



სააქციო საზოგადოება "ელმავალმშენებელი"
Акционерное Общество «Электровозостроитель»
Joint Stock Company "Elmavalmshebeli"

0141, ქ. თბილისი, საქართველო
დ. გურამიშვილის გამზ. 84
ტელ./ფაქსი: 995 32 265 31 15
995 32 265 31 14
995 32 265 31 10
995 32 265 31 42
995 32 265 33 77
ელ-ფოსტა: elocomotive@glmf.ge
www.glmf.ge, www.tevz.ru

0141, გ. Тбилиси, Грузия
пр. Д. Гурамишвили 84
Тел./ Факс: 995 32 265 31 15
995 32 265 31 14
995 32 265 31 10
995 32 265 31 42
995 32 265 33 77
Эл-почта: elocomotive@glmf.ge
www.glmf.ge, www.tevz.ru

0141, Tbilisi, Georgia
D. Guramishvili ave. 84
Tel./Fax: 995 32 265 31 15
995 32 265 31 14
995 32 265 31 10
995 32 265 31 42
995 32 265 33 77
E-mail: elocomotive@glmf.ge
www.glmf.ge, www.tevz.ru

АОЕ-01-05/01-7

15.01.2016წ.

სს „საქართველოს რკინიგზის“
სატვირთო გადაზიდვების
დირექტორს, ბ-ნ თ. თოდუას

ბატონო თენგიზ!

სს „საქართველოს რკინიგზის“ მიერ გამოცხადებული სალოკომოტივო პარკის განახლებისა და 45 ერთეული ელმავლის შესყიდვის მიზნით გამოცხადებული ინტერესთა გამოხატვის პროცესის ადმინისტრირების კომისიის სხდომის 2016 წლის 4 იანვრის ოქმის შესაბამისად, გიგზავნით ჩვენთვის საინტერესო რიგ შეკითხვებს:

1. სს „საქართველოს რკინიგზამ“ გამოთქვა ინტერესი ასინქრონულ ამძრავიანი ელმავლების შექმნაზე 10 500 000 ლარად დღგ-ს გარეშე. კონკურსის გამოცხადების მომენტში დოლარის კურსით ეს ფასი შეესაბამება 4 375 000 აშშ დოლარს. ევროპული წარმოების ასინქრონულ ამძრავიანი მუდმივი დენის მაგისტრალური ელმავლები ღირს არანაკლები 6 000 000 ევროსი. მიზანშეწონილად მიგვაჩნია ელმავლის ღირებულება განისაზღვროს 2014 წლის 31 დეკემბერს გამოცხადებული სატენდერო წინადადების მიხედვით (მაშინდელი კურსის 1,8636 შესაბამისად სავარაუდოდ 5 634 256 აშშ დოლარი)
მიგაჩნიათ თუ არა თქვენ, რომ 2014 წლის დეკემბერში სს „საქართველოს რკინიგზის“ მიერ გამოცხადებული ელმავლის შესასყიდი ფასი იყო რეალური?

2. კონკურსის ერთ-ერთ პირობას წარმოადგენს აღნიშნული პროექტის დაფინანსების წყაროს მოძიება. კრედიტის მოცულობა შეადგენს დაახლოებით 200 000 000 (ორასი მილიონი) აშშ დოლარს. სს „საქართველოს რკინიგზის“ მიერ მოთხოვნილი დაფინანსების პირობა ნაკლებად მისაღებია საქართველოს, რუსეთის და ევროპული ბანკებისათვის. გარდა ამისა 50%-იანი ლოკალიზაციის მოთხოვნა შეუძლებელს ხდის პირდაპირი საექსპორტო დაფინანსების სქემის ამუშავებას.

რა დონემდეა დასაშვები საკონკურსო დოკუმენტაციაში მითითებული დაფინანსების პირობის შეცვლა? რა დრო აქვს პრეტენდენტს აღნიშნული საკითხის ბანკებთან - პოტენციურ კრედიტორებთან უფრო დეტალური მოლაპარაკებისათვის (50% - იანი ლოკალიზაციის

პირობებში კრედიტის სტრუქტურა არ იქნება მარტივი და მოითხოვს არანაკლებ 2 თვეს მის სრულ ფორმირებამდე)?

3. ბანკებთან - პოტენციურ კრედიტორებთან მუშაობის დროს ისმის კითხვა, რომელი მეთოდიკით იქნება განსაზღვრული ლოკალიზაციის ოდენობა აღნიშნულ შემთხვევაში. წარმოების სხვადასხვა დარგებში ლოკალიზაციის განსაზღვრის სხვადასხვა მეთოდი გამოიყენება. გარდა ამისა შესაძლებელია დამკვეთს ლოკალიზაციის განსაზღვრისათვის ჰქონდეს თავისი კონკრეტული მიდგომაც.

რომელ მეთოდიკას შესთავაზებთ პრეტენდენტებს ლოკალიზაციის გაანგარიშებისათვის? იმ პირობით, რომ ის იქნება საბოლოოდ გასაზღვრული და გაფორმებული, სასურველი იქნებოდა აღნიშნული მეთოდიკის გადმოცემა, გასაცნობად და გაანგარიშებისათვის.

4. სს „საქართველოს რკინიგზა“ აცხადებს, რომ საუკეთესო წინადადებების გამოვლენისათვის ის იხელმძღვანელებს შეფასების მთავარი კრიტერიუმით, წარმოდგენილი წინადადებების ღირებულებით. ეს არის საკითხისადმი მხოლოდ ფინანსური მიდგომა. აღნიშნული პროექტი არის ძვირადღირებულ და ტექნიკურად რთული.

თვლით თუ არა თქვენ, რომ ფინანსური მაჩვენებლების გარდა არანაკლებ მნიშვნელოვანია: პრეტენდენტის და მისი თანაშემსრულებლების საქმიანი რეპუტაცია, შემოთავაზებული პროდუქტის ხარისხის სავარაუდო დონე (დაფუძნებული მსგავსი ტექნიკური პროდუქტების ადრინდელ გამოშვებებზე), საწარმოს სიახლოვე გამოშვებულ პროდუქტთან მისი სერვისული და ტექნიკური მომსახურებისათვის, ახალი ელმავალის ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული, ყველა წამოჭრილი საკითხის ოპერატიულად გადაწყვეტის შესაძლებლობა, შემკვეთის და პრეტენდენტის ურთიერთობის სავარაუდო რეგლამენტით საჭირო ტექნიკური მხარდაჭერის გაწევა?

5. წარმოების ლოკალიზაციის არანაკლებ 50% აუცილებლობა ცხადდება შემდეგი 44 ერთეულ პროდუქციაზე და არ გამოიყენება პირველ ელმავალზე.

მიგაჩნიათ თუ არა მართებულად რომ აუცილებელია ლოკალიზაციის პრინციპის გამოყენება არა მეორე ელმავლიდან, არამედ პირველიდან, რომ ლოკალიზაციის პირობა გამოყენებულ იქნას 45-ვე ელმავალზე? ამ შემთხვევაში აუდიტორული კომპანიის დასკვნა ლოკალიზაციის დონეზე განსაზღვრული იქნება პირველივე ელმავლიდან და იქნება აუცილებელი პირობა შემდგომი დამატებითი შეთანხმების გაფორმებისას 44 ელმავალზე.

თვლით თუ არა თქვენ, რომ სხვა საწარმოში, მათი საწარმოო პერსონალით (საქართველოს ფარგლებს გარეთ) აშენებული პირველი ელმავალი იქნება განსხვავებული შემდგომებისაგან, რომლებიც უნდა აშენდეს ქართულ საწარმოში?

6. ელმავლის ექსპლუატაციის პირობებიდან გამომდინარე მიზანშეწონილად მიგვაჩნია, საქართველოს ტერიტორიაზე არსებულ საწარმოში შეასძლებელი იყოს ექსპლუატაციისათვის საჭირო ყველა ტიპის მიმდინარე რემონტის განხორციელება პირველივე ელმავლის საცდელი ექსპლუატაციის დაწყებიდან, რადგან არავინაა დაზღვეული აღნიშნული რემონტის საჭიროებისაგან ერთწლიანი საცდელი ექსპლუატაციის პირობებში. აღნიშნული შესაძლებელია მხოლოდ სს“ელმავალმშენებელი“-ის ტერიტორიაზე ხოლო ე.წ. კონკურენტების პირობებში აბსოლუტურად შეუძლებელია, რადგან ანალოგიური წარმოების მოწყობა მოითხოვს წარმოების მომზადებას და შესაბამის დაფინანსებას.

მაგალითისათვის ელმავლის - КМБ (колесно моторный блок) , რომელიც მოითხოვს მაღალტექნოლოგიურ აწყობას ქარხნულ პირობებში. როგორც ჩვენთვისაა ცნობილი ურალის ქარხანას ასეთი წარმოება მოწყობილი აქვს სანკტ-პეტერბურგში მათ შვილობილ კომპანიაში. ე.ი. ელმავალზე მწყობრიდან გამოსული ესეთი კვანძი აღსადგენად აუცილებელი იქნება გაიგზავნოს აღნიშნულ საწარმოში (რაც გაართულებს, გააძვირებს და დროში გაწელავს რემონტს).

თვლით თუ არა თქვენ, რომ ელმავლის მიმდინარე რემონტის განხორციელება ქარხანა დამამზდებლის საგრძნობი ტერიტორიული მოცილების შემთხვევაში გამოიწვევს დამატებით ფინანსურ ხარჯებს და გაზრდის რემონტის ხანგრძლივობას? მრავალი წლის განმავლობაში ჩვენი კომპანია სს „საქართველოს რკინიგზასთან“ ერთად წარმატებით და ხარისხიანად წყვეტს ყველა წამოჭრილ პრობლემას.

რომელი საწარმოო ტერიტორიის ბაზაზე იქნება განხორციელებული პირველი ელმავლის ტექნიკური და საგარანტიო მომსახურება მისი საცდელი ექსპლუატაციის პერიოდში?

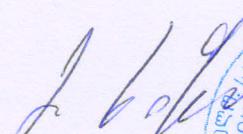
7. კონკურსის პირობებში არაფერია ნათქვამი სამუშაო ადგილების რაოდენობაზე საქართველოს რეზიდენტი პირებისათვის.

საჭიროდ თვლით თუ არა თქვენ, რომ აღნიშნულ პროექტზე დასაქმებული საქართველოს რეზიდენტი პირების სამუშაო ადგილების რაოდენობა, იქნება ერთ-ერთი გამსაზღვრელი კრიტერიუმი წარმოების ლოკალიზაციის პირობის განსაზღვრისას?

8. გთხოვთ განვიმარტოთ – რა იგულისხმება ტერმინის „სერვისული მომსახურების“ ქვეშ? სს „საქართველოს რკინიგზის“ ინტერესთა გამოხატვის განაცხადში მითითებულია მხოლოდ ელმავლების შესყიდვა და მათი ცალობითი ფასი. არსებული მეთოდიკების მიხედვით სერვისულ მომსახურება არ შედის ტექნიკური მომსახურების და ტექნიკური რემონტების ციკლებში. რაც მითითებულია „მუდმივი დენის მაგისტრალური სატვირთო ელმავალი საქართველოსთვის“ ტექნიკური მოთხოვნების 3.9.1.29-ში: „დამატებითი შეთანხმების მიხედვით უნდა დამუშავდეს და დეპოს მიეწოდოს სერვისული გადასატანი სატესტო და სტაციონარული აპარატურა, რომლითაც განხორციელდება: ელმავლის ცალკეული მოდულების, ბლოკების და კვანძების შემოწმება და დიაგნოსტიკა ინფორმაციის გარე ელექტრონულ მატარებლებზე შენახვით; მთელი ელმავლის მართვის სისტემის კონფიგურაციის შეცვლა; სისტემის პროგრამული უზრუნველყოფის ტესტირება პროგრამული მონაცემების შეცვლით.

პატივისცემით,

გენერალური დირექტორის
მოვალეობის შემსრულებელი

  დ. გორგოძე