия должна сделать все, чтобы взять на себя функцию коорди-

Мы должны убедить наших соседей и партнеров, что Грузия как хаб – не только наше желание или каприз, они должны увидеть, что это будет прибыльным и для них.

ные авиация, железная дорога, вся соответствующая инфраструктура и сервисы, мы обнаружим, что живущее вокруг нас практически 40-миллионное население для нас – новый рынок. Мы также должны показать европейцам, что являемся стабильным и надежным партнером. Сегодня, к сожалению, такой экономический партнер для Европы – Россия. Ее стратегия направлена на то, что-

бы натора между этими государствами. Если мы хотим стать хабом, штаб координации должен находиться в Грузии, а для этого у нас должны быть тесные взаимоотношения с нашими странами-соседями.

Идея грузинского хаба – не только координация грузовых потоков. Грузия должна стать центром и с точки зрения поставки сервисов. Она должна стать образовательным центром, центром медицинского



contact with our neighboring countries.

The idea behind HUB Georgia is not just to coordinate cargo flows. Georgia should become a center for supplying essential services as well. The country should become a center of education, medical services, accessible legal services and financial services - like Singapore or Switzerland.

We should persuade our partners and neighboring countries that making Georgia a regional hub is not only in our interests. We need to convince them that this idea is beneficial to them too, because, historically, Georgia acted as the main

link in the chain between Europe and Asia, between European Countries and Asian Countries. I'm a businessman and I strongly believe that mutual interests should be protected. We should adopt the same position in this case too. If we ignore the interests of our opponents and our partners, Georgia will never be able to act as a regional hub. If we fail to take into account European and Asian interests and if we fail to convince them that our route is cheaper, more mobile and more comfortable than the Northern route, then the whole project will fail to achieve success. Therefore, we should guarantee very close cooperation. Russia works in this way

обслуживания, доступным центром юридических сервисов, финансовым центром, как это делают Сингапур или Швейцария. Мы должны убедить наших соседей и партнеров, что Грузия как хаб – не только наше желание или каприз, они должны увидеть, что это будет прибыльным и для них, поскольку Грузия исторически смогла и сейчас сможет быть связующим звеном между Европой и Азией, между европейскими и азиатскими странами.

Я – бизнесмен, и смотрю на процессы с этой точки зрения, когда точкой отсчета является соблюдение обоюдных интересов. Именно такой подход должен быть у нас и в данном случае. Если мы не будем учитывать интересы наших оппонентов и партнеров, Грузия хабом стать не сможет. Если мы не будем соблюдать интересы Европы и Азии, не убедим их, что этот путь – более дешевый, более мобильный и комфортный, чем северный путь, проект, естественно, не будет успешным.

ЖУРНАЛ В ПОМОЩЬ ХАБУ

Почему в связи с вышеупомянутой идеей воз-

никла необходимость создания журнала?

Я всегда открыто выступаю по проблемам и тематике, связанным с идеей грузинского хаба, и вижу, что координации с этой точки зрения нет. Хочется, чтобы разговор в этом журнале велся фактами и аргументами, а не пустопорожний. У меня имеется коммуникация с правительством, но это остается лишь коммуникацией, и результата нам не видно. Не могу сказать, что правительство выступает против этого проекта и идеи – оно их приветствует, но результатов не заметно. Между тем, мы можем превратить Грузию в центр экономической активности 40-миллионного населения. У нас нет нефти, мы не являемся индустриальной страной, однако у нас в наличии - хорошее географическое положение и историческая память, подтверждающая то, что века назад Грузия смогла это. Данный журнал будет своего рода платформой в деле формирования Грузии в качестве регионального хаба. Посредством издания мы попытаемся больше сказать об этой идее властным и деловым кругам, дипломатическому корпусу, обществу, показать и убедить их, что это выгодно для

very successfully, but in Europe, there is a realization that one should never depend too much on only one route and only one country. They believe in the diversification of routes and they advise us to be more mobile in terms of supplying those services that our competitors already supply.

A MAGAZINE TO PROMOTE THE HUB

Why has it become necessary to launch a magazine in order to support this idea?

I'm always talking about the problems and the issues that link back to the HUB Georgia idea and I can see that there's not much coordination in this area. We want this magazine to be about facts and arguments, not just a lot of hot air. I maintain open channels of communication with the government, but at this stage we're just communicating without seeing any concrete results. I wouldn't say that the government is against the idea of making Georgia a regional hub – in fact they welcome it, but they aren't doing anything to make it a reality. We have a chance to transform Georgia into the center of economic activity for 40 million people in the region. We don't have

oil; we're not an industrial power. On the other hand we have a brilliant geographical location and historical memory which reminds us that Georgia was once able to fulfill this role many centuries ago. This magazine will be one platform in the larger process of transforming Georgia into a regional hub. In the pages of this magazine, we'll lay out the basics of this idea more comprehensively for government and business groups, diplomatic corps and a more general readership, in order to show them that this idea will be hugely beneficial to all parties. We'll engage in dialogue with them in order to highlight weak links in the chain and come up with strategies to fix them.

Georgia was a successful part of the Silk Road in the 12th century. Our road infrastructure once served as busy caravan trails. The 21st century has bought new challenges and caravan trails are no longer good enough for our current purpose. Therefore, in this magazine, we will work out how to build the caravan trails of the 21st century – how to harmonize transport by air, sea and land. We will offer a space where everybody will be able to express their own concerns and opinions.

всех сторон, указать им на слабые звенья и на то, что необходимо для искоренения этого.

В XII веке Грузия была успешным игроком Шелкового пути, соответственно была налажена транспортная инфраструктура в виде караванных дорог. XXI век – эра новых вызовов, и караванными дорогами того периода сейчас далеко не уйти. Исходя из этого, в нашем журнале речь будет идти о том, как выстроить караванный путь XXI века, гармонизировать воздушные, морские и автомобильные транспортные потоки. Мы предлагаем площадку, где каждый сможет выразить свои переживания и соображения в связи с этой темой.

Тематика и проблематика в журнале будут касаться лишь Грузии либо охватывать весь регион?

HUB Georgia не может быть только для Грузии. И англоязычное название журнала мы выбрали для того, чтобы эта идея была близка всем. HUB Georgia должен быть для азербайджанцев, казахов, армян, европейцев, всех, чьи интересы будут касаться Грузии. Все должны

знать, что существует региональное печатное издание, которое свяжет друг с другом правительственные структуры и бизнес-круги. Мы решили, что журнал должен быть двуязычным. Большинство наших соседей говорят по-русски, журнал должен быть доступен и для них, и поэтому материалы будут представлены на английском и русском языках. По нашему мнению, журнал будет интересен правительственному сектору, дипломатическому корпусу, бизнес-сектору Грузии, тем же сегментам в странах-соседах.

ВАЖНОСТЬ УЧАСТИЯ

Воплощение идеи грузинского хаба - это лишь политическая воля властей и их решения, либо в этом также важны усилия и активность частного сектора и общества?

Самая большая доля здесь, естественно - обязательства властей. Власти должны провести в регионе дипломатическую работу, обеспечить в стране безопасную среду, предложить налаженную систему государственных сервисов. Что касается частного сектора, его роль, естественно, тоже важна. Он должен

Will the magazine cover only Georgia-related topics and problems, or will it highlight these issues in a regional context also?

HUB Georgia magazine won't be exclusively focused on Georgia – we've chosen an English-language title for the magazine in order to make this clear to everyone. HUB Georgia will be published for Azerbaijanis, Kazakhs, Armenians and Europeans – everyone whose interests intersect with those of Georgia. Everyone should know that there is a regional, printed publication which connects government structures with business circles. Therefore, we decided to publish this magazine in two languages. A large number of our neighbors speak Russian, and the magazine must be accessible to them too, so we will publish our materials in both English and Russian. We expect the magazine to gain a new audience in government, diplomatic corps, business and other sectors in neighboring countries too.

THE IMPORTANCE OF ENGAGEMENT

Does the HUB Georgia idea reflect only the government's policy priorities and decisions, or is it also important to involve the private

sector and wider society in the discussion too?

Naturally, the government's responsibilities are of crucial importance. The government is duty-bound to have a diplomatic function in the region and to ensure a safe environment and functioning state services within the country. As for the private sector, their role is also extremely important. They should broaden their business vision and think not only about producing for a Georgian market, but also about looking ahead and developing business plans in the regional context. It's necessary to introduce services for a regional market in order to implement the HUB Georgia idea. These companies have access to a potential market of 40 million customers. One simple example: shopping malls and brand stores. The millions of people in the region should know that trading in Georgia will bring many benefits for them, because they'll find every comfort here, things that they currently have to go to Europe to find. A well-run and accessible transport system is a necessary component of this vision. All of these details make up one big chain, and all of its rings are connected and linked to one another. This is the HUB Georgia idea.



расширить бизнес-кругозор, думать над созданием продуктов не только для Грузии, смотреть вперед и рассматривать бизнес-планы в региональном срезе. Предложение сервисов, рассчитанных на региональные рынки, необходимо для воплощения идеи грузинского хаба, ведь перед компаниями – 40-миллионный потенциальный рынок. Простой пример – существование торговых центров и брендовых магазинов. Многомил-

лионное население региона должно знать, что если кто-то из них придет торговать в Грузию, то это будет для него выгодным, поскольку здесь он встретит все, например, все то, за чем сегодня ездит в Европу. Для всего этого, в свою очередь, необходима налаженная и доступная транспортная система. Все это – одна большая цепочка, все звенья которой связаны и обуславливают друг друга. Это и есть идея грузинского хаба.

HUB Georgia

From Idea to Reality

От идеи к реальности

Author: Tamar Demetrashvili

Photo: Beka Javakhishvili

Автор: Тамар Деметрашвили

Фото: Бека Джавахишвили

The idea of Georgia as a regional hub.... the perspectives for the implementation of this idea and the problems that the country will have to overcome in order to achieve it the steps which the government must take to reach this goal. Executive Director of HUB Georgia, Vaso Urushadze, shares his personal views with the magazine.

You've been managing the non-government organization HUB Georgia for some time now. What are the basic issues that the organization is interested in? We, a group of experts who have been working on transport issues for many years, decided to establish HUB Georgia in May 2016 as an organization devoted specifically

working on these issues. Some of us were working on rail transport, some on aviation, some in the maritime sector or logistics. Ultimately I realized that if we didn't have a multi-modal, unified policy, it would be impossible for us to reach our stated goal. In order to develop this sphere, we need to have a joined-up transport policy, with comprehensive measures and a strategy for multi-modal development. This idea encouraged us to create a united platform working on transport issues, membership of which would be open to any expert, academic, NGO or business representative who shares our core idea and values.

We didn't have to think for long about what the platform should be

Идея превращения Грузии в региональный хаб, перспективы ее реализации, проблемы, с которыми сталкивается страна на этом пути, необходимые со стороны властей шаги для достижения цели – своими соображениями на эти темы с журналом поделился исполнительный директор неправительственной организации HUB Georgia Васо Урушадзе.

Вы уже довольно долго руководите неправительственной организацией HUB Georgia, какие основные вопросы входят в сферу ее интересов? Работающая по транспортным вопросам платформа HUB Georgia была создана нами в мае 2016 года. Под "нами" я подразумеваю экспертов,

которые многие годы работали по транспортным вопросам: кто-то занимался железнодорожным транспортом, другие – авиацией, морским сектором, логистикой и т.д. В конечном итоге все пришли к заключению, что если у нас не будет мультимодальной, единой политики, достичь намеченной цели будет невозможно. Для развития отрасли необходимо иметь единую транспортную политику, с комплексными мероприятиями и стратегией мультимодального развития. Эта мысль подтолкнула нас к созданию единой платформы, работающей по транспортным вопросам, участником которой смог бы быть любой человек, поддерживающий общую идею и ценности, будь то эксперт, предста-



called. When we started discussing the aims of the organization, the first task that emerged was to foster the process of establishing Georgia as a regional transport and logistics hub, and as a result we chose the name HUB Georgia, which is directly related to the organization's principle aim.

Another of HUB Georgia's aims and missions is to help facilitate economic development in Georgia (and the region as a whole), the establishment of democratic institutions in the region, the increase transit potential, the effective use of the potential of the historical silk road as the main economic 'belt' of the modern world, to deepen the involvement of both the public and private sectors in the spheres of transport and logistics, to strengthen cooperation with investors and to effectively advertise the benefits of the Caucasian transport corridor idea on an international level.

Another of the organization's goals and priority areas of focus is the deepening of cooperation between the private sector, academic and expert communities, international organizations, state structures and the diplomatic community.



HUB Georgia magazine is dedicated to this goal, whether this be through informational exchange, holding discussions, or strengthening opportunities for communication in order to facilitate cooperation between states and the development of different spheres of the regional economy.

витель академических кругов, неправительственной организации или бизнес-компании.

Над названием платформы мы особо не размышляли. В ходе обсуждения целей организации главной задачей выявилось содействие процессу формирования Грузии в качестве регионального транспортного

и логистического хаба. Соответственно, название было выбрано HUB Georgia, что напрямую отвечает главной цели нашей организации.

В числе целей и задач HUB Georgia также: содействие экономическому развитию Грузии и региона в целом, утверждение в регионе демократических институтов;



What has your practical experience over many years taught you, and what problems do you generally come up against?

The problems are numerous. The areas in which we work today – transport, logistics and infrastructure – are in need of significant development; not only in Georgia, but

in the whole region. Management systems are outdated, especially in rail and maritime transport, but there are also many problems in the aviation sector too, as well as in the vehicle transport sector. It's absolutely essential for the countries of the region to start using modern technologies in the management of transport systems, which will help solve a lot of the current problems which we encounter today in many areas. These problems include artificial barriers, monopolies and corruption. In order to develop the transport and logistics sphere, the principal of equality must be protected in business and there must be a healthy, competitive environment and simple, fast and flexible operational procedures. The transparency of the relevant state bodies, the adoption of the "single window" principle (as happened in the case of Georgia's Justice Houses) and the maximum automatization of processing work for individual cases – all of this will further reduce the risks of corruption. Today, corruption is the biggest enemy of the development of this sector. Whenever there is corruption, there's no point in talking about any kind of state interests. Unfortunately

развитие транспортной системы в региональном масштабе; повышение транзитного потенциала; эффективное использование возможностей исторического Шелкового пути как современного мирового экономического пояса; углубление сотрудничества публичного и частного секторов в сфере транспорта и логистики; усиление инвестиционного сотрудничества; эффективное представление на международном уровне преимуществ Транскаспийского и Кавказского транспортных коридоров.

Целью организации и одним из приоритетных направлений также является углубление сотрудничества частного сектора, научных и экспертных кругов, международных организаций, государственных ведомств и дипломатического корпуса. Данной цели служит и журнал HUB Georgia, это – возможность обмена информацией, проведения дискуссий, усиления коммуникации, что будет способствовать сотрудничеству между государствами, отраслевому и экономическому развитию стран региона.

Что показала Вам многолетняя практика, с какими проблемами, в основном, Вам пришлось столкнуться?

Проблем много. Сфера, над которой мы сегодня работаем – транспорт, логистика и инфраструктура, более всего нуждается в развитии, и не только в Грузии, но и во всем регионе. Достаточно сильно устарели системы управления, особенно это касается железнодорожного и морского транспорта, впрочем, множество проблем и в авиации, и в направлении автомобильного транспорта...

В управление транспортными системами стран региона обязательно внедрение современных технологий, что искоренит очень много нынешних проблем. Это, в частности, искусственные барьеры, монополия, коррупция и т.д. Для развития сферы транспорта и логистики обязательно соблюдение в бизнесе принципа равноправия, существование здоровой конкурентоспособной среды и упрощенных, быстрых и гибких операционных процедур. Необходимы прозрачность ответственных государственных ведомств, внедрение принципа "одного окна", как это

today in the countries of the region – some to a greater degree, some to a lesser – we still encounter obstacles in the transport and logistics sector, which are brought on by corruption.

We encounter significant systematic problems within Georgia's internal transport policy – a policy which the country basically doesn't have fully developed. We're the only country in the region which doesn't have a transport policy or sector development strategy, there is no Transport Ministry or political position with responsibility for transport policy, and there is total chaos and a lack of coordination in the field – a situation which we hope will be rectified in the very near future.

There are also problems from the perspective of transport infrastructure, both in Georgia and in the region as a whole. Existing infrastructure is quite outdated. The implementation of new transport infrastructural projects will be of vital importance, and steps are already being taken in this area. In Georgia, a deep water port is being built at Anaklia, while in Kazakhstan, the new Kuryk Port is being built on the Caspian Sea. A

new railway connection has been opened between Kars and Akhalkalaki and there are other projects too. Yet none of this is enough, and more effort, cooperation and investment will be required.

What sort of recommendations will HUB Georgia NGO be giving to state structures and the private sector?

We need to start a process of systematic reorganization, and personnel policy must be changed too. The development of transport policy definitely needs to become one of the government's top priorities.

Today, the responsibility of defining transport and infrastructure policy is scattered between various government departments in different ministries. Some of it comes under the Ministry of Economy, some under the Ministry of Infrastructure and some areas are the responsibility of no one in particular. Georgian Railways, for example, is a separate island in itself and represents a black hole in Georgia's transport system. Fundamental reform is needed in this regard, and rail infrastructure requires renewal and development.

произошло в случае с Домами юстиции в Грузии, и максимальная автоматизация делопроизводства, что еще более снизит риски коррупции. Коррупция сегодня является первым врагом развития отрасли. Там, где коррупция, излишен разговор о каких-либо государственных интересах. К сожалению, сегодня в странах региона, где – в большей, где в меньшей степени мы сталкиваемся с барьерами в сфере транспорта и логистики, что вызвано именно существованием коррупции.

Со значительными системными проблемами мы сталкиваемся и в отношении внутренней транспортной политики Грузии, которой у страны, фактически, нет. Мы – единственное в регионе государство, у которого нет политики в области транспорта, стратегии развития отрасли, нет министерства транспорта и ответственного за транспортную политику политического должностного лица, в отрасли – полный хаос и нескоординированность. Нам остается надеяться, что эта ситуация очень скоро исправится.

Проблемы – и с точки зрения транспортной инфраструктуры, как в

Грузии, так и во всем регионе. Инфраструктура – довольно устаревшая. Важно осуществление новых транспортных инфраструктурных проектов, шаги в направлении чего, впрочем, уже предпринимаются: в Грузии – в Анаклии строится глубоководный порт, в Казахстане – на Каспийском море построен новый порт Кuryk, открылась железнодорожная линия Карс-Ахалкалаки и т.д. Однако этого недостаточно, требуется больше усилий, сотрудничества и инвестиций.

Каковы рекомендации неправительственной организации HUB Georgia как государственным структурам, так и частному сектору?

Необходимо начать системную реорганизацию, изменить кадровую политику. Транспортная политика обязательно должна стать приоритетным направлением правительства. Сегодня различные государственные структуры, определяющие политику в области транспорта и инфраструктуры, "рассеяны" между министерствами. Часть их находится в ведении министерства экономики и устойчивого развития, другая часть – мини-



In our view, the Transport and Logistics Policy Department within the Ministry of Economy is unable to carry out its duties properly – something which can be traced back to weak management and institutional problems within the Ministry of Economy. Inside the Ministry, transport policy is seen as a tenth-rate issue, and this is directly reflected in the pace of development in both the transport sector and the country's economic development as a whole.

I'd like to stress here that this problem is not a new one. Ever since Georgia achieved independence

from the Soviet Union, many sectors have been left without their own strategy. During the Soviet period, transport policy was managed by the Kremlin, and it was there that both strategy and developmental plans were developed. After becoming independent, we should have started thinking independently, but for some reason, transport – which is one of the most important sectors of the country's economy – has failed to grab the attention of any of the country's leaders the last 27 years of independence. This utter neglect of transport policy has created many problems for the

стерства регионального развития и инфраструктуры, третья – вообще ни в чем, например, АО “Железная дорога Грузии”, которое является “отдельным островком” и “черной дырой” транспортной системы Грузии. В этом направлении необходима коренная реформа, в обновлении и развитии нуждается и железнодорожная инфраструктура.

Входящий в состав министерства экономики департамент политики транспорта и логистики, по нашему мнению, не справляется со своими обязанностями, причиной чему являются

слабый менеджмент и институциональные проблемы министерства. Транспортную политику в министерстве экономики считают имеющей десятистепенную важность, а это напрямую отражается на темпах развития транспортной отрасли и экономики страны в целом.

Хочу подчеркнуть, что данная проблема не нова - после того как Грузия стала независимой от СССР, очень многие отрасли остались без стратегии. В советский период транспортная политика проводилась из Кремля, где разрабатывались и стратегия и



country. Russia and Turkey have divided the role of geopolitical center and transport hub between themselves, while Georgia has lost its function. It has been left without a role to fulfill, which has led

to economic stagnation, poverty, hunger, internal confrontations and wars, which those who wish us ill have managed to use against us and, as a result, we were left with a fractured country with

план развития. С получением независимости мы должны были начать думать независимо, однако почему-то транспорт, который является одной из наиболее важных для экономического разви-

тия страны отраслей, на протяжении 27 лет оставался за пределами внимания властей. Пренебрежение транспортной политикой создало в стране множество проблем. Роль геополитического центра и транспортного хаба распределилась между Россией и Турцией, а Грузия свою функцию потеряла. Она осталась без задачи, за чем последовали экономическая стагнация, бедность, голод, внутренние противостояния, войны, что наши недоброжелатели использовали против нас же, и мы получили разваленное, с потерянными территориями, стоящее на грани голода государство. После этого у нас были неоднократные попытки поставить страну на ноги, и мы достигли многого: победили коррупцию, сформировали самые успешные в регионе государственные институты, в частности, полицию, дома юстиции, таможенную систему и т.д., однако так и не смогли победить бедность, экономическую нужду, и это - только потому, что у нас по-прежнему нет функции, мы все еще не разобрались, какова наша задача, чем мы можем служить мировому сообществу. Мы необдуманно осуществи-

lost territories, constantly on the verge of starvation. After this, there have been several attempts to put the country back on its feet and much has been achieved. We defeated corruption; we formed the most successful state institutions, police force, Justice Houses and customs system in the region. And yet we haven't been able to defeat poverty, economic hardship and all of this is simply because we still don't have a function, a purpose, and we have been unable to decide in what role we should be serving the modern world. We have thoughtlessly privatized our maritime ports and airports, we've relinquished our dominance within the transport corridor and made several other strategic mistakes too.

More than a quarter of a century should have been enough time to start thinking. We've already presented the Georgian Parliament with an initiative to optimize the work of ministries, since we see transport and infrastructure as one, integral system. In our view, the different departments working on transport issues should be separated from the Ministry of Economy and folded into the Ministry of Infrastruc-

ture. As a result of this optimization, the Ministry should be re-formed as the Ministry of Transport and Infrastructure, which will be much more effective, flexible and focused on the development of specific sectors. It will also be essential to strip away the safety and monitoring component of Georgian Railways, and to create a Georgian Railways Agency, which should be part of the Ministry of Transport and Infrastructure after which a fundamental reform of Georgian Railways should be started.

Obviously, the optimization of Ministries alone won't solve the problem, and structural reorganization is also required. We have inherited a system of entrenched bureaucratic governance from the Soviet period. We need to commit this to the past and place emphasis on managers who can implement a pre-defined unified transport policy, but who will also be free in the process of decision-making. For example, the rail transport sector should have an outstanding manager who will be responsible for reforms carried out in the sector, as should the maritime sector. The Minister should be the person driving the implementa-

ли отчуждение морских портов и аэропортов, уступили доминантность в транспортном коридоре, допустили и немало других стратегических ошибок.

Наверное, для того, чтобы начать думать, более четверти века достаточно. Мы уже обратились к

которое будет гораздо более эффективным, гибким и ориентированным на развитие конкретной отрасли. Обязательно, чтобы от "Грузинской железной дороги" был отделен компонент мониторинга и безопасности, и было создано Агентство грузинской железной дороги, кото-

Исходя из географического местоположения страны, мы являемся перекрестком естественных цивилизаций, у грузин есть сильная внутренняя культура, гостеприимство, толерантность и многовековой опыт сосуществования с различными этническими группами.

парламенту Грузии с инициативой оптимизации министерств, поскольку транспорт и инфраструктура представляют единую цельную систему. По нашему мнению, различные структуры сферы транспорта должны отделиться от министерства экономики и присоединиться к министерству инфраструктуры. В результате оптимизации должно сформироваться министерство транспорта и инфраструктуры,

рое должно находиться в подчинении министерства транспорта и инфраструктуры. После этого необходимо начать коренной реформы "Грузинской железной дороги".

Естественно, лишь оптимизацией министерств проблему не урегулировать, необходима структурная реорганизация. Со времен СССР у нас по-прежнему остается наследием бюрократи-



tion of policy, reliant on strong managers, and not on functionless deputies. Only after structural changes have been carried out can work begin on a unified transport policy document.

You've mentioned that Georgia needs an "international function"; what do you mean by that?

In order for the country to find its function or role in the world, we shouldn't just be focused on the development of a transport corridor, but rather Georgia needs to become a transport and logistics hub, a regional center. For this to hap-

pen, Georgia's transport system and infrastructure needs to be developed in a multi-modal fashion – maritime transport, as well as aviation, rail, road transport and also pipelines. The development of transport systems and infrastructure depends on the country's policy and vision, and it's precisely a political vision for this sector's development which is the weakest link in the chain of today's transport system, which is preventing us from achieving fast-paced development.

Today we're talking about one of the most important projects, the Anaklia

ческое управление. Мы должны сдать это в прошлое и сделать акцент на менеджерах, которые будут проводить заранее определенную единую транспортную политику, но одновременно будут свободными при принятии решений. Например, должен быть конкретный менеджер по железнодорожному транспорту, именно он должен быть ответственным за необходимые в отрасли реформы, в аналогичном менеджере нуждается направление морского транспорта и т.д. Министр должен быть фигурой, которая проводит политику и

при этом опирается на сильных менеджеров, а не на беспомощных заместителей. И после структурных изменений должна начаться работа над документом единой транспортной политики.

Вы отметили, что Грузии нужна международная функция, что конкретно вы имеете в виду?

Для того чтобы страна приобрела функцию, мы должны равняться не только на развитие транспортного коридора, Грузия должна стать транспортным и логистическим хабом, региональным центром.

Deep Water Port. It's one thing to talk about its value and important and the possibilities it offers, but at the same time, we need to state clearly that the aim of this project it so make Georgia a regional transport hub. However, I think that this project should be viewed together with Georgia's transport system, because its success and ultimate effect will be brought about by a shared vision and common work. There is only one recipe for success – for Georgia to become a regional

also ensure the economic development of the whole region. The main essence of the HUB Georgia idea, is for the citizens of Georgia and the whole region to have equal access to dignified employment opportunities in conditions of healthy competition and to become wealthy citizens of wealthy states – this would bring new opportunities for everyone.

Georgia has enormous potential to become a regional multi-cultural center. Thanks to the

Georgia is a natural crossroad between civilizations. We have our own strong inner culture, tradition of hospitality and tolerance, and the experience of centuries of coexistence with various ethnic groups.

transport and logistics hub, which - in and of itself - means that the country should become the center of gravity for the region. Georgia and its capital city, Tbilisi, will become a regional education, multi-cultural, sport, tourism, medical, trade, industry and business hub. This transformation is something that will

country's geographical position, Georgia is a natural crossroad between civilizations. We have our own strong inner culture, tradition of hospitality and tolerance, and the experience of centuries of coexistence with various ethnic groups, which can all help to turn the HUB Georgia idea into a reality.

А для этого необходимо развитие транспортной системы и инфраструктуры, как отрасли морского транспорта, так и авиационного, железнодорожного, автомобильного, трубопроводов. Развитие транспортных систем и инфраструктуры зависит от государственной политики, видения, но именно политическое видение развития отрасли сегодня является тем самым слабым звеном в транспортной сфере, которое не дает возможности для быстрого развития.

Сегодня мы говорим об одном очень важном проекте – глубоководном порте Анаклия, оцениваем его возможности, значение, и в то же время заявляем, что целью данного проекта является превращение Грузии в региональный транспортный хаб. Однако я думаю, что этот проект должен рассматриваться вкуче с транспортной системой Грузии, поскольку успех и конечный эффект приносят именно единые видение и работа.

Формула успеха одна – Грузия должна стать региональным транспортным и логистическим хабом, что само по себе подразумевает, что

страна станет центром притяжения в регионе. Грузия со своей столицей – Тбилиси станет региональным образовательным, мультикультурным, спортивным, туристическим, медицинским, торговым, промышленным, индустриальным и бизнес-хабом. Это явится и гарантом экономического развития региона. Идея и суть HUB Georgia – чтобы у граждан Грузии и региона в целом была возможность достойного трудоустройства, чтобы в условиях здоровой конкуренции у всех были равные шансы стать богатым гражданином богатого государства, это явится новой возможностью для всех.

У Грузии есть большой потенциал стать региональным мультикультурным центром. Исходя из географического местоположения страны, мы являемся перекрестком естественных цивилизаций, у грузин есть сильная внутренняя культура, гостеприимство, толерантность и многовековой опыт сосуществования с различными этническими группами, что поможет превратить идею HUB Georgia в реальность.



Mamuka Khazaradze:

“We Will be Able to Deliver Freight from China to any European City in just 15 or 16 days”

Author: Tamar Demetrashvili

Мамука Хазарадзе:

“Мы сможем доставлять грузы из Китая в любой город Европы за 15-16 дней”

Автор: Тамар Деметрашвили

Anaklia's new deepwater seaport has already been named as the project of the century. The first phase of construction work on the port is already underway and the port will welcome its first ship in 2020. A 2.5 billion dollar investment, a new seaport and a new city layout for Anaklia – what will this all look like? What will Anaklia offer to potential clients, and will this small town in Western Georgia be able to grow into a major logistics center? Mamuka Khazaradze, founder of Anaklia Development Consortium, talks to HUB Georgia about this and other issues.

What does the first phase of construction work comprise, and when is it due to come to an end?

The first tender for construction work was awarded to the Black Sea Group and the first phase of construction work, which is due to end in 2021, was begun soon after. However, even before construction work finishes, we should be able to receive our first ship by 2020. This is very important, because time is ticking very quickly, and the sooner Anaklia appears on the global map of transit corridors as a functional seaport, the

Проект глубоководного порта Анаклия уже назвали стройкой века. Сейчас осуществляется первая фаза работ, первое судно новый порт примет в 2020 году. Инвестиция в \$2,5 млрд, порт и новый город Анаклия – какими они будут? Что будет предложено потенциальным клиентам, и сможет ли этот маленький уголок Западной Грузии стать крупным логистическим центром? По этим и другим вопросам HUB Georgia побеседовал с учредителем “Консорциума развития Анаклии”

(Anaklia Development Consortium) Мамукой Хазарадзе.

Когда ожидается завершение первой фазы строительства порта, и что ему предусмотрено?

Первый тендер по строительным работам выиграла Company Black Sea Group, с этого, практически, мы и начали строительство в рамках первой фазы. Оно будет завершено в 2021 году, но уже в 2020 году у нас будет возможность принять первое судно. Это очень важно, поскольку время не терпит, и чем скорее окажется Анаклия на карте транзитного коридора как функциониру-

better. The first phase, which represents an investment of 550 million USD, involves deepening the seabed by 16 meters, building a 1.5km breakwater and constructing a mall and main wall for containers as part of the seaport infrastructure development. All cranes and other equipment necessary for the proper functioning of the port will also be installed. The works cover an area of around 100 hectares and the port's capacity in the first phase will be about 1 million TEU (Twenty-foot Equivalent Unit), which is equal to about 10 million containers.

How will the project's other construction phases pan out?

The project consists of nine phases in total, including five mandatory phases, while the remaining phases will be completed according to a schedule we've agreed with the government.

There has been some difference of opinion around this project –as an investor, why are you interested in Anaklia?

According to historical sources that we have looked at, the area around Anaklia has been used by maritime traffic since the 15th century.



The idea of constructing a seaport here was discussed during the Soviet period too, from 1966. We looked at four projects which were presented by different authors, each with their

own idea of building the port, the better. The first phase includes investing \$550 million, within which the deepening of the seabed by 16 meters will be carried out, as well as the construction of a 1.5 km breakwater and the main container wall. All necessary cranes and other equipment will be installed.

The first phase will be completed according to a schedule we've agreed with the government. The remaining phases will be completed according to a schedule we've agreed with the government. The remaining phases will be completed according to a schedule we've agreed with the government.



own particular engineering solutions. We also looked at the option of implementing a much smaller version of the project, which was called Lazika, but the project we chose is of such scale

that it will be able to serve the country for the next 100-150 years. Another interesting factor is that a deepwater seaport will enable the country to handle freight of any volume. The fact

необходимые для функционирования порта подъемные механизмы. Работы в рамках первой фазы развернутся примерно на 100 гектарах, и это будет фаза для обеспечения мощности

порядка 1 млн TEU или приблизительно 10 млн тонн.

Как будет развиваться организация остальных фаз строительства?

Проект порта Анаклиа предусматривает, в целом, 9 фаз, из них 5 обязательны, а добавление остальных будет происходить в соответствии с планом, который мы согласовали с государством.

В связи с этим проектом высказывались различные мнения, чем он Вас заинтересовал?

Согласно имеющимся историческим источникам, территория Анаклии использовалась для судоходства еще с XV века. А непосредственно вопрос строительства порта активно рассматривался еще в советский период – с 1966 года. Мы разыскали, в совокупности, 4 проекта различных авторов, с разными инженерными решениями, был также сокращенный вариант этого проекта – т.н. проект “Лазика”, однако наш проект – такого масштаба, который послужит стране в перспективе ближайших 100-150 лет. Интересно то, что наличие глубоководного порта даст стране

that Anaklia is surrounded by open land enables us to include the construction of a city in this area which will initially contain logistics centers, warehouses and industrial sites. Later on, residential buildings, offices and other amenities will also be added. As an investor, I would point out the benefits of the project's dual components – a huge seaport and the new city behind it, in which various individuals and companies will be able to launch their own businesses. Anaklia will become the center of all these operations – it will function as a hotspot on the route between China and Europe. It's here that we'll be able to make full use of all the opportunities presented to us by our free trade agreements with the EU, China and the CIS countries. We believe that we're laying the foundation of a place that will offer great opportunities, a place to which companies can bring their production facilities and distribution channels.

What are the advantages of the fact that the seaport at Anaklia is deeper than other ports in Georgia, and where will those ships that Georgia's other ports are currently

unable to receive come from?

Currently Georgia's ports can receive freight ships carrying 1500 containers. This is the absolute maximum that Georgian seaports can handle. Anaklia seaport, on the other hand, will be able to handle ships carrying 10 000 containers. The entire maritime and shipping economy is being developed to transport the highest possible volume of cargo by one ship or one train in order to make cargo turnover faster and more efficient. Ultimately, logistics is about price, speed and volume. Currently, for example, huge ships enter Istanbul seaport and then freight is transported to Georgia on smaller ships. If you look at the cost, services and time involved in this process, you can see that Georgia doesn't have a profitable port as such – it has the same kind of seaports that you can see the world over.

And is the capacity of the Bosphorus Strait taken into account when planning freight flows through Anaklia?

These ships can move through the strait of Istanbul without any problem. These large freight ships are 395 meters in length and no additional tax is required for their

возможность беспрепятственно пропускать грузы практически любого объема. Территория Анаклии и существующее свободное пространство позволяют нам построить город, который на первом этапе будет заполнен логистическими, складскими и промышленными мощностями. Потом к ним добавятся жилые здания, офисы и т.д. Для меня, как инвестора, важно слияние именно этих двух компонентов

а грузы оттуда в Грузию направляются уже относительно малыми судами. Если представить расходы в связи с этим процессом, обслуживание и время, получится, что у Грузии портов, как таковых, сейчас нет. Есть просто гавани, подобные которым можно встретить во многих странах мира.

Учитывалась ли при планировании грузопотоков пропускная способность Босфора?

Анаклиа станет региональным "эпицентром". Она явится важной точкой на пути между Китаем и Европой.

– огромного порта и за ним города, где множеству людей и бизнесу будет предоставлена возможность начать свое дело. Анаклиа станет региональным "эпицентром". Она явится важной точкой на пути между Китаем и Европой. Именно здесь будут использоваться возможности, предоставляемые соглашениями о свободной торговле, заключенными с Европой, Китаем и странами СНГ. По нашему мнению, мы заложим

Через Стамбульский пролив суда этого типа проходят свободно. Речь идет, в частности, о судне длиной 395 метров, которое без дополнительного платежа передвигается по проливу и в Черном море. Такие суда принимают порты Одессы, Новороссийска, Констанцы и Бургаса, и в их число войдет и порт Анаклии, так что, реализации наших планов и достижению цели не помешает и пропускная способность пролива.



movement through the strait and the Black Sea. Odessa, Novorossiysk, Constanza and Burgas seaports can all handle ships of this size and Anaklia seaport will also join their number. The carrying capacity of the Bosphorus Strait won't stop us from implementing our plans and achieving our goals.

Which foreign partners have shown an interest in this project? Would you be able to name them?

The Anaklia Development Consortium was

founded by me, TBC Holding and Conti Group, a US company with 110 years of experience, which operates in the field of construction and development and implements various international projects. Later on, we were joined by the British logistics company Wondernet Express (which operates in Central Asia) and another major US company – SSA Marine – a seaport operator. We have also signed a memorandum of understanding with the Chinese company ZPMC, the world's largest manu-

основу для уникальных возможностей и места, куда компании перенесут свои предприятия и дистрибьюторские каналы.

Какие преимущества даст порту Анаклия его относительно большая глубокководность в сравнении с другими портами Грузии, и откуда Вы ожидаете прибытия судов, которые сегодня грузинские порты принять не в состоянии?

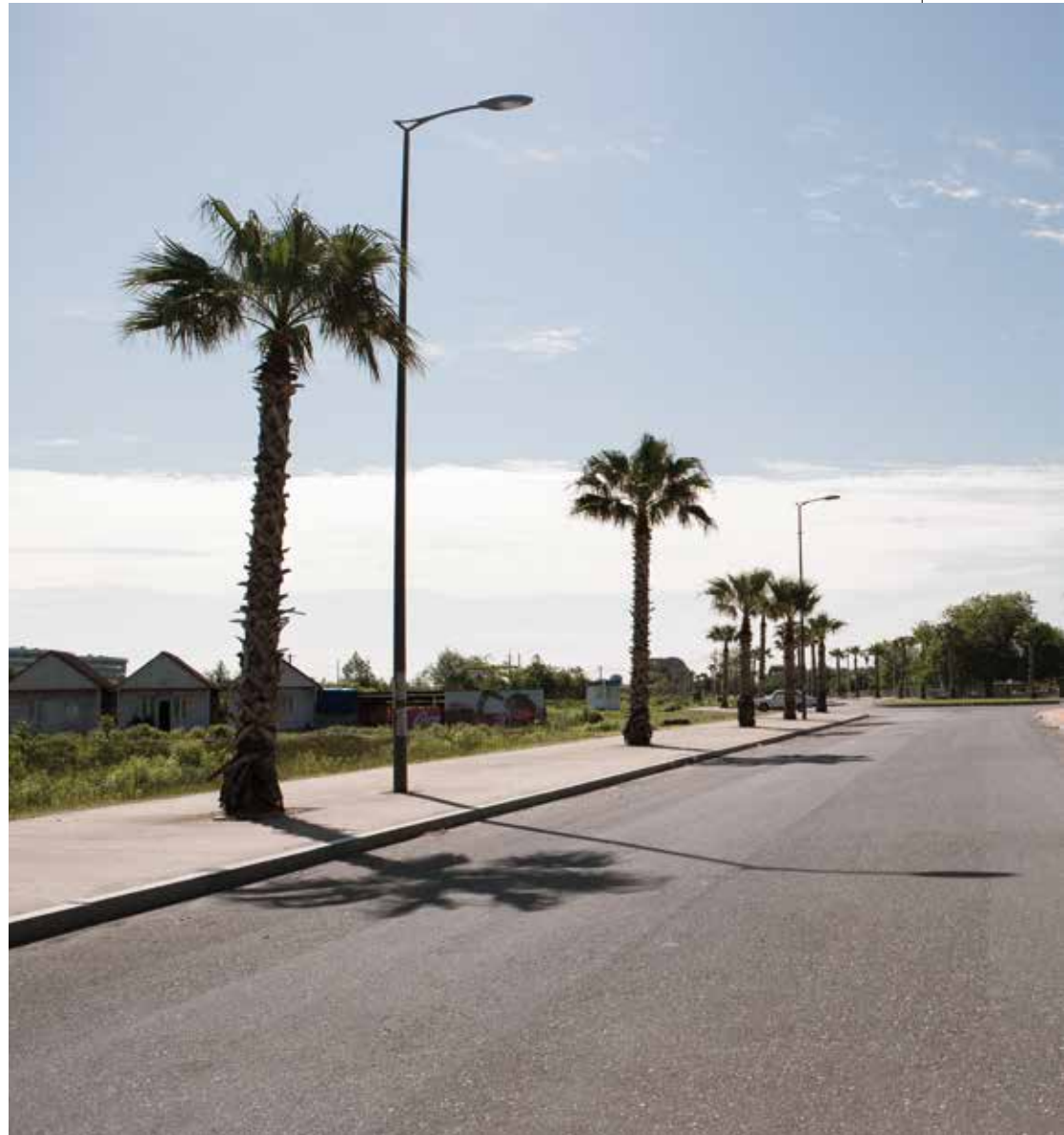
Сегодня Грузия принимает суда вместимостью 1500 контейнеров, это

максимум того, что могут обслуживать действующие порты. Глубоководный же порт Анаклия будет принимать контейнеровозы с 10 000 контейнеров. Вся экономика перевозок направлена на обеспечение транспортировки как можно больших объемов грузов, будь то посредством морского судна или поезда – для быстрого и эффективного товарооборота. В конечном итоге, логистика – это цена, скорость и количество. Сегодня крупные суда входят, например, в порт Стамбула,

facturer of seaport crane machinery, which currently enjoys a 70% share of that market. We hope that final negotiations between all sides will be concluded successfully.

Which countries have been involved in negotiations to make sure that their needs are being met, and what is their level of interest in the project?

For various reasons, Poti seaport has been unable to receive ships for about 120 days of the year over the last four years. As a result, Georgia has lost many of its traditional freight flows. For example, we now handle only 7% of Central Asian cargo, while in the past Turkmenistan, Kazakhstan, Uzbekistan and Azerbaijan would direct their cargo to Georgia. Freight companies are constantly seeking cheaper and shorter routes, and today Poti seaport is becoming an expensive option for them. One reason for this could be the monopolistic environment in which we operate. From the very beginning, we've been speaking to, and signing agreements with, seaports located along the China-Europe route – Kurik seaport, Turkmenbashi port. Recently we signed a memorandum of understanding with Khorgos



dry port and as a result, today, we have already shaped a fairly interesting portfolio of new freight that will pass through Anaklia seaport once it opens for business.

What sort of cargo will the seaport handle?

Познакомьте нас с теми иностранными партнерами, которые также поверили в перспективность проекта...

“Консорциум развития Анаклии” учредили я, грузинский ТВС Holding и Conti International, это

американская компания с 110-летним опытом деятельности, работающая в строительном и девелоперском направлениях и осуществляющая международные проекты. Позже к нам присоединились Бри-танская логистическая



Anaklia will become the center of all these operations – it will function as a hotspot on the route between China and Europe.

компания Wondernet Express, которая работает в Центральной Азии и еще одна крупнейшая американская компания SSA MARINE – как оператор порта. Также нами подписан договор о намерениях с китайской компанией ZPMC, это крупнейший в мире производитель портальных кранов, занимающий 70% рынка. Мы надеемся, что переговоры в итоге завершатся успешно.

С какими странами Вы ведете переговоры относительно использования ими возможностей порта Анаклия, и насколько высок с их стороны интерес?

Исходя из того, что последние 4 года Потийский порт на протяжении примерно 120 дней в году по ряду причин закрыт, Грузия потеряла традиционные грузы. Например, мы обслуживаем всего 7% грузов из Центральной Азии, тогда как ранее Туркменистан, Казахстан, Узбекистан и Азербайджан традиционно перевозили эти грузы через Грузию. Груз ищет короткий и дешевый путь, а Поти на сегодняшний день – дорогой порт. Когда положение в какой-то мере монопольное, наверное, это тоже влияет. Мы с первого же дня начали

переговоры и оформление соглашений с портами, находящимися на вышеупомянутом пути. Это, в частности, порты Курык, Туркменбаши, недавно подписан протокол о намерениях с сухим портом Хоргос. Сегодня у нас уже имеется довольно интересный портфель по новым типам грузов, которые будут идти через порт Анаклия.

Какие, в целом, виды грузов будет обслуживать новый порт?

Это будут как насыпные, так и контейнерные грузы. Нужно отметить, что мы не закладываем в наш бизнес-план компонент Китая, как гарантированный груз, но хочу обратить ваше внимание на то, что Китай ежегодно готовит для Европы 350 млн тонн грузов, и если мы будем перевозить хотя бы 1% этого объема через Анаклию, то практически удвоим мощность первой фазы. И шансы этого очень высоки. По Среднему коридору уже движется довольно большое количество грузов, но так – только до Азербайджана, где затем эти грузы “рассеиваются”: часть идет в северном направлении, часть – в южном. Везти их через Грузию сейчас нет смысла, поскольку мы не в состоянии их

Freight traffic will include both bulk carriers and container carriers. I should say that our business plan doesn't include guaranteed freight from China as one of its components, but for the sake of illustration, I'd like to point out that China ships 350 million tons of freight to Europe every year. If Anaklia seaport manages to attract even 1% of this volume, then the total amount of freight traffic passing through the port during its first phase will double. Our chances of achieving that are pretty good. A

days. It's worth pointing out that cargo transportation from Shanghai to Rotterdam takes 45 days, plus the time needed for re-distributing cargo from Rotterdam seaport to Central European cities. China is focusing on developing this Westward route and on concentrating manufacturing in the West of the country, from where goods can be transported by train. Therefore, this so-called central corridor, of which Georgia is an integral part, is of vital importance to China's plans.

Anaklia will be based on the concept of the so-called Smart City and will be ecologically clean. I wouldn't rule out the banning of vehicles with internal combustion engines in the city.

large amount of freight is already moving along the corridor to Azerbaijan, from where cargo is distributed both to the North and to the South. However, the route to the West via Georgia is currently underutilized, because we can't offer our services at a reasonable price, even though cargo transportation from Central China to Georgia takes only 8

How would you assess Georgia's competitiveness compared to the Russian corridor?

We're able to deliver cargo to any European city in just 15-16 days. This route is fast enough. We will face competition from both northern and southern routes, but Anaklia seaport will have the advantage that, standing behind

обслуживать. А так, из Центрального Китая до Грузии груз доходит за 8 дней, тогда как на перевозку из Шанхая до порта Роттердама требуется 45 дней, к которым добавляется время доставки груза из порта непосредственно до городов Центральной Европы. Китай ориентирован на развитие западного направления, на западе он осуществляет концентрацию предприятий, а вывоз грузов оттуда возможен только поездом, поэтому Средний коридор, который проходит через Грузию, очень актуален.

Как Вы смотрите на конкуренцию с российским коридором?

Мы сможем доставлять грузы из Китая в любой город Европы за 15-16 дней. Это довольно быстрая перевозка. Конкуренция есть не только со стороны севера, она и по южному направлению, однако за новым портом будет стоять мощный город, логистический хаб – Анаклия, а это явится дополнительным бенефитом для перевозчиков. Мы смотрим на этот процесс очень комплексно. Наше конкурентное преимущество – то, что мы будем не просто каким-то проводником, транзитной территорией. Анаклия станет местом,

где будут происходить остановка, обработка и перераспределение грузов, а также действовать множество сопутствующих сервисов.

Какова в данном случае роль железной дороги, включена ли она в процесс подготовки этого масштабного проекта?

У "Грузинской железной дороги", пока она будет оставаться на 100% под государственным управлением, постоянно будут проблемы. Об этом нужно говорить смело и не бояться того, что это стратегический объект, который нельзя приватизировать. "Грузинская железная дорога", в первую очередь, должна стать прозрачной, что, как правило, обеспечивается менеджментом. Необходимо придумать такую модель, которая полностью изменит менеджмент железной дороги. Когда все это перейдет на рельсы рыночной экономики, все уладится. Ну а так, отсутствие перебоев в движении грузов - в интересах государства, и если после открытия порта мы увидим проблему, этот вопрос автоматически встанет в повестку дня. Впрочем, в настоящее время ведется реконструкция, в результате которой



it, is a strong city and logistics hub, which provides additional benefits for shipping companies. Our competitive advantage lies in the fact that, apart from functioning as a corridor, Anaklia will be a place where cargo can be stopped, processed, sorted and re-distributed and many other auxiliary services will be available there.

I wonder whether Georgian Railways has been involved in preparations for this large-scale project?

Georgian Railways will not be able to deal with its own problems as long as it remains an entirely state-managed company. We need to show courage in speaking about this and we should not be afraid that the railway is a strategic asset that shouldn't be sold. Above all, Georgian Railways should become more transparent, but we know that governments are always the worst managers. We need a new model that will completely change the way the railway is man-

пропускная способность железной дороги и скорость движения по ней возрастут. Мы знаем, что к 2020 году, к моменту, когда заработает порт, пропускная способность железной дороги будет составлять 50 млн тонн, чего вполне достаточно для налаженной работы порта на протяжении ближайших лет.

Какова роль этого порта и города Анаклиа в деле формирования Грузии в качестве регионального транспортного хаба? И вообще, какой Вам видится

перспектива страны в этом отношении?

Грузия в последние годы достигла больших успехов с точки зрения экономического развития, но нужно сделать еще очень многое, и поэтому стране необходим такой масштабный проект международного значения. К нему привяжется очень многое – транспорт, сфера обслуживания, банковское и финансовое направления. Существование города с возможностью легкого основания бизнеса очень важно. Касательно Анаклии имеется специальная



aged. When the whole process moves towards the market economy system, all problems will be overcome. It's in the state's interest to ensure the free transport of cargo. If problems arise after the inauguration of the seaport, this issue will definitely be put on the agenda. However, currently reconstruction work is underway in order to speed up the operation of the railway and increase its capacity. By the time the seaport

becomes operational in 2020, rail capacity will reach 50 million tons and this is absolutely sufficient to ensure the profitable operation of the seaport.

How will Anaklia seaport and Anaklia city contribute to shaping Georgia as a regional transportation hub? What are Georgia's prospects in this respect?

Over the last few years, Georgia has made

запись в Конституции, и этот город будет регулироваться специальным органическим законом, работа над которым уже идет. Я не исключаю, что будет введено международное законодательство по арбитражу. Анаклия должна стать местом, где бизнес-компании стран – наших соседей будут учреждать свои представительства и там же решать тяжбы, пользоваться сервисами грузинских банков. А возможность предо-

ставления этих сервисов на высоком уровне у грузинской банковской системы действительно имеется. Анаклия будет основанным на концепции "Smart city", зеленым - экологически чистым городом. Не исключаю и того, что там вообще будет запрещено использование автомобилей с двигателями внутреннего сгорания. Мы намерены внедрить там такие подходы, которые будут интересны для крупного капитала.

significant progress in terms of economic development, but we need to step up our efforts. The country needs a large-scale international project to stimulate other areas of the economy – transport, services, banking and finance. It is of crucial importance to have a city with simple procedures for launching businesses. The basic law of Georgia includes a special provision for Anaklia, and a special organic law will regulate the development of the city. This document is currently being developed. I wouldn't rule out the introduction of international arbitration legislation in Georgia. We should make Anaklia a place where businesses from our neighboring countries can establish local representative offices here, resolve disputes here, and make use of the services of Georgian commercial banks. The Georgian banking sector is able to offer the necessary services at an extremely high level. Anaklia will be based on the concept of the so-called Smart City and will be ecologically clean. I wouldn't rule out the banning of vehicles with internal combustion engines

in the city. We plan to introduce approaches that will make the city attractive to major capital.

I should also ask you about political risks. The seaport is located very close to the conflict zone of Abkhazia. What do you think about this issue?

This is a challenge for me and it's something that makes me work with my team with increased energy. I believe that this project is a serious step towards the enhancement of the region and, ultimately, its integration, through doing business together. An investment of 550 million USD over three years over such a small area just goes to show the scale of this project. Can you imagine how many local citizens will be employed as a result of this investment and how many people will have their hopes in new relations renewed?! I believe that this aspect of the project is a genuine challenge and I agree with you that it is not an easy issue for our investors. However, there are mechanisms for guaranteeing political risk insurance, which we're working on, and so capital will definitely be insured.



Анаклиа будет основанным на концепции "Smart city", зеленым - экологически чистым городом. Не исключаю и того, что там вообще будет запрещено использование автомобилей с двигателями внутреннего сгорания.

Мы обязательно должны задать вам вопрос и касательно политических рисков: порт находится вблизи зоны конфликта – Абхазии, как Вы смотрите на это?

Для меня, как для грузина, это – вызов, и я работаю с большей энергией вместе с командой. Я считаю, что этот проект – серьезный шаг в направлении усиления региона, его интеграции, совместного делания чего-либо. Инвестиция в \$550 миллионов за три года в такую ма-

ленькую территорию – довольно крупный масштаб. Вы представляете, скольким людям такая инвестиция поможет трудоустроиться, сколько даст надежд на взаимоотношения?! С моей точки зрения, это – вызов, но я согласен, что для наших иностранных инвесторов эта тема простой не является, впрочем, существуют механизмы страхования политических рисков, мы работаем и над этим вопросом, и этот капитал будет защищен.

How to Develop the Maritime Sector in Georgia

Пути развития в Грузии отрасли морского судоходства



Jaba Tarimanashvili
Maritime Service and Transport
Company Trans-Logistics
Director, Business Analyst

Джаба Тариманашвили
Директор компании "Транс
логистика", эксперт-аналитик

A ship owner, who wishes to register their company and bring their sea vessels from a particular country generally has to choose between several alternatives: they must choose whether to register their company in a leading European maritime country, in the United Arab Emirates, in an offshore jurisdiction or in Georgia. Out of the alternatives listed above, almost all of them, apart from Georgia, either offers some form of tax incentive or entirely releases an international maritime voyager from the obligation of paying any tax at all.

In Georgia, the opposite is true. According to the tax code, ship owners are obliged to pay:

- a) property tax, which in a capital-intensive sector can rise to colossal amounts;
- b) non-resident tax, if the ship owner receives services from a company registered in one of those countries with which Georgia has not signed an agreement on avoiding double taxation;
- c) income tax on the salaries of hired employees;
- d) profits tax, if the ship owner has managed to make some returns.

Судовладелец, желающий зарегистрировать компанию и управлять судном из конкретной страны, оканчивается перед выбором: осуществить регистрацию своей компании в одной из ведущих европейских морских стран, в ОАЭ, в какой-либо оффшорной юрисдикции или в Грузии. Практически на всех территориях из этого перечня, кроме Грузии, судовладельцам, занимающимся международными морскими рейсами, предоставлены либо определенные налоговые льготы, либо полное освобождение от налогов. В Грузии же ситуация обратная. В соответствии с действующим

Налоговым кодексом, судовладелец-резидент должен производить следующие налоговые выплаты:

- а) налог на имущество, который в такой капиталоемкой отрасли, как судоходство, возрастает до колоссальных сумм;
- б) налог на доход предоставившего ему услугу нерезидента, зарегистрированного в стране, с которой у Грузии не оформлен договор об избежании двойного налогообложения. Вышеупомянутый налог - на доход от источника в Грузии должен удерживаться у этого источника, и на практике издержки



The commercial activities of a foreign ship owner, when registered as a Georgian company, are unjustifiably costly and unprofitable.

In other words, carrying out the commercial activities of a foreign ship owner when registered as a Georgian company, is unjustifiably costly and unprofitable. For

this reason, it should come as no surprise to hear that there isn't a single ship owner registered in Georgia in possession of a high tonnage vessel capable

по его уплате путем "доначисления" приходится нести самой местной компании, поскольку нерезидент, как правило, не готов снижать стоимость своей услуги;

в) подоходный налог, начисляемый на зарплаты наемных работников;

г) налог на прибыль – если компания получила дивиденды.

Другими словами, коммерческая деятельность грузинской компании в

качестве международного судовладельца является неоправданно дорогостоящей и нерентабельной. Поэтому неудивительно, что в Грузии не зарегистрировано ни одного владельца крупнотоннажного судна, осуществляющего международные рейсы.

В то же время, количества плавающих под флагом Грузии судов недостаточно для того, чтобы грузинский флаг по результатам инспектирования судов оказался в белом списке

of carrying out international transportation. At the same time, there are not enough Georgian flag-flying vessels at sea for the Georgian flag to pass enough positive ship inspections to get into the Paris MOU on Port State Control 'white list', which is widely considered to be the highest form of assessment for flag administration.

WHAT IS COMMON PRACTICE IN OTHER COUNTRIES?

According to the audit company Deloitte, Malta offers complete freedom from any form of taxation to ship owners, charterers (who rent vessels) and maritime financiers (banks, funds and financial institutions that finance the purchase of ships). The ship owner is not obliged to pay any taxes, which might normally apply as a result of providing maritime services. Since 2009, these benefits apply not only to ship owners, but also to the technical managers of shipping vessels who carry out technical oversight and recruitment of the ship's crew. The share of maritime shipping companies in Malta's Gross Domestic Product (GDP) is more than one billion dollars.

According to another audit company, KPMG, Cyprus is one of the leading EU countries in the maritime sector. Cyprus benefits from a simple and accessible taxation system, which is in compliance with EU requirements, as well as the principles of the Organization for Economic Cooperation and Development (OECD). Its new tonnage taxation law complies fully with EU Common Rights and Responsibilities Body, the EU Acquis on State Aid to Maritime Transport. The tonnage taxation system applies to ship owners, ship charterers and ship management companies and involves fixed taxation within certain tonnage limits, which frees the ship owning company from taxes relating to income gained through ship management. Despite these benefits, the share of maritime ship owning companies in Cyprus' Gross Domestic Product (GDP) is as much as to 1.5 billion USD.

WHAT CHOICE DOES GEORGIA HAVE?

Within its own jurisdiction and taxation area, Georgia has the resources to register unlimited amounts of

Коммерческая деятельность грузинской компании в качестве международного судовладельца является неоправданно дорогостоящей и нерентабельной.

Парижского меморандума о взаимопонимании по государственному портовому контролю (Paris MOU on Port State Control), считающемся высшей оценкой администрации флага.

ЗАРУБЕЖНАЯ ПРАКТИКА

По информации аудиторской компании Deloitte, Мальта предлагает судовладельцам, фрахтователям, а также тем, кто финансирует судоходные компании (банковским учреждениям, фондам и т.д.), полное освобождение от налогов с доходов, получаемых в результате оказания морских услуг. В 2009 году аналогичные льготы были также распространены и на технических менеджеров судов, обеспечивающих технический надзор над судами и их укомплектование экипажами. В настоящее время на долю компаний морского пароходства в ВВП Мальты приходится около 10% (более \$1 млрд).

По оценке аудиторской компании KPMG, Кипр – одна из ведущих стран Евросоюза в морской отрасли. На Кипре действует благоприятная налоговая система, находящаяся в соответствии с требованиями ЕС и принципами Организации экономического сотрудничества и развития (OECD). Новое тоннажное налогообложение полностью соответствует концепции общих прав и обязанностей ЕС, программе государственной помощи морскому транспорту (EU acquis on State Aid to Maritime Transport). Тоннажная система налогообложения применяется в отношении судовладельцев, фрахтователей и управляющих судами компаний и предусматривает выплату фиксированного налога в зависимости от определенного тоннажа. При этом экипажи судов освобождены от подоходного налога. Доля морских судоходных компаний в ВВП Кипра – 7% или порядка \$1,5 млрд.

companies, but international ship owners (shipping companies), are not found in our country. The reason for this is the superior, business-orientated taxation environment offered by other countries. The Georgian authorities now have to make one of two choices: to not undertake any kind of taxation reform and continue in the situation it's currently in,

where revenue from the maritime sector is zero, or to alter its tax-collection policy along the lines of Malta and Cyprus. For example, Georgia could bring in a single-fixed tax based on the tonnage of the vessel, which would allow the country to revive an area of the economy which is practically dead, and to create a new source of stable state income.

КАКОВ ВЫБОР У ГРУЗИИ?

Грузия располагает ресурсом регистрации в своей юрисдикции и налоговом пространстве неограниченного количества компаний, но международных судовладельцев (судоходных компаний) в нашей стране - нет. Причина – предложение другими странами лучшего, ориентированного на бизнес налогового законодательства. Грузинские власти стоят

перед выбором. Либо не проводить никакой налоговой реформы, и тогда продолжится ситуация с нулевым доходом от этой отрасли. Либо ввести схему налогообложения, подобную тем, что действуют на Кипре, в Мальте, ряде других юрисдикций, например, единственный - фиксированный налог исходя из тоннажа судна, что позволит оживить фактически "мертвую" отрасль и получать от нее стабильные доходы.

ORGANIZER:



SPONSOR OF
REGISTRATION:



YUK ULAG MERKEZI

MEDIAPARTNERS:



VIVA CONSULT: 5TH INTERNATIONAL BLACK AND CASPIAN SEA TRANSPORT FORUM 2018

June 11-12, Batumi, Georgia

Development of road infrastructure - current projects, future plans

Interview with Minister of Regional Development and Infrastructure of Georgia

Author: Maia Bitsadze

Развитие дорожной инфраструктуры - реалии и планы

Интервью с министром регионального развития и инфраструктуры Грузии

Автор: Майя Бицадзе

The construction and repair of hundreds of kilometers of road is planned for 2018-2021, which will involve spending billions of lari. Minister of Regional Development and Infrastructure, Maia Tskitishvili, speaks to HUB Georgia magazine about ongoing and future projects in infrastructure development, as well as their important role in turning Georgia into a transport and logistics hub.

You haven't been in the position of Minister of Regional Development and Infrastructure for very long. How much

have you managed to look into the Ministry's portfolio and set some working priorities?

This area is really not new to me at all. For years, as Director of the Administration of the Government of Georgia, I was involved in discussions about all of the most important projects. At the moment we're going into detail in various areas and despite the fact that the scope of work is really huge, I'm sure that, together with my team, we'll be able to achieve the kind of results that every citizen will be able to see. We have the total support of our interna-

В 2018-2021 гг. в Грузии планируется осуществить строительство и реабилитацию сотен километров дорог, что обойдется в миллиарды лари. О текущих и будущих проектах по развитию дорожной инфраструктуры, их значении в деле превращения Грузии в транспортно-логистический хаб журнал HUB Georgia побеседовал с министром регионального развития и инфраструктуры Майей Цкитишвили.

Министром регионального развития и инфраструктуры Грузии Вы стали не так

давно. Насколько Вы уже ознакомились со структурой и установили ли приоритеты работы?

Эта сфера для меня не нова. На протяжении лет, в ранге руководителя администрации правительства, я была включена в рассмотрение всех важных проектов. Сейчас мы детально проходим различные направления, и, несмотря на то, что пространство работы действительно большое, я уверена, что вместе с командой в конечном итоге мы достигнем результатов, осязаемых для всех граждан. У нас



tional partners and we look forward to working actively with contractor companies as they demonstrate a greater sense of responsibility and, most importantly, the highest possible standard of quality.

What are the figures like from the last few years in terms of investments carried out in Georgia's transport infrastructure? Firstly I want to ask you about roads.

Road infrastructure is one of the most important aspects of spatial planning and, as a result, this

is reflected in the finances. This year, the Ministry's budget has increased by around half a billion GEL and now represents 1.815 billion GEL. Out of this amount, the largest share, more than 70%, is being spent on road projects. Looking at some of the main trends, I can share some key figures with you. Between 2013 and 2016, every year a little more than half a billion GEL was being spent in this area. Last year, more than 870 million was set aside for road infrastructure, while this year we plan to spend around 1.3 billion GEL.

Бюджет министерства на этот год возрос примерно на полмиллиарда лари – до 1 млрд 815 млн лари. И большая его часть - более 70% - расходуется именно на дорожные проекты.

есть полная поддержка от международных партнеров, а от компаний-контракторов мы ожидаем активного сотрудничества, большей ответственности и, что главное – максимально-го качества.

Каковы тенденции государственных расходов на развитие дорожной инфраструктуры в последние годы? Дорожная инфраструктура – одно из важнейших направлений пространствен-

In order for Georgia to be competitive as a transport corridor, it's essential to increase the capacity of its transport system, and in this regard, one of the most important projects is the construction of an East-West high-speed motorway. What stage are we at today and what do the future plans look like?

The construction of the high-speed East-West motorway was started in 2006 and by 2013, 70 km of road had been built. Between 2013 and 2017, however, more than 120 km of road was laid. At this stage, in total, about 190 km of road has been completed. As for our future plans, we're considering making the construction of the high-speed motorway a non-stop, uninterrupted process and this is something we're working towards. Our increased budget is evidence of this. I understand that this is a significant challenge, but the country's rapid development strategy doesn't allow us to act otherwise. At this stage, construction is ongoing on various parts of the Samtredia-Grigoleti section of the road, more than 50km of road in total. Work is also ongoing on the 15km Osiauri-Zemo Chumateleti road,

an 18km bypass road around Kobuleti and the Batumi bypass road, which is 13km in length. This means that work is ongoing on up to 96km of road, all of which is part of the East-West high speed motorway project.

What about work currently in the development phase?

Project work is currently ongoing in eight sections of high-speed motorway. These are Chumateleti-Khevi, Khevi-Ubisa, Ubisa-Shorapani, Shorapani-Argveta, Batumi (Chorokhi)-Sarpi, Rustavi-Red Bridge, Algeti-Sadakhlo and Grigoleti-Choloki. The total length of these sections currently under development is about 140km.

You mentioned that this is a huge challenge, and we also know that over the next few years, approximately 9 billion GEL is expected to be spent on infrastructural works. How much of this will be spent on roads and – apart from roads – what are the Ministry's other main priorities?

As I already pointed out, most of the total budget will be spent on the construction and re-habilitation of roads. Apart from construction of the East-

ного обустройства, это соответствующим образом выражается и в финансах. Бюджет министерства на этот год возрос примерно на полмиллиарда лари – до 1 млрд 815 млн лари. И большая его часть – более 70% – расходуется именно на дорожные проекты. Приведу несколько показателей для очевидности динамики: в 2013-2016 гг. по данному направлению ежегодно расходовалось немногим более полумиллиарда лари, в прошлом году было выделено более 870 млн лари, а в этом году расходы запланированы на уровне примерно 1 млрд 300 млн лари.

Для обеспечения конкурентоспособности транспортного коридора Грузии необходим рост мощностей транспортных систем. Одним из важных проектов с этой точки зрения является строительство скоростной магистрали Восток-Запад. На каком этапе мы сейчас находимся, и каковы планы на будущее?

Строительство скоростной магистрали Восток-Запад началось в 2006 году, до 2013 года было построено около 70 км дорог, в период же 2013-2017 гг. – более 120 км. Так что, на дан-

ный момент построено, в совокупности, около 190 км дорог. Что касается планов на будущее, мы думаем и работаем над тем, чтобы строительство скоростной автомагистрали перешло в непрерывный режим. И возросший бюджет является подтверждением этого. Я понимаю, что это – большой вызов, но стратегия быстрого развития страны не дает нам права действовать иначе. На данном этапе строительные работы идут на нескольких участках общей протяженностью более 50 км отрезка Самтредия-Григоleti, на 15-километровой участке Земо Осиаури- Чумателети, на 18-километровом отрезке кобулетской обьездной дороги, а также на батумской обьездной дороге протяженностью 13 км. Так что, строительная активность развернута на 96 км – только в рамках проекта скоростной магистрали Восток-Запад.

А что касается проектных работ?

Проектные работы ведутся по 8 участкам скоростной автомагистрали, это: Чумателети-Хеви, Хеви-Убиса, Убиса – Шорapanи, Шорapanи-Аргвета, Батуми (Чорохи) – Сарпи, Рустави-Красный



West high-speed motorway, from 2018 to 2021, we're planning to start such important projects as Tbilisi-Bakurtsikhe, Bakurtsikhe-Tsnori, Gurjaani-Telavi, Zhinvali-Larsi, Natakhtari-Zhinvali, a bridge over the Rioni River at Poti, Baghdati-Abastumani road, Lentekhi-Mestia road, Zemo Imereti-Racha road, the so-called Tusheti road, Dzirula-Chumateleti and Khulo-Goderdzi Pass. The total length of all these sections of road is more than 700km. For some of these sections, project work is already completed, while it is still ongoing for others. The rest of our funds will be spent on other projects of the Ministry. I can't say that the Ministry's sphere

of work is divided into priorities – everything we do is of more-or-less equal importance for the full development of the country. Even one incomplete link in this important chain damages all the rest. Some specific areas of work include the construction and rehabilitation of water supply systems, maintenance of drainage channels and construction of purification facilities; establishing solid waste management systems and the sealing, construction and management of landfill sites according to modern methodologies; the restoration and rehabilitation of monuments of cultural heritage and the repair and maintenance of tourist infrastructure

мост, Алгети-Садахло и Григолет-Чолоки. Их совокупная протяженность – приблизительно 140 км.

На развитие инфраструктуры в Грузии в ближайшие несколько лет планируется направить 9 млрд лари. Сколько из них приходится на дорожную инфраструктуру, и каковы, помимо дорог, приоритеты министерства?

Как я уже отмечала, большая часть совокупного бюджета будет использована для строительства и реабилитации дорог. Помимо строительства скоростной автомагистрали Восток-Запад в 2018-2021 гг. заплани-

ровано начало таких важных проектов, как: дороги Тбилиси-Бакурцихе, Бакурцихе-Цнори, Гурджаани-Телави, Жинвали-Ларси, Натахтари-Жинвали, строительство потийского моста на реке Риони, дороги Багдати-Абастумани, Лентехи-Мestia, Земо Имерети-Рача, т.н. Тушетская дорога, дороги Дзирула-Чумателети, Хуло-Перевал Годердзи, совокупная протяженность всех этих участков – более 700 км. По одним проектная документация уже готова, по другим сейчас идет проектирование. Остальная сумма будет направлена на другие проекты, которые должно осуществить министерство.

НА РАСШИРЕНИЕ КУТАИССКОГО АЭРОПОРТА БУДЕТ НАПРАВЛЕНО 50 МЛН ЛАРИ

Правительство Грузии планирует инвестирование 50 млн лари на расширение Кутаисского аэропорта. В результате, как отметила руководитель Объединения аэропортов Грузии Кети Алексидзе, пропускная способность этого аэропорта возрастет втрое, и в пиковые часы он сможет обслуживать одновременно порядка 1000 пассажиров.

“Пассажиропоток в Кутаисском аэропорту в минувшем году ощутимо возрос, довольно большой рост мы ожидаем и в этом году. Авиакомпания Wizz Air вводит еще одно воздушное судно, которое будет летать по нескольким новым направлениям, также добавится Flydubai, кроме того, нами ведутся переговоры с несколькими авиакомпаниями к летнему сезону. Поэтому в повестку дня встало расширение Кутаисского аэропорта. Мы уже осуществили модернизацию перрона для воздушных судов и можем принимать по 9 самолетов одновременно”, - заявила Кети Алексидзе.

В 2017 году Кутаисский аэропорт обслужил более 400 тыс пассажиров или на 49% больше, чем в 2016 году.

50 MILLION TO BE SPENT ON THE EXPANSION OF KUTAISI AIRPORT

The Georgian government is planning to invest 50 million GEL in the expansion of Kutaisi International Airport. As a result, the airport's carrying capacity will increase three-fold and at peak times it will be able to serve 1000 passengers at any one time, according to a statement by Ketik Aleksidze, the Director of United Airports of Georgia.

“Passenger flows through Kutaisi International Airport increased noticeably last year and this year too we're expecting a large increase. The company Wizz Air is bringing in another plane which will be used on several new routes. We've also been joined by Fly Dubai and also, for the summer season, we're holding talks with several aviation companies. As a result of all this, the issue of expanding Kutaisi Airport has come onto the agenda. We've already modernized our landing quays, which means we can now receive up to nine planes at one time” – says Ketik Aleksidze.

In 2017, more than 400 000 passengers were served by Kutaisi Airport, a 49% rise on the number for the previous year.

Не могу сказать, что разделяю сферы деятельности министерства на какие-либо приоритеты. Все направления – практически одинаково важны для полноценного развития страны. Даже одно не налаженное звено в этой обязательной цепи вредит всем остальным. Что касается конкретных направлений, то это: реабилитация и строительство систем водоснабжения, налаживание канализационных систем и строительство очистных сооружений; внедрение систем управления твердыми отходами и закрытие, строительство и функционирование мусорных полигонов в соответствии с современными методологиями; реставрация-реабилитация памятников культурного наследия, обустройство и приведение в порядок прилегающей туристической инфраструктуры; реабилитация-строительство объектов социального назначения: детских садов, спорткомплексов, площадок, домов культуры, центров фольклора, музеев; альтернативные урбанистические транспортные сети; улучшение жилищных условий населения в

регионах и т.д. Перечень очень большой, и наряду с дорожной инфраструктурой все эти направления в различных аспектах, но равноценно важны: для роста возможностей в регионах, возвращения людей в села, содействия малому и крупному бизнесу, снижения вредного воздействия на окружающую среду, развития туризма, прогресса экономики. Соответственно - для каждого человека и страны в целом.

Китай старается восстановить исторический Шелковый путь, он выступил с новой инициативой “Пояс и путь” (Belt & Road), одной из главных целей которой является развитие транспортной инфраструктуры стран, расположенных вдоль “Пояса и пути”, и готов вложить в это крупные инвестиции. Включена ли Грузия в единую стратегию, и что происходит в этом направлении?

Правительство активно включено в дело полной реализации транзитного потенциала страны, мы совместно рассматриваем возможности еще более активного освоения этих направлений. Тесно сотрудничаем с

around them; the rehabilitation and construction of public buildings, including kindergartens, sports complexes, stadiums, houses of culture, folklore centers and museums; alternative urban transport networks; the improvement of living conditions for people in the regions and others. The list is fairly long and all these areas of our work are just as important as road infrastructure in various ways: in creating opportunities in the regions, in bringing people back to the villages, in facilitating the establishment of small and medium-size businesses, in reducing harmful impacts on the environment, in developing tourism and in bringing about the economic advancement of the country and of each individual.

China is trying to revive the historical Silk Road and has launched the new “Belt and Road Initiative”, which has, as one of its principle aims, the development of transport infrastructure in countries that lie along the length of this “belt and road” and in order to achieve this, China is ready to carry out large scale investments. Is Geor-

gia involved in the common strategy and what is happening currently in this area?

The government is very actively involved in the work of fully realizing the country's transport potential, and we're working together to be even more active in making use of the opportunities presented to us. We are working very closely with both China and the European Union and the free trade agreement is proof of this. Also, in both 2015 and 2017, we hosted the Silk Road Forum, which attracted significant international interest. Compared to maritime transport, cargo delivery by Trans-Asia-Caucasus freight train will be five-times quicker. More specifically, if freight delivery by sea takes 40 to 45 days, now cargo can be brought from China to Georgia in just 9 to 14 days. This means that the Azerbaijan-Georgia-Turkey route is the shortest transport route between Asia and Europe and Georgia's geographical location is actually an enormous resource for the economic advancement of the country. Our task is to create the kind of infrastructure that will ensure the country's transformation into a transport and economic hub.

This year, the Ministry's budget has increased by around half a billion GEL and now represents 1.815 billion GEL. Out of this amount, the largest share, more than 70%, is being spent on road projects.



Китаем и Евросоюзом. Подтверждением этого является и соглашение о свободной торговле. Наряду с этим, Грузия уже дважды, в 2015 и 2017 гг., принимала у себя Форум Шелкового пути, который вызвал большой международный интерес. Транспортировка транс-азиатско-кавказским поездом, в сравнении с морским транспортом, занимает в 5 раз меньше времени. В частности, если раньше для осуществления перевозок по морю

требовалось 40-45 дней, то сейчас грузы прибывают из Китая в Грузию всего за 9-14 дней. Это означает, что направление Азербайджан-Грузия-Турция представляет собой кратчайший транспортный маршрут, связующий Европу и Азию, и, исходя из географической данности – крупнейший ресурс экономического прогресса Грузии. Наша задача – создание инфраструктуры, которая обеспечит формирование страны в транспортный и экономический хаб.

Investment Temptations of Georgia

Author: Maia Bitsadze

Инвестиционная привлекательность Грузии

Автор: Майя Бицадзе

China has become one of Georgia's most important business partners, and the investments it has made in Georgia over the last few years now run into the hundreds of millions. What joint projects are Georgia and China planning to implement and what specific areas are of interest to investors in Georgia? HUB Georgia Magazine spoke to Davit Saganelidze, Director of the Partnership Fund about this and much more.

You've enjoyed relations with China for many years now. How are you now using these relations in the interests of Georgia and how is this reflected in current business relations?

Since we're talking about the past, I'll start by recalling the year 2012. When the ruling political force in Georgia changed and the Georgian Dream party came into power, I was leader of the new majority faction in parliament. Groups of people who had

friendships with various countries started to form within the parliament and, as the leader of the parliamentary majority, I chose to lead the Friends of China group.

In 2013, at our invitation, the first delegation arrived from China and straight away I could see that for them, Georgia was an unknown country. I realized that we had a serious deficit in the Georgia-China relationship, and that this deficit, in the first instance,

Китай стал для Грузии одним из важнейших бизнес-партнеров, объем его инвестиций в Грузию за последние годы превысил сотню миллионов долларов. Какие совместные проекты планируют китайская и грузинская стороны, и какие сферы в Грузии интересуют инвесторов в целом - об этом журнал HUB Georgia побеседовал с исполнительным директором Партнерского фонда Давидом Саганелидзе.

Вы поддерживали взаимоотношения с Китаем на протяжении лет, как сегодня Вы используете это для Грузии, и отражается ли это на нынешних двусторонних бизнес-отношениях?

Раз уж мы начали с истории, давайте вспомним 2012 год. Когда в Грузии сменилась правящая политическая сила, и во власть пришла "Грузинская мечта", я возглавил парламентское боль-

шинство. В парламенте началось комплектование групп дружбы с различными странами, и я, как лидер большинства, выбрал руководство группы дружбы с Китаем. Первая делегация из Китая по нашему приглашению прибыла в 2013 году, и тогда я увидел, что Грузия была для них практически незнакомой страной - у нас, в грузино-китайских отношениях, был очень серьезный дефицит, и он в первую очередь



existed at the political level. In this situation, no matter how motivated the business sector might be, forging trade and economic relations would always be extremely difficult.

The years 2013 to 2015 were very active, with lots of meetings and business forums taking place in both China and Georgia. This effort paid off and it's in this period that the unbelievably fast pace of relations with China got started.

How do you use the experience you've gathered

from this relationship with China in your work for the Partnership Fund?

When I moved over to the Partnership Fund, my efforts were directed towards making use of the relationship that had developed between the two countries in business. What was the result? Firstly, Georgian businesses saw very clearly where their interests could potentially overlap with the interests of Chinese companies. Secondly, we also worked directly with Chinese companies. Given their size, Georgia was a small market for them and

наблюдался на политическом уровне. А в такой ситуации бизнесу, как бы ему ни хотелось, было сложно наладить торгово-экономические взаимоотношения. 2013-2015 гг. были очень активными, состоялось много встреч, в том числе бизнес-форумов – и в Китае, и в Грузии. Эти усилия повлекли результат, и именно с того периода наши взаимоотношения с Китаем идут вперед с непредставимой скоростью.

Как Вы лично используете опыт, накоплен-

ный во взаимоотношениях с Китаем, в своей деятельности в Партнерском фонде Грузии?

С переходом в Партнерский фонд я направил свои усилия на то, чтобы взаимоотношения, сформировавшиеся между двумя странами, были максимально использованы в бизнесе. Какие это повлекло результаты? Во-первых, наш бизнес очень хорошо увидел точки соприкосновения интересов с компаниями из Китая. С другой стороны, мы поработали и с китайскими

their interest in bringing production over here was minimal. We explained to them that, due to our membership of the World Trade Organization, Georgia is not just a market of 4 million – in reality it could potentially include the whole South Caucasus region, as well as all of Europe and the CIS countries too. On the world map, Georgia represents a competitive corridor connecting Asia and Europe, which is something of serious interest to Chinese inves-

and spheres of the economy could be of interest to investors?

Of course! These materials are accessible to them too – we put this information on our web page, as well as passing it to them directly. There was a lot of interest in the energy sector, but we want to convince them that other business sectors in the country are no less profitable and attractive and that items produced in Georgia and bearing the inscription 'Made in Geor-

On the world map, Georgia represents a competitive corridor connecting Asia and Europe, which is something of serious interest to Chinese investors.

tors. Even more so when the Georgian government is focused on economic development and is taking important steps forward in that direction. In Georgia today, capital investment is being carried out by such large companies as, for example, Hualing, which over the last two years has been the biggest single investor. Also CCS (China Classification Society), CRCC (China Railway Construction Corporation) and others.

Are there any statistics that show which sectors

gia' have huge potential for sale on the world market. Today Chinese investors are showing interest in Georgian industry, agriculture, tourism, logistics and other spheres of activity. This interest is also encouraged by the presence in Georgia of Free Economic Zones, where liberal taxation regimes apply.

In order to deepen investments, as well as trade and economic relations between the two countries, we are working very closely with the company CEFC,

компаниями. Исходя из их масштабов, Грузия была для них маленьким рынком, и интерес перевода производства к нам также был очень низким. Мы объясняли им, что Грузия, исходя из членства во Всемирной торговой организации – это не только четырехмиллионный рынок, и что он может охватывать как Южный Кавказ, так и всю Европу и страны СНГ. Грузия на всемирной карте является связующим Европу и Азию конкурентоспособным коридором, а это – серьезный сигнал для китайских инвесторов. Тем более что правительство Грузии ориентировано на развитие экономики и предпринимает важные шаги в этом направлении. Сегодня капиталовложения в Грузию осуществляют такие крупные компании как, например, Hualing, которая последние два года считается самым крупным инвестором, CCS (Китайское классификационное общество), CRCC (Китайская железнодорожная строительная корпорация) и т.д.

Существует ли в Грузии информация, в том числе статистика по отраслям, которые могут представлять

интерес для иностранных инвесторов?

Естественно, да. Эти материалы для них доступны, такую информацию мы размещаем на веб-страницах, а также предоставляем непосредственно. Очень большой интерес был проявлен в отношении энергосектора. Но мы хотим убедить инвесторов, что и другие бизнес-сектора страны – не менее рентабельны и привлекательны, и что у произведенной в Грузии продукции с надписью "Made in Georgia" – большой потенциал реализации на мировом рынке. Китайские инвесторы сегодня активно интересуются промышленным производством, сельским хозяйством, туризмом, логистикой и рядом других направлений. Эта заинтересованность обусловлена и существующими в Грузии свободными экономическими зонами, где действуют либеральные налоговые режимы. С целью стимулирования инвестиций и торгово-экономических взаимоотношений между двумя странами мы тесно сотрудничаем с CEFC – одной из крупнейших китайских компаний в энергетической сфере со штаб-квартирой в Шанхае. Мы создали совместный



which in Shanghai is the number one company in terms of size in the energy sector. We've created a joint fund, called the Georgian National Construction Fund, the starting capital of which is 50 million USD. CEFC has a 51% share in the fund, while Partnership Fund owns the other 49%. The fund makes investments in Georgia and we already have several projects which in a short time will be moving into the implementation phase.

Apart from the Georgian National Construction Fund, we're also getting other projects working, including one in the area of tea cultivation. A brilliant pilot project was carried out in Tsalenjikha, where tea was grown using Chinese technology. This is the "Georgian Tea Industry, Trade, Culture and Tourism

Comprehensive Project", which involves reviving tea cultivation in Georgia and the opening of tea factories in Guria, Imereti, Achara and Samegrelo. The project also includes a tourism component, giving tourists the chance to visit plantations and to sample the tea produced there.

The Chinese side is prepared to revive 12 thousand hectares of tea plantations. We're talking about an investment worth half a billion over a period of twelve years. The investors are planning to sell the tea they produce in Georgia on the Chinese market. At the current time, China is the world's largest consumer of tea, but produces only 70% of this demand, with the other 30% being purchased from India and Sri Lanka. We have a unique oppor-

фонд под названием "Национальный фонд строительства Грузии", 51% которого принадлежит CEFC, 49% - нам. Его начальный капитал составил \$50 млн. Фонд будет осуществлять инвестирование исключительно в Грузии. Мы уже подготовили несколько проектов, которые очень скоро войдут в активную фазу.

Помимо "Национального фонда строительства Грузии" мы работаем еще над несколькими проектами, в том числе в направлении развития чайной отрасли. Очень хороший пилотный проект был реализован в Цаленджиха, где мы вырастили чай по китайской технологии. Это было осуществлено в рамках "Комплексного проекта индустрии гру-

зинского чая, торговли, культуры и туризма", который подразумевает реабилитацию существующих в Грузии чайных культур. В рамках проекта планируется открытие чайных фабрик в Гурии, Имерети, Абхазии и Самегрело. Проект охватывает и компонент туризма - туристам должна быть дана возможность на месте осматривать плантации и пробовать чай. Китайская сторона готова восстановить плантации на 12 тысячах гектаров. Речь идет, в совокупности, о полумиллиардной инвестиции, которая будет вложена за 12 лет. Производимую в Грузии продукцию инвесторы планируют реализовывать в Китае. Сегодня Китай - крупнейший потребитель чая - покрывает за счет собственного производства 70% спроса, остальные 30% покупает у Индии и Шри-Ланки. И нам дается уникальный шанс экспорта на этот рынок грузинского чая, что принесет значительную прибыль стране и, кроме того, будет способствовать популяризации грузинского чая. Китайская сторона в качестве гранта планирует передать нашим предприятиям технику международных стан-



tunity to get Georgian tea exports onto this market, which would be hugely profitable for the country and would help popularize Georgian tea. The Chinese plan to provide a grant in order to equip our factories with machinery that meets international standards and to provide specialists with the relevant training and preparation.

We're working on other projects in different areas which are currently being actively discussed, including the production of glass, ceramics and coats.

How do you see Georgia's potential as a regional hub and what is the government doing in order to develop this potential? Obviously, many countries have aspirations to become a regional hub – in the first instance

Turkey, Iran, Russia and others. It depends what you mean by 'region'. If, by 'region' you mean the South Caucasus, then in this regard we do have a clear advantage. If however, by 'our region' you mean the borders of Europe and Asia and we expect everyone to start using the Georgian corridor route, then in that case we will only be competitive if manufacturing and production are also concentrated here, allowing those products to then go on to European, American and Asian markets.

What plans do you have in terms of Georgia's railways? The picture is not very encouraging, as the fall in freight turnover seems to have become an irreversible trend over the last five years. People

дартов и осуществить переподготовку специалистов. Мы работаем над проектами и по другим активно рассматриваемым направлениям. Это, в частности, производство стекла, керамики, курток и т.д.

Как Вы оцениваете потенциал Грузии в качестве регионального хаба и действия правительства с целью развития этого потенциала?

Естественно, у многих стран есть претензия стать региональным хабом, в первую очередь, у Турции, Ирана, России и т.д. Здесь необходима конкретизация того, что мы подразумеваем под регионом: если Южный Кавказ, то у нас - явное преимущество, а если границы Европы-Азии, и у нас есть претензия

на то, чтобы все пользовались грузинским коридором, то мы будем конкурентоспособными в этом отношении только в случае, если у нас будет сконцентрировано производство продукции, которая затем будет поступать на рынки Европы, Америки и Азии.

Хотелось бы узнать Ваши планы в связи с "Железной дорогой Грузии". В настоящее время картина довольно непривлекательная - последние 5 лет наблюдается снижение грузооборота, по-прежнему звучат вопросы касательно нездоровой конкуренции, есть проблемы с железнодорожной инфраструктурой и т.д.

Очень важно, что были введены единые конкурентные тарифы. Нашим основным конкурентом является Россия, у которой есть возможность демпинга, но правильная политика повлекла определенные результаты. Сейчас необходима реабилитация инфраструктуры. Идет полная замена железнодорожных участков, на что будут направлены сотни миллионов лари.

На каком этапе находится проект развития

are posing questions about unhealthy competition and problems with railway infrastructure, among other things...

It's very important that a unified and competitive tariff was adopted. Our main competition is Russia, because it has the ability to price-dump whenever it wants, but the right policy choices have brought about certain results. Now it's essential to rehabilitate rail infrastructure. Railway terminals will be totally transformed, and hundreds of millions will be spent on this transformation.

What stage is the project at to develop a logistics center in Georgia, which includes the creation of facilities in Tbilisi and Kutaisi?

It's true that there is an idea to implement two logistics projects in Kutaisi and Tbilisi – one close to Kumisi Lake and the other next to Kutaisi Airport. The value of both projects is 160 million USD in total. We're trying to attract an investor, an experienced company, to implement this project and talks are currently ongoing with a few different potential investors.

What other transport and infrastructure projects is the Partnership Fund involved in?

The biggest project we're involved in is the one-billion dollar Nenskra Hydropower Station, which we're implementing together with the Korean company K-Water. This hydroelectric station, with a capacity of 280 megawatts, will supply Georgia with 1'200.00 gigawatt hours of electricity every year, which will all be absorbed by the local market.

One of the most important areas of our work is the development of a network of hotels, which includes both large and small hotel facilities.

Another large-scale project is the aircraft parts factory which we're implementing together with the Israeli company Elbit Cyclon. This is the first high-tech composite aerostructure parts factory for commercial aircrafts in the South Caucasus. Today in Israel, plane parts are being made for such aviation giants as Boeing, Airbus and Bombardier. We have already founded a jointly-owned factory, ATC (Aero-Structure Technologies Cyclone). The total value of this project stands at 93 million USD. The factory will produce structural parts for aircraft from composite materials, and will employ 300 people.

Грузия на всемирной карте является связующим Европу и Азию конкурентоспособным коридором, а это – серьезный сигнал для китайских инвесторов.

В Грузии логистических центров, подражывающих, в частности, обустройство подобных центров в Тбилиси и Кутаиси?

Такая идея действительно есть – осуществить два логистических проекта в Тбилиси и Кутаиси, у озера Кумиси и Кутаисского аэропорта. Совокупная стоимость этих проектов – \$160 млн. На данном этапе мы стараемся подобрать инвестора - компанию с соответствующим опытом, которая бы осуществила эти проекты. Сейчас идут переговоры с несколькими компаниями.

В каких еще транспортных и инфраструктурных проектах участвует Партнерский фонд?

Самый крупный - это миллиардный проект Ненскра ГЭС, который мы осуществляем совместно с корейской компанией K-Water. Гидроэлектростанция

мощностью 280 МВт будет ежегодно обеспечивать Грузию 1 200 ГВт*ч электроэнергии, которые будут полностью использоваться на местном рынке.

Одним из важных направлений нашей деятельности также является развитие сети гостиниц, что включает обустройство как малых, так и крупных гостиниц.

Еще один масштабный проект – производство из композитных материалов частей для самолетов совместно с израильской компанией Elbit Cyclon. Сегодня в Израиле изготавливаются детали для таких авиационных гигантов, как Boeing, Airbus и Bombardier. А сейчас мы создали совместное предприятие (ATC) по выпуску структурных частей из композитных материалов для самолетов в Грузии. Совокупная стоимость проекта – \$93 млн. На заводе будут трудоустроены 300 человек.

“We will make Georgia an Aviation Hub”

Author: Maia Bitsadze

Photo: Beka Javakhishvili

A new, Georgian company has appeared on the country's aviation market: Myway Airlines, which is an aviation company founded with Chinese investment. What are Myway Airlines' plans for the future? Which destinations will it serve and what sort of development strategy does it have? The airline's Commercial Director, Igor Aptsiauri, speaks to Hub Georgia.

“Мы превратим Грузию в авиационный хаб”

Автор: Майя Бицадзе

Фото: Бека Джавахишвили

На грузинском авиарынке появилась новая грузинская авиакомпания - Myway Airlines, которая основана на китайской инвестиции. Каковы планы Myway Airlines, по каким направлениям она будет совершать полеты, и какой будет руководствоваться стратегией – об этом журнал HUB Georgia побеседовал с коммерческим директором авиакомпании Игорем Апциаури.

Why were Chinese investors interested in the establishment of a Georgian airline and what are their expectations from this development?

This decision was certainly not taken in haste; the Chinese investors studied the conditions for doing business in Georgia for a long time before commit-

Почему китайская сторона решила учредить авиакомпанию в Грузии, и что ожидается от этой инвестиции?

Это не было поспешным решением, китайские инвесторы долгое время наблюдали за ситуацией в Грузии с точки зрения ведения





ting to the project. Aviation is a part of the economy which is developing very quickly in our country. This is helped by both Georgia's geographical location and

by its liberal policies, as well as by the Open Skies Treaty that Georgia has signed with the European Union. We also have very liberal bilateral treaties signed

бизнеса. Авиация – это сфера, которая в нашей стране развивается очень быстро. Этому способствуют географическое местоположение

Грузии и ее либеральная политика, тот же Договор по открытому небу с Евросоюзом, также у нас - очень либеральные двусто-

with states in the Middle East and Asia, which our neighboring countries don't have. Chinese companies have been interested in entering the Georgian aviation sphere since 2012. In the last few years, thanks to clear improvements in infrastructure and a record increase in passenger flows, the investor finally decided to establish an aviation company in Georgia.

In your opinion, what sort of potential does Georgia have to become an aviation and tourism hub?

The potential is huge. Chinese investors aren't focused on short-term development. They know that Georgia was historically part of the Silk Road and is now reclaiming this role for itself once again. They see Georgia as a country situated between Europe and Asia that connects both. Investors, in the long-term, want to see Georgia become a real hub in terms of both logistics and aviation. Our strategy is the same; we want to increase the number of transit passengers and we want Georgia to achieve the status of regional aviation hub.

How big are the investments that are being made in the company and who exactly is making these investments?



The single largest shareholder in the airline is the Hualing Group, which has been represented in Georgia since 2009 and, in the time since then, has made investments of up to half a billion dollars in different sectors of the economy. The second shareholder is Mandarin Airlines, which is based in China. They have already made an investment of around 50 million dollars in our airline and this figure will increase. We're planning to bring more aircraft to Georgia and increase the number of staff etc.

Which destinations will be covered by regular flights and when will they start?

We'll be starting regular flights from the end of May, and this year we'll be running flights to Moscow,

ронние соглашения с государствами Ближнего Востока и Азии, чего нет ни у одной из соседних стран. Вхождением в грузинскую авиацию китайские компании интересовались еще с 2012 года. Вследствие резкого улучшения инфраструктуры и рекордного роста пассажиропотока в последние годы инвестор принял решение об учреждении авиакомпании в Грузии.

Какой потенциал, на Ваш взгляд, имеется у Грузии для того, чтобы стать авиационным и туристическим хабом?

Потенциал очень большой. Китайские инвесторы не ориентированы на краткосрочное развитие, они знают, что Грузия исторически являлась частью Шелкового пути и сейчас возвращает свою функцию, смотрят на нее как на

Китайские инвесторы не ориентированы на краткосрочное развитие, они знают, что Грузия исторически являлась частью Шелкового пути и сейчас возвращает свою функцию.



Zhukovsky Airport (Russia), Kiev, Minsk, Tehran, Dubai, Saint Petersburg, Tel Aviv, Samara and Beijing and before then, we'll be running charter flights.

According to your five-year plan, what other destinations will you cover with Myway Airlines flights?

This will depend on our fleet of aircraft. At the moment we have two Boeing 737-800 aircraft, which will be both entirely occupied with delivering our regular and charter flights. In July we're planning to bring in a third Boeing, and before the end of the year we'll bring in a fourth. We're planning to increase our fleet to as many as ten aircraft within four or five years, including 9 Boeing 737-800. The tenth craft will be a Boeing 777. Con-

sequently, ours will be the first Georgian airline that will have a fleet capable of serving destinations in America, China, India and other long-haul destinations. From 2019, we'll start taking on European destinations and we'll increase our coverage area to include the Middle East and Asia. In two or three years, once we have this network of destinations in operation, we'd like to gradually start introducing transit destinations.

What sort of projection do you have for the next few years as to what sort of market share you will achieve? As you already know, the company Georgian Airways currently holds 11% of the market, and so what expectations do you have in terms of competing with them?

В ГРУЗИИ НАИБОЛЕЕ ВОСТРЕБОВАНЫ АВИАРЕЙСЫ В СТАМБУЛ, МОСКВУ И ТЕГЕРАН

ТОП-15 наиболее популярных в Грузии авианаправлений возглавляют Стамбул, Москва и Тегеран.

По информации "Объединенных аэропортов Грузии", по трем указанным направлениям в первом квартале 2017 года отправились, в общей сложности, 360 364 человека, что составило 43% совокупного пассажиропотока. Из общего количества авиапассажиров 142 578 вылетели в Стамбул, 125 596 – в Москву и 92 190 – в Тегеран.

В ТОП-15 также вошли Киев, Дубай, Ростов, Тель-Авив, Шарджа, Доха, Баку, Варшава, Минск, Санкт-Петербург, Мюнхен и Берлин.

HIGHEST DEMAND IS FOR FLIGHTS TO ISTANBUL, MOSCOW AND TEHRAN

Out of the top fifteen aviation routes in Georgia, the highest demand is for flights to Istanbul, Moscow and Tehran. According to information published by United Airports of Georgia, in the first quarter of these years, a total of 360 364 passengers travelled on these routes, which is 43% of total passenger flows. More specifically, 142 578 passengers travelled on the Istanbul route, 125 596 on the Moscow route and 92 190 headed to or from Tehran.

After Istanbul, Moscow and Tehran, the most in-demand routes were to the following cities: Kiev, Dubai, Rostov, Tel Aviv, Sharja, Doha, Baku, Warsaw, Minsk, Saint Petersburg, Munich and Berlin.

страну, связующую Европу и Азию. Желание инвесторов - чтобы Грузия в долгосрочной перспективе действительно стала хабом, как логистическим, так и с точки зрения авиации. Это является и частью нашей стратегии – мы хотим за 4-5 лет увеличить количество транзитных пассажи-

ров и способствовать приобретению Грузией функции хаба.

Какая инвестиция вложена в авиакомпанию и кем конкретно?

Крупнейшим дольщиком авиакомпании является Hualing Group, которая представлена в Грузии с 2009 года и

НА ГРУЗИНСКОМ АВИАРЫНКЕ 32% ВСЕХ ПАССАЖИРОВ ПРИХОДИТСЯ НА ТРИ АВИАКОМПАНИИ

По количеству перевезенных пассажиров на грузинском авиарынке лидируют три компании: Turkish Airlines, Georgian Airways и Wizz Air.

По информации “Объединенных аэропортов Грузии”, в первом квартале 2018 года авиакомпанией Turkish Airlines было перевезено 101 314 человек, Georgian Airways - 93 333, Wizz Air - 73 156. Количество пассажиров, воспользовавшихся услугами этих трех авиакомпаний (267 803), составило 32% совокупного пассажиропотока (839 612).

По количеству перевезенных пассажиров после первой тройки лидируют Flydubai (53 575 человек), UTA (52 507), Aeroflot (37 651), S7 (37 553), Zagros Airlines (33 552), Pobeda Airlines (32 725), Pegasus Airlines (31 814), Ural Airlines (30 990), Qatar Airways (25 807), Air Arabia (25 070), Qeshm Air (20 328) и Azal (18 571).

Всего на авиарынке Грузии функционируют 44 авиакомпании, которые летают, в совокупности, по 60 направлениям.

13. 32% OF PASSENGERS TRAVEL ON THREE AIRLINES

In terms of numbers of passengers transported, three companies dominate the Georgian aviation market – Turkish Airlines, Georgian Airways and Wizz Air.

According to information published by United Airports of Georgia, during the first quarter of this year, Turkish Airlines carried 101 314 passengers, Georgian Airways 93 333 and Wizz Air 73 156. The number of passengers carried by all three airlines amounts to 32% of total passenger flows, with these airlines serving 267 803 passengers, while a total of 839 612 passengers were transported by airlines operating on the Georgian market.

These three leading companies are followed closely by Fly Dubai (53 575 passengers), UTA (52 507), Aeroflot (37 651), S7 (37 553), Zagros Airlines (33 552), Pobeda Airlines (32 725), Pegasus Airlines (31 814), Ural Airlines (30 990), Qatar Airways (25 807), Air Arabia (25 070), Qeshm Air (20 328) and Azal (18 571).

за пройденный период инвестировала \$0,5 млрд в различные сектора экономики страны. Второй дольщик – учрежденная в Китае компания Mandarin Airlines. В нашу авиакомпанию уже вложена инвестиция примерно в \$50 млн, и эта цифра еще более возрастет: мы намерены добавить самолеты, повысить количество сотрудников и т.д.

По каким направлениям и когда Вами планируется ввод регулярных рейсов?

Регулярные полеты мы начнем с конца мая. С этого года мы станем осуществлять рейсы в Москву, Московскую область - аэропорт “Жуковский”, Киев, Минск, Тегеран, Дубай, Санкт-Петербург, Тель-Авив, Самару и Пекин. До этого у нас - только чартерные рейсы.

Какие еще направления намерена освоить Muway Airlines в соответствии со своим пятилетним планом?

Это будет зависеть от наших бортов. Пока что у нас - два самолета Boeing 737-800, которые будут полностью загружены запланированными на этот год

регулярными и чартерными рейсами, в июле мы ожидаем прибытие третьего Boeing, до конца года – четвертого. На протяжении 4-5 лет мы планируем увеличить количество бортов до 10, из которых 9 будут Boeing 737-800, десятый - Boeing 777. Соответственно, это будет первая грузинская авиакомпания с бортами для выполнения рейсов в Америку, Китай, Индию и по другим дальним направлениям. С 2019 года мы освоим европейские направления и расширим наш ареал на Ближнем Востоке и в Азии. Спустя 2-3 года, когда у нас будет сеть вышеупомянутых маршрутов, мы хотим поэтапно развить трансферный пассажиропоток и транзитные линии.

Какую долю авиарынка Грузии, по Вашим расчетам, Muway Airlines сможет занять в ближайшие годы? Сможет ли она конкурировать с грузинской авиакомпанией Georgian Airways, на которую ныне приходится 11% рынка? Подешевеют ли билеты, что более всего интересует потребителей?
Говорить о рыночной доле на данном этапе немного сложно, это



Will the price of tickets fall? This is obviously the easiest way to attract more customers...

It's a bit difficult at this stage to talk about market shares, since this is dependent on the size of our fleet and number of employees. Of course, we'll be strong competitors and we'll be offering competitive prices to our passengers. The market itself will regulate everything. It's not easy to give you specific percentages, but the cost of flights is certain to go down. We have new aircraft from 2007 and the third and fourth craft will be newer, produced in

2011. Generally, the average working lifespan of a Georgian airline's aircraft is 20-25 years. Since our aircraft are only 10 years old and have more capacity, we're saving a lot on maintenance costs. Apart from this, two of our craft – the two we have right now – used to belong to Hainan Airlines. This is a five-star airline which always takes the best care of its aircraft. On the Georgian aviation market, Myway Airlines will be a so-called 'full service' company, offering improved levels of service, as well as being safe and reliable in terms of flight schedules.

будет зависеть от того, сколько у нас будет бортов и сотрудников. Естественно, мы будем сильным соперником и будем предлагать пассажирам конкурентные цены. Рынок сам все урегулирует. Трудно назвать точные проценты, но это действительно повлечет удешевление полетов. Сейчас у нас есть два относительно новых борта - 2007 года выпуска, третий и четвертый будут еще новее – 2011 года выпуска. Средний возраст самолетов грузинских авиаком-

паний – 20-25 лет. Исходя из того, что нашим бортам – по 10 лет и у них больше ресурса, расходы по их содержанию будут более экономичными. Кроме того, два имеющихся у нас сейчас борта раньше принадлежали Hainan Airlines. Это пятизвездочная авиакомпания, которая осуществляет уход за самолетами на высшем уровне. На грузинском авиарынке Myway Airlines будет т.н. full-service авиакомпанией, с улучшенными услугами, а также с точки зрения

Chinese investors aren't focused on short-term development. They know that Georgia was historically part of the Silk Road and is now reclaiming this role for itself once again.

How would you assess the current situation on the Georgian aviation market? What problems and challenges is it facing?

This market is developing very quickly in the right direction, however, generally it's managing to do this thanks to the presence of foreign airlines. The advertising and branding of Georgia is being done very successfully abroad, which is attracting a huge number of tourists. It's good that foreign airlines are active in entering the market, that they're offering us new products and destinations. It's really very encouraging that passenger flows are increasing by record amounts every year. However, we won't be able to maintain this pace of growth forever. Georgia needs a national airline; one which will be based here and which will develop its own network, its own transit destinations. This will help passenger flows to increase even more and will bring about significant eco-

nomical growth in various sectors.

If we have a look at the aviation market, 90% of the businesses operating in this market are foreign, which domestic carriers account for about 9-10% of the market. As a result, our main competitors will be these foreign companies. We believe we should try to compete with them and to win their passengers over to our airline.

How would you assess the work of Georgia's airports, and in the first instance Tbilisi International Airport, and what would you say about the quality of their service?

In the last few years, very important work has been carried out on Tbilisi International Airport. Full renovation of the landing strip was carried out and a new terminal was added for arrivals ... I think that the existing infrastructure needs to be improved and extended even more and not just in Tbilisi – in Kutaisi, Batumi and other

осуществления безопасных и надежных полетов.

Как Вы оцениваете нынешнюю ситуацию на грузинском авиарынке, какие видите проблемы и вызовы?

Этот рынок развивается очень быстро и в правильном направлении, впрочем, в основном, за счет иностранных авиакомпаний. За рубежом успешно осуществляется рекламирование Грузии, ее брендинг, что привлекает множество туристов. Хорошо, что и иностранные авиакомпании активно входят сюда и предлагают новые продукты и направления, радуется, что пассажиропоток ежегодно рекордно растет. Вместе с тем, такой темп роста постоянно сохранять не может. Грузии нужна национальная авиакомпания, которая будет базироваться здесь, которая будет развивать собственную сеть, транзитные направления, и за счет этого пассажиропоток еще более возрастет. А это повлечет значительный рост в различных секторах экономики.

Если проследить авиарынок, то около

90% его занимают иностранные, и лишь 9%-10% - национальные авиакомпании, соответственно, основными конкурентами для нас будут именно иностранные компании. Думаю, мы должны успешно конкурировать с ними и привлекать к нам их пассажиров.

Как вы оцениваете деятельность действующих в Грузии аэропортов, в первую очередь, Тбилисского международного аэропорта, качество их сервисов?

В последние годы в Тбилисском международном аэропорту были проделаны важные работы – была осуществлена полная реабилитация взлетной полосы, добавился терминал для прибывающих пассажиров... Думаю, нынешняя инфраструктура должна еще более улучшиться и расширяться, и не только в Тбилисском, но и в Кутаисском, Батумском и других аэропортах. Известно, что в этом направлении запланированы дополнительные работы. Впрочем, отрасль должна развиваться комплексно. Когда спрос еще больше возрастет, появится

airports – and as far as we know, additional renovation works are planned. However, this sector must be developed comprehensively. When demand increases even more, then national airlines will appear and they will be working in a much bigger scale than now. I'm certain that airports will develop alongside us, that is to say, alongside airlines based in the country. We're going to need a lot of support from them, since without air-

ports, we won't be able to attract transit passengers, which today make up only 1-2% of total passenger numbers. With such a low rate of transit passengers, no company that operates or owns an airport is going to start thinking about developing transit infrastructure. The demand must come from the industry itself and airports must be ready to facilitate this. I'm hopeful that we'll be able to work productively and profitably together.

национальная авиакомпания, которая выйдет на гораздо более крупные масштабы, я уверен, что и аэропорты вместе с нами, то есть, с базирующимися в Грузии авиакомпаниями будут развиваться. Нам понадобится от них большая поддержка, поскольку без аэропортов мы не сможем привлекать транзитных пассажиров, доля которых в совокупном

пассажиропотоке сегодня составляет всего 1%-2%. В условиях такого низкого показателя ни один из операторов или владельцев аэропорта не начнет думать о развитии транзитной инфраструктуры. Спрос должен пойти от индустрии. А аэропорты должны этому содействовать. Я надеюсь, что вместе мы будем работать продуктивно.

ПАССАЖИРОПОТОК В АЭРОПОРТАХ ГРУЗИИ ВОЗРОС НА 36%

По итогам первого квартала 2018 года, в сравнении с аналогичным периодом годичной давности, в аэропортах Грузии зафиксирован рост пассажиропотока на 36%.

По информации “Объединенных аэропортов Грузии”, в январе-марте этого года Тбилисский, Батумский и Кутаисский международные аэропорты обслужили, в совокупности, 839 612 пассажиров. В Тбилисском аэропорту зафиксирован рост пассажиропотока на 37%, в Батумском – на 55%, в Кутаисском – на 15%.

Тенденция роста пассажиропотока в Тбилисском аэропорту наблюдается с 2012 года. В первом квартале 2012 года он обслужил 227 374 пассажира, за тот же период 2018 года - 724 024 пассажира или на 218% больше.

Стабильный рост пассажиропотока в Батумском аэропорту наблюдается последние три года. Количество пассажиров в первом квартале 2018 года составило 36 762, что на 86% превышает показатель 2012 года - 19 758.

Кутаисский аэропорт за три месяца этого года обслужил 78 020 человек или на 484% больше, чем за первый квартал 2013 года, когда количество пассажиров составило 13 351.

PASSENGER FLOWS AT GEORGIAN AIRPORTS INCREASE BY 36%

In the first three months of this year, compared to the same period last year, there has been a 36% increase in passenger flows through Georgian airports. According to information published by United Airports of Georgia, during this period Tbilisi, Batumi and Kutaisi airports processed a total of 839 612 passengers.

A 37% increase in the number of passengers carried was reported at Tbilisi International Airport, a 55% increase in the number of passengers flying through Batumi International Airport and a 15% increase in passenger numbers at Kutaisi International Airport.

It's worth pointing out, that since 2012, Tbilisi International Airport has seen an increase in passenger flows every year – while the airport served 227 374 passengers in the first three months of 2012, during the same period this year it served 724 024, which is a 218% increase on the 2012 figure.

As for Batumi Airport, there has been a steady increase over the last three years. In the first quarter of 2012, this airport served 19 758 passengers, but in the same period in 2018, this number was 36 762 – an 86% increase on 2012.

In the first quarter of this year, Kutaisi International Airport carried 78 020 passengers, which is almost five times as many (484%) as the first quarter of 2013, when just 13 351 passengers used the airport.

The “Belt and Road” Initiative – A Bright Future

Инициатива “Пояс и путь” - блестящее будущее



Davit Gochava
HUB Georgia's Expert
Analyst

Давид Гочава
Эксперт-аналитик HUB
Georgia

Georgia forms part of one the six corridors set out in the Chinese “Belt and Road” initiative – the “China-Central Asia –West Asia” corridor. This corridor is one of the main connecting-points along the so-called “New Silk Road”. It connects the North-Western part of China (Xinjiang Province) with Turkey and the Black Sea via the Caspian Sea and follows one of the branches of the ancient Silk Road. The aim of the corridor is to better connect all the countries of the region with China and also Europe and, in this way, to create a new network of communications across this expansive area. Thanks to this corridor, the countries of Central Asia, which have no access to sea ports of their own, will become far more accessible.

Georgia brings to this corridor both land and sea routes. Firstly, Georgia has a land link to Turkey, not least through the Baku-Tbilisi-Kars railway line. By opening this railway, Georgia has established an unbroken railway link with Europe. Secondly, Georgia is able to offer maritime routes through its Batumi, Poti and Anaklia seaports. Of particular interest is the Anaklia Black Sea Deep Water Port Project, which is valued at 2.5 billion USD. According to the plan, this port, which is expected to be completed by 2020, will be the first port in Georgia with a depth of 17 meters, and will be able to handle 900 000 twenty-foot containers a year, which is an almost 50% increase on the capacity of Georgia's current largest port in Poti. The port complex will include a Free Industrial

Грузия является составляющей одного из шести коридоров, обрисованных в рамках инициативы Китая “Пояс и путь”. Данный коридор – “Китай - Центральная Азия - Западная Азия” - проходит вдоль одного из разветвлений древнейшего Шелкового пути и представляет собой одну из главных осей Нового шелкового пути. Он связывает северо-западную часть Китая (провинция Синьцзян) через Каспийское море с Турцией и Черным морем. Цель коридора – лучшая связь всех стран региона с Китаем и Европой и создание таким образом новой международной коммуникационной сети. Коридор повысит доступность стран Центральной Азии, не имеющих выхода к морю.

Грузия предлагает для данного коридора как сухопутные, так и морские маршруты. Во-первых, у Грузии действует сухопутное сообщение с Турцией, в том числе посредством железнодорожной магистрали Баку-Тбилиси-Карс. С вводом в эксплуатацию этой железной дороги Грузия наладила непрерывающуюся железнодорожную связь с Европой. Во-вторых, Грузия способна обеспечить выход к морю - посредством портов Батуми, Поты и Анаклия. В этом отношении особенно интересен проект черноморского глубоководного порта Анаклия стоимостью \$2,5 млрд. Согласно указанному проекту, порт, строительство которого завершится к 2020 году, будет в



Zone, which will allow businesses to export their products from the country without being subject to tax.

The foundation of the China-Central Asia –Western Asia corridor, is the Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia (TRACECA), which Georgia has been part of since 1993. The exploitation of TRACECA rather than its replacement is a concept which lies at the heart of the Belt and Road initiative: that China is trying to create a

diverse and comprehensive network of transport corridors which will both add to, and make full use of, existing infrastructure projects.

“BELT AND ROAD” – FROM THE BEGINNING

The New Silk Road. The term ‘New Silk Road’ was mentioned by the American politician Hilary Clinton in a speech at the Anna Centenary Library in the Indian city of Chennai on 20 July 2011. She encouraged her listeners to revive the ancient Silk

России самым глубоким - 17 метров и сможет ежегодно обрабатывать 900 000 двадцатифутовых контейнеров, что практически на 50% превысит пропускную способность крупнейшего на сегодняшний день в стране Потийского порта. Новый портовый комплекс будет включать и свободную индустриальную зону, в которой предприятия смогут выпускать экспортную продукцию в свободном от налогов режиме.

Основой коридора “Китай - Центральная Азия - Западная Азия” является транспортный коридор “Европа-Кавказ-Азия” (TRACECA), участницей которого Грузия является с 1993 года. Использование, а не замена TRACECA, является концепцией, лежащей в основе инициативы “Пояс и путь”. Китай старается создать многообразный и всеобъемлющий пакет транспортных коридоров, который добавится к уже существующим

Road: "Let's work together and create a New Silk Road – Not a single thoroughfare like its namesake, but an international web and network of economic and transit connections"

In September 2011, in New York, USA, a meeting was held to discuss the 'New Silk Road' at a ministerial level. The Chinese attended the session and was quite enthusiastic about the project. In November 2011, Turkey hosted the "Heart of Asia Conference" in Istanbul and, with the support of the USA and China, the New Silk Road initiative became the cornerstone of regional cooperation.

The Chinese Dream... In October 2012, Chinese academics called on the government to once again open up the ancient trade paths leading to the West. The Chinese gave a title to this strategic orientation towards the West – the 'March West'.

The above-mentioned strategic choices were also conditioned by the internal political and economic priorities which make up the Two Centenary Goals – the goals set by the Chinese Communist Party for the country's medium and long-term development. The first goal is for China to become a "moderately

successful society" by the year 2021. The second goal is to transform China into a "wealthy, powerful, cultured, harmonious and modern socialist country" by the year 2049. In order to achieve these goals, Xi Jinping put forward the concept of the "Chinese Dream".

"Belt". On 7 September 2013, while visiting Kazakhstan, the Chinese president, Xi Jinping, presented the "Silk Road Economic Belt" concept. In this speech at Nazarbaev University, the President called on China and the countries of Central Asia to work together in order to build the Silk Road Economic Belt. The Chinese leader spoke for the first time about this strategic vision: [9]: "In order to make economic ties closer, mutual cooperation deeper and space of development broader between the Eurasian countries, we can create an innovative mode of cooperation and jointly build an economic belt along the Silk Road".

"Road". Almost one month later, on 2 October 2013, while giving a speech in the Indonesian parliament, Xi Jinping suggested the creation of a close union between China and the Association of South-East Asian Nations and presented

инфраструктурным инициативам и дополнит их.

У ИСТОКОВ "ПОЯСА И ПУТИ"

Новый шелковый путь. Впервые термин "Новый шелковый путь" употребила американский политик Хиллари Клинтон. Выступая 20 июля 2011 года в Библиотеке столетия Анны индийского города Ченнаи, призвав к восстановлению древнейшего Шелкового пути, она заявила: "Давайте поработаем вместе и создадим Новый шелковый путь, не одну магистраль..., а международную сеть экономических и транзитных связей".

В сентябре 2011 года в США - в Нью-Йорке - состоялась встреча по вопросу "Нового шелкового пути" на уровне министров. На сессии присутствовал и Китай, который с энтузиазмом отнесся к проекту. В ноябре 2011 года Турция принимала в Стамбуле конференцию "Heart of Asia Conference", и инициатива "Новый шелковый путь" при поддержке США и Китая стала краеугольной основой регионального сотрудничества.

Китайская мечта. В октябре 2012 года китай-

ские ученые призвали власти вновь открыть свои древнейшие торговые пути, ведущие на Запад. Направленная на Запад стратегическая ориентация Китая получила название "Марш на Запад". Данный стратегический выбор был также обусловлен поставленными коммунистической партией Китая внутренними политическими и экономическими задачами, касавшимися развития страны в среднесрочный и долгосрочный период и сформулированными в виде "Целей двух столетних юбилеев". Одна из этих целей – построить в Китае к 2021 году "среднезажиточное общество". Вторая – превратить Китай к 2049 году в "богатое, сильное, демократическое, цивилизованное и гармоничное социалистическое государство". Для достижения указанных целей председателем КНР, генсеком компартии Китая Си Цзиньпином была опубликована концепция "Китайской мечты".

"Пояс". 7 сентября 2013 года во время визита в Казахстан Си Цзиньпин представил концепцию "Экономического пояса Шелкового пути". Выступая в Назарбаев университете, он

the founding principles of a “21st Century Maritime Silk Road” in order to stimulate cooperation in the maritime sphere. [10] This was the first time that the President had mentioned the term “Maritime Silk Road”: “Since ancient times, Southeast Asia has been an important hub along the historical maritime silk road. China will strengthen cooperation in the maritime sphere with the ASEAN countries ... and will be tireless in developing partnerships in the joint venture to build the Maritime Silk Road of the 21st century.”

The “Belt and Road” Initiative. This is how these two initiatives appeared, which, later, in November 2013, at the third plenary

session of the 18th Central Committee of the Chinese Communist Party, were united together under one title: “The Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road”, or “One Belt and One Road” for short. However, this title was changed in the middle of 2016, and the Chinese strategy is now referred to as the Belt and Road Initiative.

In order to turn this idea into a reality, in March 2015, on behalf of the Chinese government, the relevant departments published a document called “Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road”. The document sets forth the principles,

призвал Китай и страны Центральной Азии к сотрудничеству в реализации данной идеи. Глава Китая впервые указал на стратегическое видение в этом отношении: “С целью усиления экономических связей, углубления сотрудничества и расширения пространства развития в Евразийском регионе мы должны применить инновационный подход и совместно построить “Экономический пояс Шелкового пути”.

“Путь”. Примерно месяц спустя, 2 октября 2013 года, во время выступления в парламенте Индонезии Си Цзиньпин выдвинул предложение о тесном сотрудничестве Китая и

Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (ASEAN) и представил руководящие принципы “Морского Шелкового пути XXI века”. Именно тогда им был впервые упомянут термин “Морской Шелковый путь”. “Юго-Восточная Азия когда-то была важным хабом древнейшего Морского шелкового пути. Китай усилит сотрудничество в морской сфере со странами ASEAN... и будет энергично развивать партнерские взаимоотношения в совместной попытке, направленной на строительство “Морского Шелкового пути XXI века”, - заявил он.

“Пояс и путь”. Так появились две вышеупомянутые инициативы, после чего в ноябре 2013 года, на III пленарном заседании Центрального комитета компартии Китая 18-го созыва, “Экономический пояс Шелкового пути” и “Морской Шелковый путь XXI века” было решено объединить в концепцию “Один пояс – один путь”. В середине 2016 года она была переименована в инициативу “Пояс и путь”.

Для превращения идеи в реальность рядом ведомств Китая по заданию властей в марте 2015 года был опубли-



Image 1: The Five Routes of the “Belt and Road” Initiative
Source: LinkedIn.

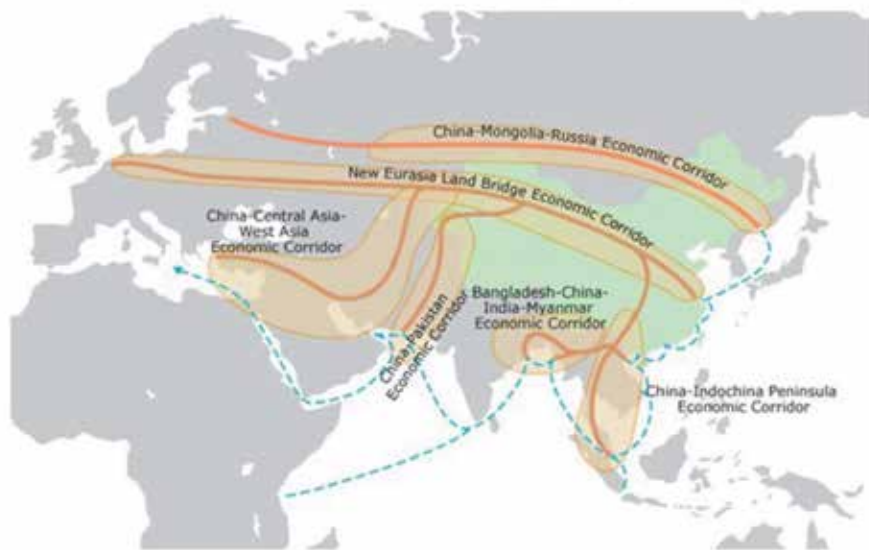


Image 2: The Six Economic Corridors of the “Belt and Road” Initiative
Source: HKDTC Research.

concepts, priorities and co-working mechanisms for jointly realizing the initiative. The document also mentions that this is an open and tolerant process, and that “China welcomes the active participation of any country, international or regional organization in the task of building the New Silk Road.”

THE FIVE ROUTES

Within the framework of the “Belt and Road” initiative, China has set out five key transport routes.

The “Silk Road Economic Belt” has three routes:

- 1) North-West and North-East China via Central Asian countries and Russia

- to Europe and the Baltic Sea;
- 2) North-West China via Central and Western Asian countries to the Persian Gulf and Mediterranean Sea; and
- 3) South-West China, through the Indochinese Peninsula to the Indian Ocean.

While the “21st Century Maritime Silk Road” has two main routes:

- 1) One of them starts at China’s seaports and passes through the South China Sea and the Straits of Malacca to the Indian Ocean, and from there to Europe;
- 2) The second route starts at China’s seaports and

кован документ “Пре-красные перспективы и практические действия по совместному созданию “Экономического пояса Шелкового пути” и “Морского Шелкового пути XXI века”. В документе сформулированы принципы совместной реализации данной инициативы, концепции, приоритеты и механизмы сотрудничества, отмечается, что “строительство “Одного пояса и одного пути” – это открытый и толерантный процесс”, и что “Китай приветствует активное участие в нем всех стран и международных и региональных организаций”.

ПЯТЬ МАРШРУТОВ

В рамках инициативы “Пояс и путь” Китай установил пять основных маршрутов.

У “Экономического пояса Шелкового пути” - три маршрута:

- 1) с северо-запада и северо-востока Китая через Центральную Азию, Россию до Европы и Балтийского моря;
- 2) с северо-запада Китая через Центральную Азию и Западную Азию до Персидского залива и Средиземного моря;

- 3) с юго-запада Китая через полуостров Индокитай к Индийскому океану.

У “Морского Шелкового пути XXI века” - два основных маршрута:

- 1) из морских портов Китая через Южно-Китайское море и Малаккский пролив до Индийского океана и дальше до Европы;
- 2) из китайских портов через Южно-Китайское море в южную акваторию Тихого океана.

ШЕСТЬ КОРИДОРОВ

На основе вышеупомянутых пяти маршрутов Китай представил общую структуру, кото-

passes through the South China Sea and passes through the Southern part of the Pacific Ocean.

The Six Corridors. Based on the five routes outlined above, the Chinese government has presented an overarching structure, which consists of six corridors:

1. The "New Eurasia Land Bridge" Economic Corridor
2. The "China-Mongolia-Russia" Economic Corridor
3. The "China-Central Asia – West Asia" Economic Corridor
4. The "China-Indochina Peninsula" Economic Corridor
5. The "China-Pakistan" Economic Corridor
6. The "Bangladesh-China-India-Myanmar" Economic Corridor

Five Goals. The five main goals of the "Belt and Road" initiative are:

- 1) To agree on development strategies
 - 2) To create conditions for easy connectivity
 - 3) To ensure free trade
 - 4) To integrate the financial sector
 - 5) To establish contacts between people.
- This, for its part, will entail active cooperation within such integral spheres as improving connectivity, capacity of businesses, trade and investment,

cultural exchange-interchange and deepening contacts between people in the countries that lie along the "Belt and Road" routes in order for them to be able to play their part in the development of both economy and culture.

The "Belt and Road" initiative can be viewed as an sort of "umbrella", which brings together foreign investments and assists in the development of infrastructural components, such as roads and motorways, bridges, oil pipelines, ports, railways and electric power stations in the countries that lie along the "Belt and Road" routes.

If added together, China and the 64 countries along the "Belt and Road" are home to some 62% of the world's population. In order to fully develop infrastructure in these countries, investments will need to rise to around five trillion USD.

The "Belt and Road" is one of the most important recent initiatives in infrastructure development in the world. Still, many of its projects are still in their initial starting phases and many unanswered questions remain as to how it will work and precisely which projects will be carried out under this initiative.

рая состоит из шести коридоров:

1. экономический коридор "Новый евразийский сухопутный мост",
2. экономический коридор "Китай-Монголия-Россия",
3. экономический коридор "Китай – Центральная Азия – Западная Азия",
4. экономический коридор "Китай – Индокитайский полуостров",
5. экономический коридор "Китай – Пакистан",
6. экономический коридор "Бангладеш-Китай-Индия – Мьянма".

ПЯТЬ ЦЕЛЕЙ

Пятью главными целями инициативы "Пояс и путь" являются:

- 1) согласование стратегий развития,
- 2) создание благоприятных условий для взаимосвязей,
- 3) свобода торговли,
- 4) интеграция в финансовой сфере,
- 5) налаживание контактов между людьми.

Это, в свою очередь, подразумевает деловое сотрудничество в таких узловых сферах, как улучшение взаимозависимости, производственные мощности, торговля и инвестиции, культурный обмен и углубление контактов

между людьми стран, расположенных вдоль инициативы "Пояс и путь", чтобы они смогли внести свой вклад в развитие как экономики, так и культуры.

Инициативу "Пояс и путь" можно рассматривать как зонт, под которым собираются иностранные инвестиции и который способствует развитию в странах, расположенных вдоль "Пояса и пути", различных инфраструктурных объектов, таких как автомобильные дороги, мосты, нефтепроводы, порты, железные дороги, электростанции и т.д. В Китае и еще 64-х странах, расположенных вдоль "Пояса и пути", живет, в совокупности, 62% населения мира. Объем инвестиций, необходимый для развития инфраструктурных объектов в этих странах, достигает порядка \$5 триллионов. "Пояс и путь" - одна из важнейших мировых инициатив последнего времени в сфере инфраструктуры. Но все-таки множество ее проектов - пока еще на начальном этапе, и все еще остаются без ответа очень много важных вопросов касательно того, как она будет работать, и какие еще проекты будут в ее перечне.

Global Trends in Transport Corridor Development

Глобальные тенденции в развитии транспортных коридоров



Paata Tsagareishvili

Director of the Transport Corridor Research Center, Expert at HUB Georgia

Паата Цагареишвили

директор Центра исследования транспортного коридора, эксперт HUB Georgia

“We need to think innovatively about the perspectives of transport corridors through Georgia. Firstly, we need to think in terms of the Chinese initiative “One Road, One Belt” and the full involvement of Georgia and the countries that lie along this corridor” says Paata Tsagareishvili

Recently, trends in the movement of freight through the transport corridors of the Eurasia region have undergone significant change. When the shape and specifics of particular corridors were formalized during the process of their creation, the transport of goods was generally along northern, central and southern routes. Recent changes in the place of origin and consumption of con-

sumer goods, as well as the appearance of new and modern transport infrastructure, logistic centers and terminals that have followed these changes, have all significantly altered the map of freight transport in the Eurasian space. The emergence of China as a global player in the region has added impetus to – and altered the shape of – established patterns in the movement and distribution of freight traffic.

„Перспективы транспортного коридора, проходящего через Грузию, нуждаются в переосмыслении. В первую очередь, это касается полноценного включения Грузии и расположенных вдоль коридора стран в являющийся инициативой Китая глобальный проект “Один пояс – один путь” - Паата Цагареишвили

Тенденции в перевозках грузов по транспортным коридорам в евразийском пространстве в последний период претерпели значительные изменения. В процессе формирования транспортных коридоров признанные контуры того или иного коридора были жестко формализованы, а перевозка грузов осуществлялась, в основном, по северному, центральному и южному направлениям. В последние годы

изменения в отношении мест происхождения и потребления отдельных видов грузов, а также размещение связанных с ними новой, современной транспортной инфраструктуры, логистических центров и терминалов вдоль коридоров значительно изменили схемы грузоперевозок. Появление и утверждение в евразийском пространстве Китая как глобального игрока в определенной степени ускорило

With these new trends in mind, we need to think innovatively about the perspectives of transport corridors through Georgia. Firstly, we need to think in terms of the Chinese initiative "One Road, One Belt" and the full involvement of Georgia and countries that lie along this corridor, as well as thinking about opportunities to derive geo-strategic advantage of the initiative.

CHINESE PLANS AND GEORGIA

China's economic strategy for the current period is clear. China realizes the importance of six economic corridors in the Eurasian space, and is currently implementing a plan to finance the develop of these corridors (Figure p. 70). It's worth pointing out that, among these strategic corridors numbered by the Chinese government, no corridor through Georgia is included.

It's vitally important to uncover the reasons inhibiting Georgia's inclusion in these corridors and, in the first instance, we will need to re-think the problem from a variety of different viewpoints in order to highlight these limitations in terms of both geostrategy and transport issues. Identifying

challenges and coming up with a long-term strategic action plan should become the main priority of governments involved in a transport corridor that includes Georgia, in order to make sure that Georgia (and the corridor that passes through it) are included as soon as possible in China's field of vision, given the later's role as a global player in the Eurasian space.

A STEP TOWARDS THIS GOAL

Recently, in order to achieve this strategic goal, important steps have been taken. More specifically, the very economic fundamentals of the transport corridor crossing Georgia are being re-formulated. In 2014 the Trans-Caspian International Transport Route (figure 1) was established and, soon after, began functioning. In the same year, a coordinating committee was founded, which includes among its members representatives of railway, port and maritime companies from countries along the corridor. Further down the line, this coordinating council will be supplemented by large-scale operators from China, which - with no exaggeration - says a great deal about the gravitational pull exerted by China.

коррективы в схемы транспортирования и распределения грузопотоков.

Исходя из вышеуказанных тенденций, перспективы транспортного коридора, проходящего через Грузию, нуждаются в переосмыслении. В первую очередь, это касается полноценного включения Грузии и расположенных вдоль коридора стран в являющийся инициативой Китая глобальный проект "Один пояс – один путь" и возможности получения геостратегических дивидендов.

ПЛАНЫ КИТАЯ И ГРУЗИЯ

На сегодняшний день экономическая стратегия Китая вполне ясна – в евразийском пространстве он признает шесть транспортно-экономических коридоров и планомерно финансово способствует их развитию (Схема стр. 70). Примечательно, что среди рассматриваемых Китаем стратегических коридоров проходящий через Грузию коридор не подразумевается.

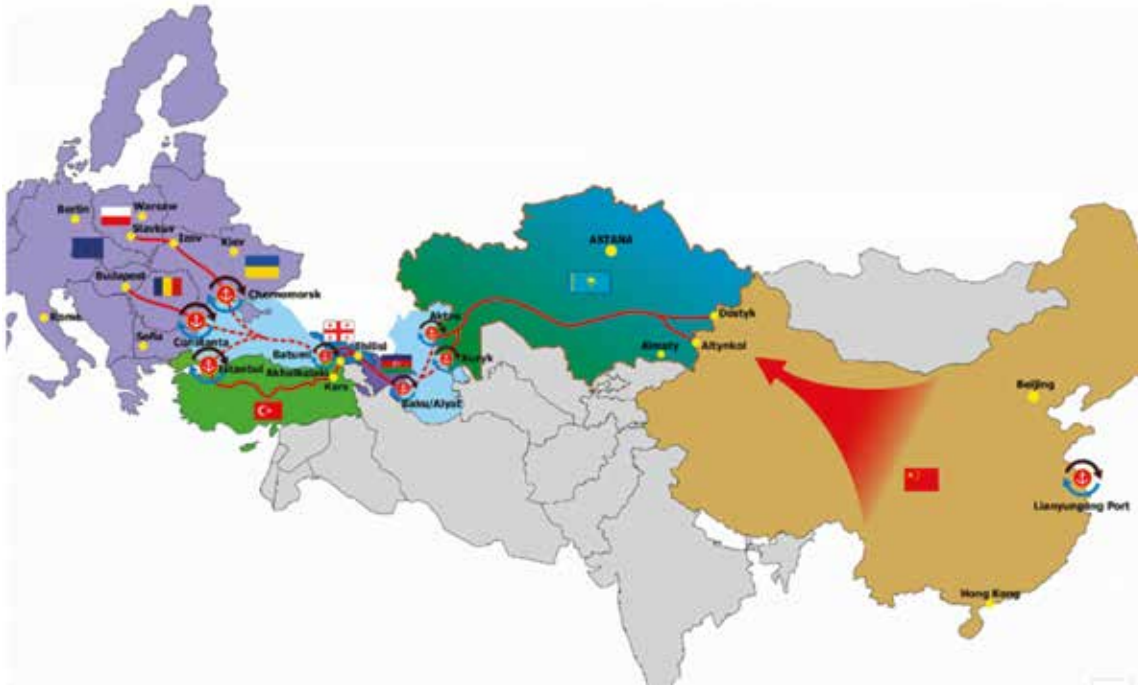
Для выявления причин этого, в первую очередь, необходимо многостороннее осмысление проблемы и определение сдерживающих

факторов как с геостратегической, так и транспортно-точечной точки зрения. Стратегической задачей государств-участников проходящего через Грузию транспортного коридора должна стать идентификация препятствующих факторов и разработка долгосрочной стратегии действий - для того, чтобы Грузия и проходящий через нее коридор своевременно вписались в поле зрения Китая как глобального игрока в евразийском пространстве.

ШАГИ К ЦЕЛИ

В последний период для достижения этой стратегической цели предпринимаются значительные шаги. В частности, происходит формирование заново экономических основ проходящего через Грузию транспортного коридора. Если конкретнее, в 2014 году был сформирован и начал функционирование Транскаспийский международный коридор (Схема 1). В том же году был создан координационный комитет, в состав которого вошли железнодорожные, портовые и судоходные компании стран-участниц коридора. Позднее к координационному совету присоединился и крупный китайский оператор, что, без преу-

Figure 1: The Trans_Caspian International Transport Route starts from Southeast Asia and Cinna, runs through Kazakhstan, the Caspian sea, Azerbaijan, Georgia and further to European countries



As for the economic foundations of the Trans-Caspian International Corridor's, it's essential to highlight the important steps that have already been taken. The consortium member countries have already jointly elaborated comprehensive tariffs on container shipping, crude oil, condensed gas and wheat. A technological process for container shipping has been established along the entire length of the corridor and the container train line, the Nomad Express, has already started functioning.

In 2016, the coordinating committee was reconstituted as an international association, it confirmed its own charter, as well as the composition of its working group, and the legal and financial basis of the association's functions was laid out. Since 2017, the association has been fully-functioning.

On the other hand, it must be noted that the Trans-Caspian Consortium will have to establish itself in very tough and competitive conditions, something which is due first and foremost to the fact that the current global trend is one of drastical-

вращения, указывает на привлекательность для Китая этого коридора.

В связи с экономическими основами формирования Транскаспийского международного коридора следует отметить следующие шаги вперед: совместная разработка странами-участницами консорциума комплексных тарифов на контейнерные перевозки, перевозки мазута, газового конденсата и пшеницы, утверждение технологического процесса контейнерных перевозок на всей протяженности коридора, начало функциониро-

вания контейнерного поезда Nomad Express.

В 2016 году координационный комитет был преобразован в международную ассоциацию, были утверждены ее устав, состав рабочих групп, сформированы юридические и финансовые основы для ее деятельности. С 2017 года ассоциация начала полноценное функционирование.

Нужно отметить, что Транскаспийскому консорциуму придется утверждаться в сложной и конкурентной обстановке. Это, в первую

ly reducing freight flows and the establishment of freight routes along new corridors in the Eurasian region.

DECREASING FREIGHT TURNOVER

I'd just like to give more detail on the reasons why cargo traffic is decreasing along certain corridors and to expand on the current trends in freight turnover. Firstly, it should be pointed out that the period between 2005 and 2012 was characterized by an increase in the amount of freight traffic in the Eurasian region, while the period between 2012 and 2017 saw a decrease in the amount of freight traffic in the region, largely due to external economic factors.

Some of the reasons behind this decrease in freight traffic over the last few years include:

- Due to the fall in oil prices on the global market, the transportation of crude by integrated train-port systems has been partially replaced by pipeline transportation.

- Against a background of economic growth, the countries of Central Asia have gradually moved from transporting raw materials to transporting

ready-made consumer goods, which has resulted in a 20-25% decrease in the amount of freight traffic in the region.

- Both China and Iran are taking over Europe's position as the main trading partners for Central Asian countries, something which has radically altered the map of freight traffic flows in the region. Turnover of goods to and from Europe has essentially been replaced by freight flows within Asia.

As could be expected, Georgia's transport corridor has not been an exception to this global trend of decreased freight traffic. However, it's important to stress one important factor, which is the fact that most of the corridor countries have, in the last few years and even during a period of stagnation, managed to respond quickly to changes in transport markets. By adopting certain measures, they have been able to reduce the negative effect of this fall in freight traffic – something which, sadly, can't be said about Georgia's transport sector (see figure 2.)

To be more specific, when comparing the data from 2012 and 2017, we can see a significant decrease in all types

очередь, обусловлено тем, что в евразийском пространстве имеет место глобальная тенденция снижения грузопотоков и утверждения грузов в новоформируемых коридорах.

ГРУЗОБОРОТ СНИЖАЕТСЯ

Рассмотрим более детально причины глобального снижения объемов грузоперевозок по коридорам и существующую в сфере перевозок ситуацию. В первую очередь, следует отметить, что в евразийском пространстве в 2005-2012 гг. наблюдался рост объемов перевозок, а в 2012-2017 гг. налицо вызванное внешними экономическими факторами их снижение.

В числе причин снижения объемов перевозок в последние годы:

- частичное перераспределение, в результате падения цен на нефть на мировых рынках, сырой нефти с интегрированной системы железная дорога/порты в трубопроводы;

- поэтапный переход стран Центральной Азии, на фоне экономического роста, с природных ресурсов на стратегию транспортировки

готовой продукции, что на 20%-25% снизило объемы перевозок в регионе;

- занятие места основных европейских торговых партнеров стран Центральной Азии Китаем и Ираном, что значительно изменило географию грузоперевозок. Фактически, товарооборот с европейского вектора сменился на азиатское направление.

Естественно, не стал исключением и транспортный коридор, проходящий через Грузию. Но нужно подчеркнуть, что ряд стран коридора в период стагнации в последние годы произвели мгновенное реагирование в отношении изменчивых транспортных рынков. За счет осуществленных мероприятий они смогли уменьшить тренд снижения объемов грузоперевозок, чего нельзя сказать о транспортном секторе Грузии (Схема 2).

В частности, при сравнении показателей за 2012 и 2017 гг. налицо тенденция снижения по всем видам железнодорожных перевозок. Бросается в глаза уменьшение на 59% объемов транзитных перевозок, на 42% - перевозок нефти, на 51% - перевозок сухих

Figure 2: Transportation volume of Georgian railway 2012-2017

Transportation mode	2012	2017	Decrease
Domestic	3.0	1.9	37%
Export	1.7	1.1	35%
Import	3.3	2.7	18%
Transit	12.1	5.0	59%
Total	20.1	10.7	47%
Dry cargo	10.6	5.2	51%
Oil and oil products	9.5	5.5	42%

of rail freight. It's striking, that transit cargo decreased by as much as 59%, petroleum by 42%, and dry freight by 51%. All of this demands a detailed analysis of the reasons behind this lost freight along the length of the corridor, the involvement of state institutions, the improvement of management in the transport sector and faster pace in the implementation of institutional reforms in order to put an end to this trend of decreasing freight in

Georgia's transport sector as soon as possible.

Identifying the specific reasons behind this decrease in freight traffic is one of the main priorities of the organization HUB Georgia. In this regard, the research we carry out involves the close study of trends in the movement of freight traffic in the Eurasian region (especially at border crossings) and the development of appropriate recommendations, as a way to both increase the competitiveness of

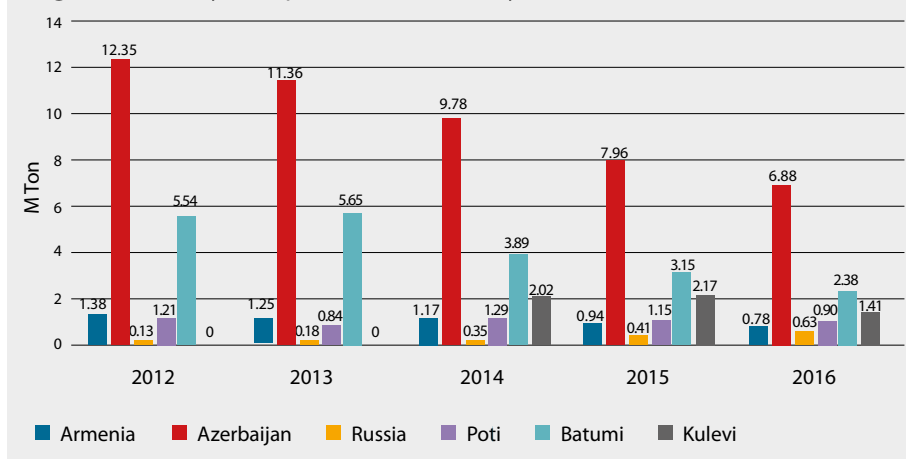
грузов. Все это требует детального анализа "потерянных" на протяженности коридора грузов, вмешательства государственных институтов, улучшения менеджмента в транспортном секторе и ускорения осуществления институциональных реформ – чтобы уже в ближайшем будущем остановить тенденцию снижения объемов грузоперевозок в сфере транспорта Грузии.

Идентифицирование конкретных причин

снижения грузопотоков является первейшей задачей нашей организации (Hub Georgia). Проведенные нами в этом направлении исследования включают анализ существующих трендов движения грузопотоков в евразийском пространстве, а именно на железнодорожных пограничных переходах, а также соответствующие рекомендации, как для повышения конкурентоспособности коридора, так и с точки зрения переключения на него дополнительных грузов из альтернативных транспортных коридоров (Схема 3).

Вышеупомянутые исследования охватывают данные за 2012-2016 гг. Согласно их результатам, практически на всех пограничных переходах Грузии зафиксировано уменьшение грузопотоков. Особо стоит отметить снижение на 44% в отношении соседнего Азербайджана и на 57%

Figure 3: Railway transportation volume (by borders) 2012-2016



the corridor, and to attract increased freight traffic from alternative transport corridors (Figure 3). Research has been carried out that covers data from 2012 to 2016. According to the research, a decrease in the amount of freight traffic has been recorded at nearly every one of Georgia's border crossing points. It should be stressed that at border crossings with neighboring Azerbaijan, freight traffic is down by 44 %, and the 57% decrease in freight traffic observed at Batumi's rail-port transit point is just as significant.

This overall fall in the amount of freight can also be observed in the transport sectors of neighboring countries too. For example, Russia's railway network has seen a decrease in freight traffic with nearly all of its neighboring states. Particularly striking is the drop in freight traffic that has occurred as a result of the confrontation between Russia and Ukraine. Cargo moving from Ukraine to Central Asia through Russia has been particularly affected - in 2012, freight flows measured 40.7 million tons, while in 2016, this was only 9.9 million tons – an almost fourfold drop. This particular example is enough to make a very simple conclusion.

In current conditions, freight flows are starting to search for alternative routes and as a result, Ukrainian freight, the final destination for which is Central Asia, is starting to move via Georgia's transport corridor (Figure 4).

From this perspective, an overall increase in freight traffic is can be observed along the Poti/Batumi-Ilichovsk ferry routes, and a comparison of 2015 and 2016 in particular reveals that wagon freight transported by ferry has increased 2.1 times, while freight carried by vehicle has increased 2.8 times. This example clearly confirms that in an ever-changing political climate, it's essential to be able to adapt quickly to meet market requirements in the transport sector. As for opportunities to increase the

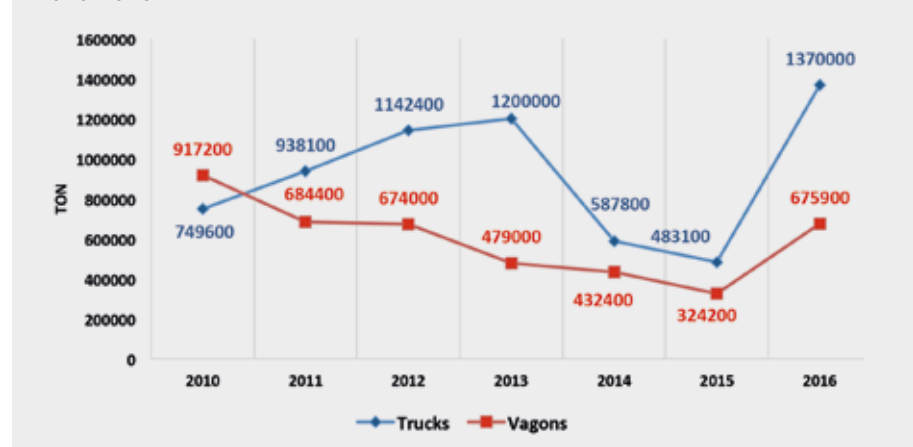
- в железнодорожном узле Батумского порта.

Глобальные тенденции снижения объемов грузоперевозок наблюдаются и в транспортных секторах стран-соседей. Например, у "Российских железных дорог" уменьшение грузооборота зафиксировано практически со всеми соседними государствами. Обращает на себя внимание и происходящее на фоне противостояния России и Украины снижение перевозок из Украины через Россию в направлении Центральной Азии. Например, если в 2012 году грузопоток составлял 40,7 млн тонн, то в 2016 году он снизился до 9,9 млн тонн или практически в 4 раза. И этого конкретного примера уже достаточно для просто-

го вывода, что в такой ситуации грузопоток ищет альтернативные направления, соответственно, украинские грузы, конечный пункт назначения которых – регион Центральной Азии, начали движение по грузинскому транспортному коридору (схема 4).

Данный факт отразился, главным образом, на паромной переправе Поти/Батуми – Ильичевск. В частности, если сравнить 2015-2016 гг., объем вагонного груза, перевезенного посредством паромов, возрос в 2,1 раза, посредством грузового автотранспорта – в 2,8 раза. Представленный пример ясно подтверждает, что в такой изменчивой политической обстановке обя-

Figure 4: Ilichovsk-Poti/Batumi railway ferry transportation volume dynamics 2010-2016



amount of freight coming from Ukraine, given this increase in freight flows, on the Georgian side, it's perhaps surprising that the potential of ferry transport has basically been left unrealized in Georgia's ports, and measures such as the purchase of more sea vessels have not undertaken. The result is clear to see, the trend in falling amounts of freight passing through Georgia's ports – a trend which dates back to 2012 - is still continuing today. Between 2016 and 2017, this decrease was as much as 21%, while during the same period (2014-2016) the Black Sea basin countries saw an increase in freight, including Romania (7%), Bulgaria (5%) and Russia (13%).

Worth mentioning separately are the opportunities China offers, as the main country shaping freight traffic flows in the region, in terms of overland arteries. According to our research, although the volume of rail freight travelling from China to Russia was only 2.0 million tons in 2014, by 2015 it had risen 11.4 times and is now as much as 22.9 million tons. This incremental rise in freight coming from China will require us to once again re-think the capacity of our infrastructure.

One sectoral trend which is worth looking at separately is the transport of goods by block train using the overland arter-

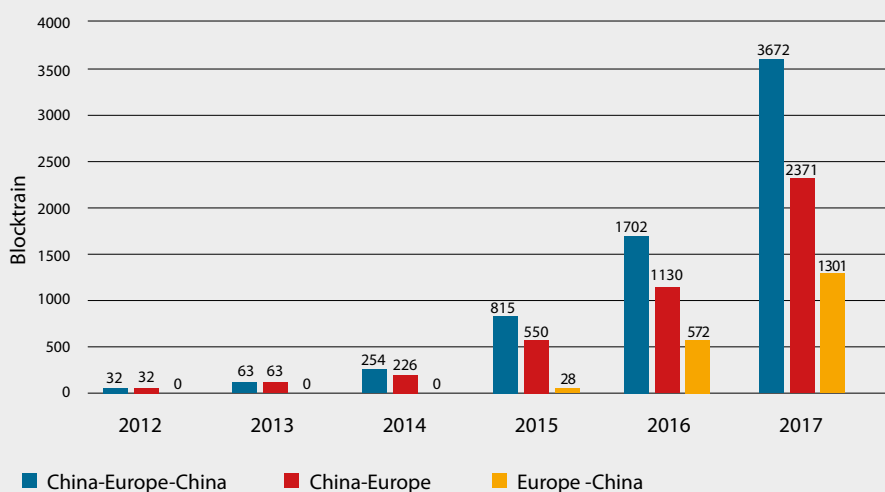
зательна мгновенная адаптация транспортного сектора к рыночным требованиям. Что касается конкретно возможностей увеличения объемов грузов из Украины, то в условиях такого роста грузопотока Грузией практически не было осуществлено развития паромного потенциала в портах, что подразумевает введение дополнительного количества судов. И результат - налицо: начавшаяся с 2012 года тенденция снижения объемов переработанных в грузинских портах грузов продолжается и сейчас. В 2017 году, в сравнении с 2014 годом, снижение достигло 21%, и это

тогда, когда для стран Черноморского бассейна последний период (2014-2016 гг.) характеризуется тенденцией роста. В частности, для Румынии данный показатель составил 7%, Болгарии – 5%, Турции – 6%, России – 13%.

Отдельно стоит отметить связанные с сухопутными артериями возможности Китая - как страны, формирующей грузопотоки региона. Согласно нашим исследованиям, если в 2014 году грузопоток по железной дороге из Китая в Россию составлял лишь 2,0 млн тонн, в 2016 году он возрос в 11,4 раза – до 22,9 млн тонн. Такой последовательный рост перевозок грузов со стороны Китая требует переосмысления в отношении увеличения мощности инфраструктуры.

Из нынешних тенденций в сфере перевозок следует выделить транспортирование грузов по сухопутным артериям из Китая в Европу и обратно блок-поездами. Речь идет, в частности, о перевозках дорогостоящих технологических установок из Китая в Европу и продукции мясной промышленно-

Figure 5: Block train dynamic to the direction of China-Europe-China 2012-2017



ies from China to Europe and vice-versa. Specifically, the China to Europe route carries high-value technological equipment, while the route back from Europe to China is dominated by the product of meat products (Figure 5). In 2017, 3672 block trains were registered along the China-Europe-China route, which represents an increase of 2.1 times over the 2016 figure. The figures from 2012-2017 illustrate very clearly the potential growth of freight flows from China, according to which freight doubled during this period. From this perspective, one important step is the transport policy initiated by the

Kazakhs, who opened the modern Khorgos border terminal and station on the Chinese-Kazakh border in 2016 in order to attract Chinese freight flows.

Considering global trends in the transport corridors of the Eurasian region, over the next 10 years or so, our organization's advice to transportation companies would be to react swiftly to processes ongoing in transport markets, and focus on the gradual increase of the capacity of infrastructure, as well as take care to increase the competitiveness of corridors and to attract increased amounts of freight.

сти в Китай. В 2017 году в сравнении с 2016 годом по направлению Китай-Европа-Китай было зафиксировано 3672 блок-поезда, что практически в 2,1 раза превышает показатель 2016 года (Схема 5). На перспективу роста китайского грузопотока четко указывает тренд 2012-2017 гг., согласно которому он увеличивается практически вдвое за год. С этой точки зрения примечательна транспортная политика Казахстана: для привлечения китайского грузопотока в 2016 году он ввел в эксплуатацию на китайско-казахстанской границе современную

терминальную станцию – Хоргос.

С учетом текущих глобальных тенденций в транспортных коридорах евразийского региона, в перспективе на ближайшие 10 лет, рекомендация нашей организации в отношении транспортных компаний следующая: мгновенное реагирование на наблюдающиеся процессы на рынке транспорта, акцент на поэтапный рост мощностей инфраструктуры, а также забота о повышении конкурентоспособности коридора и привлечении дополнительных грузов.

ПЕРЕВОЗКИ ЧЕРЕЗ ТЕРРИТОРИЮ ГРУЗИИ

Объем перевозок грузов по грузинскому коридору различными видами транспорта в 2017 году, в сравнении с предыдущим годом, снизился на 800 тыс тонн – до 41,4 млн тонн.

Морскими портами и терминалами в прошлом году было переработано 16,3 млн тонн, что на 1,3 млн тонн ниже показателя 2016 года. Количество контейнеров, обработанных в портах, составило 394 787 TEU, то есть, незначительно больше, чем в предыдущем году. Грузооборот Потийского порта за год возрос с 6,3 млн тонн до 6,7 млн тонн, а Батумского порта - снизился с 5,6 млн тонн до 4,2 млн тонн. Объем грузов, обработанных в порту Супса, уменьшился на 0,3 млн тонн, в Кулевском морском терминале – сохранился на уровне 1,6 млн тонн.

Тенденция снижения грузооборота в грузинском коридоре наблюдается уже на протяжении нескольких лет.

FREIGHT TRAFFIC VIA GEORGIA

Last year, the quantity of freight carried through the Georgian corridor by various means of transport fell by a further 800 000 tons to 41.4 million tons. At seaports and maritime terminals, the quantity of processed freight was 16.3 million tons, which represents a decrease of 1.3 million tons on the previous year's figure.

The amount of containers processed at seaports was 394 787 TEU ('Twenty-foot Equivalent Unit'), which represents a small increase on the figure from 2016.

Freight turnover increased last year in Poti port and now stands at 6.7 million tons, as opposed to 6.3 million tons in 2016. Freight processed at Batumi's seaport decreased from 5.6 million tons to 4.3 million tons. At Supsa port, the amount of processed freight fell by 0.3 million tons, while the figure of Kulevi maritime terminal remained unchanged compared to last year, at 1.6 million tons.

Freight turnover along the Georgian corridor has already been decreasing year-on-year for several years now.

Medical Tourism – Nature’s Gift to Georgia

Author: Megi Kavtushvili

Медицинский туризм – дар природы для Грузии

Автор: Меги Кавтуашвили

A unique natural environment, 102 curative resorts of all possible types, 182 potential resort sites situated between 700 and 2200 meters above sea level. This... is Georgia.

Вorjomi, Tskaltubo, Kobuleti, Abastumani, Akhtala, Bakuriani, Batumi, Bakhmaro, Nabeghlavi, Sairme, Tsemi, Surami, Nunisi, Grigoleti, Utsera, Tsaghveri, Shovi – these are places where nature itself has created optimal conditions for medicinal healing before mankind could even get there. Two thousand types of mineral and thermal waters, many kilometers of karst caves, medicinal mud, diverse climatic conditions, healthy air, foodstuffs and phages have been the key draw of the country’s tourism sector since the 19th century. Georgia’s peak of popularity, however, was during the years of the Soviet Union.

THE BUSINESS VIEW

The health and wellbeing center Bioli, which opened last year, has received patients from Russia, Kazakhstan, Azerbaijan, Qatar and the United States of America.

“This isn’t the kind of business where you put money into it and quickly see a return, but anyone who creates a health resort in Georgia will be guaranteed a very long-term and stable business in the future” – These are the words of businessman Tamaz Mchedlidze, who put more than six million dollars into a health and wellbeing business aimed at for-

Уникальная природа, 102 курорта с различными медицинскими профилями и 182 курортных места, располагающихся на высоте от 700 до 2 200 метров от уровня моря – все это Грузия.

Боржоми, Цхалтубо, Кобулет, Абастумани, Ахтала, Бакуриани, Батуми, Бахмаро, Набеглави, Саирме, Цеми, Сурами, Нуниси, Григоleti, Уцера, Цагвери, Шови – это те самые места, где необходимые для лечения условия раньше человека создала природа. Минеральные и термальные воды 2 000 видов, многокилометровые карстовые пещеры, лечебные грязи, многообразные климатические условия, оздоравливающая атмосфера и производимые на месте бактериофаги стали визитной карточкой

страны еще в XIX веке. В период СССР их популярность достигла своего пика

ВЗГЛЯД БИЗНЕСА

Лечебно-оздоровительный центр “Биоли”, открывшийся в прошлом году, уже принял пациентов из России, Казахстана, Азербайджана, Катара и США.

“Это не тот бизнес, когда вкладываешь деньги и быстро получаешь прибыль, но у того, кто обустроит в Грузии оздоровительный курорт, будет очень продолжительный и стабильный бизнес в будущем”, - уверен





Bioli Medical Wellness Resort Kojori, Georgia

eigners, opening Bioli in Tsavkisi, close to Tbilisi.

“Georgia has a unique opportunity to become a medical wellness resort leader in the region. Our neighbor Turkey has such well-developed infrastructure; it would be very difficult for us to compete with them in terms of traditional tourism. On the other hand, we have a unique set of natural conditions here. There are as many climatic zones in the tiny country of Georgia as there are in the whole great continent of Europe, a stunning variety of medicinal plants with a naturally higher strength

of biologically active elements than in other regions. Natural conditions in Georgia are such that wellness resorts are capable of producing big results here, and for precisely this reason I started the business, with a focus on foreign clients” says Tamaz Mchedlidze.

Foreigners head to Ts-kaltubo in their thousands for courses of treatment and rehabilitation, where 18 million liters of mineral water emerges from underground springs every 24 hours. The water enters the medical baths directly from the source. Scores of illnesses are treated in

бизнесмен Тамаз Мчедлидзе, который вложил в развитие рассчитанного на иностранцев лечебного бизнеса более \$6 млн инвестиций и открыл в Цавкиси “Биоли”.

“У Грузии имеется эксклюзивная возможность стать лидером медицинской wellness-курортологии в регионе. У соседней Турции – такая инфраструктура, что по линии обычного туризма нам действительно будет сложно с ней конкурировать. Однако у нас есть особые природные

условия. В относительно маленькой Грузии – столько же климатических зон, сколько в большой Европе, многообразие лечебных растений, причем их биологически активные элементы сильнее, чем в других регионах. Природные условия дают возможность для того, чтобы wellness-курортология в Грузии достигла больших результатов. Именно поэтому я начал здесь этот бизнес и сделал расчет на иностранного потребителя”, - заявил Тамаз Мчедлидзе.



Bioli Medical Wellness Resort Kojori, Georgia

the constantly-flowing waters, which have unique physical, chemical and medicinal properties and which maintain a constant quality and temperature. Go-between companies work on bringing patients to Tskaltubo.

"It's been over a year since I've been bringing patients to Tskaltubo. Our work is made much easier by the results that are achieved at the balneological resort and the number of patients is growing. Generally, they come from Russia, Ukraine, Turkey, Azerbaijan and Kazakhstan. There is also a lot of interest from the Gulf countries and Israel" says "Lizi" Health Tourism Center manager Natia Kvantaliani.

Giorgi Kiknadze, founder of the company Vita Travel, also speaks about his experience of the 80% rise in medical tourism over the last three years. However, he believes that what medical resorts

in Georgia lack is entertainment.

"My tourists come to Georgia in order to find entertainment and adventure. When they hear about our resorts, they book themselves in for several days of prophylactic curative procedures and treatments. Here, relaxation and treatment are harmoniously merged together. Moreover, the prices are much lower than they would be in Europe. If a fourteen-day course of treatment with three meals a day costs one tourist 500 or 600 dollars, in Europe they would have to spend at least 1000 to 1200 Euro. But over there, medical resorts are part of a single, over-arching tourism concept. They organize concerts and other entertainment offerings. Someone arriving in Georgia, on the other hand, has few entertainment opportunities. I offer my guest excursions, but there's a lot more to be done on the

Сотни иностранцев проходят курс лечения и реабилитации в Цхалтубо, где за сутки протекает 18 млн литров минеральных вод. Воды поступают в ванны напрямую из источников, самотеком. Лечение десятков заболеваний происходит в постоянной текущей воде, благодаря чему она сохраняет свои физико-химические и лечебные свойства, а также температуру. Над привлечением пациентов в Цхалтубо работают компании-посредники.

"Уже более года мы привозим пациентов для Цхалтубо. Результаты, достигаемые на бальнеологическом курорте, облегчают нам дело, и число пациентов постоянно растет. Приезжают, в основном, из России, Украины, Турции, Азербайджана, Казахстана. Большой интерес также – у арабов и евреев", - рассказала менеджер центра

оздоровительного туризма "Лизи" Натия Кванталиани.

Учредитель компании "Вита тревел" Георгий Кикнадзе указал на 80%-ный рост медицинского туризма за последние три года. Вместе с тем, он отметил, что грузинским медицинским курортам не хватает развлечений.

"Мои туристы приезжают в Грузию в развлекательных и приключенческих целях. Когда они узнают о наших курортах, то проходят и профилактически-оздоровительные процедуры на протяжении нескольких дней. Здесь отдых и лечение гармонично сочетаются друг с другом. Тем более что цены - гораздо ниже, чем в Европе. Если 14-дневный курс с трехразовым питанием в Грузии обходится туристу в \$500-\$600, то в Европе он должен потратить на это ми-

У Грузии имеется эксклюзивная
возможность стать лидером
медицинской wellness-курортологии
в регионе.



entertainment front” says Giorgi Kiknadze.

WHAT DOES GEORGIA HAVE TO OFFER?

At the current point in time, citizens of foreign countries aren't visiting Georgia only for preventative health treatments and procedures. There are also up to three hundred hospital establishments operating in the country, offering a total of 13 840 beds. Cardiology, dentistry, phage therapy, in vitro fertilization, plastic surgery, liver and kidney transplant – these are the services for which thousands of patients come to Georgia every year. Apart from the diversity of medical services on offer, another key reason why foreigners come to

Georgia seeking medical treatment is the highly competitive prices.

“The pricing policy is very competitive in Georgia and it's around two or three times less what a patient would pay in Turkey or Israel. For clients, the prices of travel, living and food are also extremely important. Ultimately, it's precisely cost and quality that are the main motivators when making decisions” says Commercial Director of Evex Medical Corporation, Anri Kapnadze. He also says that during 2017, more than 5000 foreign patients were served by Evex. The Corporation has adapted to this trend and hired a medical concierge specifically for foreign arrivals.

нимум 1000-1200 евро. Однако там медицинский курорт “сидит” в единой туристской концепции. Там проводятся концерты, другие развлекательные мероприятия. А приезжающему к нам человеку развлечься негде. Мы предлагаем экскурсии, но с точки зрения развлечений – большой пробел”, - заметил Георгий Капанадзе.

ЧТО ПРЕДЛАГАЕТ ГРУЗИЯ?

На сегодняшний день граждане иностранных государств приезжают в Грузию не только для оздоровительных-профилактических процедур. В стране действует до 300 стационарных медучреж-

дений, рассчитанных, в совокупности, на 13 840 коек. Кардиология, стоматология, лечение фагами, оплодотворение in vitro, общая и пластическая хирургия, трансплантация печени и почки – это те сервисы, для получения которых в Грузию ежегодно прибывают тысячи пациентов. Помимо многообразия медицинских сервисов, их привлекают и конкурентные цены.

“Ценовая политика в Грузии очень конкурентоспособная, цены на лечение примерно вдвое или втрое ниже, чем в Турции или Израиле. Для потребителей также важны цены на проезд, проживание и

THE POTENTIAL OF MEDICAL TOURISM

Despite the thousands of foreign patients, medical tourism as a specific sector still lacks strength in Georgia and is lagging way behind global trends. While it's true that the National Tourism Administration has already named the development of medical tourism development plan

correctly, medical tourism has the potential to attract a large number of tourists throughout the year and could become of the most important mechanisms for economic growth in the country" – this is the opinion of Doctor of Medical Sciences, Professor and Healthcare Specialist Tengiz Verulava.

Georgia has a unique opportunity to become a medical wellness resort leader in the region.

as one of its long-term plans, experts in the field believe that the country's limited capacity at the moment means more action is needed.

"Medical tourism in Georgia requires more attention from the government. It would be wise to start signing international regulatory contracts on medical tourism, to be more active in participating in international forums, to create joint medical organizations with the participation of foreign companies, who would provide competition to existing private clinics in terms of the values of medical service. If we position ourselves

He goes on to say that several countries in the world have the development of medical tourism inscribed at the level of state policy, which has significantly increased the pace of development in this sphere.

"Between 2004 and 2012, revenues from medical tourism increased from 40 billion to nearly half a trillion dollars, and represented 14% of total tourism revenues of 3.2 trillion USD. In 2012 medical tourism accounted for 1.8% of global GDP. Experts have proven, that in the nearest future, 50% of the medical tourism market will be distributed between the countries of Asia, Latin America and the Middle

питание. В конечном итоге, именно цена и качество – главные мотиваторы при принятии решений", - заявил коммерческий директор "Медицинской корпорации Evex" Анри Капанадзе. По его словам, только в 2017 году они обслужили более 5 000 иностранных пациентов. Для этого в корпорации даже был задействован сервис медицинского консьержа.

ПОТЕНЦИАЛ МЕДИЦИНСКОГО ТУРИЗМА

Несмотря на тысячи иностранных пациентов медицинский туризм, как отдельная отрасль, в Грузии пока все еще собирается с силами и сильно отстает от глобальных тенденций. И хотя Национальной администрацией туризма уже намечен долгосрочный план развития медицинского туризма, эксперты отрасли считают, что, исходя из возможностей страны, требуется больше активности.

"Медицинский туризм в Грузии требует большего внимания со стороны государства. Было бы обоснованным внедрение в стране регулирующих

медицинский туризм международных договоров, более активное участие в международных форумах по медицинскому туризму, создание совместных медицинских организаций с участием иностранных компаний, которые стали бы конкурировать с существующими частными клиниками в отношении стоимости медицинских услуг. В условиях правильного позиционирования медицинский туризм способен привлекать туристов в довольно больших количествах на протяжении всего года и стать одним из важных механизмов роста экономики страны", - считает доктор медицинских наук, профессор, специалист по здравоохранению Тенгиз Верулава.

По его словам, в ряде стран мира развитие медицинского туризма возведено на уровень государственной политики. Что, в свою очередь, ускорило темпы роста отрасли в мировом масштабе. "В 2004-2012 гг. доходы от медицинского туризма возросли с \$40 млрд до \$0,5 трлн и составили 14% от совокупных доходов туризма. В 2012 году на долю медицин-



East. Medical tourism is one of the fastest-growing business sectors in the world” writes Tengiz Verulava in his article, which was published in the collection “Medical Tourism: Political, Socio-Economic, Educational and Medical Problems”.

PROBLEMS AND HOW TO SOLVE THEM

What does Georgia need in order to become a regional healthcare hub? We posed this question to Doctor of Medical Sciences Sergo Chikhladze.

“The potential to become a regional hub really does exist in Georgia, due to its location. From a regional perspective, even now we receive patients from Armenia, Azerbaijan and the North Caucasus, but we have the potential to attract visitor flows from many more countries, such as Iran, the Arab countries and Central Asia. In our hospitals there are specialists

whose professional level is much higher than those of doctors in neighboring countries, but their numbers are not sufficient to meet the demands of the 200 or 300 million people who would potentially be interested in our medical services. When we talk about a regional hub, the ease of travel to and from the country is of vital importance. Hub, in the first instance, means a place that is geographically easy to access, and has good transport links etc. Georgia has direct transport links with only a few countries, and very often they’re not daily links, which creates a certain barrier. No matter how high the service quality you maintain, if there is no geographical accessibility, there will always be a barrier” Sergo Chikhladze says.

Before Georgia can achieve the status of regional healthcare hub, the current government must

ского туризма приходится 1,8% мирового ВВП. По утверждению экспертов, в ближайшем будущем более 50% рынка медицинского туризма распределится между странами Азии, Латинской Америки и Ближнего Востока. Медицинский туризм – одна из наиболее растущих бизнес-индустрий в мире”, - говорится в статье Тенгиза Верулава, опубликованной в сборнике трудов под названием “Медицинский туризм: политические, социально-экономические, образовательные и медицинские проблемы”.

ПРОБЛЕМЫ И ИХ РЕШЕНИЕ

Что необходимо Грузии для того, чтобы стать региональным хабом в области здравоохранения? С этим вопросом мы обратились к доктору медицинских наук Серго Чихладзе.

“Потенциал превратиться в региональный хаб у Грузии действительно имеется, исходя из ее местоположения. С точки зрения региона у нас и сейчас есть пациенты из Армении, Азербайджана, с Северного Кавказа. Но имеется потенциал их притока из гораздо большего количества стран. Из

того же Ирана, арабских государств, Центральной Азии. В наших больницах есть специалисты, уровень которых гораздо более высок в сравнении с врачами соседних стран, однако их количества не будет достаточным для тех 200 или 300 млн человек, которых потенциально интересуют наши сервисы. Когда мы говорим о региональном хабе, решающее значение имеет налаженность транспортного сообщения. Хаб в первую очередь подразумевает легкую доступность в географическом, транспортном и т.д. отношении. У Грузии же налажено прямое транспортное сообщение всего с несколькими странами, иногда оно и не ежедневное. А это создает барьер. Какой качественный сервис бы ни был создан, если нет географической доступности, это барьер”, - заявил Серго Чихладзе.

А пока Грузия приобретает статус регионального хаба в области здравоохранения, действующие власти должны уладить проблему доступности здравоохранения на национальном уровне. Последние 6 лет расходы на здравооох-

solve the issue of access to healthcare on a national level. To this end, for the last six years, spending on healthcare has been increasing. The Ministry of Labor, Health and Social Affairs is a leader in terms of financing from the state coffers, and its annual budget now exceeds three billion GEL. Apart from financing healthcare for citizens, this amount is spent on training doctors and healthcare assistants, quality control in the medical sphere and on the

construction of new, modern hospitals that meet international standards.

Experts are urging the government to hasten the development of medical tourism at the same time. For example, they're advising the government to improve the road system and to widen the network of routes; to start domestic inter-regional flights and to restore maritime routes in order to provide better transport and travel opportunities for visitors.

ранение с этой целью ежегодно растут. Министерство труда, здравоохранения и социальной защиты – лидер по получаемому из госбюджета финансированию, его ежегодный бюджет превышает 3 млрд лари. Суммы, помимо финансирования лечения граждан, направляются на переподготовку врачей и медсестер, контроль медицинского качества и строительство новых, современных,

соответствующих международным стандартам больниц.

Эксперты советуют властям параллельно ускорить и развитие медицинского туризма. В частности, улучшить дорожную систему, расширить сеть маршрутов, назначить внутренние, межрегиональные авиарейсы и восстановить морские рейсы для перевозок и прогулок визитеров.

В ТБИЛИСИ ЛЕТОМ НАЧНЕТСЯ СТРОИТЕЛЬСТВО АМЕРИКАНСКОГО ГОСПИТАЛЯ

В Тбилиси, у комплекса “Зеленый город” на озере Лиси, летом начнется строительство американского госпиталя. Об этом сообщил bm.ge председатель наблюдательного совета TBC Group Мамука Хазарадзе.

По его словам, бизнес-план и проект госпиталя уже завершены, последний подготовила специализирующаяся на медицинской сфере American group “Forum”. Оперирование и менеджмент госпиталя будет осуществлять также американская компания “Nova”.

“Если провести опрос, то любой человек скажет, что если у него будет возможность, он вывезет больного за рубеж. Мы должны изменить эту ситуацию. А для этого необходимо открыть госпиталь очень высокого качества, как по услугам, так и образованному персоналу. Для меня это – вызов и важнейший вопрос”, - заявил Хазарадзе. Он отметил, что из-за указанной проблемы сейчас пациенты стараются выезжать из страны, что означает ежегодный отток сотен миллионов долларов. По словам Мамуки Хазарадзе, Грузия способна стать региональным хабом с точки зрения медицинских сервисов, и вышеупомянутый проект – важный шаг в этом направлении.

На первом этапе госпиталь будет рассчитан на 150 коек, а на его строительство планируется направить \$40 млн.

BUILDING WORK TO START ON AMERICAN HOSPITAL IN TBILISI THIS SUMMER

This summer, construction work is due to start on an American Hospital close to the Green City development by Lisi Lake, according to a statement given to bm.ge by Mamuka Khazaradze, Chair of TBC Group’s supervisory board. According to his statement, the new Hospital’s business plan and design is already complete – the latter being completed by the American Forum Group, which is specialized in the area of healthcare. Operation and management of the Hospital will be handled by Nova - another American company.

“If you carry out a survey, most of the people you ask would say that if they had the means to do so, they would take their relatives abroad for treatment if they needed it. We need to change this situation. However, in order to do this, we need a hospital that offers the highest possible quality, both in terms of service and in terms of the education of its staff. This is our challenge and one of the most important issues today” – says Khazaradze. He goes on to say that, due to the current situation on the country, patients are travelling abroad, which means the country is missing out on hundreds of millions of dollars of revenue a year. Khazaradze says that Georgia has the ability to become a regional medical services hub and that the hospital project would be an important step forward in this direction.

In the first stage of operation, the hospital will have 150 beds and it is believed that construction will cost 40 million USD.



... “Sometimes I feel that this land and this country are truly blessed” ...

Author: Tamar Demetrashvili

“Иногда мне думается, что эта страна и земля – воистину благословенны”

Автор: Тамар Деметрашвили

Мohammad Javad Arabnejad has been involved in agriculture in Georgia for several years now. The 38 year-old businessman founded the company AgroPlan Georgia in 2012 and started work in the Kakheti region. He says that Georgia is an ideal location for doing business thanks to its geographical location and climate.

ABOUT THE FAMILY

I've been living in Georgia for five years and my family lives with me. I have three children. My youngest son Ilia was born in Georgia 18 months ago. Agriculture is a tradition in my family and this profession has been handed down

through the generations. My grandfather and father worked in agriculture and now I'm carrying on the tradition. My grandfather was the head and cornerstone of our family. When a child grows up in this way, you feel much closer to nature and to the earth and you develop a special love for each plant and seeding. My family in Iran specializes in pistachio production, but we also grow other annual and perennial crops, including pomegranates. We also raise cattle for beef production, which is a traditional activity in Iran. I graduated from a faculty of information technology, but during my studies I focused a lot on agricultural issues. As a

Мохаммад Джавад Арабнеджад уже несколько лет занимается в Грузии сельским хозяйством. В 2012 году 38-летний бизнесмен основал компанию AGRO PLAN GEORGIA и начал свою деятельность в Кахети. По его мнению, Грузия, исходя из своего географического положения и климатических условий, идеальна для подобного бизнеса.

О СЕМЬЕ

Уже 5 лет, как я живу в Грузии, вместе с семьей. У меня – трое детей, самый младший – полуторалетний Илия родился в Грузии. Сельское хозяйство для моей семьи –

своего рода традиция, передаваемая от поколения к поколению. Им занимался мой дед, потом мой отец, сейчас их путь продолжаю я. Дед при жизни был лидером семьи и ее главной движущей силой. Когда с раннего возраста растешь в такой обстановке, ты ближе к природе и земле, и особенно любишь каждое растение и саженец. Основная деятельность моей семьи в Иране – производство фисташек, впрочем, мы выращиваем различные однолетние и многолетние культуры, у нас налажено производство граната. Мы также работаем по линии производства мяса,

result, I kept abreast with technological developments in this area, using them to help develop the family business.

THE PATH TO GEORGIA

We always wanted to expand our business. As a result of global warming, many areas became dry and waterless and this led us to seek a new environment to work in, somewhere that wasn't suffering from these problems. As a result, we decided to explore the possibilities offered by neighboring regions. Initially, we had a look at the situation in Africa – namely Tanzania and Kenya – but then we realized that it might be a

better idea to look closer to Iran – Azerbaijan, Armenia, Turkey, Cyprus and Georgia – before ultimately deciding that Georgia was the best choice. The most important thing is a sense of security, which we definitely felt in this country. Agriculture is not the kind of work you undertake for a day or for a year – it's not enough to just plant, grow, sell and then leave. When you make investments in agriculture – especially with perennial crops – you think and plan many years in advance, even in terms of generations. For this reason, security is absolutely crucial, and there are several factors

это традиционная для Ирана отрасль. И хотя я получил образование в сфере информационных технологий, однако моим ориентиром в период обучения все равно было сельское хозяйство. В результате я старался не упускать современные технологии в этой сфере, чтобы их внедрением помогать семейному бизнесу.

ПУТЬ В ГРУЗИЮ

Мы хотели расширить свой бизнес. В условиях глобального потепления территории становятся все более сухими и обезвоженными, что также вынуждает задумываться

над нахождением такой благоприятной среды, где эта проблема не столь актуальна. Поэтому мы решили изучить близлежащие регионы. Сначала мы посмотрели в направлении Африки, остановили свое внимание на Танзании и Кении, но потом подумали, что было бы лучше изучить страны, территориально более близкие к Ирану – Азербайджан, Армению, Турцию, Кипр, а также Грузию. Грузия оказалась наиболее привлекательной. Первое – это ощущение безопасности, которое мы почувствовали в этой стране. Сельское хозяйство – бизнес не одного дня или одного года: посеял, вырастил, продал и ушел. Когда ты инвестируешь в сельское хозяйство, тем более, когда речь идет о многолетних культурах, ты думаешь и планируешь на многие годы вперед, возможно, вообще для следующего поколения, поэтому ощущение безопасности важно. И есть несколько факторов, сформировавших данное ощущение. Это, в частности, местные традиции и культура, которые очень мне близки, а также (несмотря на то, что



Obviously we pay particular attention to export, and Georgia's free trade agreement with the European Union is a good opportunity for implementing our plans in this respect.

that provide this feeling. The family traditions and culture here are very familiar to me. Despite the fact that there are many bloody – even shameful – episodes in the history of relations between our two countries, people here still display a special warmth and hospitality.

FIRST IMPRESSION AND BUSINESS ENVIRONMENT

Wonderful! Fantastic! These are the words I would use to describe the environment in Georgia. Transparency and security are very important in doing business and I believe Georgia has this to offer, unlike other countries in the region. Naturally, this was one of the reasons why we eventually chose Georgia. I would also add that we have never encountered corruption when dealing with government officials and this is of crucial importance.

There are certain restrictions on property registration for agricul-

tural land in Georgia. As a foreign citizen, I understand the country's and local population's position on this issue, as well as the reasons behind the introduction of this restriction. At the same time, as an investor, I don't necessarily believe that this factor is an obstacle, since you're still able to lease land for a long period of time and this is in face sufficient for us to implement our plans. Naturally, when you plant and grow crops, you want to have them in ownership, but international practice shows that the main thing is to keep investments safe. Georgia gives these guarantees, based on lease agreements like the one that we signed with the government. I'm confident that not a single dollar of our investments in seedlings will be lost.

FIRST HARVEST

In Iranian culture, we have a particular respect for wheat. We consider wheat to be the source

из истории мы знаем немало тяжелых и, я бы сказал, постыдных страниц в отношениях между двумя нашими странами) - очень теплый и гостеприимный настрой людей.

ПЕРВЫЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ И БИЗНЕС-СРЕДА

Необыкновенная, великолепная – эти слова я бы употребил при оценке существующей в Грузии среды. Прозрачность и вопросы безопасности очень важны при ведении бизнеса, и я считаю, что в сравнении с другими странами региона у Грузии есть именно эта привлекательность. Естественно, именно это и обусловило наш выбор на Грузии. Исходя из своего опыта, скажу и то, что в отношениях с органами власти я нигде не сталкивался с коррупцией, и это тоже важный момент.

В отношении регистрации права собственности на земли сельскохозяйственного назначения в Грузии имеются ограничения. Я, как иностранец, прекрасно понимаю позицию страны и населения по этому вопросу, причины, по которым действуют

данные ограничения. Впрочем, для меня, как инвестора, этот фактор действительно не является препятствующим, поскольку существует и практика долгосрочной аренды, что дает нам возможность осуществления наших планов. Если относиться эмоционально, то когда сажаешь растение и ухаживаешь за ним, хочешь, чтобы оно было твоим, но если подходить по международным стандартам, главное – чтобы инвестиция была защищена. А Грузия дает это обещание, и основа этому – оформленное нами с государством арендное соглашение. Ни один инвестированный в саженцы доллар не пропадет.

ПЕРВЫЙ УРОЖАЙ

В иранской культуре мы особо уважаем пшеницу, считаем, что она – источник жизни для людей. Поэтому изначально 50 гектаров в Кахети мы засеяли именно пшеницей. У нас не было обустроено ирригационной системы, и вся надежда была лишь на дождь. Урожай мы получили, но не на продажу. Мы хотели выразить уважение к стране, и поэтому пше-



human life and for this reason our first venture was to plant 50 hectares of wheat fields in Kakheti. Initially we didn't have an irrigation system and were totally dependent on rain water. We managed to get a decent harvest, but not for commercial sale. We simply

wanted to express our respect for the country and so the wheat harvest of that year was given away entirely for charitable purposes. Charity isn't charity if you go around talking about it, I know, but if this helps to stimulate similar wishes in other investors, then

ница, поспевающая в тот год, полностью пошла на благотворительность. Вообще-то, благотворительность уже не является таковой, если о ней заявляешь вслух, но если она и у других инвесторов породит такие же желание и мотивацию,

то вы можете написать об этом.

ВИНОГРАДНИК И ГРАНАТОВЫЕ САДЫ

У лозы есть душа – так мы считаем в Иране. Несмотря на стереотипный взгляд, лоза широко представлена в иранской культуре



it's OK for you to write about it.

VINEYARDS AND POMEGRANATE GARDENS

Vineyards have a soul – this is a traditional belief in Iran. Despite the stereotypes, vineyards are very widely represented

in the traditional culture and poetry of Iran. Although we don't drink wine, vineyards enable us to produce other things too, such as juice, raisins and table grapes. For this reason, viticulture is very common and widespread in Iran. Therefore, it shouldn't come as a

и поэзии. Мы не пьем вино, но она дает и другие продукты – сок, изюм и просто столовый виноград, поэтому уход за виноградником – довольно распространенная деятельность в Иране. Так что не стоит удивляться, что у нашей компа-

нии на сегодняшний день на 100 гектарах разбиты виноградники - как с винными, так и столовыми сортами. Когда инвестируешь в конкретной стране, изучаешь и то, какие культуры характерны для этого региона, а в Кახети невозможно не захотеть разбить виноградник. Мы посадили местные ркацители, александрули и саперави, а также европейские винные и столовые сорта винограда. Нами планируется развитие бизнеса по обоим направлениям: производство как вина, так и других продуктов переработки винограда. Мы уже получили со своего нового виноградника в прошлом году первый небольшой урожай и продали его на переработку одному из винодельческих заводов. Когда величина урожая достигнет такого уровня, что собственная переработка станет рентабельной, мы обязательно построим производственную линию для выпуска сока и других продуктов. При этом, по нашим планам, завод будет перерабатывать не только виноград, но и другие фрукты. В 2016 году мы разбили

surprise that our company has laid out 100 hectares of vineyards for the production of wine and table grapes. When making an investment in a specific country, you should also consider which cultures are characteristic of the region. Therefore, it seems ridiculous not to plant vineyards in Kakheti. We have planted Rkatsiteli, Kindzmarauli and Saperavi varieties of grape, as well as European wine and table grape varieties. We plan to develop both of these areas – wine-making and table grape production. We had our first harvest in Akhalsheeni in 2017 and sold the grapes to a winery for processing. When we have a big enough harvest and grape processing becomes profitable for us, we'll build our own production line for juices and other products. Our farms produce other fruits aside from grapes. In 2015, we planted peach, apricot and plum orchards on 50 hectares of land. By the time these trees bear their first fruits, we'll already have a processing plant set up.

In addition to this, we're also developing another important project, which involves planting pomegranate orchards. The origin of pomegran-

ates is very closely linked to Iran and it is a very popular and widespread fruit in the country. It has special antioxidant qualities and has many other nutritional benefits. For this reason, we want to introduce this experience to Georgia too. The mass production of pomegranates has not yet been developed in Georgia; however we believe that this country has the potential to make this a profitable business. Currently, our experts are carrying out exploratory works and a business plan is being developed. If we get good results from this research, we'll start planting trees in Kakheti from next spring. Our plan is to plant 400 hectares of pomegranate trees.

EXPORTS AND EUROPEAN MARKET

Obviously we pay particular attention to export, and Georgia's free trade agreement with the European Union is a good opportunity for implementing our plans in this respect. There are so many important details in agriculture, such as soil, climate...if all these factors are combined with a good trade agreement, naturally this will be reflected positively in investor attitudes to the

на 50 гектарах сады косточковых фруктов – персиков, абрикосов и слив, когда деревья дадут урожай, перерабатывающий завод уже будет готов.

Помимо этого, мы работаем над еще одним важным проектом – хотим обустроить гранатовый сад. Происхождение граната связывают с Ираном, и он у нас очень популярен и

ЭКСПОРТ И ЕВРОПЕЙСКИЙ РЫНОК

Экспорт – приоритетная часть наших планов, а имеющийся у Грузии договор о свободной торговле с Европой – хорошая возможность для их реализации. В сельском хозяйстве многие детали имеют значение, такие, например, как почва, климат, и если ко всему этому добавляется соглашение с

Экспорт – приоритетная часть наших планов, а имеющийся у Грузии договор о свободной торговле с Европой – хорошая возможность для их реализации.

распространен. Здесь не развито массовое производство граната, а перспектива для этого, по нашему мнению, достаточно хороша. В настоящее время идут экспертные исследования и разработка бизнес-плана, и если окончательные оценки будут положительными, уже с будущей весны мы начнем в Кахети процесс посадки. У нас в планах – разбить гранатовые сады на 400 гектарах.

хорошими торговыми условиями, это, естественно, положительно влияет на настрой и планы инвесторов. В Грузии – необыкновенные условия окружающей среды: перепад дневной и ночной температур, интенсивность солнца, вода и т.д., все это в совокупности дает возможность производства невероятно вкусных и ароматных фруктов и овощей. Если в этих условиях процесс производства будет

country and the plans they make here. The environment is wonderful in Georgia – the day and night-time temperatures, solar intensity, water – all these factors allow us to grow unbelievably delicious and aromatic fruits and vegetables. In this environment, if the production process is also enhanced with modern technology and logistics is planned properly – and Georgia genuinely has this potential thanks to its geographical location – then we'll be able to supply top-quality products to European consumers very soon. These products will be marked by their unique test which is characteristic of Georgia. When my foreign colleagues and I meet each other to discuss our plans, we always stress the opportunities that potential investors will receive from the free trade agreement with the EU. These opportunities are enhanced by Georgia's wonderful geographical location in terms of sea and land transportation.

GEORGIA FROM ABOVE

Whenever I fly over Georgia by plane, I look at the land below and I see the incredible potential that this land possesses. Sometimes I think that this small part of the



earth, this country and its land, are genuinely blessed. This small corner of the earth offers diverse climatic zones and soil types – Western Georgia with its more humid air and – tens of kilometers away – Eastern Georgia, with its dry climate. All these factors provide excellent opportunities and perspectives for the development of agriculture and other types of business... We see mountains, rivers, fields and we're filled with joy. On the one hand, we're happy, but on the other, we can't help wondering why so much of this land is abandoned and in a terrible condition, with nobody paying attention to it, and no one wanting to care for it. Yet, I hope that through our common efforts, we'll gradually be able to overcome all of these obstacles.

налажен с использованием современных технологий, и будет правильная логистика, потенциал чего действительно имеется у Грузии исходя из ее географического положения, мы сможем быстро и качественно поставлять европейским потребителям продукцию, сохраняющую характерные именно для Грузии вкусовые качества. Когда мы встречаемся со своими коллегами - иностранцами и говорим о планах, то обязательно отмечаем те возможности, которые дает потенциальным инвесторам соглашение о свободной торговле. К этому добавляется необыкновенное географическое положение Грузии, как с точки зрения выхода к морю, так и перемещения по суше.

С НЕБА УВИДЕННАЯ ГРУЗИЯ

Когда мне доводится летать воздушным транспортом над территорией Грузии, я смотрю на землю и вижу удивительный и невероятный потенциал, имеющейся у этой страны. Иногда мне думается, что эта маленькая часть Земли, эти страна и земля - воистину благословенны. На совсем небольшой территории встречаешь многообразие климатов и почв, Западную Грузию с ее более влажным климатом и отдаленную от нее всего несколькими десятками километров Восточную Грузию с относительно сухим климатом. Все это дает изумительные возможности и перспективы сельскохозяйственной сфере в отношении производства продуктов множества видов... Ты видишь горы, реки, поля, и, с одной стороны, тебя охватывает радость, ты доволен, но, с другой стороны, думаешь, почему эти земли – в таком заброшенном и плачевном состоянии, почему никто не уделяет им должного внимания и не хочет заниматься их возделыванием. Впрочем, надеюсь, совместными усилиями у нас получится поэтапно преодолеть существующие вызовы.



Securing the Road

Author: Tamar Demetrashvili

In spring 2018, Georgia introduced compulsory third-party insurance for vehicles registered abroad. The insurance policy is easily accessible to everyone, and car owners are able to purchase the insurance policy for a period matching the length of their stay in the country, allowing them to avoid unnecessary expense.



Застрахован на дороге

Автор: Тамар Деметрашвили

С весны в Грузии стало обязательным страхование гражданской ответственности владельцев автомобилей с иностранной регистрацией перед третьими лицами. Страховой полис легкодоступен, причем автовладелец вправе взять его практически лишь на срок пребывания на территории Грузии, что позволяет избежать излишних расходов.

On 1 March 2018, the new Law on Third-Party Insurance for Owners of Vehicles Registered Abroad came into force. As a result, the owners of foreign-registered vehicles are now obliged to purchase a mandatory third-party insurance policy while in Georgia. Vehicle owners have the option of purchasing the insurance policy for the specific amount of time they wish to drive in the country. Under the new law, insurance policies are issued with validity periods of 15 days, 30 days, 90 days and 1 year and the shorter the policy validity period, the lower the price.

The cost of the insurance policies is determined by the legislation, and varies according to the type and age of the vehicle being insured. In the case of light vehicles, the price of a 15-day policy is 30 GEL, 30-day policy – 50 GEL, 90-day policy – 90 GEL and 1-year policy – 295 GEL. As for buses, the insurance policy costs 45 GEL, 75 GEL, 140 GEL and 480 GEL, respectively. For trucks, the price of the 15-day policy is 60 GEL, 30-day policy – 100 GEL, 90-day policy

– 170 GEL and one-year policy – 610 GEL. If an automobile is involved in a road accident during the coverage period of the insurance policy, the top margin for compensation is 300 000 GEL.

Third-party insurance is a gold standard which is widely practiced in the civilized world, since it offers material guarantees for the driver on the one hand, as well as the victim on the other. This mechanism allows for the civilized resolution of any disputes or problems in the event of a road accident.




Georgia is an important transit corridor, and as a result, automobile traffic has been increasing year on year. The number of foreign-registered cars entering the country for personal or touristic reasons is also on the rise. This trend multiplies risks, and the introduction of mandatory third-party insurance is aimed at forming the financial link in the chain that will make transportation along the New Silk Road safer and more civilized. One important detail must also be mentioned, however. If the road accident is caused by a Georgian citizen, losses

1 марта 2018 года вступил в силу закон “Об обязательном страховании гражданской ответственности владельца передвигающегося по территории Грузии, зарегистрированного в иностранном государстве автотранспортного средства”. Это означает, что каждый из владельцев автомобилей с иностранной регистрацией, въехавших на территорию Грузии, обязан приобрести полис гражданской ответственности перед третьими лицами. У автовладельцев имеется свобода выбора в том отношении, что они могут купить страховой полис со сроком действия, наиболее соответствующим периоду, на протяжении которого намерены находиться на территории страны. Законом предусмотрена выдача 15-, 30-, 90-дневных, а также однодневных полисов. Чем меньше срок действия полиса, тем он дешевле.

Стоимость страховых полисов зависит как от срока их действия, так и категории автотранспортного средства. Владелец легкового автомобиля должен заплатить за 15-дневный полис 30 лари, за 30-дневный – 50 лари, 90-дневный – 90 лари, годичный – 295 лари. Для владельца автобуса стоимость полисов составляет, соответственно, 45,75,140 и 480 лари. Что касается грузового автомобиля, то полис сроком на 15 дней обойдется в 60 лари, 30 дней – 100 лари, 90 дней – 170 лари, 1 год – 610 лари. В случае ДТП за период действия полиса максимальный лимит страхового возмещения ущерба – 300 тыс лари.

Страхование гражданской ответственности перед третьими лицами – тот золотой стандарт, который соблюдается в цивилизованном обществе, поскольку именно благодаря ему во время

THE COST OF THE INSURANCE POLICIES

	15 day	30 day	90 day	1 year
	30 ₾	50 ₾	90 ₾	295 ₾
	60 ₾	100 ₾	170 ₾	610 ₾
	45 ₾	75 ₾	140 ₾	480 ₾



will not be compensated to the non-resident vehicle owner, since, at this stage, third-party insurance is not mandatory for Georgian citizens and won't be until 2019. According to experts, this fact makes the new system less than perfect, but, once insurance becomes mandatory for Georgian citizens too, the system will be fully-functional.

WHY DO WE NEED INSURANCE?

"In countries like Georgia, which are attractive

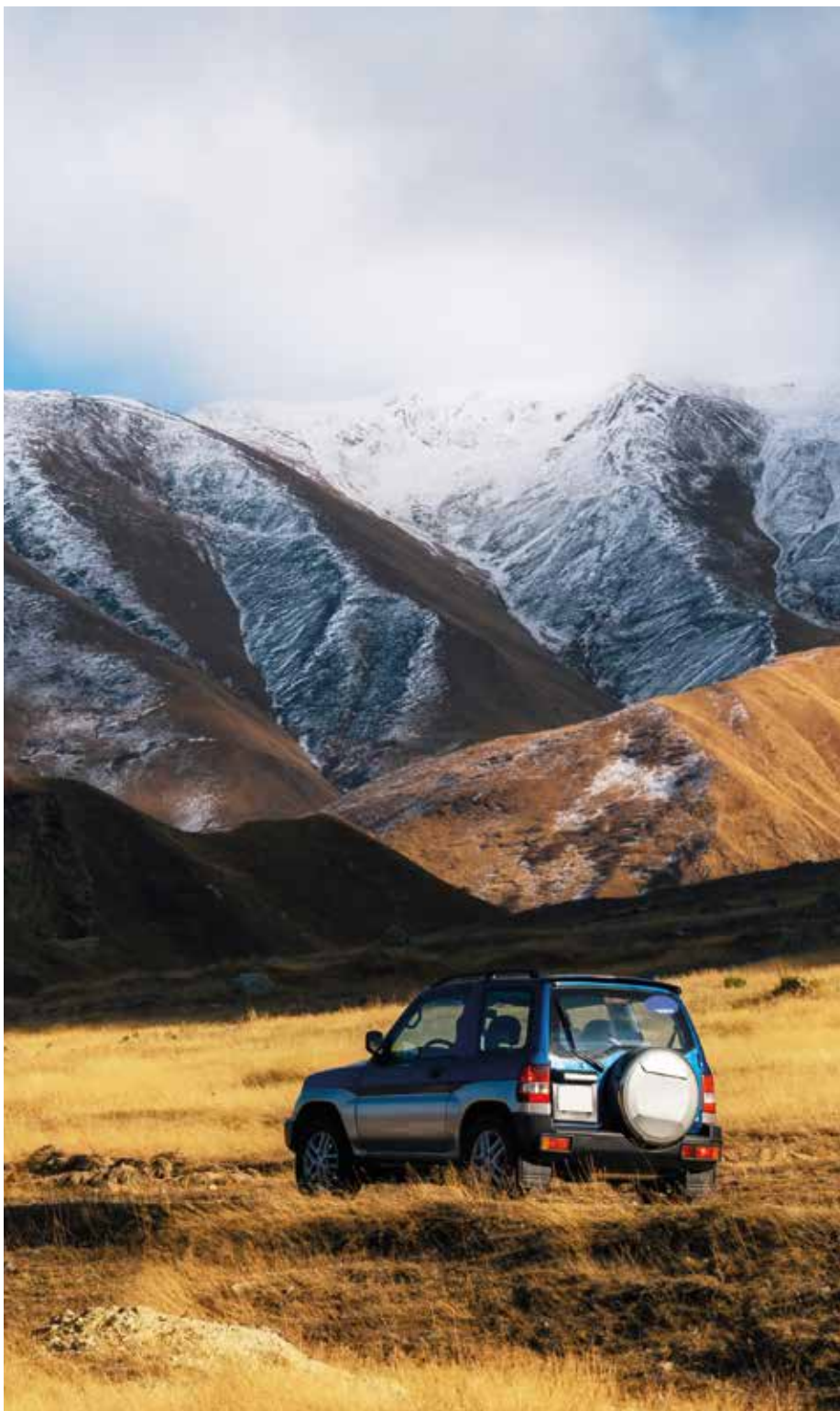
both in terms of transit and tourism, the flow of foreign-registered vehicles coming into the country increases, as does the amount of damage of done by road accidents. It's extremely hard to compensate losses in these cases, as vehicles go on to leave Georgian jurisdiction. Vehicle owners can't be detained and tried and as a result, these cases are harder to resolve than cases between Georgian-registered vehicles" says Devi Khechinashvili, head of

непредвиденных случаев создаются материальные гарантии, с одной стороны, для водителя, с другой – для пострадавшего. Посредством его цивилизованно регулируются возникшие в результате ДТП тяжбы и проблемы.

Грузия – важный транзитный коридор, и поэтому на протяжении лет ее автомобильный трафик характеризуется растущей тенденцией, все более увеличивается поток автомобилей с иностранной реги-

страцией, въехавших в Грузию в частных или туристических целях, а это означает рост рисков. Введением же обязательного страхования гражданской ответственности замкнулось и то звено цепи, которое делает перемещение вдоль Нового Шелкового пути более безопасным и цивилизованным.

Впрочем, нужно отметить одну значимую деталь: при ДТП по вине гражданина Грузии ущерб автовладельцу - нерезиденту на данном этапе



возмещаться не будет. Причина – в том, что для граждан Грузии страхование гражданской ответственности перед третьими лицами пока не является обязательным. Как отмечают эксперты, вследствие этого система все еще неполноценна, однако после задействия аналогичных норм законодательства и в отношении граждан Грузии, что, как ожидается, произойдет в 2019 году, она станет полностью отлаженной.

ДЛЯ ЧЕГО НАМ СТРАХОВАНИЕ?

“В подобных Грузии странах, имеющих высокую транзитную и туристскую привлекательность – большой поток автомашин-нерезидентов и высок ущерб, который возникает в связи с этим. И возмещение такого ущерба – самое сложное. Хочешь – не хочешь, но машина должна покинуть территорию, ее не арестуешь и не свяжешь, и поэтому в таких случаях возникает больше проблем, чем в обычных случаях”, – заявил в беседе с HUB GEORGIA руководитель Страховой ассоциации Грузии Дэви Хечинашвили.

По его словам, до сих пор Грузия являлась редким исключением среди вышеупомянутых стран

the Insurance Association, in an interview with HUB Georgia

Until now, he says, Georgia has been one of those few countries that didn't offer this kind of insurance service and this caused a lot of headaches for shipping companies.

“The vehicle will be allowed to cross the border, but drivers will be told that they must purchase the policy immediately, or else they could face a fine”
Khechinashvili adds.

“A transit cargo truck arrives from Europe en route to Kazakhstan. It is insured in Europe and Turkey, but enters Georgia without insurance. It then heads to Azerbaijan where it is insured once again and then heads on to its final destination. Major shipping agents would often ask me why Georgia didn't have this sort of insurance policy. Until now, we had to give drivers 200 or 300 USD in order to compensate losses from any small accidents they might have. Now this practice will come to an end and drivers of vehicles passing through Georgia will be able to buy an

insurance package in a civilized manner and this ultimately benefits all parties” Khechinashvili says.

How can owners of foreign-registered vehicles buy this insurance policy? – Khechinashvili explains that the new law is quite liberal and

differs from standard international practice.

“The vehicle will be allowed to cross the border, but drivers will be told that they must purchase the policy immediately, or else they could face a fine” Khechinashvili adds.

To make this insurance policy easily accessible to drivers, the policies will be sold both online and via a mobile phone application. “For example, foreign brokers in Turkey or Azerbaijan will be able to download a special application and have the drivers buy the policy when they enter Georgia. Special service

– подобное страхование на ее территории не действовало, и это создавало много проблем, в частности, перевозчикам.

“Например, автомашина перевозила груз, ехала транзитом из Европы, скажем, в Казахстан. Какой путь она проходила: в Европе была застрахованной, в Турции – застрахованной, заезжала в Грузию и оказывалась незастрахованной, переезжала в Азербайджан и вновь была застрахованной, и так – до пункта назначения. Бывало, крупные экспедиторы говорили мне: почему, мол, вы не вводите страхование, ведь нам очень сложно, мы вынуждены давать водителю \$200-\$300 на случай, если на дороге произойдет мелкий инцидент, чтобы урегулировать его на месте”, - рассказал Хечинашвили. Сейчас же, по его словам, ситуация изменилась, и “перевозчики, грузы которых должны проходить через Грузию, могут цивилизованно покупать страховку”. Как отметил Дэви Хечинашвили, обязательное страхование не является большим бременем и для туристов, поскольку цены на полисы достаточно низки, а в случае ДТП им облегчилось решение финансовой проблемы.

Каков механизм приобретения владельцами автомобилей – нерезидентов страховых полисов? Как рассказал Хечинашвили, соответствующая норма законодательства достаточно либеральна и отличается от международной практики. “У нас на границе автомашину пропускают, однако водителя предупредят, чтобы немедленно приобрел полис, в противном случае он будет оштрафован. Другие страны не допускают подобной роскоши для автовладельцев, и просто не пускают в страну”, - заметил он. По его словам, для обеспечения доступности полиса предоставляется возможность его приобретения как посредством интернета, так и телефонной аппликации.

Еще одна особенность грузинского обязательного страхования – в том, что у автовладельца нет необходимости общаться с различными страховыми компаниями и разбираться в разновидностях полисов. Сервисы в рамках страховых полисов на срок их действия едины, а их реализацией и обслуживанием занимается одна структура – специальная организация, учрежденная совместно 16 страховыми компаниями.

centers will also open on the spot for the sale of these insurance policies” says Khechinashvili. Another peculiarity of the Georgian mandatory insurance system is that vehicle owners don’t have to communicate with different insurance companies and won’t need to review various policies because making their choice, since only one insurance policy will apply and it will be sold and serviced by only one structure – a joint organization set up by sixteen insurance companies.

ONE ROAD – ONE STANDARD

Konstantine Sulamanidze, Head of the Insurance State Supervision Agency of Georgia, offers his views to the magazine on the introduction of mandatory third-party insurance:

“This kind of insurance service is offered the world over. Naturally, we have the same approach in our region. Georgia has been an exception until now, and this will change soon. Passengers and transport companies shouldn’t be subject to different conditions in different countries – the same standard should be upheld ev-

erywhere. To this end, the EU has developed the so-called Green Card system, which enables vehicles to travel all around Europe with one and the same insurance policy. Our objective is to join this system and guarantee the same conditions in Georgia. To put it simply, when a traffic accident occurs in Turkey (for example) and insurance companies resolve these issues in a civilized form, the transport operators expect the same conditions in other countries. We should provide the same conditions in Georgia. I believe that the introduction of mandatory insurance will provide security and peace of mind for vehicles passing through Georgia. Joining the Green Card system will provide even more comfort, allowing drivers to move across the whole region with a policy bought just once in one country. However, we still have a lot of hard work to do in order to achieve this goal. There’s no way we can join this system if we don’t provide the same mandatory insurance for Georgian citizens too. Therefore, we’re starting with foreign-registered vehi-

ОДИН ПУТЬ – ОДИН СТАНДАРТ

Введение в Грузии обязательного автострахования журналу прокомментировал и руководитель Службы государственного надзора над страхованием Константин Суламанидзе:

“В мировом масштабе очень сложно назвать страну, в которой бы не было такого страхова-

среду, к которой привыкли транзитные автовладельцы. Проще говоря, когда перевозчик знает, что в случае ДТП с его участием, например, в Турции, инцидент будет улажен цивилизованно страховой компанией, он хочет, чтобы и в другой стране он был в аналогичных условиях. Я думаю, что введением обязательного страхования мы создадим

У нас на границе автомашину пропускают, однако водителя предупредят, чтобы немедленно приобрел полис, в противном случае он будет оштрафован.

ния, понятно, что такой же подход – и в нашем регионе. Грузия была исключением, но это изменится. Пассажиры и перевозчики не должны находиться в разных условиях в различных странах, должен быть единый стандарт. Евросоюзом для этого разработана система “Зеленой карты”, благодаря которой, имея один страховой полис, можно передвигаться в масштабах всей Европы. Наша будущая цель – объединение в эту систему. Посредством ее мы обеспечим аналогичную

автомобилям, перемещающимся через территорию Грузии, комфортные условия. Действие системы “Зеленая карта” – еще больший комфорт, но для этого нам еще предстоит предпринять определенные шаги. Мы не сможем объединиться в эту систему, если у нас не будет аналогичного обязательного страхования и для граждан Грузии. Поэтому пока мы начали с автомашин – нерезидентов, а уже с будущего года обязательное страхование распространится и на граждан Грузии. Нашей

cles and next year, the obligation to purchase insurance will extend to Georgian citizens too.”

“Our key objective is not to make border-crossing procedures more complicated, and so we have adopted an optimal method, and policies will be sold in a variety of forms. For example sales centers will open near border crossings, in places where vehicles can park comfortably. Insurance policies will be sold over the internet, at money transfer terminals – Pay Boxes, and at the service centers of commer-

cial banks and insurance companies. In this way, we’ll be providing maximum convenience for visitors and those who use Georgia as a transit corridor.”

Since third-party insurance wasn’t mandatory in Georgia until now, the State Supervision Service doesn’t have precise statistics and therefore, we can only make a general calculation about the impact of this move. According to our calculations, this new law means that Georgia will attract insurance revenues of around 30 million GEL a year.

первейшей задачей было сделать так, чтобы не осложнялось пересечение грузинской границы, поэтому мы и приняли оптимальную модель.

Приобретение полисов возможно всеми доступными путями. В частности, пункты для этого располагаются в первых же от границы доступных местах, где можно остановить автомобиль. Их можно также купить по интернету, посредством аппаратов для приема платежей PayBox, в филиалах всех банков и страховых компаний. Так что, мы стараемся создать гостям нашей

страны и тем, кто использует территорию Грузии для транзита, максимальный комфорт”.

Из-за того, что ранее в Грузии не было обязательного страхования гражданской ответственности владельцев автотранспорта с иностранной регистрацией, а также соответствующей статистики, расчеты Службы государственного надзора над страхованием носят общий характер. По этим расчетам, в результате задействования указанного вида страхования в страну на протяжении года поступит около 30 млн лари.

НЕРЕЗИДЕНТЫ СМОГУТ ОСУЩЕСТВЛЯТЬ В ГРУЗИИ ОНЛАЙН-РЕГИСТРАЦИЮ КОМПАНИЙ

“Лица-нерезиденты смогут осуществлять в Грузии онлайн-регистрацию компаний”, - заявил премьер-министр Грузии Георгий Квирикашвили.

По его словам, данная инициатива даст возможность иностранным инвесторам в онлайн-режиме регистрировать в Грузии свои компании, а также открывать счета в грузинской банковской системе.

“Они также смогут в онлайн-режиме, без физического присутствия, управлять компаниями в нашей стране. Естественно, это очень комплексный вопрос, важный - с точки зрения координации с международными финансовыми институтами, МВФ. Я уверен, что эта инициатива явится очень важным источником новых доходов для нашей страны, и даст нам возможность еще сильнее осуществлять позиционирование нашей страны как международного финансового центра не только в регионе, но и за его пределами”, - отметил премьер.

NON-RESIDENT INDIVIDUALS WILL BE ABLE TO REGISTER THEIR COMPANIES IN GEORGIA ONLINE

Non-resident individuals will be able to register their companies in Georgia online, according to a statement by the Georgian Prime Minister, Giorgi Kvirikashvili. He went on to say that this initiative will allow foreign investors to register companies in Georgia, as well as open accounts within the Georgian banking system via the internet.

“They will also be able to manage their companies in our country online without physically being here. Of course, this is a very complex issue, and very important, in terms of coordinating with international financial institutions and the International Monetary Fund. I’m sure that this initiative will be an important new source of revenue for our country and that it will allow us to position our country even more as an international financial center not just for the region, but also beyond” said Giorgi Kvirikashvili.

Georgia as a Logistics Hub and the Role of Government in Developing this Sector

Грузия – как логистический хаб, и роль государства в развитии этой отрасли



Nino Menteshashvili
Expert, Director of TNT

Нино Ментешашвили
эксперт, директор
компании TNT

“The logistics sector would have been able to develop itself were it not for the legal barriers that the Georgian government has placed in its way from time to time. Despite the fact that the market is now liberalized, key companies still have an acute sense of instability”

The Georgian government has finally realized that the country has the potential to be a logistics hub for the Caucasus region, in addition to becoming a transit corridor. This is extremely important niche for Georgia to occupy, given the fact that, out of the three countries in the Caucasus Region (Georgia, Azerbaijan and Armenia), only Georgia has a realistic chance of developing into a regional hub. Georgia’s advantage, in the first instance,

lies in the fact that Georgia has reformed customs legislation, which ensures the free movement of all kinds of goods, as well as the timely execution of customs procedures for both transit goods and freight destined for Georgia. Stable political relations and the absence of tensions with the other two countries of the region also create a very favorable and enabling environment.

So how is Georgia doing in terms of meeting these

“Развитие логистической сферы уже бы произошло - само по себе, если бы не те легальные барьеры, которые периодически создавались властями. Несмотря на то, что сейчас рынок либерализован, ощущение нестабильности у действующих на рынке компаний - довольно сильное”.

Правительство Грузии в конце концов осознало, что у страны имеется потенциал стать, помимо транзитного коридора, и логистическим хабом для Кавказского региона. Это довольно важная ниша для нашей страны. Тем более что из трех стран Южного Кавказа (Грузии, Азербайджана, Армении) у Грузии – больше всего шансов превратиться в региональный хаб. В числе имеющихся у Грузии преимуществ, в первую

очередь – реформированное таможенное законодательство, которое дает возможность для беспрепятственного передвижения по территории страны грузов с различными таможенными режимами и проведения необходимых таможенных процедур как в отношении адресованных Грузии, так и транзитных грузов. Также благоприятны политическая стабильность и отсутствие напряженности в отношениях с другими

new opportunities and challenges? Are we ready to offer a developed logistics sector for major companies seeking new routes that offer both value for money and quality of service in the resolution of logistics issues?

We will need a well-developed sector which offers a diverse range of services if we are to compete with countries which are already well-established in this marketplace. This means that we should be able to offer both cheap, comparatively cost-effective, quick, time-orientated services by land, sea and air.

A TROUBLESOME LEGACY

Postal service is one of the most important elements of any transit operation, and so if we want our country to be able to compete with Eastern European states, I believe that it's of vital importance to have a well-developed and fast postal delivery service sector alongside container shipping services. There is no sector today that can operate without electrical equipment, and this equipment is in constant need of renewal, maintenance and warranty services. In this respect, there is serious demand on the market for the de-

странами региона. Как встречает страна этот новый шанс и вызов? Готовы ли мы предложить крупным компаниям, ищущим новые пути для дешевого и в то же время качественного решения логистических проблем, развитую логистическую сферу? Именно хорошо развитая и представленная многообразием услуг отрасль нужна нам для того, чтобы составить должную конкуренцию уже действующим на соответствующем рынке странам. Что подразумевает нашу способность осуществлять поставки

как дешевых, сравнительно экономных, так и быстрых и ориентированных на время сервисов, как сухопутными и морскими, так и воздушными путями.

ТЯЖЕЛОЕ НАСЛЕДИЕ

Почтовые перевозки – один из важных секторов перевозок, и если мы рассчитываем на включение нашей страны в конкуренцию со странами Восточной Европы, то, думаю, жизненно важно наряду с контейнерными перевозками иметь и хорошо развитую отрасль быстрых почтовых перевозок.





The logistics field would have been able to develop itself up to this point, had it not been for the legal barriers, that the Government has thrown up from time to time.

development of a warehouse of spare parts and a timely supply system, in case of need. This sort of service is unimaginable without fast delivery services. One good example of this is the company CISCO, which sells its problems with warranty services, while using a fast postal delivery company to store and supply spare parts under warranty. Georgia is in a good position to

supply this service to both Armenia and Azerbaijan, and therefore, CISCO has taken the decision to develop storage facilities in Georgia. Our company (TNT) has only recently started to offer and sell this kind of logistics solution in Georgia, even though demand for this product appeared on the market a long time ago. Panasonic is another good example. The company

Сегодня работа любой отрасли невозможна без электронной техники, а техника постоянно нуждается в обновлении и гарантийном обслуживании. С этой точки зрения очень востребованы создание складских хозяйств гарантийных запасных частей и их оперативная поставка в случае необходимости, что без быстрых почтовых перевозок непредставимо. В качестве примера достаточно рассмотреть ситуацию с компанией CISCO, которая продает свою продукцию с гарантийным обслуживанием, а хранение запасных частей и их поставку осуществляет посредством компаний

быстрых перевозок. У Грузии есть возможность предоставлять подобные услуги Армении и Азербайджану, соответственно, CISCO приняла решение развивать в Грузии свое складское хозяйство. Предложение и продажу в Грузии таких логистических решений наша компания (TNT) начала только сейчас, однако спрос на этот продукт на рынке возник уже давно. Также можно рассмотреть пример, связанный с компанией Panasonic, большим желанием которой был перенос своего логистического центра из Украины в Грузию и осуществление отсюда снабжения других стран региона,

was keen to shift its logistics center from Ukraine to Georgia, and to supply its products to other countries in the region from a base in Georgia. However, in Georgia, the company was faced with both a lack of infrastructure and a poverty of choice. International companies such as DHL, TNT, UPS and FEDEX have been operating in the country for many years now. The development of a logistics hub from which goods can be distributed is one of their key priorities. However, these companies have been waiting for the reform of postal delivery services for five years, and they don't feel as though the environment is ready to absorb investments in the country. These companies are investors and, instead of support, they ask only that the authorities refrain from hampering their efforts.

As we all know, on an official level one of the Georgian government's declared priorities is the transformation of Georgia into a regional hub. Consequently, it's interested to consider what practical and concrete steps the government is taking and which strategy the government is following. I would like to stress that Georgia suffers from a very difficult legacy in terms

of legislative regulations for the transport of goods. Government meddling has been most damaging in the postal delivery service sector.

BARRIERS IN THE NAME OF THE LAW

From time to time, the authorities have managed to introduce to this market unjustified restrictions and legal barriers for shipping companies. As a result, the main players on the market have faced serious difficulties and the development of these companies has been severely handicapped. Legal barriers in the postal delivery market were introduced for the first time under the decree N30 issued by the Minister of Finance on 25 January 2013. According to this decree, several important changes were made to procedures for delivering goods to, and sending goods from, the area of Georgian customs jurisdiction. As a result, serious barriers were thrown up for businesses involved in the transport of goods. These businesses expressed their concerns that these new regulations could be aimed at ejecting them from the market intentionally with the eventual aim of forming a monopolistic environment for the benefit of one shipping company.

но которая не встретила здесь ни инфраструктуры для такого сервиса и ни большого выбора. Международные компании DHL, TNT, UPS, FEDEX в Грузии работают уже давно. Обустройство в регионе логистического хаба и снабжение региона из этого хаба - одна из сфер их деятельности, однако уже 5 лет эти компании пребывают в ожидании реформы почтовой сферы Грузии, и поэтому у них нет ощущения соответствующей для инвестирования среды. Эти компании сами являются инвесторами, но при этом просят от государства не содействия, а лишь не мешать им.

Как мы знаем, одним из декларированных на официальном уровне приоритетов государства является превращение Грузии в региональный хаб. Соответственно, интересны конкретные практические шаги в этом направлении и выбранная государственная стратегия. Хочу акцентировать внимание читателя на том факте, что в Грузии - тяжелое наследие в отношении законодательного регулирования бизнеса перевозок. И что

более всего решения государственных органов повредили почтовым перевозкам.

БАРЬЕРЫ ИМЕНЕМ ЗАКОНА

На рынке почтовых перевозок властям периодически "удавалось" вводить неоправданные ограничения и легальные барьеры для перевозчиков, что серьезно мешало деятельности релатавщих на этом рынке компаний. Впервые правовые барьеры на рынке почтовых перевозок были введены приказом министра финансов №30 от 25 января 2013 года. На основании этого приказа были произведены существенные изменения касательно процедур, связанных с ввозом товара на таможенную территорию Грузии/вывозом товара с таможенной территории Грузии и соответствующим декларированием, что создало серьезные проблемы предпринимателям, занятым перевозкой товара. Предприниматели высказали подозрения в том, что указанные регуляции служили умышленному вытеснению их с рынка и преследовали целью присвоение монопольного положения одному конкретному перевозчику. Под этой компани-



Many felt this company would be Georgian Post, a company which is 100% owned by the government. With a legal appeal still going through the courts, the government continued to impose legal barriers on the postal delivery services market. On 6 January 2015, the Georgian government

passed resolution N40 on “temporary measures in the field of postal delivery services”. Under this resolution, prior to the full harmonization of Georgian legislation with international legal norms in the field of postal services, the right to deliver and transport postal packages without

ей они подразумевали “Почту Грузии”, 100% которой находится в собственности государства. Параллельно судебной тяжбе власти продолжили введение легальных барьеров на рынке почтовых услуг: 6 января 2014 года правительство Грузии приняло постановле-

ние №40 о временных мероприятиях в сфере почты. Согласно этому постановлению, до приведения грузинского законодательства в сфере почты в соответствие с нормами международного права, с целью беспрепятственного осуществления получения и отправки



outside Georgia by land or sea routes;

- To transport by land on the territory of Georgia all packages that enter the country by land or sea routes with the aim or sorting and delivering (including distribution of) the package to the addressee.

As a result of this decree, all other companies engaged in the delivery sector were banned from carrying out those activities determined by the law.

With the above-mentioned lawsuit still ongoing, the Ministry of Economy and Sustainable Development developed a draft law on the reform of the postal union, which was presented to interested parties on 25 January 2014. The reform bill called for the reintroduction of state regulations and the re-regulation of the postal services market in Georgia.

obstruction was granted exclusively to Georgian Post LLC, making it the only company allowed to

- To bring into Georgia, sort and deliver to addressee all consignments arriving by land or sea, as well as to receive, sort and send all packages destined for addresses

Recent experience proves that companies have had to defend themselves in various ways, sometimes through recourse to the constitutional court, sometimes through protest strikes. Regretfully, uncertainty continues to dominate the market. We, as shipping companies, believe that the logistics

почтового отправления – посылки, только ООО “Почта Грузии” присваивались полномочия осуществлять:

- ввоз, обработку и вручение адресату посылок, поступающих в Грузию сухопутным или морским путем, а также

го развития Грузии разработало и 25 января 2014 года представило заинтересованным сторонам проект реформы почтовой связи, который предусматривал обновленное упорядочивание правовых основ деятельности в сфере почтовой связи.

Развитие логистической сферы уже бы произошло - само по себе, если бы не те легальные барьеры, которые периодически создавались властями.

получение от отправителя, обработку и пересылку посылок, идущих из Грузии сухопутным или морским путем;

- сухопутную транспортировку по территории Грузии ввезенной в страну сухопутным или морским путем посылки с целью ее обработки и вручения либо отправки адресату. Соответственно, всем другим компаниям, которые были заняты перевозкой товара, оговоренная постановлением деятельность была запрещена.

Параллельно вышесказанным судебным тяжбам министерство экономики и устойчиво-

В результате реформы произошло бы, практически, возвращение государственного регулирования и ререгуляция рынка почтовых услуг.

Компаниям приходилось так или иначе защищать самим себя, то через Конституционный суд, то путем организации акций протеста. К сожалению, неопределенность на рынке продолжается до сих пор. По оценке компаний-перевозчиков, развитие логистической сферы уже бы произошло - само по себе, если бы не те легальные барьеры, которые периодически создавались властями. Несмотря на

field would have been able to develop itself up to this point, had it not been for the legal barriers, that the Government has thrown up from time to time. Despite the fact that the market has now been liberalized, key market players still suffer from an acute sense of instability.

FREE COMPETITION – THE FOUNDATION OF SUCCESS

Companies believed that the sector can't be made profitable only through infrastructural development. No company in the sector feels that it can make long-term investments while it is still waiting for radical institutional changes. Given this fact, key companies on the market believe that the government's approach to this issue should be logical and joined-up. It should not be the case that the government be allowed to develop infrastructure in the country while, at the same time, creating a legalized monopoly in the sector in favor of one privileged firm. I believe that in order to develop efficient state supervision over a competitive environment in the postal service sector, and in order to promote free competition and enhance Georgia's compatibility with European markets,

the Georgian government should consider the following:

- That it is important to support a free, fair and competitive business environment in the postal and courier services sector, to prevent possible cases of political corruption and to avoid the creation of a legalized monopoly as a result of government intervention (through the introduction of administrative and legal discriminative barriers to market entry) as well as to avoid the unjustified restriction of free competition.

- It is important not to allow the re-regulation of a liberalized postal and courier services sector, and to protect the natural balance of the market, a competitive business environment, a principle of equality in the operation of economic agents and also to guarantee that the market remains open.

International practice confirms that only healthy competition can create the essential preconditions for the satisfaction of consumer interests and the further development of businesses. Therefore, fighting for free competition in all sectors should be one of the Georgian government's key policy objectives.

то, что сейчас рынок либерализован, ощущение нестабильности у действующих на рынке компаний - довольно сильное.

СВОБОДНАЯ КОНКУРЕНЦИЯ – ОСНОВА ДЛЯ УСПЕХА

Компании считают, что сфера не сможет быть успешной лишь за счет обустройства инфраструктуры. Непредставимо, чтобы в условиях резких институциональных изменений бизнес осуществлял долгосрочные инвестиции. С учетом всего вышеупомянутого, действующие на рынке компании указывают на необходимость последовательного подхода государства к этому вопросу, нельзя, чтобы властная команда одной рукой строила инфраструктуру, а другой – создавала законную монополию для привилегированной компании.

На мой взгляд, для создания эффективного государственного надзора над конкурентной средой на рынке почтовых услуг и лучших условий для свободной конкуренции, а также для повышения совместимости рынков Грузии и Евросоюза обосновано, чтобы грузинские

власти учли, что крайне важны:

- содействие существованию на рынке почты и курьерских услуг свободной, справедливой и конкурентной бизнес-среды, пресечение и превенция возможных фактов политической коррупции – во избежание установления законом монополии на рынке в результате вмешательства государства и неправомерного ограничения свободной конкуренции;

- недопущение регулирования заново либерализованных рынков почтовых и курьерских услуг, соблюдение принципа естественного равновесия, конкурентной бизнес-среды, равноправия в деятельности экономических агентов, а также обеспечение открытости рынка.

Международная практика подтверждает, что только здоровая конкуренция создает предпосылки для удовлетворения интересов потребителей и последующего развития бизнеса. Соответственно, обеспечение здоровой конкуренции на рынке должно быть главным приоритетом государства.



HOTEL PIRIMZE PLAZA THE HEART OF TBILISI



Hotel "Pirimze Plaza"
0105, V. Vekua str. #3, Tbilisi, Georgia



MYWAY AIRLINES

IT'S MYWAY
TO GEORGIA



E-mail: sales@mywayairlines.com

Address: 13 Al. Pushkin Street