



თბილისი ღია სასწავლო უნივერსიტეტი

მამუკა თოლორაია

სამაგისტო ნაშრომი

თემაზე:

„საქართველოს სატრანზიტო გადაზიდვების ზრდის შესაძლებლობები“

წარმოდგენილია მაგისტრის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად

თბილისი, 0156, საქართველო

ივლისი 2019 წ.

თბილისი

ავტორი: მამუკა თოლორაია _____

საიდენტიფიკაციო ნომერი _____

თბილისის ღია სასწავლო უნივერსიტეტი

სკოლა: ბიზნესი

საგანმანათლებლო პროგრამა: ბიზნესის ადმინისტრირება

„ჩვენ, ქვემოთ ხელმომწერი ვადასტურებთ, რომ გავეცანით მამუკა თოლორაიას მიერ შესრულებული სამუშაოს დასახელებით: „ეკონომიკურად ეფექტიანი გზების პერსპექტივები საქართველოში“ და ვაძლევთ რეკომენდაციას განხილულ იქნას თბილისის ღია სასწავლო უნივერსიტეტის ბიზნესის სკოლის საგამოცდო კომისიის მიერ მაგისტრის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად.

თარიღი _____

ხელმძღვანელი: ნათია ბუთხუზი, პროფესორი

რეცენზენტი

ხარისხის მართვის და სტრატეგიული განვითარების სამსახურის უფროსი:

ნათია ვაჭარაძე

აბსტრაქტი

სადიპლომო ნაშრომი „საქართველოს სატრანზიტო გადაზიდვების ზრდის შესაძლებლობები“ შესრულებულია თბილისის ღია სასწავლო უნივერსიტეტში ქართულ ენაზე. მოიცავს კომპიუტერზე აკრეფილ 57 გვერდს. ნაშრომი შედგება შესავლის, ზოგადი ნაწილის და დასკვნისაგან. ასევე მოიცავს მსჯელობებს, კვლევებს; თან ერთვის გამოყენებული ლიტერატურის სია, დანართები, სურათები, ცხრილები და დიაგრამები.

ნაშრომის შესავალში ასახულია განხილული თემის აქტუალობა. საქართველოს სატრანზიტო გზების მნიშვნელობა ეკონომიკური თვალსაზრისით, ჩატარებულ კვლევის მეთოდები და მეთოდოლოგია, კვლევის მიზანი.

ნაშრომი შედგება 6 თავის, შესავლისა და დასკვნისაგან. იქიდან გამომდინარე, რომ საქართველოს გეოპოლიტიკური მდებარეობა დასაბამიდანვე მნიშვნელოვანი იყო სატრანზიტო გადაზიდვების არსებობისათვის ძირითადი პირველი თავი მოიცავს იმფორმაციის ზოგად მიმოხილვას საქართველოს გეოპოლიტიკური მდებარეობისა და ტრანზიტული გადაზიდვების შესახებ. მოცემულ თავში დაწვრილებით არის აღწერილია ქვეყნის გეოპოლიტიკური მდებარეობა და მისი ხელშემწყობი პირობები ამ მდებარეობის გათვალისწინებით; აქვე გვხვდება განმარტება იმისა, თუ რას წარმოადგენს ტრანზიტი და საქართველოს რეგულაციები ტრანზიტული ტვირთის გადაზიდვებში. მეორე თავი მოიცავს საქართველოს სატრანზიტო გადაზიდვების ისტორიულ მიმოხილვას უძველესი წარსულიდან დღევანდელ დღემდე. აქ გადიოდა უმნიშვნელოვანესი საქარავნო გზები (აბრეშუმის გზა) აღმოსავლეთიდან დასავლეთისკენ, ჩრდილოეთიდან სამხრეთისაკენ. დროთა განმავლობაში საქართველოს ეკონომიკის ზრდასთან ერთად სახელმწიფო სტრუქტურები ზრუნავენ გააფართოვონ საქართველოს, როგორც ტრანსკავკასიური კორიდორის ფუნქცია. იგი უმოკლესი გამავალი გზაა, რომელიც ევროპასა და აზიას აკავშირებს ერთმანეთთან. ქვეყანას აქვს მნიშვნელოვანი რესურსი იმისა, რომ

ხორციელდებოდა ბევრად მეტი სატრანზიტო გადაზიდვები, რაც სახელმწიფოს მოუტანდა დიდ ეკონომიკურ ზრდას. ზემო ხსენებულიდან გამომდინარე შემდეგ თავში განხილული მაქვს საქართველოს სატრანზიტო ლოჯისტიკა. ქვეყნის სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სექტორი მოიცავს საზღვაო, სარკინიგზო, საგზაო-საავტომობილო და საჰაერო სისტემებს, რომლებსაც შესაბამისი დატვირთვა გააჩნიათ საქართველოს, როგორც სატრანზიტო ქვეყნის პოტენციალის წარმოჩენაში. მეოთხე თავში განხილულია სატრანზიტო გადაზიდვების საერთაშორისო რეიტინგი და საქართველოს მდებარეობა ამ რეიტინგში. 2016-2017 წლებში ჩატარებული რეიტინგული კვლევის მიხედვით, კვლევაში მონაწილე 138 ქვეყანას შორის საქართველოს 59 ე ადგილი უჭირავს. მეხუთე თავში წარმოდგენილია კომპანიები, რომლებიც საქართველოს ბაზარზე ანხორციელებენ სატრანზიტო გადაზიდვებს. ეს კომპანიებია: მაერსკ საქართველო, კატონი ენდ კომპანია ჯორჯია, სილქ როუდ ჯგუფი, Mediterranean Shipping Company, Forward Line. თითოეულ ქვეთავში განხილულა კომპანიების დადებითი და უარყოფითი მხარეები და ტვირთის გადაზიდვის რა საშუალებებს იყენებენ ისინი. მეექვსე თავი შესაძლოა ჩაითვალოს ნაშრომის ძირითად თავად, იქიდან გამომდინარე, რომ იგი თავს უყრის ყველა ზემოხსენებულ იმფორმაციას; ასევე თავი მოიცავს კვლევებისა და ანალიზის საფუძველზე მიღებული იმფორმაციის გადამუშავებისას შემუშავებულ დასკვნებს საქართველოს სატრანზიტო გადაზიდვების ზრდის შესაძლებლობების შესახებ.

Abstract

This paper "The possible growth of Georgian Transit shipments" is written in Tbilisi Open University in Georgian. It includes 57 pages typed on the computer. The work consists of the introduction, general part, and a conclusion. It also includes discussions, research; Includes a list of used literature, attachments, images, tables and diagrams.

The introduction of the paper reflects the current interests of the discussed topic. The importance of Georgia's transit routes in economic terms, the methodology of conducted research conducted, the purpose of the research.

Paper consists of 6 chapters, introduction and conclusion. The geopolitical location of Georgia always played an important role from the start, this is the reason the first chapter is dedicated to giving you the general overview of Georgia's geopolitical location and transit transportation.

This chapter describes the geopolitical location of the country and its favorable conditions in view of this location; Here is suggested the definitions of transit and the regulation of transit cargo in Georgia.

The second chapter contains the historical overview of Georgia's transit from an ancient past to today.

We had the most important road routes (Silk Road) from East to West, from north to south.

With the growth of Georgia's economy, state structures want to expand Georgia as a trans-Caucasian corridor. It's the shortest route to connect Europe and Asia. The country has an important resource for carrying out more transit, which would have a great economic growth/impact for Georgia.

Based on the mentioned information following chapter discusses Georgia's transit logistic.

The transport and lodging sector of the country includes marine, rail, road and air systems that have the lead roles in showing the potential of this country as a transitional country.

The fourth chapter gives information about international transit ratings and what place Georgia ranks in this rating.

According to the survey which was conducted in 2016-2017, Georgia marks 59th place among 138 countries participating in the study.

The fifth chapter gives information about the companies that carry transit in the Georgian market. These companies are: Mersk Georgia, Katon & Company Georgia, Silk Road Group, Mediterranean Shipping Company, Forward Line.

In each of the subsections, we discuss the advantages and disadvantages of companies and the ways of transportation they use.

The sixth chapter may be considered as the main chapter of this paper since it summarizes all the above-mentioned information; It also includes the conclusions developed during the obtaining information through analyzing the researches and analysis on the possibilities of increasing transit of Georgia.

სარჩევი

აბსტრაქტი	3
აბრევიატურების ჩამონათვალი	8
შესავალი	9
თავი 1: საქართველოს გეოპოლიტიკური მდებარეობა და ტრანზიტული გადაზიდვები.....	12
თავი 2: საქართველოს სატრანზიტო გადაზიდვების ისტორიული მიმოხილვა და გეოეკონომიკა	15
თავი 3. საქართველო საერთაშორისო რეიტინგებში	25
თავი 4: საქართველოს სატრანზიტო ლოჯისტიკა.....	27
თავი 5 : საქართველოს სატრანზიტო გადამზიდი კომპანიები	31
5.1 მაერსკ საქართველო	31
5.2 კატონი ენდ კომპანი ჯორჯია.....	33
5.3 სილქ როუდ ჯგუფი.....	34
5.4 Mediterranean Shipping Company.....	35
5,5 Forward Line	36
თავი 6. საქართველოს სატრანზიტო გადაზიდვების ზრდის შესაძლებლობები.....	39
6.1. საქართველოს რკინიგზის სატრანზიტო პოტენციალი.....	45
6.2 საზღვაო ტრანსპორტი	50
კვლევა	51

დასკვნა.....	59
ბიბლიოგრაფია.....	61

აბრევიატურების ჩამონათვალი

ა.შ - ასე შემდეგ

ძვ.წ - ძველი წელთაღრიცხვით

წ.წ- წლიდან წლამდე

ს.ს - საუკუნეებში

აღმ. და დას. - ღმოსავლეთ და დასავლეთ

მლნ. - მილიონი

ტ. - ტონა

მაგ. - მაგალითად

BTC - ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანი

TRACECA - Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia

შესავალი

თითოეული ქვეყნის განვითარების დონეს განსაზღვრავს პოლიტიკური და სოციალურ-ეკონომიკური ამოცანების დასახვა და შესრულება. სახელმწიფოებრივი სტრუქტურები უნდა ცდილობდნენ ქვეყნის ყველა მიმართულებით წინსვლას.

წლების განმავლობაში საქართველომ უამრავი რეფორმა და სტრუქტურიაზცია განიცადა, მისი ეკონომიკური მდგომარეობა კი დღეს დღეისობით მაინც არასახარბიელოა. ქვეყნის წინსვლის და შემოსავლიანობის გაზრდის ყველაზე პერსპექტიულ გზად მისი გეოპოლიტიკური მდებარეობიდან გამომდინარე მიიჩნევა სატრანზიტო გადაზიდვები. ნაშრომის საკვლევი თემა შეირჩა სწორედ იმ მიზნით, რომ მოგვეკვლია და განგვეხილა სატრანზიტო გადაზიდვების ადრე არსებული მდგომარეობა, შეგვედარებინა დღევანდელ მდგომარეობასთან და განგვეხილა თუ რა პერსპექტივა გააჩნია ახლო მომავალში განვითარების მხრივ.

საკვლევი საკითხის აქტუალურობა: საბჭოთა კავშირის პერიოდში, საქართველოში ხორციელდებოდა მხოლოდ შიდა გადაზიდვები. სატრანსპორტო სექტორის საქმიანობა ძირითადად ქვეყნის შიგნით ფუნქციონირებაზე იყო აგებული. მას შემდეგ, რაც საბჭოთა კავშირი დაიშალა და საქართველომ დამოუკიდებლობა გამოაცხადა ქვეყანა გავიდა საერთაშორისო დონეზე. გაიხსნა თურქეთთან საზღვარი, რამაც მნიშვნელოვნად გაზარდა საავტომობილო ტრანსპორტის საქმიანობის მამტაბები. ბოლო პერიოდში ტვირთგადაზიდვები მნიშვნელოვნად გაიზარდა ასევე ე.წ. "ახალი აბრეშუმის გზის" სატრანზიტო დერეფანში, გაიხსნა ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მაგისტრალი და სხვა. თუმცა ამ ყველაფრის მიუხედავად ჯერ კიდევ სრულად არ არის ათვისებული სატრანზიტო დერეფნების პოტენციური შესაძლებლობები. აღნიშნული პოტენციალის რეალიზაცია დაკავშირებულია სტრატეგიული, ინსტიტუციური და სტრუქტურული გამოწვევების ეფექტიან გადაჭრასთან.

ხელსაყრელი გეოგრაფიულ მდებარეობიდან გამომდინარე საქართველოს აქვს შესაძლებლობა შეასრულოს საკვანძო ფუნქცია სატრანზიტო დერეფნებში, გახდეს ხიდი ევროპასა და აზიას შორი, მოახდინოს სატრანსპორტო ლოჯისტიკური სისტემის ინტეგრაცია საერთაშორისო ლოჯისტიკურ სისტემებში. ამით ქვეყანა მნიშვნელოვნად განავითარებს ეკონომიკას.

„საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების სტრატეგია - „საქართველო 2020“ - განსაზღვრავს სატრანზიტო პოტენციალის მაქსიმალური გამოყენების მიზნით განსახორციელებელი პოლიტიკის შემდეგ მიმართულებებს:

- სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის სრულყოფა და ლოჯისტიკური ცენტრების განვითარება;
- ინვესტიციების ხელშეწყობა ენერჯეტიკის, ტრანსპორტის და ლოჯისტიკის სფეროში, სახელმწიფოსა და კერძო სექტორს შორის თანამშრომლობის გაძლიერება;
- კონკურენტული გარემოს ფორმირება და ინფორმაციული სისტემების განვითარება;
- საერთაშორისო და რეგიონულ სატრანსპორტო სისტემებში ინტეგრაცია.¹ “

მიუხედავად ამისა, საქართველოს არ გააჩნია რაიმე კონკრეტული სამოქმედო გეგმა, რომელიც უზრუნველყოფს თეორიულად არსებული სტრატეგიების და გაგმების პრაქტიკაში შესრულებას. ასევე არ არსებობს საკანონმდებლო ორგანოები, რომლებიც განახორციელებენ ცვლილებებს.

ზემოხსენებულიდან გამომდინარე ნაშრომის კვლევის მიზნად დაისახა ქვეყნის ეკონომიკური მდგომარეობის გაუმჯობესების და მსოფლიოსთან ინტეგრაციისთვის, საქართველოს სატრანზიტო გადაზიდვების პოტენციალის შესწავლა-გაანალიზება;

¹ საქართველოს მთავრობის დადგენილება N400 2014 წლის 17 ივნისი ქ. თბილისი საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების სტრატეგიის „საქართველო 2020“ დამტკიცებისა და მასთან დაკავშირებული ზოგიერთი ღონისძიების თაობაზე

კვლევის მეთოდები: კვლევის პერიოდში გამოყენებული იქნა შემდეგი მეთოდები:

ისტორიული კვლევის მეთოდი - აღნიშნული მეთოდის მიხედვით შესწავლილი იქნა სატრანზიტო გადაზიდვების ისტორიული ასპექტი, ანუ განვითარების ეტაპები წარსულიდან დღემდე. ამ კვლევის არსს წარმოადგენდა გაგვეგო რა ვითარება იყო საქართველოში ამ მხრივ წლების მანძილზე და შეგვძლებოდა შეგვედარებინა დღეისათვის არსებული სიტუაციისთვის.

ნორმატიულ-დოქტრინალური კვლევის მეთოდი - აღნიშნული მეთოდის გამოყენებით შესწავლილი და გაანალიზებული იქნა სატრანზიტო გადაზიდვების კუთხით არსებული საქართველოს კანონმდებლობა, სამეცნიერო ლიტერატურა და მკვლევართა ცალკეული შეხედულებები

ლოგიკური და სტატიკური კვლევის მეთოდი- აღნიშნული მეთოდის გამოყენებით გაანალიზებულია ტვირთის გადაზიდვების სტატიკური მაჩვენებელი, ასევე საქართველოს ადგილი მსოფლიო რეიტინგში. გადმოცემულია ნორმატიული მასალები და ცალკეული შეხედულებების ლოგიკური ანალიზი.

თავი 1: საქართველოს გეოპოლიტიკური მდებარეობა და ტრანზიტული გადაზიდვები

საქართველო მდებარეობს მსოფლიოს ერთ-ერთ ყველაზე მნიშვნელოვან გეოპოლიტიკურ რეგიონში - ევროპისა და აზიის გზაგასაყარზე, კერძოდ კავკასიაში. გეოპოლიტიკური ზოგადი მახასიათებლების მიხედვით საქართველოს გააჩნია: 1. როგორც უკვე ვთქვით, ცენტრალური მდებარეობა კავკასიის რაიონში; 2. რაც შეეხება ევროპულ ქვეყნებს მათ მიმართ პერიფერიული მდებარეობა აქვს; 3. რუსეთის, აზერბაიჯანის, თურქეთის და სომხეთის მიმართ უკავია მეზობლური მდებარეობა. მათ გარდა ასევე განარჩევენ მეორე რიგის მახლობელ ქვეყნებს, რომლებიც საქართველოს უშუალოდ არ ესაზღვრებიან, თუმცა მათ მიმართ გარკვეული სიახლოვე გააჩნიათ. ასეთი ქვეყნების სამეზობლო როლი განსაკუთრებულად მნიშვნელოვანია იმ შემთხვევაში თუ პირველი რიგის მეზობელი ქვეყნის ტერიტორიის სივრცე დიდი არ არის, ხოლო მისი „გამტარობა“ კარგია. საქართველოსთვის ასეთ ქვეყნებად შეიძლება ჩაითვალოს: ირანი, სირია, ერაყი, საბერძნეთი. 4. საქართვეოს საზღვაო სივრცით დაკავშირებულია შავი ზღვის აუზის ქვეყნებთან (რუსეთი, თურქეთი, უკრაინა, ბულგარეთი, რუმინეთი) , და მოხერხებულ გზას უხსნის მსოფლიო ბაზრისაკენ, რაც თავისთავად გულისხმობს ქვეყნის ეკონომიკის ზრდას.²

ზემოთ აღწერილი გეოპოლიტიკური მდებარეობიდან გამომდინარე ქვეყანა იდეალური კანდიდატია სატრანზიტო გადაზიდვებისთვის. ტრანზიტი არის - „ ტვირთის გადაზიდვა ან მგზავრთა გადაყვანა ერთი პუნქტიდან მეორეში გზაზე მდებარე პუნქტების გავლით ანდა ერთი ქვეყნიდან მეორეში მესამე სახელმწიფოს გავლით.“³ საქართველოში სატრანზიტო გადაზიდვები ხორციელდება

² რეზო გველესიანი. სტატია: რა როლი აქვს საქართველოს გეოპოლიტიკურ სივრცეში. დეკემბერი, 2017 წელი.

³ <http://www.nplg.gov.ge/gwdict/index.php?a=term&d=3&t=40242>

საერთაშორისო კონვენციებისა და შეთანხმებების საფუძველზე, საავტომობილო ტრანსპორტით საერთაშორისო მიმოსვლისათვის განკუთვნილ გზებზე.

საქართველოს საერთო სარგებლობის საავტომობილო გზების სირგბეა 20,229 კილომეტრი. მათ შორის:

- საერთაშორისო მნიშვნელობის -1,474 კილომეტრი;
- ადგილობრივი მნიშვნელობის -15,439 კილომეტრი;
- შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის -3,326 კილომეტრი;
- გვირაბები/გალერეები 25 ცალი, საერთო სიგრძით 12,537 გრძ/მ.
- ხიდები: 3,588 ცალი, საერთო სიგრძით 12,527გრძ/მ;

სავტომობილო ტრანსპორტით სატვირთო გადაზიდვები რეგულირდება საქართველოსა და უცხო ქვეყნებს შორის გაფორმებული საერთაშორისო შეთანხმებების თანახმად გაცვლილი ნებართვების საფუძველზე (კვოტირებული ნებართვები). სავტომობილო გადაზიდვებზე ქვეყნებს შორის ნებართვების ურთიერთგაცვლა საერთაშორისოდ მიღებული პრაქტიკაა და საერთაშორისო სატვირთო გადამზიდვებს აძლევს საშუალებას სატრანსპორტო ოპერაციაზე (საგზაო ფონდი; შესვლის, ტრანზიტის და სხვა) ქვეყანაში მოქმედი გადასახადების გარეშე განახორციელონ სატვირთო გადაზიდვები. დღეისათვის საქართველოს გაფორმებული აქვს 22 ანალოგიური ხასიათის შეთანხმება პარტნიორ ქვეყნებთან და ასევე დაწყებულია მოლაპარაკებები დამატებით 9 ქვეყანასთან. ამასთან საქართველო შემდეგ ქვეყნებთან ახორციელებს 12 ნებართვების გაცვლას სატვირთო სატრანსპორტო საშუალებების თავისუფლადგადაადგილების შესახებ⁴:

⁴ <https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/28420?publication=18>

№	ქვეყანა	გაცვლილი რაოდენობა	ნებართვების
1	თურქეთი	6000	
2	უკრაინა	1000	
3	საბერძნეთი	500	
4	ბულგარეთი	350	
5	აზერბაიჯანი	300	
6	ბელორუსია	200	
7	პოლონეთი	200	
8	გერმანია	200	
9	ირანი	200	
10	ავსტრია	170	
11	იტალია	150	
12	ლიტვა	100	
13	ჰოლანდია	100	
14	შვეიცარია	100	
15	სხვა		

სურათი 1 – გაცვლითი ნებართვების რაოდენობა სხვადასხვა ქვეყნისთვის

წყარო: საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაცია.

თავი 2: საქართველოს სატრანზიტო გადაზიდვების ისტორიული მიმოხილვა და გეოეკონომიკა

პირველი უდიდესი სატრანზიტო გზა, რომელშიც საქართველო მისი მდებარეობიდან გამომდინარე მნიშვნელოვან როლს თამაშობდა გახლდათ „აბრეუმის გზა“. ეს იყო პირველი ტრანსკონტინენტალური სავაჭრო-საქარავნო გზა, რომელიც ძვ.წ 139 – 126 წ.წ. გაიხსნა. იგი აკავშირებდა ჩინეთს ხმელთაშუა და შავი ზღვის სანაპიროებთან, აერთიანებდა - სახმელეთო, საზღვაო და სამდინარო საერთაშორისო სავაჭრო გზებს.

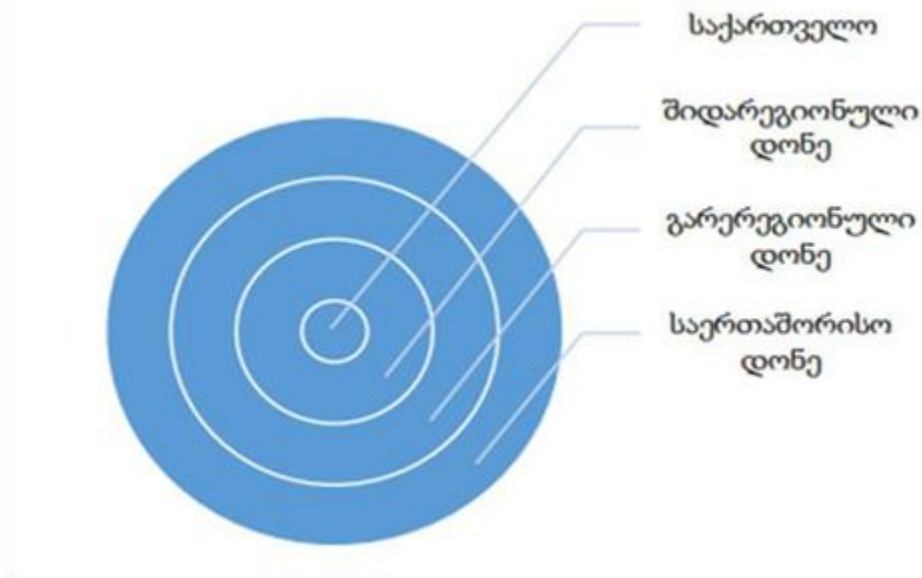
სავაჭრო-სატრანსპორტო მაგისტრალებით ამიერკავკასიასა და საქართველოში ბიზანტიასა და ირანს შემოჰქონდათ: აბრეუმის ქსოვილები, ხალიჩები, საფეიქრო ნაწარმი და ა.შ. რითაც მნიშვნელოვანი ეკონომიკური წინსვლა ჰქონდა საქართველოს. გაიზარდა ვაჭრობის ხარისხი და დაონე, ხდებოდა როგორც ექსპორტი ასევე იმპორტი. ეს განაპირობებდა არა მარტო ეკონომიკურ, ასევე კულტურულ პროგრესსაც, ვინაიდან აღმ. და დას. ქვეყნებს შორის ხდებოდა კულტურული ურთიერთგაცვლაც. თუმცა XIIXIVს.ს მონღოლებისა და თემურ ლენგის ლაშქრობებმა მოშალეს ამიერკავკასიის ქვეყნების ეკონომიკა. შედეგად 1453წ. ოსმალთა მიერ კონსტანტინეპოლის აღებამ, ამიერკავკასია დიდი ხნით მოწყვიტა დასავლეთის სამყაროს. ამრიგად, აბრეუმის გზის საზღვაო მაგისტრალის გახსნის შემდეგ მე-15 მე- 16 სს. აბრეუმის საქარავნო-სავაჭრო გზამ შეწყვიტა არსებობა, იგი დაკნინდა, გზის გასწვრივ მდებარე ქალაქები თანდათანობით მიტოვებულ იქნა და ზოგიერთი მათგანი ქვიშით დაფარა.



სურათი 2: „აბრეშუმის გზა“

საქართველო ბოლო წლებშიც არ კარგავს სატრანზიტო დერეფნის ფუნქციებს. როგორც უკვე ავლინშნეთ საქართველოს მდებარეობა ხელს უწყობს იმას, რომ იგი იყოს საუკეთესო სატრანზიტო გზა. მის გეოგრაფიულ მდგომარეობას შეუძლია საკმაოდ მძლავრი ეკონომიკა ჩამოუყალიბოს ქვეყანას. მას შემდეგ, რაც საქართველომ თავი დააღწია საბჭოთა კავშირს, გეოპოლიტიკურ ტყვეობას, ქვეყანა საკუთარი გეოგრაფიული სივრცის, ისტორიული წარსულის, პოლიტიკური მნიშვნელობისა და ეკონომიკური შესაძლებლობებიდან გამომდინარე გახდა ახალი გეოეკონომიკური ცენტრი ევროპასა და აზიას შორის, რუსეთსა და ახლო აღმოსავლეთს შორის. შესაბამისად საქართველოს, როგორც ახალი გეოეკონომიკური მიზიდულობის ცენტრის მიმართ გაჩნდა მზარდი ინტერესი, როგორც რეგიონულ, ისე საერთაშორისო ასპარეზზე. ქვეყანის უმთავრეს გეოპოლიტიკურ ამოცანას ევროპულ სტრუქტურებში ინტეგრაცია წარმოადგენს. საქართველოს გეოეკონომიკურ პოზიციონირებაზე გავლენას ახდენენ: შიდა რეგიონული დონის მოთამაშეები (სომხეთი, აზერბაიჯანი); გარე რეგიონული დონის შემთხვევაში - რუსეთი, თურქეთი,

ირანი, შუაზიური ქვეყნები; და ისეთი საერთაშორისო დონის მოთამაშეები, როგორებიც არიან ევროკავშირი, ამერიკის შეერთებული შტატები და ჩინეთი.



555

1992 წელს დაიბადა ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის იდეა და 1993 წლის მაისში ბრიუსელში ევროკომისიის მიერ მოწვეულ სამხრეთ და ცენტრალური აზის რვა ქვეყნის მინისტრთა კომფერენციაზე ოფიციალურად დაამტკიცეს. რის საფუძველზეც ოფიციალურად შემუშავდა რეგიონალური პროგრამა TRACECA. მის მიზანს ტრანსპორტის ტრადიციული სახეობების- რკინიგზის, საავტომობილო გზების, საზღვაო პორტების, ტერმინალების- მშენებლობა, რეკონსტრუქცია და მოდერნიზაცია ასევე ამ დერეფნის ევროპულ დერეფნებთან მიერთება წარმოადგენდა.⁵ ეს ასევე წარმოადგენდა⁵ „დიდ აბრეშუმის გზის“ აღდგენის წინაპირობას.

⁵რეზო გველესიანი. სტატია: რა როლი აქვს საქართველოს გეოპოლიტიკურ სივრცეში. დეკემბერი, 2017 წელი.



სურათი 4: აბეშუმის გზის ანუ ტრაკეას მულტი მოდალური ანუ შერეული ტიპის სატრანზიტო დერეფანი

სატრანზიტო დერეფანს აქვს, როგორც ნაკლოვანებები ასევე უპირატესობებიც. მათ ნაკლოვანებად შეიძლება ჩაითვალოს:

1. გადაზიდვების საოპერაციო სირთულე, საჭიროა ძალიან ბევრი ბიუროკრატიული საბუთებიც რაც ართულებს გადაზიდვებს და ზღუდავს მის სიჩქარეს.
2. გამჭოლი ტარიფების არ არსებობა.
3. ლოჯისტიკური უზრუნველყოფის არასათანადო დონე.
4. საერთო შეთანხმებითი რეგულირების არ არსებობა.
5. შეთანხმებული საერთო საბაჟო რეგულაციების არ არსებობა.
6. შუალედური ტიპის გადაზიდვები.

რაც შეეხება უპირატესობებს :

1. უმოკლესი მანძილი
2. მცირე სატრანზიტო დრო.

ევროგაერთიანების, სამხრეთ კავასიისა და ცენტრალური აზიის სატრანსპორტო დერეფანში მონაწილეობაში იღებდნენ საქართველო, აზერბაიჯანი, სომხეთი, ყაზახეთი, ყირგიზეთი თურქმენეთი და უზბეკეთი. მალევე პროექტს შეუერთდა უკრაინა, უკრაინა მოლდოვა და მონღოლეთი. 2000 წელს შეუერთდა თურქეთი, რუმინეთი და ბულგარეთი, ხოლო 2009 წელს ირანი.⁶



⁶https://ka.wikipedia.org/wiki/%E1%83%94%E1%83%95%E1%83%A0%E1%83%9D%E1%83%9E%E1%83%90-%E1%83%99%E1%83%90%E1%83%95%E1%83%99%E1%83%90%E1%83%A1%E1%83%98%E1%83%90-%E1%83%90%E1%83%96%E1%83%98%E1%83%98%E1%83%A1_%E1%83%A1%E1%83%90%E1%83%A2%E1%83%A0%E1%83%90%E1%83%9C%E1%83%A1%E1%83%9F%E1%83%9D%E1%83%A0%E1%83%A2%E1%83%9D_%E1%83%93%E1%83%94%E1%83%A0%E1%83%94%E1%83%A4%E1%83%90%E1%83%9C%E1%83%98

სუათი 5: ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანი

მოცემული დერეფნით გადაზიდული ტვირთის მოცულობა 1997 წლიდან ხასიათდება მზარდი ტენდენციით და 2005 წელს 45,8მლნ ტ შეადგინა. ასევე იზრდებოდა ფოთისა და ბათუმის პორტებში დამუშავებული ტვირთის მოცულობაც, რამაც 2005 წლისთვის 13,4 მლნ. ტ. შეადგინა.

სატრანზიტო გადაზიდვების მოცულობის ზრდა შეინიშნება ასევე საერთო ტვირთზიდვაშიც. მაგალითად ბოლო ხუთი წლის განმავლობაში 3-ჯერ გაიზარდა გადამუშავებული კონტეინერების მოცულობა ფოთის საზღვაო ნავსადგურში. განსაკუთრებით მკაფიო ზრდა შეინიშნება სარკინიგზო გადაზიდვებში. რკინიგზით გადაზიდული ტვირთების 78,1 % ნავთობზე და ნავთობპროდუქტებზე მოდის.

რაც შეეხება სატრანზიტო გადაზიდვების გეოგრაფიას, მონაცემთა ანალიზი გვიჩვენებს, რომ საქართველოზე გამავალი ტვირთების დიდი ნაწილი სამხრეთ კავკასიის ქვეყნებს ეკუთვნის. მაგ: ტვირთნაკადის 13,3% მოდის საქართველოზე, 9,4%-სომხეთზე, 74%-აზერბაიჯანზე („შევრონის“ ნავთობის ჩათვლით) 1,5%- თურქმენეთზე, 1,5%-უზბეკეთზე, დანარჩენი 0,3 % სხვა აზიურ ქვეყნებზე.⁷ (მოცემული ციფრები ასახავს ბოლო 2-3 წლის წინანდელ იმფორმაციას, რადგან დღეისათვის მსგავსი მონაცემები აღარ აღირიცხება და შესაბამისად ვერ მოხერხდა მონაცემების მოპოვება).

საქართველოზე გაივლის ასევე აღმოსავლეთ-დასავლეთის ენერგეტიკული დერეფან. ამ დერეფნით ხდება კასპიის აუზის ნავთობის შედარებით მცირე მოცულობის ტრანსპორტირება და ასევე კავკასიაში გენერირებული ელექტროენერგიის ტრანზიტი თურქეთში და პირიქით. რაც შეეხება ნავთობის ტრანზიტს ხორციელდება ორი რეჟიმით: ბაქო-სუფსის

⁷ ევროკავშირის სამეზობლო პოლიტიკა და საქართველო, არჩილ გეგეშიძე.

ნავთობსადენით და მასთან დაკავშირებული იმფრასტრუქტურით და „რკინიგზა-ნავსადგურის“ სატრანსპორტო ტექნოლოგიური რგოლით⁸.

1996 წელს ძალაში შევიდა „სარახსის ხელშეკრულება“ და დაიწყო ყაზახეთიდან შვედონის ნავთობის რკინიგზით ტრანსპორტირება აზერბაიჯანისა და საქართველოს ტერიტორიის ფავლით ქ. ბათუმის პორტამდე, იქიდან ზღვით საერთაშორისო ბაზარზე.

TRACECA-ს პროგრამის პარალელურად, დაიწყო აზერბაიჯანიდან ნავთობის საერთაშორისო ბაზარზე საქართველოს გავლით ექსპორტის თაობაზე პროექტების შემუშავება. 1996 წელს საქართველოსა და აზერბაიჯანს შორის ხელმოწერილი შეთანხმების საფუძველზე დაიწყო ბაქო-სუფსის ნავთობსადენის მშენებლობა, რომელიც 1999 წელს დასრულდა და სატრანზიტო დერეფანმა მეტად მნიშვნელოვანი „ენერგეტიკული“ ასპექტი შეიძინა. იმავდროულად ექსპლუატაციაში შევიდა TRACECA-ს პროგრამის ფარგლებში აშენებული ფოთის სარკინიგზო-საბორნე გადასასვლელი, რითაც საქართველომ საერთაშორისოდ აღიარებული სატრანზიტო ფუნქცია დაიმკვიდრა.

ბოლო წლების განმავლობაში ასევე განხორციელდა „ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანისა“ (BakuTbilisi-Ceyhan, BTC), და სამხრეთკავკასიური გაზსადენის („შაჰ-დენიზის“) გაზსადენების პროექტები.

BTC 2006 წელს შევიდა ექსპლუატაციაში. თავდაპირველად ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანი ჩაფიქრებული იყო, როგორც პირდაპირი მილსადენი ბაქოდან ჯეიჰანში, რომელიც თავისი გეოპოლიტიკური მდგომარეობიდან გამომდინარე უნდა გასულიყო სომხეთის გავლით. ჰეიდარ ალიევს იმედი ჰქონდა, რომ გამოეყენებინა ეს პერსპექტივა მთიანი ყარაბაღის დასაბრუნებლად. თუმცა ერევანმა უარი განაცხადა ამ ფაქტზე⁹. ამ ნავთობსადენის ოპერირების შედეგად, პროექტის ფუნქციონირების პერიოდში, პირდაპირი სატრანზიტო

⁸ ევროკავშირის სამეზობლო პოლიტიკა და საქართველო, არჩილ გეგეშიძე.

⁹ http://www.energy.gov.ge/energy.php?id_pages=67&lang=geo

შემოსავლების სახით, საქართველოს ბიუჯეტი დაახლოებით 50 მილიონ აშშ. დოლარს მიიღებს



ბაქო-
თბილისი-
ჯეიჰანის
ძირითადი
საექსპორტო
ნავთობსადე-
ნის
პროექტის

ფარგლებში ინვესტორი კომპანიები ახორციელებენ მოსახლეობის სოციალური მხარდაჭერის პროგრამებს, რომელთა მიზანია ნავთობსადენის დერეფანში მდებარე სოფლების მოსახლეობის დახმარება სოციალური პრობლემის გადაჭრაში.

სურათი 6: ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის გზა.

სამხრეთ კავკასიურ მილსადენით საქართველოში მოწოდებული გაზი წარმოადგენს ალტერნატიულ ენერგეტიკულ რესურსს, სწორედ ამის გამო მას ქვეყნისთვის დიდი პოლიტიკური მნიშვნელობა ენიჭება. ამ გაზსადენის ამოქმედებით საქართველო მთლიანად აღარ არის დამოკიდებული რუსულ ბუნებრივი აირის მონოპოლისტ „გაზპრომზე“.

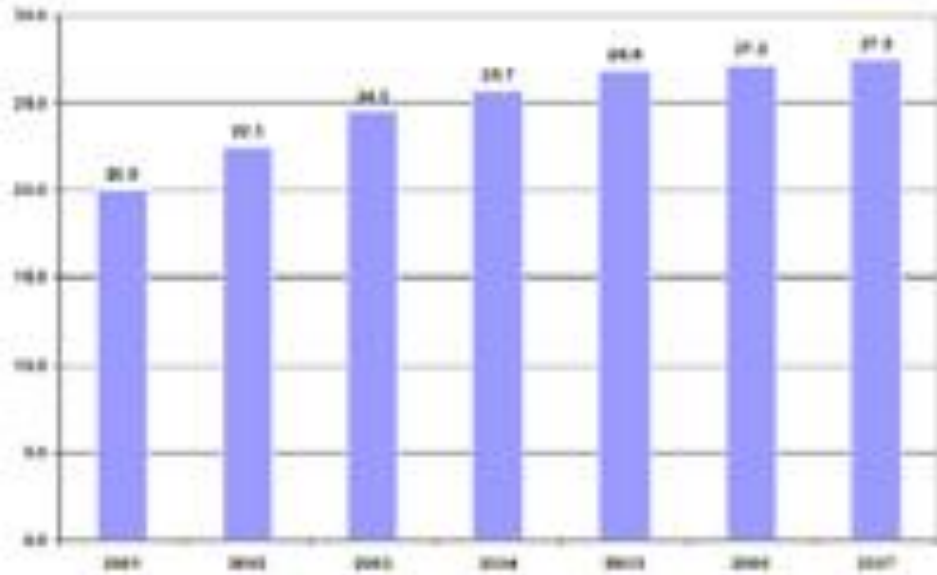
მილსადენის პირველი მიზანია თურქეთისა და საქართველოს გაზით მომარაგება. როგორც სატრანზიტო ქვეყანა, საქართველოს აქვს უფლება მიიღოს წლიური გაზის მოხმარების 5%.

ორივე ობიექტი მეტად მნიშვნელოვანია არა მარტო საქართველოს სატრანზიტო პოტენციალის გაზრდის თვალსაზრისით, არამედ რეგიონული ინტეგრაციის ხელშეწყობის მხრივაც. ასე მაგალითად, ენერგეტიკული დერეფნის განვითარება, ფაქტობრივად, ერთადერთი საერთო ამოცანა აღმოჩნდა, რომლის ორგვლივაც რეგიონის ქვეყნებმა - საქართველომ, აზერბაიჯანმა და თურქეთმა - ერთმანეთთან თანამშრომლობის პირობებში ურთიერთობების მეტად მაღალ დონეს მიაღწიეს. ახლო მომავალში იგეგმება BTC - ის მეშვეობით ყაზახეთის ნავთობის ექსპორტიც, რაც ამ ქვეყნის რეგიონული ინტეგრაციის პროცესებში ჩართვის პირობებს შექმნის.

გარდა ამისა, უკანასკნელ წლებში საქართველოს მთავრობის ინიციატივით გაფორმებული იქნა ახალი, ე.წ. ლიბერალური ტიპის საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის შესახებ შეთანხმებები სომხეთის რესპუბლიკასა და ყაზახეთის 12 რესპუბლიკასთან, რომლის შესაბამისად საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვებს მიეცათ უფლება შეუზღუდავად, კვოტირებული ნებართვების გარეშე განახორციელონ სატვირთო გადაზიდვები. მიღწეულია პრინციპული შეთანხმება მოლდოვის რესპუბლიკასთან და პარალელურად მიმდინარეობს მუშაობა აზერბაიჯანის, უკრაინისა და თურქეთის რესპუბლიკებთან ანალოგიური ტიპის საერთაშორისო შეთანხმებების გაფორმების მიზნით.

ლიბერალურმა საკანონმდებლო ბაზამ, გაუმჯობესებულმა ინფრასტრუქტურამ და სამხრეთ კავკასიის რეგიონის სწრაფმა ეკონომიკურმა განვითარებამ ხელი შეუწყო საავტომობილო ტრანსპორტით ტვირთნაკადების დინამიურ ზრდას.

სავტომობილო ტრანსპორტის ტვირთზიდვის მაჩვენებლები 2001-2007 წწ:



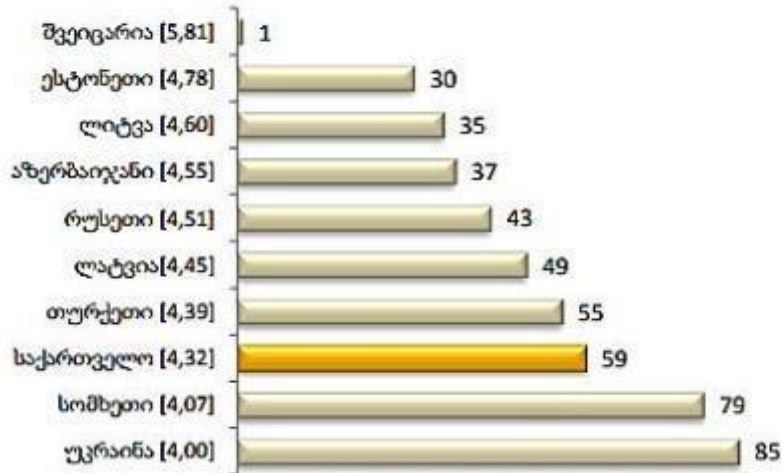
სურათი 7:

წყარო: საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაცია

თავი 3. საქართველო საერთაშორისო რეიტინგებში

2016-2017 წლის მონაცემებით გლობალური კონკურენტუნარიანობის ინდექსის მიხედვით საქართველოს 59-ე ადგილი უჭირავს მსოფლიოს 138 ქვეყანს შორის, მისი სარეიტინგო ქულა კი მაქსიმალური 7 დან 4,32-ს შეადგენს.

საქართველოს რეიტინგი სხვა ქვეყნებთან მიმართებით



თუ გლობალური კონკურენტუნარიანობის ფაქტორებს ჩაშლით ქვე-ფაქტორების მიხედვით, მივიღებთ:

ინფრასტრუქტურა” - 65-ე პოზიცია (საერთო ქულა - 4.1), მათ შორის:

- გზების ხარისხი - 78-ე პოზიცია (სარეიტინგო ქულა 3.8)
- საპორტო ინფრასტრუქტურის ხარისხი - 71-ე პოზიცია (სარეიტინგო ქულა 4)
- საჰაერო მიმოსვლის ინფრასტრუქტურის ხარისხი - 88-ე პოზიცია

(სარეიტინგო ქულა 4)

- სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის ხარისხი - 38-ე პოზიცია (სარეიტინგო

ქულა 3,9). 14 აღსანიშნავია დაბალი მაჩვენებლები შემდეგ ქვე-ფაქტორებშიც:

- ანტიმონოპოლიური პოლიტიკის ეფექტიანობა - 114-ე პოზიცია
- ბაზარზე დომინანტის მოცულობა - 76-ე პოზიცია
- ადგილობრივი კონკურენციის სიძლიერე - 78-ე პოზიცია
- უახლესი ტექნოლოგიების არსებობა - 111-ე პოზიცია.

ტრანსპორტისა და ლოჯისტიკის დარგის განვითარების თვალსაზრისით, განსაკუთრებით საყურადღებოა მსოფლიო ბანკის ლოჯისტიკის უზრუნველყოფის ინდექსი (LPI). კრიტერიუმების ქულების დინამიკას წლების მიხედვით თუ შევხედავთ, ტენდენცია ნეგატიურია, შესაბამისად, საქართველოს LPI რეიტინგი 2010 წლიდან მოყოლებული მნიშვნელოვნად კლებულობს:

წელი	LPI რეიტინგი	LPI ქულა	Customs	Infrastructure	International shipments	Logistics competence	Tracking & tracing	Timeliness
2016	130	2,35	2,26	2,17	2,35	2,08	2,44	2,8
2014	116	2,51	2,21	2,42	2,32	2,44	2,59	3,09
2012	77	2,77	2,9	2,85	2,68	2,78	2,59	2,86
2010	93	2,61	2,37	2,17	2,73	2,57	2,67	3,08

თავი 4: საქართველოს სატრანზიტო ლოჯისტიკა

საქართველოს სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სექტორი მოიცავს საზღვაო, სარკინიგზო, საგზაო-საავტომობილო და საჰაერო სისტემებს, რომლებსაც შესაბამისი დატვირთვა გააჩნიათ საქართველოს, როგორც სატრანზიტო ქვეყნის პოტენციალის წარმოჩენაში. საქართველოს სატრანზიტო დერეფნის ფუნქციის გაძლიერებისთვის გეოეკონომიკურად სტრატეგიული მნიშვნელობის გადაწყვეტილება იქნა მიღებული, როცა, ორი მსხვილი რეგიონული ნავთობსადენის - ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანი და ბაქო-სუფსის, და ასევე - სამხრეთ კავკასიური გაზსადენის ბაქო-თბილისი-ერზრუმის (შაჰ-დენიზი) პროექტების განხორციელება გადაწყდა. სამივე ობიექტი მნიშვნელოვანია არა მარტო საქართველოს სატრანზიტო პოტენციალის გაზრდის მიზნით, არამედ რეგიონული ინტეგრაციის გაუმჯობესების თვალსაზრისითაც. საქართველო-აზერბაიჯანი-თურქეთის გრძელვადიანი სტრატეგიული თანამშრომლობის მთავარი ამოცანა ენერგეტიკული დერეფნის განვითარებაში მდგომარეობს. საქართველოს ტერიტორიაზე გამავალი 3 საერთაშორისო მნიშვნელობის მილსადენის გარდა, რომლის საშუალებითაც ენერგომატარებლები შუა აზიიდან ევროპას უკავშირდებიან, კიდევ არსებობს ჩრდილოეთ-სამხრეთის გაზის მაგისტრალური მილსადენი, რომლის საშუალებითაც ბუნებრივი აირი რუსეთიდან საქართველოს და სომხეთს მიეწოდება. ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მილსადენი კასპიისა და ხმელთაშუა ზღვებს შორის ნავთობის ტრანსპორტირების პირველი და უმოკლესი მარშრუტია. მილსადენის სიგრძე 1768 კმ-ია, აქედან აზერბაიჯანზე მოდის 443 კმ, საქართველოზე - 249 კმ და თურქეთზე - 1076 კმ. მხოლოდ აზერბაიჯანული ნავთობის გამტარიანობა 50 მლნ. ტონაა წელიწადში, ხოლო თუ ყაზახური და თურქმენული ნავთობის დამატების შემთხვევაში 80 მლნ. ტონა იქნება წელიწადში. 11 ზემოაღნიშნული მილსადენი აზერი-ჩირაგ-გიუნეშლის საბადოზე მოპოვებული ნავთობის ტრანსპორტირებას ახდენს. ბაქო-სუფსის

ნავთობსადენის მსგავსად, ამ შემთხვევაშიც პროექტის მმართველ კომპანიად BP გვევლინება. ორივე ობიექტი მეტად მნიშვნელოვანია არა მარტო საქართველოს სატრანზიტო პოტენციალის გაზრდის თვალსაზრისით, არამედ რეგიონული ინტეგრაციის ხელშეწყობის მხრივაც. ახლო მომავალში იგეგმება ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მეშვეობით ყაზახეთის ნავთობის ექსპორტიც, რაც ამ ქვეყნის რეგიონული ინტეგრაციის პროცესებში ჩართვის პირობებს შექმნის. საქართველოს ტერიტორიაზე გარდა გეოეკონომიკურად სტრატეგიული და საერთაშორისო მნიშვნელობის ნავთობსადენებისა, განთავსებულია ორი უმნიშვნელოვანესი გაზსადენი: ჩრდილოეთ-სამხრეთის და ბაქო-თბილისი-ერზრუმის გაზსადენები. ჩრდილოეთ-სამხრეთის მაგისტრალური გაზსადენი მე-20 საუკუნის მეორე ნახევარში აშენდა და ის რუსულ გაზს საქართველოსა და სომხეთში უწევს ტრანსპორტირებას. შავ და კასპიის ზღვებს შორის მდებარე ევრაზიის სატრანსპორტო არტერიის მნიშვნელოვანი ნაწილია საქართველოს რკინიგზა, რომელიც ევროპას ცენტრალურ აზიასთან და შემდგომ ჩინეთთან უმოკლესი გზით აკავშირებს. მისი საექსპლუატაციო სიგრძე 1 575 კილომეტრია. საქართველოს ბიუჯეტში ყველაზე მეტი მოგება შეაქვს საქართველოს სარკინიგზო სატრანსპორტო გადაზიდვებს. უნდა აღინიშნოს, რომ საქართველოს გავლით რკინიგზის ტვირთბრუნვის პოტენციალის სამომავლო გათვლა საკმაოდ რთულია, რადგანც ძირითადი ტვირთბრუნვა მოდის ტრანზიტზე, რაც მას გარე ფაქტორებზე მნიშვნელოვნად დამოკიდებულს ხდის. ამასთან, სარკინიგზო მიმოსვლის ძირითად ნაწილს ნავთობპროდუქტები შეადგენს, რაც ტრასეკას კავკასიის მონაკვეთის სპეციფიკურობას განაპირობებს. 2003 წლისათვის ტრასეკას კავკასიის მონაკვეთზე ნავთობის ტრანზიტმა შეადგინა წლიური ტვირთბრუნვის 73%, სხვა სახის ტრანზიტის ძირითადი წილი მოდის აზერბაიჯანში არსებული ნავთობგადასამუშავებელი საწარმოების მოთხოვნილებების დაკმაყოფილებაზე (14%). 2004 წელს საქართველოს რკინიგზამ გაატარა აზერბაიჯანში წარმოებული ნავთობის 9.4%. აქედან გამომდინარე შეიძლება ითქვას, რომ, თუ ნავთობის მოპოვება აზერბაიჯანში შეფასებული მოლოდინების მიხედვით

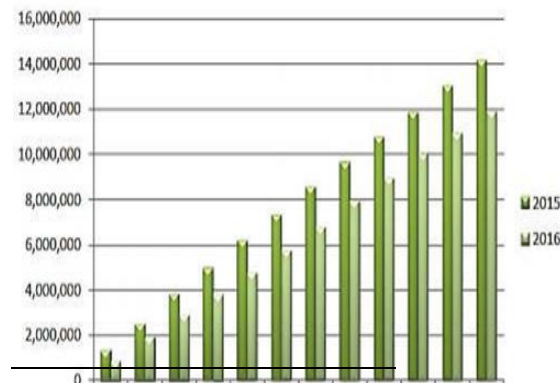
წარიმართა, მაშინ ბაზრის წილის შენარჩუნების შემთხვევაში 2010 წლისათვის საქართველოს რკინიგზით ნავთობის ტრანზიტის მოცულობა იქნება 18 მლნ. ტონა და მისი სატრანზიტო წილის შემცირების შემთხვევაშიც (ნავთობსადენთან კონკურენციის გამო), 2004 წლის მონაცემებს ბევრად გადააჭარბებს.

ამგვარად, ყველაზე უხეში გათვლებითაც უახლოეს მომავალში მოსალოდნელია რკინიგზის მიერ ნავთობპროდუქტების ტრანზიტის ტვირთბრუნვის გაზრდა.

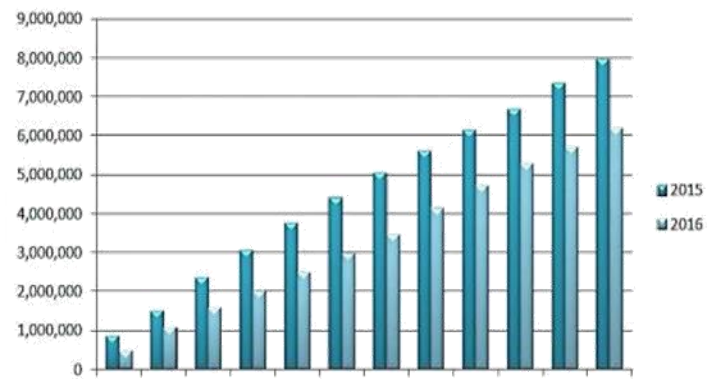
უკანასკნელ პერიოდში კავკასიის დერეფნის გასწვრივ სარკინიგზო მიმოსვლის მოცულობის ზრდის საფუძველი გახდა ტრასეკას ფარგლებში განხორციელებული პროექტების მიერ სარკინიგზო მიმოსვლის უსაფრთხოებისა და ეფექტიანობის ზრდა. ამჟამად, საქართველოს რკინიგზის ყველაზე მომგებიანი მიმართულება სატვირთო გადაზიდვებია და ამ გადაზიდვებით საქართველოს რკინიგზა, კასპიისა და ცენტრალური აზიის რეგიონების ევროპასთან დამაკავშირებელ ალტერნატიულ გზად განიხილება, რომელიც უკავშირდება ფოთის, ბათუმისა და ყულევის პორტებს, საიდანაც ტვირთები პირდაპირ გადაიზიდება ბულგარეთის, რუმინეთის, უკრაინის, რუსეთისა და თურქეთის პორტებში.

საქართველოს რკინიგზის ინფორმაციით, გადაზიდული ტვირთების მოცულობა ტონებში შემდეგია¹⁰:

გადაზიდვის საერთო მოცულობა



ტრანზიტი



¹⁰ სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური დარგი საქართველოში: ძირითადი გამოწვევები და განვითარების პერსპექტივები

თავი 5 : საქართველოს სატრანზიტო გადამზიდი კომპანიები

საქართველოს ბაზარზე სატრანზიტო გადამზიდი კომანიები უკვე წლებია ერთმანეთს უდიდეს კონკურენციას უწევენ. ვინაიდან ყველა მსხვილ სატრანზიტო კომპანიას საქართველოში საკუთარი წარმომადგენლობა ჰყავს. დღესდღეისობით ძირითადი კონკურენცია უკვე ზღვაზე იწყება, სადაც ხაზები ეჯიბრება ერთმანეთს გადაზიდვისთვის საჭირო ოპტიმალური დროისა და ფასის შეთავაზებით. ქვევით განვიხილავთ საქართველოში არსებულ რამოდენიმე სატრანზიტო კომპანიას და მათ შორის კონკურენტუნარიანობას.

5.1 მაერსკ საქართველო

1998 წლიდან მოყოლებული კომპანია „მაერსკ საქართველო“ სატრანზიტო გადაზიდვების ერთ-ერთ უმსხვილეს კომპანიას წარმოადგენს. ქართულ ბაზარზე 10 წლის წინ გამოჩნდა და მას შემდეგ უპირობო ლიდერად ითვლება. დღეს კი ის MSC Georgia-ს შემდეგ მეორე ადგილს იკავებს.

კომპანიას ათვისებული აქვს მხოლოდ ფოთის პორტი და ბათუმის პორტის გამოყენებით გადაზიდვებს არ აწარმოებს. შემოტანილი ტვირთს 30% საქართველოში რჩება, ნაწილი კი სომხეთ-აზერბაიჯანში იგზავნება. იმპორტირებული ტვირთის დარჩენილი 5-10% შუა აზიაზე ნაწილდება. რაც შეეხება ექსპორტს, საქართველოში დატვირთული, ექსპორტისთვის განკუთვნილი კონტეინერების პროცენტული მაჩვენებელი დაახლოებით 15 %-ია. აღნიშნული 15%-დან ექსპორტისთვის გამზადებული ტვირთი ძირითადად ქართულია, თუმცა ნაწილი აზერბაიჯანიდან და სომხეთიდანაც მოდის.

ტვირთის გადაზიდვებთ საქართველო ძირითადად წარმოადგენს ტრანზიტულ რეგინოს, პროდუქცია იგზავნება აზერბაიჯანსა და სომხეთში. გადაზიდვები

სრულდება ავღანეთის მიმართულებითაც, თუმცა არც ისე ხშირად გზების იმფრასტრუქტურული მოწყობის არ არსებობის გამო.

კომპანიას საქართველოდან ავღანეთში კარისთვის საჭირო საყოფაცხოვრებო ნივთები და საკვები პროდუქცია შეაქვს. კომპანიის ტვირთის გადასაზღვრად ზრ უწევს დამატებითი კონტეინერების დაქირავება, რადგან კონტეინერები და გემები მის საკუთრებაშია. მას შემდეგ, რაც ავღანეთიდან ჯარების გამოყვანა დაიწყება, იქ საკვები და საყოფაცხოვრებო პროდუქტი მაინც შევა. შესაძლოა ავღანეთიდან ტექნიკის გამოსაყვანად საქართველოს კორიდორიც გამოიყენონ, თუმცა დეტალები ამ დროისთვის უცნობია.

საპორტო გადაზიდვებში კომპანია „მაერსკ საქართველო“ მაღალ კონკურენტუნარიანია რადგან მომხმარებლებს სთავაზობს დაბალ ფასს და მაღალ ხარისხს. თუმცა ამ ეტაპზე მათ ნაკლად შესაძლოა ჩაითვალოს ე.წ დედა გემები, რომლებიც ვერ შემოჰყავთ ქართულ ბაზარზე. დედა გემს ემახიან ძირითადი მარშრუტის, სახაზო გემს. მნიშვნელოვანია, რომ საქართველოს პორტებში, იქნება ეს ფოთის თუ ბათუმის შემოვიდეს დიდი ზომის გემები რადგანაც ტრანსპორტირება გაადვილდეს. დღეს დღეისობით იმისათვის რო ტვირთი მიიღონ ქართულმა პორტებმა საჭიროა ჯერ სტამბლის პორტში გადმოიტვირთოს პატარა გემებში და შემდეგ გადმოიგზავნოს საქართველოში ეს კი დამატებით ხარჯებთანაა დაკავშირებული. თუ საქართველოს პორტები დიდი ზომის გემების მიღებას შეძლებს, ეს გადაზიდვის პროცედურასაც გაამარტივებს და ხარჯებსაც შეამცირებს. აღსანიშნავია, რომ ხშირად ავღანეთისა და შუა აზიის ტვირთები ქართულ პორტებს გვერდს უვლიან და გადაზიდვისთვის სხვა გზას ირჩევენ, მაგალითად, გზას ბალტიისპირეთის პორტებიდან. შემდეგ კი ტრანსპორტირებისთვის რუსეთის რკინიგზას იყენებენ.

კომპანიის ძირითადი საქმიანობა საზღვაო გადაზიდვაა, აქედან გამომდინარე, „მაერსკის“ წარმომადგენლები ამ პრობლემის მოსაგვარებლად ქართულ პორტებთან აწარმოებენ მოლაპარაკებას, თუმცა - ჯერჯერობით უშედეგოდ. დღეს ფოთში 1 100

TEU-იანი (1 TEU-20-ფუტიანი კონტეინერის ეკვივალენტი) გემის შემოყვანაა დაშვებული, რაც ძალიან მცირე ზომისად ითვლება, მაშინ როდესაც უკრაინის პორტში 6 500- 7 000 TEU-იანი გემები შედის.

თუკი სამომავლოდ პორტში არსებული პრობლემები მოგვარდება, საქართველოს, როგორც ტრანზიტული რეგიონის, პოტენციალი გაიზრდება. ქართულ გადამზიდავ კომპანიებს კი მეტი დატვირთვით მოუწევთ მუშაობა, რაც მათ კიდევ უფრო დიდ წარმატებას მოუტანს.

5.2 კატონი ენდ კომპანი ჯორჯია

„კატონი ენდ კომპანი ჯორჯია“ გახლავთ სატრანსპორტო და ლოჯისტიკური კომპანია, რომელიც საქართველოში 2000 წლიდან მუშაობს. კომპანია ახდენს პორტებში გემების აგენტობის, საოკეანო და სახმელეთო გადაზიდვების სფეროში. ასევე ეწევა გემების სააგენტო მომსახურებას ფოთის, სუფსისა და ბათუმის პორტებში. „კატონი ენდ კომპანი ჯორჯია“ მსოფლიოში ერთ-ერთი უდიდესი საკონტეინერო გადამზიდავის, გერმანული Hapag Lloyd-ის, აგენტია ამიერკავკასიაში. იგი 1846 წელს დაარსებული L Catoni Group-ის წევრია. ამ ჯგუფს 14 ოფისი აქვს ხმელთაშუა, ეგეოსის, შავი ზღვებისა და კასპიის ზღვის ძირითად პორტებში და აქედან გამომდინარე არის მნიშვნელოვანი რეგიონული მოთამაშე.

ბოლო წლებში ფოთის პორტის ტვირთბრუნვა სწრაფი ტემპებით იზრდებოდა (წელიწადში საშუალოდ 15-20% -ით), რასაც ვერ ვიტყვით 2013 წლის I ნახევარზე (სულ 5%-იანი ზრდა 2012 წლის შესაბამის პერიოდთან შედარებით). ხოლო კომპანიის ტვირთბრუნვა ამავე პერიოდში 70%-ით გაიზარდა.

5.3 სილქ როუდ ჯგუფი

ქართულ ბაზარზე 1997 წლიდან გამოჩნდა „ბრიტიშ ვირჯინ აილენდის“ რეზიდენტი კომპანია „სილქ როუდ ჯგუფი“ . ჰოლდინგი „სილქ როუდი“ მასში შემავალი კომპანიების ინტერესების კონსოლიდირებისათვის დაარსდა. აღნიშნული ინტერესები საკვები პროდუქციის ბაზარს, უძრავ ქონებას, ფინანსურ მომსახურებას, ინვესტიციებსა და კორპორაციულ სერვისებს, ინფრასტრუქტურისა და სავაჭრო სფეროებს მოიცავს. ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი მიმართულება კი სხვადასხვა სახის ტვირთის ტრანსპორტირების უზრუნველყოფაა. ამ მხრივ მთავარი საქმიანობა ნავთობპროდუქტების გადაზიდვაა: შუა აზიიდან, თურქმენეთიდან და ყოფილი საბჭოთა კავშირის თითქმის ყველა ქვეყნიდან ნებისმიერი მიმართულებით. კომპანიის ისტორიის დაწყებით ეტაპზე, გადაზიდვები აზერბაიჯანიდან საქართველოს მიმართულებით ხორციელდებოდა - ბათუმისა და ფოთის პორტების გავლით. მოგვიანებით არეალი გაფართოვდა და თურქმენეთიც მოიცვა. ბოლოს კი ყაზახური წარმოების ნავთობპროდუქტები და ნედლი ნავთობიც დაიძრა საქართველოს მიმართულებით. გზა სამხრეთ ყაზახეთიდან უზბეკეთისა და თურქმენეთის გავლით, საქართველოს მიმართულებით, სწორედ ამ კომპანიის ინიციატივით.

ნავთობპროდუქტების გადაზიდვა „სილქ როუდ ჯგუფისთვის“ ერთადერთი მიმართულება არ არის. კომპანიას ავღანეთის მიმართულებით მშრალი - ჯარისთვის საჭირო საყოფაცხოვრებო პროდუქციაც გადააქვს. ფოთის პორტში შემოსული პროდუქტი სარკინიგზო გზით ავღანეთამდე იმავე რეისს ახორციელებს.

ნატოს პოლიტიკა ავღანეთში უკვე განსაზღვრულია. 2014 წელს, ჯარების გამოყვანის შემდეგ, კომპანია კვლავ მიიღებს მონაწილეობას ტვირთის მოძრაობაში, თუმცა ერთი ცვლილებით - ამჯერად საწყისი პუნქტი ავღანეთი იქნება. მიუხედავად

იმისა, რომ საჯარისო შენაერთები ტერიტორიას დატოვებს, ნავთობპროდუქტების შიდა მოხმარებისთვის შეიძლება „სილქ როუდმა“ კვლავ გამოიყენოს გზა, რომლითაც უკვე წლებია, სარგებლობს.

ბოლო ორი წლის განმავლობაში, გარდა ავღანური მისიისა, კომპანიას მნიშვნელოვანი დაკვეთები არ ჰქონია. აღსანიშნავია ისიც, რომ „სილქ როუდ ჯგუფს“ საკუთარი ვაგონცისტერნები არა აქვს და მას სხვადასხვა კომპანიისგან ქირაობს. კონტეინერებისთვის პლატფორმებსაც საქართველოს რკინიგზას უკვეთს.

რაც შეეხება შიდა კონკურენციას, „სილქ როუდ ჯგუფისთვის“ საქართველოს რკინიგზა უკონკურენტო და ერთადერთი ბუნებრივი მონოპოლისტია ბაზარზე.

5.4 Mediterranean Shipping Company

2009 წლის აპრილში ამიერკავკასიაში ქსელის გაფართოების მიზნით MSC Mediterranean Shipping Company S.A.-მ საზღვაო-სატრანსპორტო სააგენტო MSC Georgia დააფუძნა, როგორც დამოუკიდებელი ერთეული. მის ძირითად საქმიანობად საქართველოში, სომხეთსა და აზერბაიჯანში MSC-სათვის სააგენტო მომსახურების გაწევა განისაზღვრა. თუმცა აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ MSC Mediterranean Shipping Company S.A. საქართველოში 1996 წლიდან მოქმედებს.

MSC Mediterranean Shipping Company S.A. წარმოდგენილია მსოფლიოს 162 ქვეყანაში 480 სააგენტო ოფისით. MSC Georgia ერთადერთი გადამზიდავი კომპანიაა, რომელიც საზღვაო-სატრანსპორტო მომსახურებას (როგორც იმპორტს, ასევე ექსპორტს) რეგულარულად ახორციელებს საქართველოში არსებული ორივე საზღვაო ნავსადგურიდან (ფოთი, ბათუმი) მთელი მსოფლიოს მასშტაბით. ასევე, მხოლოდ MSC არის ამიერკავკასიაში მოქმედი საზღვაო ხაზი, რომელიც თავის კლიენტებს პირდაპირ სერვისს სთავაზობს თურქეთსა და უკრაინაში. MSC Georgia

მომხმარებელს სახმელეთო მომსახურებასაც უწევს, თუმცა მისი ძირითადი საქმიანობა საზღვაო საკონტეინერო გადაზიდვებია.

MSC Georgia-ს გაყიდვებისა და მარკეტინგის მენეჯერი დავით კობრიძე აღნიშნავს, რომ საქართველოდან ექსპორტი ნელ-ნელა, მაგრამ სტაბილურად მატულობს; ასევე მაღალი მაჩვენებელი აქვს საქართველოს, როგორც ტრანზიტულ დერეფანს: საქართველოს ფოთისა და ბათუმის საზღვაო ნავსადგურებში ჩამოცლილი ტრანზიტული ტვირთები ძირითადად სომხეთში, აზერბაიჯანსა და შუა აზიაში ნაწილდება. სომხეთისა და აზერბაიჯანის მიმართულებით ტრანზიტული ბრუნვა დამუშავებული და დარეგულირებულია; რაც შეეხება შუა აზიის მიმართულებას, ამ მხრივ პოტენციალი ძალიან დიდია და MSC Georgia მის ასათვისებლად ყველა საჭირო რესურს ფლობს.

საზღვაო-სატრანსპორტო გადაზიდვის სფეროში MSC ჯორჯიას ღირსეული კონკურენტები ჰყავს, რაც დიდი სტიმულია კომპანიის განვითარებისათვის.

MSC Georgia-ს, როგორც MSC Mediterranean Shipping Company-ის დიდი ოჯახის ერთ-ერთ წევრს დიდი სამომავლო გეგმები აქვს. ამასთანავე, იგი რჩება ერთგული პრინციპისა, რომ კომპანიის წარმატებას თითოეული კლიენტის ინტერესების მაქსიმალური გათვალისწინება განსაზღვრავს. ამ დევიზით დღემდე მოსული კომპანია საქართველოში დღესდღეობით ერთ-ერთი უმსხვილესი გადამზიდა და ქართულ ბაზარზე პირველ, ლიდერის პოზიციასაც იკავებს.

5.5 Forward Line

Forward Line-ი ქართულ ბაზარზე არსებული სხვა გადამზიდა კომპანიებისგან გამოირჩევა იმით, რომ მისი საქმიანობის ძირითადი მიმართულება ტვირთების ავიაგადაზიდვებია მსოფლიოს ირგვლივ. კომპანია 2011 წლიდან საერთაშორისო სატრანსპორტო ქსელის Ceva Logistics-ის ექსკლუზიური წარმომადგენელია

საქართველოში. ქსელს გააჩნია 1700-მდე ოფისი მსოფლიოს 170 ქვეყანაში, არის მრავალგზის გამარჯვებული სხვადასხვა სატრანსპორტო ჯილდოს ნომინაციებში.

Forward Line-ის მეშვეობით მომხმარებელს შეუძლია ნებისმიერი წონისა და მოცულობის ტვირთი გადაიტანოს სასურველ ადგილას როგორც საჰაერო, ისე სახმელეთო და საზღვაო საშუალებით. კომპანია ასევე ახორციელებს თვითმფრინავების მთლიან ან/და ნაწილობრივი დაფრახტვა-ჩარტერს როგორც არაგაბარითული, ისე დიდი მოცულობის ტვირთებისთვის, საბაჟო ფორმალობებისა და ქვეყნის შიდა გადაზიდვების ჩათვლით. თვითმფრინავის დაქირავება ძირითადად სასწრაფო და შედარებით ძვირად ღირებული ტვირთების გადასატანად ხდება, მაგალითად, როგორცაა საპროექტო ტვირთები, ძვირად ღირებული მანქანები, დიდი მანქანა-დანადგარები და ა.შ.

საჰაერო გადაზიდვების კომპანია კლიენტს ე.წ. Full service-ს სთავაზობს, რაშიც იგულისხმება პროცედურა შემდეგი თანმიმდევრობით: მსოფლიოს ნებისმიერი წერტილიდან ტვირთის ტრანსპორტირება აეროპორტამდე, საბაჟო პროცედურების მოგვარება, პროდუქციის თვითმფრინავის ბორტზე დადება და დანიშნულების ადგილას გაგზავნა. Forward Line-ს ხელშეკრულებები აქვს გაფორმებული მსოფლიოში არსებულ ყველა წამყვან ავიახაზთან. ერთადერთი შემთხვევა, როდესაც შესაძლოა კომპანიამ რომელიმე კონკრეტულ ავიახაზს არ მიმართოს, არის ჩარტერული რეისი. მაშინ Forward Line კერძო თვითმფრინავს ქირაობს. სპეციალურად ამ სერვისისთვის 24 საათის განმავლობაში უწყვეტად მუშაობს ჩარტერის მობილური ჯგუფი. ასევე კონტრაქტორებისგან არის დაქირავებული საზღვაო და სახმელეთო გადაზიდვებისთვის საჭირო ტრანსპორტი.

კომპანიის ტვირთბრუნვის 70%-ს იმპორტი შეადგენს, 20-25%-ს - ტრანზიტული ტვირთების მომსახურება შუა აზიასა და ახლო აღმოსავლეთში, დანარჩენ 5 %-ს კი ექსპორტი.

ვინაიდან „დამკვეთი“ ყოველთვის ყურადღების ცენტრშია, კომპანია საჭიროების შემთხვევაში გადაზიდვებთან არსებულ დოკუმენტაციას სრულ მონიტორინგს უწევს, რათა ყოველგვარი შეფერხება თავიდან იქნას აცილებული.

როდესაც საუბარია Forward Line- ის საქმიანობაზე, კომპანიაში ამბობენ, რომ მათი მთავარი პრინციპია: შესრულებული სამუშაოს ხარისხი, გადაზიდვის სისწრაფე, პასუხისმგებლობა და ინდივიდუალური დამოკიდებულება დამკვეთის მიმართ.

წარმატების მომტანი სწორედ ამ თვისებების მქონე ადამიანებით დაკომპლექტებული ჯგუფია, რომლის უახლეს გეგმებში კომპანიის გაფართოება შედის. საქართველოს გარდა, წარმომადგენლობის გახსნა იგეგმება აზერბაიჯანში¹¹.

¹¹ საქართველოს სატრანზიტო დერეფანი, ჟურნალი ფორბსი, 2013, მაგდა ლეკიაშვილი

თავი 6. საქართველოს სატრანზიტო გადაზიდვების ზრდის შესაძლებლობები

საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის გაძლიერება დაკავშირებულია როგორც ქვეყნის სატრანზიტო ინფრასტრუქტურის სრულყოფასთან, ისე ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის საერთო კონკურენტუნარიანობის ამაღლებასთან. პირველ რიგში განვიხილოთ ის ფაქტორები, რომელებიც საქართველოს სატრანსპორტო ფუნქციის მდგრადობას განაპირობებს. ესენია:

1. ტვირთზიდვის მაჩვენებლებზე დიდ გავლენას ახდენს საგზაო ინფრასტრუქტურა. ყველა გატარებული რეფორმის მიუხედავად საქართველოს სატრანზიტო ინფრასტრუქტურა არასახარბელო მდგომარეობაშია და საჭიროებს სრულყოფას. საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის მდგრადობს მნიშვნელოვნად ასუსტებს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ამორტიზირებულობა, მოძრაობის უსაფრთხოების დაბალი დონე მართვის სისტემის დაუხვეწელობასთან და სატარიფო პოლიტიკის მოუქნელობასთან ერთად, ასევე დაბალი გამტარუნარიანობა. ეს არ ეხება სატრანზიტო მილსადენს. საქართველოს სახელმწიფო ბიუჯეტიდან, ისევე როგორც საერთაშორისო ორგანიზაციებიდან ბოლო 4 წლის განმავლობაში ძალზედ მნიშვნელოვანი თანხები დაიხარჯა საგზაო ინფრასტრუქტურის განვითარებაზე. საფუძველი ჩაეყარა თბილისი სენაკი-ლესელიძის საერთაშორისო დანიშნულების ახალი ავტომაგისტრალის მშენებლობას, რომელიც დააკავშირებს საქართველოს აღმოსავლეთ საზღვრებს შავი ზღვის ნავსადგურებთან და ხელს შეუწყობს დამატებითი სატრანზიტო ტვირთების მოზიდვას საქართველოს მიმართულებით. აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ სატრანზიტო დერეფნის

გამართულად და ეფექტურად ფუნქციონირებისათვის ისევე, როგორც სარკინიგზო გადაზიდვების შემთხვევაში, აქაც აუცილებელია მონაწილე სატრანზიტო ქვეყნებს შორის ურთიერთშეთანხმებული და თანმიმდევრული სატრანსპორტო პოლიტიკის გატარება და სატრანზიტო დერეფანში ადეკვატური ინფრასტრუქტურის არსებობა.

ახლო მომავალში კი ყარსი-ახალქალაქის რკინიგზის დაგეგმილი მშენებლობის დასრულების შემდეგ ასევე მნიშვნელოვნად გაიზრდება სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ხარისხი, რაც თავის მხრივ საქართველოს სატრანზიტო შესაძლებლობებს არსებითად გააფართოვებს. 2006 წლის ოქტომბერში ხელი მოეწერა ოქმს, რომლის თანახმად აღნიშნული სარკინიგზო დერეფნით აზერბაიჯანთან ერთად ყაზახეთი და ჩინეთიც ისარგებლებს. ამავე დროს, არსებითი მნიშვნელობა ექნება რეგიონის ქვეყნების მიერ ერთიანი სატრანზიტო პოლიტიკის განხორციელებას. პირველ რიგში ეს საქართველოსა და აზერბაიჯანის კოორდინირებულ ქმედებას გულისხმობს. ასევე მნიშვნელოვანია, რომ აღნიშნული ერთიანი რეგიონალური პოლიტიკა დაეფუძნოს ევროპის საერთო სატრანსპორტო სტრატეგიას სამხრეთ კავკასიასა და ტრანსკასპიისპირეთთან მიმართებაში. ამგვარი საერთო ხედვის არ არსებობა და, შესაბამისად, კოორდინირებული პოლიტიკის დეფიციტი საქართველოს და, ზოგადად, რეგიონის სატრანზიტო პოტენციალს შეასუსტებს. მიუხედავად მზარდი კონკურენციისა, ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის ქმედითუნარიანობის გაზრდის პერსპექტივა არსებობს, რაც, ერთის მხრივ, არსებულ გეოპოლიტიკურ და გეოეკონომიკურ რეალებს ეფუძნება და, მეორეს მხრივ, თვით დერეფნის ძირითადი პარამეტრების გაუმჯობესების შესაძლებლობით არის განპირობებული. ეჭვგარეშეა, რომ აღნიშნული მიზნების მიღწევაში ევროკავშირს სხვა დონორ ორგანიზაციებთან ერთად არსებითი როლის შესრულება შეუძლია.

უკეთესი პერსპექტივა არსებობს აღმოსავლეთ-დასავლეთის ენერგეტიკული დერეფნის სტაბილურობის თვალსაზრისით. კასპიის რეგიონიდან ენერგომატარებლების სატრანზიტო მოცულობები უკვე განსაზღვრულია შესაბამისი მრავალმხრივი შეთანხმებებით და კონტრაქტებით გათვალისწინებულ 30-40 წლიან პერიოდში საქართველო შეინარჩუნებს ენერგომატარებლების სატრანზიტო ფუნქციას.

2. ბაზრის კონიუნქტურა. TRACECA-ს დერეფნის სივრცეში აღმოსავლეთ-დასავლეთის მიმართულების სატრანზიტო ტვირთების წარმოქმნის დინამიკა ზრდის ტენდენციით ხასიათდება, რაც სამხრეთ კავკასიისა და ცენტრალური აზიის ქვეყნებში წარმოების პროცესის გააქტიურებით არის განპირობებული. გარდა ამისა, ენერგეტიკულ და მინერალურ ნედლეულზე, აგრეთვე, სხვა სტრატეგიულ რესურსებზე მოთხოვნა საერთაშორისო ბაზარზე რესურსდამზოგი ტექნოლოგიების განვითარების და ენერჯის ალტერნატიული წყაროების მოძიების არსებული ტემპების, აგრეთვე, გლობალური პოლიტიკური პროცესების გათვალისწინებით უახლოესი 30-40 წლის განმავლობაში კვლავ მაღალი იქნება. ამდენად, სამხრეთ კავკასიისა და ცენტრალურ აზიაში ტვირთწარმოქმნის არსებული ტემპის შენარჩუნების და, მით უმეტეს, ეკონომიკური რეფორმების დაჩქარების და მოზიდული ინვესტიციების მოცულობების ზრდის შემთხვევაში საქართველოს სატრანზიტო მნიშვნელობა არ დაიკლებს. შესაბამისად, ბაზრის კონიუნქტურა საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის მდგრადობის ხელშემწყობ ფაქტორად შეიძლება ჩაითვალოს.

3. საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის მდგრადობას მნიშვნელოვნად შეუწყობს ხელს სატელეკომუნიკაციო დერეფნის ამოქმედება, რეგიონალური ტურიზმის განვითარება ისეთი საშუაშაგლო ფუნქციების შესაძლო შეძენა, როგორცაა საბანკო და სადაზღვევო მომსახურება და ა.შ.

4. TRACECA-ს დერეფნის ქვეყნების სატრანზიტო პოლიტიკის კოორდინაცია. მიუხედავად იმისა, რომ TRACECA-ს რეგიონული პროგრამის ფარგლებში სამხრეთ კავკასიისა და ცენტრალურ აზიაში ბევრი საინტერესო საინვესტიციო და ტექნიკური დახმარების პროექტი იქნა განხორციელებული, ვერ მოხერხდა აზიური ტვირთების მოზიდვის უზრუნველყოფა და ალტერნატიული სატრანსპორტო დერეფნებისთვის კონკურენციის გაწევა. ბოლო დრომდე საზღვრის გადაკვეთის გართულებული პროცედურები, საქართველოს პორტებში ტვირთების მომსახურების სიძვირე და მთელი დერეფნის გასწვრივ კონკურენტუნარიანი გამჭოლი ტარიფების არ არსებობა, რაც TRACECA-ს დერეფნის ქვეყნებს შორის სატრანზიტო პოლიტიკის

შეთანხმებლობის შედეგია, სატრანზიტო ტვირთების ალტერნატიულ დერეფნებში გადაადინების ძირითადი მიზეზია¹².

TRACECA-ს დერეფნის ქვეყნებთან თანამშრომლობის არსებული ფორმატების (ევროპული სამეზობლო პოლიტიკა, ასოცირებული შეთანხმებები, გაწევრიანების შეთანხმებები და სხვ.) ფარგლებში სასურველია მოხერხდეს დროსა და სივრცეში შეთანხმებული გადაწყვეტილებების მიღება, რაც საერთო ხედვაზე დაფუძნებით შესაბამისი საინვესტიციო და ტექნიკური დახმარების პროექტების განხორციელებას გულისხმობს.

ახლო და საშუალოვადიან პერსპექტივაში აღნიშნული მოსაზრების რეალიზაციის საუკეთესო საშუალებად ევროპული სამეზობლო პოლიტიკის ფარგლებში თანამშრომლობა გვესახება. აქედან გამომდინარე, აუცილებელია სამოქმედო გეგმის შესაბამისი ნაწილის სათანადო შინაარსით დატვირთვა.

5. საქართველოს სატრანზიტო გადაზიდვების ზრდისთვის დაიღო შეთანხმება სატრანზიტო და სატრანსპორტო თანამშრომლობის შესახებ (ლაპის ლაზულის მარშრუტის შეთანხმება). ეს არის პრეამბულა, რომლის თანახმადაც ავღანეთის ისლამური რესპუბლიკა, აზერბაიჯანის რესპუბლიკა, საქართველო, თურქეთის რესპუბლიკა და თურქმენეთი, შემდგომში ხელშემკვრელ მხარეებად წოდებულნი, აღიარებენ რა რეგიონში ხელშემკვრელი მხარეების ერთიანი სატრანზიტო და სატრანსპორტო სისტემის სრულ სარგებელს, ადასტურებენ ვალდებულებას იმის შესახებ, რომ უზრუნველყოფენ ტვირთისა და მგზავრების დაუბრკოლებელი გადაადგილებას. მნათი შეთანხმება მოიცავს:

- a) a) ტვირთის, მგზავრების და სატრანსპორტო საშუალებების დაუბრკოლებელი გადაადგილების ხელშეწყობა ხელშემკვრელი მხარეების ტერიტორიების გავლით და ყველა საჭირო დახმარების

¹² რეზო გველესიანი. სტატია: რა როლი აქვს საქართველოს გეოპოლიტიკურ სივრცეში. დეკემბერი, 2017 წელი.

გაწევა სატრანზიტო მოძრაობის ხელშეწყობისათვის, წინამდებარე შეთანხმების დებულებების შესაბამისად;

- b) ტვირთის, მგზავრთა და სატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოების უზრუნველყოფა, ხელშემკვრელ მხარეთა ტერიტორიების გავლით;
- c) სატრანზიტო მოძრაობასთან დაკავშირებული აუცილებელი ადმინისტრაციული საკითხებისა და პროცედურების გამარტივება თანამედროვე ტექნოლოგიების გამოყენებით, სადაც საჭიროა;
- d) საჭირო ზომების მიღება აღნიშნული მარშრუტის კონკურენტუნარიანობის გაზრდის მიზნით.

ამ შეთანხმების დებულებები გამოიყენება ყველა სატრანზიტო მიმოსვლისას, რომელიც იწყება, გრძელდება ან სრულდება ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე. ხელშეკრულების მხარეები მიიღებენ ზომებს ტრანსპორტირების უსაფრთხოების შესახებ, გაატარებენ გარემოსდაცვით ღონისძიებებს და არ შეუქმნიან პრობლემებს ხელშეკრულების მონაწილე სხვა ქვეყნებს. შიდასახელმწიფოებრივი კანონმდებლობის შესაბამისად გასცემენ შესაბამისი კატეგორიის ვიზებს იმ სატრანსპორტო საშუალებების მძღოლებისათვის და პირებისათვის, რომლებიც ჩართულნი არიან საერთაშორისო სატრანსპორტო მიმოსვლაში და აკმაყოფილებენ სავიზო მოთხოვნებს; ასევე გამარტივდება საბაჟო პროცედურები და ა.შ. ყოველივე ეს მკვეთრად შეუწყობს საქართველოში სატრანზიტო გადაზიდვების ზრდას, რადგან როგორც ავღნიშნეთ შეთანხმებულ ქვეყნებთან საბაშოებზე გასვლა ბევრად მარტივი იქნება, ასევე გამარტივებული იქნება ვიზების გაცემა. ამ პრეამბულის უდიდეს პლიუსს წარმოადგენს ის ფაქტი, რომ ეს ეხება, როგორც სარკინიგზო, მულტიმოდალურ და საავტომობილო ტრანსპორტს, ასევე სანაოსნო და საზღვაო ტრანსპორტს. (<https://matsne.gov.ge/ka/document/download/4344882/0/ge/pdf>)

საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის ხელშემწყობი და ხელშემშლელი ფაქტორების ანალიზმა გვიჩვენა, რომ დღეისათვის არ არის უზრუნველყოფილი მისი მდგრადობა.

2005 წლის ახალი საგადასახადო კოდექსით გაუქმებული იქნა საგზაო ფონდის გადასახადი, რამაც მნიშვნელოვნად შეამცირა ავტოტრანსპორტის დარგში უცხოელი გადამზიდავების მიმართ დაწესებული გადასახადები. კერძოდ, გაუქმებული იქნა შემდეგი გადასახადები: მსუბუქ ავტომანქანებზე - 20 აშშ დოლარი, ავტობუსებზე - 40- დან 130 აშშ დოლარამდე, სატვირთოზე 160-დან 300 აშშ დოლარამდე (ტვირთამწეობის მიხედვით).

„ლიცენზიებისა და ნებართვების შესახებ“ საქართველოს კანონის შესაბამისად მნიშვნელოვნად შემცირდა ნებართვების რაოდენობა და გამარტივდა მასთან დაკავშირებული პროცედურები.

კანონმდებლობის მიხედვით, ავტოსატრანსპორტო საშუალებებს უნდა ჰქონდეს სერტიფიკატი, უნდა შეესაბამებოდეს მოძრაობის უსაფრთხოებას, შრომის დაცვისა და ეკოლოგიის საერთაშორისო და სახელმწიფო სტანდარტებით დადგენილ მოთხოვნებს და ტექნიკურ პირობებს.

რაც შეეხება ფორს-მაჟორულ სიტუაციებს (მიწისძვრა, წყალდიდობა, ხანძარი და სხვა), საავტომობილო ტრანსპორტის ყველა საწარმო და ორგანიზაცია გადადის გაძლიერებულ მზადყოფნის მდგომარეობაში დაზიანების ზონიდან მოსახლეობის გამოსაყვანად და მატერიალურ ფასეულობათა გამოსაზიდად. ამ შემთხვევაში სახელმწიფო უფლებამოსილია გამოიყვანოს ყველა სახეობის ავტომობილი, მათი კუთვნილების მიუხედავად და ხარჯების შემდგომი ანაზღაურებით.

საქართველოს სატრანზიტო გადაზიდვების გაზრდისთვის ასევე საჭიროა გამარტივდეს საბუთებთან დაკავშირებული პრობლემები. ტვირთის ტრანზიტული გადაზიდვისას საჭირო საბუთების ჩამონათვალია:

საიმპორტო ან საექსპორტო სატვირთო საბაჟო დეკლარაცია;

- კომერციული ანგარიშ-ფაქტურა;
- ტვირთის სპეციფიკაცია;
- წარმოშობის სერტიფიკატი;
- ხარისხის სერტიფიკატი;

- ჯანმრთელობის სერტიფიკატი (საკვები პროდუქტებისათვის; სერტიფიკატი უნდა მიუთითებდეს პროდუქტის დამზადების თარიღს და მის ვარგისიანობის ვადას);
- ვეტერინალური სერტიფიკატი (ცხოველური წარმოშობის ტვირთებისათვის);
- ფიტოსანიტარული სერტიფიკატი (მცენარეული წარმოშობის ტვირთებისათვის);
- ფუმიგაციის სერტიფიკატი (ტანსაცმლისათვის, ნახმარი ტანსაცმლის ჩათვლით);
- სახიფათო ტვირთის სერტიფიკატი (IMO კლასის ტვირთებისათვის);
- ტვირთის გადაზიდვის დავალება „ევრაზიის ექსპრესის“ სახელზე.

განვიხილოთ რა რეფორმების გატარება არის შესაძლებელი ცალკეული ტრანსპორტისათვის.

6.1. საქართველოს რკინიგზის სატრანზიტო პოტენციალი

საქართველოს რკინიგზის ძირითადი მნიშვნელობა განპირობებულია შემდეგი მახასიათებლებით: (1) საქართველოს რკინიგზა ალტერნატიული გზით კასპიისა და ცენტრალური აზიის რეგიონს ევროპასთან აკავშირებს; (2) სტრატეგიული ადგილმდებარეობის მქონე პორტები და ტერმინალები (ფოთი, ბათუმი და ყულევი) პირდაპირ უკავშირდება აზერბაიჯანის, უკრაინის, ბულგარეთისა და რუსეთის სარკინიგზო ხაზებს; (3) ახალი პროექტის ”ბაქო-თბილისი-ყარსი” განხორციელების შემდეგ საქართველო დაუკავშირდება თურქეთის სარკინიგზო ხაზსაც. დღეს საქართველოს რკინიგზა კასპიური ნავთობის მსოფლიო ბაზარზე გადაზიდვას ახორციელებს. ის მნიშვნელოვანი არტერიაა, რომელიც ცენტრალურ აზიას ევროპასთან ალტერნატიული გზით აკავშირებს.

უკანასკნელ პერიოდში კავკასიის დერეფნის გასწვრივ სარკინიგზო მიმოსვლის მოცულობის ზრდის მიზეზი გახდა ასევე ტრასეკას ფარგლებში განხორციელებული პროექტების მიერ სარკინიგზო მიმოსვლის უსაფრთხოებისა და ეფექტიანობის ზრდა. გაჩნდა, ასევე, იმისი პოტენციალიც, რომ მომავალში მოხდეს მიმოსვლის ინტენსიურობის ზრდა არა მხოლოდ ფოთის პორტის საშუალებით, არამედ ახალი, ყულევის ტერმინალის ამუშავებით, რაც შესაძლებლობას იძლევა გაიზარდოს სომხეთსა და აზერბაიჯანში მიმავალი ტვირთების მოცულობა. შესაბამისად, გეოგრაფიული მდებარეობისა და სატრანზიტო გამტარუნარიანობის ზრდის გამო, საქართველოს რკინიგზას გაუჩნდა შესაძლებლობა, რომ უახლოეს მომავალში მოიზიდოს და გაატაროს აზერბაიჯანისა და სომხეთის იმპორტისა და ექსპორტის (არა ნავთობისა და სხვა სახის საწვავის) დიდი წილი. თავად საქართველოში იმპორტირებული ტვირთების შემოტანა უფრო საგზაო ტრანსპორტით ხდება. ამასთან, არსებული სიტუაცია მოწმობს, რომ შუა აზიის რესპუბლიკების ბაზრებისათვის ტრასეკას გზა ვერ უწყევს კონკურენციას რუსეთის რკინიგზას არსებული დაბალი ტარიფების გამო. საქართველოს რკინიგზისათვის ასევე ნაკლებად პერსპექტიული ჩანს აღმოსავლეთდასავლეთის სატრანზიტო მიმართულებაც. რთულია კავკასიის სატრანზიტო ფუნქციის განხორციელება შუა აზიის რესპუბლიკებიდან ბამბის გასატანად, რადგანაც მას კონკურენციას უწყევნ ირანისა (Bandar Abas-ის) და გაერთიანებული არაბეთის ემირატების (დუბაის) პორტები, რომლებიც ტრანსპორტირების ძალიან დაბალი ფასებით გამოირჩევიან.

ამგვარად, როგორც ექსპერტები ვარაუდობენ, უახლოეს მომავალში საქართველოს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარება და რკინიგზის გადაზიდვების სატრანზიტო პოტენციალის ზრდა, ენერგომატარებლების გადატანის გარდა, ძირითადად, დაკავშირებული იქნება სამხრეთ კავკასიის რეგიონის ქვეყნების მოთხოვნებთან და მათი პოლიტიკური თუ ეკონომიკური კავშირების განვითარებასთან დასავლეთისა და აღმოსავლეთის მიმართულებით (რეგიონის

აღმოსვლეთით მოსაზღვრე ქვეყნების მოთხოვნილება ტრასეკას კავკასიის მონაკვეთის სატრანსპორტო მიზნით გამოყენებაზე საკმაოდ შეზღუდული დარჩება).

თუმცა, ევროკავშირის ინტერესი კავკასიის მიმართულებით სულ უფრო იზრდება, რამაც შეიძლება გადამწყვეტი როლი ითამაშოს მომავალში ტრასეკას დერეფნის საერთაშორისო როლისა და გამტარუნარიანობის ამაღლებაში. 2004 წელს ევროკავშირის გაფართოებას მოჰყვა მის ახალ მეზობლებთან განსაკუთრებული ურთიერთობების განვითარება "ევროპის სამეზობლო პოლიტიკის" ფარგლებში. საქართველო, სომხეთთან და აზერბაიჯანთან ერთად, გახდა "ევროპის სამეზობლო პოლიტიკის" მონაწილე ქვეყანა, რაც აისახა სატრანსპორტო სფეროში ევროკავშირთან ურთიერთობების შემდგომ გაღრმავებაში. ევროკავშირი აღიარებს, რომ სატრანსპორტო სისტემის ეფექტიანი ფუნქციონირება, რომელიც ევროკავშირსა და მის მეზობლებს აკავშირებს, მნიშვნელოვანია რამდენიმე მიზეზით: - ეკონომიკის მდგრადი ზრდა და კეთილდღეობა ევროკავშირსა და მის მეზობლებს შორის; - რეგიონული თანამშრომლობისა და ორმხრივი თანამშრომლობის წახალისება მეზობლებს შორის; - სატრანსპორტო კავშირების, ვაჭრობის წახალისება აზიის, სუბსაჰარის აფრიკისა და ამერიკის მიმართულებით. ამასთან, 2004 წელს ევროკავშირმა მიიღო ამბიციური გეგმა (Decision 884/2004/EC on the Guidelines for Trans-European Networks), რომლის თანახმადაც გადაწყდა ინვესტიციების გამოყოფა ძირითადი ტრანსევროპული სატრანსპორტო ღერძების გასწვრივ. გადაწყვეტილების განსახორციელებლად ევროკავშირის კომისიამ 2004 წელს შექმნა ე.წ. "მაღალი დონის ჯგუფი"¹⁹, რომელსაც დაევალა ანგარიშის მომზადება "მთავარი ტრანსევროპული სატრანსპორტო ღერძების მეზობელი ქვეყნებისა და რეგიონების ტერიტორიაზე გაგრძელების შესახებ". 2005 წლის 20 ნოემბერს "მაღალი დონის ჯგუფის" მიერ გამოქვეყნებულ ანგარიშში მოცემულია რეკომენდაციები სახელმწიფოთა ჯგუფში შევიდა ევროკავშირის 25 წევრი ქვეყანა, ბულგარეთი და რუმინეთი, 26 მეზობელი სამხელმწიფო, ევროპული საინვესტიციო ბანკი, ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკი და მსოფლიო ბანკი. 2004 წლის ოქტომბერი – 2005 წლის

ნოემბერის მანძილზე ჯგუფმა გამართა 10 შეხვედრა. 2005 წლის ნოემბერში “მაღალი დონის ჯგუფმა” გამოაქვეყნა ანგარიში “მთავარი ტრანსევროპული სატრანსპორტო ღონისძიებების მეზობელი ქვეყნებისა და რეგიონების ტერიტორიაზე გაგრძელება”, რომელიც წარმოადგენს სახელმძღვანელო დოკუმენტს ევროკავშირის წევრი და მისი მეზობელი სახელწმიფოებისათვის. 12 მთავრობებისათვის, რომელიც ხელს შეუწყობს ევროკავშირსა და მის მეზობლებს შორის ეფექტიანი სატრანსპორტო კავშირების განვითარებას. დოკუმენტში განისაზღვრა ხუთი ძირითადი ტრანსევროპული ღონისძიება და უკვე შერჩეულ სატრანსპორტო ღონისძიებებზე განისაზღვრა პრიორიტეტული პროექტები, მათგან საქართველოს რკინიგზის განვითარებას უკავშირდება მეოთხე – სამხრეთ-აღმოსავლეთის ღონისძიების მიმართულება. 21 სამხრეთაღმოსავლეთის ღონისძიება ბალკანეთისა და თურქეთის გავლით ევროკავშირს აკავშირებს კავკასიასა და კასპის ზღვასთან. ევროკავშირი აპირებს მულტიმოდალური კავშირების განვითარებას სამხრეთის მიმართულებით საქართველოს, აზერბაიჯანისა და სომხეთის გავლით. კონკრეტულად საქართველოში მოკლე და საშუალოგადიანი პროექტების ფარგლებში ევროკავშირი აპირებს სარკინიგზო ხაზის მოდერნიზაციას ფოთი-ბათუმიდან აზერბაიჯანის საზღვრამდე, რომელიც გაგრძელდება აზერბაიჯანში განსახორციელებელი პროექტის ფარგლებში საქართველოს საზღვრიდან ბაქოსკენ მიმავალი სარკინიგზო ხაზის რეაბილიტაციით. “მაღალი დონის ჯგუფის” მიერ შემუშავებულ რეკომენდაციებში განსაკუთრებული ყურადღება დაეთმო ჰორიზონტალური ღონისძიებების დაგეგმვასა და მათი განხორციელების თემას, კონკრეტულად, რეკომენდაციები მხარს უჭერს ორი საერთაშორისო სატრანსპორტო სამართლის სისტემას (COTIF22 და OSJD23), რათა შეიქმნას ერთიანი საინფორმაციო ბაზა ტვირთების გადაზიდვების მომსახურებისათვის, ჩამოყალიბდეს ევროპულ კანონმდებლობასთან მეტად მიახლოებული სატრანსპორტო კანონმდებლობა.²⁴ დღეისათვის საქართველო და სამხრეთ კავკასიის ორი რესპუბლიკა გაერთიანებულია რკინიგზის თანამშრომლობის ორგანიზაციაში OSJD. საქართველო მისი წევრი 1992 წელს გახდა. ორგანიზაცია ითვალისწინებს საერთაშორისო სარკინიგზო

გადაზიდვების განვითარებას ევროპა-აზიის მიმართულებით, მის ფარგლებში შემუშავებულია ვაგონების გამოყენების სპეციალური წესი, გაფორმებულია შეთანხმებები საერთაშორისო სარკინიგზო მიმოსვლის 21 ჯგუფმა მოამზადა და განსახილველად წარადგინა 100 საპროექტო წინადადება, როგორც პრიორიტეტული პროექტები ინვესტიციებისათვის. მათი სრული ღირებულება 45 მლრდ. ევროს შეადგენდა. წინადადებები დაიყო ორ კატეგორიად:

1) პროექტები, რომლებიც უნდა დაიწყოს 2010 წლამდე – 35 მლრდ. ევრო;

2) გრძელვადიანი პროექტები (იწყება 2020 წ) - ღირებულება 10 მლრდ. ევრო. რომელიც 1956 წელს შეიქმნა და გააერთიანა საბჭოთა კავშირისა და ევრაზიის კონტინენტზე ყოფილი კომუნისტური ბლოკის წევრი ქვეყნების რკინიგზები. დღეს ორგანიზაციის წევრია 27 ქვეყნის ტრანსპორტის სამინისტრო და სახელმწიფო სარკინიგზო კომპანია. საქართველოს, როგორც OSJD ორგანიზაციის წევრ სახელმწიფოს, ევროკავშირთან თანამშრომლობის ბაზაზე შესაძლებლობა ეძლევა, მოახდინოს კანონმდებლობის ჰარმონიზაცია ევროკავშირში მოქმედ სატრანსპორტო კანონმდებლობასთან. ასევე, განსხვავებული ტექნიკური სტანდარტების გამო ევროკავშირის "მაღალი დონის ჯგუფის" მიერ რეკომენდირებულია შემდეგი დონისძიებების გატარების ხელშეწყობა:

(1) სასაზღვრო გამშვებ პუნქტებთან, უკრაინასა და პოლონეთის საზღვართან არსებულის მსგავსად, გაიხსნას მულტიმოდალური ტვირთის მომარაგების ცენტრები;

(2) გადაზიდვა განხორციელდეს, ძირითადად, კონტეინერების საშუალებით;

(3) მგზავრთა გადაყვანის შემთხვევაში საზღვარზე მოხდეს მატარებლის ან ლოკომოტივების (გასაკუთრებულ შემთხვევაში) შეცვლა.

ეს საკითხები საქართველოს რკინიგზისათვის მას შემდეგ გახდება უფრო მნიშვნელოვანი, რაც ამოქმედდება ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო მაგისტრალი, რომელიც საქართველოს რკინიგზას პირდაპირ დააკავშირებს ტრანსევროპულ

სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურასთან. 2007 წლის 21 ნოემბერს საქართველოს, აზერბაიჯანისა და თურქეთის პრეზიდენტებმა ხელი მოაწერეს დოკუმენტს ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო მაგისტრალის მშენებლობის დაწყების შესახებ. სავარაუდოდ, ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის მშენებლობა 2009 წელს დასრულდება. სასურველია, რომ ამ მოვლენას საქართველოს რკინიგზა უკვე მომზადებული შეხვდეს. ზემოთქმულიდან გამომდინარე, შეიძლება ითქვას, რომ საქართველოს რკინიგზის სატრანზიტო ფუნქციის სამომავლო გაძლიერება დამოკიდებული იქნება ქვემოთჩამოთვლილ ფაქტორებზე: - ევროკავშირის მხარდაჭერის გაგრძელება; - ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების სატრანზიტო გადაზიდვების ზრდა; - ნავთობის მწარმოებლის მიერ აღებული ვალდებულების შეუცვლელი ბათუმისა და ფოთის ტერმინალიდან ნავთობის გატანის თაობაზე; - სომხეთის ეკონომიკური განვითარება და მოთხოვნილების გაზრდა სარკინიგზო ტრანზიტულ გადაზიდვებზე; - აზერბაიჯანის ეკონომიკური განვითარება, რაც გამოიწვევს ექსპორტის/იმპორტის ნაკადების ზრდას სხვა ქვეყნების მიმართულებით; - თურქეთთან სარკინიგზო კავშირის გახსნა, რაც გაზრდის სარკინიგზო მიმოსვლის მოცულობას; - საქართველოს სარკინიგზო საზღვრებზე სატრანსპორტო კოორდინაციის გაუმჯობესება, საბაჟო პროცედურების დახვეწა და სხვა ვაჭრობის ხელშემწყობი ღონისძიებების გატარება 14 ტრასეკას დერეფანში, რომელსაც შეუძლია ევროპისაკენ და ევროპიდან ტრანზიტის ძირითადი ნაკადების წარმართვა კავკასიის გავლით.

6.2 საზღვაო ტრანსპორტი

საქართველოს ეკონომიკაში საზღვაო ტრანსპორტს სტრატეგიულად უმნიშვნელოვანესი როლი აკისრია. ამ მხრივ მნიშვნელოვანია ფოთის, ბათუმისა და ყულევის პორტები. მათი მეშვეობით საქართველოზე გამავალი ტრანზიტული ტვირთები გადაიზიდება, ვარნას, კონსტანცას, ნოვოროსისკის, ოდესისა და

სტამბულის პორტების მიმართულებით. საზღვაო გადაზიდვების აქვს უპირატესობები:

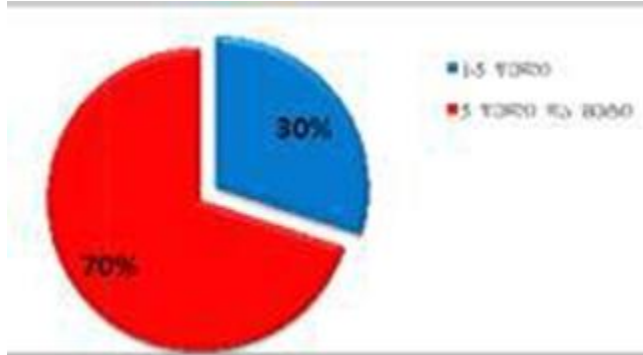
- სატრანსპორტო სფეროში ტვირთების გადაზიდვის ყველაზე იაფი საშუალება.
- დიდი პარტიების ტვირთის ერთდროულად ტრანსპორტირების შესაძლებლობა.
- არ არსებობს ბარიერები სხვადასხვა სახელმწიფოების სასაზღვრო უწყებებიდან.
- ყველაზე ძველი და გამოცდილი სატრანსპორტო არეალი.
- ტვირთის დაზინაების, დაკარგვის და ქურდობის დაბალი რისკი.

კვლევა

ყოველივე ზემოხსენებულიდან გამომდინარე გადავწყვიტე ჩამეტარებინა კვლევა და თავად სატრანზიტო კომპანიების აზრიც მოგვესმინა ამის თაობაზე. თავდაპირველად იმისათვის რო ჩაგვეტარებინა კვლევა მოვიძიეთ იმ სატრანზიტო კომპანიების სია რომლებიც დღეს დღეისობით არსებობენ საქართველოს ბაზარზე. ასეთი სულ 50 კომპანია აღმოჩნდა, აქედან ავარჩიეთ 20 ჩვენთვის ხელსაყრელი და უფრო მიღებული კომპანიები. კვლევის მიზანია სატრანზიტო გადაზიდვების შეფასება და ანალიზი. შემდგომში შევადგინეთ კითხვების სია, რომელიც ჩვენ გვჭირდებოდა, დავუკავშირდით კომპანიებს ან Facebook-ის საშუალებით, ან მათი ოფიციალური ვებ გვერდის გამოყენებით ზოგიერთს კი მეილის მეშვეობით. პირველ რიგში დავსვით შეკითხვა თუ რამდენი წელია ეს კომპანიები ფუნქციონირებდნენ ბაზარზე.

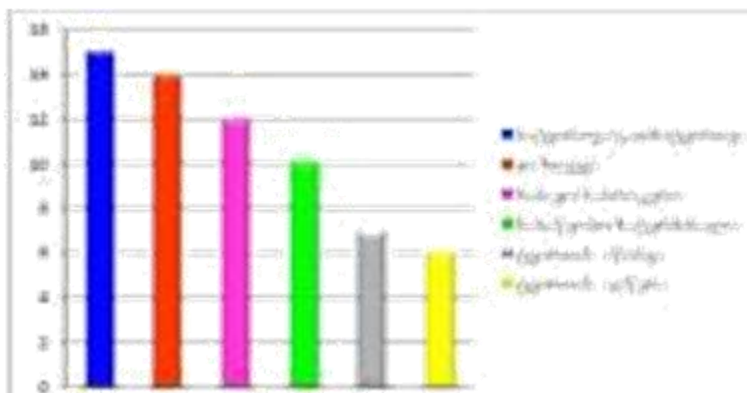
გამოკითხვის შედეგად გაირკვა, რომ კომპანიებს საქართველოს ბაზარი არც ისე დიდი ხანია არ აქვთ ათვისებული გამოკითხული 20 კომპანიიდან

70% 5 წელზე მეტია რაც ფუნქციონირებს ბაზარზე, ხოლო სატრანსპორტო კომპანიების 30% ბაზარზე მოღვაწეობს 1-იდან 5 წლამდე პერიოდის განმავლობაში (იხ. დიაგრამა №1):



საინტერესოა ის ფაქტი, რომ გამოკითხული კომპანიები სხვადასხვა მომსახურებას სთავაზობს მომხმარებელს. ჩვენ შევეცადეთ წარმოდგენა შეგვექმნა მიახლოებით იმაზე, თუ რომელ მომსახურებას სთავაზობენ ისინი მომხმარებელს ყელაზე ხშირად. დადგინდა, რომ საბაჟო/საბროკერო მომსახურებას სთავაზობს 12 გამოკითხული კომპანია; სასაწყობო/სატერმინალო -10 კომპანია; ჩატვირთვა/გადმოგადმოტვირთვა - 15 კომპანია, ტვირთის აწონვა - 7კომპანია, დაზღვევა -14 კომპანია და ტვირთის აღწერა -6 კომპანია (იხ. დიაგრამა №2):

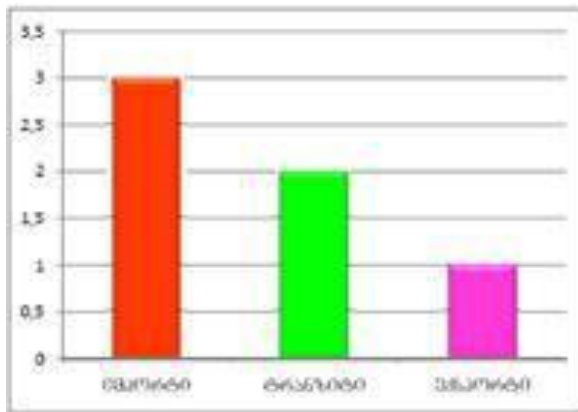
დიაგრამა №2



ანუ გამოკითხულთა 31% მომხმარებელს სთავაზობს ყველა სახის მომსახურებას, კომპანიების 21% აკეთებს 1, 2, 3, 6, მომსახურებას ხოლო 48% ასრულებს არასრულ მომსახურებას.

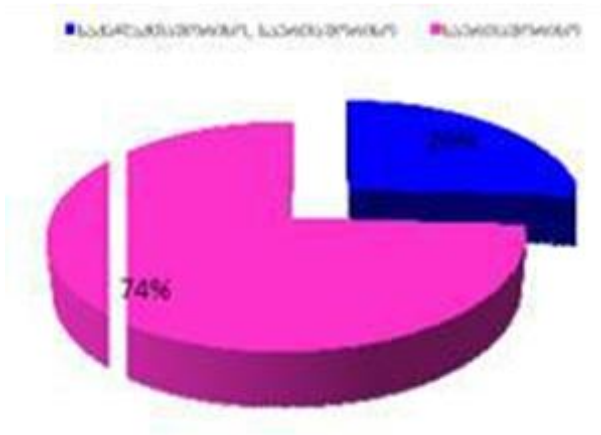
საინტერესოა ის ფაქტი, რომ ჩვენ მიერ გამოკითხული ყველა კომპანია ახორციელებს როგორც საიმპორტო, ასევე საექსპორტო და სატრანზიტო გადაზიდვებს. რაც შეეხება კითხვას, თუ რა სახის გადაზიდვებზეა ყველაზე მაღალი მოთხოვნა, გამოკითხულთა შეფასებებით ყველაზე მაღალი მოთხოვნა არის იმპორტზე, შემდეგ მოდის ტრანზიტული გადაზიდვები, ხოლო ყველაზე ნაკლებად აქტუალურია საექსპორტო გადაზიდვები (იხ. დიაგრამა № 3):

დიაგრამა №3



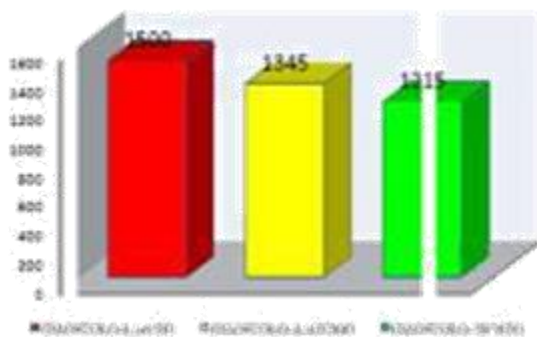
გადაზიდვების მასშტაბის დადგენისას გამოირკვა, რომ გამოკითხული კომპანიებიდან არც ერთი არ ახორციელებდა საქალაქო გადაზიდვას. მაღალი პროცენტული წილი (74%) მოდის მხოლოდ საერთაშორისო გადაზიდვებზე, ხოლო გამოკითხული კომპანიების 26% მომხმარებელს სთავაზობს როგორც საქალაქთაშორისო, ასევე საერთაშორისო გადაზიდვებს (იხ. დიაგრამა №4):

დიაგრამა №4



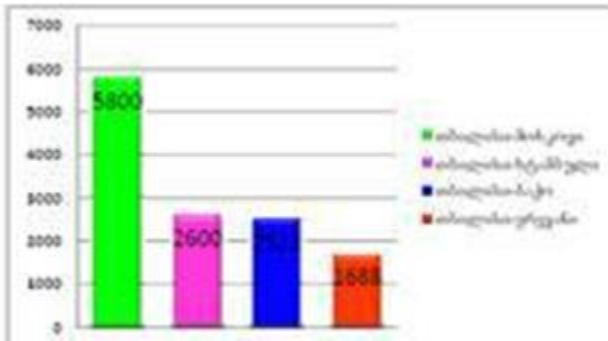
რაც შეეხება იმის დადგენას, თუ როგორია საქართველოში შიდა გადაზიდვების ფასები, გამოირკვა, რომ ძირითადად ტრანსპორტირება ხდება თბილისი-სარფი, თბილისი-ბათუმი და თბილისი-ფოთის მიმართულებით. საშუალო ფასების ტარიფები შემდეგი მიმართულებებით საქართველოს ბაზარზე შემდეგნაირად დადგინდა: თბილისი-სარფი -1500 ლარი, თბილისი-ბათუმი -1345ლარი და თბილისი-ფოთი -1215 ლარი (იხ. დიაგრამა №5):

დიაგრამა №5



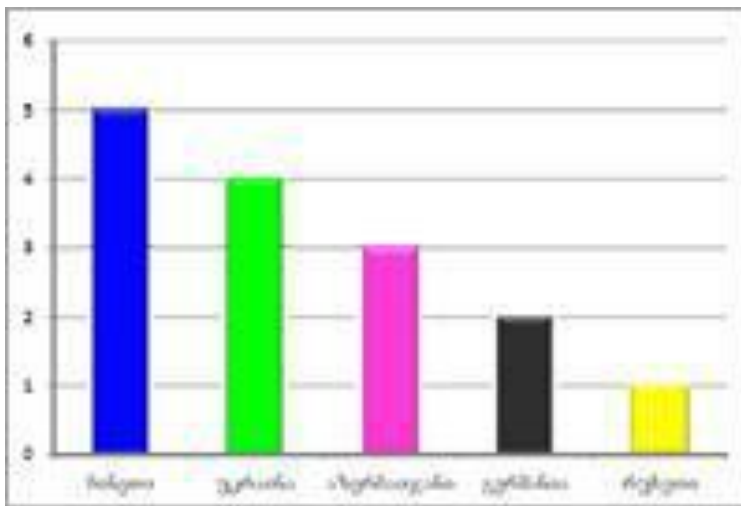
ხოლო რაც შეეხება საერთაშორისო გადაზიდვების ფასებს, ძირითადად ტრანსპორტირება ხდება თბილისი-სატამბული, თბილისი-მოსკოვი, თბილისი-ბაქოსა და თბილისი-ერევანის მიმართულებით. საშუალო ტარიფები ზემოთ ხსენებულ მარშრუტებზე შემდეგნაირად დადგინდა: თბილისი -სატამბული - 2600 ლარი, თბილისი-მოსკოვი -5800ლარი, თბილისი-ბაქო -2522 ლარი და თბილისი-ერევანი -1688 ლარი (იხ. დიაგრამა №6):

დიაგრამა №6



ჩვენი კვლევის ერთ-ერთ მიზანს წარმოადგენდა იმ ქვეყნების გამოვლენა, რომელთაც ყველაზე ხშირი ურთიერთობა გვაქვს გადაზიდვების კუთხით. ვინაიდან კვლევა ეხება მხოლოდ სატრანსპორტო გადაზიდვებს, 5 ლიდერი ქვეყნის სურათი გადაზიდვების მხრივ ასე გამოიყურება (იხ. დიაგრამა №7):

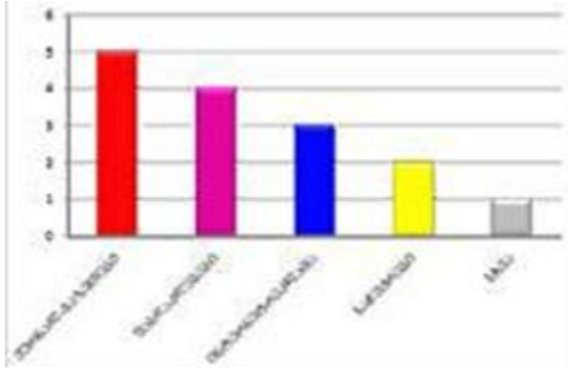
დიაგრამა №7



სატრანსპორტო გადაზიდვების სფეროში, ისევე როგორც თითქმის ყველა ბიზნესში მნიშვნელოვანია სარეკლამო კამპანიების წარმოება. კვლევის შედეგად დადგინდა რომ გამოკითხულთა მხოლოდ 64% მიმართავს სტიმულირებას. სატრანსპორტო გადამზიდავი კომპანიები იყენებენ სტიმულირების სხვადასხვა ხერხებს: სატელევიზიო რეკლამა, ჟურნალ-გაზეთები, ბილბორდები, რადიო, ფასდაკლებები, საჩუქრები და ინტერნეტ რეკლამა. აღსანიშნავია, რომ

სტიმულირების ხერხებს შორის ყველაზე აქტუალურია: ჟურნალ-გაზეთები, ფასდაკლებები და ინტერნეტ-რეკლამა (იხ დიაგრამა №8)

დიაგრამა №8)



რაც შეეხება ბაზრის ანალიზსა და კონკურენტული გარემოს შეფასებას, გამოკითხული კომპანიების 43% მიიჩნევს, რომ კონკურენტები მათთვის არ წარმოადგენს საფრთხეს; 5% ფიქრობს, რომ სატრანსპორტო გადაზიდვების ბაზარზე არა ჰყავთ კონკურენტები. გამოკითხულთა 52%-მა კი თავი შეიკავა კითხვაზე პასუხის გაცემისაგან (იხ. დიაგრამა №9)

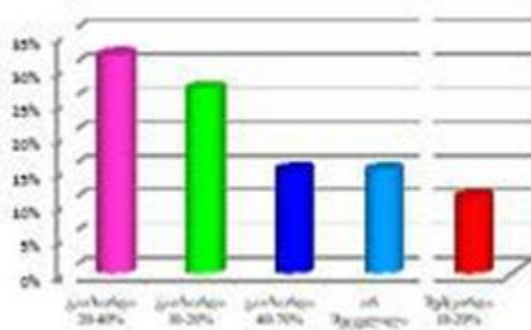
დიაგრამა №9



კითხვაზე, თუ როგორია სატრანსპორტო გადაზიდვის ბაზრის ტენდენცია ბოლო 1 წლის განმავლობაში, გამოკითხულთა 32% მიიჩნევს, რომ გადაზიდვებზე მოთხოვნა 20-40%-ით გაიზარდა; 27% ფიქრობს, რომ მოთხოვნა გაიზარდა 10-20%-ით; ხოლო 15% მიიჩნევს, რომ ტრანსპორტირების რაოდენობა გაიზარდა ასევე 40-70%-ით გამოკითხულთა მხოლოდ 15%

ფიქრობს, რომ ბაზრის ტენდენცია ბოლო 1 წლის განმავლობაში არ შეცვლილა, ხოლო 11%-ს აზრით, სატრანსპორტო გადაზიდვებზე მოთხოვნა შემცირდა 10-30%-ით (იხ. დიაგრამა №10):

დიაგრამა №10



კვლევის რაოდენობრივი ნაწილის ანალიზმა გამოკვეთა სატრანსპორტო გადაზიდვების ბაზრის კონტურები. აღსანიშნავია ის ფაქტი, რომ კვლევის სპეციფიკიდან გამომდინარე (არ მოიცავდა სარკინიგზო, საზღვაო, მილსადენ ტრანსპორტსა და მგზავრთა გადაყვანას) გადაზიდული ტვირთების სახის ზუსტი ანალიზი ვერ მოხერხდა. კითხვაზე, თუ ძირითადად რა სახის საქონლის გადაზიდვები ჭარბობდა, თითქმის ყველა კომპანიის წარმომადგენლის პასუხი იყო - „ყველაფრის ტრანსპორტირებას ვახორციელებთ“.

კვლევის შედეგად სატრანსპორტო კომპანიების წარმომადგენლებმა მათთვის ყველაზე მტკივნეულ პრობლემებად დაასახელეს:

- საგზაო ინფრასტრუქტურა;
- საკანონმდებლო ბარიერები - საბაჟო პუნქტებში წარსადგენი დოკუმენტაციისდიდი რაოდენობა;
- მაღალი საპროცენტო განაკვეთი სესხებზე;
- ნავთობპროდუქტებზე არასტაბილური ფასები (არაპროგნოზირებადი ზრდა);

- შეფერხებები საბაჟო პუნქტებზე;
- საქართველოს მიმართ ნდობის დაბალი ხარისხი;
- პოლიტიკური არასტაბილურობა და სხვ.

საბოლოოდ შეიძლება ითქვას, რომ სარტანსპორტო გადაზიდვების ბაზარს საქართველოში დიდი პოტენციალი აქვს და ზემოთხსენებული პრობლემების მოგვარების შემდეგ ისევ შეიძლება დაიბრუნოს ისტორიული მისია - იყოს ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელი „აბრეშუმის გზის“ მქონე ქვეყანა...

დასკვნა

საქართველოში დღეისათვის მთავარ პრობლემას წარმოადგენს ეკონომიკური მდგომარეობა. საზოგადოდ მსოფლიო ეკონომიკური კრიზისის ზემოქმედება სხვადასხვა მცირერიცხოვან ქვეყნებზე განსხვავებული და დამოკიდებულია იმაზე, თუ რამდენად ჩართულნი არიან ეს ქვეყნები მსოფლიო ეკონომიკურ პროცესში. ამ განვითარების და ეკონომიკური სიძლიერის პროცესში ყველაზე მნიშვნელოვანია ქვეყნის გეოპოლიტიკური მდებარეობა, ასევე ის აქვს თუ არა მმართველ ძალას გეგმები განავითაროს და ეკონომიკურად დაიცვას ქვეყანა.

ზემოთ აღნიშნულიდან გამომდინარე საქართველოს ეკონომიკური წინსვლისთვის ყველაზე მნიშვნელოვან წინაპირობას წარმოადგენს მისი გეოპოლიტიკური მდებარეობა. გეოპოლიტიკური მდებარეობა თავისთავად უკავშირდება სატრანზიტო გადაზიდვებს და იმ ფაქტს რო საქართველოს არის მთავარი ხიდი ევროპასა და აზიას შორის. ამ ყველაფრიდან გამომდინარე ჩვენი ნაშრომის მთავარ თემას ვუახლოვდებით. თუ საქართველოში განვითარდება სატრანზიტო გადაზიდვები, ამით ქვეყანას საგრძნობად გაუმჯობესდება ეკონომიკური მდგომარეობა. თუმცა რა სიტუაციაა ამ მხრივ საქართველოში და რა ზდდის შესაძლებლობები გააჩნია საქართველოს ამ მხრივ?

ზემოთ განხილული ლიტერატურიდან გამომდინარე შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ საქართველოს სატრანზიტო გადაზიდვები არამდგრადია ამ ეტაპისთვის, მიუხედავად არსებული ბაქო-თბილის-ჯეიჰანის სამაგისტრო ხაზით რომელმაც ქვეყანას მოუტანა 50 მილიარდიანი შემოსავალი, ამ მაგისტრალის გარდა არსებობს TRACECA-ს პროგრამ, თუმცა მიუხედავად ამისა ქვეყანას მაინც საკმაო პოტენციალი აქვს სატრანზიტო გადაზიდვების ზრდის. მაგალითად ყველაზე დიდი სარგებელი ამ მხრივ შეიძლება მოიტანოს სარკინიგზო გადაზიდვების გაძლიერება.

ზემოთ აღნიშნული კვლევების შედეგად შეგვიძლია მოკლედ დავასკვნათ რომ სფეროში კრიზისული სიტუაციის შემქმნელ პრობლემათა რიცხვს განეკუთვნება:

- საბაზრო და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარების დაბალი დონე;
- პროდუქციის ფასების ზრდა, საწვავის გაორმაგება;
- საგზაო მოსაკრებლების ზრდა;
- საგადასახადო სისტემის არასრულყოფილება;
- 2008 წლის შემდეგ ბიზნეს აქტივობის დაცემა;
- საბანკო სესხებზე დაწესებული სარგებლის მაღალი განაკვეთი;
- სატრანსპორტო საშუალებათა მორალური და ფიზიკური ცვეთის მაღალი დონე;
- ინოვაციების დანერგვის დაბალი დონე;
- კადრების კვალიფიკაციისა და მენეჯმენტის დაბალი დონე.

აქედან გამომდინარე თუ საქართველოს მთავრობა ამ პრობლემებს აღმოფხვრის სატრანზიტო გადაზიდვების რიცხვი გაიზრდება.

გამოყენებული ლიტერატურა

1. არჩილ გეგეშიძე, გეოპოლიტიკა, 1999.
2. ბ. გითოლენდია, „საქართველოს სატრანსპორტო დერეფნის განვითარების ეკონომიკური პრობლემები და მათი გადაჭრის მიმართულებები“, თბილისი, 2011,
3. ბ. გითოლენდია - „ტრანსკავკასიური კორიდორი და საქართველოს ეკონომიკური პერსპექტივა“ სამეცნიერო-ტექნიკური ჟურნალი „ტრანსპორტი და მანქანათმშენებლობა“, თბილისი, №2, 2007 წ.
4. ზუბიაშვილი მ., მღვდელაძე ა., ტყემელაშვილი გ., „ტრანსპორტის მენეჯმენტი“, „ტექ. უნივ.“ თბ., 2007, გვ.77-107მენეჯმენტი“, „ტექ. უნივ.“ თბ., 2007,
5. თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის 2012 წლის წლიური ანგარიშგება.
6. თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის 2013 წლის წლიური ანგარიშგება.
7. თბილისის სატრანსპორტო კომპანია. ახალი ვებ-გვერდი.
8. ია გოდერძიშვილი. საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტში ეკონომიკური კრიზისი და მისი დაძლევის შესაძლებლობები მენეჯმენტის განვითარების საფუძველზე. დისერტაცია. 2014.
9. ნ. ნავაძე, ვ. ქართველიშვილი, თ. გორშოვი, „სამგზავრო საავტომობილო გადაყვანები“, თბილისი, 2009 ვ. ქართველიშვილი, დ. ძოწენიძე, ნ. ნავაძე, „საავტომობილო გადაზიდვები“, თბილისი, 2006
10. ექსპერტი ქალაქ თბილისის ტრანსპორტის სექტორის ენერგოეფექტურობის შესაფასებლად შესასრულებელი დავალებების დეტალური აღწერა.

11. მდგრადი განვითარება და საქართველოს რეფორმები. ლია თოდუა, შოთა მურღულია.
12. საქართველოს სტრატეგიული კვლევების და განვითარების ცენტრი. კვლევა მხარდაჭერილია ფორნდის „ღია საზოგადოება“
13. Amos, Paul: Reform, Commercialization and Private Sector Participation in Railways in Eastern Europe and Central Asia. In: Transport Papers, January 2005. The World Bank Group, Washington, D.C
14. Georgian Railway Overview Report. May 2007
15. The World Bank: Trade and Transport Facilitation in the South Caucasus. The World Bank, Georgia Policy Note, November 2003
16. Public transportation. Public Transportation Benefits.
17. <http://ttc.com.ge/index>.
18. <http://www.remissia.ge/images/%E1%83>
19. <http://www.apta.com/mediacenter/ptbenefits/Pages/default.aspx>
20. <http://www.remissia.ge/images/%E1%83>