

ივანე ჯავახიშვილის სახელობის
თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი



გვანცა ერაშვილი

საქართველოს ტრანზიტული პოტენციალის გამოყენების თანამედროვე
გამოწვევები

ნაშრომი შესრულებულია ეკონომიკის მაგისტრის აკადემიური ხარისხის
მოსაპოვებლად

სამეცნიერო ხელმძღვანელი : შოთა ვეშაპიძე,
ეკონომიკის მეცნიერებათა დოქტორი, ასოცირებული
პროფესორი

ანოტაცია

ნაშრომში „საქართველოს ტრანზიტული პოტენციალის გამოყენების თანამედროვე გამოწვევები“ განხილულია საქართველოს სტრატეგიულად ხელსაყრელი გეოგრაფიული მდებარეობა რამდენად დიდ შესაძლებლობას იძლევა ჩვენი ქვეყნის ეკონომიკის განვითარებისთვის, რაც დამოკიდებულია ტრანსპორტის სექტორის როგორც გამართულ, ასევე ეფექტურ მუშაობასთან. საქართველო წარმოადგენს ევროპა, სამხრეთ კავკასია, ცენტრალური აზიის სატრანსპორტო სისტემის საკვანძო ქვეყანას. იმისთვის, რომ ქვეყანა სოციალურად და ეკონომიკურად განვითარდეს, ამის წინაპირობას წარმოადგენს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის და სატრანსპორტო საშუალებების გაუმჯობესება.

სწორედ ამიტომ, მეტად მნიშვნელოვან ფაქტორს წარმოადგენს ევროკავშირთან ასოცირების შეთანხმებაში ტრანსპორტთან კავშირში მყოფი მოცემულობების შეცნობა და ამის შემდეგ უკვე მათი ჩვენს ყოველდღიურობაში დანერგვა. საქართველოს მოქალაქეებისთვისა და ბიზნესისთვის ახალი შესაძლებლობების მომცემი იქნება ევროკავშირის ტრანსპორტისა და კომუნიკაციის ქსელებში ჩართვა, რაც განაპირობებს ორი დიდი ბაზრის ევროპისა და აზიის გზის დამაკავშირებელი დიდი მნიშვნელობის მქონე ცენტრი გახდეს.

ნაშრომი შედგება სამი თავისგან. პირველ თავში განხილულია სატრანსპორტო არტერიების განვითარება გლობალიზაციის პირობებში. თავდაპირველად მსოფლიო ტრანსპორტის ისტორიაა წარმოდგენილი, ხოლო შემდეგ სატრანსპორტო სისტემის როლი და სტრუქტურა. მეორე თავში საუბარია საქართველოში არსებულ სატრანსპორტო სექტორზე და მის როლზე ქვეყნის ეკონომიკაში. მიმოხილულია სატრანსპორტო საშუალებები და შემდგომ ეკონომიკისთვის მის მნიშვნელობაზეა ყურადღება გამახვილებული. რაც შეეხება მესამე თავს, ტრანზიტული პოტენციალი და

მისი რეალიზების პერსპექტივებია მოცემული, სატრანსპორტო სექტორზე მოქმედი ფაქტორების და დეტერმინანტების სახით და განხილულია საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის განვითარებისთვის რა შესაძლებლობები არსებობს.

დასკვნაში კი შეჯამებულია ყველა საკვანძო საკითხი. ის მდებარეობა რაც საქართველოს გააჩნია ყოველთვის დიდ პასუხისმგებლობას ანიჭებდა მას დაეკავებინა მნიშვნელოვანი ადგილი მსოფლიო ცივილიზაციის პროცესში. ჩვენი ქვეყანა მნიშვნელოვან სატრანზიტო ფუნქციას ასრულებს თანამედროვე ეკონომიკურ სივრცეში.

Annotation

Modern Challenges of Using Georgia's Transit Potential

The paperwork “Modern Challenges of Using Georgia’s Transit Potential” discusses the favourable geographical location of Georgia as a great opportunity for the development of our country’s economy, which is directly related to the organized and efficient operation of the transport sectors. Georgia is a key country of the transport system of Europe, the South Caucasus and Central Asia. Improving transport infrastructure and vehicles is a necessary precondition for the economic and social development of the country.

That’s why it is very important to study the corresponding data related to transport in the Association Agreement with the European Union and to implement them gradually. Involvement in the EU transport and communication networks opens up completely new opportunities for Georgian citizens and businesses and helps to become one of the major hubs connecting transport routes of Europe and Asia.

The paper consists of three chapters. The first chapter discusses the development of transport arteries in the context of globalization. The history of world transport is presented first, and then the role and structure of the transport system. The second chapter discusses the transport sector in Georgia and its role in the country’s economy. The transport vehicles are reviewed and its importance to the economy is further

emphasized. As for its execution are given in the form of factors and determinants of the transport sector and what opportunities exist for the development of Georgia's transit function are discussed.

It summarizes all the key issues in the conclusion. The location of Georgia has always given it a great responsibility to occupy an important place in the process of world civilization. Our country plays an important transit function in the modern economic environment.

შინაარსი

შესავალი.....	6
თავი 1. სატრანსპორტო არტერიების განვითარება გლობალიზაციის პირობებში.....	10
1.1 მსოფლიო ტრანსპორტის ისტორიიდან.....	10
1.2 სატრანსპორტო სისტემის როლი და სტრუქტურა.....	13
თავი 2. საქართველოში არსებული სატრანსპორტო სექტორი და მისი როლი ქვეყნის ეკონომიკაში.....	17
2.1 სატრანსპორტო სექტორის მიმოხილვა საქართველოში.....	17
2.2 სატრანსპორტო გადაზიდვების როლი საქართველოს ეკონომიკაში.....	25
თავი 3. საქართველოს ტრანზიტული პოტენციალი და მისი რეალიზების პერსპექტივები.....	45
3.1 სატრანზიტო ფუნქციაზე მოქმედი ფაქტორები და დეტერმინანტები.....	45
3.2 საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის განვითარების პერსპექტივები.....	50
დასკვნა.....	56
გამოყენებული ლიტერატურა:.....	58

შესავალი

საქართველოსთვის, რომელიც გეოპოლიტიკური თვალსაზრისით საკმაოდ რთულ რეგიონში, კერძოდ, სამხრეთ კავკასიაში, ევროპისა და აზიის გზაგასაყარზე მდებარეობს, ამასთანავე არ გამოირჩევა სანედლეულო რესურსებით სიმრავლით, განსაკუთრებულად მნიშვნელოვანია ტრანზიტის და სატრანსპორტო მომსახურების ახალი და რაც მთავარია პერსპექტიული ბაზრების განვითარება. განვითარებული ქვეყნების მრავალწლიანი გამოცდილება ცხადყოფს, რომ სახელმწიფოს ეკონომიკაში ლოგისტიკის განვითარების მნიშვნელოვან მიზანს, საქონლის საბოლოო ღირებულებაში ლოგისტიკური ხარჯების შემცირებასთან ერთად, ქვეყნის სატრანზიტო პოტენციალის ზრდა წარმოადგენს. სატრანზიტო ქვეყნის მიღებულ სარგებელს წარმოადგენს, პირველრიგში სატრანსპორტო და მასთან დაკავშირებული მომსახურების გაწევისთვის გადახდილი ფულადი შემოსავლები. ქვეყნებში, რომლებსაც დიდი სატრანზიტო პოტენციალი გააჩნიათ, ინვესტიციები მიმართულია ძირითადად სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარებასა და თანამედროვე სატრანსპორტო ტექნოლოგიების დანერგვაზე, გარდა ამისა ტრანზიტი წარმოადგენს წაერთაშორისო ასპარეზზე ქვეყნის გავლენის გაზრდის საიმედო საშუალებას. ხელსაყრელი გეოპოლიტიკური ადგილმდებარეობიდან გამომდინარე საქართველოს აქვს რეალური შანსი იმისა, რომ გაატაროს და გადაამუშაოს დამატებითი ტვირთები, რაც საგრძნობლად იმოქმედებს ჩვენი ქვეყნის შემოსავლების ზრდაზე, დასაქმების პრობლემაზე- შექმნის მეტ სამუშაო ადგილს, ხელისშემწყობი იქნება როგორც ვაჭრობის განვითარებისთვის, ასევე წარმოებისთვის, ყოველივე ეს კი მნიშვნელოვან როლს შეასრულებს სხვა დარგების განვითარებაზე, მაგალთად სოფლის მეურნეობა, ტურიზმი, ვაჭრობა და ა.შ.

თემის მიზანია განვიხილოთ საქართველოს ტრანზიტული პოტენციალის გამოყენების თანამედროვე გამოწვევები, სატრანსპორტო სექტორზე მოქმედი

ფაქტორები და რაც მთავარია საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის განვითარების პერსპექტივები. აღნიშნული პოტენციალის რეალიზაცია დაკავშირებულია სტრატეგიული, ინსტიტუციური და სტრუქტურული გამოწვევების ეფექტიან გადაჭრასთან. „საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების სტრატეგია 2020“- განსაზღვრავს სატრანზიტო პოტენციალის მაქსიმალური გამოყენების მიზნით განსახორციელებელი პოლიტიკის ისეთ მიმართულებებს, როგორებიცაა სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესება, ლოგისტიკური ცენტრების განვითარება, ინვესტირების ხელშეწყობა ტრანსპორტისა და ენერჯეტიკის სფეროში, სახელმწიფო და კერძო სექტორებს შორის თანამშრომლობის გაძლიერება, კონკურენტული გარემოს ფორმირება და ინფორმაციული სისტემების განვითარება და ბოლოს რეგიონალურ და საერთაშორისო სატრანსპორტო სისტემებში ინტეგრაცია.

გამართული სატრანსპორტო სისტემა იწვევს მაღალი ხარისხის სერვისს, ასევე როგორც იაფ, ისე ეფექტურ მიწოდების ქსელს. საქართველოს საგარეო ეკონომიკური ურთიერთობების განვითარების ძირითად მატერიალურ საფუძველს წარმოადგენს სხვადასხვა სახის ტრანსპორტი. მისი დანიშნულება შემდეგში მდგომარეობს, მსოფლიოს სხვადასხვა ბიზნეს გაერთიანებებს შორის კავშირის დამყარება კოორდინაციის, საერთაშორისო კონვენციებისა და სახელმწიფოთაშორისი ხელშეკრულებების საფუძველზე. დღესდღეისობით, სატრანსპორტო-ლოგისტიკური მომსახურების ბაზარი საქართველოში ჩამოყალიბების სტადიაზეა. იმისთვის რომ, ქვეყანამ თავისი ადგილი დაიკავოს საერთაშორისო საგარეო-სავაჭრო ნაკადების ტრანზიტულ გადაადგილებაში, საჭიროა ეკონომიკის სხვადასხვა სფეროების ეფექტურობის ამაღლება მართვის თანამედროვე ლოგისტიკური მეთოდებისა და გადაწყვეტილებების, ასევე თანამედროვე საინფორმაციო ტექნოლოგიების დანერგვა-გამოყენებით.

კვლევის საგანი და ობიექტი: სამაგისტრო თემის კვლევის საგანია საქართველოს ტრანზიტული პოტენციალის განხილვა და ასევე კონკრეტულ

რეკომენდაციების განსაზღვრა, რომლებიც ეკონომიკურ მდგომარეობაზე დადებითად აისახება.

კვლევისთვის გამოყენებული მეთოდი: ნაშრომის თეორიული მასალისთვის გამოყენებულია სამაგისტრო თემასთან კავშირში მყოფ მეცნიერთა ნაშრომები, მონაცემები დამუშავებულია საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის კვლევების საფუძველზე. ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროდან გამოთხოვილია გარკვეული ინფორმაციები, ინტერნეტის საშუალებით მოპოვებულია სტატიები.

კვლევის ძირითადი შედეგები: საქართველოს გეოგრაფიული უპირატესობიდან გამომდინარე, შეუძლია იყოს არა მარტო კავკასიის რეგიონალურ ლოგისტიკურ ცენტრად, არამედ საშუალოვადიან პერსპექტივაში ცენტრალური აზიის მნიშვნელოვან სატრანსპორტო მარშრუტად და გრძელვადიან პერსპექტივაში ჩინეთი-ევროპის დამაკავშირებელ ალტერნატიულ სატრანზიტო დერეფნად იქცეს. აღსანიშნავია, რომ თუ საქართველო ლოგისტიკურ ინფრასტრუქტურას და ტექნოლოგიებს განავითარებს, აქვს იმის რესურსი, რომ უფრო მეტი ეკონომიკური სარგებელი მიიღოს დამატებითი ღირებულების შექმნით იმ სატრანზიტო ტვირთებზე, რომლებმაც შესაძლებელია, რომ საქართველოს გავლით იმოდროს, მაგრამ რა თქმა უნდა ამ მიზნისთვის აუცილებელია მუდმივი განვითარება, ახალი ტექნოლოგიების დანერგვა. საქართველოს კავკასიის რეგიონის სამი ქვეყნიდან (საქართველო აზერბაიჯანი, სომხეთი) უფრო მეტი კონკურენტული უპირატესობა აქვს, რეგიონში ჰაბის ფუნქცია შეასრულოს.

თავი 1. სატრანსპორტო არტერიების განვითარება გლობალიზაციის პირობებში

1.1 მსოფლიო ტრანსპორტის ისტორიიდან

მეგაეკონომიკაში ტრანსპორტის შესახებ საუბარს როდესაც ვიწყებთ, შეუძლებელია არ გავიხსენოთ ლენინისეული შედარება ტრანსპორტისა სისხლძარღვთა სისტემასთან. იმ შემთხვევაში, თუ საინფორმაციო კომპლექსი ასოცირდება რთული და ერთიანი ორგანიზმის- მეგაეკონომიკის ნერვიულ სისტემასთან, მაშინ ტრანსპორტის მნიშვნელობა ასოცირდება ორგანიზმში სისხლის და ლიმფომომარაგების სისტემის როლთან. გლობალური სატრანსპორტო ტექნოლოგიების არსებობამ განაპირობა მეგაეკონომიკის ერთიანობა, რომლებიც საკმაოდ სწრაფად და რაც მთავარია აუცილებელი რაოდენობით გადაისვრიან მატერიალურ რესურსებს და საქონელს პლანეტის ნებისმიერ წერტილში, სადაც საბაზრო საინფორმაციო სიგნალების თანახმად, მათი საჭიროება ჩნდება. მეგაეკონომიკის მატერიალურ გამოძახილს მოწოდებულ საინფორმაციო სიგნალზე სწორედ, რომ ტრანსპორტი უზრუნველყოფს.

ვინაიდან ბაზარი წარმოადგენს გაცვლითი ურთიერთქმედების ორგანიზაციას, ხოლო ამ უკანასკნელისთვის ყოველთვის აუცილებელია ტრანსპორტი, ამიტომ თუკი მათი წარმოშობის შესახებ ვისაუბრებთ, უნდა აღვნიშნოთ, რომ ორივე მათგანი კაცობრიობის ცივილიზაციის განვითარებაზე წარმოიშვა. როგორც ცნობილია, ბორბალი-რომელიც ადამიანის უდიდესი სატრანსპორტო გამოგონებაა, არ ექვემდებარება ზუსტ დათარიღებას. როგორც ნავარაუდებია, ბორბალი და მასთან ერთად სახმელეთო ტრანსპორტი ჩვენს ერამდე დაახლოებით IV ს-ში გაჩნდა. ყოველ შემთხვევაში მესოპოტამიის ჩინეთის და ეგვიპტის ძველი ცივილიზაციებისათვის იგი უკვე ცნობილი იყო, რასაც ვერ ვიტყვით ამერიკაზე, სადაც კონკისტადორების მისვლამდე ბორბლიანი ოთხთვალები საერთოდ არ იცოდნენ, რაც გამოწვეული შეიძლება ყოფილიყო იმით, რომ იქ ცხენებიც არ იყო. მისი გენიალურობა კი იმაში

მდგომარეობს, რომ მას ბუნებაში პირდაპირი პროტოტიპი არ გააჩნია და თანაც მისი კონსტრუქციის შექმნა მთლიანად ადამიანს ეკუთვნის. კიდევ ერთ ფუძემდებლურ სატრანსპორტო გამოგონებად იქცა იალქანი და ნიჩაბი, რის შექმნაშიც ბუნებას გარკვეული წვლილი მიუძღვის, ვინაიდან ადამიანი მაგალითს იღებდა მცენარეებიდან, რომლებიც თესლის გადასატანად მსგავს მოწყობილობებს იყენებდნენ და ასევე ცხოველთა მოძრაობიდან. რა თქმა უნდა, ამან გავლენა იქონია იმაზე, რომ მდინარეები და ზღვები უკვე აერთებნენ დასახლებებს, ქვეყნებს, თუმცა კაცობრიობას არაერთი ათასი წელი დასჭირდა, რათა ესწავლა და გამოეყენებინა იალქნის ირიბად დაყენება და მოძრაობა ქარის საპირისპიროდ. ეს კი გახდა საწინდარი იმის, რომ ადამიანმა აითვისა წყლის სტიქია.

ეგვიპტური გემები 5000 წლის წინ დიდ საზღვაო გადასვლებს ახორციელებდნენ. ცნობილი ნორვეგიელი მოგზაურის, ტერ ჰეიერდალის, ექსპერიმენტულმა გემმა, რომლის სახელწოდება იყო „რა“, გაკეთებული ძველეგვიპტური გემების მსგავსად პაპირუსისგან, 54 დღის განმავლობაში გადალახა ოკეანეში 2700 მილი. შედარებისთვის კი შეგვიძლია ავიღოთ მანძილი აფრიკასა და ამერიკას შორის, რაც 1600 მილს შეადგენს. ეს კი გვაძლევს იმის დასკვნის საშუალებას, რომ ტექნიკურად უძველეს მოგზაურებს ჰქონდათ იმის შესაძლებლობა, რომ ახალი სამყარო აღმოეჩინათ ქრისტეფორე კოლუმბამდე ათასწლეულობით ადრე. არსებობს მაგალითები იმისა, რომ არაერთ უძველეს იმპერიას შესანიშნავი სახმელეთო სატრანსპორტო კომუნიკაცია ჰქონდა. მაგალითად შეგვიძლია მოვიყანოთ, დაახლოებით 2000 კმ-ის ძველი სპარსელების „სამეფო“ გზა, რომელიც შესანიშნავად იყო მოწყობილი. შიკრიკებს, რომლებიც ერთმანეთს ყოველ 2-3 კმ-ზე სპეციალურ სადგურებში ცვლიდნენ, შეეძლოთ მთელი ამ გზის დაფარვა სულ რაღაც 50 საათში, ავითარებდნენ რა დაახლოებით 40 კმ/სთ საშუალო სიჩქარეს.

კავშირის სხვა საშუალებების უქონლობის პირობებში გზები აერთებდა იმპერიის სხვადასხვა ბოლოებს და უზრუნველყოფდა მათ ერთიანობას. რომაელებს ეს შესანიშნავად ესმოდათ, რომელთაც შეძლეს ძველი მსოფლიოს უდიდესი იმპერიის შექმნა. რომის ყველა სამფლობელოზე გზები გადიოდა და ყოველი ახალი პროვინციის დაპყრობისას, პირველ რიგში ახალი გზების მშენებლობა იწყებოდა.

სწორედ, რომ გზების მონუმენტალობითა და საიმედოობით ხდებოდა რომის სიდიადის და სიმძლავრის უზრუნველყოფა. გზები შესაძლებლობას აძლევდა ეფექტიანად გამოეყენებინათ სხვადასხვა პროვინციის შედარებითი უპირატესობანი ვაჭრობის ორგანიზებისათვის, აერთიანებდნენ უზარმაზარ ქვეყანას ერთ საერთო მეურნეობად და ნებისმიერ ამინდში საოცრად მობილურ, მაგრამ შედარებით მცირერიცხოვანი იმპერიის ლეგიონებს სწრაფად გადაადგილების საშუალებას აძლევდნენ. გარდა ამისა მეომრებისთვისაც მოსახერხებელი იყო, რაც აძლევდა მათ დროულად მისვლის და მოულოდნელი შეტევის საშუალებას. დღემდეა შემონახული ზოგიერთი გზა, რომლებიც აღფრთოვანებას იწვევს და ეკონომიკის და ტრანსპორტის ორგანიზაციის შესანიშნავ მაგალითს წარმოადგენს.

ცალკე განსახილველია ის საკითხი, რომ გზები ყოველთვის ვაჭრობის საფუძველს წარმოადგენდა. ისინი აერთიანებდნენ როგორც ქვეყნებს, ასევე რეგიონებს. დიდი აბრეშუმის გზა გადაჭიმული იყო თითქმის 7000 კმ-ზე ჩინეთიდან შუა აზიაში, ხოლო დიდ ჩინურ კედელს, რომელზეც თავისუფლად გაივლიდა ორი ოთხთვალა, დაახლოებით 4000 კმ სიგრძე ჰქონდა. სავაჭრო გზები არამარტო აერთიანებდა ქვეყნებს, არამედ გვაქვს იმის მაგალითიც რომ შეექმნა კიდევ. მაგალითად, კიევის რუსეთი „ვარიაგებიდან ბერძნებში“ სავაჭრო გზის სასიკეთო გავლენით წარმოიქმნა, იგი ხელს უწყობდა ძველი რუსეთის ეკონომიკის გაერთიანებას და სლავური ტომების საბრძოლო ძალების შეკავშირებას. შეგვიძლია აღვნიშნოთ, რომ ეკონომიკურ ისტორიაში შეიმჩნევა მკაფიო კანონზომიერება, რაც შემდგომში მდგომარეობს : რაც უკეთესია ეკონომიკის მდგომარეობა, მით უკეთესია გზები და ასევე პირიქით. შუასაუკუნეებში ეკონომიკა დეგრადაციას განიცდიდა, რამაც გზების ნგრევა გამოიწვია.

ევროპული აღორძინება და ახალი დროის ევროპის ძირითადი კონკურენტული უპირატესობა აგრეთვე დაკავშირებული იყო ნაოსნობის განვითარებასთან, ამერიკასა და შორეულ აღმოსავლეთში საზღვაო გზების აღმოჩენითა და ათვისებით. გლობალურ ეკონომიკაში ძირითად ტრანსპორტს მაინც საზღვაო წარმოადგენს. თუმცადა უკვე უახლეს დროში არანაკლებ მნიშვნელოვანი

როლის შესრულება დაიწყო სარკინიგზო, საავტომობილო, საჰაერო და ბოლოს მილსადენი ტრანსპორტის სახეებმა.¹

1.2 სატრანსპორტო სისტემის როლი და სტრუქტურა

სატრანსპორტო სისტემა აკავშირებს წარმოების ყველა სტადიის ურთიერთკავშირს და საქონლის რეალურ გადაადგილებას მწარმოებლიდან მომხმარებლამდე. ტრანსპორტის განვითარებაზე მნიშვნელოვნად არის დამოკიდებული წარმოების განთავსება. მაგალითისთვის შეგვიძლია მოვიყვანოთ ცენტრები, რომლებიც ნედლეულს გადაამუშავებენ. ისინი მიმართულნი არიან მისი წარმოების რაიონებისკენ, საბადოსკენ, ხოლო ენერგიატევადი წარმოების ცენტრების შემთხვევაში იქნება ეს ალუმინის მრეწველობა თუ სხვა - რეგიონებისკენ, რომელთაც გააჩნიათ იაფი ენერგია, საამწყობრო წარმოება- საზღვაო პორტებისკენ და სარკინიგზო კვანძებისკენ, სადაც სხვადასხვა დეტალისა და შემადგენელი ნაწილის მარტივად ტრანსპორტირება შეიძლება. ყოველი ახალი წარმოების განთავსებისას აუცილებელი ხდება შემდეგი საკითხის განხილვა რა უფრო იაფი იქნება, მივუახლოვოთ მას ყველა აუცილებელი ნედლეული, თუ წარმოება ნედლეულის წყაროსთან მივიტანოთ? აღნიშნული თემის გადაწყვეტისას არსებით როლს ასრულებს სამუშაო ძალის მობილურობა. თუმცა სამწუხაროდ, ზოგი სიტუაცია არ იძლევა შესაძლებლობას იგი მზად გადაინაცვლოს ნედლეულის წყაროსთან. 30- იან წლებში საბჭოთა ინდუსტრიალიზაციის პერიოდში, შესაძლებელი გახდა შექმნილიყო მოსახლეობის ენთუზიაზმის საკმაოდ მაღალი პოტენციალი, რომელმაც საშუალება მისცა განეხორციელებინათ მასობრივი გადასახლება ციმბირის და შორეული აღმოსავლეთის რაიონებში, აქმენებინათ მდიდარ საბადოსთან ახლოს ახალი მასიური ქალაქები. წარმოების ასეთი მდებარეობის გამო საჭიროებამ მოითხოვა უზარმაზარი მოპოვებული და ნაწილობრივ გადამამუშავებული

1. ¹ ა. მოვსესიანი, ს. ოგნიცვევი მსოფლიო ეკონომიკა, ტომი I, თბილისის სოციალურ ეკონომიკური ისტიტუტის გამომცემლობა, თბილისი, 2003 წ.

ნედლეული გადაეზიდათ ქვეყნის ევროპული ნაწილის სამრეწველო ცენტრებსა და ურალში, ხოლო შემხვედრი ნაკადები სურსათით და ცხოვრებისათვის ყველა აუცილებელი საგნით მიემართებოდა ციმბირსა და ჩრდილოეთში. სსრკ იყო მაგალითი, რომლის ეკონომიკა მნიშვნელოვნად დამოკიდებული იყო სარკინიგზო გადაზიდვებზე. ჩვენს ქვეყანაში ჩამოყალიბდა რკინიგზის ხაზების უნიკალური მონოცენტრული სისტემა, რომელიც საერთო სიგრძით 2-ჯერ პატარა იყო აშშ-ის პოლიცენტრულ სარკინიგზო სისტემაზე, თუმცა ამის მიუხედავად გადაჭკონდა 3-ჯერ მეტი ტვირთი. მონოცენტრული სისტემის დროს ბევრ რეგიონს შორის უბრალოდ არ იყო პირდაპირი სატრანსპორტო კავშირი. საბაზრო ძალების გავლენის გამო თანდათან მიმდინარეობდა ჩრდილოეთიდან მოსახლეობის უკუსვლა, ძნელადმისასვლელ ადგილებში არაერთი არაეფექტიანი წარმოება დაიხურა და ტრანსპორტის გამოყენებაზე დატვირთვა შემცირდა. აღნიშნული მაგალითი ჩვენი ქვეყნის არსებობიდან გვიჩვენებს, თუ რამდენად შეიძლება იყოს დამოკიდებული ტრანსპორტი ქვეყნის ეკონომიკაზე და თუნდაც უმნიშვნელო ცვლილება გადაზიდვების ფასში როგორ უეცრად ცვლის წარმოების და მოსახლეობის განლაგების საერთო მდგომარეობას.

XXს-ის განმავლობაში სატრანსპორტო დანახარჯები რეალურ გამოხატულებაში 12-ჯერ შემცირდა და სწორედ ამან განაპირობა მსოფლიო ეკონომიკა გამხდარიყო მეგაეკონომიკა. საბჭოთა ეკონომიკისგან განსხვავებით, მეგაეკონომიკა, რომელიც უფრო მეტად დამოკიდებულია სასატრანსპორტო გადაზიდვების სიჩაფუზე, მივიდა მდგომარეობასთან, წარმოების განთავსების საუკუნოვანი ევოლუციის ოპტიმიზაციის გზით, რომელიც ფაქიზად რეაგირებდა სატრანსპორტო სისტემაში ტექნოლოგიურ და ეკონომიკურ ცვლილებებზე. ამიტომ განსხვავებით საბჭოთა ეკონომიკისაგან, ევოლუციური გზით ნაპოვნი და დანახარჯთა ეკონომიკაზე დაფუძნებული მეგაეკონომიკის მდგომარეობა აღმოჩნდა სავსებით მდგრადი და უნარიანი შემდგომი ევოლუციური განვითარებისთვის.

რა თქმა უნდა, არსებით როლს თამაშობს როგორც ქვეყნის ზომები, ასევე გეოგრაფიული მდებარეობა. თუმცა, რაც უფრო განვითარებულია ქვეყანა, მით ნაკლები წილი უკავია მის მშპ-ში ტრანსპორტს. განვითარებულ ქვეყნებში

ტრანსპორტის წილი მშპ-ში მერყეობს 4 დან 7 %-მდე, ხოლო განვითარებადში- 6- დან 15 %-მდე. მსოფლიო მშპ-ში ტრანსპორტის წილი შეადგენს დაახლოებით 6 %-ს.

სტრუქტურულად ტრანსპორტი იყოფა საერთო და არასაერთო მოხმარების ტრანსპორტად. მას მიეკუთვნება შიდასაფორმო სატრანსპორტო ქსელები, ყოველგვარი მისასვლელი გზები, შიდასაქარხნო ავტოტრანსპორტი და ა.შ. ვინაიდან აბსოლუტური მკაფიო საზღვრის გავლება საერთო და არასაერთო ტრანსპორტს შორის ძალიან რთულია, სტატისტიკურ მონაცემებს უნდა მოვეპყროთ განსაკუთრებული სიფრთხილით და არ მოვახდინოთ მონაცემების სიზუსტით აპელირება, სტატისტიკური მონაცემების სიზუსტის შესახებ გაკეთებული შენიშვნა ეხება არა მხოლოდ ტრანსპორტს, არამედ იგი ზოგადი ხასიათისაა. ეკონომიკის შესწავლისას საჭირო არის ყურადღება გავამახვილოთ ზუსტ ციფრებზე. ეკონომიკური ინფორმაციის დიდი ნაწილი შედგება საკმაოდ პირობითი და არაზუსტი მასალისგან, რადგან, პირველადი ინფორმაციის შეკრების საშუალებები მკაფიოდ არა განსაზღვრული, ხოლო სხვადასხვა მაჩვენებელი სხვადასხვანაირად შეიძლება იყოს აღქმული და გააზრებული სხვადასხვა სტატისტიკური სკოლის მიერ. პირველადი ინფორმაციის წესები ასევე დაშორებული მკაფიოობის, ერთგვაროვნებისა და სრულყოფისაგან ეს კი იწვევს მიკრომაჩვენებლებში პირველადი ინფორმაციის შეცდომები დაგროვებას და გაძლიერებას. მსოფლიო ეკონომიკის შესახებ მთლიანობაში საერთო მონაცემების მიღება და ცალკეული ქვეყნების მაკრომაჩვენებლების შედარება გაძნელებულია ეროვნული სტატისტიკური სისტემების სხვადასხვაობით. თუმცა ეს სხვაობა თანდათან იკლებს გაეროს ორგანოების მოღვაწეობის გათვალისწინებით. ყოველივე ამის აღნიშვნა კი იმისთვისაა საჭირო, რომ გამოვიმუშაოთ გადამოწმებული დამოკიდებულება ეკონომიკური მაჩვენებლების მიმართ.

მნიშვნელოვანია აღვნიშნოთ, რომ ყოველწლიურად მსოფლიოში გადააქვთ დაახლოებით 100 მლრდ ტ ტვირთი და გადაჰყავთ 1 ტრლნ მგზავრი. ახლა დედამიწის ყოველ მცხოვრებზე მოდის 15-16 ტ სხვადასხვაგვარი საქონელი, რომელიც აუცილებელია გადავიტანოთ საშუალოდ 850-900 კმ-ზე. ამ სამუშაოს ასრულებს 40 ათასი საზღვაო გემი, 200 ათასი ლოკომოტივი, 700 მლნ ავტომობილი

და 10 ათასზე მეტი სამგზავრო და სატრანსპორტო თვითმფრინავი. მსოფლიო ვაჭრობა აგრეთვე აყალიბებს საკმაოდ მნიშვნელოვან ტვირთაკადებს. მათი შეჯამებული მოცულობა კონტინენტთაშორის შეტყობინებაში შეფასებულია 4 მლრდ ტ. 70-იანი წლების ბოლოს იგი რამდენადმე მაღალი იყო. მის შემცირებას იწვევს ენერგომატარებლების და ნედლეულის საერთაშორისო ტრანზიტების შემცირებები. სატრანსპორტო სისტემა და ადამიანთა მობილურობა ერთმანეთზე მნიშვნელოვნად არიან დამოკიდებულები. უფრო კონკრეტულად კი, მსოფლიო სამგზავრო ტრანსპორტის გლობალიზაცია ძირითადად ტურიზმზე და ქვეყანათშორის სამგზავრო გადაზიდვებზე არის დამოკიდებული. XX ს-ის განმავლობაში მობილურობა, რომელიც იზომება როგორც ადამიანის საშუალო გადაადგილება წელიწადში, ამერიკელებში გაიზარდა 30-ჯერ, ხოლო დასავლეთ ევროპის მცხოვრებლებში- 20-ჯერ. იგი პირდაპირ არის დამოკიდებული ქვეყნის განვითარებაზე. ყველა განვითარებულ ქვეყნას ახასიათებს მოსახლეობის მაღალი მობილურობა, ხოლო სუსტადგანვითარებულ ქვეყნებში ადამიანთა საშუალო გადაადგილება არ სცდება 3-4 კმ-ს დღეში. ტრანსპორტისათვის, გადატანილი ტვირთის რაოდენობის გარდა, ასეთ მაჩვენებლებს მიეკუთვნება სატრანსპორტო გზების საერთო სიგრძე და ტვირთბრუნვა, გაზომილი ტონა-კილომეტრებში(ტკმ) და ტოლი გადატანილი ტვირთის მოცულობის ნამრავლისა გადაზიდვის სიმორეზე. ქვეყნის განვითარებას მნიშვნელოვნად განსაზღვრავს ტრანსპორტტევადობა, რომელიც უდრის ტვირთბრუნვის მიმართებას მშპ-სთან. განვითარებულ ქვეყნებში ტრანსპორტტევადობა საშუალოდ ტოლია 0,8 ტკმ/დოლ-ისა, გარდამავალი ეკონომიკის მქონე აღმოსავლეთ ევროპის ქვეყნებში- დაახლოებით 1,5, ხოლო რუსეთში- 5,3 ტკმ/დოლ, აღსანიშნავია ის ფაქტი რომ, ტრანსპორტტევადობის საკმაოდ მაღალ მნიშვნელობას ედება რუბლის შემცირებული კურსი დოლართან მიმართებაში. დარგობრივი სტუქტურის ანალიზის დროს ტრანსპორტს ყოფენ სარკინიგზოდ, საავტომობილოდ, შიდა საწყალოსნოდ, საზღვაოდ, მილსადენების (ნავთობ და გაზგამტარი) და საჰაეროდ.²

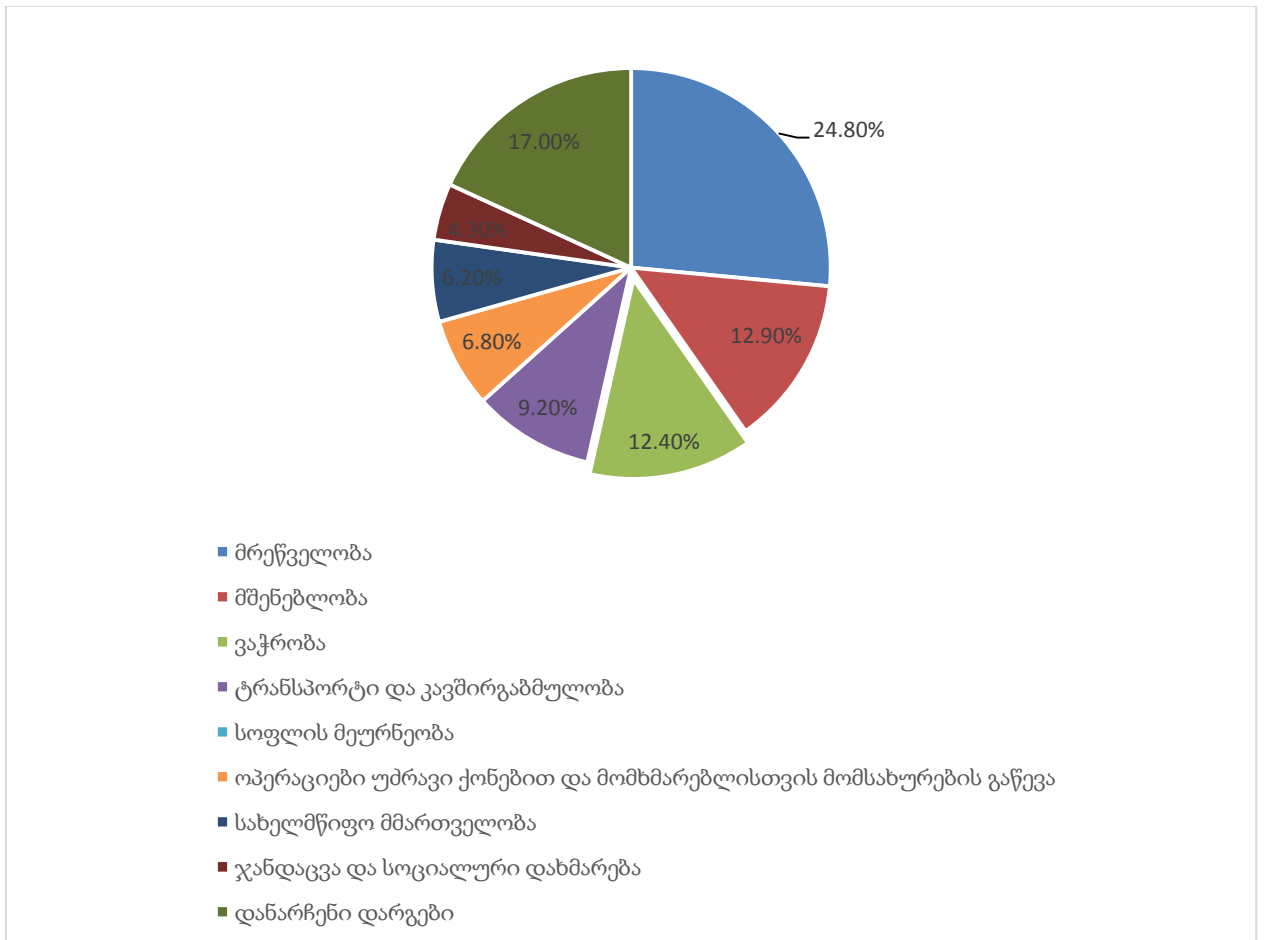
2. ² ა. მოვსესიანი, ს. ოგნიცვევი მსოფლიო ეკონომიკა, ტომი I, თბილისის სოციალურ ეკონომიკური ისტიტუტის გამომცემლობა, თბილისი, 2003 წ.

თავი 2. საქართველოში არსებული სატრანსპორტო სექტორი და მისი როლი ქვეყნის ეკონომიკაში

2.1 სატრანსპორტო სექტორის მიმოხილვა საქართველოში

მსოფლიო გლობალიზაციის ფონზე და საქართველოს გეოსტრატეგიული მდებარეობიდან გამომდინარე, იმისთვის რომ ქვეყნის ეკონომიკა განვითარდეს, არსებობს პირდაპირი კავშირი სატრანსპორტო სექტორების გამართულ და ეფექტურ მუშაობასთან. საქართველოს გეოგრაფიული ადგილმდებარეობა განსაზღვრავს ქვეყნის როგორც ეკონომიკურ, ასევე პოლიტიკურ ცხოვრებას. ვინაიდან იგი ევროპა-აზიის გზაჯვარდედინზე მდებარეობს, სტრატეგიული დანიშნულების ტვირთების ტრანსპორტირებას ახორციელებს, სატრანსპორტო სექტორი ქვეყნის ეკონომიკის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ნაწილია, რისი თქმის საფუძველსაც ოფიციალური სტატისტიკა გვაძლევს, უფრო კონკრეტულად რომ ვისაუბროთ აღნიშნულ თემასთან დაკავშირებით 2018 წლის მონაცემებზე დაყრდნობით, სატრანსპორტო სექტორი მე-4 ადგილს იკავებს 9.2 %-იანი წილით ქვეყნის მთლიან სამამულო პროდუქტში (მსპ), რომელიც ჩამორჩება მხოლოდ ისეთ სექტორებს, როგორებიცაა მრეწველობა, ვაჭრობა და მშენებლობა.

ნახაზი 2.1 მილანი სამამულოპროდუქტის დროებითი სტრუქტურა 2018 წელს



3

საქართველოს ძირითადი სატრანსპორტო სისტემები შემდეგი სახით შეგვიძლია წარმოვადგინოთ :

საერთაშორისო მნიშვნელობის აეროპორტები:

- თბილისის საერთაშორისო აეროპორტი
- ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტი
- ქუთაისის დავით აღმაშენებლის სახელობის საერთაშორისო აეროპორტი

³ <https://www.geostat.ge/ka>

ადგილობრივი მნიშვნელობის აეროპორტი:

- მესტიის თამარ მეფის სახელობის ეროპორტი

საზღვაო ნავსადგურები / ტერმინალები

- ბათუმის საზღვაო ნავსადგური
- ბათუმის საერთაშორისო საკონტეინერო ტერმინალი
- ფოთის საზღვაო ნავსადგური
- შავი ზღვის ტერმინალი
- სუფსის ტერმინალი

სარკინიგზო ტრანსპორტი

- საქართველოს რკინიგზა
- მარაბდა-კარწახის რკინიგზა

როდესაც განვიხილავთ სატრანსპორტო სექტორს საქართველოში, მნიშვნელოვანია აღვნიშნოთ ყველა ძირითადი პრიორიტეტი, რაც აღნიშნულ სექტორს გააჩნია:

- საქართველოს ინტეგრაცია საერთაშორისო სატრანსპორტო სისტემებში და ქვეყნის სატრანზიტო პოტენციალის განვითარება;
- სამართლებრივი ბაზის ჰარმონიზაცია ევროპის კანონმდებლობასთან;
- საქართველოს და საერთაშორისო ორგანიზაციებს შორის ურთიერთობების გაღრმავება და სახელმწიფოთაშორისო შეთანხმებების განხორციელება;
- უსაფრთხოების პოლიტიკის გაუმჯობესება;
- მულტიმოდალური გადაზიდვების განვითარებისთვის სამართლებრივი საფუძვლების შემუშავება;
- საქართველოს საზღვაო დარგის კონკურენტუნარიანობის ამაღლება;
- მეზღვაურთა განათლებისა და სერტიფიცირების სისტემის გაუმჯობესება და დროშის სახემწიფო ვალდებულებათა სათანამო შესრულება;

ტრანსპორტის სფეროში ტექნიკური რეგულირების სრულყოფის მიზნით და საერთაშორისო ექსპერტების რეკომენდაციების გათვალისწინებით საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საქვეუწყებო დაწესებულების- ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაციის რეორგანიზაციის შედეგად 2011 წლის 15 აპრილიდან შეიქმნა საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირები:

- სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო
- საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტო
- სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო

სახმელეთო ტრანსპორტის, საზღვაო ტრანსპორტისა და სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოების მუშაობის ძირითად მიმართულებებს ტრანსპორტის სფეროში ტექნიკური რეგულირების განხორციელება წარმოადგენს.

სამომავლო გეგმათა ჩამონათვალს კი შემდეგი სახე აქვს:

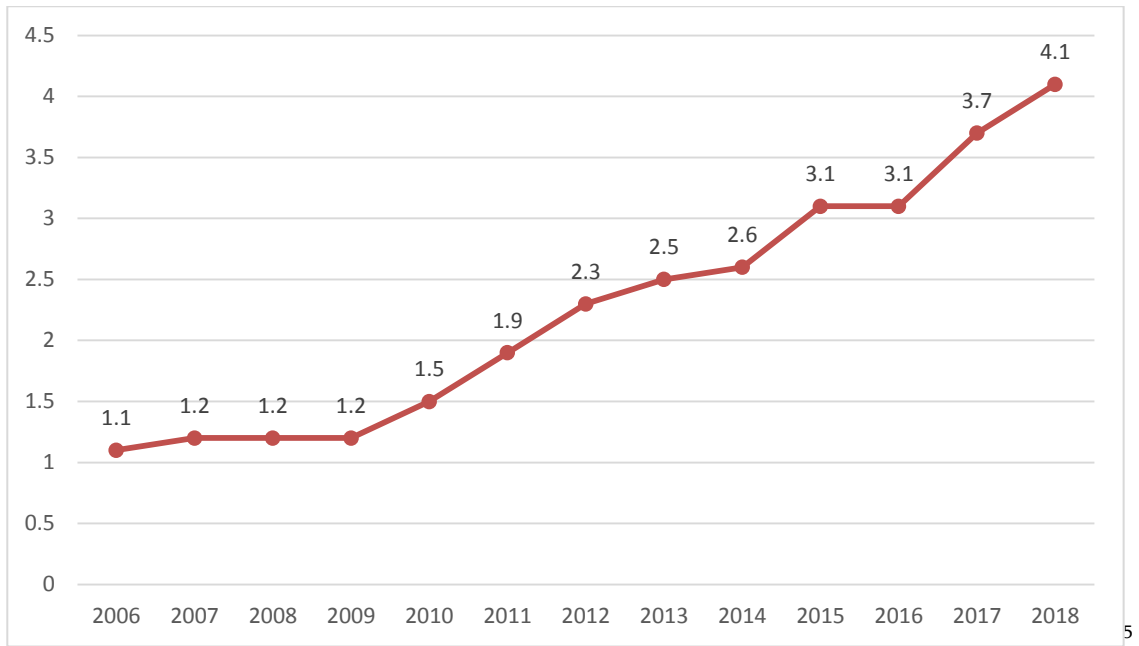
- „ევროგაერთიანებასა და მის წევრ სახელმწიფოებს და საქართველოს შორის ერთიანი საჰაერო სივრცის შესახებ“ შეთანხმებით აღებული ვალდებულებების შესრულება. ამასთან, საქართველოს კანონმდებლობის ჰარმონიზაცია ევროპის კანონმდებლობასთან და სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოსთვის ხელშეწყობა;
- საქართველოს ავიაბაზარზე დაბალტარიფიანი ავიაკომპანიების მოზიდვა და ავიაბაზარზე კონკურენტუნარიანი გარემოს ხელშეწყობა;
- ქართველ მეზღვაურთა დიპლომების აღიარების განახლება ევროკავშირის მიერ, რაც ხელს შეუწყობს მეზღვაურთა დასაქმებას ევროკავშირის ქვეყნების დროშის ქვეშ მცურავ გემებზე;

- საქართველოს დროშის ამოღება „ნავსადგურის სახელმწიფო კონტროლის შესახებ პარიზის ურთიერთგაგების მემორანდუმის ორგანიზაციის შავი სიიდან“;
- „საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ“ (AETR) შეთანხმებით გათვალისწინებული ღონისძიებების განხორციელება;
- „სახიფათო ტვირთების საგზაო ტრანპორტის შესახებ“ (ADR) ევროპის შეთანხმებასთან მიერთებისათვის შიდასახელმწიფოებრივი პროცედურების განხორციელება;
- მულტიმოდალური გადაზიდვების განვითარების მიზნით (პროექტი- SILK WIND საკონტეინერო ბლოკ-მატარებელი) პროექტის მონაწილე ქვეყნებთან ყაზახეთთან, აზერბაიჯანთან და თურქეთთან შეთანხმების გაფორმება.⁴

ტრანსპორტისა და კავშირგაბმულობის სექტორში ბრუნვის მოცულობა 1999 წლიდან დაწყებული 2018 წლის ჩათვლით სტაბილურად მზარდი ტემპით ხასიათდებოდა. აღნიშნულ სექტორში პროდუქციის გამოშვებასთან დაკავშირებით გავეცნოთ შემდეგ დიაგრამას, რომელზე დაყრდნობითაც შეგვიძლია აღვნიშნოთ, რომ 2007 წლიდან 2009 წლის ჩათვლით სტაბილური იყო პროდუქტის გამოშვება, ხოლო შემდეგ წლებში უკვე მზარდი ხასიათი მიიღო.

ნახაზი 2.2 ტრანსპორტისა და დასაწყობების საქმიანობით დაკავებული საწარმოების პროდუქტის გამოშვება, (მლრდ ლარი)

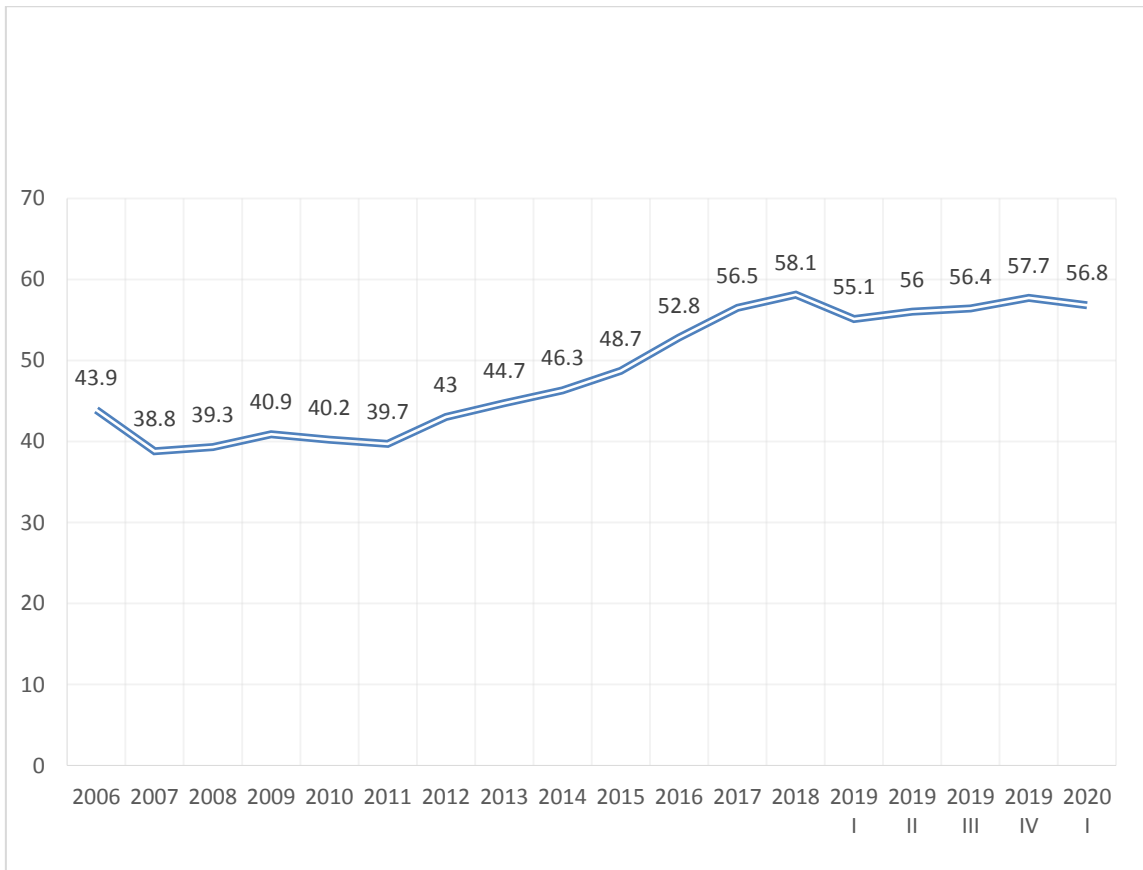
⁴ <http://5.44.128.32/ge/economic-sectors/transport>



აღსანიშნია საწარმოებში დასაქმებულთა რაოდენობა, რომლებიც უშუალოდ ამ სფეროში არიან. 2018 წელს მათმა რაოდენობამ ისტორიულ მაქსიმუმს მიაღწია 58.1 ათასი ადამიანი შეადგინა, ხოლო მინიმალური რაოდენობა განსაკუთრებით თვალშისაცემი იყო 2007 წელს, როდესაც 38.8 ათასი იყო. ამის შემდგომ 2009 წლიდან 2011 წლამდე კლებადი ხასიათის იყო მონაცემები, ხოლო შემდეგ წლებში უკვე მკვეთრად იმატა.

ნახაზი 2.3 ტრანსპორტისა და დასაწყობების საქმიანობით დაკავებულ საწარმოებში დასაქმებულთა რაოდენობა, (ათასი კაცი)

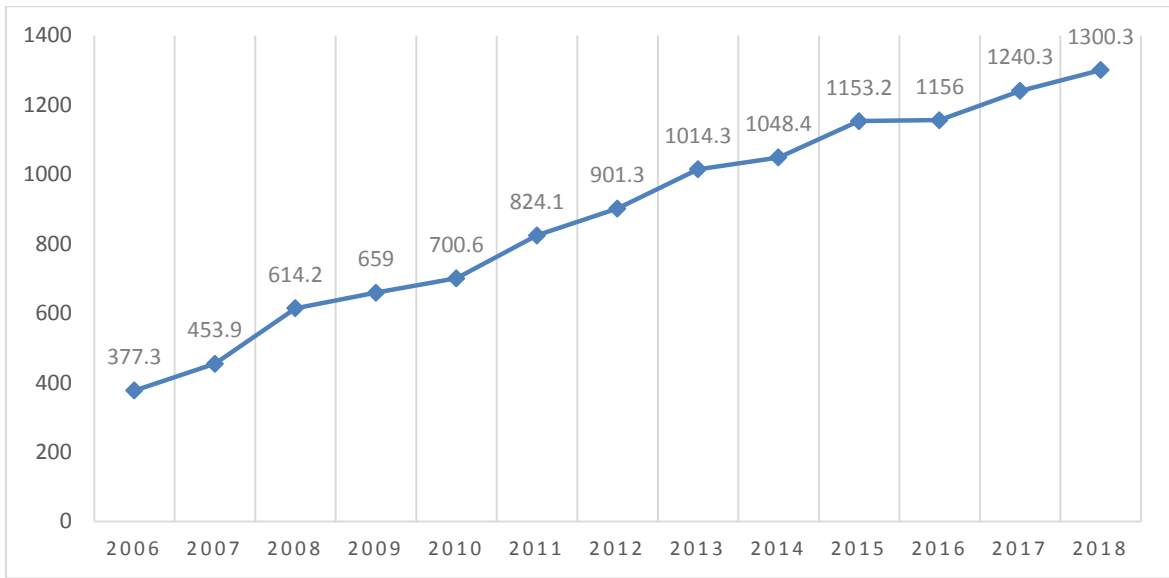
⁵ <https://www.geostat.ge/ka/modules/categories/395/transporti307>



რაც შეეხება ტრანსპორტისა და დასაწყობების საქმიანობით დაკავებულ საწარმოებში დასაქმებულთა საშუალოთვიურ ანაზღაურებას, 2006 წლიდან 2018 წლის ჩათვლით მუდმივად ზრდას განიცდიდა. თალსაჩინოებისთვის იხილეთ ნახაზი 2.4;

ნახაზი 2.4 ტრანსპორტისა და დასაწყობების საქმიანობით დაკავებულ საწარმოებში დასაქმებულთა საშუალოთვიური ანაზღაურება, (ლარი)

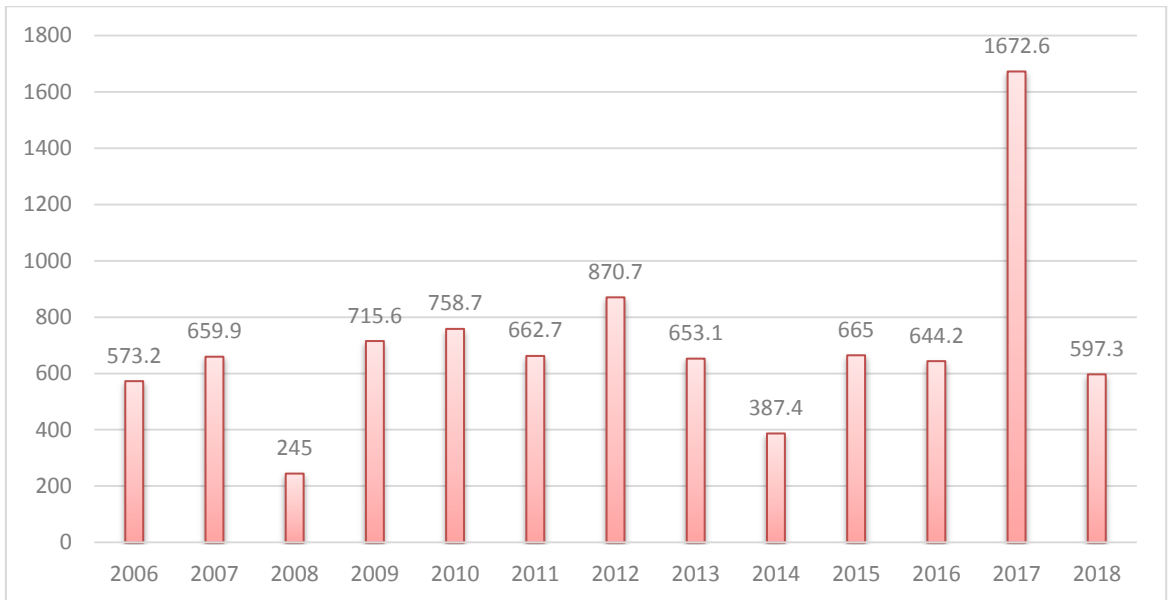
⁶ <https://www.geostat.ge/ka/modules/categories/395/transporti307>



სატრანსპორტო და კომუნიკაციების სფეროში საინვესტიციო ნაკადები საკმაოდ რყევებით ხასიათდება, რისი მიზეზიც არაერთი შეიძლება იყოს, როგორც საშინაო ისე საგარეო ფაქტორების გათვალისწინების საფუძველზე, თუმცა 2017 წელს განხორციელებულმა ინვესტიციებმა ტრანსპორტსა და კავშირგაბმულობის ფიქსირებულ აქტივებში 1999 წლიდან დღემდე ისტორიულ მაქსიმუმს მიაღწია და შეადგინა 1672.6 მლნ ლარი, რაც 1028.4 მლნ ლარით არის გაუმჯობესებული 2016 წელთან შედარებით. ყველაზე დაბალი მაჩვენებელი დაფიქსირებული იყო 2008 წელს 245 მლნ ლარი, რის შემდეგაც მოდიოდა 2014 წელი 387.4 მლნ-ლარით. 2015 წელს 277.6 მლნ ლარით გაზრდის შემდეგ უმნიშვნელო კლება იყო 2016-ში. ისტორიული მაქსიმუმიდან მკვეთრი კლება მოხდა 2018 წელს, სადაც სხვაობა იყო 1075.3 მლნ ლარი, ეს ყოველივე კი ნათლად ჩანს 2.5 ნახაზზე.

ნახაზი 2.5 ტრანსპორტის და დასაწყობების საქმიანობით დაკავებულ საწარმოებში განხორციელებული ინვესტიციები ფიქსირებულ აქტივებში, (მლნ ლარი)

⁷ <https://www.geostat.ge/ka/modules/categories/395/transporti307>



8

2.2 სატრანსპორტო გადაზიდვების როლი საქართველოს ეკონომიკაში

ტვირთბრუნვათა მოცულობები საქართველოში არსებული სატრანსპორტო საშუალებების მიხედვით სარკინიგზო, საზღვაო, საავტომობილო და საჰაერო ტრანსპორტის მიხედვით განსხვავებულია. 2019 წლის პირველ ნახევარში, საქართველოს სატრანსპორტო დერეფნით 18.2 მლნ ტონა ტვირთი გადაიზიდა, რაც წინა წლის ანალოგიურ მაჩვენებელს 0.2 მლნ ტონით აღემატება. ეკონომიკის სამინისტროს სტატისტიკით, გაზრდილია როგორც საზღვაო ნავსადგურებსა და საზღვაო ტერმინალებში გადამუშავებული ტვირთების მოცულობაც და მან წლის პირველ 6 თვეში 8.1 მლნ ტონა შეადგინა, ნაცვლად გასული წლის 7.9 მლნ ტონისა. პორტებში გაიზარდა კონტეინერების მოცულობაც. კერძოდ საანგარიშო

⁸ <https://www.geostat.ge/ka/modules/categories/395/transporti307>

პერიოდში პორტებმა 284 147 TEU ერთეული კონტეინერი გადაამუშავეს, გასულ წელს კი ეს მაჩვენებელი 215 057 TEU ერთეული იყო. ამავე პერიოდში, ფოთის პორტმა 4 მლნ ტონა ტვირთი გადაამუშავა- ზრდა 0.9 მლნ ტონა; სუფსის საზღვაო ტერმინალმა 1.8 მლნ ტონა- შემცირება 0.4 მლნ ტონა; ბათუმის საზღვაო ნავსადგურმა 1.6 მლნ ტონა- შემცირება 0.3 მლნ ტონა. უცვლელი დარჩა გადამუშავებული ტვირთების მოცულობა ყულევის საზღვაო ტერმინალში- 0.7 მლნ ტონა წლის პირველ 6 თვეში. რაც შეეხება გადამუშავებულ კონტეინერებს- ფოთის პორტმა 6 თვეში 240 257 TEU ერთეული კონტეინერი მიიღო- ზრდა 68 730 TEU ერთეულია. დანარჩენი მოცულობა კი ბათუმის პორტზე მოდის- 43 890 TEU ერთეული კონტეინერი. 2018 წელს, 2017 წელთან შედარებით, საქართველოში სატრანსპორტო დარგების მიერ გადაზიდული ტვირთების მოცულობა 0.4 მლნ ტონით შემცირდა და 4.1 მლნ ტონა შეადგინა. ბოლო 5 წელში კი საქართველოში ტვირთბრუნვა 5.3 მლნ ტონითაა შემცირებული. საქართველოს რკინიგზის ტვირთბრუნვა 2019 წელს, 2018 წელთან შედარებით 8 %-ით გაიზარდა. რკინიგზის ფინანსური შედეგების მიხედვით, მშრალი ტვირთების გადაზიდვები- 27%-ით, ნავთობპროდუქტების- 28%-ით, საკონტეინერო ტვირთების გადაზიდვები კი 37%-ით გაიზარდა. 2012 წელს ტვირთბრუნვის მაჩვენებელი 20,1 მლნ ტონა იყო, რის შემდეგაც რკინიგზის ტვირთბრუნვა ყოველწლიურად მცირდებოდა და 2018 წელს 10 მლნ ტონა გახდა. 2019 წლის მაჩვენებელი 10.8 მლნ ტონა იყო. საბოლოოდ კი გაუმჯობესების შედეგად, საქართველოს რკინიგზის მთლიანი შემოსავალი 501 მილიონ ლარამდე გაიზარდა, საოპერაციო შემოსავალი კი დაახლოებით 15%-ით რაც 68 მლნ ლარია. მგზავრთა გადაყვანაში რეკორდული მაჩვენებელი იყო 2019 წელს. 3 მილიონზე მეტი მგზავრის გადაყვანა მოხდა საქართველოს რკინიგზის საშუალებით. აღნიშნული საქმიანობით შემოსავალი გაიზარდა 31 მილიონ ლარამდე. თუმცა მიუხედავად შემოსავლების მოცულობის გაუმჯობესებისა 2019 წელსაც რკინიგზამ ზარალით დაასრულა, რისი ოდენობაც 69 მილიონი ლარია. საქართველოს რკინიგზის სტატისტიკური ინფორმაციის მიხედვით, ნავთობპროდუქტების გადაზიდვის კლება 2019 წელსაც გაგრძელდა, თუმცა

აღნიშნული ვარდნა სხვა ტვირთების კარბამიდის, ქვანახშირის, სპილენძის მადნებისა და სხვა ტვირთების გადაზიდვაში არსებულმამა მატებამ დააბალანსა. ⁹

ყველაზე მაღალი ზრდის ტემპი ცალკეული ტვირთების მიხედვით:

ქვანახშირი - 512,000 ტონა, ზრდა 2018 წელთან შედარებით 558%;

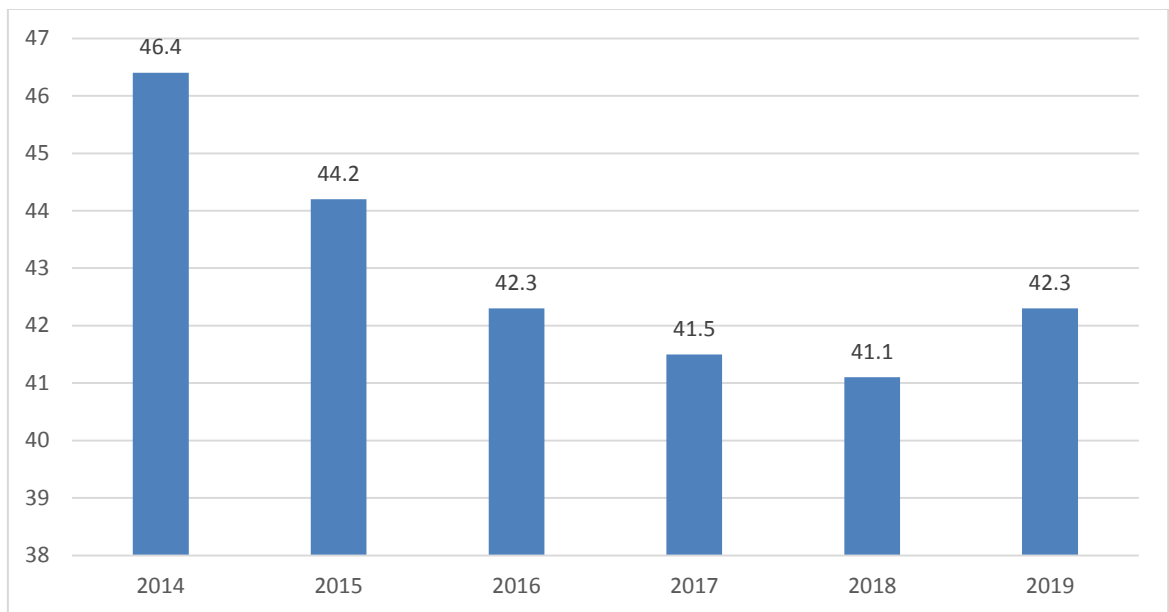
კარბამიდი - 132,000 ტონა, ზრდა 2018 წელთან შედარებით 289%;

მეთანოლი - 408,000 ტონა, ზრდა 2018 წელთან შედარებით 100%;

სპილენძის მადანი - 383,000 ტონა, ზრდა 2018 წელთან შედარებით 23%;

მანგანუმის მადანი - 314,000 ტონა , ზრდა 2018 წელთან შედარებით 22%;¹⁰

ნახაზი 2.6 სატრანსპორტო დარგების მიერ გადაზიდული ტვირთების ჯამური რაოდენობა წლების მიხედვით (მლნ ტონა)



⁹ <https://forbes.ge/news/6933/saqarTvelos-derefanSi-tvirTbrunva-gaizarda>

¹⁰ <https://bm.ge/ka/article/2019-wels-saqartvelos-rkinigzis-tvirtbrunva-8-it-gaizarda-/46063/>

¹¹ <http://www.moesd.gov.ge/?page=ecoreview&s=26>

ქვეყნის ეკონომიკაში ტრანსპორტის სექტორის ფუნქცია და როლი მნიშვნელოვანია, თუმცა უნდა ვთქვათ ისიც, რომ სამწუხაროდ, ბოლო პერიოდში არსებულმა ტვირთბრუნვის მოცულობის კლებამ ტენდენციამ უარყოფითი გავლენა მოუტანა თავად სექტორის პოზიციონირებას ქვეყნის პსპ-ს სრულქტურაში. სექტორში არსებული დამატებული ღირებულება და ასევე საშუალოთვიური ხელფასის დონე წლიდან წლამდე მზარდი ხასიათისაა, რაც იმედის მომცემია სექტორის განვითარების პოტენციალის კუთხით.

დღესდღეისობით სარკინიგზო გადაზიდვები მსოფლიოს მასშტაბით უფრო და უფრო პოპულარული ხდება, რაც გამოწვეულია იმ უპირატესობით რაც მას გააჩნია, გამოირჩევა მაღალი საიმედოობით, ეკონომიურობით და პუნქტუალურობით, რაც მომხმარებლისთვის ძალიან მნიშვნელოვანია. სატვირთო მატარებლებს ასევე გააჩნიათ მაღალი ტევადობა, რაც იძლევა საშუალებას დიდი რაოდენობის ტვირთის ტრანსპორტირების შედარებით დაბალ ტარიფებში. არის კომპანიები, რომლებიც გაბარიტული ან თუნდაც არაგაბარიტული, საკონტეინერო, მძიმე, თხევადი, ტემპერატურული რეჟიმის საჭიროების ტვირთების ტრანსპორტირებას სარკინიგზო გადაზიდვებით ახდენენ. სს „საქართველოს რკინიგზა“ ჩვენი ქვეყნისთვის სტრატეგიული მნიშვნელობისაა, რომელიც 100%-ით არის საქართველოს საპარტნიორო ფონდის მფლობელობაში, აღნიშნული კომპანია შედგება სამი ბიზნესერთეულისგან: სატვირთო, ინფრასტრუქტურა და სამგზავრო. სს „საქართველოს რკინიგზა“ მუდმივად ზრუნავს ახალი ტვირთების მოზიდვასა და ასევე მათ უსაფრთხო ტრანსპორტირებაზე, მომსახურების გაუმჯობესებაზე, ინფრასტრუქტურულ მოდერნიზაციასა და თანამედროვე მართვის სისტემების დანერგვაზე. „საქართველოს რკინიგზა“ უზრუნველყოფს მრავალპროფილური ტვირთის გადაზიდვას:

- ნებისმიერ დროს და სეზონზე
- კონკურენტუნარიანი ტარიფით
- უსაფრთხოდ და პროფესიულ დონეზე
- ეკოლოგიურად სუფთა ტრანსპორტით

სს „საქართველოს რკინიგზის“ საატვირთო გადაზიდვების ფილიალის ძირითადი პროდუქტი არის სატვირთო გადაზიდვების განხორციელება.

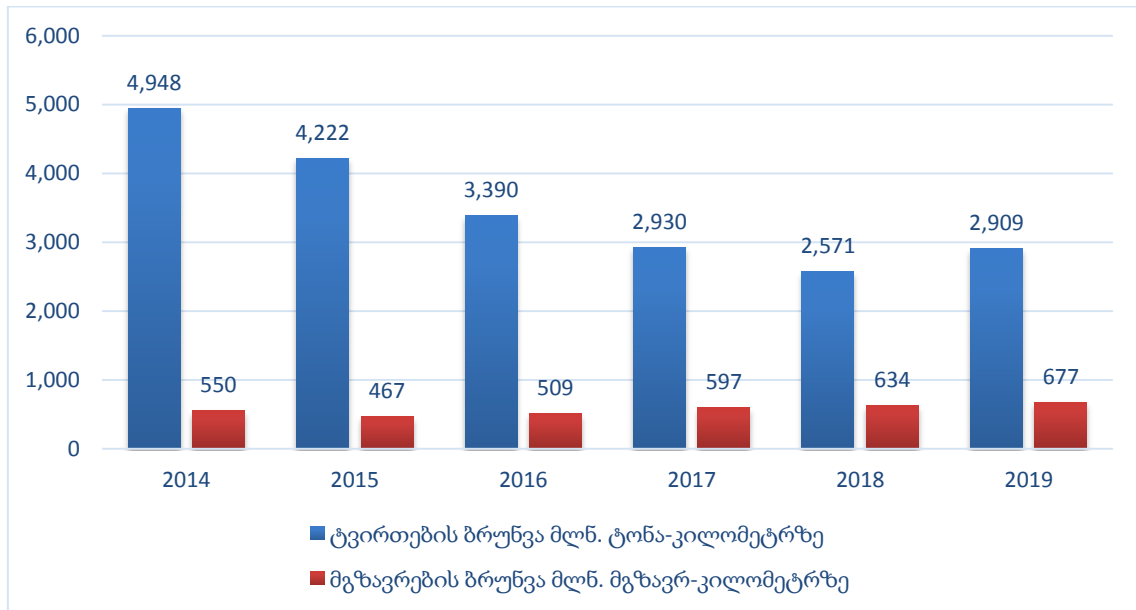
სატვირთო გადაზიდვების მიმართულებები და ძირითადი ფუნქციები :

- სატვირთო გადაზიდვების მართვა;
- მოძრავ საშუალებათა მართვა;
- აღრიცხვა და აღრიცხვიანობის სისტემის მართვა;
- სატვირთო გადაზიდვების კლიენტებთან ურთიერთობა;
- სატარიფო პოლიტიკის შემუშავება და განვითარება;
- რეფრეჟერატორებით გადაზიდვა;
- სავაგონო და საკონტეინერო გადაზიდვები;
- 24 საათზე მეტი დროით სადგურის მომსახურება;
- სასადგურე მომსახურება დატვირთვის/ვაგონის საკუთარ ჩიხებში მიწოდება და გამოტანა;
- ტვირთის დატვირთვა-გადმოტვირთვა;
- სამანევრო ლოკომოტივით მომსახურება;
- ტვირთის შენახვა;
- ვაგონებისა და ლოკომოტივების იჯარა;
- „ერთი ფანჯრის“ პრინციპით მომსახურება;

სს „საქართველოს რკინიგზის“ სატვირთო გადაზიდვების დეპარტამენტი დაინტერესებულ პირებს სთავაზობს გადაზიდვის ღირებულების ზუსტი გათვლის სერვისს. სატვირთო გადაზიდვების კალკულაციის სისტემა მასთან დაკავშირებული პროცედურების მაქსიმალურ გამჭვირვალობასა და ოპერატიულობას უზრუნველყოფს. ავტორიზებულ მომხმარებელს ეძლევა საშუალება შეამოწმოს საკუთარი ბალანსი, აკონტროლოს დარიცხვები, გადახდები, დაათვალიეროს გადაზიდვის დავალებები, დარიცხვის ბარათი და მიიღოს დეტალური ინფორმაცია და სავაგონო უწყისის შესახებ. გადაზიდვის ღირებულების კალკულაციის online სერვისი მომხმარებელს საშუალებას აძლევს მიიღოს სრული ინფორმაცია, ტვირთის გადაზიდვის

შესახებ, მის მიერ დაფიქსირებული მონაცემების მიხედვით. აღნიშნული სერვისით გადამზიდავებს შეუძლიათ ზუსტად დაგეგმონ შესაძლო გადაზიდვა სხვადასხვა პირობების და შემადგენლობის სახეობის გათვალისწინებით.

ნახაზი 2.7 სს „საქართველოს რკინიგზა“ რეიტინგი და ძირითადი მაჩვენებლები



13

აღსანიშნავია, რომ საქართველოს რკინიგზის საშუალებით სატრანზიტო ტვირთების მიმღები 5 მსხვილი ქვეყანაა აზერბაიჯანი, სომხეთი, თურქმენეთი, კვიპროსი და ნიდერლანდები, ხოლო სატრანზიტო ტვირთების გამომგზავნი ქვეყნების შემთხვევაში აზერბაიჯანი, რუსეთი, თურქმენეთი, ყაზახეთი და სომხეთი. რაც შეეხება საქართველოს რკინიგზის მიერ გადაზიდული ტვირთების ჯამური ოდენობა 3,6 მილიონი ტონაა, რაც 2019 წელთან შედარებით 5.8% - ით მეტია. საქართველოს რკინიგზის ტვირთბრუნვის მზრდის მიუხედავად, 2020 წლის პირველ კვარტალში კომპანია მაინც სოლიდურ ზარალს განიცდის. კომპანიის პირველი კვარტალის ფინანსური ანგარიშების მიხედვით, იანვარ-მარტის განმავლობაში ჯგუფის კონსოლიდირებული შემოსავლები

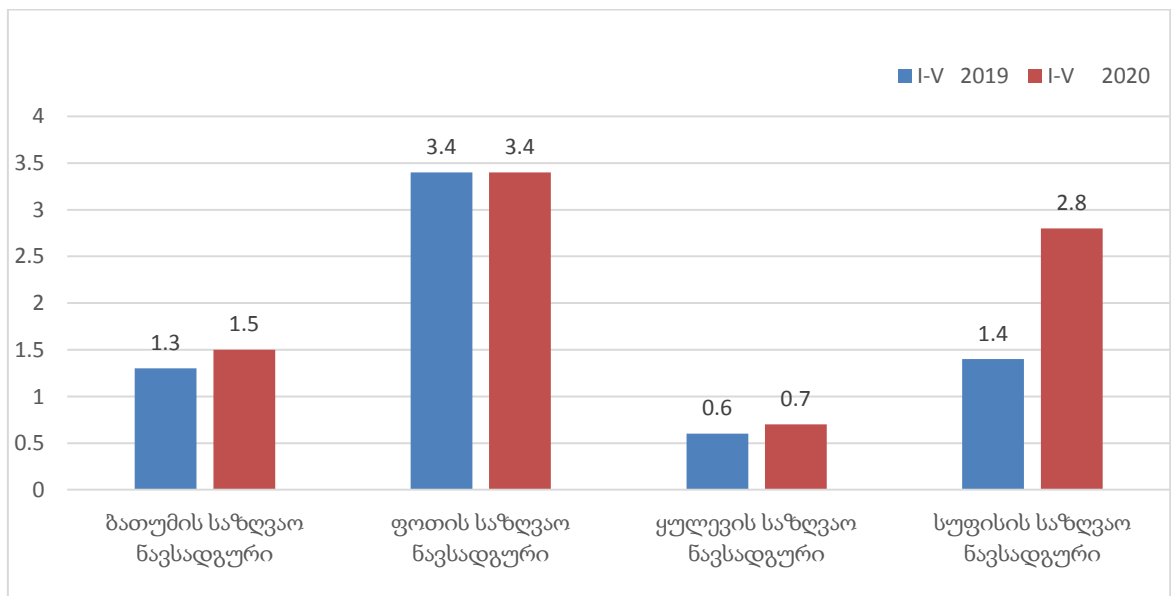
¹² <http://www.railway.ge/saqmianoba/>

¹³ <http://www.railway.ge/reitingi/>

მართალია 23.7% - ით იყო გაზრდილი და 122 მილიონ ლარს შეადგენდა, თუმცა ამაზე ბევრად მეტად გაიზარდა რკინიგზის ხარჯები, რის გამოც კომპანიამ წლის პირველი კვარტალი 163.5 მლნ ლარის ზარალით დაასრულა. „საქართველოს რკინიგზის“ ფინანსური ანგარიშის მიხედვით, ხარჯების ზრდის მთავარი წყარო კურსთაშორისი სხვაობიდან მიღებული ზარალი იყო. პერიოდის განმავლობაში კომპანიამ კურსთაშორისი სხვაობიდან გამომდინარე 188.9 მილიონი ლარის ზარალი მიიღო. შესაბამისად, ეს თანხა, საოპერაციო მოგებამ ვეღარ დააბალანსა და ფინანსურ შედეგებში 163 - მილიონიანი ზარალი აისახა.

საზღვაო ტრანსპორტის სტრატეგიული მნიშვნელობა საქართველოს ეკონომიკაში საკმაოდ მაღალია, განსაკუთრებით აღსანიშნავია ბათუმის, ყულევისა და ფოთის პორტები, რომელთა მეშვეობითაც საქართველოზე გამავალი ტრანზიტული ტვირთები გადაიზიდება ვარნას, ოდესის, კონსტანცას, ნოვორასისკისა და სტამბულის პორტების მიმართულებით.

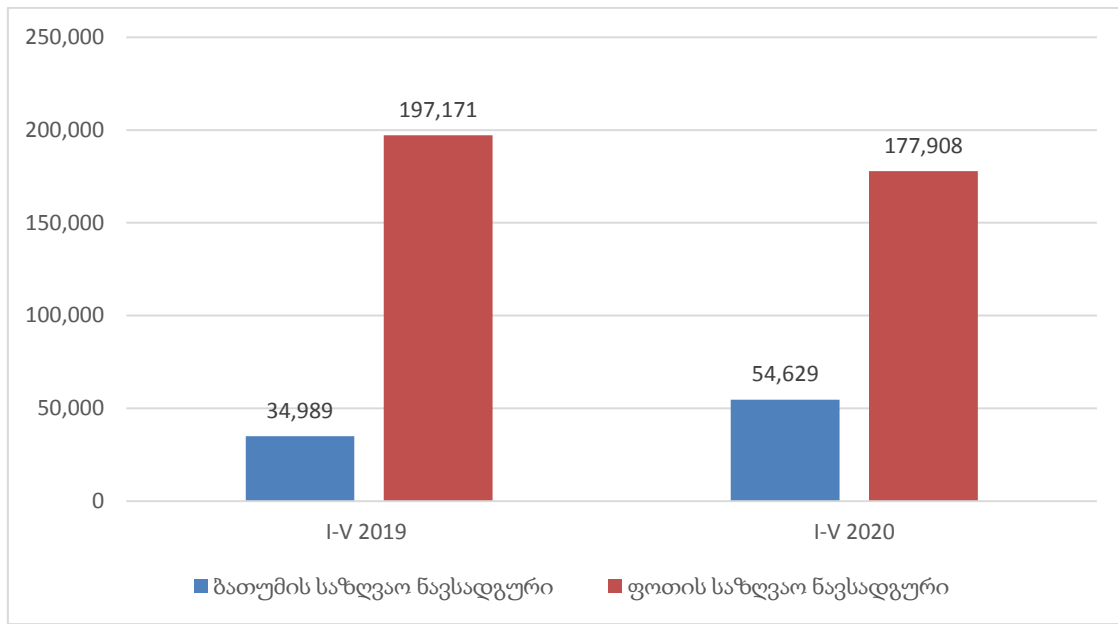
ნახაზი 2.8 საზღვაო ნავსადგურებში და საზღვაო ტერმინალებში გადამუშავებული ტვირთების რაოდენობა, (მლნ ტონა)



14

¹⁴ <http://www.moesd.gov.ge/?page=ecoreview&s=26>

ნახაზი 2.9 საზღვაო ნავსადგურებში გადამუშავებული კონტეინერების რაოდენობა
TEU/ერთეული



15

ბათუმის სავსადგურის ხელსაყრელი სტრატეგიული და გეოპოლიტიკური ადგილმდებარეობა გახდა განმსაზღვრელი ფაქტორი სს „ყაზტრანსოილ“, სს ნკ „ყაზმუნქიგზა“-ის შვილობილი კომპანიისთვის 2008 წლის თებერვალში მიეღო გადაწყვეტილება შეესყიდა ექსკლიუზიურად ბათუმის ნავსადგურის მართვის უფლება. ხელმძღვანელობა დიდ ყურადღებას ანიჭებს მის განვითარებას ძირითადი ფონდების განახლებას, თანამედროვე ხარისხისა და უსაფრთხოების სტანდარტების დანერგვას. ინვესტიციების სახით ბათუმის ნავსადგურში მოზიდულია 48 მლნ. აშშ დოლარი. მაღალკვალიფიციური კოლექტივი, განვითარებული ინფრასტრუქტურა, ხელსაყრელი ადგილმდებარეობა და უნივერსალურობა, იძლევა საშუალებას მომხმარებელს გაუწიოს ხარისხიანი მომსახურეობა ოპტიმალურ დროში. ტვირთნაკადის დინამიური ზრდა ადასტურებს ამოუწურავ შესაძლებლობებს და მიზანმიმართულ აქტიურ მუშაობას. ნავსადგური ადის ახალ სიმაღლეზე და აგრძელებს განვითარებას, რადგანაც მას გააჩნია უფრო მეტი შედეგების მიღწევის შესაძლებლობა.

¹⁵ <http://www.moesd.gov.ge/?page=ecoreview&s=26>

გადამუშავებული ტვირთების ჩამონათვალში შედის :

- მადნეული
- ხორბალი
- ცემენტი
- ქიმიური სასუქები
- ზეთები
- ლითონები
- სამშენებლო მასალები
- შაქარი
- და სხვა

ამ დროისთვის ნავსადგურს გააჩნია 5 ტერმინალი და 11 ნავმისადგომი და ასევე 1 უნაპირო ნავსადგომი. ნავსადგურის საერთო გამტარუნარიანობა შეადგენს 18 მლნ. ტონას. ნავსადგურის ფლოტის გემების რაოდენობა შეადგენს 13 ერთეულს. ბათუმის საზღვაო ნავსადგური აქტიურად არის ჩართული სხვადასხვა სატრანსპორტო პროექტებსა თუ დერეფნებში. იგი არის ტრანსკასპიური საერთაშორისო მარშრუტის (TITR), ევროაზიული სატრანსპორტო დერეფნის TRACECA და შავი ზღვისა და აზოვის ზღვების ასოციაციის BASPA მონაწილე. ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტის საკოორდინაციო კომიტეტი შეიქმნის მიზეზი არის სატრანზიტო ტვირთნაკადის მოზიდვა, გამჭოლი ტარიფების და შეთანხმებული სატარიფო პოლიტიკის გატარება, ინფრასტრუქტურის განვითარება და საერთო ლოგისტიკური პროექტების შექმნა.

ნავმისადგომები და ტერმინალები :

➤ ნავთობტერმინალი

ნავთობტერმინალის გამტარუნარიანობაა 15 მლნ. ტონამდე წელიწადში. ტერმინალი სპეციალიზირებულია ნედლი ნავთობისა და თითქმის ყველა ტიპის ნავთობის გადამუშავებაზე იქნება ეს დიზელის საწვავი, ბენზინი, მაზუთი თუ სხვა.

➤ საკონტეინერო ტერმინალი და სანავმისადგომო კომპლექსი ბორნების მომსახურებისათვის

საკონტეინერო ტერმინალის გამტარუნარიანობა შეადგენს 200 000 TEU წელიწადში. საკონტეინერო ტერმინალს გააჩნია ღია სასაწყობო ფართები და გადამტვირთავი დანადგარები, რომლებიც სპეციალიზირებულია კონტეინერების პირდაპირი და სასაწყობი ვარიანტით დამუშავებაზე. ბორანი კურსირებს ვარნას, ილიეჩევსკის, ბათუმის ნავსადგურებს შორის. საბორნე სისტემის მუშაობა სრულიად ავტომატიზირებულია. ტერმინალის ნორმალური წლიური გამტარუნარიანობა შეადგენს დაახლოებით 700 000 ტ.

➤ მშრალი ტვირთების ტერმინალი

N7 ნავსადგომი, რომელიც აღჭურვილია 20-40 ტონა ტვირთმწეობის ამწეებით, შესაძლებლობას იძლევა დიდტონიანი გემების 60000 ტონიანი დამუშავების და სპეციალიზირებულია ნაყარი, თხევადი, გენერალური და საცალო ტვირთის ტარებაში გადამუშავებაზე და ერთი ადგილის წონით არაუმეტეს 20 ტონისა.

N8 ნავსადგომი განკუთვნილია მცირეტონაჟიანი გემებისათვის და სპეციალიზირებულია ნაყარი, თხევადი, გენერალური და საცალო ტვირთის ტარებაში გადამუშავებაზე ერთი ადგილის წონით არაუმეტეს 10 ტონისა.

N9 ნავსადგომი განკუთვნილია მცირეტონაჟიანი გემებისათვის და სპეციალიზირებულია თხევადი გენერალური და საცალო ტვირთის ტარებში გადამუშავებაზე ერთი ადგილის წონით არაუმეტეს 6 ტონისა.

მშრალი ტვირთის ტერმინალის მაქსიმალური გამტარუნარიანობაა - 2,0 მილიონი ტონა წელიწადში.

➤ სამგზავრო ტერმინალი

სამგზავრო ტერმინალი განლაგებულია ქალაქის ცენტრში, სანაპირო ბულვარის გაყოლებაზე. ტერმინალის გამტარუნარიანობა შეადგენს დაახლოებით 180 000 მგზავრი წელიწადში.¹⁶

ფოთის ნავსადგური არის საქართველოში პირველი ნავსადგური შავ ზღვაზე, მდინარე რიონის შესართავთან. ნავსადგური არსებობას ფოთის საპორტო ქალაქად გამოცხადებიდან იწყებს. ფოთის ნავსადგური ერთ-ერთ მთავარი კვანძია ტრასეკასა და სატრანზიტო დერეფნისათვის, რომელიც მოკლე გზით აკავშირებს ევროპას კავკასიისა და ცენტრალური აზიის ქვეყნებს. თავისი გეოგრაფიული და ეკონომიკური თვალსაზრისით მისი მდებარეობა საკმაოდ ხელსაყრელია. ფოთის ნავსადგური მთელი წლის განმავლობაში მუშაობს. ამჟამად მის მფლობელობაში არის ტვირთის ტრანსპორტირების კომპლექსი, რომელიც 14 ნავმისადგომისგან არის შემდგარი და 2650 მეტრი სიგრძე აქვს. 11 ნავმისადგომი აღჭურვილია 6-40 ტონაზე გათვლილი პორტატული ამწეებით. ტვირთის ტრანსპორტირებისათვის საჭირო პირობები მორგებულია ყველა სახის ტვირთისა და თხევადი პროდუქტის გადასაზიდად. ტვირთბრუნვა ფოთის პორტში მუდმივად მზარდია. ფოთის პორტი უკავშირდება ილიჩევსკის(უკრაინა), ვარნის(ბულგარეთი) და კავკაზის(რუსეთი) პორტებს პირდაპირი საბორნე სარკინიგზო ხაზით და ნოვოროსიისკს(რუსეთი), ბურგასს(ბულგარეთი) და რიზეს(თურქეთი) პორტებს პირდაპირი საავტომობილო საბორნე გადასასვლელებით და უზრუნველყოფს დიდი მოცულობის ტვირთბრუნვას. ფოთის საზღვაო

¹⁶ http://www.batumioilterminal.com/ka/Comp_information/

ნავსადგურის განვითარების გეგმა გლობალურ პროექტებს ითვალისწინებს, დაგეგმილია მდინარე რიონის გადაკეტვა და ახალი აკვატორიის შექმნა. დღესდღეისობით ნავსადგური აღჭურვილია ყოველგვარი თანამედროვე ტექნიკით და შეესაბამება ევროპის სტანდარტებს, სადაც ფუნქციონირებს როგორც ღია ასევე დახურული სასაწყობე მეურნეობები, საავტომობილო და სარკინიგზო მიმოსვლის გზები. გამანაწილებელი ქვესადგური და სხვა ინფრასტრუქტურული დამხმარე ნაგებობები. ფოთის ნავსადგურის მფლობელობაში არის რვა გადამტვირთავი კომპლექსი, რომლებიც განთავსებულია „ჩრდილოეთ ნავსადგურისა“ და „შიდა აუზის“ 15 ნავსადგომზე, გარდა ამის ფუნქციონირებს სამგზავრო კომპლექსი და ნავსადგურის ფლოტისა და თევზჭერის ფლოტის ნავმისადგომები. ფოთის საზღვაო ნავსადგურს აქვს ყველა პირობა, რათა დააკმაყოფილოს კლიენტების მოთხოვნები ტვირთებთან და მგზავრობასთან დაკავშირებით. 2003 წლის 26 აგვისტოს კორპორაცია „ფოთის საზღვაო ნავსადგურს“ მიღებული აქვს სერტიფიკატი, რომელიც საერთაშორისო სტანდარტის შესაბამისია- ISO 9001:2000”. იგი მოიცავს გემების როგორც ჩატვირთვას, ასევე გადოტვირთვას, გემებისთვის მომსახურების გაწევას ნავსადგურში, ტვირთების შენახვას და რაც ძალიან მნიშვნელოვანია უსაფრთხოების უზრუნველყოფას მგავრებისა და გემის ეკიპაჟის. 2006 წლის 3 ოქტომბერს გაიცა ახალი სერტიფიკატი და ამასთან ერთად შესაბამისობის სერტიფიკატი IQNET, რომელიც მსოფლიოში საკმაოდ აღიარებულია. ეს ყოველივე კი განსაზღვრავს იმ კონკურენტუნარიანობას, რაც ფოთის პორტს გააჩნია ასევე გაზს უსვამს მის მდგომარეობას საერთაშორისო ბაზარზე. ყოველ 6 თვეში ნავსადგური გადის შემოწმებას, რომელიც განსაზღვრავს სერტიფიკატის მოთხოვნებთან რამდენად შესაბამისობაში იმყოფება.^{17 18}

ყულევის პორტი 2007 წლის იანვარში აზერბაიჯანის სახელმწიფო ნავთობკომპანია Socar- მა შეიძინა და საბოლოოდ 2008 წლის 16 მაისს გაიხსნა. „სოკარი“-ს დამსახურებით საქართველო ეკონომიკამ 400 მლნ დოლარის

¹⁷ <http://www.apmterminalsputi.com/index.php/ge>

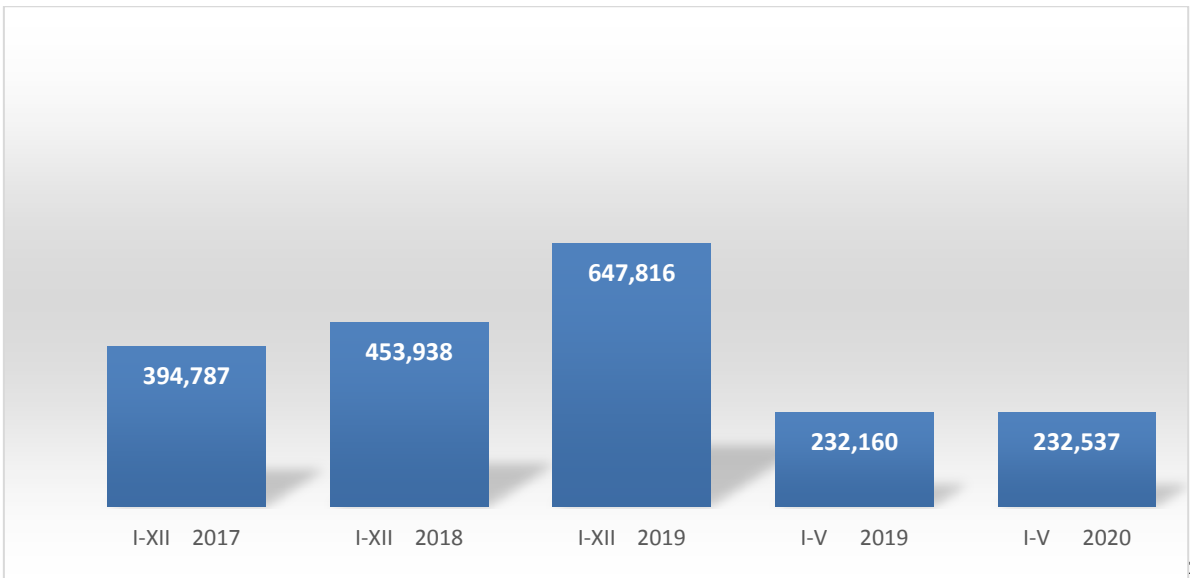
¹⁸

https://ka.wikipedia.org/wiki/%E1%83%A4%E1%83%9D%E1%83%97%E1%83%98%E1%83%A1_%E1%83%9C%E1%83%90%E1%83%95%E1%83%A1%E1%83%90%E1%83%93%E1%83%92%E1%83%A3%E1%83%A0%E1%83%98

ინვესტიციების სარგებელი მიიღო. მას დიდი წვლილი მიუძღვის საქართველოს რკინიგზაზე სამშენებლო და სარეაბილიტაციო სამუშაოების განვითარებაში, რისთვისაც 3 მლნ დოლარი გამოყო. ტერმინალი იძლევა საშუალებას წლიურად 10 მლნ ტონამდე ნავთობპროდუქტი გადატვირთოს, რომელთაგან 3 მლნ ტონა ნავთობია, 3 მლნ ტონა დიზელი და 4 მლნ ტონა მაზუთი. სარეზერვუარო პარკი 320 ათასი კუბური მეტრის მოცულობისაა, რომელსაც აქვს პოტენციალი რომ 380 ათას ტონამდე გაიზარდოს. ტერმინალში არსებული ორი ნავსაბელი ემსახურება 100 ათას ტონამდე ტვირთმწეობის ტანკერებს. ობიექტს ასევე ემსახურება წინასაპორტო სარკინიგზო სადგური, რომელსაც აქვს რესურსი ტვირთის გადასხმის მოლოდინში მყოფი 180 ვაგონ-ცისტერნა ერთდროულად დაიტოს. 2010 წლიდან ყულევის პორტი ყაზახური ნავთობის გადაზიდვასაც ახორციელებს. ამ პროექტისათვის განხორციელდა ფსკერის გაღრმავებისთვის საჭირო სამუშაოები, რაც დაკავშირებული იყო დიდტონაჟიანი ტანკერების მომსახურების აუცილებლობასთან. ტექნიკური აღჭურვილება იძლევა იმის შესაძლებლობას, რომ ტანკერები მაქსიმალურად მოკლე დროში დაიტვირთოს, რაც რეგიონის სხვა ტერმინალებთან შედარებით 2-ჯერ ნაკლებ დროს წარმოადგენს. 2012 წლის ივლისიდან ყულევის ტერმინალით გახდა შესაძლებელი ქიმიური პროდუქციის გადატვირთვაც, ნავთობტერმინალში არსებული პროპილენის გადასატვირთი ახალი კომპლესის დახმარებით. თითოეული პორტის განხილვით მეტად თვალსაჩინო გახდა რამდენად მნიშვნელოვანია სატრანსპორტო გადაზიდვები და ამ შემთხვევაში კი, კონკრეტულად საზღვაო სექტორი, საქართველოს ეკონომიკისთვის.¹⁹

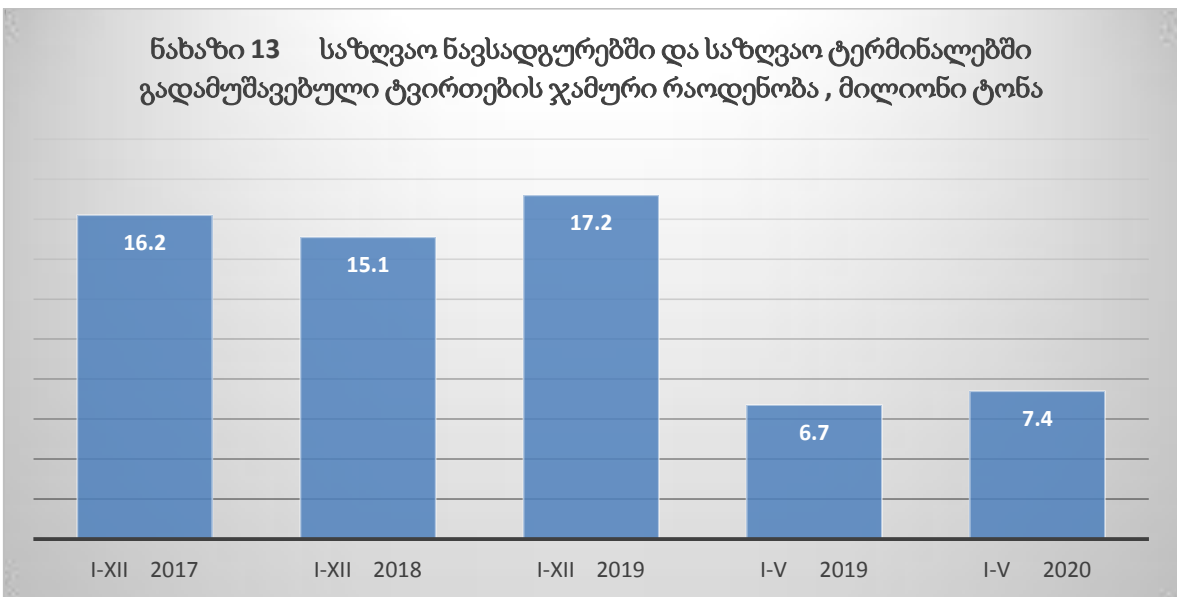
ნახაზი 2.10 საზღვაო ნავსადგურებში გადამუშავებული კონტეინერების ჯამური რაოდენობა
TEU/ერთეულებში

¹⁹ <https://forbes.ge/news/188/saqarTvelos-portebi>



20

ნახაზი 2.11 საზღვაო ნავსადგურებში და საზღვაო ტერმინალებში გადამუშავებული ტვირთების ჯამური რაოდენობა (მლნ ტონა)



21

საქართველოს სატრანსპორტო დერეფანში გატარებული ტვირთების მოცულობა გაზრდილია, ამის შესახებ ეკონომიკის სამინისტროს მიერ გამოქვეყნებული მიმოხილვებიდან ხდება ცნობილი. დოკუმენტის მიხედვით,

²⁰ <http://www.moesd.gov.ge/?page=ecoreview&s=26>

²¹ <http://www.moesd.gov.ge/?page=ecoreview&s=26>

იანვარ-აპრილის პერიოდში ქვეყანაში ჯამურად გადაზიდული ტვირთების მოცულობამ 12.2 მილიონი ტონა შეადგინა, რაც 2019 წლის მაჩვენებლებს 2.5%-ით აღემატება. 2020 წლის პირველ ოთხ თვეში საქართველოს უმსხვილესი პორტის- ფოთის პორტის ტვირთბრუნვამ 2.7 მილიონი ტონა შეადგინა, ეს მაჩვენებელი წინა წელთან შედარებით უცვლელია. სხვა პორტებში არსებული დატვირთვის მოცულობა კი გაზრდილია. ჯამურად, ყველა პორტში დამუშავებულ კონტეინერთა რაოდენობაა 185.6 ათასს შეადგენდა, ამ მხრივაც ზრდა 1.8%-ია.²²

- ფოთის პორტი - 2.7 მილიონი ტონა, ცვლილება 0%;
- ყულევის ტერმინალი - 0.6 მილიონი ტონა, ზრდა 50%;
- ბათუმის საზღვაო ნავსადგური - 1.1 მილიონი ტონა, ზრდა 10%;
- სუფსის საზღვაო ტერმინალი - 1.5 მილიონი ტონა, ზრდა 25%;

საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის სტრუქტურაში საავტომობილო ტრანსპორტის მნიშვნელობა საკმაოდ მაღალია. საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ სატრანსპორტო სექტორი მაქსიმალურად ორიენტირებულია საერთაშორისო ბაზარზე, ხოლო მანამდე, ძირითადად ქვეყნის შიგნით ფუნქციონირებაზე იყო ორიენტირებული. თურქეთის საზღვრის გახსნით საავტომობილო ტრანსპორტის საქმიანობის მასშტაბები გაიზარდა, რაც გახდა მიზეზი საავტომობილო გზებით გადაზიდული ტვირთების მოცულობებისა და ტვირთბრუნვების მაჩვენებლების გაზრდის. ყოველწლიურად ქვეყნის საავტომობილო გზებით ხდება 17.22 მლნ ტონა ტვირთის გადაზიდვა. საქართველოში გადაზიდული ტვირთების მოცულობაში მაღალი ხვედრითი წილი უკავია საავტომობილო გადაზიდვებს, დაახლოებით 60%. 2011 წლის 15 აპრილს, შეიქმნა ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირი- „სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო“, რომელსაც ევალება იმ სფეროების ტექნიკური რეგულირება და მასთან დაკავშირებული მომსახურების გაწევა, რომლებიც მის კომპეტენციას ეკუთვნის. სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს საქმიანობის ძირითადი სფეროა ავტოსატრანსპორტო საშუალებებთან, გზების

²² <https://bm.ge/ka/article/covid-19-is-miuxedavad-saqartvelos-portebisa-da-rkinigzis-datvirtva-gazrdilia/58036/>

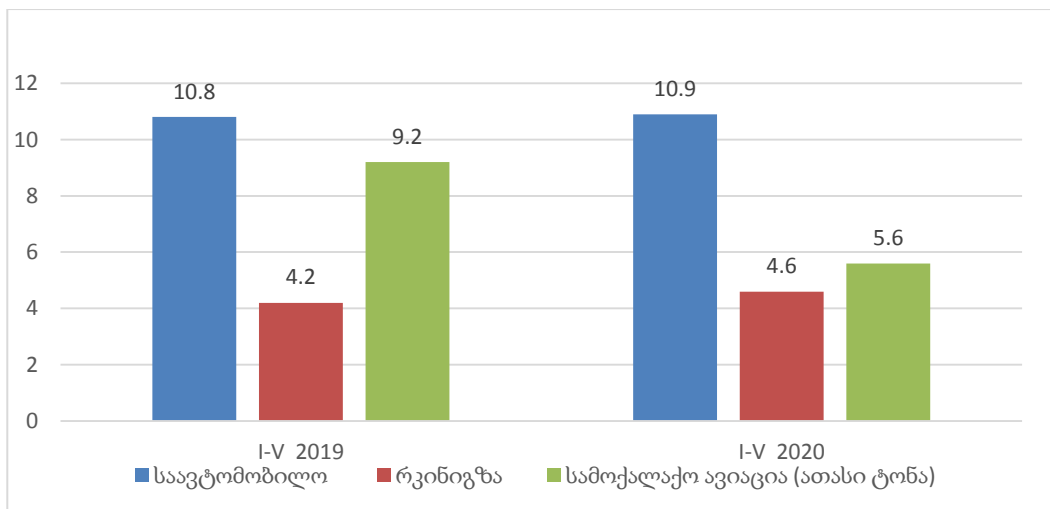
ვარგისიანობასთან დაკავშირებული საკითხები, ამასთანავე სატრანსპორტო ბაზრის გამართული და სტაბილური ფუნქციონირებისთვის მაქსიმალური ხელშეწყობა, ეროვნულ გადამზიდველ კომპანიებთან და მომხმარებელთა ინტერესების და უფლებების დაცვა. აღნიშნული სააგენტოს ერთ-ერთ მნიშვნელოვან ამოცანას წარმოადგენს ევროკავშირის ქვეყნების კანონმდებლობასთან საქართველოს კანონმდებლობის ჰარმონიზაცია, ასევე საერთაშორისო და საზოგადოებრივ ორგანიზაციებთან და სახელმწიფო სტრუქტურებთან მუდმივი თანამშრომლობა.

ქვეყნის დასავლეთ და აღმოსავლეთ ნაწილების დამაკავშირებელი ავტომაგისტრალი არის საქართველოზე გამავალი E-60 (ბათუმი-ფოთი-თბილისი-წითელი ხიდი), რომელიც E70 მაგისტრალთან ერთად ასევე წარმოადგენს საერთაშორისო საავტომობილო გზების ქსელში ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელ დერეფანს. იგი გადამზიდი კომპანიებისთვის ნამდვილად მიმზიდველია. აღნიშნული ავტომაგისტრალის მოდერნიზაცია ოთხზოლიან ჩქაროსნულ ავტომაგისტრალად ქვეყანას სატრანზიტო კუთხით მეტ კონკურენტუნარიანობას მატებს. მას შემდეგ რაც ავტომაგისტრალის სრული მოდერნიზაცია დასრულდება, გაიზრდება ტვირთბრუნვის ინტენსივობა, ყოველივე ეს კი წარმოადგენს ეკონომიკის და სახელმწიფო ბიუჯეტის ზრდის წინაპირობას, ასევე გაიზრდება მოთხოვნები სატრანზიტო საქონელზე შავი ზღვის პორტებიდან მეზობელ ქვეყნებში და ცენტრალური აზიის და ჩინეთის მიმართულებით. კონკურენტ დერეფნებს წარმოადგენს E-40 და E-50 დერეფნები, რომლებიც კვეთს უკრაინა-რუსეთი-ყაზახეთის ტერიტორიებს და ასევე E-80 დერეფანი, რომელიც საბერძნეთი-თურქეთი-ირანის ტერიტორიებზე გადის. ქართული სახელმწიფო იმყოფება დიდი გამოწვევების წინაშე, ევროპისა და აზიის ახალი სატრანზიტო დერეფნის წარმოშობით, რომელიც მოითხოვს მაქსიმალურად სწრაფ რეაგირებას.

საქართველო მისი გეოგრაფიული მდებარეობის გამო პირდაპირ უკავშირდება შავ ზღვას, კასპიის ზღვასა და ცენტრალური აზიის ქვეყნებს. მის გასწვრივ ისტორიული აბრეშუმის გზა მდებარეობს. აბრეშუმის გზა

წარმოადგენს მთავარ ტრანსკავკასიურ სავაჭრო-საქარავნო გზას, რომელიც აკავშირებს ჩინეთს შავ და ხმელთაშუა ზღვებთან. ტრასეკას პროექტს, 1993 წლის მაისში ბრიუსელში ევროგაერთიანების, სამხრეთ კავკასიისა და ცენტრალური აზიის ქვეყნების შეხვედრისას ჩაეყარა საფუძველი.²³ ძვ.წ II საუკუნის ბოლოს აბრეშუმმა ერთმენტს დააკავშირა დასავლეთი და აღმოსავლეთი. აბრეშუმის გზის როლი ფართო და მრავალფეროვანი იყო. ქარავნებს არამარტო გასაყიდი საქონელი შემოჰქონდათ, არამედ ხელისშემწყობი იყო კულტურათა გაცვლის. ასე ხდებოდა რელიგიური იდეებისა და სულიერი ფასეულობების გავრცელება. აბრეშუმის გზამ ხელი შეუწყო ტექნოლოგიურ პროგრესსაც. მას სამხედრო გზის დანიშნულებაც გააჩნდა, სავაჭროსთან ერთად.^{24 25}

ნახაზი 2.12 სატრანსპორტო დარგების მიერ გადაზიდული ტვირთების რაოდენობა (მლნ ტონა)



26

ტვირთების გადაზიდვის გლობალიზაციის და სიჩქარის თვალსაზრისით ავიაციას, ბუნებრივია, ტოლი არ მოეძებნება. სწორედ საავიაციო მიმოსვლას უნდა ვუმადლოდეთ სავსებით ახალ შეგრძნებებს პლანეტის საყოველთაო

²³ <https://www.radiotavisupleba.ge/a/satransporto-derepani/27318773.html>

²⁴ <https://www.georoyal.ge/?MTID=5&id=3615>

²⁵ <http://www.traceca-org.org/en/page-not-found/>

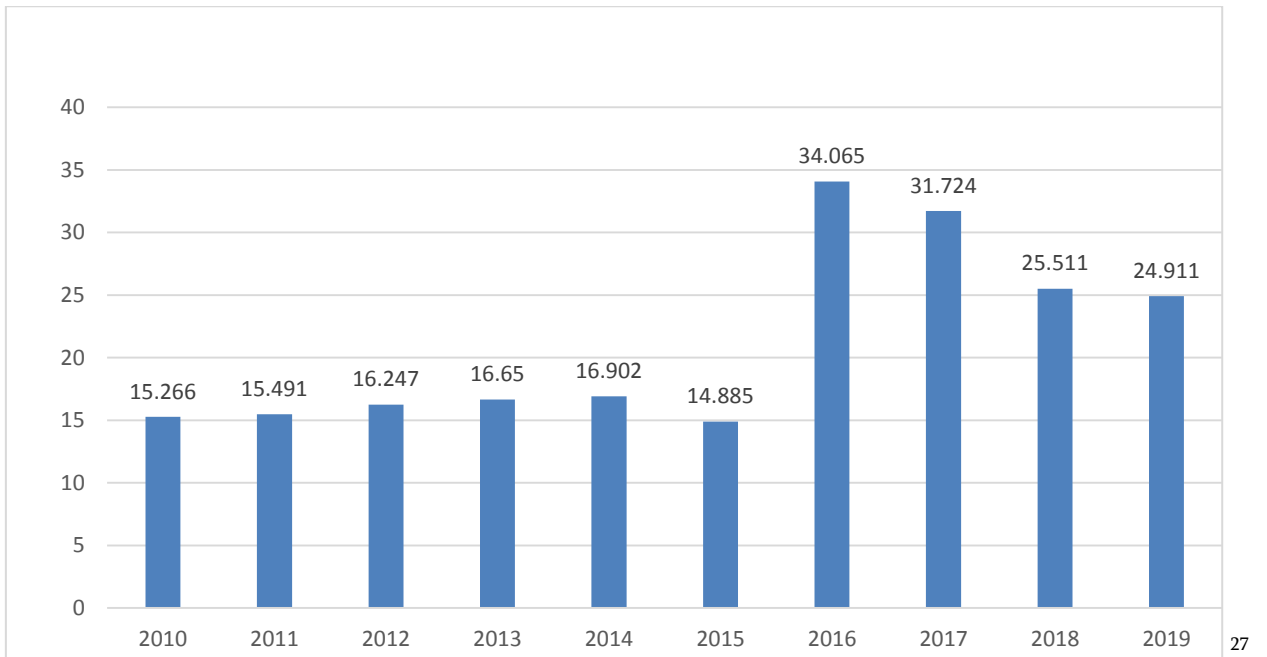
²⁶ <http://www.moesd.gov.ge/?page=ecoreview&s=26>

ხელმისაწვდომობაზე, ასევე გლობალურ მასშტაბებში საქმეების წარმართვის შესაძლებლობებს. ამიტომ ავიაციის როლი მეგაეკონომიკაში სრულებითაც არ განისაზღვრება ტვირთების ტონაჟით ან ტონა-კილომეტრებით, მის გარეშე მეგაეკონომიკა წარმოუდგენელი იქნებოდა. საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლებში მონაწილეობს ათასზე მეტი აეროპორტი, მათ შორის 400- ევროპაშია. ავიახაზების საერთო განფენილობა გაიზარდა თითქმის ორჯერ, მგზავრი-კილომეტრების რიცხვით გადაზიდვებიც ორჯერ გაიზარდა. 2 - ჯერ მეტად გაიზარდა სატვირთო გადაზიდვები ტონა-კილომეტრებში. XX ს-ის ბოლოს ავიატრანსპორტზე ტვირთბრუნვის ყოველწლიურმა ზრდამ შეადგინა 10-12 %. საქართველოს ეკონომიკურ და პოლიტიკურ საკითხებში ავიაცია მნიშვნელოვან როლს ასრულებს.

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო არის ქვეყნის საავიაციო ხელისუფლება, რომელიც უზრუნველყოფს სამოქალაქო ავიაციის დარგის რეგულირებას, მუდმივ ზედამხედველობას, კონტროლს და შესაბამისი მომსახურებების გაწევას, რაც ასევე ეხება ტვირთების გადაზიდვასაც. საქართველოში მოქმედი საავიაციო სატვირთო ტერმინალებია :

- შპს „თბილისი კარგო სერვისი“
- შპს „ლასარე“
- შპს „საქართველოს ფოსტა“

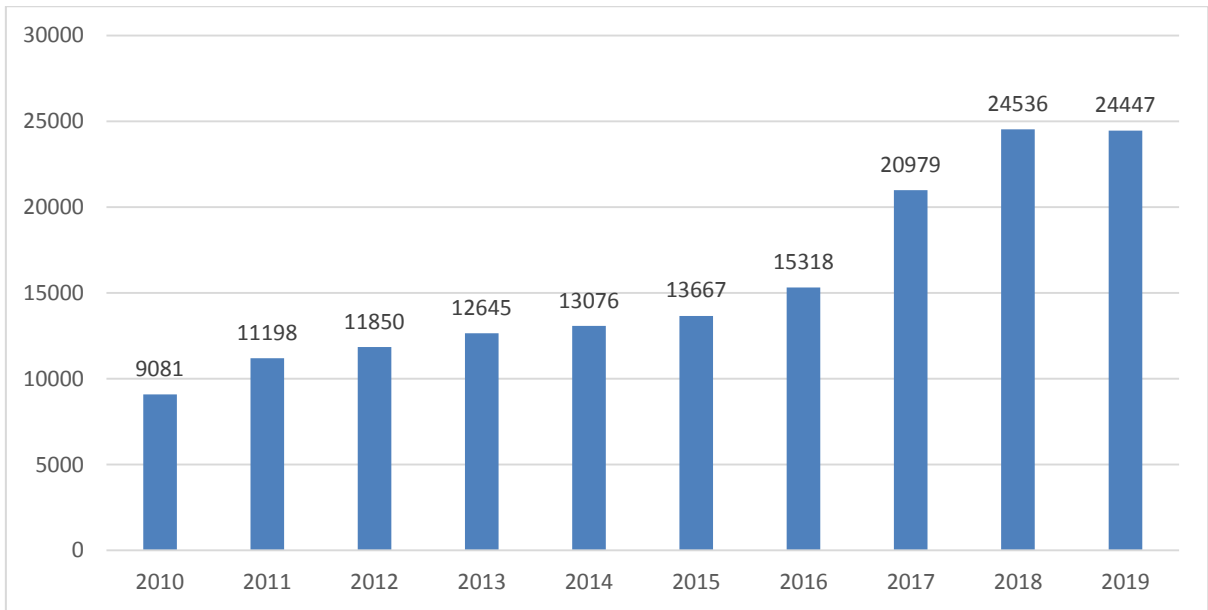
ნახაზი 2.13 სატვირთო რეისებით გადაზიდული ტვირთის მოცულობა (ტ)



ნახაზი 2.13- ზე მოცემული ინფორმაციის საფუძველზე შეგვიძლია აღვნიშნოთ, რომ 2016 წელს მაქსიმუმს მიაღწია გადაზიდული ტვირთების რაოდენობამ, რაც განსაკუთრებით თვალშისაცემია, რადგან წინა წელს პირიქით მინიმალური რაოდენობა იყო დაფიქსირებული. 2010 წლიდან 2014 წლამდე მცირედ მზარდი, ხოლო 2016 წლიდან 2019 წლამდე კლებადი ტენდენცია შეინიშნებოდა. რაც შეეხება შესრულებულ რეისებს მათი რაოდენობა მუდმივად იზრდება, გარდა 2019 წლისა, როდესაც მცირე კლება იყო. ევროპის საჰაერო ნავიგაციის უსაფრთხოების ორგანიზაციამ წარმოადგინა სტატისტიკური მონაცემები, რომლის მიხედვით, საქართველოში მომდგრენი საჰაერო მოძრაობის ნაკადები 2019 წელს-2018 წელთან შედარებით 1,9%-ით შემცირდა, გამდგრენი საჰაერო მოძრაობის ნაკადები კი 1,7%-ით. ხოლო შიდა ფრენები 12,3%-ით გაიზარდა. 12,7%-იანი კლება იყო გადამდგრენი საჰაერო მოძრაობის ნაკადების კუთხით, რაც პაკისტანის საჰაერო სივრცის რამდენიმეთვიანი დახურვით და აზიიდან მომავალი საჰაერო მოძრაობის ნაკადების საქართველოს საჰაერო სივრცის გვერდის ავლით იყო განპირობებული.

ნახაზი 2.14 შესრულებული რეისების რაოდენობა (მათ შორის სატვირთოც)

²⁷ <http://gcaa.ge/geo/cargo.php> საქაროჯელს სამოქალაქოავიაციის სააგენტო



28

სატრანზიტო სატრანსპორტო სექტორებში ერთ-ერთი მნიშვნელოვანია მილსადენი, რომლის საშუალებითაც გადაიზიდება ნავთობი და ბუნებრივი გაზი. მილსადენი არის სფეციფიკური საშუალება ასევე ქიმიური პროდუქტების ტრანსპორტირებისა მოპოვების კონკრეტული ადგილიდან მოხმარების ბაზრამდე. მისი ძირითადი ფუნქცია სწორედ ის არის, რომ პროდუქტები დიდი მასშტაბებით გადაიზიდოს. აღნიშნული ტრანსპორტის ერთ-ერთი უპირატესობაა, რომ ტრანსპორტირების თვითღირებულება სამჯერ დაბალია, ვიდრე სარკინიგზო ტრანსპორტის შემთხვევაში. გარდა ამისა, მეტი საიმედოობითა და სტაბილუობით ხასიათდება და ბუნების დაბინძურების კუთხითაც დაბალ დონეზეა. მილსადენები, რომლებიც საქართველოს ტერიტორიაზე გადის, გარკვეულ ეკონომიკურ სარგებლობას გვაძლევს, პირდაპირი სასაქონლო უზრუნველყოფიდან დაწყებული, ასევე ექსპლოატაციაზე დასაქმებულთა თვალსაზრისით.²⁹ „შავი ოქრო“ ასე მოიხსენიებენ ნავთობს გასული საუკუნიდან, მასზე მოთხოვნილება გაიზარდა, რაც იყო საფუძველი მსოფლიო ინდუსტრიის განვითარების. გაიზარდა ინტერესი ამიერკავკასიის რეგიონისადმი, რამაც განაპირობა ორი უმნიშვნელოვანესი პროექტის განხორციელება: „ბაქო-სუფსა“ და „ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანი“, რომლითაც

²⁸ <http://gcaa.ge/geo/cargo.php> საქართველოს სამოქალაქოავიაციის სააგენტო

²⁹ https://ka.wikipedia.org/wiki/%E1%83%9B%E1%83%98%E1%83%9A%E1%83%A1%E1%83%90%E1%83%93%E1%83%94%E1%83%9C%E1%83%98_%E1%83%A2%E1%83%A0%E1%83%90%E1%83%9C%E1%83%A1%E1%83%9E%E1%83%9D%E1%83%A0%E1%83%A2%E1%83%98

ხორციელდება კასპიის ნავთობის მილსადენით ტრანსპორტირება დასავლეთისკენ საქართველოს გავლით. ³⁰ ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მილსადენი ნავთობის კავკასიის დაა ხმელთაშუა ზღვებს შორის ტრანსპორტირების პირველი და ამასთანავე უმოკლესი მარშრუტია. მსოფლიოში ერთ-ერთი ყველაზე გრძელი მილსადენის სრული სიგრძე 1768 კმ-ია. საიდანაც 443 კმ აზერბაიჯანის ტერიტორიაზე გადის, 249 საქართველოს ხოლო 1076 კმ თურქეთში. ნავთობსადენის დიამეტრი 42-46 დიუმიანია. მას აქვს 8 საქაჩი სადგური რომელთაგან 2 აზერბაიჯანშია, 2 საქართველოში, ხოლო 4 თურქეთში. ³¹ საქართველო 50 მილიონი ბარელი ნავთობის გატარების სანაცვლოდ, დაახლოებით 50 მილიონ აშშ დოლარს მიიღებს, ტრანზიტის საფასურის სახით. ³²

თავი 3. საქართველოს ტრანზიტული პოტენციალი და მისი რეალიზების პერსპექტივები

3.1 სატრანზიტო ფუნქციაზე მოქმედი ფაქტორები და დეტერმინანტები

საქართველოს გეოკონომიკური სტრატეგიის ფორმირებისათვის ძალიან მნიშვნელოვან ფაქტორს წარმოადგენს მისი სატრანზიტო ფუნქცია. როდესაც

³⁰ https://ekamezxi.blogspot.com/p/blog-page_8645.html

³¹ <https://www.gogc.ge/ka/project/baku-tbilisi-ceyhan/28>

³² <https://www.radiotavisupleba.ge/a/1547799.html>

სატრანზიტო ფუნქციის განვითარებაზე ვსაუბრობთ, საჭიროა განვიხილოთ ამ ფუნქციის განვითარებაზე მოქმედი დეტერმინანტები. სატრანზიტო ფუნქციის განვითარებაზე მოქმედი ფაქტორები დავყოთ შიდა, საერთაშორისო დაა მაკრო ფაქტორებად.

შიდა ფაქტორის გაანალიზებაში ხელის შემწყობია მსოფლიო ბანკის მიერ შემოშავებული ე.წ. ლოჯისტიკური უზრუნველყოფის ინდექსი. საერთაშორისო ლოჯისტიკური უზრუნველყოფის მაჩვენებლის შემთხვევაში განხილულია თვისებრივი შეფასებები ქვეყნის ლოჯისტიკური სექტორის მიმართ 6 კრიტერიუმით ამ ქვეყნის ვაჭრობის პარტნიორი სახელმწიფოების მიერ. აღნიშნული კრიტერიუმებია:

- ვაჭრობისა და ტრანსპორტის ინფრასტრუქტურის ხარისხი;
- საბაჟო მომსახურებისა და სასაზღვრო მართვის ოპერაციათა ეფექტიანობა;
- ტვირთზიდვის მონიტორინგისა და კონტროლის მექანიზმები;
- კონკურენტუნარიან ფასებში საერთაშორისო გადაზიდვების სიმარტივე;
- ტრანსპორტირების დროულად შესრულება და გადაცდომების სიხშირე;
- ლოჯისტიკური მომსახურების ხარისხი და კომპეტენცია.

საქართველოსთვის 2010 წლის ლოჯისტიკური უზრუნველყოფის ჯამური მაჩვენებელი 2.61 იყო, რომელიც 2018 წელს მნიშვნელოვნად გაუარესდა და 2.44-მდე ჩამოვიდა. 2010 წელს აღნიშნული მაჩვენებლის მიხედვით საქართველო 93-ე ადგილს იკავებდა, ხოლო სიტუაციის გაუარესების შემდგომ 119-ე ადგილზე გადაინაცვლა. მაქსიმალური შედეგი გვქონდა 2012 წელს, როდესაც ლოჯისტიკური უზრუნველყოფის დონემ 2.77 ქულამდე გაიზარდა, რამაც საქართველო 77-ე ადგილზე გადაიყვანა. რეკორდულად დაბალი მაჩვენებელი იყო 2016 წელს- 2.35, შესაბამისად ქვეყანა 130-ე ადგილს იკავებდა. საქართველო ლოჯისტიკური უზრუნველყოფით მოწინავე ადგილზე იყო კავკასიის შიდა რეგიონალურ დონეზე, თუმცა იგივეს ვერ ვიტყვით შავი ზღვისპირეთის რეგიონში, ვინაიდან ის ბოლო ადგილს იკავებდა.

სამამულო მაჩვენებელი, რომელიც მოიცავს როგორც თვისებრივ, ისე რაოდენობრივ შეფასებას ლოისტიკური სექტორის მხრიდან იმ პროფესიონალების მიერ, რომლებიც თავად საკვლევ ქვეყანაში მუშაობენ. აღნიშნული მაჩვენებელი იძლევა ინფორმაციას ლოისტიკური გარემოს შესახებ, ასევე მოიცავს საკვანძო ლოჯისტიკურ პროცესებს, ლოჯისტიკური ოპერაციების შესრულების დროს, ინსტიტუტებსა და ხარჯების მონაცემებს. სამამულო ლოჯისტიკური უზრუნველყოფის ინდექსი დეტალურ დონეზე განიხილავს ლოჯისტიკურ გარემოს კონკრეტულ ქვეყნებში, ასევე ქვეყნის ლოჯისტიკურ პოზიციონირებას არა მხოლოდ ქვეყნის საზღვრებთან არსებული ინფრასტრუქტურით, როგორებიც არის საზღვრისპირა პუნქტები და პორტები, არამედ ქვეყნის მასშტაბით სხვადასხვა ლოჯისტიკური წერტილებითა და ტერმინალებით უზრუნველყოფის დონეს.

- მომსახურების დონე;
- სასაზღვრო პროცედურები და დროის მენეჯმენტი;
- მიწოდების ჯაჭვის უწყვეტობა და საიმედოობა;
- ინფრასტრუქტურა.

გარდა ზემოთ აღნიშნული ჩამონათვალისა, სამამულო ლოჯისტიკური უზრუნველყოფის ინდექსი გულისხმობს გარემოსა და ინსტიტუციური უზრუნველყოფის მაჩვენებლების გაერთიანებას შემდეგი კრიტერიუმების გათვალისწინებით:

- ინფრასტრუქტურის ხარისხი;
- პროცედურათა ეფექტიანობა და დაგვიანების წყაროები;
- ხარჯებისა და მოსაკრებლების დონე;
- მომსახურების კომპეტენცია და ხარისხი.

ლოჯისტიკური უზრუნველყოფის ინდექსის პირობებში განისაზღვრა დეტერმინანტები, რომლებსაც სატრანზიტო ფუნქციაზე პირდაპირი გავლენა აქვთ, თუმცა არსებობს ასევე სხვა ფაქტორები, რომლებსაც ირიბი ზეგავლენა შეუძლიათ ტვირთზიდვის მოცულობის ცვლილებაზე, შესაბამისად,

სატრანზიტო ფუნქციის განვითარებაზე. საუბარია საერთაშორისო და მაკრო დონეზე არსებულ დეტერმინანტებზე. მაკრო დონეზე გამოვყოთ ქვეყანაში შემუშავებული მონეტარული და ფისკალური პოლიტიკა, რომელსაც სახელმწიფო გვთავაზობს, ვინაიდან სწორედ ისინი განსაზღვრავს ქვეყანაში საექსპორტო წარმოების შესაძლებლობებსა და განვითარების პერსპექტივებს, ისევე როგორც იმპორტირებულ საქონელსა და მომსახურებაზე მოთხოვნის ტრენდს. საქართველოში მოქმედებს ლიბერალური საგადასახადო პოლიტიკა. გარკვეული ცვლილებისა და დამატების შემდეგ გადასახადები და საგადასახადო განაკვეთები შემდეგნაირადაა წარმოდგენილი: საშემოსავლო გადასახადი- 20%; მოგების გადასახადი- 15%; დამატებული ღირებულების გადასახადის- 18%; აქციზი- განაკვეთი მერყევია; საბაჟო გადასახადი- 0%,5% ან 18%; ქონების გადასახადი- ქონების ღირებულების არა უმეტეს 1%.

დღესდღეისობით საქართველოში არსებული ფისკალური პოლიტიკა ხელისშემწყობია საერთაშორისო ვაჭრობის განვითარებისთვის. მაკრო დონეზე მნიშვნელოვანია მონეტარული პოლიტიკის განსაზღვრა, ვინაიდან გაცვლითი კურსის არასტაბილურობა და მკვეთრი მერყეობა მოქმედებს როგორც საიმპორტო, ისე საექსპორტო და სატრანზიტო ტვირთნაკადების მოცულობაზე. კერძოდ, საქართველოში ლარის დევალვაცია აშშ დოლართან მიმართებაში აძვირებს აშშ დოლარში ნაყიდ იმპორტირებულ პროდუქციას. ექსპორტირებული პროდუქცია უცხოელი მომხმარებლისათვის იაფდება და შესაძლოა ექსპორტიც წახალისდეს, თუმცა მაინც დაკვირვება საჭირო კონკრეტულ სიტუაციებზე.

როდესაც ქვეყნის სატრანზიტო ფუნქციის განვითარების პერსპექტივების განმაპირობებელ დეტერმინანტებს განვიხილავთ, აუცილებელია გავანალიზოთ იმ სახელმწიფოთა მაკრო ფაქტორები, რომელთა მიერ შექმნილი ვაჭრობის პირდაპირ აისახება ჩვენი ქვეყნის ტრანზიტულ ფუნქციაზე. სატრანზიტო კორიდორის განვითარება ვერ იქნება სატრანზიტო დერეფნის მონაწილე მხოლოდ ერთი ან ორი, რომელიმე მხარის წარმატებით განპირობებული კონკრეტულ ფაქტორთან მიმართებაში. წარმატების მისაღწევად

აუცილებელია სატრანზიტო კორიდორში ჩართული ყველა ქვეყანის ერთობლივი მიდგომა და თანამშრომლობა. ტრანსკავკასიური სატრანზიტო კორიდორის და უფრო ფართოდ, ახალი აბრეშუმის გზის ეკონომიკური სარტყელის მონაწილე ქვეყნებს შორის თანამშრომლობაში იგულისხმება სატრანზიტო ფუნქციის განვითარების საერთაშორისო ფაქტორი, რაც გულისხმობს ტრანზიტული დერეფნის მონაწილე და პარტნიორ ქვეყნებს შორის სავაჭრო-ეკონომიკური თანამშრომლობის ფორმირებას. სატრანზიტო ფუნქციის განვითარებისთვის საჭიროა მეზობელ ქვეყნებთან, რეგიონულ მოთამაშეებთან და ვაჭრობის პარტნიორებთან თანამშრომლობის გაღრმავების მიზნით, გაფორმდეს ორმხრივი და მრავალმხრივი სავაჭრო-ეკონომიკური ხელშეკრულებები, რომლებიც შეამსუბუქებენ საექსპორტო-საიმპორტო ოპერაციებს ქვეყნებს შორის, რაც დადებითად იმოქმედებს ტვირთნაკადების ინტენსივობაზე. ქართული სახელმწიფოს მხრიდან, ამ მხრივ, მნიშვნელოვანი ნაბიჯები იქნა გადადგმული. საქართველომ თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმებები უკვე გააფორმა ევროკავშირთან, დსთ-ს ქვეყნებთან, თურქეთთან და ევროპის თავისუფალი ვაჭრობის ასოციაციასთან. 2017 წელს ხელი მოაწერეს ჩინეთმა და საქართველომ თავისუფალი ვაჭრობის შესახებ შეთანხმებას. ასეთი სახის შეთანხმებები იძლევა საშუალებას ქართული პროდუქციის ინვესტირებისა, რაც ტვირთბრუნვის ზრდას გამოიწვევს. საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის განვითარების პერსპექტივების განხილვისას გამოიკვეთა სამი ძირითადი ფაქტორი, რაც მას განაპირობებს, რომელთა დეტერმინანტებიც მოქმედებენ სატრანზიტო დერეფანში ტვირთნაკადების მოცულობაზე. შიდა, მაკრო და საერთაშორისო ფაქტორებიდან საქართველოს მაგალითზე ტრანსკავკასიური კორიდორის სატრანზიტო ფუნქციის განვითარების უმთავრესი დამაბრკოლებელი მიზეზს წარმოადგენს შიდა ფაქტორი, რომელიც განსაზღვრავს ქვეყანაში არსებულ საბაჟო მომსახურებისა და სასაზღვრო მართვის ოპერაციათა ეფექტიანობას, ვაჭრობისა და ტრანსპორტის ინფრასტრუქტურის ხარისხის დონეს,

კონკურენტუნარიან ფასებში. შესაბამისად სიტუაციის გამოსწორება სწორედ ამ განხრით უნდა წარიმართოს.³³

3.2 საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის განვითარების პერსპექტივები

როდესაც საქართველოს ეკონომიკურ განვითარებაზე ვსაუბრობთ, აღსანიშნავია ის მნიშვნელოვანი დამოკიდებულება, რაც ქვეყნის სატრანზიტო პოტენციალის ეფექტურ გამოყენებასთან მიმართებაში არსებობს. ქვეყანას არ აქვს ბუნებრივი რესურსების სტრატეგიული მრავალფეროვნება, თუმცა გააჩნია ნამდვილად ხელსაყრელი სატრანზიტო გეოგრაფიული მდებარეობა. შესაბამისად, ქვეყნის სტრატეგიულად განვითარებისთვის აუცილებელია სატრანზიტო პოტენციალის გაზრდა, რაც მომავალში ხელისშემწყობი იქნება ტრანსეკონომიური აქტივობების.

საქართველოს სატრანსპორტო დერეფნის ნაწილის ფუნქციის გაზრდა აისახა მე-20 საუკუნის 90-იანი წლებიდან. უფრო კონკრეტულად კი სატრანზიტო როლის მატებაში ნაგუსლიხმებია როგორც ტრადიციული სახეობების სატრანსპორტო გადაზიდვები, ასევე ენერგეტიკული რესურსების გადატანაც, ეს ყველაფერი კი აძლიერებს დაინტერესებას დასავლეთ და აღმოსავლეთის სახელმწიფოების მხრიდან. აუცილებელია ქვეყნის მჭიდრო ეკონომიკური ურთიერთობების განვითარება მეზობელ სახელმწიფოებთან და ასევე რეგიონალური თანამშრომლობის გაღრმავება. სატრანზიტო დერეფნის როლი საქართველოს საერთაშორისო მნიშვნელობის ფუნქციის მიმნიჭებელია და გაცილებით მეტი შესაძლებლობების მომცემია მდგრადი განვითარებისათვის. ის პრივილეგია, რაც საქართველოს გააჩნია, აუცილებლად უნდა გამოიყენოს. საქართველოს რეგიონალურ და გლობალურ ეკონომიკურ ინტეგრაციასთან

³³ file:///C:/Users/user/Desktop/ირაკლ%20დნელა%20-%20დსერტაცია%20-%20ქართული%20(2).pdf

დაკავშირებული სპეციფიკური სექტორული გამოწვევები შემდეგი სახით შეგვიძლია წარმოვადგინოთ:

- აუცილებელია საქართველოს სტრატეგიული მდებარეობის გამოყენება სატრანზიტო კორიდორის სახით ცენტრალურ აზიასა და ევროპას შორის, ეკონომიკაში დამატებული ღირებულებების შესაქმნელად;
- ლოჯისტიკის სექტორის განვითარება, დასავლური სტანდარტების შესაბამისად;
- აუცილებელია კერძო სექტორის მონაწილეობის ხელშეწყობა სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურაში, ეფექტურობის, მომსახურების ხარისხის გაუმჯობესების, დაშორებული ზონების წვდომის, კომუნიკაციების და გრძელვადიანი ფინანსური მდგრადობის უზრუნველყოფის მიზნით, მარეგულირებელი სფეროს რეფორმირებასთან ერთად.

სატრანზიტო ფუნქციის განვითარების ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი კომპონენტია სარკინიგზო გადაზიდვები. იმისთვის, რომ საქართველოს კონკურენტუნარიანობა მეტად გაიზარდოს, მნიშვნელოვანია თურმქმენული ნავთობის რკინიგზით გადაზიდვის პოტენციალი სრულად იყოს ათვისებული. გასათვალისწინებელია მოქნილი სატარიფო პოლიტიკა, ვინაიდან მწვავე კონკურენციის პირობებში უწევს საქართველოს თავის დამკვიდრება საჭიროა ქვეყნებს შესთავაზოს ტვირთების გადაზიდვისთვის კონკურენტუნარიანი ტარიფები და გაზრდილი სიჩქარე, წინააღმდეგ შემთხვევაში რთული არ იქნება ალტერნატიული მარშრუტების მოძიება და სარგებლობა.

ეკონომიკურ ზრდასა და ტრანსპორტის დარგს შორის საკმაოდ მჭიდრო კავშირი არსებობს. სატრანსპორტო უზრუნველყოფის მეტად გაუმჯობესება ინფრასტრუქტურული კაპიტალის აქტივების გაზრდას გამოიწვევს, გარდა ამის მნიშვნელოვნად იმოქმედებს კომპანიების შესვლასა და გასვლაზე უფრო ტევად ბაზრებზე, სამუშაო ძალის უფრო ეფექტური გამოყენებაზეც ექნება გავლენა, ყოველივე ეს კი აისახება რეალური მშპ-ს მოცულობაზე დადებითად, ხელს შეუწყობს

მოსახლეობის დასაქმებას, პროდუქციის წარმოებისა და განაწილების ღირებულებების შემცირებას და ასე შემდეგ. სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაცია უფრო მეტად იმოქმედებს ვაჭრობის გაფართოებაზე და ქვეყნებისა თუ რეგიონების კონკურენტუნარიანობის ზრდაზე. ამგვარი განვითარება აუცილებელია მიმდინარეობდეს ეკონომიკური ზრდის პარალელურად, ხოლო ტრანსპორტის სექტორის ზრდის გავლენით მოიმატებს დასაქმებულთა რიცხვი და შესაბამისად მათი შემოსავლებიც.

საინვესტიციო თეორიაში მნიშვნელოვანი ადგილი უკავია მულტიპლიკატორის კონცეფციას. საინვესტიციო მულტიპლიკატორის არსი მდგომარეობს იმაში, რომ ინვესტიციების ზემოქმედების შედეგად გაზრდილი შემოსავლები იწვევს მოთხოვნის ზრდას. მულტიპლიკატორის პრინციპი განსაკუთრებით კარგად ჩანს ახალი საინვესტიციო პროექტების ამოქმედების დროს, როდესაც სამუშაოების დაწყება ხდება ახალი სამუშაო ძალის დაქირავებით. სამუშაო ძალას უჩნდება შემოსავალი და შედეგად ის სახსრები, რომელიც აუცილებელია მოთხოვნის დასაკმაყოფილებლად. იზრდება მოთხოვნა, რაც თავის მხრივ იწვევს დამატებითი შრომითი რესურსების ჩართვას იმ დარგებში, რომლებიც სპეციალიზდებიან საქონლისა და მომსახურების გამოშვებაზე.

ქვეყნის ადგილმდებარეობა და ხელსაყრელი საინვესტიციო კლიმატი უნდა გახდეს საფუძველი ქვეყნის სტრატეგიული სატრანზიტო დერეფნიდან რეგიონალურ ლოჯისტიკურ პლატფორმად გარდაქმნისთვის. ამისთვის აუცილებელია სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესება, ლოჯისტიკურ საშუალებებსა და მრეწველობაში ინვესტირება, რაც ქვეყნის გავლით გადაზიდულ საქონელს დამატებით ღირებულებებს შემატებს.

ევროკავშირთან ღრმა და ყოვლისმომცველი თავისუფალ სავაჭრო სივრცის შესახებ შეთანხმების(DCFTA) ამოქმედებით, საქართველოში წარმოებულ საქონელსა და მომსახურებას, გარკვეული პირობების დაკმაყოფილების შემთხვევაში, გაეხსნება მსოფლიოს უმსხვილესი ბაზარი,

რომელიც ამ ეტაპზე აერთიანებს 28 ქვეყანას და 500 მილიონზე მეტ მომხმარებელს. საქონლისა და მომსახურების თავისუფალი გადაადგილება ხელს შეუწყობს საქართველოს საექსპორტო პოტენციალის ზრდას, საქართველო გახდება მიმზიდველი ქვეყანა ინვესტორებისთვის, რაც გამოიწვევს ქვეყანაში საინვესტიციო ნაკადების ზრდას და ახალი სამუშაო ადგილების შექმნას. ამასი გარდა, DCFTA-ის ამოქმედება ხელს შეუწყობს ახალი საწარმოებისა და საექსპორტო პროდუქციის გაჩენას, ქართველი მომხმარებლისთვის უსაფრთხო და საექსპორტო პროდუქციის მიწოდებას, სახელმწიფო ადმინისტრირების ორგანოების განვითარებას ევროპული საუკეთესო პრაქტიკის შესაბამისად, ეს ყველაფერი კი პოზიტიურად აისახება ქვეყნის ეკონომიკურ ზრდასა და განვითარებაზე.

დრეისთვის მიმდინარეობს ინტენსიური სამუშაოები საქართველოს საავტომობილო გზის აღმოსავლეთ-დასავლეთ მაგისტრალზე გამტარუნარიანობის ამაღლების მიზნით, იგივე შეიძლება ითქვას საქართველოს რკინიგზაზეც. აქედან გამომდინარე აუცილებელი ხდება საქართველოს საზღვაო ინფრასტრუქტურის განვითარების მეცნიერულად დასაბუთებული პროგრამის შემუშავება. საქართველოზე გამავალი სატრანზიტო გზების გაფართოება მსოფლიო გლობალური ეკონომიკის მოთხოვნაა, რაც განპირობებულია კასპის ზღვის აუზში ნახშირბადოვანი ნედლეულის დიდი მარაგებით. აღნიშნული ნედლეულის ტრანსპორტირებისთვის ევროპასა და აშშ-ში რამდენიმე ალტერნატიული გზა არსებობს : რუსეთის ტერიტორიის გავლით; აზერბაიჯანისა და საქართველოს ტერიტორიის გავლით; აზერბაიჯანის, საქართველოს და თურქეთის ტერიტორიით და აზერბაიჯანის, ირანისა და პაკისტანის ტერიტორიით. ოთხივე ეს მიმართულება ერთმანეთის კონკურენტებია და ტრანზიტის სახელმწიფოები უდიდეს დაინტერესებას იჩენენ აღნიშნულ საკითხში, რამდენადაც მას უდიდესი ეკონომიკური ეფექტის მოტანა შეუძლია ყველა ქვეყნისთვის, საქართველოზე გამავალი გზა ჩამოთვლილთაგან ყველაზე მეტადე მიმზიდველია.

საქართველოს პორტების მიერ სატრანზიტო ფუნქციის გაძლიერება და მათი ლოგისტიკურ ცენტრებად გარდაქმნა ერთ-ერთი ფაქტორია ნავსადგურების კონკურენტუნარიანობის გაზრდისთვის, როგორც სატრანზიტო ტვირთების მომსახურების მხრივ, ასევე საქართველოს ეკონომიკის განვითარების თვალსაზრისით პერსპექტივაში. სატრანსპორტო და ლოგისტიკური კლასტერების ექსპლუატაციის მსოფლიო გამოცდილება გვიჩვენებს, რომ მათი საქმიანობა უაღრესად ეფექტურია იმ რეგიონებში, სადაც არსებობს მაღალი სატრანზიტო პოტენციალი. საქართველოში საზღვაო ლოგისტიკური კლასტერის შექმნისა და ფუნქციონირების ძირითადი წინაპირობებია :

- საქართველოში საზღვაო ტვირთების შენახვისა და დასაწყობების, აგრეთვე საჰაერო გადაზიდვების ლოგისტიკაში მნიშვნელოვანი გამოუყენებელი პოტენციალის არსებობა;
- პორტებისა და სარკინიგზო ლოგისტიკის განვითარება სტიმულს მისცემს საავტომობილო გადაზიდვებს და ინოვაციური ლოგისტიკური ცენტრების განვითარებას;
- სატრანსპორტო სისტემის განვითარება განაპირობებს ქართული პროდუქციის საფასო კონკურენტუნარიანობის მნიშვნელოვან ზრდას.

ის საჭიროებები, რაც ბაზარს გააჩნია რომ დაკმაყოფილდეს და ახალი ტვირთნაკადების მოძიება მოხდეს, ამისთვის საჭიროა საქართველოში არსებული ნავთობტერმინალების რეზერვიარებისა და ტექნიკური აღჭურვის ოპტიმიზაცია.

საქართველოში არაერთი მნიშვნელოვანი პროექტი განხორციელდა აბრეშუმის გზის აღდგენიდან დაწყებული, ნავთობსადენების პოლიტიკით დამთავრებული. ამოქმედდა ასევე ევროკავშირის პროგრამა ნავთობისა და გაზის სახელმწიფოთაშორისი ტრანსპორტირების შესახებ ევროპაში, რომლის მიზანი მდგომარეობდა შემდეგში, რომ ნავთობის და გაზის მილსადენთა სისტემის

³⁴ <https://bpi.ge/saqartveloze-gamavali-satransporto-derefnis-gamowvebi-da-perspeqtivebi/>

რეგიონალური ინტეგრაციით ევროკავშირის ქვეყნების ენერგომომარაგების უსაფრთხოება გაძლიერებულიყო. ეს ის პროექტებია, რომელთა დამსახურებითაც გაღვივდა მსოფლიოს ინტერესები საქართველოს მიმართ. ამის საფუძველზე კი იზრდება ტვირთბრუნვა საქართველოს პორტებში. ორი დიდი პროექტი, რომელიც უნდა აღვნიშნოთ არის „სამხრეთ გაზის დერეფანი“ და „სამხრეთის სატრანსპორტო დერეფანი“- მისი შავი ზღვის სრულიად ახალი კარიბჭით- ანაკლიისპორტით. „სამხრეთის ენერგეტიკული დერეფანი“ წარმოადგენს ძალიან მნიშვნელოვან დასავლურ ინიციატივას სამხრეთ კავკასიის რეგიონში, რომელსაც შეხება აქვს როგორც ენერგეტიკასთან, ასევე ინფრასტრუქტურის განვითარებასთან. ის რუსეთის მიერ კონტროლირებად ტერიტორიებს გვერს უვლის და ევროპის ევრაზიული გაზით მომარაგება შეუძლია. აღნიშნული დერეფანი მოიცავს შემდეგ მიმართულებებს:

- სამხრეთის კავკასიის გაზსადენის გაფართოება (ბაქო-თბილისი-ერზერუმი)
- ტრანსანატოლიის გაზსადენი, თურქეთის გავლით
- ტრანსადრეატიკული გაზსადენი (საბერძნეთი-ალბანეთისა და იტალიისა გავლით)
- ტრანსკასპიური გაზსადენი (თურქმენეთი-აზერბაიჯანი-საქართველო-თურქეთი-ბალკანეთის ქვეყნები)

დიდი მნიშვნელობის პროექტად გამოიკვეთა ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტი, პორტის, რომლის დამსახურებითაც საქართველო სატრანზიტო ფუნქციის სრულიად სხვა ეტაპზე გადავა. ანაკლიის პორტი, ანაკლიის თავისუფალ ეკონომიკურ ზონაში ქალაქის მშენებლობასთან ერთად, საუკუნის პროექტად იქნა წარმოდგენილი და მას კონსტიტუციური მნიშვნელობა მიენიჭა. დღეს ანაკლია გარკვეულწილად პოლიტიკურ კონტექსტში განხილვის საგანი გახდა და ერთგვარი ტესტია, თუ საით წავა ქვეყნის ვექტორი გზაჯვარედინზე- დასავლეთით თუ ჩრდილოეთით. ანაკლიის პორტი საქართველოს პირველი ღრმაწყლოვანი პორტია, რომელიც აღჭურვილი იქნება თანამედროვე ტექნიკითა და ინფრასტრუქტურით. უმაღლესი ხარისხის მომსახურებასთან ერთად, აღნიშნული ფაქტორები ხელისშემწყობი იქნება

პორტის პროდუქტიულობისთვის, ეფექტურობისთვისა და საიმედოობისთვის. ანაკლია მდებარეობს ძველი სავაჭრო გზის მნიშვნელოვან მონაკვეთზე და ის წარმოადგენს ახალი აბრეშუმის გზის საკვანძო სატრანსპორტო წერტილს ჩინეთსა და ევროპას შორის.

საქართველოს კონკურენტუნარიანობის გაუმჯობესება და შიდა სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარება, უსაფრთხოების განმტკიცების ხელშეწყობა, საქართველოზე გამავალი სატრანსპორტო დერეფნის ეფექტიანად გამოყენება, სატრანზიტო პროექტების სრულყოფილი რეალიზაცია სატრანსპორტო ტვირთების მოცულობის გაზრდას და ამ მიმართულების სრულყოფას გამოიწვევს, რაც დააჩქარებს საქართველოს ინტეგრაციას გლობალურ ეკონომიკურ სტრუქტურებში და რეგიონის მდგრად განვითარებას შეუწყობს ხელს.

დასკვნა

საქართველოს სატრანზიტო პოტენციალს ძალიან მნიშვნელოვანი როლი აქვს ეკონომიკის განვითარებისა და გლობალურ ბაზარზე ინტეგრაციისთვის. ვინაიდან იგი სატრანზიტო ქვეყანაა და ამასთანავე გეოპოლიტიკური

³⁵ <http://anakiadevelopment.com/ka/info/>

მდებარეობით ყოველთვის წარმოადგენდა ხიდს დასავლეთსა და ცენტრალური აზიის ქვეყნებს შორის, გარკვეული სახის პასუხისმგებლობა აკისრია დაიკავოს მნიშვნელოვანი ადგილი მსოფლიო ცივილიზაციის პროცესში. ხელსაყრელი გეოგრაფიული მდებარეობა ქვეყანას საერთაშორისო ვაჭრობაშიც სატრანსპორტო კვანძის ფუნქციას ანიჭებს.

ნაშრომში ჩატარებული ანალიზის საფუძველზე დასტურდება, რომ საქართველოსთვის მნიშვნელოვანი გამოწვევაა სატრანზიტო ფუნქციის სამომავლო გაძლიერება, რაც დამოკიდებული იქნება საქართველოს ტერიტორიაზე არსებული მიწოდების ჯაჭვის ყველა შემაერთებელი რგოლის, იქნება ეს სარკინიგზო, საპორტო თუ საავტომობილო ინფრასტრუქტურისა და ლოგისტიკური ცენტრების განვითარებასა და ადაპტირებაზე. ტვირთზიდვის ტრენდი განსხვავებულია სატრანსპორტო საშუალებების მიხედვით, სადაც ლიდერის პოზიციას ავტომანქანებით გადაზიდვები იკავებს, ხოლო შემდეგ უკვე მოდის საზღვაო და სარკინიგზო გადაზიდვები. სატრანსპორტო საშუალებებისა და მასზე განხორციელებული ტვირთბრუნვის გაანალიზებისას, შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ სატრანსპორტო დარგების მიერ ტვირთების გადაზიდვის შეფასებისას მნიშვნელოვანია საკითხის კომპლექსური გაანალიზება. განსხვავებულია თითოეული სატრანსპორტო საშუალების სპეციფიკა, საჭიროებები და შესაძლებლობები, შესაბამისად მათი განვითარება. ტვირთბრუნვის ცვალებადობა სხვადასხვა ფაქტორებითაა გამოწვეული: როგორც ტექნიკური ასევე ინფრასტრუქტურული შესაძლებლობები, უსაფრთხოება, გამტარუნარიანობა, ეკონომიკური შესაძლებლობები, საზღვრისკვეთისა და საბაჟო პროცედურები.

სატრანზიტო კორიდორის მიმზიდველობა დამოკიდებულია კორიდორის სიგრძეზე, ტრანსპორტირების ხარჯიანობაზე, კრიმინალურ მდგომარეობასა და გარკვეულწილად კორუფციის დონეზეც. დამატებითი მოცულობის ტვირთების მოზიდვისთვის ერთ-ერთ მნიშვნელოვან ფაქტორს წარმოადგენს მოქნილი სატარიფო პოლიტიკა. საჭიროა, რომ საქართველომ ტვირთების გადაზიდვისთვის კონკურენტუნარიანი ტარიფები დააწესოს, გაზრდილი სიჩქარე, მაღალი საიმედოობა და მომსახურების სიმარტივე, ყოველივე ეს კი ყველა სახის ტრანსპორტის შემთხვევაში კომპლექსურად უნდა მოხდეს. სატრანზიტო ფუნქციის შესრულებისთვის აუცილებელია სატრანსპორტო სფეროს ინტეგრაცია მსოფლიო სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურაში.

სატრანსპორტო დერეფნის კვლევის ცენტრის მონაცემებით, ნედლი ნავთობის გადაზიდვისას საქართველოს დერეფანი ნაკლებად კონკურენტუნარიანია, ვინაიდან ნავთობპროდუქტების გადაზიდვისას ალტერნატიულ დერეფნებს მკვეთრად ჩამორჩება. რისი მიზეზიც საქართველოს რკინიგზის დაბალი გამტარუნარიანობაა, უსაფრთხოების დაბალი დონე და

მოდველებული ტექნოლოგიები, ცალკეული ტვირთებისთვის უნივერსალური და სპეციალიზებული ვაგონების, კონტეინერების უკმარისობა, მთაგორიან მონაკვეთებზე არაგაბარიტული ტვირთების გადაზიდვების შეზღუდვები და სხვა. ეს პრობლემები ამცირებს დერეფნის კონკურენტუნარიანობას. სატრანსპორტო სტრატეგია და დერეფნის მართვა სახელმწიფოებრივ ამოცანას წარმოადგენს.

დღეს TRASEKA-ს მონაწილე ქვეყნებში არსებული პრობლემების გადაჭრა (სატრანზიტო გადაზიდვების დროის შემცირება, სატრანზიტო გადაზიდვების სათანადო სერვისის დონე, გადაზიდვების მიმზიდველი კონკურენტუნარიანი ტარიფი) და მულტიმოდალური გადაზიდვებისა და საკონტეინერო ლოგისტიკის განვითარებისთვის რეალიზაციის ხელსაყრელი პირობების შექმნა ეფექტურად ამოქმედებს პროექტის პოტენციურ შესაძლებლობებს. მით უმეტეს, რომ TRASEKA დერეფნით სატრანზიტო გადაზიდვების განვითარება სახელმწიფო მნიშვნელობის ამოცანაა, რაც დიდად შეუწყობდა ხელს მონაწილე ქვეყნებში ზრდასა და მოსახლეობის დასაქმებას.

თუკი ჩვენი ქვეყანა მოახერხებს იმას რომ მთელი რიგი პრობლემები გადალახოს, განავითაროს სატრანზიტო სექტორი უფრო მეტად, ყურადღება გაამახვილოს ინფრასტრუქტურულ გაუმჯობესებაზე, ნამდვილად გააჩნია მას იმის რესურსი, რომ გახდეს უპირობო ლიდერი რეგიონში და ჩამოყალიბდეს რეგიონალურ ჰაბად.

გამოყენებული ლიტერატურა

1. (თ.გ.). მოზღვებული საქაროგელს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური : <https://www.geostat.ge/ka-დნ>
2. BUSINESS MEDIA GEORGIA. (2019). მოზღვებული <https://bm.ge/ka/>: <https://bm.ge/ka/article/2019-wels-saqartvelos-rkinigzis-tvirtbrunva-8-it-gaizarda-/46063/-დნ>

3. *COMMERSANT*. (2019). მოზღვებული <https://commerciant.ge/>:
<https://commerciant.ge/ge/post/irakli-danelia-saqartvelos-satranzito-taviseburebani-damimdinare-gamowvevebi-დან>
4. *European Commission Mobility and Transport*. (თ.გ.). მოზღვებული <https://ec.europa.eu/>:
https://ec.europa.eu/transport/home_en-დან
5. *Forbes Georgia საქართველოს პორტები*. (2013). მოზღვებული forbes.ge:
<https://forbes.ge/news/188/saqarTvelos-portebi-დან>
6. *Forbes Georgia*. (2019). მოზღვებული <https://forbes.ge/>:
<https://forbes.ge/news/6933/saqarTvelos-derefanSi-tvirTbrunva-gaizarda-დან>
7. *TRACECA*. (თ.გ.). მოზღვებული <http://www.traceca-org.org/>: <http://www.traceca-org.org/en/countries/georgia/-დან>
8. ა. მღვსესიანი, ს. ო (2003). *მსოფლიო ეკონომიკა, ტომი I*. თბილისი.
9. *ანაკლისი ღრმა ჩყვლვანი პორტი*. (თ.გ.). მოზღვებული <http://anakliadevelopment.com/>:
<http://anakliadevelopment.com/ka/about/-დან>
10. *ეიპიემ ტერმინალს ფოთი*. (თ.გ.). მოზღვებული <http://www.apmterminalsputi.com/>:
<http://www.apmterminalsputi.com/-დან>
11. *ვიკიპედია თავისუფალი ენციკლოპედია*. (თ.გ.). მოზღვებული <ka.wikipedia.org>:
https://ka.wikipedia.org/wiki/%E1%83%A4%E1%83%9D%E1%83%97%E1%83%98%E1%83%A1_%E1%83%9C%E1%83%90%E1%83%95%E1%83%A1%E1%83%90%E1%83%93%E1%83%92%E1%83%A3%E1%83%A0%E1%83%98-დან
12. *ირაკლი დანელიას ეკონომიკის დეპარტამენტის აკადემიური ხარისხის მოსაკრებლად წარმოდგენილი სადისერტაციო ნაშრომი*. (2019). მოზღვებული
<file:///C:/Users/user/Desktop/%E1%83%98%E1%83%A0%E1%83%90%E1%83%99%E1%83%9A%E1%83%98%20%E1%83%93%E1%83%90%E1%83%9C%E1%83%94%E1%83%9A%E1%83%98%E1%83%90%20-%E1%83%93%E1%83%98%E1%83%A1%E1%83%94%E1%83%A0%E1%83%A2%E1%83%90%E1%83%AA%E1%83%98%E1%83%90%20-%E1%83%98-დან>
13. *კვირის პალატა*. (2017). მოზღვებული <https://www.kvirispalitra.ge/>:
https://www.kvirispalitra.ge/vakhtang-maisaias-blogi/38143-qabreshumis-gziszq-geopolitikuri-ganvitharebis-istoriuli-da-thanamedrove-aspeqtebi-khedva-saqarthvelodan.html?all=0&add_new=1&reply=0-დან
14. *რადიოთავისუფლება*. (თ.გ.). მოზღვებული <https://www.radiotavisupleba.ge/>:
<https://www.radiotavisupleba.ge/a/1547799.html-დან>
15. *რადიოთავისუფლება*. (2015). მოზღვებული <https://www.radiotavisupleba.ge/>:
<https://www.radiotavisupleba.ge/a/satransporto-derepani/27318773.html-დან>
16. *საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო* (თ.გ.).

17. საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო (თ.გ.). მოზღვებული <http://www.economy.ge/>: <http://5.44.128.32/ge/economic-sectors/transport-დნ>
18. საქართველოს ნავთობისა და გაზის კორპორაცია. (თ.გ.). მოზღვებული <https://www.gogc.ge/>: <http://www.gogc.ge/ka/project/baku-tbilisi-ceyhan/28-დნ>
19. საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტო (თ.გ.). მოზღვებული <http://www.mta.gov.ge/>: http://www.mta.gov.ge/index.php?m=78&parent_id=74-დნ
20. საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო (თ.გ.). მოზღვებული <http://gcaa.ge/>: <http://gcaa.ge/geo/cargo.php-დნ>
21. საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური. (2020). მოზღვებული <https://www.geostat.ge/ka/>: <https://www.geostat.ge/ka/modules/categories/395/transporti307-დნ>
22. სს "საქართველოს რკინიგზა". (თ.გ.). მოზღვებული <http://www.railway.ge/>: <http://www.railway.ge/saqmianoba/-დნ>
23. სს "საქართველოს რკინიგზა". (თ.გ.). მოზღვებული <http://www.railway.ge/>: <http://www.railway.ge/reitingi/-დნ>
24. შპს "ბათუმის ნავთობტერმინალი". (თ.გ.). მოზღვებული <http://www.batumioilterminal.com/>: http://www.batumioilterminal.com/ka/Comp_information/-დნ