

THE EUROPEAN MARKET OPENED ITS DOORS TO GEORGIA  
THE TURNOVER OF CARGO AND NEW CHALLENGES FACED

**GEORGIA** - AN ENERGY HUB

**PRODUCE AND VEGETABLES** FOR EUROPE  
A SUCCESS STORY

N2 / 2019

HUB GEORGIA



**PLACE**  
FOR OPPORTUNITIES



**DHL Batumi Service Center**

26 May str. 44, 6010 Batumi  
Ph: 0422 27 46 08

**DHL Poti Service Center**

5, Kostava str. 4400 Poti  
Ph: 0493 27 46 49/22 86 49

**DHL Kutaisi Service Center**

3-5, Agmashenebeli ave. 4600 Kutaisi  
Ph: 0431 24 44 08

**DHL Zugdidi Service Center**

12, Ts. Dadiani str. 2100 Zugdidi  
Ph: 0415 25 15 55

**DHL Gori Service Center**

42, Chavchavadze str. 1400 Gori  
Ph: 0370 27 69 09

**DHL Telavi Service Center**

2, Tsereteli str. 2200 Telavi  
Ph: 0341 27 09 91

**DHL Rustavi Service Center**

Lomouri str. 3 bld. 3700 Rustavi  
Ph: 0341 28 65 65

**DHL Marneuli Service Center**

9 Rustaveli str. 3000 Marneuli  
Ph: +995 32 269 6060/198

**DHL Akhaltsikhe Service Center**

10 Natenadze str. 0800 Akhaltsikhe  
Ph: +995 3269 60 60/ 196



**Главный редактор:**  
Майя Бицадзе

**Редактор:**  
Тамар Деметрашвили

**Дизайн:**  
Торнике Лорткипанидзе

**Над номером работали:**  
Меги Кавтуашвили  
Паата Цагареишвили  
Джаба Тариманашвили  
Нона Квливидзе  
Галина Готуа

**Перевод:**  
Кристофер Мэннинг  
Евгений Микеладзе  
Лела Иремашвили

**Фото:**  
Бека Джавахишвили

**Издательство**  
"Сезанн"

**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



22

Trade / Торговля

**18** The European Market Opened its Doors to Georgia  
Европейский рынок, который открылся для Грузии

Business / Бизнес

**22** Produce and Vegetables for Europe  
Овощи для Европы

Analysis / Аналитика

**32** Petroleum Products from Georgia!  
Нефтепродукты - из Грузии!

Energy / Энергетика

**36** Georgia-An Energy Hub  
Грузия – энергетический хаб

Exclusive / Эксклюзив

**42** "We became an important link in the chain in the New Silk Road Project"  
«Мы стали значимым звеном в проекте «Новый Шелковый путь»

Analysis / Аналитика

**48** The Turnover of Cargo and New Challenges Faced  
Грузопотоки и новые вызовы



100

Economy / Экономика

**62** Georgia Once Again Auto-Hub  
Грузия возвращает себе функцию автохаба

Technology / Технологии

**68** Georgia Chooses Electric Cars!  
Грузия выбирает электромобиль!

Georgian Corner / Грузинский уголок

**78** The Mother of Georgian Cheese  
«Мать» грузинского сыра

**82** Georgian Churchkhela-Its Tradition and Modernization  
Грузинская чурчхела – традиции и современность

Logistics / Логистика

**86** "Poti Storage Solutions" Launches Custom Terminal in Poti  
В Потти заработал таможенный терминал Poti Storage Solutions

Analysis / Аналитика

**90** New place for opportunities  
Новое место для возможностей



112

Analysis / Аналитика

**100** The Digital Silk Road  
Цифровой Шелковый путь

Education / Образование

**106** Foreign Students - Georgian ambassadors around the world  
Иностранные студенты - послы Грузии в мире

Profile / Персона

**112** A Success Story  
История одного успеха

Women in business / Женщины в бизнесе

**120** A Dream Realized in the Mountains  
Исполненная в горах мечта

Tourism / Туризм

**124** A Hub for Birds  
«Хаб» для птиц

Sports / Спорт

**130** "In Georgia there are good conditions for the development of sports tourism" - Kakha Basilia  
В Грузии имеются хорошие условия для развития спортивного туризма – Каха Базилия

Georgia may be able to act as a valuable export gateway for countries which don't have free access to Europe.  
Для стран, не имеющих свободного доступа на европейский рынок, Грузия может стать хорошей экспортной платформой.

\$ 730 000 300

Exports to the European Union in 2018

Экспорт из Грузии в страны Евросоюза в 2018 году





**Maia Bitsadze**, Editor in Chief  
**Майя Бицадзе**, главный редактор

Is it possible or not for Georgia to become the regional hub? The idea is ambitious and for ordinary people it may sound like a utopia. "Georgia is a small country, with a tiny population and as a result, a small market. What can we do when there exist governments with considerably more resources and millions of dollars?" an ordinary citizen would ask, but people need to reassure them that it is possible for Georgia to become the

hub, especially since it was once already. "Georgia needs to become the regional hub." This phrase can be heard more and more in government speeches. It would be good if these utterances could be followed by actions and these words, which are just ideas, became reality. Guests for the second issue of our magazine are specialists in their fields: aviators, sailors, road workers, athletes, engineers, rural agriculture specialists and people

Может ли Грузия стать региональным хабом? Эта идея - амбициозная, а для рядового человека, возможно - даже утопическая. «Грузия – маленькая страна с небольшим населением и, соответственно, малым рынком. Чего она может добиться на фоне многомиллионных государств с гораздо большими ресурсами?» - спросит с сомнением рядовой гражданин. Однако именно рядовые граждане должны поверить, что это – возможно, тем

более что однажды Грузия это уже смогла.

«Грузия должна стать региональным хабом» - эта фраза все чаще слышится с правительственных трибун. Будет хорошо, если за словом последует дело, и фразы, озвученные на уровне идей, превратятся в реальные проекты. Гости второго номера нашего журнала – специалисты конкретных сфер, это люди, работающие по направлениям авиационного, морского, дорожного транспорта, спорта, энергетики,



**Tamar Demetrashvili**, Editor  
**Тамар Деметрашвили**, редактор

engaged in tourism and education who will share their thoughts. You will read the stories of strong-willed people who achieved success via their own hard work and fervor. You will read the stories of two Georgia women, one who wasn't afraid to start a business 3,000 meters above sea level and another who has researched into the most ancient cheese recipes and dedicated her life to restoring these traditions. She now is working towards

having foreign tourists come try cheese prepared by her. You will get to know companies which have already taken advantage of trade privileges with Europe. You will also read about how they are taking the first steps in this direction. All of these people's efforts may indeed together serve the aim of creating an environment where people from near and far think to themselves, "Let's go to Georgia! There's interesting things happening there!"

сельского хозяйства, туризма и образования, и они поделятся с вами своими соображениями. Вы прочтете об историях целеустремленных людей, которые своим трудом и упорством добились успеха. В частности, о двух грузинских женщинах, одна из которых не побоялась начать свой бизнес на высоте 3 тысяч метров над уровнем моря, а вторая посвятила свою жизнь нахождению и восстановлению древнейших рецептов грузинского сыра и сейчас работает над тем, чтобы изготавли-

ваемые ею сыры стали доступны для иностранных гостей. Вы познакомитесь с компаниями, которые уже пользуются благами свободной торговли с Европой, а также с теми, которые только намерены сделать первые шаги в этом направлении. Все эти усилия, наверное, в конечном итоге служат одной цели – созданию в стране такой среды, чтобы все больше людей из ближнего и дальнего зарубежья решили: «Поедем в Грузию, там происходит много интересного!».



**GEORGIA TO ESTABLISH COMMERCIAL ARBITRATION OF INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE**

The commercial arbitration of international chamber of commerce will be established in Georgia.

“Our objective is to make Georgia an economic and financial center in the region. We will sign an agreement with the International Arbitration in Paris to set up the commercial arbitration of International Chamber of Commerce in Georgia. This means that Georgia will be another country in Europe, in practice, which will offer similar services to the business sector and promote economic activities. This is the highest rank that exists in the arbitration field. This is an additional message for efficient integration of Georgia into global economy”, Prime Minister Mamuka Bakhtadze said.

**В ГРУЗИИ БУДЕТ УЧРЕЖДЕН КОММЕРЧЕСКИЙ АРБИТРАЖ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВОЙ ПАЛАТЫ**

В Грузии будет учрежден коммерческий арбитраж Международной торговой палаты.

«Наше видение таково – Грузия должна стать экономическим и финансовым центром для нашего региона. Мы подпишем соглашение с международным арбитражем, в Париже, которым в Грузии будет учрежден коммерческий арбитраж Международной торговой палаты. Это означает, что Грузия фактически явится второй страной в Европе, которая предложит бизнесу подобный сервис, и поощрит таким образом экономическую активность. Это – самая высокая планка, существующая в направлении арбитража в целом. Это - еще одно послание для того, чтобы произошло еще более эффективное интегрирование Грузии в глобальную экономику, чтобы Грузия смогла, и мы стали региональным финансовым центром», - заявил Мамука Бахтадзе.

**PM MAMUKA BAKHTADZE: WE SHOULD EFFICIENTLY EMPLOY GUAM POTENTIAL**

“We need more efficient free economic space and more efficient transportation system within GUAM”, Prime Minister of Georgia Mamuka Bakhtadze noted at a joint news conference of Prime Ministers of GUAM member countries.

Mamuka Bakhtadze stressed the huge economic potential within GUAM and noted that the Parties involved should exert all efforts to propel the economic cooperation to higher levels.

“We successfully develop economic cooperation, but, at the same time, we employ only 50% of our economic potential. Therefore, we have the potential for more development. Moreover, we are trying to outline and employ new directions to increase efficiency of cooperation. I believe that, at the end of 2019, we will have very tangible results to overcome all material or immaterial obstacles that exist in our economic cooperation with the aim to intensify our economic relations and trade within GUAM”, Mamuka Bakhtadze said.

**«МЫ ДОЛЖНЫ АКТИВНО ИСПОЛЬЗОВАТЬ ПОТЕНЦИАЛ ГУАМ» – МАМУКА БАХТАДЗЕ**

«Нам необходимо более эффективное свободное экономическое пространство в рамках ГУАМ и, естественно, необходимы более эффективные транспортные системы», - заявил премьер-министр Грузии Мамука Бахтадзе на совместной пресс-конференции глав правительств государств ГУАМ, отвечая на вопрос о будущем этого объединения.

Глава грузинского государства указал на очень большой экономический потенциал в пространстве ГУАМ и отметил, что стороны не должны жалеть усилий, чтобы поднять экономическое сотрудничество на более высокий уровень.

«Мы активно развиваем экономическое сотрудничество, но в то же время используем всего 50% нашего экономического потенциала. Так что, улучшение возможно. Кроме того, мы стараемся пробовать и другие измерения для обеспечения эффективности нашего сотрудничества. Я уверен, что к концу будущего года у нас будут очень ощутимые результаты, которые помогут нам преодолеть все существующие в нашем экономическом сотрудничестве материальные и нематериальные препятствия, активизировать наши экономические отношения и торговлю в рамках пространства ГУАМ», - заявил Мамука Бахтадзе.



**FLY WITH GEORGIAN AIRWAYS DIRECT FLIGHTS FROM TBILISI TO:**

-  **LONDON**
-  **BERLIN**
-  **BRUSSELS**
-  **BARCELONA**
-  **PARIS**
-  **BOLOGNA**
-  **AMSTERDAM**
-  **VIENNA**
-  **PRAGUE**
-  **TEL-AVIV**
-  **VILNIUS**
-  **KIEV**
-  **BRATISLAVA**
-  **KAZAN**
-  **MOSCOW**
-  **YEREVAN**
-  **SAINT PETERSBURG**

+995 322 485 511

info@georgian-airways.com

www.ga.ge

/Georgian Airways



### GEORGIA TO PRACTICE ELECTRONIC RESIDENCY

Georgia plans to practice the electronic residency, Prime Minister Mamuka Bakhtadze noted. The mentioned decision will enable citizens of 34 countries to carry out electronic registration of their own companies and open bank accounts without setting foot in Georgia. All of these countries are developed economies, Mamuka Bakhtadze said.

“We plan to introduce revolutionary changes and introduce the practice of electronic residency to enable citizens of 34 countries to carry out electronic registration of their own companies and to open bank accounts without setting foot in the country. All 34 countries are developed economies. This is a fundamental precondition to make Georgia a financial center. Consequently, all offices will be notified and a corresponding bill of legal amendments will be sent to the Parliament of Georgia. Our objective is to launch the service in 2019. We will hold meetings with representatives of the business sector to discuss this historical initiative in detail,” Bakhtadze noted.

### В ГРУЗИИ ВНЕДРЯЕТСЯ ПРАКТИКА ЭЛЕКТРОННОГО РЕЗИДЕНТСТВА

В Грузии в 2019 году планируется внедрение практики электронного резидентства, что подразумевает возможность для граждан иностранных государств без приезда в страну осуществлять электронную регистрацию своих компаний и открывать банковские счета. Премьер-министр Грузии Мамука Бахтадзе, представляя данную инициативу, отметил, что на данном этапе она коснется граждан 34-х государств.

«Мы внедряем изменение революционного значения. Мы вводим практику электронного резидентства, которая даст возможность гражданам 34-х стран без приезда в Грузию осуществлять электронную регистрацию своих компаний и открывать банковские счета. Все 34 страны – экономически развитые. Это – важнейшая предпосылка для того, чтобы Грузия стала финансовым центром. Всем ведомствам будет дано соответствующее задание. Проект соответствующих законодательных изменений будет передан парламенту Грузии. Наша задача - чтобы с будущего года в Грузии существовал этот сервис. У нас будет встреча с представителями бизнес-кругов, где мы еще более детально обсудим эту историческую инициативу», - заявил Бахтадзе.

### GEORGIA RANKED 6TH IN DOING BUSINESS

Georgia has improved its position in the “Doing Business” rating and has gone from 9th to 6th, moving up from the 16th top country in doing business in 2017.

Georgia has garnered 82.04 from the previous year, up from 82.04 from the previous year. Moreover, Georgia exceeds the region's average rating, which is 72.3.

The rating comprises various criteria. Georgia has the second best figures in protecting minority stakeholders and starting a business.

The country ranks fourth in the category of property registration and is 8th in the category of enforcement of contract agreements.

Georgia has the worst results in the Trade Without Borders category, where the country ranks 43rd.

Georgia has had major progress in the tax payment category, where growth was 1.89 and the country upped its rank from 22nd to 16th.

According to the 2019 report, Georgia was repeatedly named as a leading country in terms of implemented reforms.

The World Bank's rating comprises indicators of 190 countries.

### В РЕЙТИНГЕ DOING BUSINESS ГРУЗИЯ ПЕРЕМЕСТИЛАСЬ С 9-ГО НА 6-Е МЕСТО

Грузия улучшила свои позиции в ежегодном рейтинге Всемирного банка по легкости ведения бизнеса. Согласно докладу Doing Business-2019 Грузия заняла в рейтинге 6-е место, тогда как годом ранее находилась на 9-ом, а до этого – на 16-м месте.

Рейтинговый показатель Грузии составил 83,28 из 100 возможных при среднем показателе по региону – 72,34.

Ситуация в Грузии в рамках рейтинга оценивалась по 10 индикаторам. Наилучший результат у Грузии – по индикаторам «Начало бизнеса» и «Защита миноритарных инвесторов», по каждому из них она занимает 2-е место в мире. По линии «Регистрации собственности» Грузия – на 4-м месте, «Обеспечение исполнения контрактов» - на 8-м месте.

Самые слабые результаты у страны – по индикаторам «Международная торговля» - 43-е место и «Закрытие бизнеса» - 60-е место.

Наибольшее улучшение в сравнении с предыдущим годом у Грузии – по индикатору «Налогообложение»: страна поднялась в рейтинге на 6 ступеней и заняла 16-е место.

В докладе Doing Business-2019, охватившем анализ ситуации в 190 странах мира, Грузия вновь названа страной-лидером с точки зрения осуществленных реформ.



## POTI GRAIN TERMINAL

**ПОТИЙСКИЙ ЗЕРНОВОЙ ТЕРМИНАЛ** - это уникальная портовая инфраструктура реверсивного типа, расположенная вдоль 15-го причала Потийского Порта, которая обеспечивает как выгрузку с морских судов, так и погрузку различных видов зерновых. В отличие от других причалов Потийского и Батумского портов, погрузка/выгрузка грузов осуществляется закрытым методом (через галерейную систему), что позволит вам минимизировать потери и оперировать при любых погодных условиях. Кроме того, перед отправкой груза у вас есть возможность хранить товар на терминале в размере 40 000 тонн, а при отправке груза воспользоваться быстрым обслуживанием собственного железнодорожного тупика и автомобильного пункта. Терминал оснащен современным оборудованием весовых систем и имеет статус таможенного склада, где грузы могут храниться в режиме ожидания растаможки.

**POTI GRAIN TERMINAL** Is an unique revers type port infrastructure located along the berth N15 in the Poti Port. Terminal ensures discharge and/or loading of coaster vessels with various grains. In contrast to other berths in Poti and Batumi, discharging and loading of vessels is performed by a closed method (through the gallery system), which allows you to minimize losses and operates despite of any environmental conditions. Before forwarding the goods, you have the opportunity to collect it in 40,000 tonne capacity silos; use the fast shipping service of our own railway deadlock and truck/lorry point. The terminal is equipped with modern automatic scale systems and is a bonded warehouse.

Потийский Зерновой Терминал  
Ул. Д. Агмашенебели 61б Поты, Грузия  
Тел: +995 32 2 240113; +995 32 2 529119;  
E-mail: potigrainterminal@gmail.com

Poti Grain Terminal  
N61 Aghmashenebeli Street, Poti, Georgia  
Tel: +995 32 2 240113; +995 32 2 529119;  
E-mail: potigrainterminal@gmail.com

## CANADIAN KAMKON INVESTMENTS TO BUILD INDUSTRIAL HUB IN RUSTAVI

Canadian KAMKON INVESTMENTS plans to build an industrial hub in Rustavi. According to the preliminary plan, the project will be implemented on 400-hectare territory in Rustavi Industrial Zone. The project calls for constructing an industrial hub, logistics center and communications complex.

The production space will cover 75% of the territory, while employees' residential block and recreational space will be arranged on the remaining space. According to the investors, a lot of foreign and domestic companies will participate in the project implementation. The company does not demand for its own quota for staff and workers and completely domestic human resources will be involved in the project implementation.

According to preliminary estimations, more than 4000 domestic citizens will be employed on various stages of the project implementation.

## KAMKON INVESTMENTS ПЛАНИРУЕТ ОБУСТРОИТЬ В РУСТАВИ ИНДУСТРИАЛЬНЫЙ ХАБ

Канадская инвестиционная компания KAMKON INVESTMENTS планирует обустроить в Рустави индустриальный хаб.

Проект компании включает строительство на 400 га в промышленной зоне Рустави индустриального города с комплексом коммуникаций и логистическим центром. Согласно плану, на 75% территории разместятся производственные мощности, на остальной ее части будут жилые корпуса для рабочих и рекреационное пространство.

По заявлению инвесторов, они намерены привлечь к реализации проекта и иностранные, и грузинские компании. При этом KAMKON INVESTMENTS не будет устанавливать свою квоту на рабочую силу, и в ходе осуществления проекта будут задействованы практически только местные человеческие ресурсы. По предварительным подсчетам, на различных этапах проекта будет трудоустроено, в совокупности, более 4 000 местных жителей.



## AT ANAKLIA PORT, THE CONTRACTOR COMPANY OF THE MAIN CONSTRUCTION WORKS WILL SOON BE UNVEILED

At Anaklia Deep Sea Port, the company which will carry out the main construction works will soon be revealed. Anaklia Development Consortium informed Hub Georgia about this development. According to them, the international tender which will reveal the general contractor of the port is in its final stage.

German Investment Corporation (DEG), which is a member of the KfW group, and Netherlands Development Finance Company (FMO) have decided simultaneously to invest in Anaklia Port. A contract concerning financing the port has already been formulated between all sides. As a result of this, the amount of capital needed for construction has already been reached. As it is known, investments in the first phase of Anaklia port construction will amount to \$600 million USD. According to the agreement, representatives from DEG and FMO will become members of Anaklia Development Consortium's Supervisory Committee.

At the same time, the consortium is busy negotiating the purchase of crane equipment for the port, which has the capacity to handle up to 100 tons of cargo. During the initial phase of port construction, 4 of these cranes will be erected.

As for the construction process, the construction company in charge of marine engineering at the port, Van Oord, has already installed wick drains of 3,500 meters in length in total at a depth of 11 meters on approximately 100 ha of land, which helps promote the flow of water from the soil and accelerates its consolidation. This process makes soil consolidation more convenient. In order to speed up the consolidation of the soil and establish the construction area, the dredger vessel Athena dug up 5 million tons of sand from the bottom of the sea, which was spread across the 100 ha of land. After the completion of soil consolidation (settlement) in the port area, the second stage of construction will commence. A 1 km long breakwater will be constructed in the sea, which will allow for the safe transit of ships and continuous operation of the port during storms.

16 meters will be dredged in the sea's depth during the first phase of construction, which will allow Panamax vessels to be docked there. A container and a dry bulk terminal will also be built. According to the consortium, more than 180 million lari has been invested for this stage of the project.

## КОМПАНИЯ, КОТОРАЯ БУДЕТ ПРОИЗВОДИТЬ ОСНОВНЫЕ СТРОИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ В ПОРТУ АНАКЛИЯ, ОПРЕДЕЛИТСЯ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ

Компания, которая будет производить основные строительные работы в глубоководном порту Анаклия, определится в ближайшее время. Международный тендер по выявлению генерального подрядчика находится на этапе завершения, - сообщили HUB Georgia в «Консорциуме развития Анаклии».

В то же время Германское общество инвестиций и развития (DEG), входящее в банковскую группу KfW, и Нидерландский банк развития (FMO) приняли решение о вложении инвестиций в порт Анаклия. Договор о финансировании строительства сторонами уже оформлен. В результате строительный капитал проекта целиком заполнился. Как известно, инвестиционный капитал первой фазы строительства порта Анаклия составляет \$600 млн. Согласно договору, представители DEG и FMO станут членами наблюдательного совета «Консорциума развития Анаклии».

Информируя о ходе реализации проекта, в консорциуме отметили, что в настоящее время ведутся переговоры по закупке портовых кранов грузоподъемностью до 100 тонн. На начальном этапе в порту будет размещено четыре таких крана.

Что касается строительных работ, осуществляемых на площади примерно в 100 га, компания Van Oord уже установила на глубине 11 метров вертикальные дренажи совокупной протяженности около 3 500 км, посредством которых осуществляется отвод воды из глубины грунта, что способствует его консолидации и делает удобным для строительства. С целью ускорения консолидации грунта и обустройства строительной площадки дноуглубительное судно Athena подняло с морского дна 5 млн тонн песка, которые были распределены на вышеупомянутых 100 га.

По завершении процесса консолидации грунта на территории порта начнется второй этап строительных работ. В частности, в море будет возведен волнолом протяженностью 1 километр, призванный обеспечить безопасное передвижение судов в акватории и бесперебойную работу порта во время шторма.

Морское дно в рамках первой фазы проекта будет углублено до 16 метров, что обеспечит входение в порт Анаклия судов типа Panamax, также будут построены терминалы для контейнерных, сухих и насыпных грузов. По информации консорциума, в строительство порта Анаклия на данном этапе инвестировано более 180 млн лари.



**EASTERN COMMISSION INTRODUCES TEN-T INVESTMENT ACTION PLAN FOR ENHANCING CONNECTIVITY BETWEEN EASTERN PARTNERSHIP COUNTRIES AND THEIR ECONOMIC GROWTH**

In a bid to boost connectivity and economic growth in the Eastern Partnership (EaP) countries, the European Commission and the World Bank have co-authored an Indicative trans-European Transport Network (TEN-T) Investment Action Plan that identifies priority projects in Armenia, Azerbaijan, Belarus, Georgia, Republic of Moldova and Ukraine.

Together, the projects will require an estimated investment of almost €13 billion and foresee a total of 4800 kilometers of road and rail, 6 ports, and 11 logistics centers.

Commissioner Johannes Hahn, responsible for European Neighborhood Policy and Enlargement Negotiations, underlined "The completion of the Indicative TEN-T Investment Action Plan is a joint commitment to deliver tangible results for citizens across the region. The Plan will assist decision-makers in prioritizing strategic investments in transport infrastructure with the aim of completing the TEN-T network defined as one of the 20 deliverables for 2020 in the Joint Declaration of the last Eastern Partnership Summit in Brussels."

Commissioner for Transport Violeta Bulc said: «Enhanced transport connectivity both within the Eastern Partnership region, and between the EaP region and the EU has the potential to bolster economic growth and create job opportunities. The Plan shall also serve to highlight the importance of road safety as well as digital solutions in new projects, and to align design standards with current EU practices.»

The projects included in the investment plan were identified together with the Eastern Partnership countries and with the assistance of the International Financial Institutions. These projects will make possible the construction and rehabilitation of new and existing roads, rail, ports, airports as well as logistical centers and border crossing points. The priority investments include both short-term projects to be completed by 2020 and long-term projects aiming to improve transport links on the TEN-T by 2030. Along infrastructural investments, the presented investment plan aims to bring forward key reforms for the transport sector and improve road safety in the region. The development of a project on the TEN-T is expected to foster regional development through improving access to economic opportunities, harnessing the benefits of industrial agglomeration and increasing market competition.

The completion of the Indicative Investment Action Plan coincides with the entry into force of the extension of the core TEN-T to the Eastern Partnership region.

**ЕВРОКОМИССИЯ ПРЕДСТАВИЛА ПЛАН ДЕЙСТВИЙ ПО ИНВЕСТИРОВАНИЮ В ТРАНСЪЕВРОПЕЙСКУЮ ТРАНСПОРТНУЮ СЕТЬ**

Для усиления связей между странами Восточного партнерства и их экономического роста Европейская комиссия и Всемирный банк разработали Индикативный план действий по соинвестированию Трансъевропейской транспортной сети (TEN-T), определяющий приоритетные проекты в Армении, Азербайджане, Беларуси, Грузии, Молдове и Украине.

По информации представительства Евросоюза в Грузии, совокупная инвестиционная стоимость этих проектов составляет около 13 млрд евро. План предусматривает строительство, в общей сложности, 4 800 км автомобильных и железных дорог, 6 портов и 11 логистических центров.

По словам еврокомиссара по Европейской политике соседства и переговорам по расширению Йоханнеса Хана, завершение данного плана – совместное обязательство по обеспечению ощутимых результатов для жителей региона. «План поможет принимающим решения лицам в определении приоритетов стратегических инвестиций в отношении транспортной инфраструктуры, преследующих целью завершение Трансъевропейской транспортной сети», - отметил он.

Еврокомиссар по транспортным вопросам Виолета Булц указала на то, что улучшение транспортных связей, как в регионе Восточного партнерства, так и между этим регионом и ЕС, имеет потенциал для поддержки экономического роста и создания рабочих мест. «План также преследует целью выделение важности дорожной безопасности и цифровых решений в новых проектах, и, кроме того, приведение стандартов проектирования в соответствие с нынешней практикой Евросоюза», - заявила она.

Проекты, включенные в инвестиционный план, были определены совместно со странами Восточного партнерства и при содействии международных финансовых институтов. В рамках этих проектов будут построены новые и отремонтированы уже существующие дороги, железнодорожные линии, порты и аэропорты, а также логистические центры и погранично-пропускные пункты.

Приоритетные инвестиции охватывают как краткосрочные проекты, которые должны быть завершены к 2020 году, так и долгосрочные проекты, целью которых является улучшение транспортных связей TEN-T к 2030 году.

Наряду с инфраструктурными инвестициями план направлен на ускорение ключевых реформ в транспортном секторе и повышение в регионе дорожной безопасности.

**FC Torpedo Kutaisi is a Georgian professional football club based in Kutaisi, Georgia's second largest city. Torpedo Kutaisi was founded in 1946 and in just three years the club became the winner of the Football Championship of that time. Torpedo play their home games at Ramaz Shengelia Stadium, Kutaisi.**

**Titles:**  
**Champion of Georgia: 4 (1999, 2000-01, 2001-02, 2017)**  
**Winner of David Kipiani's Cup: 4 (1998-99, 2000-01, 2016, 2018)**  
**Winner of Georgian Supercup: 2 (2018, 2019)**



**Official Name:** Football Club Torpedo Kutaisi  
**Address:** Kutaisi, Khorava Street 1  
**Website:** www.fctorpedo.ge  
**E-Mail:** torpedokutaisi1946@yahoo.com  
**Phone:** +995 598 406 106  
**Club Colors:** Black/White





**NEW PLANT TO BOTTLE FIRST GEORGIAN WHISKY JIMSHER**

The first Georgian whisky JIMSHER will be bottled at a new plant. In spring 2019 a new whisky bottling plant will be opened. The facility is being built by Kartveli company. The company founder, Jimsher Chkhaidze, told the HUB Georgia magazine that the building is ready and ultramodern equipment will be installed there in the near future. A total of 10 million GEL will be invested in the development of the enterprise, he added.

Kartveli company manufactures three varieties of whisky: Saperavi Casks, Tsinandali Casks and Georgian Brandy Casks. The price of these products on the domestic market range from 40 GEL to 45 GEL. The products are exported to Netherlands, Ukraine, China, Taiwan, Poland and Kazakhstan. In 2018 the company sold 30,000 bottles of whisky. In 2019 the company plans to triple their sales.

Jimsher Chkhaidze explains that in the near future the company will produce a completely new kind of whisky for the premium segment. The product will cost 100 GEL in the distribution network.

“Soon we will launch production of three-four varieties of whisky, based on the new concept. This will be the so-called single-malt whisky made of only barley. Whisky products that we produce at this stage are made of grain and barley. We have imported barley from abroad to produce a new kind of whiskey. We have grown it on domestic soil and it has successfully gone through the adaptation period,” Jimsher Chkhaidze noted.

JIMSHER whisky, which has been ageing for 4 years, was for the first time bottled a year ago. The product is made by Jimsher Chkhaidze’s own patented technology. The product has won various silver and golden medals at international whisky contests. At the same time, JIMSHER has been included top ten strongest drinks in the world. As a result, this product has enlisted Georgia among the whisky producer countries.

**ПЕРВЫЙ ГРУЗИНСКИЙ ВИСКИ JIMSHER БУДУТ РАЗЛИВАТЬ НА НОВОМ ПРЕДПРИЯТИИ**

Первый грузинский виски JIMSHER скоро будут разливать на новом предприятии. Новый завод по производству виски компании Kartveli откроется в Тбилиси этой весной.

Как сообщил журналу HUB Georgia учредитель компании Джимшер Чхаидзе, здание завода уже практически завершено, скоро там начнется монтаж ультрасовременного оборудования. Совокупная инвестиция в предприятие составляет 10 млн лари.

Под брендом JIMSHER компания Kartveli выпускает три вида виски: «Saperavi Casks», «Tsinandali Casks» и «Georgian Brandy Casks». Реализационная цена этой продукции на местном рынке составляет от 40 до 45 лари. Виски JIMSHER идет на экспорт в Голландию, Украину, Китай, Тайвань, Польшу и Казахстан. В прошлом году компания продала 30 тыс бутылок виски, в этом году планирует утроить производство.

Как отметил Чхаидзе, в ближайшее время компания выпустит совершенно новый виски, который будет предназначен для премиального сегмента, и розничная стоимость которого составит 100 лари за бутылку.

«Скоро мы начнем производство трех-четырех видов виски, которые будут изготавливаться на основе новой концепции. Это будет односолодовый виски, который будет производиться только из ячменя. Виски, выпускаемый нами сейчас, готовится на основе купажа – ячмень плюс пшеница. Семена ячменя, который будет использоваться при изготовлении нового виски, мы ввезли из-за рубежа и взрастили на местной почве, он уже успешно прошел адаптацию», - рассказал Джимшер Чхаидзе.

Розлив виски JIMSHER четырехлетней выдержки был начат год назад. Напиток готовится по авторской – запатентованной технологии Джимшера Чхаидзе. Виски JIMSHER завоевал уже несколько серебряных и золотых медалей на международных конкурсах. Кроме того, JIMSHER вошел в мировую десятку лучших алкогольных напитков, тем самым зафиксировал Грузию страной-производителем виски.



BIOVERMIX

**Жидкое гуминовое удобрение**



Повышает всхожесть и энергию прорастания семян

Стимулирует корнеобразование у растений

Способствует быстрому укоренению черенков

Повышает иммунитет растений

Ускоряет рост и развитие растений в процессе его вегетации после высадки в грунт

Уменьшает содержание нитратов в сельскохозяйственной продукции 2,5

Препятствует поступлению тяжелых металлов и радионуклидов в растения

Усиливает эффект минеральных удобрений и позволяет снизить их применение на 50% и более

Увеличивает содержание сахаров, белков и витаминов в плодах и овощах

Устраняет хлороз и стимулирует цветение растений

Позволяет вырастить экологически чистую продукцию, пригодную для производства продуктов детского и диетического питания

Снижает риск потери урожая после использования пестицидов и засухи

Ускоряет процесс образования гумуса (плодородного слоя) в почве

Не забивает форсунки агротехники



Обеспечивает рост полезных микроорганизмов

www.fiterra.ge

info@biovermix.ge

(+995) 0322 11 10 51

# The European Market Opened its Doors to Georgia

Author: Nona Kvlividze

## Европейский рынок, который открылся для Грузии

Автор: Нона Квливидзе

It's been a few years now that Georgia has benefited from being part of the DCFTA agreement along with other countries from the European Union, as this gives Georgian exporters the opportunity to bring Georgian products onto the European market with zero tariff. With this agreement, Georgia was given the opportunity to use its DCFTA status on products designated for export to attract foreign investments. Georgia may be able to act as a valuable export gateway for countries which don't have free access to Europe. There are many of these kinds of countries in Georgia's surrounding area: Azerbaijan, Iran, Kazakhstan, Russia and China, to name a few.

Georgian products made their first steps onto the European market in 2005. At that time, the country became a recipient of the

so-called GSP+ program and 3,000 Georgian local products were introduced onto the market, as part of a privileged custom tariff system, including wine, fruits, berries, spices, mineral water and other products. Since 2014, under the Free Trade Agreement, the tax-free export regime has affected every product exported except for garlic, for which the EU has set a quota (220 tons yearly).

Moreover, the DCFTA gives manufacturers the right to use raw materials produced in third-countries, but in a limited amount. The value of these raw materials is different for different products. For example, the portion of imported sugar used in juice made from fruits produced in Georgia, should not add up to 30% of the final manufacturing price of the product. In

Грузия уже несколько лет пользуется заключенным с Евросоюзом Соглашением об углубленной и всеобъемлющей зоне свободной торговли (DCFTA), которое предоставляет грузинским экспортерам возможность ввоза грузинской продукции на европейский рынок по нулевым тарифам. Это соглашение способствует и привлечению иностранных инвестиций в ориентированное на экспорт производство на территории Грузии. Для стран, не имеющих свободного доступа на европейский рынок, Грузия может стать хорошей экспортной платформой. Таких же стран вокруг Грузии довольно много – Азербайджан, Иран, Казахстан, Россия, Китай и т.д.

Первые шаги в отношении содействия экспор-

ту грузинской продукции на европейский рынок были предприняты еще в 2005 году, когда страна получила GSP+, и под льготную систему таможенных тарифов подпало до 3 тысяч наименований грузинской продукции, в том числе вина, фрукты, ягоды, пряности и т.д. С задействованием же в 2014 году DCFTA беспешинный режим распространился почти на все продукты, за исключением чеснока (на импорт которого Евросоюзом учреждена квота в 220 тонн ежегодно). Нужно отметить, что в рамках DCFTA грузинскому производителю дается право на использование в качестве сырья продуктов, произведенных в третьей стране, однако с определенными ограничениями. Они, в частности, касаются допустимой



addition, for a country to act as a third-country, it's a necessary requirement for it to be a country in the EU or one which has free trade relations with Georgia. Today Georgia has this kind of agreement with Turkey, CIS countries and China.

### THE OUTCOME OF FREE TRADE

Exports are growing in the European Union. According to statistical data, in 2018 exports amounted to 730.3 million dollars, which is 12% more than 2017 figures, though they make up only a small amount of products exported to EU countries.

“Emerging onto EU markets without customs duties is particularly crucial for agricultural products. What we have difficulty with is a product's competitiveness and its price. For a product to be placed onto the European market with a low price, it takes technological development, innovations and good market-

ing. For products made in Georgia to be put on the EU market, much still has to be done. For example, meat, fish, eggs and dairy products can't make their way into Europe because we don't have enough proper monitoring yet in this area. For example, fish products need to undergo registration in the EU in agencies there. This takes a lot of finance, the preparation of products, as well as the receipt of appropriate certificates, which requires European specialists to be brought in, namely water, air and building specialists. Implementing these things is difficult and not one Georgian company manages them yet.

However, exports to the EU are growing rapidly, and there's hope that in the future we'll exploit this opportunity more, which has been given to us via this agreement,” says Kakha Gogolashvili, expert on issues concerning free trade relations with the EU.

доли, которая может приходиться на такое сырье в общей стоимости конечного продукта (для разных категорий она различная). Например, доля импортного сахара в стоимости фруктового сока грузинского производства не должна превышать 30% цены франко этого сока. Кроме того, вышеупомянутой третьей страной в обязательном порядке должно быть либо государство ЕС, либо какое-либо другое государство, с которым у Грузии оформлено соглашение о свободной торговле. А таковыми на сегодняшний день являются Турция, члены СНГ и Китай.

### ТЕКУЩИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ СВОБОДНОЙ ТОРГОВЛИ

Экспорт из Грузии в страны Евросоюза – растущий. Согласно статистическим данным, в 2018 году объем грузинского экспорта составил \$730,3 млн, что на 12% превышает показатель 2017 года. Но при этом на рынок ЕС поставляется относительно немного категорий товаров.

«Выход на рынок Евросоюза без таможенных выплат особенно важен для аграрной продукции. То, в чем у нас сложность – это конкурентоспособность продукции и цены. Для того чтобы продукция

поступала на европейский рынок по низким ценам, необходимы технологическое развитие, инновации и хороший маркетинг. Для того чтобы производимые в Грузии продукты оказались допущенными на рынок ЕС, нужно сделать еще многое. Например, мясо, рыба, яйца, молочные продукты пока еще не могут экспортироваться в ЕС, поскольку на данном этапе у нас отсутствует должный контроль в этих сферах. Скажем, рыбоперерабатывающее предприятие для осуществления поставок должно сначала пройти регистрацию в ЕС, в ведомствах на его территории. А для этого необходимы большие финансы, должное обустройство производства, получение соответствующих сертификатов, что требует приглашения европейских специалистов, проведения проверки воды, воздуха, строений и т.д. Осуществить все это сложно, и ни одна компания этого не делает. Впрочем, экспорт в Евросоюз интенсивно растет, и, надеюсь, в будущем мы в большей степени освоим возможность, предоставляемую вышеупомянутым соглашением», – отметил в беседе с HUB Georgia эксперт по вопросам свободной торговли с ЕС Каха Гоголашвили.



### WHAT'S TURNED OUT TO BE ALLURING FOR EUROPEANS

After the launch of the free trade regime Georgia began trading products abroad, which hadn't been previously exported. Toys made in Georgia appeared on the "export list", ecologically clean products, such as puzzles made from Georgian beech trees, cubes and other forms of wooden constructions. The company Geo Toys sent the French client "Koobi" the first batch of wooden toys in the spring. Currently the Polish company "Wooden Story" is working on an order and must prepare various kinds of building cubes.

"During the exportation of products to the EU, in some cases we lost 12% to customs taxes and in other cases 17%, says LLC Geo Toys founder David Katsitadze in a conversation with Hub Georgia. We provided the famous French company, "Koobi" a "constructor" of the wooden objects, with 120 parts, which can help make or

build toys for children in different varieties. We created this design 2 years ago, which we sold in Georgia for 42 lari. Abroad it costs five times the price. After our success grew, we began expanding production."

"When we go to exhibitions in Europe, European companies express their interest in bringing their products from China to Georgia. For them Georgia is a cheaper option and is a closer market to Europe, territorially speaking, when compared to Eastern Europe. Georgia won't be able to become a competitor with China in terms of price, but it will be a competitor with Eastern Europe," says Nona Songhulasvhili, founder of LLC "Tamashobana", which cooperates with the European supplier company „Disneyland." Tamashobana produces plastic puzzles and bags for children.

The textile company "MG-Mtex" established with the help of Georgian-Romanian investments

### ЧЕМ ЗАИНТЕРЕСОВАЛИСЬ ЕВРОПЕЙЦЫ

Примечательно, что с задействованием режима свободной торговли в страны ЕС начался экспорт таких видов грузинской продукции, которые раньше туда не поступали. В частности, в перечень экспортных товаров вошли изготавливаемые в Грузии экологически чистые игрушки: пазлы, кубики и конструкторы из древесины бука. Первую партию экспортных деревянных игрушек их производитель - компания GeoToys отправила этой весной французскому заказчику Koobi. В настоящее время GeoToys выполняет заказ польской компании Wooden Story по изготовлению различных строительных кубиков.

«При поставках продукции в Евросоюз мы уже не платим таможенный налог, составлявший в ряде случаев 12%, а в ряде случаев - 17%. Известной французской компании Koobi мы поставили деревянный конструктор из 120 деталей, из которых дети могут собрать различные вариации игрушек. Этот конструктор, который мы создали 2 года назад, в Грузии мы продавали по цене 42 лари, за рубежом он стоит минимум в 5 раз дороже. Вслед за ростом продаж мы начали расширять предприятие»,

- рассказал HUB Georgia учредитель ООО GeoToys Давид Кацитадзе.

«Во время нашего участия в проходящих в Европе выставках мы неоднократно являлись свидетелями того, что европейские компании высказывали интерес к переносу своих производств из Китая в Грузию. Для них Грузия – дешевый в сравнении с Восточной Европой, а также территориально близкий рынок. Может, по ценам Грузия и не сможет быть конкурентом Китая, но стать конкурентом Восточной Европы - вполне реально», - отметила Нона Сонгулашвили, учредитель ООО Tamashobana, сотрудничающего с европейской компанией – поставщиком продукции для Disneyland. Tamashobana производит бумажные пазлы и детские сумки.

Швейная фабрика MG-Mtex, созданная на основе грузино-румынских инвестиций, уже отправила в Европу несколько партий женской одежды, сшитой по заказам нескольких компаний, в том числе H&M. В настоящее время фабрика работает над крупными заказами английской Arcadia Group и германской компании S.Oliver. MG-Mtex – дочерняя компания румынского производителя одежды Ottorose, она функционирует в Кутаиси

already sent several orders of women's clothing to Europe, including to H&M. Currently the English textile company "Arcadia Group" and German textile company "S. Oliver" work on large-scale orders. "MG-Mtex" is a subsidiary company of the Romanian clothing manufacturing company "Ottorose", which in spring 2018 opened a store in Kutaisi and placed a 5 million lari investment in it.

"We already have a strong portfolio and are still expecting orders from Europe. We're going to build another new factory in the region of Imereti. At present we're in negotiations with Zara. The problem is that in Georgia there is no minimum wage. This is why they refrain from exporting their products to Georgia. We're working on this issue with the government and we have the hope that something will change", said head of MG-Mtex, Elizbar Lominadze, in a conversation with Hub Georgia.

LLC Georgian Wool Company was the first to export Georgian wool to Europe, in particular, to Great Britain. Last year 125 tons of wool were exported. At present another 100-ton shipment is being prepared for British consumers. We sent one batch in the spring. Not long ago they got in touch with me and we agreed upon a price of 63 cents

per kilogram of wool. However, the volume of exports isn't growing. Our wool is ugly, comparatively speaking. That is why in Great Britain they primarily use it for carpets and billiards' tables," says company head Zaur Kulievi. At this time, the EU has only recognized 2 Georgian companies that produce wool, LLC Georgian Wool and LLC Georgian Wool Company.

In spite of a growth in exports, Georgia, as of yet, cannot completely exploit the opportunity of tax-free export to the EU, namely in terms of attracting investments.

Investors need a solid guarantee comprising the regulation of the legal and judicial systems, the easing of regulations, as well as an increase in the qualifications of the workforce. Several factors hinder the growth of exports to the European Union, including a lack of products, their low quality, an unregulated infrastructure and the high costs of transport, to name a few. The problem for small businesses are the proper packaging of products and transportation. The European market requires a continuous supply, which Georgian manufacturers aren't yet able to provide. Furthermore, knowledge about Georgian products abroad is low, as well as the scale of their advertising.

с весны этого года. В предприятие было инвестировано 5 млн лари. «У нас уже есть солидный портфолио, и мы ждем из Европы новые заказы. Мы построим в регионе Имерети еще один новый завод. На данный момент нами ведутся переговоры с Zara. Проблема – в том, что в Грузии не установлена минимальная зарплата, поэтому многие компании воздерживаются сюда входить. Мы работаем с правительством по этому вопросу, и надеемся, что что-то изменится», - рассказал в беседе с HUB Georgia руководитель MG-Mtex Элизбар Ломинадзе.

ООО «Картули матклис компания» (Georgian Wool Company) была первой, отправившей производимую в Грузии шерсть на экспорт в Великобританию. В прошлом году объем поставок составил 125 тонн. В настоящее время компания готовит для британского заказчика очередную партию в 100 тонн. «Этой весной мы уже вывезли одну партию. Недавно заказчик вновь связался со мной, и мы договорились о новой поставке по 63 цента за килограмм шерсти. Впрочем, объемы нашего экспорта существенно не растут. Наша шерсть - сравнительно грубая, поэтому в Великобритании ее используют, в основном, для изготовления ковров

и бильярдных столов», - рассказал руководитель компании Заур Кулиев. На данный момент Евросоюзом признаны лишь две компании-производителя шерсти из Грузии - ООО «Картули матклис компания» и ООО Georgian Wool.

Несмотря на рост экспортных показателей, Грузия пока не может использовать в полной мере возможности, предоставляемые беспрошльным экспортом на рынок ЕС, в том числе с точки зрения привлечения инвестиций. Инвесторам нужны твердые гарантии, что включает упорядочение законодательной и судебной систем, смягчение регуляций, а также улучшение квалификации рабочей силы. Росту экспорта в ЕС препятствует несколько факторов, в том числе малые объемы продукции, низкое качество, ненадежная инфраструктура, высокие расходы на транспортировку и т.д. Для малых предпринимателей проблемой является и должная упаковка продукции, и ее транспортировка. В то же время европейский рынок требует непрерывных поставок, что грузинское производство обеспечить пока не в состоянии. Также низкая известность грузинских продуктов за рубежом и масштаб их рекламирования.

# Produce and Vegetables for Europe

**Author:** Maia Bitsadze

In the region of Imereti, in the city of Tskhaltubo, they are planning to establish 125 hectares of greenhouse clusters, where produce and other greenhouse crops will be cultivated. According to the plan, the yield of the crops in Agrohub will be sold to Europe and the Gulf states. LLC "Imereti Agrozone", a subsidiary company under the "Agricultural Projects' Management Agency", has been called upon to implement the project. Levan Urotadze, director of LLC "Imereti Agrozone" spoke to Hub Georgia about the details of the project.

## Овощи для Европы

**Автор:** Майя Бицадзе

В городе Цхалтубо, расположенном в регионе Имерети, планируется обустройство на 125 га тепличного кластера, где будут выращиваться зелень и другие тепличные культуры. Ожидается, что урожай, полученный на территории агрохаба, будет направляться на экспорт в Европу и страны Персидского залива. Исполнителем проекта является ООО «Агрозона Имерети» - дочерняя компания Агентства по управлению сельскохозяйственными проектами министерства окружающей среды и сельского хозяйства Грузии. О деталях проекта HUB Georgia побеседовал с директором ООО «Агрозона Имерети» Леваном Уротадзе.



### When will implementation of the Imereti Agrohub Project begin?

All the preparatory work is already complete. Soon we will make an announcement about the draft

of the tender proposal. This will be a multifunctioning cluster, where large and small greenhouses for processing, sorting, packaging and refrigeration will be set up. It is very important to properly plan the development and optimal

### Когда начнется реализация проекта имеретского агрохаба?

Все подготовительные работы уже завершены, вскоре нами будет объявлен тендер на проектирование. Это будет многофункци-

ональный кластер, который объединит большие и малые теплицы, предприятия по переработке, расфасовке, упаковке продукции, холодильные хозяйства. Правильное планирование этой территории и ее оптимальное

cultivation of the land on this territory. This is because we wish to select a highly qualified company which will be up to the task. We believe that in the second half of this year we will know the outcome of the tender and com-

plete the tasks of the project in approximately 5-6 months.

The next stage is to bring utilities (gas, water, electricity, etc.) onto the Agrozone territory, conduct a detailed analysis of the

использование крайне важно. Именно поэтому мы хотим подобрать высококвалифицированную компанию, которая все это правильно распланирует. Думаю, результаты тендера станут известны во втором квартале этого года, и за

последующие 5-6 месяцев проектные работы будут завершены. Следующий этап – прокладка коммуникаций на территории агрозоны, а также детальный анализ почвы и климатических данных. Конкретные шаги в этом направле-

soil and obtain climate data. This year, before the end of autumn, the appropriate steps will be taken towards this goal. For the most part, we've conducted an analysis of the soil and we know that it is fertile, but we want the people from the private sector, who are going to develop greenhouses there, to give us more detailed recommendations and advise us on what microelements we should add in order to cultivate a particular crop and improve the quality of production.

**How big will the greenhouses be that they are planning on building on the designated territory?**

The maximum area that will be set aside for private greenhouses is 5 hectares, with a minimum of 2,000 m<sup>2</sup>, since we want small businesses in the region that are cultivating and produce in greenhouses to gradually bring their crops over to modern greenhouses. In order to achieve this, with the "Preferential Agrocredit Project," an additional sector may be created for financial support. Based on the project's vision, one exporting company will also be selected which provides the establishment of the necessary infra-



structure to receive and store raw materials: storage areas, refrigeration areas and additional logistical infrastructure.

**Which crops in particular are going to be cultivated?**

The focus is on produce, though vegetables are also taken into consideration. We can't say at this stage what other

ни будут предприняты, как ожидается, до конца осени. Предварительный анализ почвы нами, естественно, уже был проведен, и мы знаем, что она годная, но мы хотим дать бенефициарам, которые обустроят там тепличные хозяйства, более детальные советы касательно того, какие микроэлементы добавлять в почву при выращивании той или иной конкретной культуры

для получения продукции высшего качества.

**Какого примерно размера теплицы будут на данной территории?**

Максимальный размер 1 теплицы частного субъекта установлен на уровне 5 га, минимальный – 2 тыс квадратных метров, поскольку мы хотим и тех малых производителей региона, которые сейчас выращи-

kinds of crops would be allowed in the agrozone territory. There were proposals for there to be horticulture zones, though I don't have an answer about this at this time. When we have the final draft of the project and we know exactly how much of the 125 hectares of land will be set aside for greenhouses, then we can determine how much of the territory

can be allocated for other crops.

**Have the target markets been determined?**

Our target is Europe and the Gulf states. Nowadays Georgian produce and greenhouse vegetables are primarily exported to Post-Soviet countries, such as Ukraine, Belarus and Russia, which

вают зелень в кустарных теплицах, постепенно перевести в теплицы современного типа. Для этого, возможно, будет создан и дополнительный компонент в рамках проекта «Льготный агрокредит» - с целью финансового содействия этим производителям. Согласно концепции проекта, будет отобрана также одна компания-экспортер, которая, помимо всего прочего, обеспечит

обустройство на территории агрозоны инфраструктуры, необходимой для приема и хранения сырья – имеются в виду складские помещения, холодильные хозяйства, другая логистическая инфраструктура.

**Какие конкретно культуры, как Вы ожидаете, будут выращиваться в теплицах?**

Акцент делается на зелени, впрочем, подразумеваются и тепличные овощи. Будет ли допущено производство на территории агрозоны других культур, на данном этапе сказать не могу. Были предложения об обустройстве там и цветочных хозяйств, но ответа на это у меня пока нет. Когда будет готов окончательный вариант проекта, и мы будем точно знать, сколько тепличных площадей будет на этих 125 га, вот тогда уже можно будет определиться, какая территория может быть выделена для других культур.

**Какие рынки реализации Вы рассматриваете в рамках проекта?**

Наша цель – Европа и страны Персидского залива. На сегодняшний день грузинская зелень и тепличные овощи экспортируются, в основном, в страны постсоветского пространства – Украи-



непрерывность поставок, а этот кластер создаст такую возможность. У компании-экспортера, которая будет работать в агрозоне, будет фактически эксклюзивный доступ к продукции этого масштабного хозяйства. Впрочем, мы не намерены обязывать экспортера закупать всю производимую там продукцию, либо владельца теплицы - продавать выращиваемые им овощи только этой компании, думаем, процесс должен регулировать рынок. А мы просто создадим им условия, чтобы они хорошо наладили этот бизнес.

**Какого объема инвестиции запланированы в обустройство имеретского агрохаба?**

В создание агрозоны планируется инвестировать свыше 100 млн лари. По предварительным расчетам, тепличная площадь будет обустроена на 70-80 га. Работы по подготовке территории, начиная с проектирования, заканчивая подведением коммуникаций, профинансирует государство. Они включают обустройство внутренней инфраструктуры - прокладку дорог, обеспечение ограждения, освещения и т.д. Что касается непосредственно строительства теплиц, то мы поможем с проектированием, а вот строительные работы

is why it's paramount to diversify the market. Today there are no small businesses that are able to export to European markets, since they have a small yield and can't provide a continuous supply. This cluster will create this opportunity. Export

companies that are planning to operate in this zone will, essentially, have exclusive access to these large-scale farming products. However, we don't think that we should oblige the exporter to purchase all the produce produced by the greenhouses,

ну, Беларусь и Россию, и необходима диверсификация рынка. В настоящее время ни один малый производитель не в состоянии независимо выйти на европейский рынок, поскольку у такого производителя - малый урожай, и он не может обеспечить

or for the owner of the greenhouse to be obligated to only sell his vegetables to the export company. We think the market should regulate this process. We'll only create the conditions necessary to set up a business.

**How big of an investment will be placed into the creation of an agrohub in Imereti?**

An investment of more than 100 million lari is planned for the formulation of LLC Imereti Agrozone. Based on estimations that were made, 70-80 hectares will be allotted for the construction of greenhouses. The government will finance everything from the launch of preparatory work to installation of utilities. The formulation of an internal infrastructure, construction of roads, installation of an electrical system and so on, will also be included in their plans. As for the construction of greenhouses, we will assist in drawing up the plans, but the construction itself should be carried out by the owners themselves. The export company, as I already mentioned, will facilitate the establishment of the appropriate infrastructure necessary for storing, packaging, organizing and preparing products for export.



There's no project of this kind in Georgia, which is why the implementation of one now is very important. To say exactly when the first produce will be yielded is difficult at this time. At the end of 2019, we'll already be able to begin discussing when exports will begin.

должен обеспечить сам собственник. Ну а компания-экспортер, как я уже упоминал, обеспечит создание на территории инфраструктуры, необходимой для хранения, упаковки, складирования и предэкспортной подготовки продукции.

У этого проекта в Грузии аналога - нет, и его осуществление - очень важно. Мне сложно сейчас сказать, когда конкретно в агрозоне будет произведена первая продукция, думаю, в конце 2019 года мы уже определимся с тем, когда сможем начать экспорт.



## Multiplex Petrolia Logistics Solutions

A complete cycle of transportation passing through Georgia

Полный цикл перевозок через Грузию

The international investment group Multiplex is implementing a number

of successful projects in Georgia, among them, the most significant one is Multiplex

Международная инвестиционная группа Multiplex осуществляет в Грузии

несколько успешных проектов. Важнейшим среди них является Multiplex Petrolia Logistics Solutions

Petrolia Logistics Solutions (MPLS), the Netherlands-based holding, which merged several affiliated companies in Georgia and Azerbaijan creating the prodigious logistic group, which provides land and sea freight transport to countries of Central Asia via Black Sea and Caspian Sea ports.

As the head of Group's transport division, Giorgi Saghirashvili, tells us, the Group's interest to make investment in this project relates to one of the MPLS founders name, Levan Kachrava, who has huge experience in the field of transportation since the 1990's.

"Georgia has a key geographical location and a high potential to be the logistical hub of the region. That is why our main goal was the fruition of this idea, which we managed to accomplish. The proposal of specific routes in Georgia became the ground for creating MPLS and I can say with full responsibility that our group is able to handle the full cycle of international land and sea freight which passes through Georgia," states Giorgi Saghirashvili.

MPLS provides container goods receipt,

processing and storage in cold storage facilities and their transportation, utilizing the company's own vehicles and ship which operates on the Caspian Sea. As a result, this creates a supply route for middle Asia regions which is much cheaper, high-tech and more effective way than so-called "Northern Route" that making transportation via the sea ports in Klaipėda and St. Petersburg.

On top of everything, we carry out deliveries from North and South America to Central Asia twice faster. It needs to be specifically noted that the company cooperates with the United States Defense Logistics Agency (DLA), and it already participated in tenders the agency has implemented, which will be the key to high opportunities. MPLS also has a good experience in transportation of non-military freights to Afghanistan.

All of the reasons named above gives us the grounds to state that MPLS is a successful and competitive company, which is well-trusted on the international market," says Giorgi Sagharishvili.

(MPLS) – учрежденный в Голландии холдинг, объединивший в себе несколько оперирующих в Грузии компаний и создавший мощную логистическую группу, обеспечивающую сухопутные и морские контейнерные перевозки в страны Центральной Азии через порты Каспийского и Черных Морей.

Как рассказал директор транспортного направления компании MPLS Георгий Сагирашвили, заинтересованность инвестиционной группы в реализации проектов в Грузии обусловлена фактором одного из ее учредителей – Левана Качарава, имеющего более чем двадцатилетний опыт деятельности в сфере перевозок в этом регионе.

«У Грузии – уникальное узловое местоположение в регионе, и потенциал страны, как логистического хаба - очень высок. Мы поставили цель - воплотить эту идею, и, думаю, смогли. Предложение конкурентных маршрутов в этой сфере было условием создания MPLS, и сейчас я со всей ответственностью могу заявить, что наша группа успешно осуществляет полный цикл международных сухопутных и морских контейнерных перевозок через территорию Грузии», - сказал Георгий Сагирашвили.

MPLS осуществляет получение, переработку, складирование в специализированных холодильных комплексах, учет и транспортировку контейнерных грузов, а в акватории Каспийского моря оперирует принадлежащий компании контейнерное судно. Результатом стал более выгодный, высокотехнологичный и эффективный способ снабжения ближневосточного региона, чем так называемый «Северный маршрут» - через порты Клаипеды и Петербурга.

«Наряду со всем этим, мы обеспечиваем снабжение стран Центральной Азии из Южной и Северной Америки через Грузию вдвое быстрее. Особо нужно отметить, что компания сотрудничает с Агентством логистики министерства обороны США (DLA) и получила статус участника объявляемых им тендеров, что является предпосылкой для еще большей перспективы. MPLS также имеет хороший опыт перевозок невоенных грузов в Афганистан.

Все вышеперечисленное дает нам полное основание заявить, что MPLS – успешная и конкурентоспособная логистическая компания, которая пользуется высоким доверием на международном рынке», - отметил Георгий Сагирашвили.





# Petroleum Products from Georgia!

## Нефтепродукты - из Грузии!



**Vaso Urushadze**  
Expert

**Васо Урушадзе**  
Эксперт

We all know that Georgia is not an oil-producing country. Nonetheless, certain experts believe that Georgia has the potential to become an oil-refining country and to start exporting petroleum-based products. How would this work out and what chances are there of this happening? In this article, the Executive Director of non-governmental organization HUB Georgia, Vaso Urushadze, lays out his ideas.

*Грузия не является нефтедобывающим государством, однако в экспертных кругах есть мнение, что страна может стать производителем и экспортером нефтепродуктов. Как, и каковы шансы этого? – своими соображениями на данную тему поделился исполнительный директор HUB Georgia Васо Урушадзе.*

In order for the country to start functioning as center for petroleum processing and petroleum product export, we will need to bring several areas up to standard, and not only in terms of transport corridors. Georgia needs to become a transport and logistics hub, which obviously means becoming the center of gravity for the whole region.

Thanks to the country's geographic position, Georgia has a unique opportunity to become a hub in many different areas, including education, culture, sports, tourism, medicine, trade, industry and business. This would guarantee the economic development not just of Georgia, but of the entire region. HUB Georgia's main aim and entire purpose is to ensure that citizens of

Для того чтобы страна приобрела свою функцию, мы не должны равняться лишь на развитие транспортного коридора. Грузия должна стать транспортным и логистическим хабом, что само по себе подразумевает превращение страны в центр притяжения в регионе.

У Грузии, исходя из своего географиче-

ского положения, есть уникальная возможность стать хабом по многим направлениям, например, образовательным, мультикультурным, спортивным, туристическим, медицинским, торговым, промышленным, бизнес-хабом. И это будет гарантом экономического развития не только самой Грузии, но и всего региона. Идея и суть HUB Georgia – в том, чтобы

Georgia and the countries of the entire region have the opportunity of finding decent employment in conditions of healthy competition so that everyone enjoys an equal chance of becoming a wealthy citizen in a wealthy state. This would represent a host of new opportunities for everyone concerned.

When speaking about the various ways in which Georgia could become an industrial and business hub, the issue of global competitiveness is raised almost immediately. How can a small country like Georgia compete in the industrial sector with much bigger countries? Well, if we add to Georgia's favorable geographical position such important details as well-developed transport and logistics infrastructure, a flexible taxation system, high safety standards, a favorable foreign policy and the possibility of easy trade with third countries, it's easy to see that Georgia could be not just competitive, but actually without competition in the region, in terms of business and large-scale industry.

Although Georgia is not currently an oil-produc-

ing country, considering the many benefits listed above, it isn't hard to see that the country actually has a unique opportunity to become a leading petroleum product exporter in the region.

Georgia has the capacity to function as a hub and start bringing in investments. Investors could cooperate with the government in building ultra-modern, euro-standard oil refineries, and could start importing crude oil from various countries in the region (Azerbaijan, Kazakhstan, Turkmenistan) and, if necessary, from the countries of Africa and the Middle East. It could then employ modern technology to start processing the crude oil and produce various kinds of petroleum-based products for export.

у граждан Грузии и стран региона в целом была возможность достойного трудоустройства, чтобы в условиях здоровой конкуренции у всех были равные шансы стать богатыми гражданами богатых государств. Это явится новой возможностью для всех.

Когда мы говорим о моделях индустриального и бизнес-хаба, на повестку дня становится вопрос глобальной конкурентоспособности. Насколько способно маленькое государство конкурировать в секторе производства с большими странами? Если добавить к географическому положению Грузии развитую транспортную и логистическую инфраструктуру, гибкую налоговую

политику, высокие стандарты безопасности, внешнюю политику и возможность упрощенной торговли с третьими странами, мы увидим, что Грузия может стать не просто конкурентоспособной, но даже - вне конкуренции в нашем регионе с точки зрения ведения бизнеса и крупных производств.

Несмотря на то, что сегодня Грузия фактически не является нефтедобывающим государством, исходя из вышеперечисленных преимуществ, у нее есть уникальная возможность стать одним из государств-лидеров по экспорту нефтепродуктов в региональном масштабе.

Грузия может с успехом выполнять функцию хаба и способ-





Despite the fact that there are already two licensed oil-refining companies in Georgia (Globus LLC and ZD Oil Company LLC), the share of these companies' product on the Georgian market is around 2%. This means that 98% of the market for petroleum products in Georgia is dependent on fuel imported from abroad. The high level of demand for petroleum-based products on regional and international markets, as well as the process of infrastructure development and the country's proximity to crude-oil producing regions creates a strong incentive for the development of the oil-refining sector in Georgia.

In order for Georgia to totally replace petroleum product imports

with local production and to become an exporter of these products in the region, the construction of ultra-modern oil refineries will be necessary. The government will have to implement the proper investment policy in this area, as well as developing transport and logistics infrastructure, bringing in a liberal and flexible taxation system and adopting higher standards of safety in the country.

Several important issues must be considered when constructing oil refineries, such as the possible impact on the environment and the overall safety of such facilities. From an environmental perspective, it's essential to equip all future oil refineries with modern

ствовать привлечению инвестиций. Инвестиционные компании в сотрудничестве с государством могут построить соответствующие евростандартам ультрасовременные нефтеперерабатывающие заводы, импортировать сырую нефть из различных стран (Азербайджана, Казахстана, Туркменистана, в случае необходимости – из стран Ближнего Востока и Африки), перерабатывать ее с использованием современных технологий, производить различные виды нефтепродуктов и направлять их на экспорт.

Несмотря на то, что сегодня в Грузии есть два лицензированных нефтеперерабатывающих завода (ООО

«Глобус» и ООО «ЗД навтобис компания»), относительная доля их продукции на грузинском рынке составляет всего лишь около 2%. Соответственно, рынок нефтепродуктов Грузии на 98% зависит от импортируемого топлива. Спрос на нефтепродукты на региональном и международном рынках и процесс развития инфраструктуры, наряду с близостью к регионам, производящим нефть-сырец, создают прочную основу для развития в Грузии нефтеперерабатывающего сектора.

Для того чтобы Грузия полностью заместила импорт нефтепродуктов местным производством и стала государством-экспортером, необходимо строительство в стране ультрасовременных нефтеперерабатывающих заводов. А для этого государство должно проводить правильную инвестиционную политику, развивать транспортную и логистическую инфраструктуру, разработать либеральную и гибкую налоговую политику и внедрить в стране высокие стандарты безопасности.

Существует ряд факторов, которые необходимо учитывать при осуществлении подоб-

IsoTherming® hydroprocessing technology – a method of processing crude oil that was developed several years ago and was first used for processing in the USA. Using this method, 100% of the crude oil input is successfully refined, and the refining process itself produces no solid waste. The end result is environmentally-clean petroleum-based products that meet all European standards of safety and sustainability.

If Georgia were to develop such oil refineries, the country would be able to move from being a net importer of petroleum products to being a net exporter – something which would contribute to the country's accelerated economic development. The increased availability of petroleum products would have a huge impact on the country's economic growth, and local production would have a positive influence on the prices of petroleum products in Georgia. For businesses, the costs of logistics would decrease significantly: currently, with Georgia being an importer of petroleum products, the cost of logistics for business operations vary between 15 and 30%.

It's also important to point out that as well as aviation fuel, petrol, diesel and heavy fuel oil, the oil refining process also produces bitumen, which is used for surfacing roads and this presents its own set of opportunities for accelerating the pace of development in the country.

Crude oil processing also involves other parallel developments. The need for oil and chemical processing plants will arise alongside oil refineries. There will be an increased need to (re-)train staff, which in turn will bring about the development of professional education institutions. The production of vehicle tires in-country will also become necessary, and more besides. In summary, all of these developments will be felt directly by the country's population as well as being reflected in a faster rate of economic growth. In addition to cheaper petroleum products, there will also be more jobs and new opportunities for the development of various types of business. Favorable conditions for doing business, though, are of vital importance for economic development.

ных проектов. Это – экология, воздействие на окружающую среду и безопасная эксплуатация. Исходя из этого, с природоохранной точки зрения, в процессе строительства заводов необходимо внедрение современной технологии изотерминга. Эта технология была разработана несколько лет назад специально для нефтеперерабатывающих заводов и впервые внедрена в США. Благодаря данной технологии в процессе производства сырая нефть перерабатывается на 100%, нет твердых отходов, и в конечном итоге выпускаются экологически чистые, соответствующие евростандартам нефтепродукты.

С развитием нефтеперерабатывающих заводов Грузия из стран-импортеров нефтепродуктов переместится в ряды экспортеров, что будет способствовать ее быстрому экономическому развитию. На экономическом развитии страны также ощутимо отразится рост доступности нефтепродуктов. Местное производство окажет влияние на ценообразование на грузинском рынке нефтепродуктов – значительно снизятся расходы на логисти-

ку, на долю которых приходится 15%-30% в конечной цене импортных нефтепродуктов.

Примечательно и то, что в результате переработки нефти, наряду с авиационным керосином, бензином, дизелем и мазутом, будет производиться и битум, который используется для дорожных покрытий, а это означает более быстрое развитие инфраструктуры.

Переработку нефти сопровождают и сопутствующие процессы. Обязательно возникнет необходимость в заводе по переработке нефтехимикатов и переподготовке кадров, что, в свою очередь, обусловит развитие профессиональных образовательных учреждений, производство покрышек и т.д. Все это в совокупности, наряду с быстрым экономическим развитием страны, отразится непосредственно и на ее населении. Наряду с более дешевыми нефтепродуктами появятся новые рабочие места и возможности для развития различных бизнесов. А хорошие условия для ведения бизнеса – жизненно важны для экономического развития.

# Georgia - An Energy Hub

Author: Nona Kvlividze

## Грузия – энергетический хаб

Автор: Нона Квливидзе

The EU/Georgia Association Agreement requires Georgia to have its energy standards approach those of Europe. European standards primarily entail the establishment of an internal market in order for competition to grow and to give the opportunity to consumers to choose electric energy suppliers on their own. This implies transforming Georgia into a regional hub, from where it will be possible to freely trade electric energy with the entire region.

There will be a specific price established on electric energy, dictated by the energy hub and the quality of the energy supply will grow, which means that a consumer will be more protected, since competition means a more optimal price and higher quality.

Georgia's has electric energy trade relations with 4 neighboring countries: Azerbaijan, Armenia, Russia and Turkey. Imports are carried out during

times of energy deficits, as well as during periods of surplus production. The transmission of electricity occurs through transmission lines. This means that Georgia's energy systems represent a key location for the transport of electric energy in the region. The implementation of the new European legislation should enhance the role of the country as a hub.

Chairman of the National Energy and Water Supply Regulatory Commission, Irina Milorava, speaks about the possibility of establishing new standards on the energy market and of establishing Georgia as an energy hub:

The creation of an energy hub means the establishment of a regional platform. It should have the function of a hub, where everything is brought to one place with a consolidated set of rules, where the players involved should become more effective and flexible in transfrontier trade.

Соглашение об ассоциации с Евросоюзом обязывает Грузию приблизить энергетику страны к европейским стандартам. Европейские стандарты подразумевают, в первую очередь, такое обустройство внутреннего рынка, которое обеспечивает рост конкуренции и возможность для потребителя самому выбирать поставщика электроэнергии. Эта концепция подразумевает и преобразование Грузии в региональный хаб, где будет возможна свободная торговля электроэнергией в масштабах всего региона. В условиях энергетического хаба на электроэнергию устанавливаются конкурентные цены, повышается степень энергообеспечения, что влечет большую защищенность потребителя, поскольку конкуренция – это оптимальные цены и лучшее качество.

Торговые отношения по линии электроэнергии

Грузия поддерживает с 4-мя соседними странами – Азербайджаном, Арменией, Россией и Турцией. В период энергодефицита Грузия осуществляет импорт электроэнергии, во время избытка выработки – экспорт. По грузинским линиям электропередачи осуществляется транзит электроэнергии, а это означает, что энергосистема Грузии представляет собой узловое место транспортировки электроэнергии в регионе. Задействование нового, сближенного с европейским, законодательства должно еще более усилить узловую функцию страны.

Об обустройстве энергетического рынка по новым стандартам и возможностях формирования Грузии в качестве энергетического хаба с HUB Georgia побеседовала председатель Национальной регулирующей комиссии по энергетике и водоснабжению Ирина Милорава.



Not only will participants in the Georgian energy system have the opportunity to trade on this platform but neighboring countries will as well.

Based on the fact that we're not a part of Europe, there will be certain difficulties in establishing a hub. Additionally, our neighboring countries aren't members of INOGATE and as a result, only represent a part of the jurisdiction. All 4 countries with whom we have trade relations have different energy systems. Even now when our regulations aren't aligned with each other, transit is possible, moreover, in many directions. Today we also have an exchange of electric energy transit, from Russia to Armenia and likewise from Azerbaijan to Turkey. Since we don't have unified regulations with these countries, it will be more difficult to establish a hub than in Europe, for example.

However, it's possible to comply with the regulations which have been put in place in these countries so that electric energy trade will increase through the hub. This won't be simple, though, with time it is possible to eliminate the differences and consolidate the regulations. The creation of a hub gives Georgia an opportunity to receive

a supplemental income. Transit would bring additional income, the kind of which the country hasn't had up to this point.

**Besides the differences in legislation, how realistic is the creation of an energy hub in conditions where the transit of electric energy has been reduced and exports in recent years have consistently dropped?**

As for the decrease in the amount of exports, they have caused a change in the price of electric energy. Turkey is the most interesting trading partner for us. It's where we can freely export electric energy. This is why it's essential to increase transfrontier trade with Turkey. A decrease in exports causes a growth in consumption internally. In other words, as consumption increases, the export potential will decrease. The decrease in the price of electric energy in Turkey also caused a reduction in the amount of transit.

The creation of an energy hub in these conditions is even more vital, especially of a green, renewable energy hub. We have the potential for this, and we need to take advantage of this opportunity. At the same time, it is necessary to develop renewable energy while



Создание энергетического хаба подразумевает формирование региональной платформы. Это означает, в частности, создание единых правил игры в конкретном месте, где субъекты должны стать более эффективными и гибкими для трансграничной торговли. Возможность торговли на этой платформе будет не только у участников грузинской энергосистемы, но и у соседних стран. Из-за того, что мы не являемся частью Европы, в создании хаба

у нас будут определенные сложности. В то же время страны – наши соседи не являются членами «Энергетического объединения» и, соответственно, частью единого правового пространства. У всех четырех стран, с которыми у нас поддерживаются торговые отношения – различающиеся энергосистемы. Впрочем, и сейчас, когда наши законодательства не гармонизированы, транзит возможен, причем в нескольких направлениях. У нас и сегодня

building a seasonal hydroelectric station or a windmill station, which will be a commercially profitable and cheap project. The market would dictate this choice.

**What Benefits would the Creation of an Energy Hub Bring to a Typical Consumer?**

Bringing everything into one hub means the bolstering of infrastructure. This implies an increased reliability of the supply of electric energy. When the energy network is

well-developed, the consumer has an unlimited supply of electric energy. They are 84 generators which power Georgia's energy system. Also, we can facilitate the importation of electric energy from neighboring countries. This creates a great opportunity for there to be competition in this sphere and for prices to be established not by the owners but by the market.

**So the consumer chooses the supplier himself and the market deter-**

осуществляется транзитный обмен электроэнергией, как из России в направлении Армении, так и из Азербайджана в направлении Турции. Но поскольку единого гармонизированного законодательства с этими странами у нас нет, формирование хаба будет более сложным, чем, например, в Европе. Хотя, возможно так согласовать определенные регуляции с этими странами, чтобы торговля электроэнергией посредством хаба возросла. Это будет непросто, однако со временем возможны искоренение различий и гармонизация законодательств. Создание хаба даст Грузии возможность получения дополнительных доходов. Транзит принесет дополнительные доходы, которых ранее у страны не было.

**Насколько реальным видится Вам создание энергохаба в условиях, помимо различий в законодательстве, снижения в последний период транзита электроэнергии, как и ее экспорта из Грузии?**

Что касается снижения объемов экспорта, это стало следствием изменения цен на электроэнергию в Турции. Турция для нас – самый интересный торговый партнер, куда мы свободно можем

осуществлять экспорт электроэнергии. Поэтому обязательно еще большее расширение трансграничной торговли с Турцией. Снижение экспорта влечет также рост потребления внутри страны – когда потребление растет, потенциал экспорта удешевления электроэнергии в Турции также стало и снижение объемов транзита.

В таких условиях создание энергохаба еще более важно, особенно, хаба возобновляемой, «зеленой» энергии. Потенциал этого у нас есть, и эту возможность мы обязательно должны использовать. Параллельно необходимо развитие возобновляемой энергии. А вот выбор в отношении того, строить ли сезонную ГЭС или ветряную электростанцию, что из этого явится более коммерчески выгодным и дешевым проектом, должен делать рынок.

**Какую пользу может принести создание энергохаба рядовому потребителю?**

Объединение в хаб соседних стран означает усиление инфраструктуры, а это, в свою очередь, означает надежность поставок электроэнергии. Когда энергетическая

**mines the price he pays. How should this occur?**

For example, the network and electric energy sales activities of "Telasi" and "Energo-Pro Georgia" should be partitioned. The network activity of these companies, as well as distribution and transmission, is an example of a natural monopoly. There is a requirement in place on energy packages so that natural monopolies are forced into competition, i.e. the buying and selling of electric energy. This should eliminate the risk

of a natural monopoly to offer its own product to a devoted consumer. The requirements for obtaining electric transmission licences are strict, as these kind of enterprises are not allowed to have these kind of owners.

In the transition period, the commission will determine the electric energy tariff, but in the future GNERC tariffs will only be determined by them, while on the market a price will be established. The commission should provide uninterrupted third-par-

сеть хорошо развита, потребитель пользуется бесперебойно подаваемой электроэнергией. На сегодняшний день энергосистема Грузии включает 84 объекта генерации, мы также можем осуществлять импорт электроэнергии из соседних стран. Это создает хорошую возможность для того, чтобы в этом сегменте была конкуренция, и цену на электроэнергию устанавливал не регулирующий орган, а сам рынок.

**То есть, по этой модели, потребитель сам выбирает поставщика, а цены устанавливает рынок. Как это можно реализовать?**

Например, у компаний Telasi и Energo-pro Georgia сетевая деятельность и деятельность по продаже электроэнергии должны быть разделены. Сетевая деятельность этих компаний, а также распределение и передача – это естественная монополия. Требованием же энергетического пакета является, чтобы конкурентная деятельность, то есть купля-продажа электроэнергии, от естественной монополии была отделена. Этим должен быть исключен риск предложения естественным монополистом потребителям,

объединенным в его сеть, своего же продукта. Требования в отношении лицензиатов передачи электроэнергии еще более жесткие – у таких предприятий не должно быть одного владельца.

В переходный период тарифы на электроэнергию будут устанавливаться Комиссией, но в будущем Комиссия будет устанавливать тарифы только для естественных монополий, а цены на конкурентном рынке будут формироваться самим рынком. Комиссия должна обеспечивать беспрепятственный доступ к сети третьих лиц. Открытие рынка уже начато. В прошлом году на рынок вышли потребители высокого напряжения. Другие тоже могут выйти на свободный рынок и торговать электроэнергией. На рынке будет много компаний, и потребитель сможет выбрать из них желаемого поставщика. Конкурентный рынок станет привлекательным и для иностранных инвесторов.

**Потребление электроэнергии в Грузии возросло, что подразумевает и рост дорогого импорта. В условиях падения курса лари такая электроэнергия еще более**

ty access to the network. Trade has already begun to be liberalized. Last year consumers who use high voltage began exporting. Others can export on the free market and trade with electric energy. There will be many companies on the market and consumers will choose from them their desired supplier. A competitive market like this will become appealing for foreign investors.

**The consumption of electric power has increased which means a growth in imports of expensive goods. As the lari has fallen in value, electric power becomes even more expensive. Has the tariff on electric power increased as a result?**

In recent times consumption has been noticeably on the rise and consequently, the amount of imported electric power is at a record high. We have so-called cheap stations where production isn't increasing. That is why an increase of even 1 KW per hour means additionally expensive electric power imports, an additional thermal electric station or new hydroelectric energy, which is definitely not cheap. It is hard to predict what the final tariff for consumers will



be. This is dependent upon the growth of consumption and amount of investments made in the sector. In 2017, we established a three-year electric energy tariff, which was calculated when a dollar equaled 2.50 lari. Today the rate of the lari is more than 2.50 when compared to the dollar, but this doesn't mean that the tariff will increase.

If, in this three-year period the income of any energy company grows or falls by 10%, it has the right to address the commission and request the tariff to be modified. So far, not one company has addressed them since revising the tariff is not on their agenda.

**дорожает. Не повысят ли вследствие этого тарифы на электроэнергию?**

В последний период потребление действительно ощутимо возросло и, соответственно, количество импортированной электроэнергии - рекордное. У нас имеются т.н. дешевые станции, объем которых не растет, поэтому увеличение потребления на 1 кВт-час подразумевает дополнительный импорт дорогой электроэнергии, энергию дополнительной теплоэлектростанции или новой ГЭС, которая тоже не дешева. Каким будет в конечном итоге потребительский

тариф, прогнозировать сложно. То, каким будет тариф в будущем, зависит от роста потребления и объема инвестиций в сектор. В 2017 году мы установили трехлетний тариф на электроэнергию, на основе обменного курса 2,5 лари за \$1. Сегодня курс доллара выше, но это не означает, что тариф обязательно возрастет. Если в этот трехлетний период доходы какой-либо энергокомпании возрастут либо снизятся на 10%, она вправе обратиться к Комиссии и потребовать пересмотра тарифа. Но пока что ни одна из компаний к нам не обращалась, поэтому пересмотр тарифа в повестке дня не стоит.



# “We became an important link in the chain in the New Silk Road Project”

Chairman of the Board (President) JSC “NC” Aktau International Sea Trade Port” Abay N. Turikpenbayev’s interview with the magazine HUB GEORGIA

**Author:** Galina Gotua

## «Мы стали значимым звеном в проекте «Новый Шелковый путь»»

Интервью председателя правления (президента) АО «НК «Актауский международный морской торговый порт» Абая Турикпенбаева журналу HUB Georgia

**Автор:** Галина Готуа

The international seaport of Aktau last year celebrated its 55th anniversary. The Kazakh government’s strategic port is developing and freight turnover is on the rise. Hub Georgia spoke with the port’s president, Abay Turikpenbayev, about the future plans of the port, its relations with Georgian ports, the future of the Baku-Tbilisi-Kars Railway and other issues. Chairman of the Board (President) JSC “NC” Aktau International Sea Trade Port” Abay N. Turikpenbayev conducted an interview with the magazine HUB GEORGIA.

**Abay, the port of Aktau is part of the project «One Belt, One Road» which the Chinese government launched 5 years ago. How has the traffic flow through your port increased during this time? How much attention is paid to the development of container traffic?**

At present, the port is a multifunctional modern complex, providing the

full-fledged transshipment of general and dry cargo, oil and grain. The railways and motorways converge here. The port of Aktau fully complies with international standards on technical parameters. The water area of the port is specially equipped for safe berthing, the versatile maintenance of vessels and cargo operations. The port’s capacity is 16.5 million tons. The port

Международному морскому порту Актау в минувшем году исполнилось 55 лет. Стратегический порт Казахстана развивается, его грузооборот растет. О планах порта Актау, его взаимоотношениях с грузинскими портами, перспективах железнодорожной магистрали Баку-Тбилиси-Карс и ряде других вопросов журнал HUB Georgia побеседовал с президентом АО «НК «Актауский международный морской торговый порт» Абаем Турикпенбаевым.

**Господин Абай, инициативой Китая проекту «Один пояс – один путь», в котором участвует и порт Актау, исполнилось 5 лет. Как увеличился грузопоток через Ваш порт за это время, какое внимание уделяется развитию контейнерных перевозок?**

В настоящее время порт Актау представляет

собой многофункциональный современный комплекс, обеспечивающий полноценную перевалку генеральных и сухих грузов, нефти и зерна. Здесь сходятся железнодорожные пути и автомобильные трассы. В целом, по своим техническим параметрам порт Актау полностью соответствует международным стандартам. Акватория порта специально обо-



of Aktau has strategic importance for Kazakhstan as a connecting hub on Asian and European transport routes. Logistic plans are changing for the delivery of cargo around the world. The President of Kazakhstan, N. A. Nazarbayev, outlined an important task for the country, namely, the development of the country’s transit potential, in an address. We have become a significant link in the “New Silk Road” project in realizing the transit potential of Kazakhstan. Part of this route passes through the port of Aktau, across the Caspian Sea. The port of Aktau, in fact, becomes

the central transit hub on the Caspian Sea.

The flow of container transit through the territory of Kazakhstan has increased almost 100 times, and cargo traffic through the port of Aktau has increased almost 3 times in the last 5 years. The Aktau North Sea Terminal was commissioned with a capacity of 3 million units of cargo per year at the beginning of 2016, A new ferry complex was established in the port of Kuryk at the end of 2016. This ferry complex can accommodate up to 5 ferries per day. Freight

рудована для безопасной стоянки, разнонаправленного обслуживания судов и проведения грузовых операций. Пропускная способность порта составляет 16,5 млн тонн.

Порт Актау имеет стратегическое значение для Казахстана как соединительного узла на стыке азиатских и европейских транспортных маршрутов. Сейчас во всем мире меняются логистические схемы доставки товаров и грузов. Президент Казахстана Нурсултан Назарбаев в своем послании обозначил одну из важных

задач – развитие транзитного потенциала страны. Морской порт Актау является одним из звеньев цепочки по переориентации грузопотоков. Мы стали значимым звеном в проекте «Новый Шелковый путь» по реализации транзитного потенциала Казахстана. Часть этого пути проходит через порт Актау, через Каспийское море. Порт Актау, по сути, становится центральным транзитным узлом на Каспии.

За последние 5 лет поток контейнерных грузов через территорию Казахстана воз-



turnover will amount to 4 million tons per year. The Median Multimodal Route is currently being developed. The route will pass from China through the port of Aktau to the port of Baku, the ports of the Black Sea - Batumi, Poti, Turkish ports and then on to Europe. The Aktau port aims to develop its transit potential. Container transit has become our primary goal. At this time, the capacity of the port allows us to receive and process up to 40,000 containers per year, but our strategic objectives are much higher - 75-100,000 containers.

#### What was done at the port as part of the infrastructure development program?

To create the best conditions for transshipment, we bought new equipment, revised working procedures, changed the configuration of open and closed warehouses and introduced additional services that are necessary for the transshipment of containers. In short, the port is doing everything possible to ensure high-quality oversea transportation of export-import and transit cargo.

To expand the range of cargo handled and

рос почти в 100 раз, а грузопоток через порт Актау увеличился почти в 3 раза. В начале 2016 года был введен в эксплуатацию Актауский морской северный терминал с пропускной способностью 3 млн грузов в год, а в конце 2016 года - новый паромный комплекс порт Курык, который может обслуживать до 5 паромов в сутки, что обеспечит перевалку грузов в объеме 4 млн тонн в год.

В данное время разрабатывается Срединный мультимодальный маршрут, который пройдет из Китая через

Каспийское море, из порта Актау в порт Баку, страны Южного Кавказа, порты Батуми, Потти и Турции. Говоря о перспективах, в настоящее время порт Актау нацелен на развитие своего транзитного потенциала. Переориентация на контейнерные перевозки стала нашей основной задачей. В данное время мощность порта позволяет принимать и обрабатывать до 40 тыс контейнеров в год, но стратегические задачи гораздо выше - 75-100 тыс контейнеров.

Что было сделано в порту в рамках про-



increase the volume of transshipment, the port acquired equipment for receiving bulk chemical fertilizers and their subsequent packing materials in big bags at the port of Aktau.

#### How does the port of Aktau cooperate with Georgian ports?

We exchange information about the volume of cargo handled and on the current tariffs of the ports between our port and the ports of Georgia on an ongoing basis. Also, the port of Batumi and the port of Aktau are participants in the overall trans-

portation process of containers from China to EU countries on the TMTM route (Trans-Caspian International Transport Route).

#### Over the past 3 years, has freight traffic to and from Georgia increased or decreased? What goods and in what volumes are goods transported to and from Georgia through the port of Aktau?

The volume of cargo from the ports of Aktau and Kuryk to the EU and US through Georgia and vice versa has increased over the past 3 years. Oil

#### граммы инфраструктурного развития?

Для создания полноценных условий перевалки мы покупаем новую технику, пересматриваем рабочие процедуры, меняем конфигурацию открытых и закрытых складов, вводим дополнительные сервисы, которые необходимы для перевалки контейнеров. Одним словом, в порту делается все возможное для обеспечения качественных морских перевозок экспортно-импортных и транзитных грузов. Для расширения номенклатуры обрабатываемых

грузов и увеличения объемов перевалки порт приобрел оборудование для приема насыпных химических удобрений и их последующей фасовки в биг-беги на территории порта Актау.

#### Как порт Актау сотрудничает с грузинскими портами?

Между нашим портом и портами Грузии на постоянной основе осуществляется обмен информацией об объемах обработанного груза и о действующих портовых тарифах. Также порт Батуми и порт Актау являются

and petroleum products, equipment, food and chemical products are transported via these routes.

**Please tell us how the port of Aktau cooperates with the International Association TMTM.**

We pay attention to the development of the Trans-Caspian International Transport Route (TMTM), which is focused on providing cargo transit between Kazakhstan, China, South-Eastern and Central Asia, Turkey and Southern Europe.

The seaport of Aktau is one of the founders of the International Association "Trans-Caspian International Transport Route".

Joining the association gives our seaport the opportunity to quickly cater to the needs of customers, offering an alternative route and increase the speed of delivery of goods.

**Tell us, please, about your cooperation with ports in the Caspian Sea.**

The heads of the ports meet annually and discuss issues of port interaction. In September 2018, the 9th joint meeting, organized by the port of Aktau, was held in Aktau.

**How are cargo transportation tasks distributed between the ports of Kuryk and the port of Aktau?**

The infrastructure of the seaport of Aktau

участниками общего процесса перевозки контейнеров из Китая в Страны ЕС по Транскаспийскому международному транспортному маршруту (TMTM или Middle Corridor).

**Как изменились грузопотоки из Казахстана в Грузию и обратно за последние 3 года? Какие товары идут в Грузию и из Грузии через порт Актау?**

За последние 3 года наблюдается увеличение объемов грузов из портов Актау и Курык в направлении стран ЕС и США транзитом через Грузию и обратно, основную долю которых составляют нефть и нефтепродукты, оборудование, продукты питания и химической отрасли.

**Расскажите, пожалуйста, как порт Актау сотрудничает с Международной ассоциацией «ТМТМ»?**

Развитию TMTM, который ориентирован на обеспечение грузоперевозок между Казахстаном, Китаем, Юго-Восточной и Центральной Азией, Турцией и странами Южной Европы, в настоящее время уделяется большое внимание. Морской порт Актау входит в состав учредителей Международной ассоциации «ТМТМ» со дня ее основания. Присутствие в ассоциации дает морскому порту возможность быстро сориентироваться на потребности клиентов, предлагая альтернативный маршрут, и выиграть в скорости доставки грузов.

**Если можно, немного о сотрудничестве с портами Каспия...**

На ежегодной основе проводится заседание администраций морских портов Прикаспийских государств с участием руководителей портов Каспия, где обсуждаются вопросы взаимодействия портов. В сентябре 2018 года в Актау прошло очередное - 9-е совместное заседание, организованное портом Актау.



has certain restrictions in increasing the amount of ferry services, so they decided to build a ferry complex in Kuryk. Today the port of Kuryk is the only one that carries out ferry operations. We offered Kuryk port to rent a ferry complex from us and also use it. For customers, this is a convenient option, because a single operator, based on the range of cargo, berth loading, and weather conditions, can send ferries to either Kuryk or Aktau. At this point, it's a win-win situation.

**Is there a specific approach on how to improve the efficient use of the Baku-Tbilisi-Kars railway line?**

The introduction of the Baku-Tbilisi-Kars railway line eliminated the need for additional transportation costs which had previously existed, which in turn will appeal to cargo exporters on the TMTM route and significantly increase the attractiveness of the route. In addition, BTK can also become one of the key elements of a large-scale plan for uniting production and consumption markets.

**There is information in the press that the government of Kazakhstan intends to privatize the port of**



**Aktau. Is the information correct?**

The sole shareholder of the National Company Aktau International Sea Trade Port Joint-Stock Company is the JSC National Welfare Fund Samruk-Kazyna. By the decision of the shareholder, JSC, the port of Aktau is included in the Comprehensive Privatization Plan for 2016–2020, approved by the relevant decree of the Government of the Republic of Kazakhstan. To date, privatization activities are ongoing, and a potential investor has not yet been identified.

**Как распределены функции по перевозке грузов между портами Курык и Актау?**

Инфраструктура морского порта Актау имеет определенные ограничения в отношении увеличения паромного сообщения, поэтому было принято решение построить паромный комплекс в Курыке. На сегодняшний день порт Курык является единственным оператором паромных перевозок. Мы предложили порту Курык арендовать у нас паромный комплекс и также задействовать его. Для клиентов это - удобный вариант, потому что единый оператор, исходя из номенклатуры грузов, загрузки причалов и погодных условий, может направлять паромы либо в Курык, либо в Актау. Так что в данное время мы дополняем друг друга.

**Есть ли конкретный взгляд на более эффективное использование железнодорожной магистрали Баку-Тбилиси-Карс?**

Ввод в эксплуатацию железнодорожной линии Баку-Тбилиси-Карс позволяет исключить ранее существовавшие дополнительные транспортные расходы, что в свою очередь

обещает привлечь внимание отправителей грузов по маршруту TMTM и заметно повысит привлекательность маршрута. Кроме того, БТК может стать также одним из ключевых элементов масштабного плана по объединению рынков производства и потребления.

**В прессе есть информация о том, что правительство Казахстана намерено приватизировать порт Актау, это действительно так?**

Единственным акционером АО «Национальная компания «Актау-ский международный морской торговый порт» является АО «Фонд национального благосостояния «Самрук-Казына». Решением акционера АО «НК «АММТП» включено в Комплексный план приватизации на 2016 - 2020 гг., утвержденный соответствующим постановлением правительства Республики Казахстан, предлагаемая к передаче в конкурентную среду в приоритетном порядке. На сегодняшний день приватизационные мероприятия продолжают, потенциальный инвестор не определен.



# The Turnover of Cargo and New Challenges Faced

## Грузопотоки И НОВЫЕ ВЫЗОВЫ



**Paata Tsagareishvili**

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

**Паата Цагарейшвили**

директор Центра исследования транспортного коридора, эксперт HUB Georgia

It's a universally recognized thought that the efficiency of a transport corridor is dependent on an increase in the transportation of dry cargo and container freight, since the value of these kinds of cargo on the world market is much higher than the value of liquid cargo, i.e. oil and petroleum products. Taking this argument into consideration, nowadays, in light of the tendency for a decline in the turnover of cargo, the transit corridor of Georgia should be prioritized by the governments of other corridor countries, and it should present a staunch alternative policy in regard to the turnover of oil and dry cargo.

### HOW HAS THE INFLOW OF FREIGHT BEEN ESTABLISHED?

During the initial stage of development of the transport corridor which passes through Georgia, its vitality was determined by its political situation. In the long

run, economic leverages were necessary for the full-fledged functioning of the corridor, more specifically, in order to accommodate a high volume of throughput.

During that time, before the Baku-Tbilisi-Ceyhan

По общепринятому мнению, эффективность того или иного транспортного коридора зависит от роста перевозок сухих и контейнерных грузов, поскольку стоимость этих грузов на мировом рынке гораздо превышает стоимость жидких грузов – нефти и нефтепродуктов. С учетом этого аргумента сегодня, на фоне тенденции снижения грузопотоков, приоритетом для государств проходящего через Грузию транспортного коридора должна быть целенаправленная политика замены нефтепотока сухими грузами.

### КАК ПРОИСХОДИЛО ФОРМИРОВАНИЕ ГРУЗОПОТОКОВ

На начальном этапе формирования проходящего через Грузию транспортного коридора его жизнеспособность определяла политическая составля-

ющая, в долгосрочном срезе для полноценного функционирования коридора было обязательно заполнение его с использованием экономических рычагов, если конкретнее – обеспечение отдельными объемными грузопотоками.



pipeline was erected, a strategic decision was reached by the governments along the transport corridor on land networks, energy resources-oil and petroleum products, in order to promote throughput transit. An agreement between governments has been reached on the necessary infrastructure, specifically, the construction of a terminal network and a unified tariff policy on transport.

### CHANGES CAUSED BY THE PIPELINES

Later it became apparent that following the development of

the pipeline system network in the region that the transport of oil would be redirected from the railroad corridor to the pipeline network. In addition, the strategic task of the consortium for pipelines was clear from the very beginning with regard to the maximizing their investment and fully engaging and utilizing the capacity of the pipeline network. 2017 was a record year for the Baku-Tbilisi-Ceyhan pipeline, with 33 million tons of oil transported, meaning the pipeline was used at 67% capacity.

В период, когда еще не существовало трубопровода Баку-Тбилиси-Джейхан, государствами, расположенными вдоль транспортного коридора, было принято стратегическое решение о содействии перевозкам по сухопутным артериям энергоносителей – нефти и нефтепродуктов, как определяющего грузопотока. Для чего между государствами было достигнуто соглашение о строительстве необходимой для транзитирования энергоносителей инфраструктуры, в первую очередь, и обеспечении между участниками перевоз-

ок высокой степени координации в тарифной политике.

### ИЗМЕНЕНИЯ ВСЛЕДСТВИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ТРУБОПРОВОДОВ

Позже стало очевидно, что вслед за развитием в регионе сети систем трубопроводов будет происходить переадресация нефти из сухопутных железнодорожных коридоров на трубопроводный транспорт. Кроме того, изначально была ясна стратегическая задача владеющих трубопроводами консорциумов – обеспечение, исходя из максимализации изымания вложенных

The primary determinant factor for the decrease in transit cargo between countries in the corridor is a lack of unified tariff policies.

Based on steady competition in the region, on the one hand you have the pipelines, while on the other you have the railways and ports. In regard to redirecting the transport of oil by land to pipelines, in order to insure the transit corridor in Georgia functions at a high level in the future, the primary task along the corridor is to enforce the agreed upon government policy concerning the rational diversification of pipelines and oil and dry cargo transport over land. According to these estimations, we will find a permanent replacement for oil in the corridor—immediately following a decrease in the amount of oil—with dry bulk.

**THE EXAMPLE OF BALTIC STATES**

The best example of the diversification of cargo turnover has been the transport policies by the Baltic Republics. In particular, considering the continuous “transport conflict” with Russia, where its railways give different kinds of

preferences to its own oil traffic, thus openly facilitating the redirection of freight from Baltic ports to Primorsk, St. Petersburg, Ust-Luga, and Vysotsky port. In these kind of conditions, by attracting dry bulk to the Klaipeda port, it was possible not only to maintain the volume of throughput but also to increase turnover by 6.4% yearly.

The Baltic countries, as a consequence of a significant decrease in oil, becoming active in marketing and promotion and with newly agreed upon tariff policies, provided for the replacement of lost oil coming from Central Asia and China with dry bulk, in particular, with mineral, chemical wheat, container and RORO cargo. As a result, this completely made up for the lost traffic.

**WHAT CONDITION ARE GEORGIA AND OTHER COUNTRIES OF THE CORRIDOR IN?**

It’s worthy to note that in contrast to the Baltic

инвестиций, полноценной загрузки и освоения пропускной способности сети трубопроводов. 2017 год стал рекордным для трубопровода Баку-Тбилиси-Джейхан: было пропущено 33 млн тонн нефти, пропускная способность трубопровода была освоена на 67%.

В условиях необратимой конкуренции в регионе: с одной стороны - трубопроводы, с другой – железная дорога/порты, на фоне переадресации нефти от сухопутного транспорта в нефтепроводы, первейшей задачей для обеспечения последующего исправного функционирования проходящего через Грузию коридора, требующей решения на уровне расположенных вдоль коридора государств, является проведение согласованной политики транспортирования по трубопроводам и сухопутным маршрутам нефтепотоков и сухих грузов, рациональной диверсификации. С тем расчетом, чтобы со

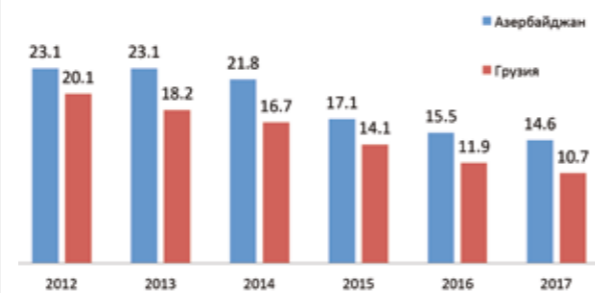
снижением в коридоре сухопутных перевозок нефти достичь ее перманентного замещения сухими грузами.

**ПРИМЕР БАЛТИЙСКИХ СТРАН**

Лучшим примером диверсификации грузопотоков является транспортная политика, проводимая странами Балтии. В частности, на фоне постоянного «транспортного противостояния» с Россией, когда для своих перевозок нефти «Российские железные дороги» вводят различные преференции, чем открыто осуществляют переключение грузов с балтийских портов в порты Приморск, Санкт-Петербург, Усть-Луга, Высоцк, например, Клайпедский порт за счет привлечения сухих грузов смог обеспечить не только сохранение объемов грузопотоков, но и ежегодное повышение грузооборота, в среднем, на 6,4%.

Страны Балтии, на фоне реального снижения

Показатели перевозок по железным дорогам Грузии и Азербайджана (млн тонн)



states, participant countries which pass through the Georgian corridor, couldn’t provide a replacement for oil with dry bulk. In the last 5 years, there is a consistent tendency for a decrease in turnover. (Diagram 1). The total decrease in the amount of transport on Georgian railways is 47%, while on Azerbaijan railways, this figure is 37%.

A decline in throughput was illustrated on the graph of corridor through traffic. On the section of the railway in Georgia (Diagram 2), oil through traffic declined 61% in the last 5 years, with that number being 53% for dry bulk. Based on the fact that the Georgian government has declared as a high priority the ideology concerning the transport corridor, a decrease in transit had a considerable influence on our country’s financial and economic index. The primary determinant factor for the decrease in transit cargo between countries in the corridor is a lack of unified tariff policies, which results in a fall in throughput along the entire corridor.

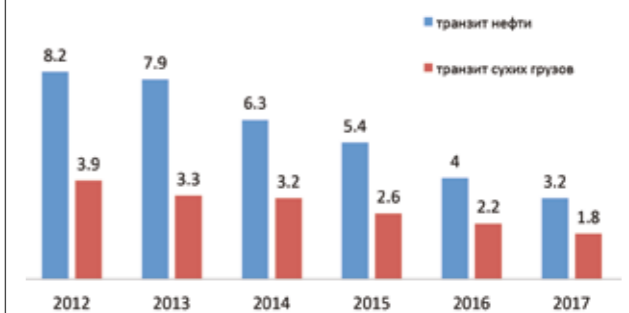
The tendency for a decrease in throughput has also been observed in various key ports

along the corridor, in particular from Asia heading towards Europe, one of the active ports, Aktau, which passes the Georgian corridor, where in 2017, the processing time of throughput decreased by 40% in comparison to previous years. A decrease in cargo turnover is consistent - in oil and petroleum products at 33%, in objects made from metal at 69%, in RORO throughput at 44%. All of this indicates, along the entire length of the corridor, there is a common problem with the capacity of infrastructure, as well as the problem of attracting throughput.

**WHAT’S TAKING PLACE ON ALTERNATE ROUTES?**

On the basis of the research, in contrast to the declining trend of the transport of freight to the corridor which passes through Georgia, at the junction of alternate transport corridors, conditions have been stable. For example, in 2017 at Odessa port there was 24.1 million tons of cargo transported, at Yuzhny port 41.9 million tons, at Mykolaiv port 23.5 million tons, at Chornomorsk port 7.2 million tons (the amount of freight has practically

Объемы транзита нефти и сухих грузов по Грузинской железной дороге (млн тонн)



объемов перевозок нефти, в результате активизации маркетинговой деятельности и согласованной тарифной политики обеспечить замену потерянного нефтепотока из Центральной Азии и Китая сухими грузами, в частности, минеральными, химическими грузами, пшеницей, контейнерными и паромными грузами, чем полностью сбалансировали потерянные грузопотоки.

**СИТУАЦИЯ В ГРУЗИИ И ДРУГИХ ГОСУДАРСТВАХ КОРИДОРА**

Примечательно, что в отличие от стран Балтии страны-участницы проходящего через Грузию коридора не смогли обеспечить выполнение стратегической задачи по замещению нефтепотока сухими грузами, и в последние 5 лет наблюдается тенденция снижения грузоперевозок. Так, по грузинской железной дороге зафиксировано

снижение совокупных перевозок на 47%, а по азербайджанской – на 37% (диаграмма 1).

Снижение объемов грузов соответствующим образом отразилось на показателях транзитных перевозок по коридору, на грузинском железнодорожном участке за последние 5 лет транзитные перевозки нефти сократились на 61%, сухих грузов – на 53% (диаграмма 2). Исходя из того, что основным приоритетом развития Грузии ее властями признана идеология транзитного коридора, снижение транзита значительно повлияло на финансово-экономические показатели страны. Основным фактором, обуславливающим снижение транзитных грузов, является низкая координация между странами коридора в тарифной сфере, что и отражается на коридоре в целом в виде потерянных грузопотоков.

**ОПИС ПЛАНИРУЕТ СОЗДАНИЕ В ГРУЗИИ РЕГИОНАЛЬНОГО ЛОГИСТИЧЕСКОГО ХАБА**

Экономика Грузии открыта для инвестиций, – заявил президент Корпорации частных зарубежных инвестиций (ОПИС) Рей Вошберн на встрече с премьер-министром Грузии Мамукой Бахтадзе в рамках визита последнего в Вашингтон с рабочим визитом.

По информации администрации правительства Грузии, в ходе встречи Бахтадзе и Вошберн обсудили расширение проектов ОПИС в направлениях логистики, торговли, туризма и информационных технологий. Президент ОПИС отметил, что Грузия занимает важное место в долгосрочных планах корпорации. По заявлению Рея Вошберна, Грузия – лучшая в регионе страна-партнер, где в партнерстве с ее правительством ОПИС планирует создание регионального логистического хаба.

**OPIC TO ARRANGE REGIONAL LOGISTICS HUB IN GEORGIA**

“The Georgian economy is open to investments,” Ray Washburne, president of the Overseas Private Investments Corporation (OPIC) told Prime Minister of Georgia Mamuka Bakhtadze, during a visit to Washington.

According to the information of the Georgia Government’s office, Mamuka Bakhtadze and Ray Washburne discussed an expansion of OPIC projects regarding logistics, trade, tourism and information technologies.

The OPIC President also talked about Georgia’s important role in the long-term plans of the corporation. According to Ray Washburne, Georgia is the best partner country in the region, with whom OPIC plans to establish a regional logistics hub in partnership with the Government of Georgia.

Тенденция снижения объемов грузов фиксируется и в различных узловых портах коридора. В частности, в одном из важнейших портов коридора, ведущего из Центральной Азии в Европу через Грузию – Актау в 2017 году, в сравнении с предыдущим годом, обработка грузов снизилась на 40%. Снижение грузопотока – налицо: по линии нефти и нефтепродуктов – на 33%, металлоконструкций – на 69%, паромных грузов – на 44%. Все это указывает на совокупность проблем по всей протяженности коридора – как с точки зрения пропускной способности инфраструктуры, так и привлечения грузов.

**ЧТО ПРОИСХОДИТ НА АЛЬТЕРНАТИВНЫХ МАРШРУТАХ**

На основе исследований можно сделать вывод, что в противоположность снижающемуся тренду грузоперевозок по проходящему через Грузию транспортному коридору в транспортных узлах альтернативных коридоров ситуация стабильная. К примеру, в 2017 году Одесский порт обработал 24,1 млн тонн грузов, порт «Южный» – 41,9 млн тонн, Николаевский порт – 23,5 млн тонн, Черноморский порт – 17,2 млн тонн, за последние 4 года в крупных украинских

портах грузооборот не снижался. Аналогичная ситуация наблюдается в Румынии: порт Констанца – 58,4 млн тонн, в России: Новороссийский порт – 147,7 млн тонн (рекордный показатель), Туапсинский порт – 26,6 млн тонн, Ростовский порт – 14,9 млн тонн, и в Болгарии: порт Бургас – 17,1 млн тонн, порт Варна – 11,6 млн тонн. Растущие показатели грузооборота портов стран региона, в первую очередь, указывают на потенциальные возможности переадресации грузов в проходящий по Грузии коридор с альтернативных направлений. Кроме того, с позиции сегодняшнего дня ясно видно, в какой сложной, конкурентной борьбе придется утвердиться порту Анаклия.

**ЕСТЬ ЛИ ПЕРСПЕКТИВА**

В данном контексте логичен вопрос о том, существуют ли возможности для привлечения в проходящий через Грузию коридор сухих грузов. Ответ на него требует проведения многокомпонентных исследований, включающих анализ грузопотоков в странах коридора, изучение пропускной способности существующей и ожидаемой инфраструктуры, координации тарифной политики и аспектов конкурентоспособности.

not decreased in the last 4 years in Ukraine’s major ports). There are similar conditions in Romania at Constanța port - 58.4 million tons, in Russia at Novorossiysk port - 147.7 million

tons (a record number), at Tuapse port - 26.6 million tons, at Kavkaz port - 35.3 million tons, at Rostov port - 14.9 million tons and at Bulgarian ports at Burgas port - 17.1 mil-

lion tons and at Varna port- 11.6 million tons. The indicator of growth in freight turnover in ports in countries in the region show potential for alternate routes for freight in the corridor. In addition, from today’s perspective, it’s starkly apparent that no matter what the difficulty or how much competitive struggle there is, they have to establish their own location, namely Anaklia Port.

**“WHAT IS THE OUTLOOK OF THE FUTURE?”**

It is, therefore, logical to ask whether the possibility exists or not in Georgia of transporting dry bulk within the Georgian transit corridor. To answer this question requires multifaceted research to be conducted, which comprises an analysis of throughput in the countries of the corridor, the current and expected capacity of infrastructure, the organization of tariff policy and studying its competitive aspect.

In terms of an analysis of turnover, there is a bright future in the acquisition of sulfur from Kazakhstan. Today a significant portion of Kazakh sulfur goes along an alternate route, i.e. the corridor

that passes through Russia to the Baltic Sea to the Ust-Luga port. A portion of the sulfur is also transported to Russia via the Vola Don canal to Port Kavkaz. At the same time, on the transport networks that pass through Russia, zinc from Kazakhstan is transported from the Port of Kuryk in Kazakhstan to Novorossiysk, where, based on where the final destination is, it would be expedient to transport it using the Baku-Tbilisi-Kars railway route.

At Batumi port, there is a realistic possibility to acquire urea. Turkmenistan intends to grow its production of urea to 2.3-2.5 million tons. Batumi port is able to handle the processing of 1.5 million tons.

There is a beacon of hope for the the Baku-Tbilisi-Kars railway coming into operation, which would consist of the transport corridor passing through Georgia, how it branches out and an integral section of it. In particular, with the involvement of Russian, Georgian, Azerbaijani and Turkish railways, the issue of transporting 400,000 tons of grain annually via Baku-Tbilisi-Kars en route from Russia to Turkey will be discussed.

С точки зрения анализа грузопотоков. Имеются значительные перспективы для привлечения из Казахстана серы, добываемой на месторождении Кашаган. На сегодняшний день, значительная часть казахстанской серы перевозится по альтернативному, проходящему через территорию России коридору: в направлении порта

К 2020 году Туркменистан планирует увеличить производство карбамида до 2,3-2,5 млн тонн, в свою очередь, Батумский порт способен перерабатывать 1,5 млн тонн. Есть и реальная перспектива дополнительного стимула с точки зрения реального задействования железнодорожного участка Баку-Тбилиси-Карс, являющегося разветвле-

Основным фактором, обуславливающим снижение транзитных грузов, является низкая координация между странами коридора в тарифной сфере.

Усть-Луга на Балтийском море и в направлении порта «Кавказ» через Волго-Донской канал. Аналогично, по проходящим через Россию транспортным артериям из казахстанского порта Курык до порта Новороссийск перевозится казахстанский цинк, транспортировка которого, исходя из конечного места назначения, была бы обоснованной по железнодорожной магистрали Баку-Тбилиси-Карс. В Батумском порту, в отношении загрузки освободившихся мощностей, существуют реальные возможности для привлечения туркменского карбамида.

нием и неотъемлемой частью проходящего через Грузию транспортного коридора. В частности, рассматривается вопрос транспортировки из России в направлении Турции с включенностью железных дорог России, Грузии, Азербайджана и Турции и использованием участка Баку-Тбилиси-Карс ежегодно 400 тыс тонн зерновых.

С точки зрения конкурентоспособности. На сегодняшний день, на фоне российско-украинского противостояния, в условиях одностороннего ограничения Россией перевозок из Украины через Россию

Bearing competitiveness in mind, today in light of the conflict between Russia and Ukraine, because of restrictions placed on transport to Central Asia from Ukraine passing through Russia, the most optimal route for RORO throughput is the Black Sea, Today only 20% of this capacity is being used. The main reason is the high duties on RORO throughput. For comparison, on the Baltic Sea, the tax for vessels of similar volume is 6.3 times cheaper than on the Black Sea.

According to tariff policy, the future of the transport corridor in Georgia is spelled out in the "aggressive" tariff policy by Turkmenistan, in particular concerning dry bulk which passes through Turkmenistan from Kazakhstan, Uzbekistan and Tajikistan in transit. An additional 50% tariff privilege was instituted on export products. The example of the tariff policy implemented by Turkmenistan is not a clear confirmation that in order for the transport corridor to achieve a high level of competitiveness, it is not dependent on decreases on the tariff by individual countries but the coordination

of policies with other countries on tariffs.

In terms of the capacity of the infrastructure, to insure the full functioning of the corridor passing through Georgia, it is important that logistical centers exist in assembly and distribution locations of freight. In this regard, it's important in the current year to put into use 11 million tons of heavy machinery in Azerbaijan near Baku in the logistical center of Absheron, which is primarily oriented on dry bulk, where it's possible to handle 2,400 containers simultaneously.

In Azerbaijan, by putting into operation a new logistical center, Azerbaijan will, in effect, be established as the logistical hub in the region. With this development, Georgia loses its appeal to investors to set up a logistical hub there due to Azerbaijan's proximity to Georgia.

In retrospect, the reality of the situation requires the drafting of a new strategic contract with the involvement of countries of the corridor, in which the principles of flexible tariff policies on individual dry bulk will be finalized.

в Центральную Азию, наиболее оптимальным направлением является полноценная организация паромных перевозок по Черному морю, потенциал которых на сегодняшний день освоен всего на 20%. Основная причина этого – действующие на паромных линиях высокие сборы за судозаход. Для справки – плата за каждый судозаход в Балтийском море для судна аналогичного объема в 6,3 раза ниже, чем в Черном море.

С точки зрения тарифной политики. На перспективе проходящего через Грузию транспортного коридора указывает та же «агрессивная» тарифная политика, проводимая Туркменистаном. В частности, на сухие грузы, идущие транзитом через Туркменистан из Казахстана, Узбекистана и Таджикистана, а также на экспортную продукцию Туркменистана железной дорогой этой страны учреждена «дополнительная» 50%-ная тарифная льгота.

Пример тарифной политики Туркменистана – явное подтверждение того, что достижение высокой конкурентоспособности транспортного коридора зависит не от снижения тарифов отдельной страной, а от координации политики в тарифной сфере совместно с другими странами.

С точки зрения пропускной способности инфраструктуры. Для полноценного функционирования проходящего через Грузию коридора важно существование логистических центров в местах сбора и распределения грузопотоков. С этой точки зрения примечательно открытие в этом году в Азербайджане, вблизи Баку, Апшеронского логистического центра мощностью 11 млн тонн в год. Данный логистический центр ориентирован, в основном, на обслуживание сухих грузов, на его территории имеется терминал, в котором одновременно можно разместить 2400 контейнеров. С пуском в эксплуатацию нового логистического центра Азербайджан, практически, формируется в регионе мощным логистическим хабом, а в таких условиях перспектива размещения логистических центров вблизи него – на территории Грузии - теряет привлекательность для инвесторов.

В завершение можно отметить, что существующая реальность требует подготовки с включенностью государств коридора нового стратегического договора, в котором были бы детализированы принципы разработки единой гибкой тарифной политики для отдельных сухих грузов.

We'll do what we do best.  
We fly.  
Gene Ryack



AERO EXPEDITION  
აერო ექსპედიციები

🏠 23 Koshkovani street, Tbilisi  
☎ (+995) 599 18 70 70  
✉ office@aero-expedition.com



## Hualing Free Industrial Zone – Lucrative Business Park in Georgia

### Свободная зона Hualing – успешный бизнес-парк в Грузии

**H**ualing Group has been implementing the Hualing Free Industrial Zone project in Georgia since 2015. The FIZ has already attracted investments of more than 60 million USD and has employed 500 people. What are the priorities of the Free Zone and what are its plans? In an interview with HUB Georgia, FIZ executive director, Soso Nibladze, discusses this and other issues.

#### **What factors were necessary to create a Free Industrial Zone and what progress has been made?**

Hualing Group is a major corporation from western China, which has already invested 600 million USD in various projects in the country. Georgia's investment-friendly environment and its strategic geographical location have played a decisive

role in the development of a free industrial zone in Kutaisi.

Hualing FIZ is located on a 36 hectare territory of a former Kutaisi automobile plant. 35 additional hectares is utilized for staff, offices, hotels, company dormitories, showrooms and other infrastructure. The Free Zone launched operation in 2015, and it has already attracted more than 60 million USD of investments and has employed roughly 500 people.

#### **What sort of privileges do foreign companies enjoy at your FIZ?**

Hualing FIZ offers a lot of privileges and benefits to foreign and Georgian entrepreneurs and trade companies, including simple and quick business startups, exemption from all corporate taxes, valuable infrastructure, low tariffs on utilities, ready-

**С**вободная индустриальная зона Hualing – один из проектов Hualing Group в Грузии. Данная СИЗ функционирует с 2015 года и на сегодняшний день смогла привлечь более \$60 млн инвестиций и обеспечить трудоустройство 500 человек. О том, какие преимущества предоставляются бизнесам в СИЗ, и каковы планы компании, журнал HUB Georgia побеседовал с исполнительным директором Свободной индустриальной зоны Hualing Сосо Нибладзе.

#### **Чем было обусловлено создание Кутаисской СИЗ, и чего Вам уже удалось достичь?**

Hualing Group – крупнейшая корпорация Западного Китая – инвестировала в Грузию, в различные проекты \$600 млн. Привлекательная бизнес-инвестици-

онная среда в Грузии и ее стратегическое географическое положение стали решающими факторами для основания в городе Кутаиси свободной индустриальной зоны. СИЗ расположена на территории бывшего автозавода и занимает 36 га. К этому добавились еще 35 га вне СИЗ, отведенные для обслуживающего сектора – на этой территории располагаются офисы, гостиница, общежитие, шоурумы и другая инфраструктура. СИЗ начала оперирование в 2015 году, и на сегодняшний день мы смогли привлечь более \$60 млн инвестиций и трудоустроить около 500 человек.

#### **Какие привилегии получают иностранные компании при оперировании в СИЗ?**

СИЗ Hualing предлагает как иностранным, так



made buildings, land plots of various sizes with special leasing tariffs and flexible leasing timeframes and so on. In addition to the Free Zone's simplified regulations (among other things including speedy customs procedures, an easy process for issuing construction licenses, etc.), we try to provide a more convenient and simpler operational environment through various services: provide assistance in recruiting qualified & unskilled workforce locally, we also provide customs-brokerage services, cargo handling and warehousing services. At the same time, we help companies in network-

ing and connecting with government and private sector representatives.

**How many companies operate in the FIZ today and primarily what sort of companies show interest in the FIZ?**

Despite the fact that Free Zone launched operation only 3 years ago, it has already attracted more than 150 companies. Various plants and warehouses are already in place, new companies have been registered, that are engaged in business operations not only on the regional level, but also on the international markets. The Hualing FIZ

и грузинским производителям и торговым компаниям целый ряд льгот и бенефитов, в том числе простое и быстрое начало бизнеса, освобождение на 100% от всех корпоративных налогов, налаженную инфраструктуру, низкие тарифы на коммунальные услуги, готовые здания и различного размера земельные участки с особой арендной платой, гибким периодом аренды и многое другое.

Несмотря на то, что оперирование в СИЗ и так происходит на фоне упрощенных регуляций (из которых я бы особо выделил быстрые таможенные процедуры, а также простоту выдачи разрешений на строительство), мы стараемся еще более облегчить компаниям оперирование с первого же дня путем предложения различных сервисов: обеспечиваем подбор на месте квалифицированной рабочей силы, таможенно-брокерские услуги, обработку грузов, складское обслуживание и т.д. В то же время мы помогаем компаниям в налаживании соответствующих контактов, являемся посредниками в урегулировании различных вопросов с правительственным и частным секторами.

**Сколько компаний работают в настоящее время в СИЗ, и какого профиля?**

Мы начали оперирование сравнительно недавно, однако в СИЗ уже работают более 150 компаний, открываются заводы и склады, регистрируются компании, осуществляющие бизнес-деятельность не только в региональном, но и международном масштабе. Постепенно СИЗ Hualing утверждает свой статус лидирующего мультифункционального бизнес-парка в регионе.

В СИЗ Hualing уже годы функционирует деревообрабатывающее предприятие полного цикла, производящее в том числе мебель, продукция которого направляется как на внутренний рынок, так и на экспорт. Присутствует индустрия стройматериалов - работают заводы по переработке камня, производству фанеры и т.д., развивается направление переработки спирта, в том числе этанола - продукция этих современных заводов идет на экспорт. Из текущих проектов хочу отметить завод солнечных панелей - этот проект реализуется на немецкую инвестицию и является самым масштабным на Южном Кавказе. На данном

is gradually becoming a standout business park in the region. Notable projects in Free Zone are: Full line of wood processing, including furniture and wood panel production, stone processing and construction materials factories, spirits and ethanol are also made in the Free Zone. These products are supplied to both domestic and foreign markets.

From the developing projects at the FIZ, I wish to point out the plant for solar panels, which was established through German investments and is unique in the South Caucasus by its scale. At this stage, the company is finishing infrastructural works and in the near future the 500-megawatt solar panels manufactured in the Free Zone will be exported to both domestic and foreign markets. I would also like to underline an ultramodern ferroalloys plant that is developed on 7,000 square meters of land. The company has invested more than 4 million USD in it and plans to employ more than 300 people.

We continue negotiations with potential investors on a daily basis. Examples of projects include a textile plant, a plastics processing plant, a construction materials industry and so on.

At the same time, it is worth noting that FIZ-

based businesses are diversified based on geographical location; most of the companies in Free Zone are almost equally represented from the CIS, EU, Georgia and China.

Considering all above-said facts and indicators, we can state that Hualing FIZ is the most rapidly developing Free Zone in Georgia.

**Tell us more about your plans.**

In the coming years we plan to continue operations on the European and Asian markets in order to attract foreign direct investments. Emphasis will be placed on developing the new industrial sectors and expanding the trade-service sector.

Hualing Group will continue investing in FIZ to make it more attractive for companies of various profiles. Correspondingly, 2019 will be dedicated to upgrading the infrastructure of the Free Zone and providing additional comfort for investors. Moreover, we will continue our intense cooperation with the Government of Georgia in order to improve FIZ-related legislation for better investment environment in free industrial zones and ensure that various customs-tax regulations are technically sound.



этапе компания-владелец осуществляет инфраструктурные работы, и очень скоро солнечные панели мощностью 500 МВт в год из СИЗ Hualing будут готовы как для экспорта, так и реализации в Грузии. Также следует выделить ультрасовременный завод ферросплавов, построенный на территории в 7 тыс квадратных метров. Компания осуществила инвестицию в размере более \$4 млн и планирует поэтапно трудоустроить 300 человек. Переговоры с потенциальными инвесторами мы проводим практически ежеднев-

но. В числе запланированных проектов - производство текстиля, переработка пластмассы и производство гранул, дальнейшее развитие индустрии стройматериалов.

Примечательно, что представленные в СИЗ бизнес-сегменты - довольно диверсифицированы с географической точки зрения: по равноценным классификациям зарегистрированы компании из стран СНГ, Евросоюза, Грузии, Китая и т.д. Все вышесказанное дает нам основания смело заявить, что СИЗ Hualing - самая быстро-



All these efforts will help FIZ-based companies increase operational efficiency.

**How would you appraise Georgia's potential as a regional hub? How would you characterize the existing opportunities in this respect and how can free industrial zones contribute to Georgia's development?**

Georgia has the ambition to become the regional hub not only in the tourism sector, but also in the manufacturing and services. For many centuries our country represented the gateway between Asia and Europe. In this

respect, the rapid development of Georgia's logistics infrastructure is of crucial importance, as well as the optimization of transportation services for countries in the region, the reduction of tariffs and accelerating the speed of cargo transportation. I believe that the free industrial zones will play a special role in this process. They can attract more investments and capital, create more jobs, increase exports and logistics turnover and in general, improve business and consumer activities. As a result, all these efforts will inevitably be transformed into prosperity for our population.

развивающаяся свободная индустриальная зона в Грузии.

**Каковы ваши планы на будущее?**

Мы планируем продолжить активную работу на рынках Европы и Азии в направлении привлечения прямых инвестиций. Особый акцент будет делаться на развитии новых промышленных отраслей и расширении торгово-сервисного сектора. Hualing Group продолжает инвестирование в Кутаисскую СИЗ, чтобы сделать ее все более привлекательной для компаний различного профиля, соответственно, 2019 год посвящен развитию инфраструктуры СИЗ и созданию дополнительного комфорта для инвесторов. В то же время, мы продолжим интенсивную работу с властями страны в направлении совершенствования законодательства, касающегося свободных индустриальных зон – с тем, чтобы, с одной стороны, еще более улучшить инвестиционную среду в СИЗ, а, с другой стороны, технически отладить различные таможенные и налоговые регуляции. Все это будет способствовать еще более эффективному оперированию зарегистрированных в СИЗ компаний.

**Каков, на Ваш взгляд, потенциал Грузии как регионального хаба? Какие возможности имеются у страны с этой точки зрения, и какую роль играют свободные индустриальные зоны в развитии страны?**

У Грузии есть здоровая амбиция стать региональным хабом не только в отношении туризма, но и непосредственно в направлении производства товаров, а также экспорта услуг в целом. На протяжении веков мы являлись воротами между Азией и Европой. Огромное значение с этой точки зрения придается быстрому развитию в Грузии логистической инфраструктуры и, в то же время, оптимизации сервисов перевозок в страны региона с точки зрения снижения тарифов и повышения скорости пропуска грузов. В этом процессе, я уверен, свободные зоны могут играть важную роль. Благодаря СИЗ в Грузию будет поступать еще больше инвестиций и капитала, появится больше рабочих мест, возрастет экспорт и грузооборот и, в целом, повысится активность бизнеса и потребительского сектора, что, в конечном итоге, обязательно отразится на благоденствии населения страны.



HUALING FREE INDUSTRIAL ZONE

## KEY BENEFITS

### MANUFACTURING & TRADING COMPANIES



READY-MADE FACILITIES AND LAND PLOTS FOR PROCESSING & STORAGE



LOWEST LEASING TARIFFS AND GRACE PERIODS



CHEAP UTILITY COSTS

### INTERNATIONAL BUSINESS



SIMPLE BUSINESS START-UP & OPERATIONS

0%

MULTI-TAX BENEFITS



QUICK BANK ACCOUNT SET-UP

# Georgia Once Again Auto-Hub

Author: Nona Kvlividze

## Грузия возвращает себе функцию автохаба

Автор: Нона Квливидзе

After a fall in the re-exportation of cars over the past several years, since the spring of 2017 re-exports have been on the up once again. Between January and September 2018, they reached a total of \$279.5 million USD, which comprises 11.4% of all exports. This is a growth of almost 88% in comparison to 2017. The import figures have grown 27% in the first 9 months of this year, as \$438 million worth of automobiles were imported into the country. The statistical data indicates that out of all vehicles imported into the country, half are re-exported. Automobiles passing through Georgia are sent to Armenia, Ukraine, Azerbaijan, Russia and Central Asian countries.

Georgia began operating as the regional automo-

bile hub 8-9 years ago. The re-exportation of automobiles reached record highs in 2013 when \$703.9 million worth of lightweight vehicles were exported from the country. In 2014 and 2015 re-exportation decreased due to fluctuations on regional markets. The price of oil dropped in Azerbaijan during that period, which was followed by an economic recession. This was proceeded by the toughening of regulations on the importation of automobiles. These regulations allowed for only the importation of "Euro 4" standard vehicles, which cut the number of re-exported vehicles from Georgia in half. Over the years, a large amount of automobiles were exported to Kazakhstan, though after Kazakhstan became a member of

Резкспорт автомобилей из Грузии, после спада на протяжении нескольких лет, с весны 2017 года вновь начал расти. По итогам первых 9 месяцев 2018 года его объем достиг \$279,5 млн или 11,4% всего экспорта страны. В сравнении с прошлогодним показателем рост составил практически 88%. Возрос и показатель импорта – на 27%, за 9 месяцев этого года в Грузию были ввезены автомобили совокупной стоимости \$438 млн. Эти статистические данные демонстрируют, что более половины поступающих на территорию Грузии автомобилей затем направляется на резкспорт. Автомобили через Грузию везут в Армению, Украину, Азербайджан, Россию и страны Центральной Азии.

Функцию регионального автомобильного хаба

Грузия приобрела 8-9 лет назад. Рекордного показателя резкспорт автотранспортных средств достиг в 2013 году, когда из страны было вывезено легковых автомобилей на \$703,9 млн. В 2014-2015 гг. из-за изменений на региональных рынках резкспорт сильно снизился. В тот период в Азербайджане, в результате падения цены на нефть, наступил экономический спад. К этому добавилось ужесточение в соседней стране регуляций в связи с импортом автомобилей. В частности, были введены ограничения, допускающие ввоз в страну лишь тех автомобилей, которые соответствуют стандарту Евро 4, что снизило резкспорт автомобилей из Грузии практически вдвое. На протяжении лет автомобили из Грузии в больших количествах





the Eurasian Economic Union, car exports from Georgia went down to almost zero. Re-exportation decreased to other destinations, as well. In 2016, roughly 15% of vehicles imported to Georgia were exported. Since 2017, the re-exportation of vehicles began to grow and this tendency is ongoing.

#### WHAT ADVANTAGE DOES GEORGIA HAVE?

According to large car dealers, in spite of the recession in 2014-15, Georgia continues to function as the automobile hub in the Caucasus. Its geographical location, lenient regulations and the fact that it has a customs terminal enables Georgia to carry out this function.

The head of the company, "Caucasus Auto Import", Giorgi Surguladze says that Georgia will continue to operate as an automobile hub since Azerbaijan and Armenia will use the territory of Georgia for the transport of goods in the future.

"In recent months exports have increased on the regional market, especially en route to Armenia. After changes in the government of Armenia, custom tariffs on automobile imports abruptly dropped in price. Corruption schemes were broken up,

the country was opened for trade and old cars started to be replaced with new ones. Armenia has taken advantage of its membership in the Eurasian Custom Union by beginning to export cars imported from Georgia with low custom duties to Russia, Kazakhstan and other countries of the customs union. Vehicles with Armenian plates can be circulated in these countries for 4 years, which is beneficial to consumers from these countries.

The growth in the price of oil in the same time period invigorated Azerbaijan's market. Exports to Ukraine also increased. There has not been free trade from Ukraine for years. The customs duties' system was designed in such a way that it was pointless to export cars there and vehicles from Europe were imported there illegally. Approximately a year ago, the Ukrainian government modified its legislation and in effect, made it legal to import cars, making it profitable to export vehicles from Georgia to Ukraine. The custom legislations became liberal in Kyrgyzstan and Georgia began re-exporting there.

Over the course of a year to a year and a half we were expecting neigh-

поступали в Казахстан, однако после того, как он стал членом Евразийского экономического союза, вывоз из Грузии в эту страну автомашин практически прекратился. Реэкспорт снизился и по другим направлениям. В 2016 году из поступивших в Грузию автомобилей на экспорт было направлено лишь около 15%. Ну а с 2017 года реэкспорт автомобилей вновь начал расти, и эта тенденция сейчас продолжается.

#### ПРЕИМУЩЕСТВА ГРУЗИИ

Как отмечают автодилеры, несмотря на спад в 2014-2015 гг. Грузия продолжает выполнять на Кавказе функцию автомобильного хаба. Факторы, обуславливающие это – географическое положение страны, простые регуляции и наличие таможенных терминалов.

Руководитель компании Caucasus Auto Import Георгий Сургуладзе считает, что Грузия и впредь будет сохранять функцию автомобильного хаба, поскольку Азербайджан и Армения и в будущем будут использовать ее территорию для транзита грузов.

«В последние месяцы экспорт на региональные рынки активизировался, особенно в направлении Армении. В Армении

после смены правительства таможенные тарифы на импорт автомобилей резко снизились. Коррупционные схемы там развалились, рынок открылся, и происходит замена старых автомобилей новыми. Армения, используя свое членство в Таможенном союзе ЕАЭС, начала направлять ввезенные из Грузии, дешево растаможенные автомобили на экспорт в Россию, Казахстан и другие страны этого объединения. В этих странах автомобили могут ездить с армянскими номерами на протяжении 4-х лет, что выгодно покупателям. Параллельно росту цены на нефть активизировался и рынок Азербайджана. Экспорт возрос и в направлении Украины. Украинский рынок на протяжении лет был закрыт - там действовала такая система растаможки, что осуществление импорта машин не имело смысла, и автомобили поступали из Европы по большей части нелегально. Примерно год назад украинские власти изменили законодательство и фактически легализовали импорт, что сделало прибыльным экспорт автомашин из Грузии в Украину. Либеральным стало и таможенное законодательство в Кыргызстане, соответственно, реэкспорт автомобилей из Грузии начался и в этом направлении. Мы



boring countries to stay just as active. To revitalize the multimillion dollar Ukrainian market with cars takes many resources and re-exporting cars there from Georgia will increase in the future. We're expecting a revival of re-exports to Kyrgyzstan and other countries of Central Asia," says Giorgi Surguladze in a conversation with "Hub Georgia".

#### CUSTOM PROCEDURES

A car dealership can import a car onto Georgian territory without having to pay customs duties for the first 90 days. If, in this period the vehicle has not been sold, it can be transferred to the customs terminal zone and be directly re-exported. A car dealership can, thus, avoid paying customs duties and sell

it upon re-export. This kind of regime further strengthens Georgia's function as an automobile hub.

"In Georgia they repair and restore second-hand cars, including transferring the steering wheel from the right side to the left and re-exporting it to other countries. These changes will further strengthen Georgia's position as an automobile hub, which plays a decisive role in its economy. Since jobs are being created, trade value will enter into the country," says Giorgi Surguladze.

#### DEMAND INCREASES FOR CERTAIN MODELS

The head of auto dealership Yamoto, Paata Maisuradze, is expecting a growth in re-exports,

ожидаем, что в ближайшие год - полтора соседние рынки будут оставаться такими же активными. На автомобильное «переворужение» многомиллионного украинского рынка нужен большой ресурс, и реэкспорт из Грузии в

эту страну, наверняка, еще более возрастет. Мы также ожидаем активизации реэкспорта в Кыргызстан и другие страны Центральной Азии», - заявил Георгий Сургуладзе HUB Georgia.

#### ТАМОЖЕННЫЕ ПРОЦЕДУРЫ

В настоящее время автодилер вправе ввезти автомобиль на территорию Грузии без таможенного оформления на протяжении первых 90 дней. Если автомобиль не будет продан в этот срок, авто-

дилер может перевезти его в зону таможенного терминала и напрямую направить его на реэкспорт. «На территории Грузии осуществляются ремонт подержанных автомобилей, их обновление, в том числе перенос руля с правой на левую сторону, а затем их реэкспорт в какую-либо из стран. Вышеупомянутые изменения еще более усилили функцию Грузии как автомобильного хаба, что играет решающую роль для ее экономики, поскольку создаются рабочие места, и в страну поступает валюта», - отметил Георгий Сургуладзе.

#### НА КАКИЕ МОДЕЛИ РАСТЕТ СПРОС

Роста реэкспорта автомобилей, особенно по направлениям Армении и Украины, ожидает и

especially to Armenia and Ukraine.

“The demand for models such as Toyota Prius, Toyota Prius c and Toyota Aqua is rising. Some of these vehicle models stay in the country, while the models Nissan Tiida and Toyota are sent for re-export with their steering wheel adjusted. Our cars are sold mainly in Armenia, which are then distributed to other countries. We believe that the growth of re-exports will continue in the nearest future. In the long term, growth will be completely dependent on neighboring countries’ policies, what regulations will be introduced in the future, if they will forbid cars which have steering wheels moved from the right side to the left and so on,” says Paata Maisuradze.

#### GEORGIA'S DOMESTIC MARKET

Compared to re-exports, the sales of cars is growing at a slower pace domestically. Since 2017 new customs rates have been introduced on vehicles imported into the country. Excise tax on lightweight vehicles has increased according to age and mileage on the vehicle. Excise taxes on right-hand-drive vehicles has tripled. In contrast, custom tariffs on hybrid vehicles has decreased, while the

tariff on electric cars has become zero. According to car dealers, after these changes were implemented, the amount of electric cars on the domestic market has increased.

“Toyota Prius leads by a large margin in terms of sales of hybrid cars. With regard to right-hand-drive vehicles, as a result of an introduction of restrictions on the importation of these vehicles, sales have not fallen to zero, but they have radically dropped. The new regulations has facilitated the importation of new cars. We’ve adjusted our regulations to fit the Euro 5 standard. However, a large portion of the cars imported are still second-hand. In many cases, they consisted of cars with pronounced defects,” says Giorgi Surguladze.

The new regulations brought about changes to the number of countries Georgia imports from. Imports from Japan have fallen, while currently the U.S. and Europe provide the most imports.

“The importation of Korean-produced cars from the U.S.A. and Europe has grown. The bulk of these imports is of the new generation Kia model, “Hyundai Sonata”.

руководитель компании - автоимпортера Yamato Паата Майсурадзе. «Спрос возрос на такие модели, как Toyota Prius, Toyota Prius c и Toyota Aqua. Часть автомобилей этих моделей остается в стране, а модели Nissan Tiida и Toyota уже с переставленными рулями идут на реэкспорт. Наши автомобили продаются, в основном, в Армении, откуда затем распределяются в другие страны. Мы полагаем, что в ближайшем будущем реэкспорт продолжит рост. В более долгосрочной перспективе рост будет полностью зависеть от политики соседних стран в этой сфере, от того, какие они примут в будущем регуляции, запретят или нет автомобили с переставленным рулем и т.д.», - заявил Паата Майсурадзе.

#### ВНУТРЕННИЙ РЫНОК ГРУЗИИ

В отличие от реэкспорта, продажи автомобилей на внутреннем рынке растут низкими темпами. С 2017 года на ввозимые в Грузию автомобили были введены новые ставки таможенных платежей. Ставки акциза на импорт легковых автомобилей, зависящие от их возраста и объема двигателя, в целом, возросли. При этом акциз на автомобиль с правым рулем увеличился втрое. В то же время таможенные платежи на гибридные

автомобили снизились, а на электромобили - вообще стали нулевыми. По заявлениям автодилеров, количество автомобилей такого типа на внутреннем рынке возросло.

«В продажах гибридных автомобилей с большим преимуществом лидирует Toyota Prius. Что касается праворульных автомобилей, их импорт после введения ограничений не прекратился, однако радикально снизился. Новые регуляции способствуют ввозу относительно более новых автомашин. Мы тоже приспособились к стандарту Евро-5. Вместе с тем, значительная часть ввозимых автомобилей – это по-прежнему подержанные автомобили, зачастую с определенными дефектами», - отметил Георгий Сургуладзе.

Новые регуляции повлекли и изменение перечня стран-импортеров автомобилей. Импорт в Грузию из Японии снизился, и в настоящее время в этом перечне лидируют США и европейские страны.

«Из США и стран Европы возрос импорт автомобилей корейского производства. Это, по большей части - модели KIA нового поколения, Hyundai Sonata. В последний период ощутимо возрос интерес к экономичным

Interest in economy cars has noticeably increased in recent times, but the market hasn't been able to stay as fresh. Old and low-quality cars are still on the roads. That is why safety checks need to be conducted as soon as possible. As for prices, the growth of customs duties caused automobiles to become more expensive. There are a lack of the current year's models imported into the country, which are more expensive,” says Robani Motors co-founder Elguja Jamagidze in a

conversation with Hub Georgia.

According to data by the Ministry of Internal Affairs, in 2017 the total amount of cars in Georgia grew by 5.3%. A significant portion of this total (91%) were manufactured before 2008, while cars less than 3 years old make up 1.2% of the total number of cars. The country is over-run with Mercedes-Benzes and Opels. In 2017, the amount of Toyotas in the country grew by 31%.

автомобилем, однако «омоложения» на рынке пока не наблюдается. В стране по-прежнему ездят ввезенные ранее старые и некачественные машины. Поэтому в срочном порядке требуется введение техосмотра. Что касается цен, рост тарифов при растаможке повлек подорожание автомобилей. В страну поступают модели сравнительно низкого возраста, а они стоят относительно дороже», - рассказал в беседе с HUB Georgia соучредитель компании

Robani Motors Элгуджа Джамагидзе.

По данным МВД Грузии, в 2017 году грузинский автопарк увеличился на 5,3%. Значительную часть этого автопарка - 91% - составляют автомобили, произведенные до 2008 года. На автотранспортные средства возраста до 3-х лет приходится лишь 1,2% автопарка. Наиболее распространены в Грузии автомобили марок Mercedes-Benz и Opel. Количество автомашин Toyota в 2017 году возросло на 31%.

#### ШВЕДСКИЕ ЭЛЕКТРОМОБИЛИ UNITI ONE БУДУТ СОБИРАТЬ В ТБИЛИСИ

Партнерский фонд Грузии, шведская компания Uniti Sweden AB и грузинская Silk Road Group оформили Меморандум по началу производства в Грузии электромобилей. Документ подписан исполнительным директором Партнерского фонда Давидом Саганелидзе, учредителем Uniti Sweden AB Льюисом Хорном и представителем Silk Road Group Василием Кенкишвили.

По информации Партнерского фонда, целью меморандума является определение основных принципов развития совместного проекта в направлении производства электромобилей, а также согласование конкретных сфер сотрудничества.

«Развитие проектов, связанных с возобновляемой энергией, экодружественных проектов в Грузии – особо важно. Uniti Sweden AB работает над производством электромобилей с использованием инновационных, высоких технологий и по этому направлению является одной из ведущих компаний-инноваторов в мире. Улучшение в Грузии экологической среды, поощрение высокотехнологичного производства, освоение и внедрение современных ноу-хау мирового уровня и создание в этой сфере рабочих мест для Партнерского фонда является приоритетом», - отметил, комментируя подписанный документ, Давид Саганелидзе.

#### GEORGIA TO ASSEMBLE SWEDISH ELECTRIC CAR UNITI ONE

Partnership Fund of Georgia, Swedish company Uniti Sweden AB and Silk Road Group have signed a memorandum on the production of electric cars in Georgia.

According to the Partnership Fund, the objective of the memorandum is to develop key principles for implementing a joint project in the electric cars industry and to achieve agreement on specific fields of cooperation. The Partnership Fund expresses readiness to work on the project details.

“Development of renewable energy and eco-friendly projects is of crucial importance for Georgia. Uniti Sweden AB uses innovative technology in the production of electric cars and is one of the world's most innovative companies in this regard.

“Improving the ecological environment, promoting the production of state of the art technology, introducing modern know-how in our country and creating new jobs are our priorities”, David Saganelidze noted.

The official document was signed by David Saganelidze, executive director of the Partnership Fund of Georgia, Lewis Horne, founder of Uniti Sweden AB and Vasil Kenkishvili, a representative of Silk Road Group.

# Georgia Chooses Electric Cars!

Author: Tamar Demetrashvili

*In 10 years time 90% of the cars on the road in Georgia will be electric cars; this is the government's plan. However, due to the social fabric of the country, the majority of vehicles on the streets now are 20 years old or more, and this kind of statement from the government sounds overly ambitious. Only time will tell what the outcome will be. Nonetheless, with this statement, Georgia is also the first country in the region which has articulated "Green Transport" as a priority.*

# Грузия выбирает электромобиль!

Автор: Тамар Деметрашвили

*Согласно плану властей Грузии, спустя 10 лет 90% грузинского автопарка должны составлять электромобили. В стране, где из-за нелегкого социального фона большая часть движущихся по дорогам автомобилей – возраста 20 и более лет, вышеупомянутая заявка властей звучит чрезмерно амбициозно. Впрочем, реальные результаты покажет время. Исходя же из вышеупомянутого плана, Грузия – первая среди стран региона, объявившая приоритетом «зеленый» транспорт.*



The Prime Minister, Mamuka Bakhtadze, himself affirmed that this plan is ambitious when presenting the project. Although, with technological innovations taking hold around the world, he sees new opportunities. "Georgia will be the first country that will replace the cars currently on the road in such a short space of time. This is a really ambitious plan, but it will bring great benefits to Georgia, as well as benefit our economy," stated Mamuka Bakhtadze.

One of the components of "Green politics," as the government plan is called, is eco-transport. As part of this plan, the government has announced changes in legislation which should increase demand for and opportunities for citizens to acquire an electric car. The changes they have outlined are still general in nature. "Electric transport brings with it an undeniable advantage, since custom duties become, in effect, zero. We're going to increase the difference in customs duties between electric cars and traditional automobiles," remarked Bakhtadze. The next area we will improve will be related to the consumer. The publicly declared plan, which has been expressed in general terms, will be elaborated on by the government at a later date. As the Prime Minister states, "There'll be a considerable

fiscal incentive, whereby we'll design a leasing system in which the consumer will acquire an electric car, and due to economization of fuel, will be able to power an automobile for 5 years."

**WHAT BENEFITS WILL THE OWNER OF AN ELECTRIC CAR HAVE?**

Parking will be free for owners of electric cars and special places will be allocated for such vehicles in municipal parking lots, announced Tbilisi mayor Kakhi Kaladze, who added that other kinds of vehicles won't be able to park in these areas. Due to overcrowded streets and an extreme lack of parking spaces, this offer can be a good stimulus for drivers, especially if they will be able to charge their cars in these spaces free of charge. Charging at no cost - this is another benefit for drivers in the city municipality who will replace combustion engine cars with electric cars.

**A "GREEN CITY" - ABASTUMANI**

Abastumani is a resort city in the south of Georgia, which stands out for its extraordinary nature and climate. The chairperson of the leading party in the country and former Prime Minister, Bidzina Ivanishvili selected Abastumani for an experiment. He is planning to make Abastumani into the first city where only electric cars will be on

То, что план – амбициозен, признает и сам представивший его премьер-министр Грузии Мамука Бахтадзе, однако при этом в данном, утверждающемся сейчас в мире, технологическом новшестве он видит новые возможности. «Грузия станет первой страной, которая в такой короткий срок заменит свой автопарк. Это - очень амбициозный план, но он принесет Грузии большие преимущества, а также повлечет большую пользу для нашей экономики», - заявил Мамука Бахтадзе.

«Зеленая политика» - так называется правительственный план, одним из компонентов которого и является экотранспорт. В рамках этого плана власти намерены осуществить законодательные изменения, направленные на появление у граждан желания и возможности приобрести электромобиль. Проект изменений на данном этапе носит об-

щий характер. «Определенные преимущества у электротранспорта уже есть, его растаможка, фактически – нулевая. Мы намерены еще более увеличить разницу в части растаможки между электротранспортом и традиционным транспортом», - отметил Мамука Бахтадзе. Еще одно направление стимулирования касается непосредственно потребителей. Впрочем, и оно обрисовано лишь в общих чертах, больше конкретики власти обещают позже. «Мы дадим значительный фискальный стимул для задействования таких лизинговых схем, благодаря которым потребитель приобретет электромобиль, и за счет экономии расходов на топливо выкупит этот автомобиль в пятилетний срок», - отметил премьер-министр.

**ПРЕИМУЩЕСТВА ВЛАДЕНИЯ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕМ**

Для владельцев электромобилей их парковка будет бесплатной, а

Таможенное оформление электромобилей в Грузии бесплатное. Покупатель такого автомобиля не платит ни налог на импорт, ни акциз и ни НДС.



the road. "The government doesn't have the capability to do this yet. That is why I will buy cars for a share of the residents with my own funds and will help the rest in another fashion. Not many people live there. There are about 800 families there, and I think I will manage," states the billionaire Ivanishvili. How realistic his plan is will reveal itself with time.

**WHO IS BUILDING FACTORIES FOR ELECTRIC CARS IN GEORGIA?**

Demand on the market requires a supply to meet it. That is why the government believes that the country should capitalize on this opportunity being proposed to companies that produce electric cars to build factories in Georgia. What are the two companies with which the

government is negotiating? The Prime Minister, Mamuka Bakhtadze, hasn't revealed which ones they are yet, though he has stated that, "These are the two most well-known brands." No one knows whether the negotiations with them will be carried out successfully. This is why before a factory is built, the government will have to purchase electric cars abroad. One sizable purchase has already been planned. In the next year, to satisfy municipal needs, the government plans to purchase more than 2,000 electric cars.

**TAX REGULATIONS**

There is no duty on electric cars in Georgia. Someone who purchases an electric car doesn't pay import, excise or VAT taxes. The owner only has to pay for registration of the car.

на муниципальных стоянках для таких машин даже будут выделены специальные места, на которых другим автомобилям парковаться будет запрещено, - проанонсировал мэр Тбилиси Кахи Каладзе. На фоне перегруженных улиц и крайне малого количества парковочных мест это предложение, возможно, явится для водителей хорошим стимулом, тем более, если на подобных стоянках они смогут бесплатно подзарядить свои электромобили. Монтаж бесплатных зарядных устройств – еще один анонсированный бенефит столичного муниципалитета для водителей, которые заменят свои автомобили с двигателем внутреннего сгорания на электромобили.

**«ЗЕЛЕНый» ГОРОД АБАСТУМАНИ**

Абастумани – курортный город в Южной Грузии, с особыми природными и климатическими условиями. Именно Абастумани был выбран председателем правящей партии Грузии, экс-премьером Бидзиной Иванишвили для эксперимента по замене автопарка. Он намерен сделать Абастумани первым городом, где будут ездить только электромобили. «У государства нет такой возможности, поэтому части жителей города я куплю машины на собственные средства, другой – помогу иначе, здесь немного жителей, всего до 800 семей, и, думаю, у нас это получится», - заявил миллиардер Иванишвили. Насколько реалистичным является этот план, покажет будущее.



According to statistics provided by the Revenue Service, the first 5 electric cars were registered in Georgia back in 2005. After that, over the years, the inflow of such vehicles has been minimal, with only 2 or 3 sold per year; however, a significant growth was recorded in 2016-2017. In 2016, 14 electric cars were registered, while in 2017 this number all of a sudden grew to 810. Statistics from the first 10 months of the current year show that 502 electric cars have been registered. Nowadays, based on the data from registered license plates, there are 1,392 electric cars on Georgian roads. In light of the fact that the number of standard-fuel cars has exceeded 1 million for a long time now, this figure is still disappointingly small,

though the rate of growth has been consistent.

**WHAT DO AUTO DEALERSHIPS THINK?**

Companies that import electric cars are discussing the perspective of the electric car market. Giorgi Surguladze, one of the founders of "Caucasus Auto Import" stated in a conversation with Hub Georgia that there's an apparent positive trend, and for this kind of growth to continue it is necessary to lay the groundwork for the relevant infrastructure. "The steps taken towards improving the infrastructure still can't keep up with the rate of growth. There's still a lot to be done and it needs to be done more quickly if we want more electric cars to be imported into the coun-

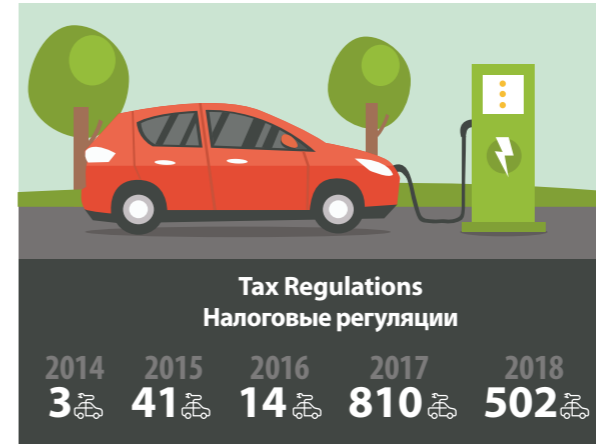
**ВОПРОС СТРОИТЕЛЬСТВА В ГРУЗИИ ЗАВОДА ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ**

На рыночный спрос требуется предложение, поэтому правительство считает, что страна должна использовать эту возможность и призывает производителей электромобилей строить свои заводы на территории Грузии. По информации Мамуки Бахтадзе, в настоящее время власти ведут переговоры с двумя такими компаниями. Он воздержался от конкретизации, о каких именно компаниях идет речь, однако отметил, что это - «два самых известных бренда». Завершатся ли вышеупомянутые переговоры успешно, неизвестно, но в любом случае до начала производства электромобилей в Грузии

придется закупать их за рубежом. Одна крупная закупка уже запланирована. В ближайший год для муниципальных нужд государство намерено приобрести более 2 тысяч электромобилей.

**НАЛОГОВЫЕ РЕГУЛЯЦИИ**

Таможенное оформление электромобилей в Грузии бесплатное. Покупатель такого автомобиля не платит ни налог на импорт, ни акциз и ни НДС. Он должен лишь оплатить регистрацию своего автотранспортного средства. Согласно статистическим данным службы доходов министерства финансов, первые 5 электромобилей были зарегистрированы в Грузии еще в 2005 году, однако затем на протяжении многих лет



There is no duty on electric cars in Georgia. Someone who purchases an electric car doesn't pay import, excise or VAT taxes.

try. The infrastructure is developing, though at a very slow pace," remarked Surguladze. As for the government's plans, car importers say that the technology is developing and is being refined so fast that it's completely realistic that in the nearest future that there will be radical changes on the world and Georgian automarket, in particular, ones which are favorable for electric cars. "We as importers are prepared and determined to work towards this goal, though this is an issue where the final word rests with the consumer. The consumers themselves need to want to transition to electric cars. This is, of course, dependent on continuing to hone the tech-

nology and develop the infrastructure," remarked Surguladze.

The government's calculations are as follows: the gradual growth in the amount of electric cars would help reduce the consumption of fuel and improve the balance of trade, which are currently affected by the import of petroleum products. In total hundreds of thousands of dollars flow out of the country annually. However, the other side of things must be taken into account; the use of electric energy would grow. Therefore, in order to realize this plan, the future leaders of the government need to put an effective energy policy into place.

их количество ежегодно увеличивалось лишь на 2-3 единицы. В 2016-2017 гг. начался резкий рост притока электромобилей: в позапрошлом году владельцами были зарегистрированы 14 электромобилей, в прошлом году – уже 810. За 10 месяцев этого года зарегистрировано 502 электромобилей. На сегодняшний день на автомобильных дорогах передвигаются, в совокупности, 1392 электромобилей с грузинскими номерами. На том фоне, что автопарк традиционных автомашин в стране уже давно превысил 1 млн единиц, количество электромобилей – мизерное, впрочем, динамика роста – налицо.

**ЧТО ДУМАЮТ АВТОИМПОРТЕРЫ**

О перспективности рынка электромобилей говорят и компании-импортеры. Один из учредителей компании Caucasus Auto Import Георгий Сургуладзе в беседе с HUB Georgia отметил, что тренд – однозначно положительный, но что для еще большей динамики необходимо обустройство соответствующей инфраструктуры. «Шаги, принятые в направлении улучшения инфраструктуры, пока не поспевают за динамикой роста, нужно сделать еще очень многое и более быстро, если мы хотим, чтобы в страну поступало больше электромобилей. Инфраструктура развивается, но очень

низкими темпами», - заявил он. Что касается планов правительства, то, по словам Сургуладзе, технологии развиваются и совершенствуются настолько быстро, что вполне реально, что и на мировом, и на непосредственно грузинском авторынке произойдут радикальные изменения в пользу автомобилей с электродвигателем. «Мы, импортеры, заинтересованы и готовы работать в этом направлении, однако это вопрос, решающее слово в котором – за потребителем. Это он должен захотеть пересесть в такой автомобиль. А это, в свою очередь, зависит от еще большего усовершенствования технологий и развития инфраструктуры», - подчеркнул Георгий Сургуладзе.

Расчет правительства заключается в следующем – путем поэтапного увеличения количества электромобилей снизить потребление топлива, что повлечет улучшение торгового баланса страны, поскольку в результате импорта нефтепродуктов из Грузии ежегодно происходит отток сотен миллионов долларов. Впрочем, необходимо принять во внимание и другую сторону – в этом случае повысится потребление электроэнергии. Так что, для успешной реализации этого плана нынешним и будущим властям страны потребуется проводить эффективную энергополитику.



# ANAKLIA DEEP SEA PORT PHASE 1



## BADAGONI

### THE HARMONIOUS SYNTHESIS OF TRADITION AND MODERNITY

The wine company Badagoni has been the leader among Georgian wine exporters since 2017. Nowadays, Badagoni actively exports its products to more than 20 countries. Its main export markets are Russia, Ukraine, Western Europe and China, while its strategic markets are Japan and the US.

Badagoni was founded in 2006. Staying true to Georgian traditions of winemaking and acquiring the newest technologies used around the world, as well as scientific knowledge, the company has been growing year by year, and now it can be said that Badagoni owns the most technologically advanced winery in all of Eastern Europe.

One of the main reasons for its high-quality wine is that the company owns vineyards in every district of the main winemaking region of Georgia – Kakheti. Badagoni's main enologist is Italian Doctor Donato Lanati. Recognized as one of the top 5 enologists of the world, Dr. Lanati has been awarded the most prestigious international winemaking award – the "Oscar del Vino."

## BADAGONI

### ГАРМОНИЧНОЕ СЛИЯНИЕ ТРАДИЦИЙ И СОВРЕМЕННОСТИ

Компания Badagoni – выраженный лидер среди экспортеров грузинского вина по объемам экспортных поставок. Данный статус компания имеет с 2017 года. В настоящее время Badagoni экспортирует вино более чем в 20 стран мира. Ее главные экспортные рынки – Россия, Украина, страны Западной Европы и Китай, стратегические рынки – Япония и США. Компания Badagoni была учреждена в 2006 году. Соблюдая грузинские традиции виноделия и одновременно используя новейшие технологические достижения и научные знания в мировой винной индустрии, компания росла с каждым годом и на сегодняшний день располагает винодельней, оснащенной самыми современными технологиями во всей Восточной Европе.

Badagoni владеет виноградниками в самом сердце грузинского виноделия – в Кахети, причем в каждой из микрозон, что является одной из гарантий высокого качества производимых ею вин. Главным энологом компании является доктор Донатто Ланатти – обладатель высшей междуна-

The Badagoni portfolio includes still wines, sparkling wines and the Georgian spirit Chacha. It is worth mentioning that for winemaking the company only uses Georgian grapes varieties. Badagoni employs both Georgian traditional and European winemaking methods. Wines that stand out in Badagoni are their red and amber Kvevri (a vessel used to store wine) premium wines – Alaverdi Tradition. Alaverdi Tradition premium wines are created in the wine cellar of the 11th century Alaverdi Monastery, which was reconstructed in 2006 with the financial support of Badagoni. In 2018, at the Sydney International Wine Competition, the dry red Alaverdi Tradition was listed among the Top 100 wines in the world for the second time.

Badagoni wines have received multiple international awards, including at the International Wine Challenge (Great Britain), the Cathay Pacific Wine and Spirit Competition (China), the Japan Wine Challenge; the Decanter Asia Wine Awards, Mundus Vini and many more.

Badagoni winery equipment has been produced by the worldwide famous Italian companies Enotec and Bertolaso.

Badagoni is the place where unique Georgian traditions and modernity are harmoniously synthesized, which is why the company's achievements will only continue to grow in the future.



родной награды в области виноделия «Oscar del Vino», входящий в пятерку лучших энологов мира. Ассортимент продукции Badagoni включает в себя и тихие и игристые вина, а также чачу. Примечательно, что все они делаются исключительно из грузинских сортов винограда. Компания производит вина как по грузинскому традиционному методу, так и европейскому методу. Особого внимания в ассортименте заслуживают красное вино премиум-класса и янтарное вино из квеври «Alaverdi Tradition», изготавливаемые в марани XI века Алавердского монастыря. Восстановление этого исторического марани было осуществлено при поддержке Badagoni в 2006 году. Красное сухое вино «Alaverdi Tradition» на Международном конкурсе вин в Сиднее в 2018 году было названо в числе лучших 100 вин мира. Вина Badagoni – обладатели многих международных наград, в том числе золотых медалей и званий лучшего вина. Они были отмечены на таких престижных конкурсах, как International Wine Challenge (Великобритания), Cathay Pacific Wine and Spirit Competition (Китай), Japan Wine Challenge (Япония), Decanter Asia Wine Awards (Китай), Mundus Vini (Германия) и т.д.

Примечательно, что винодельня Badagoni, которое расположено в регионе Ахмета было создано известными итальянскими компаниями Bertolaso и Enotec специально для Badagoni.

Badagoni – место слияния грузинских уникальных традиций и современности, именно поэтому в компании уверены, что ее сегодняшние достижения – лишь малая часть будущих успехов.



## The Mother of Georgian Cheese «Мать» грузинского сыра

Ana Mikadze-Chikvaide has been researching Georgian dairy products, in particular, cheese, for 15 years now. When she took on this job, she herself couldn't imagine that she would have discovered 60 types of cheese in various regions and villages around the country. The researcher recounts the path she took, disappointments in her business, the future of Georgian cheese and its connection to culinary tourism.

This project, which I began many years ago, completely changed my life. I named as my goal not only to

seek out ethnographic documents about the history of cheese production but to prepare the products myself with

Анна Микадзе-Чикваидзе уже 15 лет занимается исследованиями в области грузинских молочных продуктов, в частности, сыра. В начале этой деятельности она не могла представить, что обнаружит в различных уголках Грузии, в совокупности, до 60 сортов сыра. Журнал HUB Georgia представляет ее рассказ о пройденном пути, разочаровании в бизнесе, перспективах грузинского сыра и его связи с кулинарным туризмом.

Проект, начатый мною много лет назад, полностью изменил мою жизнь. Я поставила себе целью

не только найти этнографические материалы по истории изготовления в Грузии сыра, но и самой сделать сыры по

the same recipes that had remained in Georgian localities, restore them and give them a new life. They call me the "mother" of Georgian cheese. This notion is both delightful and a big responsibility.

The world is very acquainted with Georgian wine and Georgia is wholly deservedly considered to be the birthplace of wine. Due to a diverse climate, there are thousands of distinct species of grapes spread across the regions of Georgia, all different from one another. There are a diverse amount of wine products, but nobody knew just how rich the country's dairy products were. In spite of the fact that we're considered one of the oldest cattle-breeding and agricultural countries, if we take a look into the recent past, dairy products didn't stand out for a similar amount of diversity as wine. In the Soviet period, certain kinds of cheese vanished and went out of people's memory and were no longer cultivated, such as Kalti, lakni, Dambalkhacho, Tenili, Shora, Narchvi, Chogi and so on. It can be explained by the fact that the Soviet Union, like in every field, wished to instill the production of dairy products into mass culture and only two kinds of cheese were considered to be up to the standards of that time,

Imeretian cheese and Sulguni. Later on, they added grown and salted blocks of cheese, which is called Karkhuli cheese among Georgians, to the list. Gudi cheese was also produced but despite the success of the cheese at Soviet cheese festivals, it remained a "burgeoise" cheese and spread only among the gourmet experts of the region. This was the somber reality of Gudi cheese.

It's clear that in ethnography they were familiar with the types of dairy products based on the regions they came from, but the end of their production, wasn't just a loss for our country. In general, an in demand product such as cheese

сохранившимся в народе рецептам, восстановить их и вдохнуть новую жизнь. Меня называют «матерью» грузинского сыра, а такая оценка - и приятна, и налагает ответственность.

В мире хорошо знакомы с грузинским вином и абсолютно заслуженно считают Грузию родиной вина. Благодаря многообразию климатических условий, в сильно отличающихся друг от друга регионах страны распространены десятки сортов винограда, многообразны и производимые вина. Но никто ничего не знал об имеющемся у страны богатстве в сфере производства молочных изделий. Несмотря на то, что мы

считаемся древнейшей страной животноводства и земледелия, еще в недавнем прошлом наши молочные продукты не отличались таким разнообразием, как вино. В советский период исчезли и выпали из людской памяти и потребления такие виды сыра, как «калти», «иакни», «дамбалхачо», «тенили», «шора», «нарчви», «чоги» и т.д. Это объясняется тем, что в производстве молочных продуктов, как и в остальных сферах, СССР хотел внедрить массовую культуру, и по тем стандартам было зарегистрировано лишь два вида грузинского сыра - «имерули» и «сулгуни» («сулугуни»). Позже к ним добавились крупные, соленые головки грузинского сыра, который в народе по сей день называют «заводским сыром». Производился и сыр «гуда», однако, несмотря на успех на фестивалях советского сыра, он оставался «буржуазным» сыром и был распространен лишь среди гурманов региона. Такова была печальная реальность.

Этнографии, понятно, были известны различные виды молочных продуктов в зависимости от регионов, однако на практике их изготовлением в лучшем случае продолжали заниматься лишь единицы. И это была потеря не только







is always on gourmet expert's radar-people love cheese, they seek out cheese, it travels across the world and people travel all over the world for it. If a country has good wine and cheese, it becomes a culinary and gastronomic paradise for tourists. I believe Georgia has both.

#### THE PERIOD OF DISCOVERY

The initial goal of and motivation behind the project "Locating the Agricultural Culture", was to find other types of Georgian dairy products. However, it happened that dairy products and the most ancient history of production, the diversity of kinds of cheese and the different recipes left such a strong impression on me that I began to research them on a professional level, and

this is still ongoing...

It was only very recently that they gave me information from Racha, a region in West Georgia, where in the village of Ghebi the locals prepare cheese called Khedaskhmula, which I had never heard of before. To prepare it, they mash up the newly made cheese, place it in a clay dish and create an environment for it to age properly, so that an intriguing color and smell can begin to develop. They bring it to feasts slightly warmed.

#### THE OUTCOME WAS WORTH IT

Over the years, the history of Georgian cheese played out before my eyes and the myth was busted about its blandness and dullness. In order to finance expeditions into the region, I had to give up my house,

для нашей страны. Кухня и такой востребованный продукт как сыр – прямая цель гурманов мира, они любят сыр, ищут сыр, сыр путешествует в масштабах мира, и они путешествуют ради сыра в различные уголки планеты. Если у страны вино и сыр – на уровне, она становится настоящим раем для участников кулинарных и гастрономических туров. Думаю, наша страна может гордиться обоими этими продуктами.

#### ЭТАП ОТКРЫТИЙ

Целью и мотивацией начала проекта «Позиционирование грузинской хозяйственной культуры» было найти различные виды грузинских молочных продуктов. Однако случилось так, что молочные продукты и многовековая история их производства, многообразие их видов и

различающиеся рецепты произвели на меня такое сильное впечатление, что я начала исследования уже на профессиональном уровне, и они по сей день еще не завершены... Совсем недавно из Рачи (регион в Западной Грузии) ко мне поступила информация о том, что в селе Геби местный житель изготавливает сыр «хедасхмула», о котором раньше я даже и не слышала. Для его изготовления молодой сыр крошат, помещают в глиняную посуду и создают специальную среду для выдержки – с целью формирования пикантного запаха и цвета. К столу «хедасхмула» подносят подогретым.

#### РЕЗУЛЬТАТ, РАДИ КОТОРОГО СТОИЛО РАБОТАТЬ

За эти годы мною были собраны и систематизированы материалы по истории грузинского сыра, и разрушен миф о скудости его видов. Несмотря на то, что для финансирования экспедиций в регионы я пожертвовала своим домом в Тбилиси, я никогда не буду об этом жалеть.

В настоящее время я живу в селе и называюсь фермером - исследователь сыра, продавшая все свое имущество в городе, объездившая всю Грузию, собравшая рецепты и предметы, изучившая музейные

though I will never regret this.

I live in a village now and I'm called Peremeni. He's a researcher who sold everything in the city, has ventured around all of Georgia and has gathered recipes, objects and studied museum warehouses and by doing so, documented the complete history of cheese. Now Georgian cheese has its own festival, polygraph (maps, booklets, a catalogue) and of course, a complete list of recipes. The research, which revealed the unseen diversity of cheese, proved that not we're not only the homeland of wine but cheese as well, as part of an 80 century long history-with cheese dishes as artifacts in museums. Over the course of the years, as result of my research, 60 types of cheese have been found and restored. Among them are Tenili cheese and Dambalkhacho which are already documented and have attained the status of Intangible Cultural Heritages.

Dambal Khacho is a mountain cheese and due to the diversity of mold on it, shepherds call them pharmacies. They believe that if a shepherd has cheese, he can never catch a virus. When the mold catches on to the

grooves of the cheese, they bring out a block of the khacho onto clay dishes and bury them in the ground. After 2-3 months the cheese is ready.

"Tenili" cheese from Meskhuri (south Georgia) is made with unique technology. The cheese is a thermally processed into the tiniest possible strips of cheese, which are made into cream and placed in clay pots.

#### DISSAPPOINTMENT AND NEW PLANS

The best outcome is reached when business uses the most encompassing ethnographic documents, brings a tradition back to life and it is returned back to countertops. Unfortunately, my first attempt in the business sector turned out to be unsuccessful. I couldn't make a joint business, though it acted as a tourist attraction. This will be a family company with the name "Ana and Sons." I'll say now that my rugby player and electronic music lover were completely in their own worlds and today they're the best kids a mother could ask for. We lift each other up...there's a rule in life. If you make a mistake, you better own up to it. Businesses have their own tough rules and you need to approach it with these rules in mind.

хранилища и таким образом восстановившая полноценную историю грузинского сыра.

Сейчас у грузинского сыра есть свой фестиваль, полиграфия (карты, буклеты, каталоги) и, естественно, подробный перечень рецептов. Исследование, которое выявило невиданное многообразие сыров, доказало, что мы – не только родина вина, но и родина сыра, и это подтверждается 80-вековой историей - хранящимися в музеях артефактами, в частности, посудой для молока и сыра. В результате проделанной за эти годы работы было разыскано и восстановлено до 60 сортов сыра. В том числе «тенили» и «дамбалхачо», которые уже зарегистрированы в Грузии, и которым присвоен статус нематериального памятника культуры.

«Дамбалхачо» - горный сыр, из-за вида содержащейся в нем плесени его еще называют «аптечкой для пастухов». Считается, что если у пастуха есть этот продукт, никакие вирусы не смогут ему навредить. В процессе изготовления «дамбалхачо» ждут, когда творожные сгустки начнут покрываться белыми ворсинками плесени, после чего их переносят в глиняную посуду и зарывают в землю. Через

2-3 месяца продукт готов. По уникальной технологии готовится и в Месхети (Южная Грузия) сыр «тенили». Это термически обработанные тончайшие сырные нити, обмакиваемые в сливки и затем размещаемые в глиняные горшки.

#### РАЗОЧАРОВАНИЕ И НОВЫЕ ПЛАНЫ

Наилучший результат наступает, когда бизнес использует богатейший этнографический материал, «оживляет» традиции и возвращает продукт на прилавок. К сожалению, первая попытка сотрудничества с бизнес-сектором для меня оказалась неудачной, совместного бизнеса не получилось, но, думаю, я не должна опускать руки. Сейчас я – на новом этапе своей жизни. Я решила создать семейное хозяйство и превратить его в своего рода туристскую аттракцию. Это будет семейная компания «Анна и дети».

Здесь же отмечу, что мои занимающиеся регби, любящие электронную музыку и «витающие в облаках» дети на сегодняшний день – лучшие сыроделы. И сейчас мы усиливаем друг друга. Есть такое жизненное правило: допустил ошибку - отвечай. У бизнеса - свои жесткие правила, и с ним надо говорить на адекватном языке.



# Georgian Churchkhela- Its Tradition and Modernization

Author: Tamar Demetrashvili

## Грузинская чурчхела – традиции и современность

Автор: Тамар Деметрашвили

Churchkhela is a nationally recognized sweet which has a centuries-old tradition. It's worthy of note that Georgians in the east of Georgia call it "Churchkhela" and Georgians in the west

call it "Janjukha". Despite having different names, the method for preparing this pastry is the same, you take hazelnut or walnut on a string, dip it in tatara the resulting mix after boiling grape juice and dry it over the

Чурчхела – признанное национальным продуктом лакомство с многовековой традицией изготовления. Примечательно, что сами грузины в Восточной Грузии называют его «чурчхела», а в Западной

- «джанджуха». Несмотря на разницу в названиях, принцип изготовления этого лакомства один: нити с нанизанными ядрами грецкого ореха или фундука опускают в татара – загущенный с использованием муки

Churchkhela has been an appealing product for businesses, and it's not surprising; Georgians like it and eat it, simple as that, whereas for tourists it's exotic and interesting.

course of several weeks. It's full of calories and and it's easy to store. This is why in old times it held a special place in food rations for soldiers at war. Churchkhela is such a traditional pastry that they prepare it in almost every family of Georgia. In east Georgia, grape juice is added to wheat flour and is boiled to make tatar, in which walnuts are then dipped, while in western Georgia, they make use of corn flour and hazelnuts. Rkatsiteli is considered the best species of grape for preparing Churchkhela due to its distinct and fabulous aroma. They boil the grape juice for several hours and the result is "badagi" (Georgian for grape juice after it has been boiled). Next they add flower and boil it again. They say that the best churchkhela comes from when the volume of liquid is half of what it was before being boiled.

This traditional Georgian sweet, produced in Georgian families has

become a mass produced item in the last several years. Originally just prepared at home, now factory produced products have appeared on the market. Churchkhela has been an appealing product for businesses, and it's not surprising; Georgians like it and eat it, simple as that, whereas for tourists it's exotic and interesting. In Georgia it's acceptable for churchkhela to be given as a gift to guests. This is why it isn't be surprising that people have begun using this pastry for business purposes. The company "Nugbari" began production in 2015. Back then 250 pieces of churchkhela were prepared per week. After opening a new branch, production went up to 3,000 pieces a day and in the near future they're planning to triple this. The company's founder, Bidzina Pkhovelishvili, says that the best product results from when the sugar content of the badagi is 40%. That is

вареный виноградный сок (бадаги), после чего подвешивают для просушивания на протяжении нескольких недель. Чурчхела – калорийный продукт и хорошо сохраняется, поэтому в старину, во время военных походов, она занимала в рационе воинов особое место. Чурчхела - настолько традиционный продукт, что в Грузии ее изготавливают практически во всех семьях. Только в Восточной Грузии используют грецкие орехи и пшеничную муку (для сгущения виноградного сока), а в Западной Грузии предпочитают, соответственно, фундук и кукурузную муку. Лучшим сырьем для виноградного сока считается сорт ркацители - исходя из его особого аромата.

Виноградный сок варят на протяжении нескольких часов, получают бадаги, затем добавляют муку и продолжают варить. Говорят, что лучшая чурчхела получается тогда, когда масса в результате варки уменьшается вдвое.

\*\*\*

За последние несколько лет традиционное семейное лакомство превратилось и в продукт массового производства. Если до этого его изготавливали кустарно, то теперь на рынке представлены и чурчхелы, произведенные в заводских условиях. Чурчхела стала интересным продуктом для бизнеса, и это неудивительно - грузины любят ее отведывать, а для туристов она –





why in production, they only use raw materials. The industrialization of churchkhela brought about technological innovations in production. According to traditional practices, the badagi is prepared over an open flame. However, in "Nugbari" they use a vacuum evaporator. As a result, the juice is boiled at 60 degrees celsius and not 100. This, as the company founder says, allows for the aroma to be better preserved.

The company's products are sold in the brands' own stores and in supermarket chains. The price of one churchkhela is based on the packaging and can cost anywhere from 2.70 lari to 3.20 lari.

According to Bidzina Pkhovelishvili, exporting its product is vital for the company, since the people who can't try churchkhela in the land where it comes from will be able to taste it in their own countries. At present their products are exported to Germany, Lithuania, Czech Republic, America, Russia, Hungary and Poland. In the future, "Nugbari" plans to increase the number of countries which receive their exports. "In Georgian churchkhela, the sun's rays and scent of the earth of Georgia become one. That is why not one visitor should leave the country without giving this treat a try," says the founder of "Nugbari".

Чурчхела стала интересным продуктом для бизнеса, и это неудивительно - грузины любят ее отведывать, а для туристов она – экзотична.

экзотична. Кроме того, в Грузии принято дарить чурчхелы гостям.

Компания «Нугбари» начала выпускать первую продукцию в 2015 году и производила 250 чурчхел за неделю. После ввода в строй нового предприятия она повысила производство до 3 тысяч в день, а в ближайшем будущем планирует увеличить его втрое.

Как рассказал учредитель компании Бидзина Пховелишвили, лучший продукт получается тогда, когда содержание сахара в бадаги составляет 40%, и поэтому на производстве используют только такое сырье. Промышленный выпуск чурчхелы повлек новшество и в отношении технологии ее производства. Если традиционно виноградный сок варится на открытом огне, то в «Нугбари» для этого используется вакуумный испаритель, благодаря которому сок кипит при температуре не 100 градусов, а 60 градусов. А это, по словам Пхове-

лишвили, дает возможность сохранить больше аромата и полезных веществ.

Продукция «Нугбари» продается в собственных брендированных магазинах и сетевых супермаркетах, цена чурчхелы в упаковке - в пределах 2,7 – 3,2 лари. По словам Бидзины Пховелишвили, для компании важно и направление экспорта – чтобы те, кому не удастся попробовать грузинскую чурчхелу «на месте», имели возможность отведать ее в собственной стране. В настоящее время экспортные поставки осуществляются в Германию, Литву, Чехию, США, Россию, Венгрию и Польшу. В будущем «Нугбари» планирует расширить географию экспорта. «В грузинской чурчхеле объединены здешние сила солнца и аромат земли, поэтому ни один из гостей не должен покинуть эту страну так, чтобы не отведать это лакомство», - отмечает Бидзина Пховелишвили.



# “Poti Storage Solutions” Launches Custom Terminal in Poti

Author: Maia Bitsadze

## В Потти заработал таможенный терминал Poti Storage Solutions

Автор: Майя Бицадзе



In Poti a custom terminal, belonging to the company “Poti Storage Solutions” has been opened. The terminal offers a number of new services to the most influential cargo owners in the region, which previously weren’t available on the Georgian marketplace. The magazine HUB Georgia spoke to the terminal’s director, Vladimir Jamburia, about the new terminal and the company’s plans.

В Потти начал работу таможенный терминал, принадлежащий компании Poti Storage Solutions. Терминал – регионального значения и предлагает грузовладельцам ряд новых услуг, которые они раньше не могли получить на грузинском рынке. О новом терминале и планах компании журнал HUB Georgia побеседовал с директором терминала Владимиром Джамбуриа.

### Why did you decide to set up a terminal in Poti and what is the benefit of having one here?

Our custom terminal, “Poti Storage Solutions” serves its customers in storing freight. Our terminal gives cargo owners the opportunity to store products long-term without paying customs duties and declare their import to Georgia or transit to another country when they see fit. We need to mention that, in regard to storing goods, we’ll store them for free for the first 20 days. With this service, that is to say, storage without customs duties, a cargo owner can spare some expenses. We chose the city of Poti because it’s a strategically profitable location. Any consumer can easily visit our terminal. In addition, it can be searched on Google.

### What kind of cargo and cargo owners from which countries have been considered in your plans?

We consider primarily local importers as well as clients from Azerbaijan, Armenia, Uzbekistan and of course, Iran, where there’s now economic growth. We have really good connections with Kazakhstan and

Turkmenistan, as well. For cargo owners from Asian countries, relations with Europe are difficult due to distance, differences in mentality and other various reasons, though in some cases the opposite is true. Georgia is right on the crossroads of Europe and Asia, and our terminal offers them the services of re-export and the facilitation of transit.

The terminal can accommodate any kind of freight, except for flammable liquids. We work with products which aren’t perishable, such as sugar, car tires, food, automobile and industrial oils, plastic goods, furniture, namely industrial goods which are appealing for us. These are primarily manufactured by China. Non-alcoholic beer is also of interest due to it being quite popular in Muslim countries in Asia.

### What are you offering that is different from what similar types of terminals in Poti aren’t offering?

Nowadays all terminals in Poti receive containers and bring them on location, but we offer a different kind of service: we receive the freight, store it as one wishes, for example

### Почему Ваша компания решила обустроить терминал в Потти, и каковы его преимущества?

Наш таможенный терминал предназначен для складирования грузов. При этом мы предоставляем грузовладельцам возможность хранить свой товар длительное время без таможенного оформления и осуществлять его импорт в Грузию либо транзит в другую страну тогда, когда они сочтут это необходимым. Хочу отметить, что первые 20 дней после складирования товара мы храним его бесплатно.

Это, как и хранение груза без растаможки, для грузовладельца – экономия финансов.

Потти мы выбрали потому, что это – стратегически выгодная локация. Наш терминал легко может найти любой потребитель, в том числе через поисковую систему Google.

### На какие страны и грузы Вы ориентируетесь в своей деятельности?

В первую очередь, мы нацелены на обслуживание местных импортеров, а также клиентов из Азербайджана, Армении, Узбекистана и, конечно же, Ирана, где сейчас – экономический подъем. У нас также очень хорошие связи с Казахстаном и Туркменистаном. Для

грузовладельцев стран Центральной Азии взаимоотношения с Европой и Турцией сложны вследствие расстояния, ментальности и других причин, то же самое – в обратном направлении. Грузия же находится на перепутье между Азией и Европой, и наш терминал предлагает им обслуживание при реэкспорте и транзите.

Терминал в состоянии обслуживать все виды грузов, за исключением жидкого топлива. Мы делаем ставку на продукцию, которая не является скоропортящейся, это, например, сахар, другая пищевая продукция, не требующая хранения в специальных условиях, автомобильные покрывки, автомобильные и промышленные масла, пластмассовые изделия, мебель и т.д. То есть, интересны те промышленные изделия, которые, в основном, производит Китай, а также безалкогольное пиво, которое довольно популярно в мусульманских странах Азии.

### Чем отличается Ваше обслуживание от сервиса других аналогичных терминалов в Потти?

На сегодняшний день все действующие в Потти терминалы могут принять контейнер и довести его до места, мы же предлагаем полную цепочку

300 kilograms out of 20 tons will be brought to the designated location and we'll tax them on this portion of the freight. This spares freight owners from expending financial resources, in particular, they no longer pay custom duties, VAT and excise tax on the entire freight, and they will be able to conserve resources, which is extremely important for businesses.

Besides this our clients no longer need to rent additional storage, since they will receive their freight from our terminal over the course of 24 hours. We provide this service. The consumer forgoes logistical expenses and other fees.

I need to note that the cargo owner can carry out this process on his mobile device, which saves him precious time. He can control a container's online schedule with a mobile application, namely the loading, unloading, storage, and other activities that are completed in our terminal.

**Are you offering freight owners help with financial aid? What does this mean for them?**

Another new thing we have to offer that I be-

lieve is interesting for businesses is financial cooperation: we offer importers partnerships. What does this mean? We will finance projects which will be lucrative for us. We're ready to cover 70% of import expenses. It's quite frequent that a container arrives in Poti terminal, but the importer can't take it out, since he hasn't fully paid off the full cost of the product with the supplier. We help him cover this cost, if, of course, it will be an interesting case for us. As a result, the cargo owner no longer has to pay a fine for the time a container is idle and won't run into an uncomfortable situation with his partner, to whom he sent the freight. I'll explain it to you simply. 5 days after a container has been unloaded from a vessel, if the cargo owner can't provide for the unloading and return of the container, he must pay the fine for the container being idle. Initially, the fine for 1 container is 7 dollars per day, which will be doubled every week. We offer for the container to be transported to our terminal, which means that the payment on the fine will be terminated. We believe that this is an appealing offer.

обслуживания: мы получаем груз, складуем его, можем, по желанию клиента, доставлять его до места назначения по частям, скажем, доставить всего 300 кг из 20 тонн, при этом растаможив только указанную часть. Это позволяет грузовладельцу экономить свои финансовые ресурсы. В частности, он не платит разом за весь объем груза налог на импорт, НДС и акциз и этим экономит оборотные средства, что крайне важно для бизнеса.

Кроме того, у нашего клиента не будет необходимости в дополнительном складе, тем более что свой груз из нашего терминала он сможет получить за 24 часа. Это тоже экономия расходов – на логистику и т.д.

Хочу отметить, что грузовладелец может легко управлять процессами, например, посредством мобильного телефона, а это еще – и экономия времени. С помощью мобильной приложения он может в режиме онлайн контролировать свой груз в наших складах: его погрузку, разгрузку, складирование и т.д., то есть, все операции, начиная с поступления на склад и до выхода.

**Ваша компания предлагает грузовладельцам поддержку и денежные средствами, расска-**

**жите об этом подробнее...**

Да, еще одним нашим новшеством, интересным, как мы думаем, для бизнеса, является денежное соучастие - мы предлагаем импортерам партнерство. Что это означает? Финансирование интересных нам проектов. Мы готовы покрывать 70% стоимости импорта. Часто бывают случаи, когда контейнеры поступают в терминал, однако владелец не может их вывезти из-за того, что не покрыл поставщику полную стоимость продукции. Мы будем помогать в покрытии таких сумм, если, конечно, кейс будет для нас интересным. Соответственно, грузовладельцу не придется платить штраф за простой контейнеров и он не окажется в неловком положении перед посланным ему грузом партнером. Поясню детальнее. Если в течение 5 дней после выгрузки контейнера с судна грузовладелец не обеспечит опорожнения этого контейнера и его возвращения, на него налагается штраф за простой. Сначала штраф составляет \$7 в день (в расчете на один контейнер), потом еженедельно сумма удваивается. А мы предлагаем перевезти груз в наш терминал, в результате чего начисление штрафов за простой прекратится. Думаю, это интересное предложение.

# Логистические услуги по направлению Грузии, Азербайджана, Армении, Ирана, Ирака и Афганистана через таможенный склад в г.Поти

[www.pss.com.ge](http://www.pss.com.ge)

[info@pss.com.ge](mailto:info@pss.com.ge)

POTI

New place  
for opportunities

Новое место для  
возможностей





**George Kodua**  
Aviation Expert

**Георгий Кодуа**  
Эксперт по авиации

*The competition is fierce in terms of breaking into new markets all around the world, and the field of aviation is no exception. The wave of travelers worldwide is growing, though what portion of them make it to Georgia? Does the country have a strategy which will aid it in capitalizing on its potential? What is the outlook towards Georgian aviation and what mistakes have been made? Aviation expert, George Kodua, will share with us his thoughts on these issues.*

*Острая во всем мире конкуренция в освоении новых рынков не обошла и сферу гражданской авиации. Пассажиропотоки постоянно растут, однако какая их доля приходится на Грузию? Есть ли у страны какая-либо стратегия, способствующая реализации имеющегося потенциала? Каковы перспективы грузинской авиации, и какие ошибки были допущены? Своими соображениями по этим вопросам с нами поделился эксперт в области авиации Георгий Кодуа.*

Georgia received up to 40 aircrafts from Soviet aviation, which gave Georgia good hopes for the future. Mini hubs overseen by Aeroflot were present in all of capital cities of the 15 republics of the Soviet Union; Tbilisi would have been able to transform itself into a big hub then and is able to today, but diligence and the meticulous implementation of a well-defined strategy is necessary for this to take place.

#### **THE LEGACY OF SOVIET AVIATION**

After the collapse of the Soviet Union, 40 aircrafts which belonged to Aeroflot remained in Georgia, including Tu-154, Tu-134 and Yak-40 aircrafts. They were chiefly jet planes, since these kinds of aircrafts were necessary for Georgia's difficult terrain. In light of this, Georgia constructed medium-body 160- and 180-passenger planes for its market.

The planes were put into operation with the

наследство от единой гражданской авиации советского периода Грузии досталось до 40 летательных аппаратов и хорошие перспективы, которые нужно было использовать. Из находившихся в подчинении «Аэрофлота» мини-хабов в виде аэропортов в столицах всех 15 республик СССР, Тбилиси мог превратиться в крупный хаб, и может и сегодня, однако для этого требуются работа и тщательная реализация

хорошо расписанной стратегии.

#### **АВИАЦИОННОЕ НАСЛЕДСТВО**

Грузии после распада Советского Союза досталось до 40 принадлежавших «Аэрофлоту» летательных аппаратов, среди которых были самолеты типа Ту-154, Ту-134 и Як-40. Это были, в основном, реактивные самолеты, поскольку именно такие подходили для сложного рельефа Грузии. Исходя из этого, Грузия сфор-



first Georgian national airlines, Orbi-Georgian Airways, established in the 90's and the private airlines, Air Georgia. The first international flights carried out were Frankfurt- and Tel Aviv-bound. Later on, Istanbul-bound itineraries were added. The primary and most profitable flight route still remained Tbilisi-Moscow. Demand was really large, since over the course of a day, there were five-six outbound flights there from Georgia. They also established private, smaller airlines which carried out flights bound for St. Petersburg, Samara and Ekaterinburg. The main destination at that point in time was, of course, Russia. The first steps taken by Georgian airlines to set up routes to other destinations

mainly consisted of charter flights to India, Pakistan, Syria, Dubai and China, with both goods and travelers coming and going from these places. These were the first strides taken by an independent Georgian aviation. In this period, the German airline companies "Berlin" and "Germany" started to make their way onto the market, which offered medium-body Boeing 737 planes for operation. This required pilots to be retrained, the construction of a technical base, the certification of planes and a change of the entire fleet. German airline companies played a big role in all of this, and they facilitated the retraining of pilots and helped out Georgian airline companies.

мировалась в качестве рынка 160- и 80-местных узкофюзеляжных самолетов. Эксплуатацию этих воздушных судов начали осуществлять первая государственная авиакомпания Грузии «ОРБИ - Грузинские авиалинии», созданная в начале 90-х годов, и частная авиакомпания Air Georgia. Первые международные рейсы в дальнее зарубежье выполнялись во Франкфурт и Тель-Авив, позже к ним добавился Стамбул. Основным же и наиболее прибыльным направлением по-прежнему оставалась Москва. Спрос был настолько высоким, что из Грузии ежедневно выполнялось по 5-6 рейсов. Также сформировались малые частные авиакомпании,

которые выполняли рейсы в Санкт-Петербург, Самару и Екатеринбург. Главным направлением в тот период все-таки была Россия, первые шаги грузинских авиакомпаний в отношении других стран ограничивались, в основном, чартерными рейсами – по направлениям Индия, Пакистан, Сирия, ОАЭ и Китай, откуда шли потоки частично грузов, частично – пассажиров. Такими и были первые шаги независимой грузинской авиации.

Именно в тот период на грузинский рынок вошли германские авиакомпании Berlin и Germany, которые предложили Грузии эксплуатацию самолетов типа узкофюзеляжного Boeing 737. А это потре-

FLIGHT	DESTINATION	STD	ETD	GATE	STATUS
XQ 852	DORTMUND	16:00	16:00	303A	DEPARTED
7R 9474	MINERALNYE VODY	16:40	16:40	304A	GO TO GAT
2B 9308	MINERALNYE VODY	17:20	17:20	305A	GO TO GA
PC 502	ERCAN	19:30		202A	
PC 862	BEIRUT	20:30		303A	
PC 462	TBILISI	20:40		203B	
PC 519	LONDON-STANSTED	21:00		201B	
PC 779	TEL AVIV YAFO	21:20		304A	
PC 660	DUBAI	21:55		305A	
KK 844	SAMSUN / AKTAU	22:00		301A	
PC 397	COLOGNE	22:50		202B	
PC 833	COPENHAGEN	22:50		202A	
FZ 752	DUBAI	23:20		203B	

**THE FIRST STEPS TAKEN AND THE FIRST MISTAKES**

It turned out that the first western aircraft which replaced Soviet technology was the Boeing. What would have happened if a wide-body Airbus 310 and not a medium-body aircraft would have come onto the Georgian aviation market? This could have entirely changed the landscape of Georgian aviation development, and today it would have been a completely different ballgame. But things happened as they did. Georgia's aviation fleet was filled with medium-body aircrafts, and this got in the way of its development. Based on the technical capabilities of Georgian airline com-

pany aircrafts, the area the planes could cover would be limited. In particular, they had their own planes which were only able to reap a profit in destinations up to 3 hours from Georgia. (According to economic estimations, it is not profitable for airplanes which carry a small amount of passengers to travel long distances) It turned out that the farthest destinations that Georgian companies were able to reach were Amsterdam and Paris, where the length of flights are a minimum of 5 hours. Medium-body planes do not have the capability to fly for this amount of time. The maximum amount of time they can fly is 3 hours. All of this caused a decline in the compet-

бывало переподготовки пилотов, подготовки технической базы, сертификации самолетов и целого ряда других изменений. Во всем этом германские авиакомпании сыграли тогда очень большую роль, именно они помогли грузинским авиакомпаниям в переподготовке и ряде других вопросов.

**ПЕРВЫЕ ШАГИ И ПЕРВЫЕ ОШИБКИ**

Так случилось, что первыми западными летательными аппаратами, которые тогда заменили советскую технику, были Boeing. Что бы произошло, если бы в свое время на грузинский авиарынок вошли не узко-, а широкофюзеляжные самолеты

типа Airbus 310? Это, возможно, вообще бы изменило направление развития грузинской авиации, и сегодня она была бы на иной высоте. Но случилось так, как случилось – авиапарк Грузии пополнился узкофюзеляжными бортами, и этим для грузинской авиации были проведены красные линии. Исходя из технических возможностей бортов, ареал полетов у грузинских авиакомпаний был ограниченным. Граница рентабельности воздушных судов, находившихся в их распоряжении, была на уровне лишь 3 часов (согласно экономическим расчетам, перемещение воздушных судов малой пассажироплощности

itiveness of Georgian airline companies, and today we have current picture that we do now. In Istanbul, Moscow and Kiev with their flagship airlines, Turkish Airlines, Aeroflot and Ukraine International Airlines, respectively, they were able to form hubs. Tbilisi still can't manage this. For example, Turkey developed Istanbul's airport and created an alternative for the Georgian population, with a wide range of services. The downsides were the night flights and several hours of wait be-

tween transfers. However, for Georgian travelers this was still appealing because their priority was for a ticket to still be at a comparatively low price, as well as frequency and the amount of options available, because there are less choices for direct flights from Tbilisi.

Georgian aviation suffered a serious blow from its neighboring countries, where hubs have been established, and this is a problem that Georgian aviation came up against in its integration into the

на большие расстояния – неприбыльно). Оказалось, что самые дальние точки, до которых могли добраться грузинские авиакомпании – это Амстердам и Париж, время перелета куда составляет максимум 5 часов. А это время для узкофюзеляжного самолета – неэффективное, оно должно составлять максимум 3 часа. Все это повлекло к отступлению в конкуренции, и сегодня картина такова: Стамбул, Москва и Киев, находящиеся от нас в 2-3 часах полета, посред-

ством своих флагманских авиакомпаний - Turkish Airlines, Aeroflot и Ukraine International Airlines - смогли обустроить хабы, а Тбилиси сделать этого пока не удается.

Та же Турция развила Стамбульский аэропорт и предложила населению Грузии альтернативный сервис. Его негативной стороной были ночные авиарейсы и многочасовое ожидание между транзитными рейсами. Однако для грузинских пассажиров он все равно

**В ТБИЛИСИ БУДЕТ ПОСТРОЕН ЦЕНТР ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

На территории Тбилисского международного аэропорта будет построен ангар, который будет обслуживать самолеты Boeing всех типов и Airbus A-320/330. Строительство ангара осуществит компания Airplane Technics, которая планирует инвестировать в проект \$30 млн.

Как сообщил директор Airplane Technics Винченцо Морелли, строительство ангара начнется весной 2019 года и будет завершено в 2021 году. «Мы будем обслуживать страны Европы, а также ОАЭ и Россию. На начальном этапе в ангаре будут трудоустроены 100 человек. Хочу отметить, что в Грузии в этой сфере – дефицит кадров, и поэтому мы решили готовить кадры сами, с использованием собственных финансовых ресурсов. Мы открыли колледж, где грузинская молодежь проходит обучение международного уровня. Студенты, в частности, проходят теоретический тренинг-курс EASA part 66, а после его успешного завершения продолжают практическую учебу в нашей компании и, соответственно, трудоустраиваются», - отметил Винченцо Морелли.

Компания Airplane Technics была учреждена в Грузии 27 июля 2015 года. На данном этапе у компании имеется тестовый ангар, где она обслуживает грузинские и иностранные компании. В числе последних - KUWAIT Airways, Wataniya Airways, Air Arabia, Jazeera Airways, SCAT (Казakhstan) и др.

**AIRPLANE MAINTENANCE CENTER TO OPEN IN TBILISI**

An airplane shed will be constructed on the territory of Tbilisi International Airport, which will provide maintenance services to all types of Boeing airplanes and Airbus A-320/330 airplanes. The shed will be built by the company Airplane Technics and the company will invest 30 million USD in implementing the project. The construction works will start in spring 2019 and end in 2021, Vincneco Morreli, director of the company noted.

“We will serve European countries, as well as the United Arab Emirates and Russia. Initially, the shed will employ 100 persons. I would like to note that Georgia does not have enough qualified people for the job and therefore, we have decided to train the staff using our own financial resources. We have opened a trading school where Georgian students attend courses at an international level. Students will complete form 6 of EASA theoretical training. Upon successful completion of the training, they will continue practical phase of the training at our company and will be subsequently employed by our company,” Vincenzo Morelli said.

Airplane Technics was founded in Georgia on July 27, 2015. At this stage, the company owns a test shed, which serves Georgian and foreign companies, including KUWAIT Airways, Wataniya Airways, Air Arabia, Jazeera Airways, SCAT (Kazakhstan) and so on.





world aviation industry. It would be beneficial in the initial stage of development for Georgian airline companies to become integrated into world airline alliances and become

an active competitor by offering the same kinds of services other airlines do. Not a single Georgian airline company become a part of these alliances. On the contrary, of the

оказался привлекательным – за счет сравнительно низкой стоимости билетов, а также относительно большей частоты рейсов и их многообразия, поскольку выбор

прямых рейсов из Тбилисского международного аэропорта – ощутимо более мал.

Грузинская авиация испытала серьезный

opposed each other and we can see how, over the last 20-25 years, they have clashed with each other on the domestic market. After the collapse of the Soviet Union, out of

roughly 15 airline companies, only one remains (Georgian Airways), which today carries out flights principally to several European, CIS and Central Asian cities. The government played a negative role in this. In the civilized world, "open skies" is in effect and the government shouldn't assist local airline companies financially, but the government should strategically support the development of aviation, which is as of yet, unattainable.

**ANOTHER CHANCE**

It's true that we don't have an enticing picture, but we still have the potential to establish a hub. We need to be able to unify the Caucasus region and capitalize on its potential, and this responsibility rests on Tbilisi airport's shoulders. We will be forced into competition with the hubs in Istanbul, Kiev and Moscow, which doesn't play well for them. For example, the Central Asian cities Tashkent, Bishkek, Ashkhabad, etc., which don't have direct connections to many European cities, go via Istanbul's airport. We need to offer our Eastern partners and neighbors Tbilisi airport as an option. We need to consolidate and create a new hub between Europe and Asia. Only in this case does Georgian aviation have a chance to develop

удар от соседних стран, где были сформированы хабы. И это – та проблема, с которой грузинская авиация столкнулась во время интеграции в мировую авиационную индустрию. Было бы лучше, если бы на начальном этапе развития грузинские авиакомпании интегрировались в альянсы с мировыми авиакомпаниями и активно включились в конкуренцию путем предложения пассажиров совместных продуктов. Однако в подобный альянс не вошла ни одна из грузинских авиакомпаний. Наоборот, они начали проти-

Европы, СНГ и Центральной Азии.

Свою негативную роль сыграли и власти. В цивилизованном мире действует принцип «открытого неба», и государство не должно помогать местным авиакомпаниям финансово, однако власти должны стратегически поддерживать развитие авиации, что пока что недостижимо.

**ЕЩЕ ОДИН ШАНС**

Хотя картина сейчас безрадостная, но у нас еще есть потенциал смочь сформировать хаб. Мы должны смочь объе-

В авиационной индустрии быть крупным государством - не главное, главное - правильная стратегия.

востоять друг другу, и 20-25 лет мы наблюдали, как они боролись на внутреннем рынке. Вскоре после распада Советского Союза в стране насчитывалось до 15 авиакомпаний, а потом в результате этой борьбы осталась лишь одна - Georgian Airways, осуществляющая международные рейсы, которые выполняются, в основном, в направлении нескольких городов

динить регион Кавказа и использовать потенциал, имеющийся у Тбилисского аэропорта. Нам придется конкурировать со Стамбульским, Киевским и Московским хабами, что ни один из них не устраивает. Например, Стамбульский аэропорт используют города Центральной Азии – Ташкент, Бишкек, Ашхабад и др., у которых нет прямой связи со многими городами

and compete with its neighboring airline companies. We can see this kind of formula for success in small countries like ours. For instance, Singapore is a nation of 5 million, which is situated next the Chinese market of 1 1/2 billion, though it is a better hub than its neighbor. Its airline, Singapore Airlines, transports more travelers than Air China. An analogous example is Dubai with a population of 800,000 and Emirates Airlines, ranked among the Top 10 airlines worldwide, with a multi-billion dollar income. In the aviation industry, the important thing is not to be a large government. What's important is the right strategy. Only by establishing a hub, actively offering new transit flights, and

a closed country. Where a customer sees the best service and price, that's where he'll go. We can't stop him. The country needs to not only accommodate Georgian travelers, but foreigners, i.e. Europeans heading to Asia and Asians heading to Europe and offer to provide them with these services. This will cause a decrease in the price of travel for Georgian travelers, as well. We'll also be able to offer lower tariffs to neighboring regions, the best service and become competitive. Tbilisi airport and Georgia has the potential to become the regional hub, and it shouldn't let this chance fall from its fingers. In present circumstances, with the airport in the hands of the Turkish

Европы. Мы же должны предложить нашим восточным партнерам и соседям именно Тбилисский аэропорт, мы должны осуществить консолидирование именно здесь и создать новый хаб между Европой и Азией. Только в этом случае у грузинской авиации есть шанс развиваться и конкурировать с авиакомпаниями соседних стран.

И такую формулу успеха можно увидеть в подобных нам малых странах. Например, 5-миллионное государство Сингапур расположено рядом с 1,5-миллиардным рынком Китая, но при этом лучше него выполняет функцию хаба, и ее Singapore Airlines перевозит больше пассажиров, чем Air China. Аналогичный пример – 800-тысячный Дубай и его входящая в мировую Top-10 Emirates Airline с многомиллиардным доходом.

В авиационной индустрии быть крупным государством - не главное, главное - правильная стратегия. Только идея путем формирования хаба, активного предложения транзитных рейсов и продажи этого сервиса на международном уровне мы можем говорить о перспективности грузинской авиации. Сегодня грузинская

авиакомпания думает только о грузинском пассажире, а грузинский пассажир уйдет к другим. Мы не являемся закрытой страной, и это никто не сможет ограничить, потребитель пойдет туда, где увидит лучшие услуги и цены. Страна должна делать ставку не на грузинском, а на иностранном пассажире, предлагать обслуживание европейцу в направлении Азии, а азиатцу в направлении Европы, и именно это повлечет снижение цен, в том числе и для грузинского пассажира. Мы сможем предлагать более низкие тарифы и наилучшие сервисы и соседним регионам, и это повысит нашу конкурентоспособность.

У Тбилисского аэропорта и Грузии в целом есть потенциал стать региональным хабом, и мы не должны упустить этот шанс. В сегодняшней ситуации, когда Тбилисский аэропорт – «в руках» турецкой компании TAV, это будет сложно. Турция – наш конкурент, они уже построили хаб в Стамбуле, и развитие Тбилисского аэропорта в подобном направлении не может быть в их интересах. Поэтому грузинские официальные ведомства должны принять в этом направлении такие решения, которые будут в интересах Грузии.

In the aviation industry, the important thing is not to be a large government. What's important is the right strategy.

then only if we can sell this service on the international level, can we talk about the prospects of Georgian aviation. Today Georgian airline companies only think about Georgian travelers, and in the meantime Georgian travelers will go elsewhere. We're not

company TAV, this will be difficult. Turkey is our competitor. In Istanbul, they already created a hub and the development of Tbilisi won't be in their interests. Government agencies need to make decisions that will be in the interests of Georgia.



**ПАССАЖИРОПОТОК В МЕЖДУНАРОДНЫХ АЭРОПОРТАХ ГРУЗИИ ВОЗРОС НА 24%**

По итогам 2018 года, в международных аэропортах Грузии зафиксирован рост пассажиропотока на 24%.

По информации «Объединения аэропортов Грузии» министерства экономики и устойчивого развития, показатель пассажиропотока за январь-декабрь 2018 года составил 5 033 118 человек, тогда как за 12 месяцев 2017 года - 4 074 448 человек.

Тенденция роста пассажиропотока наблюдалась в каждом из трех международных аэропортов страны. Тбилисский международный аэропорт в минувшем году обслужил 3 808 650 пассажиров или на 20% больше, чем годом ранее, Кутаисский международный аэропорт – 617 342 пассажира или на 52% больше, чем в 2017 году (405 698), Батумский международный аэропорт – 598 862 пассажира или на 21% больше, чем в 2017 году (495 704).

Что касается внутренних аэропортов, то Местийским и Амбролаурским аэропортами в 2018 году воспользовались 8 264 пассажира. Всего в эти аэропорты за год было выполнено 410 авиарейсов.

**PASSENGER TURNOVER AT GEORGIAN INTERNATIONAL AIRPORTS GROWS BY 24%**

In 2018, the passenger turnover at international airports of Georgia rose by 24% or a total of 5,033,118 people. This figure was 4,074,448 period during 2017 according to statistics by United Airports of Georgia.

All three international airports of Georgia have recorded an increase in passenger turn-over:

During the period of the study, Tbilisi International Airport welcomed 3,808,650 passengers, a 20% increase from the previous year.

Kutaisi International Airport served 617,342 passengers, up 52% from the previous year (405,698 passengers).

Batumi International Airport served 598,862 passengers a 21% increase from the previous year's figures (495,704 passengers).

As for local airports, Mestia and Ambrolauri airports transported 8,264 passengers. In total, local airports recorded 410 flights in 2018.

## The Digital Silk Road - “Belt and Road” on Blockchain technology

### Цифровой Шелковый путь - “Пояс и путь” на технологии Блокчейн



**Jaba Tarimanashvili**  
Business Analyst

**Джаба Тариманашвили**  
Бизнес-аналитик

The Belt and Road Initiative is a development strategy launched by the Chinese government with the intention of promoting economic cooperation between countries along the proposed “Belt and Road” routes.

The Belt and Road Initiative encompasses more than \$1 trillion USD of Chinese investments in some 60 countries. The main aim of the initiative is socio-economic development by improving land and sea routes for trade. The initiative will also augment advances in science and technology across the region, for example, advances in research into artificial intelligence, nanotech-

nology, quantum computing and “smart cities”. In addition to Chinese investments, there has been increased interest from trading and logistics companies to develop their presence within the trade corridors. Consequently, it is important for participant countries to actively promote their potential, in order to attract foreign investments and facilitate further development.

The fastest way to success is to highlight the bottlenecks, challenges, weaknesses and problems along the routes, and employing business solutions, transform them into opportunities and improve efficiency.

Инициатива «Пояс и путь» - это важная стратегия развития, реализуемая Китаем с целью содействия экономическому сотрудничеству между странами, расположенными вдоль рассматриваемых в рамках инициативы коридоров.

Данная инициатива китайских властей предусматривает инвестирование в 60 стран мира более \$1 трлн. Главная цель инвестиций - социально-экономическое развитие путем совершенствования сухопутных и морских торговых маршрутов. Инициатива также призвана способствовать развитию во всем регионе науки и техники, например,

путем исследований в области искусственного интеллекта, нанотехнологий, технологий квантовых вычислений, а также «умных» городов.

В дополнение к китайским инвестициям растет интерес со стороны торговых и логистических компаний к развитию своего присутствия в указанных коридорах. Следовательно, для стран-участниц важно активно продвигать свой потенциал, чтобы привлечь иностранные инвестиции и способствовать развитию услуг.

Самый быстрый путь к успеху - выявление узких мест, сложных задач, недостатков и



Two of the weaknesses of the Trans-Caspian International Transport Route (TITR) that passes through the China, Kazakhstan, the Caspian Sea, Azerbaijan, Georgia, Turkey, and the EU is that there is no common platform for carrying out transport business deals and no clear leadership. There are various obstacles TITR faces, such as changing railway gauges and means of transport, organizing printed documents, and lack of a proper freight connection between Georgia and Romania. The main challenges are transparency, online tracking, predictability, accessibility online and booking tickets along

the transport route. Some other problems are congestion and delays at border stations, particularly at stations where gauge changes are required. There are lengthy procedures for border crossing, and the documents that are required from different countries vary.

Domestic railway legislation determines the liability of railways, but the terms of the contract have not been definitively drawn up. At the international level, two legal precedents are in force between Europe and Asia. On the one hand, there is the precedent defined by the Intergovernmental Organization for Inter-

problems on routes and their transformation through business solutions in possibility and effectiveness.

Одной из слабых сторон Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ): Китай – Казахстан – Каспий – Азербайджан – Грузия – Турция - Европа, является отсутствие единой платформы для организации транспортного бизнеса, а также единого ответственного оператора. Узкими местами можно считать и замену из-за разницы в ширине железнодорожных составов либо парных колес, оформление печатных документов и

отсутствие регулярного морского грузового сообщения из Грузии в Румынию.

Основными по сложности вызовами являются пробелы в прозрачности, онлайн-отслеживании, предсказуемости, онлайн-доступности и бронировании на транспортных маршрутах, задержки на пограничных станциях, особенно на станциях с изменением колеи, длительные процедуры пересечения границ, а также отсутствие согласованности в документах, требуемых к предъявлению в различных странах.

Внутреннее железнодорожное законодатель-



ство определяет ответственность железных дорог, но в отношении этой ответственности не хватает международных компонентов. На международном уровне между Европой и Азией действуют два правовых режима: режим, определенный Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ), с использованием накладной ЦИМ - в странах Западной Европы, и режим, определенный Организацией сотрудничества железных дорог (ОСЖД) - в странах Восточной Европы, на Кавказе и некоторых странах Азии, с использованием накладной СМГС, которая не принимается в Западной Европе.

Существование двух разных правовых режимов влечет значительные задержки в движении поездов через границы. Несмотря на то, что при адаптации и внедрении общей накладной ЦИМ/СМГС был достигнут очевид-

ный успех, по-прежнему требуется проведение значительной работы, чтобы сделать железнодорожные зоны ОТИФ и ОСЖД более согласованными, сближенными и совместимыми.

Накладная ЦИМ/СМГС освобождает стороны, участвующие в транспортных операциях, от необходимости переписывать относящиеся к перевозке документы при пересечении границы между государствами двух различных правовых структур.

Децентрализованная транспортная платформа, основанная на блокчейн-технологии, является решением проблемы неэффективности, возникающей из-за отсутствия единой платформы и оператора транспортного бизнеса в коридоре ТМТМ.

Интеграция смарт-контрактов в систему для переключения соглашений между юрисдикциями ЦИМ/СМГС и обеспечения выпуска безбумажных электрон-

Децентрализованная транспортная платформа, основанная на блокчейн-технологии, является решением проблемы неэффективности, возникающей из-за отсутствия единой платформы

national Carriage by Rail (OTIF), which makes use of the CIM consignment note in Western European countries. On the other hand, there is the precedent defined by the Organization for Cooperation between Railways (OSJD) in Eastern European countries, the Caucasus and several Asian countries, which make use of the SMGS consignment note. This note is not accepted in Western Europe.

The existence of two contrasting legal precedents causes substantial delays in the movement of trains across borders. Although unmistak-

able success has been achieved with the adaptation and introduction of the joint CIM/SMGS consignment note, more work is still necessary in order to make OTIF and OSJD railway zones more coherent, convergent and interoperable.

The CIM/SMGS consignment note free the parties involved in transport operations from having to reevaluate transportation documents when crossing a border between states with two different legal frameworks.

A decentralized transport platform based



on Blockchain, known as Distributed Ledger Technology, is a solution that demonstrates the shortcomings which arise from lack of a common platform and no clear leadership in the transport business in the TITR corridor.

Integrating "smart contracts" into the system for agreements between CIM/SMGS jurisdictions, as well as introducing paperless, in other words electronic, international transport documents, creates an opportunity for commercial operations to be carried out efficiently.

The integration of algorithms is vital for system automation, for increasing transparency, and decreasing artificial barriers. Advance system notice has been put in place to speed up customs clearance and border crossings. It is essential to have online tracking, make transport scheduling predictable and precise, and provide an easy to user interface where one can make bookings. The transparency of traffic could enable efficient and faster routing planning.

Posts on the UIC Eurasian rail corridor forum indicate that digitizing

ных международных транспортных документов могла бы стать еще одним потенциалом для эффективного упрощения коммерческих операций.

Интеграция алгоритмов жизненно важна для автоматизации системы, повышения прозрачности и уменьшения искусственных барьеров. Возможность предварительного уведомления системы позволит осуществлять быстрое таможенное оформление и пересечение границы. Очень важно иметь возможность онлайн-отслеживания, точного прогно-

зирования транзита, а также онлайн-доступ с возможностью делать поручения о перевозках. Решение проблемы перегруженности на пограничных переходах может обеспечить эффективное и быстрое планирование маршрутизации.

Новейшими главными посланиями с форума евразийских железнодорожных коридоров являются следующие: важнейшее значение для железнодорожного транспорта и транзита имеют оцифровывание и создание единой правовой среды; такого средства



and increasing uniformity in a legal context is a crucial rail transport issue. There are no global regulations in place for railway transit. The maritime organization International Maritime Organization faces similar problems. A unified contract is required on the Euro-Asian route. There are two legal contracts for the carriage of goods within the territories of SMGS and CIM, despite the fact they have a joint CIM-SMGS consignment note. At the same time, OTIF is improving its interoperability and developing a new appendix, which is promising.

Taking into consideration the “New Rail Silk Road Economic Belt”, railway experts estimate that a route which requires no gauge changes along the whole route, for example a China-Afghanistan-Iran-Turkey-EU (~9000 km, 10 days) route would be the most efficient and shortest route, if such a route is established.

A cyber attack in 2017 on Maersk caused an IT breakdown. In cooperation with IBM, they decided to introduce Blockchain, improve global trade and digitize supply chains. Novotrans, a railway

глобального регулирования железнодорожного транспорта, как, например, в морской области, охватываемой Международной морской организацией, не существует; необходимо создание единой формы договора для связи железнодорожного транспорта Европы и Азии.

Железнодорожные накладные ЦИМ/СМГС гармонизированы, однако, несмотря на это, в ареалах ЦИМ и СМГС действуют два различных типа правового договора на перевозку грузов. Вместе с тем, нужно учесть, что ОТИФ разрабатывает

концепцию совместности на основе нового приложения, которая является многообещающей.

В соответствии с оценкой железнодорожных экспертов, в рамках «Экономического пояса Нового шелкового пути» вполне возможно создание железнодорожной линии, связующей Китай с Европой через Афганистан, Иран и Турцию, со стандартной шириной колеи по всему маршруту, длина которой будет наименьшей в сравнении с другими коридорами (~ 9000 км), и проехать которую можно будет за 9-10 дней.

operator and Universal Blockchain signed a memorandum on the digitization of train cars, transferring their statutes i.e. loading, unloading, location, etc. to blockchain, which includes all the details and specifics of train maintenance in a digital archive of

(disbursement account), SoF (statement of facts), port line-ups, price-list and catalogue for suppliers, it has a great potential to be recognized as a global marine applications’ solutions provider.

There is a Chinese Proverb that says when

A decentralized transport platform based on Blockchain, known as Distributed Ledger Technology, is a solution that demonstrates the shortcomings which arise from lack of a common platform .

railway carriages. If all rolling stock manufacturing is transferred to blockchain, it will become impossible to falsify or change any information about the railway carriage and the goods carried inside. This information can also be accessed by each participant on the network of any transaction at any moment.

The Georgian startup MARINE APPLICATIONS LTD. focuses on creating web-based, mobile-friendly applications for companies active in the marine industry. If a company has already developed solutions for online D/A

the some people build walls and others build windmills. The current transport systems and information technologies are still stuck in the 20th century, and require a shift to data technologies, in order to be prepared and respond to future requirements. There could be a breakthrough if consortium countries in the corridor passing through Georgia can make a difference, create new technological standards ahead of time, and provide success stories to the world. This will improve multimodal transport business deals.

Кибератака в 2017 году на Maersk привела к поломке инфраструктуры информационных технологий, поэтому в сотрудничестве с IBM было принято решение для улучшения глобальной торговли и дигитализации логистики применить блокчейн-технологии.

Железнодорожный оператор «Новотранс» и Universal Blockchain подписали меморандум о дигитализации вагонов, что позволит передавать различные данные (касательно погрузки, разгрузки, местоположения) в блокчейн-системе и вносить все детали и особенности по обслуживанию поезда в цифровую историю железнодорожных перевозок. В условиях перенесения всех процессов, касающихся подвижных составов, в блокчейн, становится невозможным подделывание или изменение информации о железнодорожных вагонах и перевозимых товарах. Эта информация также может быть доступна каждому участнику сети или транзакции в любой момент.

Грузинский стартап MARINE APPLICATIONS LTD уделяет основное внимание созданию веб- и мобильных приложений для компаний,

действующих в морской индустрии.

Компания уже разработала решения для онлайн дисбурсментских счетов, таймшитов, движения судов в портах, онлайн прайс-листов и каталогов поставщиков и имеет большой потенциал для присутствия в качестве глобального поставщика решений для морских приложений.

Китайская пословица гласит, что, когда дует ветер перемен, одни люди строят стены, а другие - ветряные мельницы. Существующие транспортные системы и информационные технологии все еще находятся в XX веке и требуют перехода на новые технологии, для того чтобы быть соответствующим образом подготовленными и отвечать требованиям будущего. И в этом свете большим прорывом могло бы стать использование странами - членами консорциума транспортного коридора, проходящего через Грузию, а также различных бизнес-решений, ориентированных на новые технологические стандарты, что неизбежно приведет к созданию истории успеха, необходимого для организации мультимодальных перевозок.



# Foreign Students Georgian ambassadors around the world

Author: Megi Kavtushvili

# Иностранные студенты – послы Грузии в мире

Автор: Мэги Кавтуашвили

More and more foreigners are choosing Georgia as their destination for higher education. This is confirmed by the growing number of foreign students enrolled in universities. The cost of tuition, the low cost of living and the quality of education are the main reasons why more and more young people see their future in this country.

Все больше иностранной молодежи приезжает в Грузию для получения высшего образования. Это подтверждается растущей динамикой количества иностранных студентов, зачисляемых в грузинские вузы. На выбор молодых людей влияют стоимость обучения, его качество и расходы на проживание в стране.

Based on the results of the 2018 national exams, 27,906 high school graduates became university students. More than 14,000 places remained unfilled in universities. They used these vacancies for foreign students, especially due to the fact that in the last 4 years their numbers have doubled. According to data from the National Center for Educational Quality Enhancement, in 2014 4,420 foreign students received their education here, in 2015, that number grew to 5,781, in 2016 it grew to 6,305, while in 2017 the most growth was recorded, with their number reaching 9,439 active students.

To receive a higher education, students come from 30 countries, primarily from Asian and African countries (India, Nigeria and Iraq). The reasons they choose Georgia are based on the price, quality of the education and prestige of a diploma on the international arena.

On average foreign students pay \$10,000 a year (this includes costs of living). Studying is two times—in some cases three times—more expensive than for Georgian students, though in Europe, in particular in Western European countries, tuition and cost of living in Georgia is about two times lower.

It is typical for foreigners to discuss Georgia's educational potential in these terms. That is why appealing to them lies in local universities' interests.

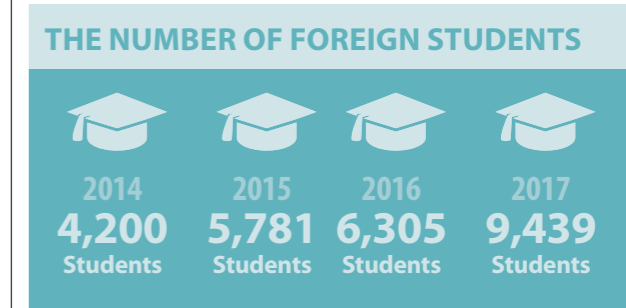
### THE MOST POPULAR INSTITUTIONS

Georgia offers 58 institutes of higher education to foreign students. According to the most recent statistics, the leaders, in terms of number of foreign students, are Tbilisi State Medical University (1,612 students), New Vision University (943 students) and University of Georgia (924 students). They have established academic programs in English, hired professors

Согласно результатам Единых национальных экзаменов 2018 года, студентами грузинских вузов стали 27 906 абитуриентов, вместе с тем, более 14 тысяч мест в университетах остались вакантными. Незанятые места университеты, как правило, используют для принятия иностранных студентов. За последние четыре года количество таких студентов практически удвоилось. По информации Национального центра управления качеством образования, в 2014 году образование в Грузии получали 4 420 иностранных студентов, в 2015 году - 5 781, в 2016 году - 6 305, а в 2017 году – уже 9 439.

Для получения высшего академического образования в Грузию приезжают молодые люди из порядка 30 стран мира, в основном, расположенных в Азии и Африке (из Индии, Нигерии, Ирака и т.д.). Стоимость и качество образования, а также «вес» диплома на международном уровне – по этим критериям они и выбирают Грузию.

Совокупные расходы иностранного студента в Грузии составляют, в среднем, \$10 тыс в год. Учеба обходится ему вдвое, а в ряде случаев – и втрое дороже, чем местному студенту, однако в сравнении с Европой, в том числе Восточной Европой, грузинские цены как в отношении получения образования,



and teachers, organized their infrastructure and advertised in various countries to attract students, in which they have placed an investment of hundreds of thousands of laris.

“Georgia has a wonderful potential to become an EDU hub in the region, because there is an increase in interest from foreigners. This enhances the image of the country. I think that our country needs to capitalize on this interest while it is here, until someone else takes our place. I’ll give you an example from our university. New Vision University has been around for just under 5 years, and it has already made a lot of advancements. We have two campuses, our own hospital, a blood bank, an eye clinic, our own sports fields and a rehabilitation center, which is currently being built. We’re actively developing; this process is ongoing,” states New Vision University’s head of international relations Kira Kitsmarishvili.

#### **BARRIERS WHICH NEED TO BE TAKEN DOWN**

For Georgia to become an educational hub, the strong efforts made by institutes of higher education and their readiness to accept students alone is not enough. For those who wish to receive an education, getting across the border is a difficult



procedure, as several permits are necessary from government agencies for this. These must be obtained not just one time but at the beginning of every academic year. The enrollment of a student is based on an order by the Minister of Education and Science. However, many enrolled students do not ever get the chance to commence studying because they cannot obtain a study visa. The university is forced to suspend or terminate the status of said student. The

так и проживания – ощутимо ниже. Понятно, что в таких условиях иностранцы активно рассматривают образовательный потенциал Грузии. Их привлечение входит и в интересы местных университетов.

#### **САМЫЕ ПОПУЛЯРНЫЕ СРЕДИ ИНОСТРАНЦЕВ ВУЗЫ**

Получить высшее образование иностранной молодежи предлагают 58 высших учебных заведений Грузии. По последним данным,

лидерами по количеству иностранных студентов являются Тбилисский государственный медицинский университет (1 612 студентов), New Vision University (943 студента) и Университет Грузии (924 студента). Они составляют академические программы на английском языке, подбирают англоязычный профессорско-преподавательский состав, совершенствуют необходимую инфраструктуру и размещают в различных странах рекламу для

problems connected to a student visa concern every foreign student, especially students from African or Asian countries.

“The growth of foreign students in the country is predominantly dependent on the visa regime. If this process becomes simplified, it would have great results. It is desirable to define a specific framework for students to know who fulfills these requirements, so it can be guaranteed that they will receive a visa; this would

also really simplify things in institutes of higher learning. In addition to the economic benefits, foreign students bear a great significance for Georgia. They become ambassadors for our country when they return to their own countries, and this is important,” states New Vision University’s head of international relations, Kira Kitsmarishvili.

The country’s education potential will significantly grow after a technical

привлечения студентов, в которую инвестируют сотни тысяч лари.

«У Грузии имеется необыкновенный потенциал стать региональным образовательным хабом, поскольку интерес со стороны иностранцев в этом отношении - растущий. И это сильно повышает имидж страны. Я думаю, что страна должна использовать этот интерес, пока он налицо, и пока кто-либо иной не заменил нас в этой сфере. Приведу в пример наш университет. New Vision University существует 5 неполных лет и уже ощутимо развился. Сейчас у нас имеются два кампуса, собственный госпиталь, банк донорской крови, офтальмологическая клиника, спортивные площадки, строится реабилитационный центр. Мы развиваемся очень динамично, и этот процесс не останавливается», - рассказала HUB Georgia руководитель департамента международных отношений New Vision University Кира Кицмаришвили.

#### **НЕНУЖНЫЕ БАРЬЕРЫ**

Между тем, для превращения Грузии в образовательный хаб лишь готовности и усилий вузов недостаточно. Для желающих учиться в Грузии пересечение ее государственной границы – сложная процедура, требующая получения

разрешений нескольких государственных ведомств, причем не однократного, а в начале каждого учебного года. Зачисление студента в вуз происходит на основе приказа министра образования, науки, культуры и спорта, однако многие зачисленные студенты не могут начать учебу, поскольку им не удается получить учебную визу, и тогда университет вынужден прекратить им статус студента. Проблема с получением учебной визы в большей или меньшей степени актуальна для всех иностранных студентов, особенно для студентов из стран Азии и Африки.

«Рост количества иностранных студентов в большой степени зависит от визового режима. Было бы хорошо, если бы этот процесс был упрощен. Желательно, чтобы были зафиксированы какие-то конкретные рамки, и студент знал, что если он выполнит предусматриваемые им требования, то гарантированно получит визу. Это упростит и ситуацию для вузов. Наличие в Грузии иностранных студентов – это гораздо больше, чем просто экономическая польза, когда они возвращаются в свои страны, то становятся послами нашей страны, и это – очень

university has been built, whose concept arose from a government decision. It is envisaged for 60,000 students. As the author of the project states,

“The fifth best university city on the world scale could be built here on 140 hectares of land. A presentation for this project was conducted in 2016. However, until now we haven’t been able to get the university’s infrastructure off the ground. Despite a non-existing infrastructure, it’s well known that TUM International Standards of Quality Management will be used in the development of study and research programs in Kutaisi University and in the selection process for head, scientific and administrative staff. Which countries and in what

specialties the university will invite students still has not been made public. Though it’s already been announced that the first wave of students will be accepted in the autumn of 2019.

Expert Giorgi Khistovani discusses the arrival of foreign students in Georgia in terms of their specific benefits to the country. As he states, Georgia has a particular advantage in the region, but the disorganized approach by the government, puts things at risk. According to him, it would be important for the government to work more on attracting specific students and creating a context for the best students to stay in Georgia.

“Research conducted by us confirms that after

важно», - отметила Кира Кицмаришвили.

Ожидается, что образовательный потенциал страны значительно возрастет после начала функционирования в Кутаиси технологического университета, строительство которого осуществляется по решению властей. Рассчитанный на 60 000 студентов, 5-ый в мире по масштабу университетский город планируется построить на 140 га. Презентация проекта состоялась еще в 2016 году, но пока что строительство университетской инфраструктуры не продвинулось дальше подземных работ. Впрочем, несмотря на отсутствие инфраструктуры, уже известно, что при разработке учебных и исследовательских программ, а также отборе научного

и административного персонала кутаисского университета будут использованы стандарты TUM International. Из каких стран, и на какие специальности будут приглашаться университетом студенты, пока не озвучивается. Однако уже анонсировано, что прием первого потока студентов состоится осенью 2019 года.

Эксперт Георгий Хиштовани рассматривает приток в Грузию иностранной молодежи для получения образования в ракурсе конкурентных преимуществ в масштабе региона. По его словам, у Грузии есть эти конкурентные преимущества, однако неорганизованный подход со стороны государства подвергает их риску. По мнению Хиштовани, было бы обоснованно, чтобы государство работало над привлечением более конкурентоспособных студентов и созданием условий для того, чтобы лучшие из них оставались в Грузии.

«Проведенные нами исследования подтверждают, что, получив образование, иностранные студенты и не остаются в Грузии, и не возвращаются в свои страны. Они направляются в более богатые страны, где благодаря полученным дипломам у них имеется возможность выгодного



receiving their education, foreign students neither stay in Georgia nor return to their own countries. Instead, they move on to even richer countries where, with their diplomas, they have the opportunity to acquire work. Here we have a financial model whereby universities, in fact, are forced to accept more foreign students. The quality of a student doesn’t matter at all. The government’s policy should be so that many competitive students are accepted, which increases the quality of education and gives everybody an excellent education, whether it be local or foreign students, with the government taking care to have the best of the bunch stay in Georgia. This is not being discussed at all at this stage. The government should define as its goal increasing the quality of education, and with the help of foreign students, enlarge the workforce. This needs to be the utmost goal, agenda and

priority of the government,” states the director of PMC research center, Giorgi Khistovani.

#### NEW DEVELOPMENTS FOR FUTURE PHYSICIANS

A significant portion of foreign students choose medicine as a major. While the government is working on the concept of developing an educational regional hub, individual government agencies are also working on getting accreditation for the most popular program, medicine, around the world. Since 2017 the National Center for Educational Quality Enhancement has been in discussions with the World Federation for Medical Education (WFME) with the aim of gaining accreditation. If Georgia receives accreditation, a graduate from a Georgian university would be able to get work in any country including Europe and the U.S.A. The outcome of the accreditation process will be revealed this year.



трудоустройства. У нас действует такая модель финансирования образования, которая, фактически, вынуждает университеты принимать как можно больше иностранных студентов. Качество никакой роли не играет. Государственная политика должна быть такой, чтобы сюда приезжало больше конкурентоспособных студентов, чтобы росло качество обучения, как местных, так и иностранных студентов, чтобы студенты получали хорошее образование и лучшие из них, благодаря заботе государства, оставались в Грузии. А это на данном этапе вообще не рассматривается. Государство должно поставить целью рост качества обучения и поставки, при помощи иностранных студентов, рабочей силы. Это должно стать первейшей целью, политикой и приоритетом государства», - подчеркнул директор исследовательского центра PMC Георгий Хиштовани.

#### НОВОСТЬ ДЛЯ БУДУЩИХ МЕДИКОВ

Значительная часть иностранных студентов в Грузии выбирают направление медицины. Единой государственной концепции превращения Грузии в региональный образовательный хаб пока нет, и над международной аккредитацией вышеупомянутой - самой популярной программы работают отдельные правительственные учреждения. В частности, Национальный центр управления качеством образования с 2017 года ведет переговоры с Всемирной федерацией медицинского образования (WFME). Если данная программа будет аккредитована, то с полученным в Грузии соответствующим дипломом выпускник сможет устроиться на работу в любой стране мира, в том числе в странах Европы и США. Результаты этого процесса станут известны до конца года.



# A Success Story

**Shalva Alaverdashvili**

Manager of Borjomi-Likani Hotel

Author: Tamar Demetrashvili

## История одного успеха

**Шалва Алавердашвили**

директор гостиницы Borjomi Likani

Автор: Тамар Деметрашвили

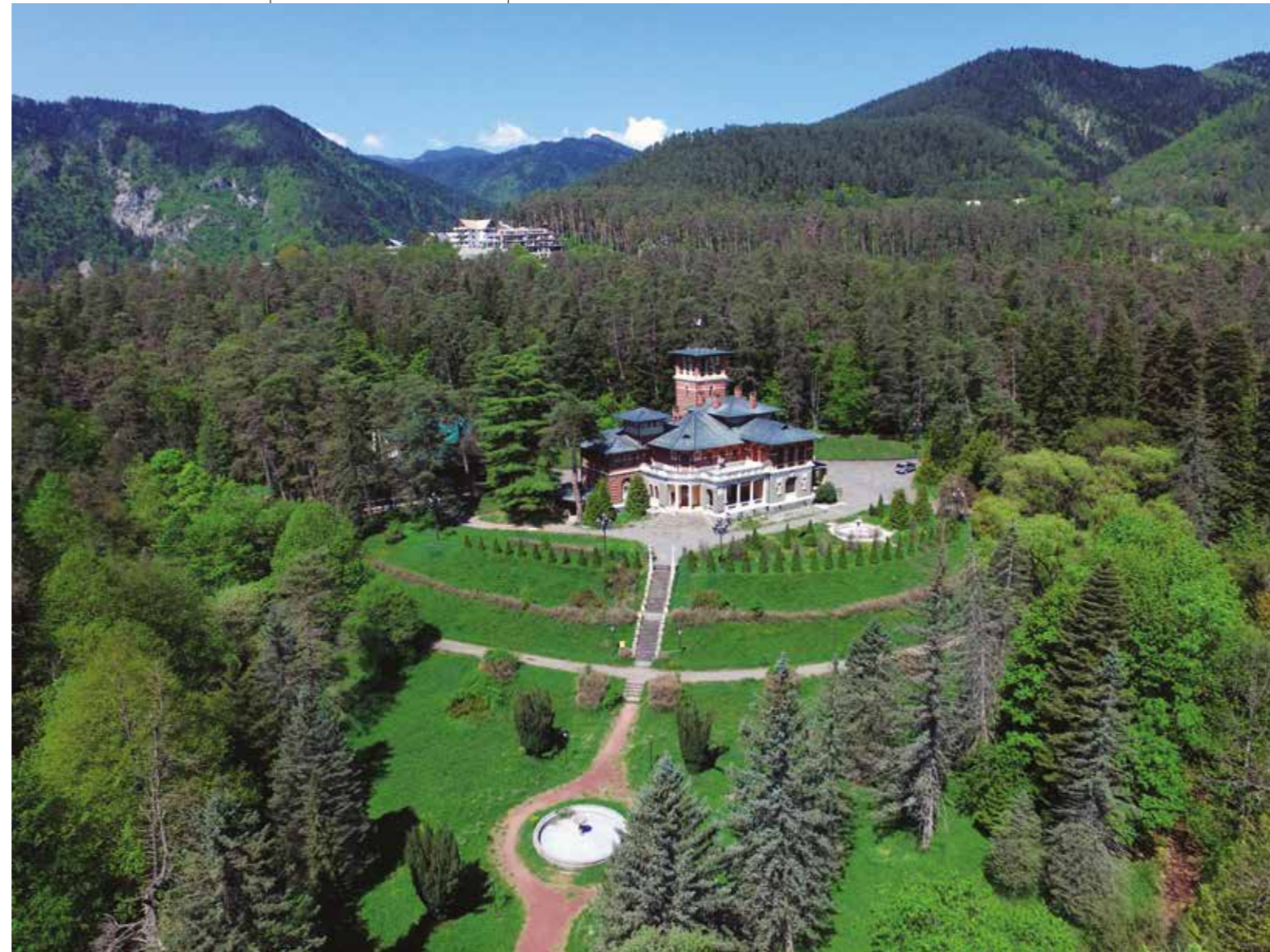
*This is the story of a young businessman who began his career in tourism from the lowest rung and today is considered one of the most successful "hoteliers" in Georgia. He's risen through the ranks from a career as a dishwasher to manager of some of the country's largest hotels, including "Borjomi-Likani". He says that he's never worked just for a paycheck and never glanced at his watch, checking the time for when the workday would finish. "You need to try to advance yourself in any job, no matter what you do," says Shalva Alaverdashvili as he tells his story to us, one which is unfamiliar and fascinating in Post-Soviet Georgia.*

*Это - история одного молодого человека, который начал свою карьеру в туристском бизнесе с самой низкой ступени, и который сегодня считается в Грузии одним из самых успешных отельеров. Который прошел путь от мойщика посуды до управляющего крупнейшими гостиницами страны, в том числе Borjomi Likani. Он говорит, что никогда не работал только из-за зарплаты, и никогда не поглядывал на часы в ожидании окончания рабочего дня. «Ты должен стараться продвинуться вперед в любом деле, за какое бы ни взялся», - отмечает Шалва Алавердашвили и рассказывает свою историю, такую интересную и непривычную для постсоветской Грузии.*

I graduated from Tbilisi State University's Commerce and Marketing faculty with excellent marks and a red diploma, with a specialty in commodity. As long as I can remember, the tourism sphere has always interested me. It was only when I had completed my senior year of studies that a class in this specialization was created in our major. This was the end of the 90's, a tough period, when talk about tourism was almost "utopic". My father has a specialization in hydrology. I remember in my childhood when he took students to his studio, I would tag along. We had to stay in hotels and I remember that when I observed everything

came to the stage in my life when I just had to go abroad. I felt that I had gotten stuck in a dead-end, that I didn't know what to do if I were to stay. This is why I made this decision. I had one goal-I needed to create something on my own. The third day after arriving in England, I began working as a dishwasher in a hotel. I later found out that they were planning on hiring two people for this position, but I was so eager to start that they never hired a second person. This was my first experience with the hotel business. In three months I became the supervisor of dishwashers. Later on, I became a waiter at breakfast

Среднюю школу я закончил с золотой медалью, факультет коммерции и маркетинга ТГУ – с красным дипломом, по специальности товаровед. Впрочем, сколько я себя помню, меня всегда интересовала сфера туризма. В период, когда мы завершили четвертый курс, на нашем факультете открылась группа по этой специальности. Это был конец-90-х, тяжелый период, когда разговор на тему туризма был практически утопией. Мой отец по специальности – гидролог. Помню, в детстве, когда он возил студентов на практику, он часто брал меня с собой. Нам приходилось останавливаться в гостиницах, и я помню, как за всем тогда наблюдал, мне нравилась та среда, и я тоже хотел иметь свою гостиницу. Ну а будучи студентом, я поставил себе целью работать в этой сфере и внести свой вклад в ее развитие.



стратора гостиницы, затем я стал выполнять обязанности менеджера в 6 гостиницах. Гостиницы были расположены так, что мне ежедневно приходилось обходить их пешком и проверять технические детали. Наконец, я стал генеральным менеджером одной из гостиниц. Это был мой лучший опыт – тот, который я получил в Англии.

**БОРЬБА С СОБОЙ**

Естественно, было непросто - 2000-ый год, новогодняя ночь, весь мир празднует, а ты, молодой парень, в полночь моешь посуду.... Да, непросто, но тогда у меня были другие идеи, большие планы, которые я должен был воплотить в реальность. Помню, я был в наушниках, руки сами делали свое дело, а я слушал грузинские песни. Так я старался переключать разум на совсем иное.

**СЛУЧАЙ, КОТОРЫЙ МНОГОЕ ИЗМЕНИЛ**

В один из дней пианист гостиницы не явился на работу, и чтобы гости не оставались без живой музыки, я сел за инструмент и стал наигрывать грузинские мелодии. На следующий день меня вызвал к себе генеральный директор и спросил – чем, мол, тебя наградить. В правилах гостиницы было раз в год финансировать учебу

In my opinion, the most important advantage that Georgia has on the international tourist market is its location. The second thing is its people.

around me, I liked the surroundings and also wanted to have my own hotel. During my student years I already had set out to work in this field and make my own contributions to it.

**DISHWASHER FROM A FARAWAY LAND**  
After finishing my studies in Georgia, it

and step by step I went through every position, from being a waiter to the technical department, to later becoming a manager of that very department, then a hotel administrative aid and lastly, I handled managerial duties in 6 hotels. The hotels were located such that I had to go on foot everyday

**МОЙЩИК ПОСУДЫ ИЗ ДАЛЕКОЙ СТРАНЫ**  
По завершении учебы в Грузии в моей жизни наступил этап, когда я должен был выехать за рубеж. Я чувствовал, что оказался в тупике, не знал, чем заниматься, если останусь, и поэтому принял решение уехать. Цель была одна – я что-то должен был создать

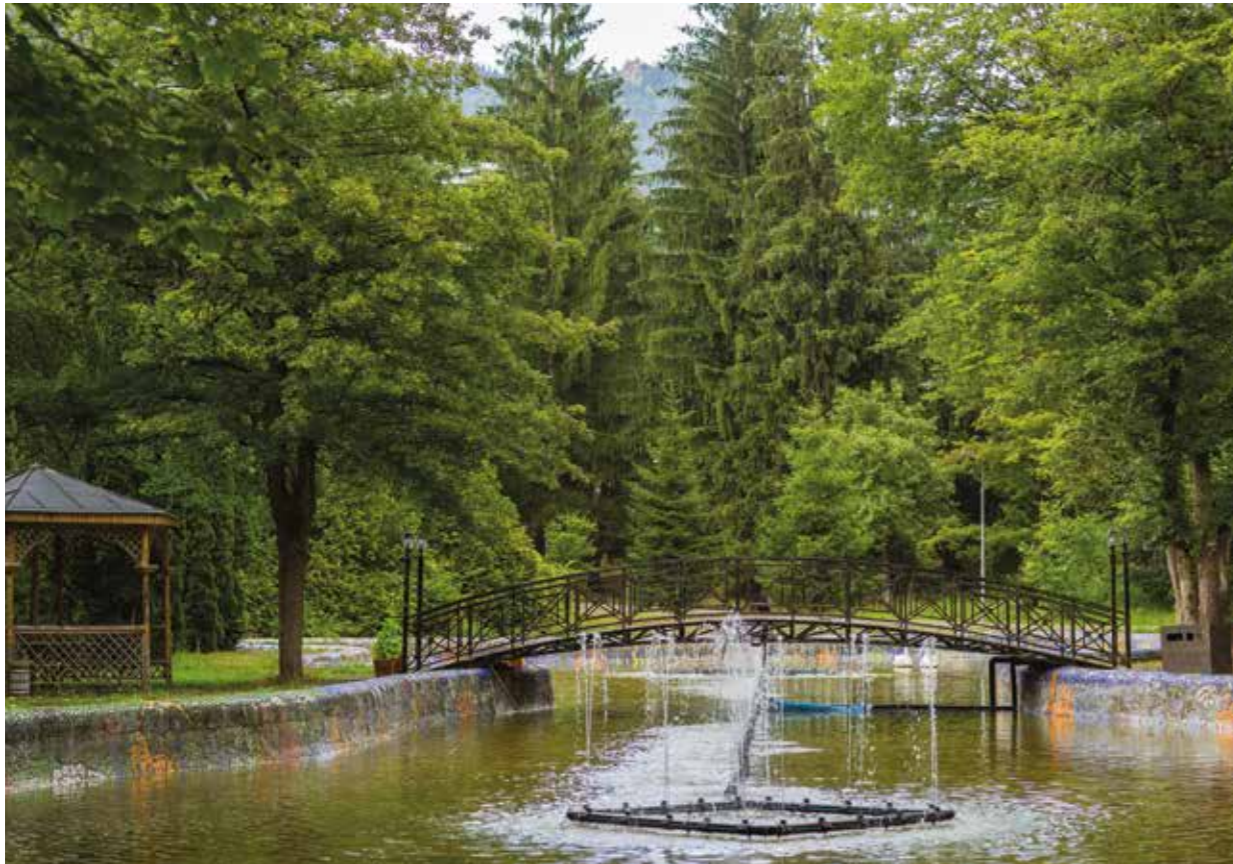
сам. На третий день после приезда в Англию я начал работать в одной из гостиниц мойщиком посуды. Как я узнал позже, на эту позицию должны были взять двух человек, но я был настолько инициативным, что второго решили не брать. И это была моя первая встреча с гостиничным бизнесом.

to all of them and evaluate technical details. Eventually, I handled general managerial duties. This was the best experience I gained while in England.

**STRUGGLE WITH MYSELF**  
Of course, the year 2000 was difficult. On the night of New Year's

Eve the whole world is celebrating and you're a young guy who's got to wash the dishes at 12 midnight. Of course, it's difficult, but I had different ideas then, big plans, ones which I had to fulfill. I remember, one day I put my headphones on, my hands were doing the job themselves and I

Через три месяца я стал старшим мойщиком посуды, позже – официантом, подающим завтраки, и так постепенно прошел все ступени, начиная с официанта до сотрудника технического департамента, а затем и менеджера этого департамента. Потом меня назначили помощником админи-



was listening to Georgian songs. I tried to let my mind drift off in this manner.

#### THE INCIDENT THAT CHANGED EVERYTHING

One day the hotel's pianist didn't come to work and so that the guests didn't stay without live music, I sat in front of the instrument and played Georgian melodies. The next day the general director called me into his office and asked me, "What can I do for you?" The hotel had as a policy that once a year it would finance studies for two of its em-

ployees, and I also asked them to do this for me. It so happened that they financed my studies for a hotel management finance course in William's College. In addition to this, I have about 30 certificates connected to the field of tourism.

#### BACK IN GEORGIA

I always wanted to return to Georgia. I was ready to work for a nominal salary, just so that I would be able to take what I learned in my time abroad and use it here. When it had been exactly 6 years since I left, I realized

двух своих сотрудников, и я попросил именно об этом. Вот так и получилось, что именно они профинансировали мне курс гостиничного менеджмента в Williams College. Кроме того, у меня есть до 30 различных сертификатов, которые связаны со сферой туризма.

#### НАЗАД В ГРУЗИЮ

Мне всегда хотелось вернуться в Грузию, я был готов работать даже за минимальную зарплату, лишь бы вернуться. Я хотел применить здесь все то, чему научился за рубежом, и через 6 лет посчитал,

что этот день настал. Из Лондона я попал прямо в Кобулет. Грузинский бизнесмен Темур Чккония решил построить на этом черноморском курорте гостиницу, и я был назначен генеральным директором данного крупного проекта. И уже с этого началась моя грузинская карьера.

#### ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ СТИЛЬ УПРАВЛЕНИЯ

Главное для меня – сотрудник. Возможно, я совершаю большой проступок, говоря это, но мой персонал я всегда ставлю впереди



the day had come. I ended up in Kobuleti (a Black Sea resort) coming straight from London. A Georgian businessman, Temur Chkonia, was planning to build a hotel there, and I was appointed as the general manager of this sizable project. This is how my career began in Georgia.

#### MANAGEMENT AS ONE'S MISSION

For me coworkers are important. It's possible that I'm committing a terrible crime when I say this, but I always put my staff ahead of my guests. The expres-

sion that "the customer is always right" is not really correct. You need to make the guest feel that this is the case, but you should never belittle your coworker because of this. According to my observations, in Post-Soviet countries such as Georgia, the guest is more in the wrong and not service personnel. Guests often don't know how to behave in hotels and restaurants, they hold their head up high and they have a stereotypical attitude towards the service personnel, which is awful and must be changed.

гостя. Высказывание: «Гость всегда прав» в действительности - неверно. Гостю надо дать почувствовать, что он прав, но своего сотрудника из-за него ущемлять никогда не надо. По моему наблюдению, в постсоветских странах, в том числе и в Грузии, больше виноватым бывает гость, а не обслуживающий персонал. Зачастую гость не умеет себя вести в гостиницах и ресторанах, задирает нос, стереотипно относится к обслуживающему персоналу, что очень плохо и обязательно должно измениться.

#### ТУРИЗМ СЕГОДНЯ

По моей оценке, сектор работает активно. Считаю, что все мы, занятые в этой сфере люди, энергично создаем. Все зависит от нас, от частного сектора, и расслабляться нельзя. На внутреннем рынке - уже довольно высокая конкуренция, и это очень хорошо. По моему мнению, главнейшее преимущество, которое имеется у Грузии на рынке международного туризма - это ее местоположение и ее жители. Грузины любят гостей, и это всячески отражается в их отношении и поведении. Именно это

**TOURISM TODAY**

According to my assessment, the sector is working actively, that people committed to this field need to build it up together. Everything is on us, the private sector, and it's not possible for us to relax. There's already quite a lot of competition on the domestic market and this is really good. In my opinion, the most important advantage that Georgia has on the international tourist market is its location. The second thing is its people. Georgians love guests and this is expressed in their attitude and behavior. This is the main factor in why so many visitors come to Georgia. In regard to infrastructure, the private sector, in comparison to the government, is quite ahead. The government is trying to fix this, but it's still a long way away. The hotel is in good shape. The roads aren't. The hotel is doing fine. Communication isn't up to par. There's no place to park, and so on and so forth. These are the main problems we encountered while working on the hotel.

**GEORGIA-AN ATTRACTIVE CENTER IN THE REGION**

Georgia, in particular, Batumi, needs a con-

ference center which can accommodate a minimum of 5,000 people. I say Batumi because as of now hotels in Tbilisi can't make room for this amount of guests. If this kind of center is built it would completely change the perception of Batumi and the city would be of interest not just during the season when tourists visit the sea. There are many countries in our surroundings, which undoubtedly need a neutral space to hold large events. Georgia is most up to the task to carry out this function. I believe the government of Ajara should implement this project. It will be profitable for them. We can offer very interesting services where sports tourism is concerned. Due to the natural conditions here, it's possible all year round to coordinate trainings. There needs to be sites made for this purpose. Georgia, as a compassionate country towards all its neighbors, can ensure them that they can feel comfortable here and can gather here to discuss crucial issues. We're a geographical hub, and I think this is the best environment from the standpoint of international politics and for conferences.

является главным фактором, из-за чего гости приезжают в Грузию. С точки зрения инфраструктуры частный сектор, в сравнении с государством, находится сильно впереди. Государство старается это исправить, но оно еще очень отстает. Гостиница хорошая – нет дороги, гостиница хорошая – не годятся коммуникации, гостиница хорошая – нет паркинга и т.д. Это основные проблемы, с которыми мы сталкиваемся в работе.

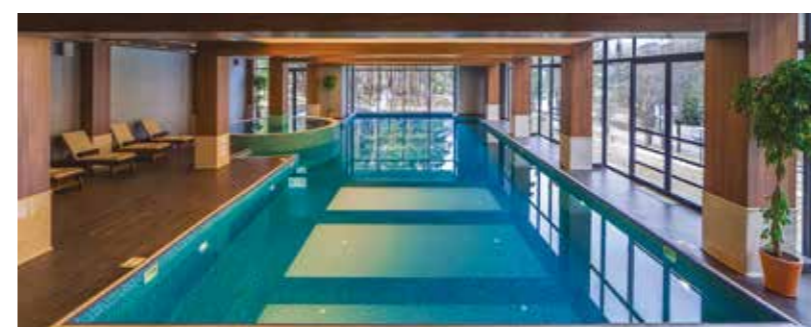
ской сезон. Вокруг нас есть множество стран, которым, возможно, необходимо нейтральное пространство для проведения крупных мероприятий, и Грузия может выполнять эту функцию наилучшим образом. Я считаю, что правительство Аджарии должно осуществить такой проект, это будет прибыльным. Очень интересные сервисы можно предложить региону и с точки зрения спортивного туризма. Исходя из природных условий, здесь можно организо-

По моему мнению, главнейшее преимущество, которое имеется у Грузии на рынке международного туризма – это ее местоположение и ее жители.

**ГРУЗИЯ – РЕГИОНАЛЬНЫЙ ЦЕНТР ПРИТЯЖЕНИЯ**

Грузии, в частности, Батуми, на сегодняшний день обязательно необходим конференционный центр минимум на 5 тысяч человек. Я говорю о Батуми, поскольку тбилисские гостиницы такого количества гостей принять пока не в состоянии. Если такой центр будет обустроен, это вообще изменит концепцию Батуми, и город будет интересным не только в мор-

вывать тренировочные сборы на протяжении всего года. А для этого должны быть обустроены базы. Грузия – доброжелательная страна по отношению ко всем своим соседям, здесь они могут чувствовать себя комфортно и собираться для бесед, в том числе по злободневным вопросам. Мы находимся в географическом центре, думаю, что и с точки зрения международной политики, и для конференций здесь – наилучшая обстановка.



## A Dream Realized in the Mountains Исполненная в горах мечта



Since childhood I've been a rebel. I was never able to get accustomed to school or the role that my family had devised for me to be a pure and modest girl, whose task it was to be hard-working at school and also carry out family chores; meanwhile, my brother could play in the yard with a ball or roll around in the mud until evening. His role in the family wasn't anything more than this...I don't

know. So as not to repeat myself over and over again, I'm going to tell it succinctly. The woman of the family should know needlework. Maybe today I would have known how to sew a button, but out of protest I didn't feel inclined to learn how. I also didn't learn how to cook until I was 30, when I became interested in it on my own...and since this was my interest, my choice and not just me following someone's as-

Я с детства была бунтаркой, никогда не мирилась с заранее расписанной для меня ролью в

школе или семье - скромной девочки с бантиками, главной задачей которой является примерно учиться и осваивать домашние дела. И это в то время как для моего младшего брата гонять во дворе мяч после школы до вечера или пачкаться

грязью было вполне допустимым...

Ну не знаю, если бы мне постоянно не твердили, что домашняя женщина должна уметь кроить и шить, наверное, сегодня я бы хотя бы умела пришивать пуговицу. В знак протеста я не освоила ни кройку, ни шитье, а готовить пищу научилась после того, как у меня самой появился к этому интерес, примерно, в 30-летнем

pirations for me, I learned it so well that several years later I had my own culinary show on one of the prime time networks, "Rustavi 2". However, this interest also waned, and I left the program without a second thought. Before that was "60 minutes", a program for reckless and fearless journalists with nerves of steel, who combated against injustice, in other words, the program for me. This turned out to be another

stage of my life. I've had a family for 15 years. I have a husband and two boys, a 15 year old and 5 year old. I'm a caretaker for 3. But they know good and well that my care won't bring them any success, and they try to fend for themselves. It's good for them. They won't be tainted by the malady of infantilism typical among Georgian men. As for me...It's the second year that I'm facing a new challenge in

возрасте. И поскольку это был мой интерес, мой выбор, а не диктовка доброжелателей, научилась так, что спустя несколько лет у меня было свое кулинарное шоу на одном из главных телеканалов страны - «Рустави 2». Впрочем, когда угас и этот интерес, я не стала тянуть и покинула передачу. А до этого были «60 минут» - передача бесстрашных, рискованных и с крепкими нервами журналистов,

боровшихся с несправедливостью, то есть, моя передача. Так что, я прошла и этот этап. Уже 15 лет как у меня есть своя семья - супруг и два сына, 15-и и 5-и лет, трое мужчин, смотрящих на одну женщину. Впрочем, они хорошо понимают, что от пассивного созерцания толку не будет, и стараются сами присмотреть за собой, и это хорошо для них самих: традиционная «болезнь»



the role of businesswoman, as the breadwinner of the family. I became interested in this occupation in recent years, though I didn't have the appropriate capital to give it a shot until now. I slowly put some money together, sorted out my business plan, and today I have a cafe called "Cub", at exactly an altitude of 3,050 meters in Gudauri, where there's no water, gas or any way to get groceries. You need to get all the supplies and bring them up the mountain, some on your back, some by snowmobile, though as they say, if you like walking, you should also love hauling things up an incline by sled...what other way is there: I bring the stuff up, I bake, I clean,

mend damaged roofs and do accounting. This year I need to make the investment I put into the business back along with some profit. After I complete the task at hand, I'll want a new challenge. I'm certain that I'll overcome this, too, and that I'll surmount whatever new challenge stands in my way. The main thing is my will and persistence...and if some or even many people consider that I've gone outside of the role as a family woman, that I've crossed the line...that's okay. As I say to myself, I'll never accept the rules that have been established. I have many challenges and an interesting life ahead of me.

грузинских мужчин – инфантилизм их, думаю, не коснется.

Ну а я уже второй год решаю поставленную перед собой новую задачу, осваиваю роль женщины-предпринимателя, кормильца семьи. Этот интерес появился у меня в последние годы, однако сразу не было начального капитала, чтобы испытать судьбу. Постепенно я отложила деньги, составила бизнес-план, и сегодня результат этого – кафе «Cub» на высоте 3050 метров над уровнем моря, в Гудаури. Там нет ни воды, ни газа и ни рынка, чтобы

приобрести продукты, все нужно закупать самой и поднимать на

гору, что-то пешком, что-то – скутером, впрочем, как говорят, «Любишь кататься, люби и саночки возить»...

Так что, мне не остается ничего иного: возю, варю-пеку, убираю, чиню крышу и веду бухгалтерский учет – должна извлечь вложенную в этом году инвестицию и выйти на прибыль, такова задача. Когда исполню, возможно, захочется нового вызова. Уверена, что осилю и нынешний, и новый, главное – желание и целеустремленность... И если некоторые, пусть даже многие, считают, что я выпала из роли домашней женщины и нарушила установленные границы, то это ничего, как я уже упомянула, я никогда не подчинялась установленным правилам. Впереди - еще много вызовов и интересная жизнь.





# A Hub for Birds

Author: Tamar Demetrashvili

# «ХАБ» ДЛЯ ПТИЦ

Автор: Тамар Деметрашвили

*Georgia, in particular the Black Sea coastline, is a major destination for migrating birds. Every year millions of migrating birds head from the north to the south and back again via this route. This is why the region represents an area of interest for birdwatching. This kind of eco-tourism will slowly start to gain traction in Georgia.*

*Грузия, в частности, ее Черноморское побережье, находится на одном из важнейших маршрутов миграции перелетных птиц. Ежегодно с севера на юг и обратно по этому маршруту летят миллионы птиц. Так что, регион является интересным ареалом для наблюдения за птицами. Это направление экотуризма в Грузии постепенно набирает обороты.*

Many people might not know that the transit corridor for bird migration in Georgia is third in the world after the U.S. and Mexico in terms of numbers of birds. The Black Sea coast, in particular, in Batumi's surrounding areas, is known as "The Western Black Sea Migration Corridor", where every year more than 1,000,000 migrating birds have been documented. It's because of this that Colchis National Park, the delta of the Çoruh River (a river in Ajara), the city of Batumi and adjacent territories are considered to be a true paradise for lovers of ornithology. To sit in one spot birdwatching with binoculars and listening to their songs won't be appealing for everyone. That is why this kind of recreation is only interesting for a small segment

of people. It's a hobby of sorts and is especially popular in Western European countries and the U.S.

David Lindo is a renowned journalist and TV host in Great Britain. For many years birdwatching has been one of his fields of interest. He visited Georgia for the first time this year as part of the International Birdwatching Festival. He says that this country was a real discovery for him. "I really wanted to come here because I've heard that it's a great place for birdwatching. I think Georgians should be proud of their surroundings, even more, this boosts the development of tourism. Birdwatching is really fascinating if you're really enthusiastic about the lives of birds. Here you have an opportunity to

Наверное, многие и не знают, что проходящий через Грузию коридор миграции птиц с точки зрения количества хищных птиц - на третьем месте в мире после США и Мексики. Черноморское побережье, в частности, окрестности Батуми, известны под названием «Миграционный коридор восточного побережья Черного моря», где ежегодно насчитывается более миллиона перелетных хищных птиц. Именно поэтому Колхидский национальный парк, дельта реки Чорохи, город Батуми и прилегающие территории могут превратиться в настоящий рай для орнитологов-любителей. Сидеть часами на одном месте, наблюдать за птицами в бинокль и слушать их пение

– привлекательно не для всех, это считается своего рода хобби. Особую популярность наблюдение за птицами (бердвотчинг) приобрело в странах Западной Европы и США.

Дэвид Линдо – известный британский журналист и телеведущий. В круг его интересов входит и бердвотчинг. В этом году он впервые побывал в Грузии в рамках Международного фестиваля наблюдения за перелетными птицами и заявил, что эта страна стала для него открытием. «Мне очень хотелось сюда приехать, поскольку я слышал, что это – хорошее место для наблюдения за птицами. Думаю, грузины должны гордиться своей природой, тем более что все это способствует развитию







discover a really pleasant universe," says the aspiring ornithologist.

"In comparison to the countries where we've been up until now, in Batumi we've encountered the most birds, which are unique to this region. Birds have a very difficult and interesting life. Currently they are making their way to Africa as winter approaches. Ajara is a tropical paradise for birdwatchers witnessing their migration. Here you take in a lot of impressions-it's as if you're leaving reality behind-people are remarkably friendly."

This is the impression of another visitor to Georgia, Johan Janson.

The Ajara Autonomous Republic sees potential for birdwatching in the region, which is why, they have clear-cut plans to popularize this exotic pastime. The international festival is a significant part of their plans, which has been held since September 2012. Along with the development of tourism, it aims to protect migrating birds and preserve local economic prosperity. This year representatives from 25 countries attended events of the festival,

туризма. Наблюдать за птицами – очень интересно, если ты увлечен их жизнью. Это - возможность обнаружить восхитительный мир», - отметил орнитолог-любитель.

«Из всех стран, где мы побывали, больше всего птиц мы обнаружили в Батуми, и это делает данный регион уникальным. У птиц – очень сложная и интересная жизнь, сейчас они отправляются зимовать в Африку. Для наблюдений за их перемещением Аджария – тропический рай, здесь

получаешь очень много впечатлений, практически отрываешься от реальности, и люди здесь тоже необыкновенно дружелюбны», - таково впечатление от Грузии еще одного ее гостя, Йоханнеса Янсона.

В департаменте туризма и курортов Аджарской АР положительно оценивают потенциал развития в регионе данного вида экотуризма, у них имеются и конкретные планы по популяризации бердвотчинга. Значительное место в этих планах отводится



trying to get the ball rolling for this type of tourism and are setting up guesthouses. There are not many families in these villages, though roughly 30 of them can already offer you a place to spend the night. Birdwatchers stay in the region for 15 days on average, while the cost of one night with 3 meals is 15-20 Euros. In total this season visitors have racked up 2,500 nights.

#### WHAT YOU'LL SEE IN GEORGIA

Greylag geese, eurasian woodcock, quail, herons, merops and seagulls are the species of birds tourists who come here can see. In total more than 35 species of birds flock to the region. The season to observe them begins in the middle of August. Georgia is "A Hub for Birds" two months of the year. The Black Sea Coast and the swamps of Colchis are the places that birds congregate, migrating from the north to warm countries, they rest and stock up on food.

#### SERVICE AND GUEST HOUSES

In Ajara, the community in villages adjacent to birdwatching zones are

Международному фестивалю наблюдения за перелетными птицами, который проводится в Аджарии с 2012 года, обычно в сентябре. По заявлению департамента, фестиваль направлен на «содействие развитию в Аджарии туризма наблюдения за птицами, экономическому благосостоянию местного населения и консервации перелетных хищных птиц». В этом году в мероприятиях в рамках фестиваля приняли участие орнитологи-любители, ученые и другие заинтересованные лица из порядка 25 стран мира.

Как отмечают в департаменте туризма Аджарии, интерес специалистов к региону - растущий, что дает основания для позитивных прогнозов. Развитие данного направления туризма важно и в ракурсе того, что для жителей многих сел региона появляется дополнительный источник доходов.

#### СЕРВИС И СЕМЕЙНЫЕ ГОСТИНИЦЫ

Жители аджарских сел, прилегающих к ареалу наблюдения за птицами, в свою очередь, стараются способствовать развитию бердвотчинга, в частности, устраивают семейные гостиницы. Пока еще не много, но уже около 30 семей предлагают гостям подобный сервис. Наблюдатели за птицами приезжают в регион, в среднем, на 15 дней, стоимость ночлега и трехразового питания в семейных гостиницах составляет 15-20 евро в сутки. В этом сезоне было зафиксировано, в совокупности, 2500 ночевков визитеров.

#### ЧТО МОЖНО УВИДЕТЬ В ГРУЗИИ

Кряква, серый гусь, вальдшнеп, перепел, цапля, шурка, чайка - это лишь малый перечень птиц, которых могут увидеть туристы. Только перелетных птиц в регионе собирается более 35 видов. Сезон наблюдения над ними начинается в середине августа. Ежегодно, на протяжении двух месяцев, Грузия - «птичий хаб». А Черноморское побережье и Колхидские болота – именно те места, где перелетные птицы, летящие с севера в теплые страны, делают остановку, отдыхают и подкармливаются.

## “In Georgia there are good conditions for the development of sports tourism” - Kakha Basilia

**Author:** Maia Bitsadze

*The Karate Federation President, Kakha Basilia, has been involved in sports for over 40 years. Over the course of a lengthy career, he's won titles at World, Japanese and Soviet Championships. He's also an 8th dan. In the last 25 years in Georgia and abroad he has been busy organizing events and setting up seminars. They are already examples of his workmanship in 50 countries. What is his view of Georgia? What prospects does the country have to become a sports hub in the region? What type of sporting events can be held here and who would be interested in attending them? He shared his own experiences on these topics to the magazine Hub Georgia.*

## В Грузии имеются хорошие условия для развития спортивного туризма – Каха Базилия

**Автор:** Майя Бицадзе

*Президент Федерации карате Грузии Каха Базилия в сфере спорта – уже более 40-а лет. В копилке его спортивных достижений – титулы чемпиона мира, чемпиона Японии и чемпиона СССР. Он является обладателем 8-го дана по карате. Последние 25 лет Базилия занимается организацией спортивных мероприятий и семинаров на спортивную тематику. Это направление его деятельности насчитывает примеры успешного сотрудничества с 50-ю странами мира. В интервью HUB Georgia Каха Базилия поделился своими соображениями о том, какие спортивные мероприятия возможно проводить в Грузии, и кто будет заинтересован в них участвовать, а также, каковы у страны перспективы стать региональным спортивным хабом.*

### What potential does Georgia have to be a sports hub on a regional scale?

The government, first and foremost, should develop a concept on how it wants to develop in this

field, what we want and in what direction we are heading. There are several models, for example, the Turkish model, which is one the leading models in this field. In resort cities of Turkey, every hotel is obligated to have a gym

### Каков у Грузии потенциал стать в регионе спортивным хабом?

Государство, в первую очередь, должно сформулировать концепцию касательно того, в каком направлении

должна развиваться эта сфера, чего мы хотим, и куда идем. Существует несколько моделей, например, модель Турции, являющейся одним из лидеров в этой сфере. В курортных городах Турции все гостиницы



and other sports infrastructure. This means that, for example, in Antalia football teams are able to have practices at any point throughout the year. Prices in these hotels are very reasonable. Besides this, the city of Istanbul is a travel hub, where it's easy to come from any part of the world and plane tickets are affordable.

### What needs to be done first and foremost in this regard? What steps does the government need

### to take to develop this field?

Our first problem in this field is a lack of specialists; the government should aid the managers of federations with training, since federations don't have enough resources and finances for this. The federations need to hold conferences and competitions. In order to achieve this they need high-level specialists, who will be able to help them in these endeavors. These specialists should know

обязаны иметь спортзалы и другую спортивную инфраструктуру. Это означает, что, например, в Анталии футбольные команды могут проводить сборы в любой сезон года. Цены в этих гостиницах - очень приемлемые. Кроме того, город Стамбул – воздушный хаб, куда легко попасть из любой точки мира, да и авиабилеты - доступны.

### Что, на Ваш взгляд, должно быть сделано в Грузии для развития этой сферы, и каким должно быть участие в этом государства?

Наша первая проблема – дефицит в этой сфере специалистов. Думаю, государство должно помогать в подготовке спортивных менеджеров федераций, поскольку у самих федераций нет достаточных для этого ресурсов и финансов. Федерации должны проводить конференции, соревнования, и для этого им нужны специалисты очень высокого уровня, которые бы помогли в ведении дел. Эти специалисты должны знать несколько языков, компьютерные программы, уметь наладить правильную коммуникацию с соответствующими ведомствами.

Сейчас наши федерации заняты, в основном,

участием в соревнованиях за рубежом, а также проведением в Грузии малых мероприятий. Между тем, они должны работать над организацией в стране международных конференций, международных фестивалей, учебных программ и самых различных спортивных мероприятий, они не должны ограничиваться лишь спортивными состязаниями.

### Где именно в Грузии могут быть организованы подобные мероприятия, имеется ли у нас соответствующая инфраструктура?

Мероприятия можно проводить в Тбилиси и в Батуми. Насколько я знаю, в ближайшее время в Батуми начнет функционирование дворец спорта, спортивный зал международных стандартов. Там не было футбольного стадиона, но эта проблема тоже в скором времени будет улажена – сейчас идет его строительство. Что касается другой инфраструктуры, то гостиницы к этому уже готовы. В любой сезон, кроме лета, когда город перегружен, в Батуми возможно проведение масштабных спортивных мероприятий.

В Тбилиси проблемой является недостаток гостиниц, рассчитанных

several languages, their way around a computer and need to facilitate communication with the appropriate agencies.

Our federation is primarily busy with participating in competitions abroad and organizing small events in Georgia. Thus, they should work domestically on organizing international conferences, international festivals, study programs and other sports gatherings and events. They shouldn't consist of only sport's competitions.

**Where is it possible to set up these kinds of events in Georgia? Do we have the relevant infrastructure for this?**

It's possible to hold events in Tbilisi and Batumi. As far as I know, Batumi will begin to have a functioning sports hall, which will be up to international standards. There are no football stadiums, and this will be rectified soon. Construction of one is in progress. As for other types of infrastructure, hotels are already there. During any season of the year besides the summer, when the city is packed, if there are a lot of people about, it could be because of a sporting event taking place.

In Tbilisi the problem is a lack of hotels in the

central area. There are either really expensive hotels or really cheap ones. Another problem is that the price of airline tickets are high, which get in the way of foreign guests coming.

Despite this, we're still the leader in the region, I mean in Eastern Europe. We have a democratic country, where there's not much bureaucracy. We can attract a big group of people interested in sports to any event from Azerbaijan, Armenia, Iran, Turkey and to some degree from Russia. It's necessary for the government to take everything into account, manage things properly and provide a large portion of financing for the events, but it's not possible for it to be 100% financed by the government. Sports federations and sponsors need to be actively involved. There are up to 70 accredited sports federations and if each were to hold a large-scale event once every 2 years, it would already be enough to attract a serious number of participants.

In the case of other federations, I don't have the statistics, but when our federation held the Martial Arts Festival in Batumi, the amount of participants and trainers was only 3,000. They lived in Batumi for a week. It was



на средний сегмент, у нас – или очень дорогие гостиницы, или очень дешевые, проблема также – дороговизна авиабилетов, что тоже препятствует приезду иностранных гостей. Но, несмотря на это, мы все равно являемся лидерами в регионе, я подразумеваю регион Восточной Европы. У нас – демократическая страна, здесь в меньшей степени присутствует бюрократия. На любое мероприятие мы можем привлечь интересующийся спортом контингент из Азербайджана, Армении, Ирана, Турции, частично из России. Со стороны государства необходимы правильный расчет и менеджмент, а также определенное софинансирование мероприятий. Вместе с тем, нельзя, чтобы все 100% финансирования государство брало на себя, к этому должны быть активно подключены спортивные федерации и спонсоры. В стране –

до 70 аккредитованных спортивных федераций, и если каждая из них хотя бы раз в два года будет проводить масштабное мероприятие, этого уже будет достаточно для привлечения серьезного контингента участников.

У меня нет статистики по другим федерациям, но когда наша федерация в прошлом году проводила в Батуми Фестиваль боевых искусств, только число участников и тренеров достигало 3 тысяч человек. Они жили в Батуми на протяжении недели. Был июнь, неактивный туристский сезон, и трата каждым из них хотя бы 100 долларов в день уже была прибыльна для Батуми.

**Какие конкретно типы мероприятий Вы бы посоветовали проводить в нашей стране?**

Организация спортивных мероприятий очень прибыльна. Расскажу на



პირიმზე პლაზა PIRIMZE PLAZA



## THE HEART OF TBILISI ANCIENT DISTRICT

**Hotel "Pirimze Plaza"**

0105, V. Vekua str. #3, Tbilisi, Georgia

E.Mail: [pirimzeplazahotel@gmail.com](mailto:pirimzeplazahotel@gmail.com)

Website: [www.pirimzeplaza.com](http://www.pirimzeplaza.com)

Tel: + 995 32 2 202 202, + 995 32 2 202 203



June, an inactive tourist time and for these people to each spend \$100 a day, it would have been profitable for Batumi.

**In particular what kind of events would you recommend to the country as a whole to hold?**

Organizing sports events is very profitable. I'll tell you about an example from my federation. I have a project which consists of arranging sporting events, which goes by the name "The Silk Road Martial Art Games" and they asked me to present it at the Silk Road International Conference. There was a lot of interest from countries along the Silk Road. The project envisages the organization of large event, where 5 kinds of sports will be presented, in particular, karate, wushu, kickboxing, muay thai and taekwondo. Specialists in martial arts will be invited from around the world who take part in these forms of martial arts. For example, Jean-Claude Van Damme, Sylvester Stallone and Steven Seagal will be invited. The project was already picked up by Turkmenistan. China, Azerbaijan, Kyrgyzstan and Kazakhstan also wish to host it. This is quite an expensive project. It'll cost 5 million dollars, but what these nations will get in

return will outvalue the costs.

I think holding a sports festival will be really profitable for us, since we're the leading country in the region and many people from neighboring countries will wish to attend these festivals. There is an event, for example, a martial arts festival, "Budo Gala", which takes place in Europe. Within the context of the event, mass demonstrations are performed in martial arts. Many stars from around the world attend and sporting items and souvenirs of the stars are made. These kinds of events will make Georgia a sports hub.

I'll highlight an example. Two years ago in Turkey in the city Erzurum, we held a regional sporting event. Everything ran smoothly without any bureaucracy. I met the city's mayor. He was interested in the idea and took on the responsibility to pay for the hall and organizational fees. Hotels in Erzurum had 70% discounts. The event was completed successfully. 2,000 athletes took part in it. The city earned so much from the event that I have many offers from resort cities in Turkey after that. This is a clear example of how to get governments interested in business and how to cooperate with each other.

примере своей федерации. У меня есть проект спортивного мероприятия под названием «Игры боевых искусств Шелкового пути», и меня попросили представить его на состоявшейся в Грузии международной конференции по Шелковому пути, интерес шел от стран, расположенных вдоль Шелкового пути. Речь идет об организации крупного мероприятия, в рамках которого представлено 5 видов спорта, в частности, каратэ, ушу, кикбоксинг, муай тай и тхэквондо. Проектом предусмотрено приглашение специалистов боевых искусств в мировом масштабе, а также и актеров, занятых в этой сфере. Таких, например, как Жан-Клод Ван Дамм, Сильвестр Сталлоне, Стивен Сигал. Проект уже купил Туркменистан, его также хотят приобрести в Китае, Азербайджане, Кыргызстане и Казахстане. Это дорогостоящий проект, он обойдется минимум в 5 миллионов долларов, однако выигрыш для государства будет еще большим. Думаю, для нас явится очень выгодным проведение спортивных фестивалей, поскольку мы – ведущая страна в регионе, и желание присутствовать на этих фестивалях будет у многих людей из соседних стран. Мероприятием такого

типа является, например, проводящийся в европейских странах Фестиваль боевых искусств «Будо Гала». В рамках мероприятия организовываются массовые показательные выступления по боевым искусствам. На них присутствуют множество мировых звезд, происходит реализация спортивной атрибутики и авторских вещей. Такие мероприятия будут способствовать превращению Грузии в спортивный хаб.

Приведу пример. Два года назад в турецком городе Эрзерум мы провели спортивное мероприятие среднего уровня. Все было улажено очень просто, без излишней бюрократии – я встретился с мэром города, он заинтересовался, и мэрия взяла на себя залы и организационные расходы, а эрзерумские гостиницы сделали 70%-ные скидки. Мероприятие прошло успешно, в нем приняло участие 2 тысячи спортсменов. А город от этого мероприятия получил настолько большой выигрыш, что после этого ко мне поступило много предложений от курортных городов Турции. Это - наглядный пример того, как государство должно заинтересовать бизнес, и как они должны сотрудничать друг с другом.

# must have wine



Koncho & Co

*Kvareli  
Special  
Reserve*



LTD "Koncho&Company"  
10, King Erekle II Str.,  
4800 Kvareli, Georgia.  
Official Distributor  
"Armunji" LLC

OF THE UTMOST QUALITY

The First Georgian Whisky



# JIMSHER



🏠 Georgia, Tbilisi. Kakheti highway 110a

☎ 2 30 80 84

✉ [www.jimsher.com](http://www.jimsher.com)

🌐 [info@jimsher.com](mailto:info@jimsher.com)