



Transport und Logistik

Oktober 2011

Deutsche Wirtschaftsvereinigung Georgien



DWVG

Deutsche Wirtschaftsvereinigung Georgien
გერმანიის ბიზნესის ასოციაცია საქართველოში

Tbilisi – Georgiens Lage zwischen Schwarzem und Kaspischem Meer sowie zwischen Russland, Armenien, Aserbaidschan, der Türkei und Iran sowie die traditionelle Funktion Georgiens als Handelskorridor zwischen Europa und Asien (Seidenstraße) sind wichtige Faktoren der zukünftigen ökonomischen Entwicklung des Landes. Der Transport und Logistiksektor ist derzeit noch recht wenig entwickelt und bietet viel Potenzial für lokale und internationale Akteure der Branche.

Transport und Logistik in Georgien

Zahlreiche Projekte in Georgien zielen derzeit auf den **Ausbau der Verkehrsinfrastruktur**, um den gesamten Zustand des Verkehrswesens grundlegend zu verbessern. Nicht zuletzt werden die größten **Infrastrukturprojekte** des Landes mit Hilfe von ausländischen Investoren realisiert.

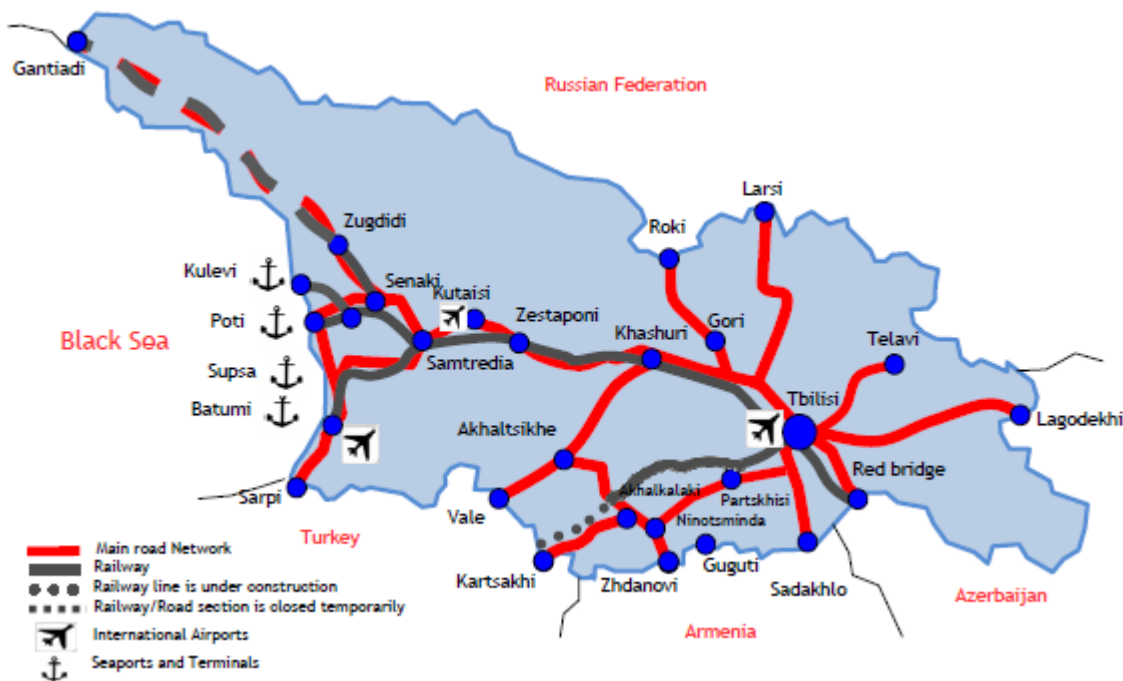


Abb. 1 Georgisches Verkehrsnetz, 2010 (Quelle: Transport Policy Department of Georgia)

Einer der wichtigsten **internationalen Geldgeber** für die Branche war die amerikanische **Millenium Challenge Corporation**. Im Zeitraum 2005 bis 2011 erhielt Georgien insgesamt rund 400 Millionen USD für Modernisierung und Ausbau der wichtigsten regionalen Infrastrukturnetze. Unter anderem wurden 220 km der Hauptstraße in der Region Samtskhe-Javakheti, die den weiteren Anschluss zu Armenien und der Türkei ermöglichen, neu gebaut. Mit diesem Projekt will man neue Impulse für die weitere regionale Entwicklung geben.

Darüber hinaus werden derzeit internationale Hilfgelder eingesetzt, um die Schäden an der Infrastruktur aus dem Konflikt mit Russland im August 2008 zu beseitigen. Dafür hat die internationale Staatengemeinschaft auf einer Geberkonferenz unter der Schirmherrschaft der Europäischen Kommission und der Weltbank im Herbst 2008 **3,5 Milliarden Euro** bereitgestellt.

Das 1993 von der EU initiierte **TRACECA-Projekt** (*Transport Corridor Europe - Caucasus - Asia*) soll durch Ausbau der Verkehrsinfrastruktur helfen, die infrastrukturelle Situation des Landes grundlegend zu verbessern. Georgien als Transitland besitzt darüber hinaus die Mitgliedschaft in vielen internationalen Transport- und Logistikorganisationen wie der International Road Transport Union (IRU), International Transport Forum (ITF), Black Sea Economic Cooperation Organisation (BSEC) und Organisation for Democracy and Economic Development (GUAM).

Insgesamt nahm von 2004 bis 2008 der Güter- wie auch der Passagierverkehr auf der Straße und in der Luft zu, der Bahntransport nahm jedoch ab (aktuellere Zahlen leider nicht erhältlich).

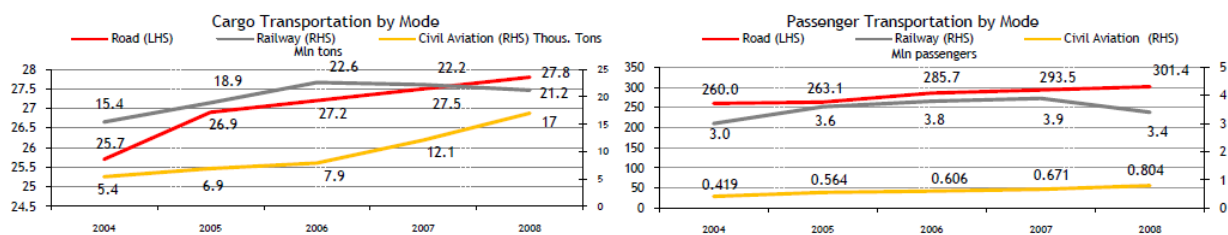


Abb. 2 Beförderungsleistung im Passagier- und Güterverkehr, Georgien: 2004-2008 (Quelle: Transport Policy Department of Georgia)

Straßenverkehr

2006 betrug die Gesamtlänge des georgischen Straßennetzes 20.329 km, davon waren rund 39% befestigt. Die Länge der internationalen Fernstraßen beträgt 1.495 km, die staatlichen internen Straßen 3.354 km und rund 15.480 km fallen auf die Gemeindestraßen. Die Länge der Transitlinien zwischen den Überleitungspunkten zwischen West- und Ostgeorgien:

- Sarpi (Grenze Georgien-Türkei) – Poti – Chatschuri – Tbilisi – die rote Brücke (Grenze Georgien-Aserbaidshan) - 481 km.
- Wale (Grenze Georgien-Türkei) – Achalziche – Chaschuri – 103 km.
- Tbilissi – Marneuli – Sadachlo (Grenze Georgien -Armenien) – 63 km.

Der längste Tunnel Georgiens ist 1700 m lang und verbindet West- mit Ostgeorgien.

Da der georgische Straßenbau durch die bergigen Landschaften erschwert und dadurch mit erheblichen Kosten verbunden ist, wird das Land beim Ausbau der Infrastruktur von internationalen Geldgebern stark unterstützt. Als Beispiel dafür gilt **die Ost-West-Verbindung** von der georgischen Hauptstadt Tbilisi nach Batumi (Hauptstadt Adschariens), die u. a. mit Hilfe deutscher Unternehmen (Papenburg Baugesellschaft, Wirtgen, HeidelbergCement) zur Schnellstraße ausgebaut wird.

#	Road Section	Length	Donor	Progress
1	Red Bridge-Rustavi	35	NA	Feasibility Study is done
2	Rustavi-Tbilisi	21	ADB	In progress
3	Tbilisi-Sveneti	52	WB	Completed
4	Sveneti-Ruisi	15	WB	Ongoing
5	Ruisi-Rikoti	47	NA	Feasibility Study is done
6	Rikoti Tunnel rehabilitation	2	WB	Ongoing
7	Rikoti-Zestaponi	43	NA	Feasibility Study is done
8	Zestaponi-Samtredia	59	JICA	Ongoing
9	Samtredia-Grigoleti	57	NA	Feasibility Study is done
10	Grigoleti-Sarpi	48	ADB	Ongoing

Abb. 3 Die wichtigsten Straßenbauprojekte Georgiens, 2011 (Längenangabe in km) (Quelle: Transport Policy Department of Georgia)

Im August 2011 erhielt Georgien eine neue Finanzierung für das „**First East West Highway Improvement Project**“ durch die Weltbank. Auch die Asiatische Entwicklungsbank vergab im Jahr 2010 \$500 Millionen an Darlehen für die Sanierung von Straßenkorridoren in verschiedenen Regionen Georgiens. Unter anderem beinhaltet dieses Programm die Renovierungsarbeiten von 48,4 km Adjarien-Beipass um Kobuleti und Batumi.

Durch die geografische Lage und den massiven Ausbau von Infrastruktur ist eine kontinuierlich positive Entwicklung der **Logistikbranche** in Georgien zu beobachten. Eine Reihe von internationalen und nationalen Transport- und Logistikunternehmen ist auf dem georgischen Markt tätig (u.a. DHL, Polzug Intermodal sowie die deutsche Georgien Transport Logistik GmbH). Die „Association of Freight Forwarders of Georgia“ ist ein offizieller Vertreter von Logistikunternehmen in Georgien.

DHL, die seit 1995 in Georgien aktiv ist, hat mit Eröffnung von **Freight-Abteilung** sein europäisches Netzwerk weiter ausgebaut und fährt seit Beginn 2011 auch Georgien, Armenien und Aserbaidschan an. Über Umschlagszentren in Wien und Frankfurt bietet DHL Freight regelmäßige Linienverkehre für Sammel- oder Stückgut, den so genannten Euroconnect-Service von und in die Kaukasus-Region an.

Schiennenverkehr

Das vollständig elektrifizierte Schienennetz der staatlichen Eisenbahnen (*Sakartvelos Rkinigza*) geht auf das Jahr 1872 zurück, in dem die erste Eisenbahnstrecke zwischen Poti und Tbilisi eröffnet wurde. 2006 umfasste die georgische Eisenbahn 1.612 km (97,7 % Breitspur), davon war über 30 % dringend reparaturbedürftig. Ca. 90% des Schienennetzes ist elektrifiziert. 1.285 km der Strecken haben einen Bahnkörper und 37 km der Strecke ist mit engen Gleisen (Bordschomi –Bakuriani) ausgelegt. Das gesamte Eisenbahnsystem umfasst 126 Stationen, 45 Tunnelanlagen, 1.714 lange und kurze Brücken. Die wichtigsten Linien verbinden die georgische Hauptstadt Tbilisi mit Batumi

am Schwarzen Meer, mit Baku (Hauptstadt Aserbaidschans) am Kaspischen Meer, mit Russland (über Suchumi/Hauptstadt Abchasiens; Wiederaufnahme des Verkehrs nach Moskau nach vierjähriger Unterbrechung wegen des Abchasienkonflikts Mitte 1997) und mit Armenien bzw. weiter mit der Türkei sowie über Nachitschewan (Aserbaidschan) mit Iran.

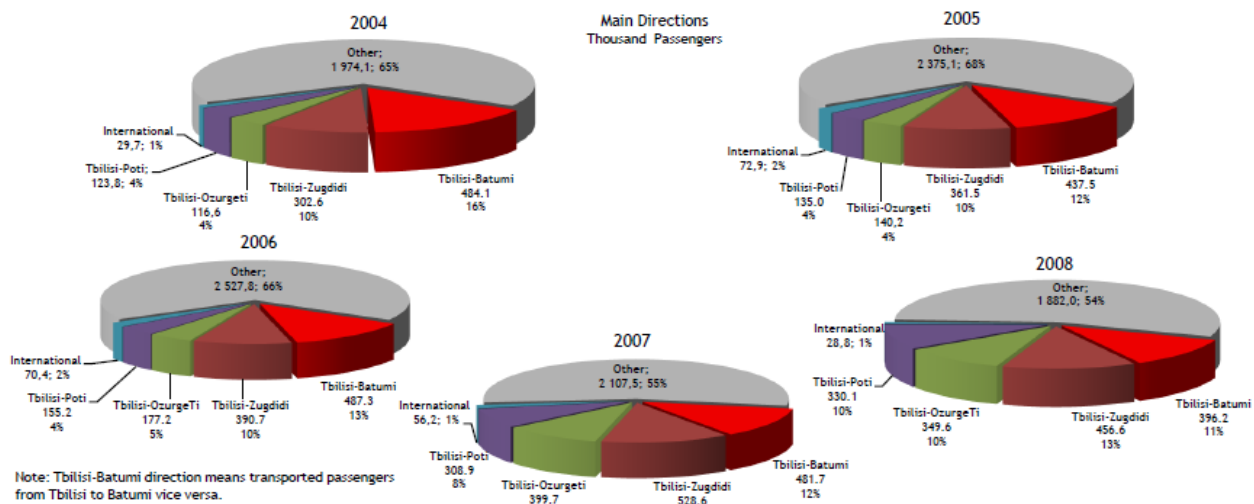


Abb. 4 Passagierströme im Schienenverkehr, 2004-2008 (Quelle: Transport Policy Department of Georgia)

2004 wurde vereinbart, die türkische Stadt Kars an das georgische bzw. aserbaidische Eisenbahnnetz anzuschließen. Für dieses Projekt wird Aserbaidschan 575 Millionen USD als langfristiges Darlehen für das **Eisenbahnbauprojekt Baku-Tbilisi-Kars** bereitstellen. Aserbaidschan hat bereits ein 200-Millionen-USD-Darlehen für 20 Jahre für den georgischen Teil der Strecke geleistet. Eine entsprechende Vereinbarung wurde auf Ministerebene unterzeichnet. Die jetzige Tranche wird für die Finanzierung der derzeitigen Arbeiten am Abschnitt Tetrtskaro-Akhalkalaki und am Bahnhofsbau von Akhalkalaki verwendet.

Das Georgische Eisenbahnnetz ist Teil des **Ost-West-Transportkorridors**, der Verkehrskommunikation und Gütertransport zwischen Europa und Mittelasien bis nach China verbessern soll. Durch den veralteten Park der Lokomotiven und Wagons und das alte Schienennetz bleibt die durchschnittliche Geschwindigkeit des Schienenverkehrs in Georgien sehr

niedrig und es besteht starker Modernisierungsbedarf. So plant die georgische Bahn für 2011 Investitionen in Höhe von 50 Millionen GEL (ca. 21,5 Millionen EUR) in insgesamt 91 km verbesserter Bahngleise. Die neuen Gleise sollen Geschwindigkeiten von 120 km/h statt bisher 100 km/h ermöglichen.

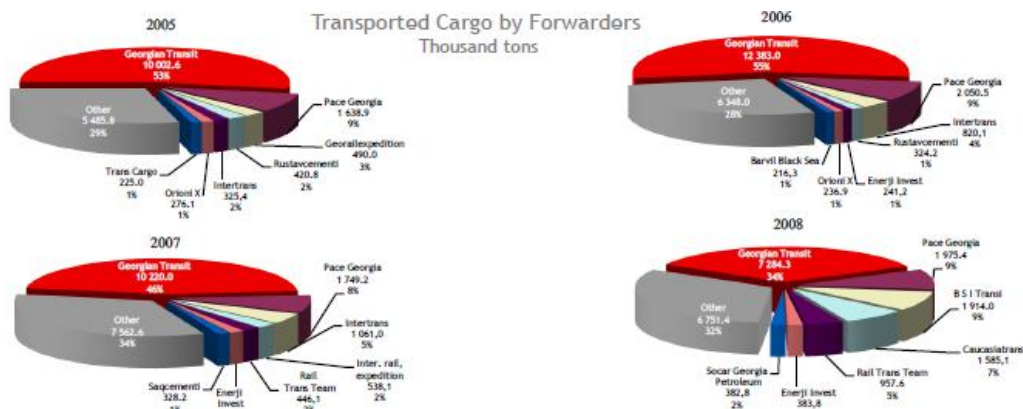


Abb. 5 Gütertransport im Schienenverkehr, 2005-2008 (Quelle: Transport Policy Department of Georgia)

Eine Reihe von Eisenbahnprojekten in Georgien wird mit internationaler Hilfe geplant und durchgeführt. Im Frühjahr 2011 hat die französische Firma APUR mit der Ausarbeitung des Generalplans für die bei der Straßenbahnverlegung der freiwerdenden Areale in Tbilisi begonnen. Dies betrifft eine Fläche von ca. 100 ha im Inneren der Hauptstadt. Die Arbeiten für die Bahnumgehung Tbilisis haben bereits angefangen wobei u.a. zwei Tunnel und mehrere Brücken gebaut werden. Generalbauunternehmer ist hierfür ein Konsortium aus Khidmsheni (Bridge Builder) AG und dem Railway 23. Bureau Group China.

Ein weiteres georgisches Projekt unterstützt den Bau der **Hochgeschwindigkeitsschiene von Batumi nach Tbilisi**, der 2012 fertig gestellt werden soll. Somit können die Fahrgäste künftig innerhalb von drei Stunden zwischen den beiden Städten transportiert werden. In diesem Zusammenhang ist auch die Deutsche Bahn International in Georgien tätig.

Ein bilaterales Abkommen zwischen den Eisenbahngesellschaften Georgiens und Armeniens soll der Verbesserung der Zusammenarbeit bei Bahnfracht, Passagierverkehr und Infrastruktur dienen.

Ziel ist es, eine höhere Geschwindigkeit im Bahnverkehr zwischen **Jerewan-Tbilisi-Batumi** zu erreichen. Im Sommer soll es jeweils dienstags und freitags eine direkte Verbindung von Batumi nach Jerewan geben.

Seefracht

Durch die günstigen Klimabedingungen und die attraktive geografische Lage haben georgische Seehäfen gute Entwicklungsmöglichkeiten. Nach Angabe der georgischen Regierung, wurden 2010 insgesamt 48,4 Mio. Tonnen Seefracht in Georgien transportiert und somit 7% mehr als im Vorjahr. Der mit weitem Abstand wichtigste Containerumschlagsplatz ist der Hafen Poti mit 92,8%, mit einem Wachstum von 21,4% p.a. Auch wenn Batumi wesentlich wenig Container umschlägt, wuchs der Umschlag 2010 um 84,1% im Jahresvergleich. Für den gesamten Frachtumschlag bei den georgischen Häfen sieht die Verteilung zwischen den Häfen gleichmäßiger aus (siehe Abb. 6).

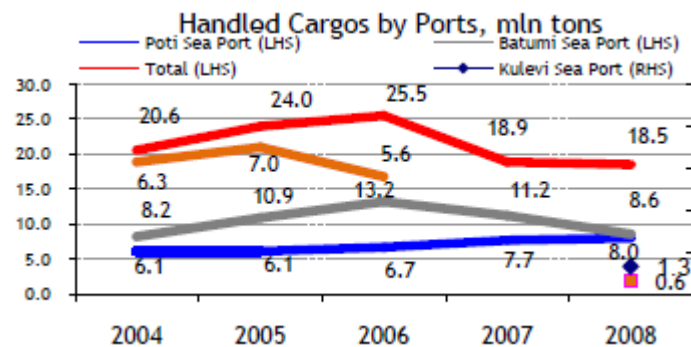


Abb. 6 Frachtumschlag der georgischen Häfen, 2008 (Quelle: Transport Policy Department of Georgia)

Seehafen in Poti

Poti am Schwarzen Meer ist ein wichtiger **Transportknoten** auf dem Weg von Westen nach Osten und soll künftig „das maritime Tor Georgiens“ werden. Heute hat der Hafen eine Schutzmauer und ist damit von der Wetterbedingungen unabhängig. Seit April 2008 gehören 51% des Geländes der Investment-Behörde des Emirats Ra's al-Chaima (RAKIA). 2011 hat RAKIA den in den Niederlanden registrierten APM-Terminals 80% der Anteile verkauft und behält somit 20 % am Hafenterminal in

Poti. APM Terminals ist ein Teil des dänischen Konglomerats A.P. Moller-Maersk Group. Die neuen Eigner verpflichten sich, 50 Millionen USD in den Hafen von Poti zu investieren. Das Hafengelände wird in eine Freihandelszone umgewandelt und erhält einen neuen Terminal.

Die Hafenanlage verfügt über 15 Hafeneingänge und ist mit 26 Hafenkränen ausgerüstet (23 Kräne mit einer Kapazität von 20 Tonnen und 3 Kräne mit einer Kapazität von 40 Tonnen). Die Gesamtlänge des Hafens beträgt 2.860 Meter; die maximale Tiefe 12,5 Meter; die minimale Tiefe 6,1 Meter, die Länge des Kanals beträgt 1.900 Meter. Die Gesamtfläche des Hafens beträgt 1,260 km²; die offene Lagerfläche beträgt 230.00 km² und die geschlossene 5.00 km².

Burgas (Warna)-Odessa (Illichevsk)-Batumi, Kertsch-Poti und Illichevsk-Batumi sind die wichtigsten Fährlinien, die Georgien über das Schwarze Meer mit Europa verbinden. Darüber hinaus funktioniert am Poti-Hafen auch eine Ro-Ro-Linie Poti-Novorossiysk-Burgas-Poti. Nicht zuletzt durch diese Verbindung ist der Hafen Poti im Jahre 2010 mit weitem Abstand der wichtigste Containerumschlagsplatz mit 92,8% (mit einem Wachstum von 21,4%) geworden.

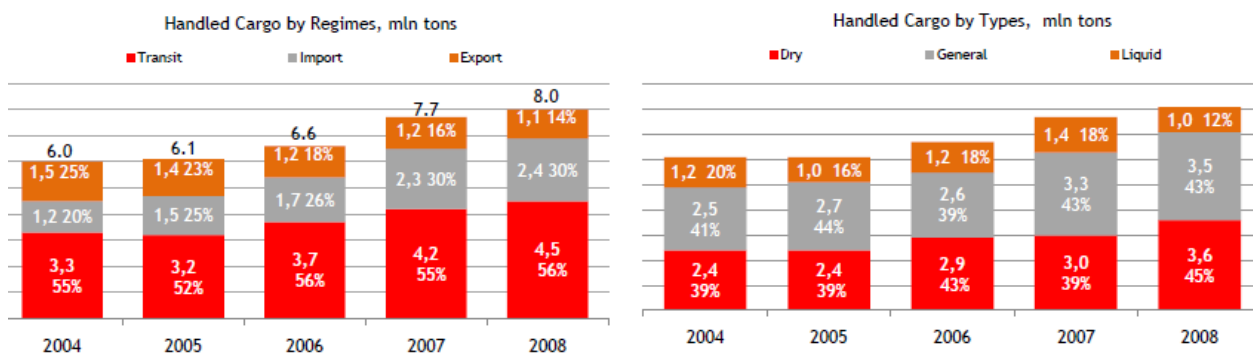


Abb. 7 Gütertransport am Seehafen Poti, 2004-2008 (Quelle: Transport Policy Department of Georgia)

Seehafen in Batumi

Der Seehafen von Batumi liegt im Süd-Osten des Schwarzen Meeres an der georgischen Seeküste und die gesamte Fläche beträgt 22,2 ha. 2008 übernahm die "Batumi Industrial Holdings" – ein Tochterunternehmen von „KazTransOil“ das Management des Batumi-Seehafens -Ölterminals. In

Zukunft soll auf dem Hafensgelände der neue Hafen für den Export und Transit von Öl sowie drei Cargoterminals gebaut werden.

Heute verfügt der Hafen über drei Ölterminals. Die Güter werden per Straßen- und Schienenverkehr antransportiert. Bis 100.000 TEU Gewicht jährlich können in Batumi umgeschlagen werden. Vier Cargoterminals und der Passagierhafen gehören ebenso zur Infrastruktur des Hafens. Die ausländischen Investoren planen auch die Erweiterung um eine Raffinerie.

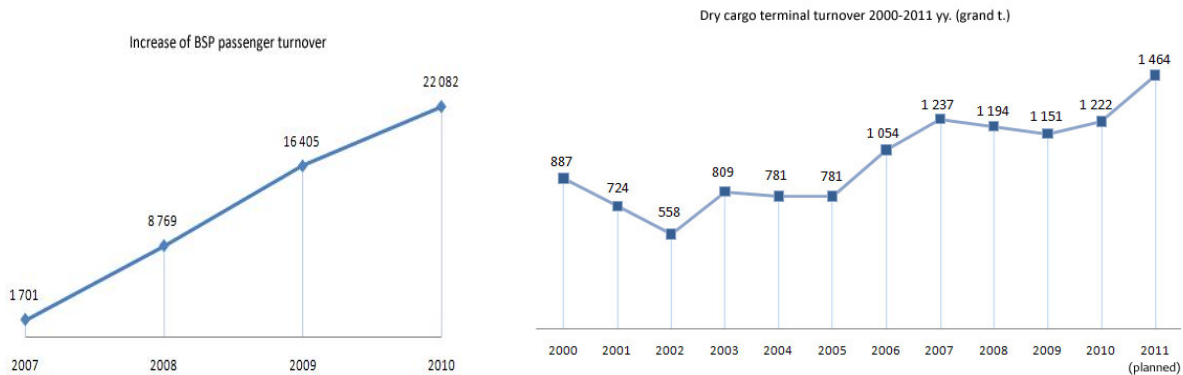


Abb. 8 Entwicklung in der Bevörderungsmege am Seehafen Batumi (Quelle: www.batumiport.com)

Kulevi Öl-Terminal

2008 wurde der neue **Kulevi Öl-Terminal** an der Schwarzmeerküste Georgiens eröffnet. Dieser Hafen wird durch das staatliche aserbajdschanische Unternehmen SOCAR gemanagt und ist in der Lage, jährlich bis 9 Millionen Tonen Ölprodukte umzuschlagen. Das Terminal verfügt auch über eine eigene Bahnstation und kann Ölprodukte weiter per Schienenverkehr transportieren. Das Kulevi-Terminal ist einer der modernsten Ölterminals in der Region und verfügt über die modernsten logistischen und technischen Möglichkeiten.

Im Sommer 2010 wurde der Bau eines **Hafens an der Mündung des Supsa-Flusses** (am Schwarzen Meer, im Westen Georgiens) begonnen. Die gesamte Baufläche beträgt 204 ha (45 ha Hafen, 159 ha Infrastruktur). Der neue Hafen ist auf den Transport kaspischer Ölprodukte aus aserbajdschanischen Öl-Pipelines spezialisiert.

Luftverkehr

Flughafen Tbilisi

Tbilisi International Airport ist der größte Flughafen Georgiens und liegt 20 km östliche der Tbiliser Innenstadt. Seit 2005 gehören die Flughäfen in Tbilisi und Batumi der türkischen TAV-Holding und werden in den nächsten 20 Jahren im "Build-Operate-Transfer" verwaltet. Der georgische Luftverkehr ist durch massive Infrastrukturprojekte geprägt, darunter die 2007 abgeschlossene komplette Sanierung des Passagierentinals am Flughafen in Tbilisi. Nach dem Umbau können heute bis zu 2,8 Millionen Passagiere pro Jahr abgefertigt werden. Der Flughafen wird auch von der Lufthansa täglich ab München angefliegen. Tbilisi ist auch der Hubflughafen der Georgian Airlines (AIRZENA). Außer Passagierflugzeuge werden am Tbiliser Flughafen auch täglich Güter abgefertigt. Flughafen und Stadt werden durch die sechsspurige George-W.-Bush-Autobahn und eine vierspurige Zufahrtsstraße verbunden. Am Flughafen stehen rund 1.000 Parkplätze vor dem Zollterminal zur Verfügung.

Flughafen Batumi

Der Flughafen der Hafenstadt Batumi an der Schwarzmeerküste im grenznahen Gebiet zur Türkei wurde 2007 modernisiert und wird nun verstärkt für den Güteraustausch mit der Türkei genutzt. Der zweitgrößte Verkehrsflughafen Georgiens liegt zwei Kilometer südwestliche der Innenstadt von Batumi und 20 Kilometer nördliche der türkischen Grenze. Heute bedient der Flughafen lokale wie internationale Flugstrecken. Mit einer Gesamtfläche von 3.915 Quadratmetern (42.140 m²) ist die Abfertigung von über 600.000 Passagieren pro Jahr möglich.

Flughafen Mestia

Im Dezember 2010 wurde das neueste Flughafen-Bauprojekt abgeschlossen, der **Flughafen Mestia** nahe der Kleinstadt Mestia in 1.500 Meter Höhe in der historischen Bergregion Swanetien. Eines der Hauptziele des Projektes war die touristische Erschließung der Region, denn in Sowjetzeiten war Swanetien ein blühendes Wintersportgebiet. Das architektonische Flughafen-Gebäudekonzept wurde in Berlin von J. Mayer H. Architekten entworfen und der Bau wurde innerhalb von drei Monaten realisiert. Heute verfügt der Flughafen in Mestia über eine Nutzfläche von 250 m² und bedient die Luftstrecke Tbilisi-Mestia. In Zukunft plant man neue Verbindungen mit Aserbajdschan, Kasachstan und Bulgarien. Nach ambitionierten Plänen der georgischen Regierung sollen in Kürze auch drei neue Flughäfen in Poti und Zugdidi entstehen.

Zollabfertigung in Georgien

Mit der Liberalisierung des Marktes wurde auch die Zollabfertigung in Georgien deutlich vereinfacht. Über 40 Zollstellen arbeiten heute im Land, drei davon befinden sich an den Flughäfen (Tbilisi Airport, Batumi Airport, Kutaisi und Senaki Airport) und eine ist für die Zollabfertigung am Seehafen („Poti and Kulevi ports“) zuständig. Ein wesentlicher Schritt nach vorn war die Eröffnung **des neuen Zollterminals** (CCZ – Customs Clearance Zone) im Winter 2011 in Adlia (an der türkischen Grenze). In Kürze sollen noch zwei neue Terminals in Poti (am Schwarzen Meer) und Sarpı eröffnet werden. All das soll zur Verbesserung des Geschäftsklimas in der Region führen und die Attraktivität des Landes für Investoren erhöhen. Die nach dem Prinzip „einer zentralen Anlaufstelle“ in Tbilisi und Batumi arbeitenden CCZ zeigen, dass die für Zollabfertigung gebrauchte Zeit von mehreren Tagen auf 15 Min reduziert wurde. Heute arbeiten die Zollterminals rund um die Uhr und unterstützen die Unternehmen mit allen möglichen technischen und steuerlichen Fragen zur Zollabfertigung. Darüber hinaus erfolgt die Bankzahlung innerhalb von fünf Tagen. Tbilisi-Zollterminal verfügt auch über einen Parkplatz für 400 LKWs und einen Warteraum, wo man essen und sich von langer Fahrt erholen kann. Durch die geopolitische Lage Georgiens zwischen dem

alten Europa und den neuen Rohstoff- und Absatzmärkten und durch die Modernisierung der Infrastruktur soll Georgien zum Transitland werden.

Logistikkosten zwischen Deutschland und Georgien

Objekt	Strecke	Gesellschaft	Preis, ca.
Container 20 feet	Poti-Hamburg	Polzug Intermodal	1.170 EUR
Container 40 feet		Polzug Intermodal	1.620 EUR
Kühlcontainer 20 feet		Polzug Intermodal	2.406 EUR
Kühlcontainer 40 feet		Polzug Intermodal	3.150 EUR
LKW	Tbilisi-München	DHL	2.700 EUR
	München-Tbilisi	DHL	5.500 EUR
Euro-Palette	Frankfurt-Budapest-Tbilissi	DHL	300 EUR

Für weitere Informationen zur Logistik in Georgien wenden Sie sich bitte an:

Firma	Kontaktperson	Telefon	E-Mail
Georgian Express Ltd./ DHL Georgien	Zurab Sapanadze	+995 599 400 701	Zurab.Sapanadze@dhl.com
POLZUG Intermodal	Korneli Korchilava	+995 599 539 398	korneli.korchilava@polzug.ge
Georgian Transport Logistik	Karl Sarrach	+49 81 415348090	Karl.Sarrach@groupage-service.de

Weiterführende Links

www.economy.ge (Ministry of Economy and sustainable Development of Georgia)

www.georoad.ge (Roads Department)

www.railway.ge (Georgian Railways)

www.potiseaport.ge (Seehafen in Poti)

www.batumiport.com (Seehafen in Batumi)

www.tbilisiairport.com (Tbilisi-Flughafen)

www.batumiairport.com (Batumi-Flughafen)

www.dhl.com (Transport und Logistik weltweit)

www.polzug.de (Logistikunternehmen)

www.georgien-transport.com (Logistikunternehmen)

<http://www.mof.ge/en/2600> (Ministry of Finance of Georgia, Zollstellen)

Impressum

Herausgeber:

Deutsche Wirtschaftsvereinigung Georgien (DWVG)

28 Mtskheta Straße, 0179 Tbilisi, Georgien

T +995 32 205767

F +995 32 205767 110

E info@dwvg.ge

I www.dwvg.ge

Autor:

Julia Soroka, Tbilisi

Ansprechpartnerin:

Uta Beyer

Geschäftsführerin DWVG

uta.beyer@dwvg.ge

Redaktionsschluss: 31.10.2011

Trotz größtmöglicher Sorgfalt keine Haftung für den Inhalt.