გურამ თავართქილაძის სახელობის თბილისის სასწავლო
უნივერსიტეტი

ბიზნესისა და სოციალური მეცნიერებების ფაკულტეტი

სპეციალობა: საერთაშორისო ბიზნესის მენეჯმენტი

სამაგისტრო ნაშრომი

რეგიონალური ჰაბის ჩამოყალიბების პერსპექტივები საქართველოში

სტუდენტი: ზაალ გიორგაძე

ხელმძღვანელი: გელა ალადაშვილი

თბილისი

2019

სარჩევი

ანოტაცია 3
Abstract 4
შესავალი 5
თავი I. საქართველოს როგორც რეგიონალური ჰაბის როლი და შესაძლებლობები ბიზნესის განვითარებისთვის 7
1.1. საქართველო-ევროპა-სამხრეთ კავკასია-ცენტრალური აზია-სატრანსპორტო სისტემა საკვანძო ქვეყანა 7
1.2. სახელმწიფოთა შორისი ხელშეკრულებები ვაჭრობის შესახებ 15
1.3. საზღვაო და სახმელეთო მაგისტრალები 19
თავი II. საქართველოს საგარეო სავაჭრო ურთიერთობების 26
განვითარების პერსპექტივები რეგიონის ქვეყნებთან 26
2.1. ქვეყნების მიხედვით 26
2.2. სატრანსპორტო დერეფნით ტვირთების გადაზიდვის დინამიკა 34
2.3. საქართველო როგორც უმნიშვნელოვანესი ლოჯისტიკური ცენტრი 36
თავი III. რეგიონალური ჰაბის ჩამოყალიბების საფუძველი და პერსპექტივები საქართველოში 44
3.1. გეოპოლიტიკური მდებარეობა 45
დასკვნა 48
გამოყენებული ლიტერატურა 52

ანოტაცია

ნაშრომში "რეგიონალური ჰაბის ჩამოყალიბება და პერსპექტივები საქართველოში" განხილულია საქართველოს რეგიონალური ჰაბის როლი და შესაძლებლობა ბიზნესის განვითარებისთვის. საქართველო წარმოადგენს ევროპა სამხრეთ კავკასია ცენტრალური აზიის სატრანსპორტო სისტემის საკვანძო ქვეყანას. სტრატეგიულად მნიშნელოვანი გეოგრაფიული მდებარეობის გამო საქართველოს მთელს კავკასიაში და მის ფარგლებს გარეთაც საკვანძო სატრანზიტო ფუნქცია აქვს. სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის და სატრანსპორტო საშუალებების გაუმჯობესება აუცილებელი წინაპირობა არის ქვეყნის ეკონომიკური და სოციალური განვითარებისთვის. სწორედ ამიტომ, ძალიან დიდი მნიშვნელობა აქვს ევროკავშირთან ასოცირების შეთანხმებაში ტრანსპორტთან დაკავშირებული მოცემულობების შესწავლას და შემდგომში მათ თანდათანობით დანერგვას.

ევროკავშირის სატრანსპორტო და საკომუნიკაციო ქსელებში ჩართვა საქართველოს მოქალაქეებს და ბიზნესს სრულიად ახალ შესაძლებლობებს უხსნის და ხელს უწყობს ქვეყნის ეკონომიკურ ზრდას: საქართველო ორი დიდი ბაზრის ევროპის და აზიის სატრანსპორტო გზის დამაკავშირებელი ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ცენტრი ხდება.

ნაშრომი შედგება ორი თავისაგან, ნაშრომის პირვრლ თავში საქართველოს როგორც რეგიონალური ჰაბის როლი და შესაძლებლობები ბიზნესის განვითარებისათვის, საქართველოს განვიხილავთ როგორც საქართველო-ევროპა-სამხრეთ კავკასია ცენტრალური აზია სატრანსპორტო სისტემის საკვანძო ქვეყანას, ასევე განვიხილავთ მის საზღვაო და სახმელეთო მაგისტრალებს, ნაშრომის მეორე თავში კი განხილულია საქართველოს სავაჭრო ურთიერთობების არსებული მდგომარეობა და საქართველო, როგორც უმნიშვნელოვანესი ლოჯისტიკური ცენტრი.

Abstract

In the paper "Establishment of Regional Hab and Prospects in Georgia" is considered the role and opportunity of the regional hub of Georgia for business development. Georgia is Europe - a key Caucasus-Central Asia transport system key country. Due to strategically important geographical location, Georgia has a key transit function throughout the Caucasus and abroad. Because of this, improvement of transport infrastructure and transport is a necessary precondition for the economic and social development of the country. That is why it is very important to study the directives on transport in the Association Agreement with the European Union and then gradually introduce them.

Involve in EU transport and communication networks to open up new opportunities for Georgian citizens and businesses and promote the economic growth of the country: Georgia is one of the major centers connecting Europe and Asia transport corridor of two large markets.

The work consists of two chapters, the work pirvrl back to Georgia as a regional hub roli and opportunities for business development, we see Georgia as Georgia-Europe-South Caucasus, central Asia and the transport system is a key country, will also discuss the maritime and land highways, the work of the second chapter examining Georgia Trade relations and the situation in Georgia, as the most important logistics center.

შესავალი

თემის აქტუალობა საქართველო წარმოადგენს ევროპა-სამხრეთ კავკასია-ცენტრალური აზიის სატრანსპორტო სისტემის საკვანძო ქვეყანას. საქართველოს გეოპოლიტიკურმა მდებარეობამ განაპირობა მისი დასავლეთისა და აღმოსავლეთის, ჩრდილოეთისა და სამხრეთის ქვეყნებს შორის საერთაშორისო გადაზიდვების სატრანზიტო ქვეყნად ჩამოყალიბება, ამიტომ ყველა პირობა უნდა შეიქმნას იმისათვის, რომ აღნიშნულ ქვეყნებს შორის სატრანზიტო გადაზიდვები ხდებოდეს საქართველოს ტერიტორიის გავლით კეთილმოწყობილი საერთაშორისო დონის შესაბამისი სარკინიგზო და საავტომობილო მაგისტრალებით, რაც რეალურად შესაძლებელი და ყველა ქვეყნისათვის ხელსაყრელია, როგორც უმოკლესი და ეკონომიური გზა.

ხელსაყრელი გეოპოლიტიკური ადგილმდებარეობიდან გამომდინარე საქართველოს უჩნდება რეალური შანსი გაატაროს და გადაამუშაოს დამატებითი ტვირთები, რაც საგრძნობლად გაზრდის ქვეყნის შემოსავლებს, შექმნის მეტ სამუშაო ადგილს, ხელს შეუწყობს წარმოებას და ვაჭრობის განვითარებას, რაც თავის მხრივ უმნიშვნელოვანეს როლს ითამაშებს ისეთი დარგების აღორძინებისათვის, როგორიცაა სოფლის მეურნეობა, ვაჭრობა, ტურიზმი და სხვ.

თემის მიზანია განვიხილოთ ტრასეკა, რომელიც არის საქართველოს ეკონომიკაში უმნიშვნელოვანესი პროცესი, ასევე ქვეყნის სამომავლო განვითარების რეალური ორიენტირი.

აღნიშნული პროექტი საქართველოს საგარეო-ეკონომიკური განვითარების მზარდი ფაქტორია და განსაზღვრავს ქვეყნის მეურნეობის განვითარების

სტრატეგიულ მიმართულებას.

ტრასეკას მარშრუტის მიმართულება უძველესი დროიდან იყო ცნობილი როგორც სავაჭრო გზა, იგი მოიხსენიება, როგორც "აბრეშუმის გზა", და აკავშირებდა დასავლეთისა და აღმოსავლეთის ცივილიზაციებს.

მსოფლიოს "დიდი აბრეშუმის გზა" შავი ზღვით და ხმელთაშუა ზღვით გადის ევროპაში, აფრიკაში და ატლანტის ოკეანით ჩრდილოეთ და სამხრეთ ამერიკაში. ეს გზა მნიშვნელოვნად ამცირებს სახმელეთო და საზღვაო გზას იაპონიიდან და ჩინეთიდან ევროპამდე და ამერიკამდე.

ახალი გზა ასევე უმოკლესი იქნება წყნარ ოკეანესა და ევროპის დამაკავშირებელ გზებს შორის.სწორედ ამ რეალობიდან გამომდინარე ევროკავშირმა მიიღო პროგრამა სატრანსპორტო დერეფანი ევროპიდან კავკასიისა და შუა აზიის გავლით (ტრასეკა), ამ რეგიონში ტრანსპორტირებისა და ვაჭრობის განვითარების სპეციალური სტრატეგიული მიზნით.

გამართული სატრანსპორტო სისტემა იწვევს მაღალი ხარისხის სერვისს, იაფ და ეფექტიურ მიწოდების ქსელს. საქართველოს საგარეო ეკონომიკური ურთიერთობების განვითარების ძირითად მატერიალურ საფუძველს წარმოადგენს სხვადასხვა სახის ტრანსპორტი. მისი დანიშნულება არის მსოფლიოს სხვადასხვა ბიზნეს გაერთიანების შორის კავშირის დამყარება კოორდინაციის, საერთაშორისო კონვენციებისა და სახელმწიფოთაშორისი ხელშეკრულების საფუძველზე.

საქართველოზე გამავალი ევროპის და აზიის დამაკავშირებელი სატრანსპორტო დერეფანი „ტრასეკა"აღიარებულია როგორც პრიორიტეტული და დატანილია გლობალური სატრანსპორტო ქსელების ევრაზიულ რუქებზე. ამ სატრანსპორტო დერეფანში შავ ზღვას ერთ-ერთი ძირითადი ადგილი უჭირავს. მასზე გადის ევროპისა და აზიის ქვეყნების დამაკავშირებელი სახმელეთო და საზღვაო მაგისტრალები, საქართველოს საზღვაო პორტები კი წარმოადგენენ უმნიშვნელოვანეს სატრანსპორტო ლოჯისტიკურ ცენტრებს. აქვე უნდა ავღნიშნოთ, რომ საქართველოს გეოგრაფიული მდებარეობა არ უნდა იქნეს გამოყენებული მხოლოდ ტრანზიტისთვის. საქართველოს მეტი პოტენციალი გააჩნია, აქვს რესურსი იყოს რეგიონალური ჰაბი. აქ შექმნილია სათანადო გარემო

საერთაშორისო კომპანიების შექმნისათვის და რეგიონალური საფინანსო და ლოგისტიკური ცენტრის ჩამოყალიბებისათვის.

კვლევის მეთოდოლოგია ნაშრომში თეორიული პრინციპები და წესები წარმოდგენილია მეთოდოლოგიის საშუალებით. თემაში განსაზღვრულია მიზნის მისაღწევი კონკრეტული პრაქტიკული ხერხები, რჩევები და რეკომენდაციები. რაც შეეხება მეთოდოლოგიას, თემაში გამოყენებულია მეთოდოლოგიის, როგორც თვისობრივი ასევე რაოდენობრივი ფორმა.

თავი I. საქართველოს როგორც რეგიონალური ჰაბის როლი და შესაძლებლობები ბიზნესის განვითარებისთვის

1.1. საქართველო-ევროპა-სამხრეთ კავკასია-ცენტრალური აზია-სატრანსპორტო სისტემა საკვანძო ქვეყანა

საქართველო მდებარეობს მსოფლიოს ერთ-ერთ ყველაზე უფრო მნიშვნელოვან და რთულ გეოპოლიტიკურ რეგიონში, დიდი აბრეშუმის გზის საკვანძო ადგილზე, რომელიც ისტორიულად უდიდეს როლს თამაშობდა ევროპისა და აზიის განვითარებასა და ურთიერთობებში.

მას შემდეგ რაც საქართველომ თავი დააღწია საბჭოთა კავშირის გეოპოლიტიკურ ტყვეობას, ქვეყანა საკუთარი გეოეგრაფიული 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. ამდენად, გეოპოლიტიკური სტრატეგია მკაფიოდ არის დეკლარირებული, ხოლო მსოფლიო ეკონომიკაში საკუთარი ნიშის დამკვიდრებისათვის კი უაღრესად მნიშვნელოვანია სწორად ჩამოყალიბებული

გეოეკონომიკური სტრატეგიის ფორმირება და მისი იმპლემენტაცია, რეგიონის ლოკალურ და საერთაშორისო მოკავშირეებთან შესაბამისი თანამშრომლობით.

საქართველოს გეოეკონომიკურ პოზიციონირებაზე გავლენას ახდენენ: შიდა რეგიონული დონის მოთამაშეები (სომხეთი, აზერბაიჯანი); გარე რეგიონული დონის შემთხვევაში, რუსეთი, თურქეთი, ირანი, შუა აზიური ქვეყნები; ასევე ისეთი საერთაშორისო დონის მოთამაშეები, როგორებიც არიან ევროკავშირი, ამერიკის შეერთებული შტატები და ჩინეთი.

საქართველოს გეოპოლიტიკურმა მდებარეობამ განაპირობა მისი დასავლეთისა და აღმოსავლეთის, ჩრდილოეთისა და სამხრეთის ქვეყნებს შორის საერთაშორისო გადაზიდვების სატრანზიტო ქვეყნად ჩამოყალიბება, ამიტომ ყველა პირობა უნდა შეიქმნას იმისათვის, რომ აღნიშნულ ქვეყნებს შორის სატრანზიტო გადაზიდვები ხდებოდეს საქართველოს ტერიტორიის გავლით კეთილმოწყობილი საერთაშორისო დონის შესაბამისი სარკინიგზო და საავტომობილო მაგისტრალებით, რაც რეალურად შესაძლებელი და ყველა ქვეყნისათვის ხელსაყრელია, როგორც უმოკლესი და ეკონომიური გზა.

ტრასეკა შეგვიძლია წარმოვიდგინოთ, როგორც საქართველოს სამომავლო განვითარების ახალი, უმნიშვნელოვანესი პროცესი. იგი არის საქართველოს თანამედროვე რთული გეოპოლიტიკური მდგომარეობის უმნიშვნელოვანესი დამაბალანსებელი ფაქტორი, ქვეყნის სამომავლო განვითარების რეალური ორიენტირი. ამასთან, ეს პროექტი საქართველოს საგარეო-ეკონომიკური განვითარების ისეთი მზარდი ფაქტორია, რომელმაც რეალურად უნდა განსაზღვროს ქვეყნის მეურნეობის განვითარების სტრატეგიული მიმართულება. რასაც განაპირობებს ის, რომ ტრასეკას მარშრუტის მიმართულება უძველესი დროიდან იყო ცნობილი როგორც სავაჭრო გზა, ე.წ. "აბრეშუმის გზა", იგი აკავშირებდა დასავლეთისა და აღმოსავლეთის ცივილიზაციებს. მსოფლიოს "დიდი აბრეშუმის გზა" შავი ზღვით და ხმელთაშუა ზღვით გადის ევროპაში, აფრიკაში და ატლანტის ოკეანით ჩრდილოეთ და სამხრეთ ამერიკაში. ეს გზა მნიშვნელოვნად ამცირებს სახმელეთო და საზღვაო გზას იაპონიიდან და ჩინეთიდან ევროპამდე და ამერიკამდე. ასევე უმოკლესია წყნარ ოკეანესა და ევროპის დამაკავშირებელ გზებს

შორის. სწორედ ამ რეალობიდან გამომდინარე ევროკავშირმა მიიღო პროგრამა, სატრანსპორტო დერეფანი ევროპიდან კავკასიისა და შუა აზიის გავლით (ტრასეკა). ამ რეგიონში ტრანსპორტირებისა და ვაჭრობის განვითარების სპეციალური სტრატეგიული მიზნით.

მიმდინარე ეტაპზე, როდესაც სატრანსპორტო დერეფნის მონაწილე ქვეყნების პოლიტიკური სტაბილურობა და სუვერენიტეტი განმტკიცდა და წინა პლანზე წამოიწია სწორედ ეკონომიკურმა ასპექტებმა, დღის წესრიგში თანდათან უფრო აქტუალურად დგება ამ ქვეყნებში სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის "ვიწრო" ადგილების სრულყოფა, საერთაშორისო სარკინიგზო და საავტომობილო გადაზიდვების ტექნიკურ ეკონომიკური საკითხების თანაბარ მომგებიანი და სამართლიანი გადაწყვეტა. აღნიშნული საკითხების ლოკალური გადაჭრა ერთი რომელიმე ქვეყნის მიერ მნიშვნელოვან გავლენას ვერ მოახდენს მთლიან სატრანსპორტო დერეფნის ეფექტურობაზე. ამისათვის საჭიროა კომპლექსური მიდგომა, ტრასეკას სატრანსპორტო დერეფნის არიალის ყველა ქვეყნის აქტიური, ადეკვატური და, რაც მთავარია, ერთდროული მონაწილეობა არსებული პრობლემების გადაჭრაში.

ყოველივე ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, სადღეისოდ ტრასეკას სატრანსპორტო დერეფანში მრავალი პრობლემაა გადასაჭრელი, რომელთა გარკვეული ნაწილიც უშუალოთ დერეფნის საქართველოს სარკინიგზო და საავტომობილო მონაკვეთზე კონკურენტუნარიანობის ამაღლებასთან და ნფრასტრუქტურის სრულყოფასთან და საიმედოობასთან არის დაკავშირებული.

ტრასეკას პროგრამის მიზანია:

- ვაჭრობისა და ტრანსპორტის სფეროებში მონაწილე ყოფილ საბჭოთა კავშირის რესპუბლიკებს შორის თანამშრომლობის სტიმულირება;
- ევროპა-კავკასია-ცენტრალური აზიის სატრანსპორტო დერეფნის განვითარების ხელშეწყობა.

ყოფილი საბჭოთა კავშირის რესპუბლიკების სატრანსპორტო და სავაჭრო კავშირები ერთმანეთთან და მსოფლიოსთან სუსტად იყო განვითარებული. საბჭოთა კავშირის დაშლას თან მოჰყვა სავაჭრო და სტრუქტურული ცვლილებები,

რამაც გამოიწვია აღნიშნული კავშირების გაუმჯობესების აუცილებლობა. ამის შესაბამისად საქართველოში დამუშავდა სატრანსპორტო გადაზიდვების განვითარების წინასწარი მოსაზრებები, იგი განხილული და მოწონებული იქნა 1993 წელს ბრიუსელში ევროკომისიის მუშაობის დროს, სადაც აღნიშნული მარშრუტი აღიარებული იქნა, როგორც ალტერნატიული ვარიანტი, რომელსაც აქვს რამდენიმე უპირატესობა:

- ზღვით სარგებლობა შეიძლება მთელი წლის განმავლობაში (ვოლგა-ბალტიისა და ვოლგა-დონის სისტემისაგან განსხვავებით);
- არის უმოკლესი გზა შუა აზიისა და კავკასიის რესპუბლილებიდან ღია ზღვებისაკენ;
- ხელს უწყობს კრასნოვოდსკისა და ბაქოს პორტების განვითარებას; ადიდებს ტვირთების მოზიდვას შავი ზღვის აღმოსავლეთ რაოინებთან და ამით იზიდავს სანაოსნო კომპანიებს ამ რეგიონთან.

საქართველოს რკინიგზა მთელი თავისი არსებობის მანძილზე მნიშვნელოვან როლს თამაშობდა ქვეყნის სოციალურ-ეკონომიურ განვითარენაში. იგი განსაკუთრებით აქტუალური უკანასკნელ პერიოდში გახდა. ადრე სსრკ-ს ჩაკეტილ სისტემაში მყოფი საქართველო დღეს წარმატებით ანვითარებს ახალ ეკონომიკურ კავშირებს. საქართველოს სარკინიგზო მაგისტრალს, როგორც ევროაზიულ სატრანსპორტო დერეფნის შემადგენელ ნაწილს, მნიშვნელოვანი წვლილი შეაქვს ქვეყნის ეკონომიურ აღმავლობაში.

2000 წლის მარტში საქართველოს პრეზიდენტის მიერ თბილისში გაიხსნა ტრასეკას პირველი სამთავრობათაშორისო კომისიის კონფერენცია სატრანსპორტო კორიდორზე "ევროპა-კავკასია-აზია", რომელზეც მიღებულ იქნა სამთავრობათაშორისო კომისიის წესები სამომავლო პროცედურებზე და პერმანენტული სამდივნოს შექმნაზე, ასევე არჩეულ იქნა გენერალური მდივანი და მისი მოადეგილე.

ტრასეკას სამთავრობათაშორისო კომისიის პერმანენტული სამდივნოს ოფიციალური ინაუგურაცია შედგა 2001 წლის თებებრვალს ბაქოში. 2002 წქლის 12 აპრილს ფრანკფურტში ჩატარდა სპეციალური სემინარი (სიმპოზიუმი), რომელიც

მიეძღვნა ავღანეთისათვის ჰუმანიტარული ტვირთისა და სამშენებლო მასალების ტრანსპორტირებას ტრასეკას საერთაშორისო კორიდორის გავლით, სადაც მონაწილეობა მიიღო წამყვანმა სატრანსპორტო თუ გადამზიდავმა კომპანიებმა. სემინარზე ხელი მოეწერა ურთიერთ თანამშრომლობის დეკლარაციას, რომელიც ადასტურებს, რომ შეხვედრის მონაწილეებმა მხარი დაუჭირეს ადმინისტრაციული პროცედურების გაადვილებას, ყველა სახის გადასახადების გაუქმების, სატრანზიტო ტრანსპორტირების ყველა სახის მოსაკრებლის გაუქმების, ან შემცირების (ტრანსპორტირების ხარჯების შემცირების), ლიცენზიის უფასოდ გაცემისა და სხვა სახის ინიციატივებს, ასევე მონაწილეებმა გაითვალისწინეს ევროკავშირის შემოთავაზება ორი პარტია საცდელი ტვირთის ტრასეკას კორიდორით ტრანსპორტირების თაობაზე, რაც უზრუნველყოფდა კორიდორის კონკურენტუნარიანობისა და საიმედოობის გამოცდას სხვა დერეფნებთან მიმართებაში.

2002 წლის აპრილში ტაშკენტში ჩატარდა მეორე სამთავრობათაშორისო კომისიის კონფერენცია ტრასეკას სატრანსპორტო კორიდორზე, სადაც მისმა წევრებმა მიიღეს რიგი გადაწყვეტილებები, რომლებიც უნდა განხორციელებულიყო მომავალ წელს, კერძოდ კი ტრასეკას სატრანსპორტო დეეფანით ავღანეთისათვის განკუთვნილი ტვირთის მიწოდება და წევრ ქვეყნებში სამეთვალყურეო ჯგუფის ჩამოყალიბება საუკეთესო პირობების დანერგვის მიზნით. სამუშაო ჯგუფების შემოთავაზებით დაიწყო შემდგომი ტექნიკური დახმარებისა და საინვესტიციო პროექტი (7 მილიონი ევრო), რომელიც მოიცავდა გზის ინფრასტრუქტურას კავკასიისა და ცენტრალურ აზიაში (მსოფლიო ბანკისა და ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკთან თანამშრომლობით), სამთავრობათაშორისო კომისიის არსებული დახმარების მხარდაჭერას და აქტაუს პორტში (ყაზახეთის რესპუბლიკა) სარკინიგზო-საბორნე ტერმინალის თავიდან გახსნას. კონტეინერებისა და ვაგონ-ცისტერნების ტრანსპორტირების მზარდმა მოცულობამ შავ და კასპიის ზღვებს შორის მიიპყრო ევროკავშირის ყურადღება, არსებული სატელეკომუნიკაციო და სიგნალიზაციის ინფრასტრუქტურა ვერ უზრუნველყოფდა ამ რაოდენობის ტვირთის გატარებას, რის გამოც ევროსაბჭო

შეთანხმდა, გაეწია დახმარება კავკასიის ოპტიკური კაბელისათვის (15 მილიონი ევრო), რაც მიზნად ისახავდა ოპერაციების უსაფრთხოების უზრუნველყოფას, რკინიგზის ხაზის შესაძლებლობების სრულ უტილიზაციას და კომერციული თვალსაზრისით მიმზიდველი სატრანზიტო დროისა და საინფორმაციო სისტემის უზრუნველსაყოფას.

პროექტი ვრცელდებოდა დასავლეთ-აღმოსავლეთის კავშირში ფოთის პორტიდან შავ ზღვაზე და ბაქოს პორტიდან კასპიის ზღვაზე, რომელსაც აქვს განშტოება თბილისიდან ერევნისაკენ. ოპტიკური კაბელი გამოყენებულ იქნება არა მხოლოდ სარკინიგზო, არამედ საერთო სატელემუნიკაციო მიზნებისათვის. ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკი პროექტს მიიჩნევს ევროკავშირის მიერ თანადაფინანსებად, ტრანსპორტისა და სატელემუნიკაციო სექტორების განვითარების ტექნიკური დახმარების კონტექსიდან გამომდინარე. ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკმა გამოყო 20 მილიონი აშშ. დოლარის ოდენობის ორი ცალკეული სესხი საქართველოსა და აზერბაიჯანის რკინიგზების ინფრასტრუქტურის რეაბილიტაციისთვის; ევროკავშირი ასევე აფინანსებს სხვა პროექტებს და პროგრამებს, როგორებიცაა: საჰაერო მიმოსვლის კონტროლი და ნავთობსადენი, რაც ნათლად მეტყველებს ევროკავშირის სურვილზე გააუმჯობესოს სატრანსპორტო-საკომუნიკაციო კავშირი ევროპასა და ტრასეკას რეგიონებს შორის. განვითარების ბანკები ფრიად დაინტერესებულნი არიან, რომ მათ სესხებს თან ერთვოდეს იმ სექტორის პროგრესული ეკონომიკური რეფორმა სადაც ისინი ოპერირებენ; საქმე ეხება სარკინიგზო სექტორს, რომლისთვისაც ტრასეკამ გაატარა რიგი სარეკონსტრუქციო პროექტები, რომელთა საშუალებითაც განხორციელდა როგორც გადაუდებელი საინვესტიციო მოთხოვნების, ასევე მენეჯმენტის ცვლილებების ანალიზი, რაც აუცილებელია დაინტერესებულ სარკინიგზო ოპერატორთა ფინანსური სიცოცხლისუნარიანობის უზრუნველსაყოფად.

ტრასეკას პროგრამით მოხდა რამდენიმე ხელშეკრულების ინიცირება მთავრობებსა და განვითარების ბანკებს შორის. ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკმა განახორციელა რიგი კაპიტალური პროექტები პორტებზე,

რკინიგზასა და საავტომობილო გზაზე (სულ 700 მილიონი ევრო), ხოლო მსოფლიო ბანკმა კი ახალ კაპიტალურ პროექტებზე საქართველოსა და სომხეთის გზებზე (სულ 40 მილიონი აშშ დოლარი).

და ბოლოს დასკვნის სახით ტრასეკა, ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის განვითარება მოითხოვს საავტომობილო გზების მოდერნიზაციას, რეკონსტრუქციას, რკინიგზის და საჰაერო ტრანსპორტის განვითარებისათვის ხელშეწყობას. ამ მარშრუტზე შეინიშნება გადაზიდვების ზრდა, რაც მიუთითებს გადამზიდავების სერიოზულ დაინტერესებაზე ამ პროექტისადმი. ევრაზიული დერეფნის ეფექტიანი ფუნქციონირება მნიშვნელოვნად არის დაკავშირებული საზღვაო ტრანსპორტისა და ნავსადგურების განვითარებასთან.

მაგრამ ასევე უნდა ვისაუბროთ პრობლემებზე , რომლებიც ძალიან მნიშვნელოვანია ჩვენი ქვეყნის და მოსახლეობის უსაფრთხოებისთვის . რამდენადაც ,კარგია ჩვენი ეკონომიკისთვის ტრანზიტული ტვირთები რომლებიც გადამზიდ მანქანებს გადააქვთ, იმდენათ ცუდია ჩვენი გარემოსთვის, რამოდენიმე სიტყვის მინდა შევეხო ჩვენს ატმოსფერულ ჰაერს,რომელიც ირგვლივ აკრავს დედამიწას და მასთან ერთად ბრუნავს, გარემოს ერთ- ერთი ძირითადი კომპონენტი და სიცოცხლის წყაროა დედამიწაზე. ატმოსფერო დედამიწას იცავს მეტეორიტების დამანგრეველი ზემოქმედებისაგან – მათი უდიდესი ნაწილი ატმოსფეროს მკვრივ ფენებში გავლისას იწვის, აკავებს ულტრაიისფერი გამოსხივების დიდ ნაწილს და უზრუნველყოფს სიცოცხლის არსებობას დედამიწაზე. დედამიწის ატმოსფერო ძირითადად აზოტისა (78.084%) და ჟანგბადისაგან (20.9476%) შედგება. ატმოსფეროში ნახშირორჟანგი მცირე (0.0314%) რაოდენობითაა. თუმცა მის არსებობას განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება, რადგან იგი შთანთქავს და გამოასხივებს გრძელტალღიან რადიაციას. ამავე დროს, ნახშირორჟანგი აუცილებელია მცენარეთა არსებობისათვის. ატმოსფერო სხვადასხვა რაოდენობით ყოველთვის შეიცავს წყლის ორთქლს, რომლის როლი ატმოსფერულ მოვლენებში მეტად დიდია: მისი კონდენსაცია იწვევს ღრუბლებისა და ნალექების წარმოქმნას, ხოლო მის გარდაქმნას თან სდევს სითბოს დიდი რაოდენობით შთანთქმა ან გამოყოფა. ცნობილია, რომ ადამიანი ყოველდღიურად

დაახლოებით 1 კგ საკვებს, 1,5 კგ წყალს, ხოლო ჰაერს მოსვენებულ მდგომარეობაში – 12 კგ-ს და ფიზიკური დატვირთვისას 10-ჯერ უფრო მეტს იღებს. ამასთან, შესაძლებელია საკვების ვარგისიანობის შემოწმება, ასევე, დაბინძურებული წყლის გაწმენდაც, მაგრამ ჰაერს ადამიანი ღებულობს ისეთს, როგორიც გარემოში არის. აქედან გასაგებია, რამდენად მნიშვნელოვანია ატმოსფერული ჰაერის დაცვა მავნე ნივთიერებებით დაბინძურებისაგან.

ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურება რამდენიმე კილომეტრის სიმაღლეზე ვრცელდება.უკანასკნელი ათწლეულის მანძილზე ატმოსფერულ ჰაერში გარე შენარევების რაოდენობა ოცჯერ გაიზარდა.ატმოსფეროს ძლიერ აბინძურებენ შავი და ფერადი მეტალურგიის, ქიმიური მრეწველობის საწარმოები, რომლებიც გამოყოფენ გოგირდოვან გაზს, ნახშირორჟანგს, მტვერსა და სხვა ნივთიერებებს.

ატმოსფერული ჰაერის გაჭუჭყიანების მნიშვნელოვანი წილი ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე მოდის. დაბინძურების წინააღმდეგ ბრძოლის ერთ-ერთ საშუალებას წარმოადგენს ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა შიდაწვის ძრავების სრულყოფა, ბენზინის ხარისხის გაუმჯობესება, ელექტრომობილების გამოყენება და სხვა.

ატმოსფერული ჰაერის დაცვის ღონისძიებების განსახორციელებლად დიდი მნიშვნელობა ენიჭება სამრეწველო ობიექტების გამწვანებასა და ტყის მეურნეობის განვითარებას – ერთი ჰა ტყე წლის განმავლობაში 50- 70 ტონა მტვერს ფილტრავს. ტყე პირდაპირ კავშირშია ატმოსფერული ჰაერის გაჯანსაღებასა და წყლის რესურსების დაცვასთან, რადგან ჟანგბადის შევსება ძირითადად ფოტოსინთეზის გზით ხდება. 1 ჰა ტყე 10-15- ჯერ მეტ ჟანგბადს გამოყოფს, ვიდრე ნებისმიერი ფიტოცენოზი. წარმოგიდგენთ მონაცემებს რომლებიც საქსტატის ვებ გვერდიდან ამოვიღეთ, რითაც ვრწმუნდებით, რომ ტენდენცია მზარდია და სახიფათო. დროა ვიზრუნით როგორც რეგიონალური ჰაბის განვითარებაზე ასევე ჩვენ გარემოზე.

ცხრილი : სტაციონარულ წყაროებში იმ მავნე ნივთიერებების წარმოქმნისა და ატმოსფერული ჰაერის დაცვის ძირითადი მაჩვენებლები 1995 წლიდან 2017 წლის მონაცემებით

ცხრილი 1.1

	1995	2000	2005	2010	2015	2016	2017
წარმოქმნილი მავნე ნივთიერებები, სულ	**30.4**	**28.7**	**57.3**	**661.0**	**802.2**	**772.5**	**831.2**
დაჭერილი მავნე ნივთიერებები	15.0	10.0	33.2	630.7	757.3	728.0	784.7
დაჭერილი მავნე ნივთიერებების წილი წარმოქმნილ მავნე ნივთიერებებში (%)	49.3	35.0	57.9	95.4	94.4	94.2	94.4

წყარო: საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტრო.

წყარო; საქსტატი 2018 დეკემბერი

ჩემი აზრით, მოსაგვარებლათ უნდა შევქმნათ გამწვანების ფონდი რომლის დახმარებითაც თითოეული შემოსული სათვირთოდან სტანდარტული თანხა თავისივე გაბარითებიდან გამომდინარე ჩაირიცხება ამ ფონდში რის შედეგადაც დავრგავთ ნერგებს თავისივე მოვლა პატრონობით.

ასევე მკაცრად უნდა შეიზღუდოს საზღვრებზე მინიმუმ ევრო 5 დიზელის ტიპის სტანდარტის მანქანების გატარება.

1.2. სახელმწიფოთა შორისი ხელშეკრულებები ვაჭრობის შესახებ

საქართველოს სავაჭრო-ეკონომიკურ ურთიერთობას მეზობელ და არამეზობელ ქვეყნებთან დიდი ხნის ისტორია გააჩნია. ამიერკავკასიის ძველი სავაჭრო სატრანზიტო გზები, ისტორიულად არსებული სახმელეთო, საზღვაო და სამდინარო საერთაშორისო სავაჭრო გზათა სისტემის შემადგენელი ნაწილი იყო. ბრინჯაოს ხანიდან (ძვ.წ III–II ათასწლეული) მოყოლებული, სწორედ კავკასიის საშუალებით ხდებოდა კავშირები აღმოსავლურ სამყაროსა და ევროპის ტერიტორიაზე მცხოვრებ მოსახლეობას შორის. ჩვენი წელთაღრიცხვის დასაწყისში, საქართველოზე გადიოდა სავაჭრო გზა, რომელიც ინდოეთს ხმელთაშუა ზღვის ქვეყნებთან აკავშირებდა.

ძვ. წ.-ის III-II ათასწლეულში იქმნება სახმელეთო და საზღვაო მარშრუტების სისტემა, რომელიც ერთმანეთთან აკავშირებს საკმაოდ დაცილებულ კულტურებსა და ცივილიზაციებს ფართო რეგიონში მესოპოტამიის დაბლობიდან ინდის მიდამომდე, ცენტრალური აზიის უდაბნოებიდან არაბეთის ზღვამდე. მომავალში ამ მარშრუტებმა განაპირობეს დიდი აბრეშუმის გზის ტრასების ჩამოყალიბება.

საქართველოსთვის ყველაზე მნიშვნელოვანი “აბრეშუმის გზა”, რომელიც წყაროებში ტრანსკონტინენტურ საქარავნო გზად მოიხსენიება, ჩინეთს შავი ზღვის გავლით ხმელთაშუა ზღვის ევროპულ სანაპიროებთან აკავშირებდა. აღსანიშნავია, რომ “აბრეშუმის გზა”-მ ხელი შეუწყო აღმოსავლეთ-დასავლეთის პოლიტიკურ, ეკონომიკურ და კულტურულ დაახლოებას.

თანამედროვე ეტაპზე, გლობალიზაციის პირობებში, დამოუკიდებელი საქართველოს გეოეკონომიკური როლი, როგორც დასავლეთისა და აღმოსავლეთის, ჩრდილოეთისა და სამხრეთის მნიშვნელოვანი დამაკავშირებელი სატრანზიტო არტერიისა, კიდევ უფრო აქტუალური ხდება და ისეთი დიდი ქვეყნების გეოეკონომიკურ ინტერესებში ჯდება, როგორებიცაა: აშშ, ევროკავშირის წევრი სახელმწიფოები, რუსეთი, თურქეთი, ირანი და ჩინეთი. ეს სატრანზიტო არტერია მნიშვნელოვანია, ასევე, სომხეთის, აზერბაიჯანისა და შუა აზიის ქვეყნების ეკონომიკური ინტერესებისთვისაც. ამდენად, საკუთარმა გეოეკონომიკურმა პოზიციონირებამ საქართველო გლობალურ ინტერესთა სფეროში მოაქცია. განვითარებულმა სახელმწიფოებმა აქტიურად დაიწყეს თანამშრომლობა საქართველოსთან თავიანთი უპირატესი გეოეკონომიკური მნიშვნელობის მაქსიმალური რეალიზაციის მიზნით. საქართველოს სატრანზიტო დერეფანი ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის შემადგენელი ნაწილია.

ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანი, მათ შორის საქართველოს მონაკვეთი, გატარებული პროდუქციის სახეობისა და ტრანსპორტირების ფორმების მიხედვით ორ ძირითად კომპონენტს მოიცავს:

- TRACECA-ს დერეფანს
- აღმოსავლეთ-დასავლეთის ენერგეტიკულ დერეფანს.

1993 წელს ბრიუსელში ევროკომისიის მიერ მოწვეულ კონფერენციაზე მიღებულ იქნა დეკლარაცია, რომლის საფუძველზეც სამხრეთ კავკასიისა და ცენტრალური აზიის რეგიონის ქვეყნებისთვის შემუშავებულ იქნა რეგიონული პროგრამა, TRACECA და მის უმთავრეს მიზნად ტრანსპორტის ტრადიციული სახეობების - რკინიგზის, საავტომობილო გზების, საზღვაო პორტების, ტერმინალების მშენებლობა, რეკონსტრუქცია, მოდერნიზაცია და ევროპა-კავკასია-

აზიის სატრანსპორტო დერეფნის ევროპულ დერეფანთან მიერთება განისაზღვრა. TRACECA -ს პროგრამამ მალე შეიძინა განსაკუთრებული მნიშვნელობა და საერთაშორისო აღიარებაც.

ჩინეთსა და საქართველოს შორის 13 მაისს 2017 თავისუფალი ვაჭრობის შესახებ შეთანხმება გაფორმდა. ეს იმას ნიშავს, რომ ქართული პროდუქციისთვის 1.4 მილიარდიანი ბაზარი გაიხსნება. ქართული პროდუქციის 94% ჩინეთში საბაჟო გადასახადისგან გათავისუფლდება. საქართველო პირველი ქვეყანაა რეგიონში, ვისთანაც ჩინეთს თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმება ექნება გაფორმებული.

ჩინეთი საქართველოს უმსხვილეს სავაჭრო პარტნიორთა ხუთეულში შედის. მკვეთრად იზრდება ღვინის ექსპორტის მონაცემები 2017 წლის იანვარ-აპრილში ზრდა წინა წელთან შედარებით 269% ით გვაქვს. საქართველოს თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმებები უკვე გაფორმებული აქვს ევროკავშირთან, თურქეთთან, დსთ-ს ქვეყნებთან ჩინეთთან და ევროპის ვაჭრობის ასოციაციასთან.

თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმება გაზრდის საქართველოს ეკონომიკურ პოტენციალს. მათ ამის დამადასტურებლად სხვა ქვეყნების ჩინეთთან ურთიერთობის მაგალითები მოჰყავთ, როდესაც გაიზარდა სწორედ ამ ქვეყნების მიერ ჩინეთში ექსპორტირებული საქონლის რაოდენობა. ჩილეს ექსპორტი – 131 პროცენტით, ახალი ზელანდიის ექსპორტი – 31 პროცენტით, პერუდან ექსპორტი 13 პროცენტით და ასე შემდეგ. საქართველო-ჩინეთს შორის პირდაპირი ავიარეისები უკვე სრულდება 2016 წლის 23 სექტემბრიდან კვირაში ორჯერ. “აბრეშუმის გზის” პროექტის ფარგლებში პირველად შესრულდა ტრასნპორტირება ტრანს-აზიურ-კავკასიური მატარებლის მიერ. სამომავლოდ ტრანზიტული მატარებელი უმოკლეს დროში დააკავშირებს აზია-ევროპას.

2007 წელს, აშშ–სა და საქართველოს შორის გაფორმდა ჩარჩო შეთანხმება ვაჭრობისა და ინვესტიციების შესახებ, რომლის მიზანია ორ სახელმწიფოს შორის ხელსაყრელი საინვესტიციო გარემოს ხელშეწყობა და საქონლითა და მომსახურებით ვაჭრობის გაფართოება.1992 წელს, აშშ–სა და საქართველოს

შორის გაფორმდა ხელშეკრულება ინვესტიციების ხელშეწყობის შესახებ. ასეთი ხელშეკრულებების მიზანია, მისი ხელმომწერი ქვეყნების მიერ ერთმანეთის ტერიტორიაზე განხორციელებული ინვესტიციების დაცვა და ხელშეწყობა. ეს იმას მიანიშნებს, რომ აშშ–სთვის ეკონომიკური და საინვესტიციო საქმიანობისთვის საქართველო საინტერესო და მნიშვნელოვან პარტნიორს წარმოადგენს.აშშ–ს მიერ დღემდე საქართველოში მრავალი საინვესტიციო პროექტია განხორციელებული. 2018 წლის მე–3 კვარტლის მონაცემებით, აშშ–დან საქართველოში განხოციელებული ინვესტიციების რაოდენობამ 27.1 მილიონი აშშ დოლარი შეადგინა

2018 წლის პირველი მაისიდან თავისუფალი ვაჭრობის შესახებ შეთანხმება საქართველოსა და ევროპის თავისუფალი ვაჭრობის ასოციაციის ყველა წევრ-სახელმწიფოს შორის ამოქმედდა ნორვეგიასა და ისლანდიას, რომლებთანაც აღნიშნული შეთანხმება 2017 წლის პირველი სექტემბრიდან მოქმედებს, ასოციაციის ორი წევრი ქვეყანა - შვეიცარიის კონფედერაცია და ლიხტენშტეინის სამთავრო შეემატება.

საქართველოსა და ევროპის თავისუფალი ვაჭრობის ასოციაციის წევრ სახელმწიფოებს შორის თავისუფალი ვაჭრობის შესახებ შეთანხმება შესაძლებლობას იძლევა, საქართველოში წარმოებული პროდუქტების და სერვისების დიდი ნაწილი სატარიფო ბარიერების გარეშე განთავსდეს 14 მილიონიან, მაღალ მსყიდველობითი უნარის მქონე სამომხმარებლო ბაზრებზე.

შეთანხმება მოიცავს შემდეგ საკითხებს: საქონლით ვაჭრობა; მომსახურებით ვაჭრობა; სანიტარიული და ფიტოსანიტარიული ზომები; ვაჭრობაში ტექნიკური ბარიერები; წარმოშობის წესები, ვაჭრობის ხელშეწყობა და თანამშრომლობა საბაჟო საკითხებში; ინტელექტუალური საკუთრება; სახელმწიფო შესყიდვები; კონკურენცია; ვაჭრობაში დაცვითი ზომები და მდგრად განვითარება.

კონკურენტი სატრანზიტო დერეფნები: ევროპისა და აზიის სავაჭრო ეკონომიკურ ურთიერთკავშირში უმნიშვნელოვანესი როლი აკისრია ყველა იმ სატრანზიტო ხაზს, რომელიც უზრუნველყოფს ტვირთნაკადების გადაზიდვას, როგორც სახმელეთო, ისე საზღვაო და საჰაერო ფორმით. მსოფლიო

ტვირთნაკადების 53%-ზე მეტი მოდის დასავლეთსა და აღმოსავლეთს შორის შესრულებულ ტვირთზიდვაზე.

1.3. საზღვაო და სახმელეთო მაგისტრალები

საქართველოს ეკონომიკაში საზღვაო ტრანსპორტს სტრატეგიულად უმნიშვნელოვანესი როლი აკისრია. ამ მხრივ მნიშვნელოვანია ფოთის, ბათუმისა და ყულევის პორტები. მათ მეშვეობით საქართველოზე გამავალი ტრანზიტული ტვირთები გადაიზიდება, კონსტანცას, ვარნას, ნოვორსისკის, ოდესისა და სტამბულის პორტების მიმართულებით.

ფოთის პორტი საქართველოს პირველი ნავსადგურია. 1889-1905 წლებში ორჯერ მოხდა პორტის ფორმირება და დღეს ის TRACECA -ს უმნიშვნელოვანეს შემაერთებელ რგოლს წარმოადგენს. ამჟამად, ნავსადგური 2650 მეტრის სიგრძისაა და 14 ნავმისადგომს აერთიანებს. ტვირთის ტრანსპორტირებისთვის საჭირო პირობები მორგებულია როგორც მშრალი, ისე თხევადი ტვირთების გადასაზიდად. ფოთის პორტში მშრალი და თხევადი ტვირთების ტვირთბრუნვა შეადგენს დაახლოებით – 600,000 TRACECA. არსებული ნავმისადგომის მთლიანი სიგრძე 2,800 მეტრს შეადგენს, სადაც 27-ზე მეტი საპორტო ამწეა განლაგებული.

ცხრილი 1.2

ევროპა–აზიის დამაკავშირებელი შიდაკონტინენტური მარშრუტები

№	დასახელება	მარშრუტი
1	ტრანსციმბირული სარკინიგზო დერეფანი	ევროპა-რუსეთი-იაპონია სამი განშტოებით რუსეთიდან 1. ყაზახეთი-ჩინეთი 2. მონღოლეთი-ჩინეთი 3. კორეა
2	ტრასეკას მულტიმოდალური დერეფანი (ახალი აბრეშუმის გზა)	აღმოსავლეთ ევროპა-შავი ზღვა-სამხრეთ კავკასია-კასპიისს ზღვა-შუა აზია–ჩინეთი
3	სამხრეთის დერეფანი	აღმოსავლეთ ევროპა-თურქეთი-ირანი ორი განშტოება: 1.შუა აზია-ჩინეთი 2. სამხრეთ აზია-სამხრეთაღმოსავლეთ აზია-სამხრეთ ჩინეთი
4	ჩრდილოეთ-სამხრეთის დერეფანი	ჩრდილოეთ ევროპა-რუსეთი სამი განშტოება: 1. სამხრეთ კავკასია-სპარსეთის ყურე 2. შუა აზია-სამხრეთის ყურე 3. კასპიის ზღვა-ირანი-სპარსეთის ყურე

წყარო: ბიზნესისა და ეკონომიკის ცენტრი, 2017, 22 დეკ.

ბათუმის პორტი, ფოთის ნავსადგურის მსგავსად, ამუშავებს თხევად და მშრალ

ტვირთებს, რომლის გამტარუნარიანობა დღეს 15 მლნ. ტონას შეადგენს და მისი 28 მლნ ტონამდე გაზრდაა მოსალოდნელი. აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ ბათუმის საკონტეინერო ტერმინალის გამტარუნარიანობა წელიწადში 100 000 TEU-ს შეადგენს. მშრალი ტვირთების ტერმინალის მაქსიმალური გამტარუნარიანობა წელიწადში 2,0 მილიონი ტონაა. ბათუმის ნავთობ ტერმინალი ყაზახეთის პირველი სტრატეგიული კაპიტალდაბანდებაა შავ ზღვაზე. ტერმინალი უზრუნველყოფს ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების გადატვირთვის მომსახურებას ყაზახეთიდან, აზერბაიჯანიდან, თურქმენეთიდან, საქართველოდან და სხვა ქვეყნებიდან. ბათუმის ნავთობ ტერმინალს ნავთობი საქართველოს რკინიგზის მეშვეობით, ვაგონ-ცისტერნებით მიეწოდება, რომელთა დაცლა თანამედროვე სარკინიგზო ესტაკადებზე ხორციელდება. ნავთობ ტერმინალის გამტარუნარიანობა წელიწადში 15 მლნ ტონამდე ნავთობს შადგენს. ბათუმის ნავთობ ტერმინალზე მოქმედებს 7 ნავთობჩამოსასხმელი სარკინიგზო ესტაკადა, რომელთა მეშვეობით შესაძლებელია ერთდროულად 194 ვაგონ-ცისტერნის ან დღე-ღამეში 770-ზე მეტი ვაგონ-ცისტერნის დაცლა.

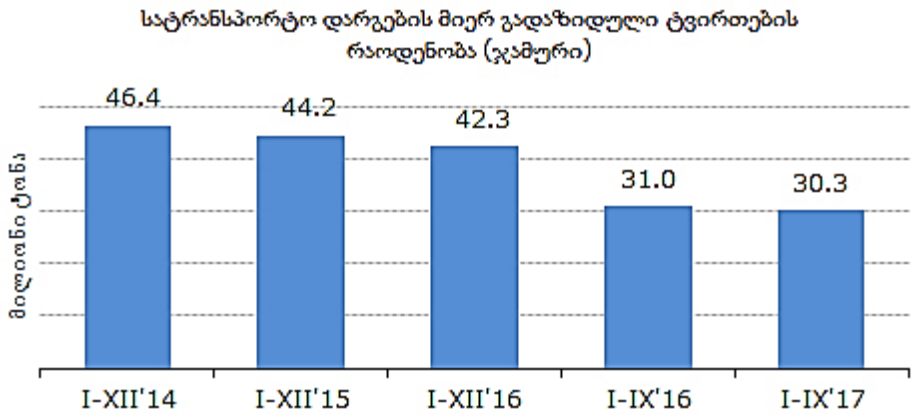
ყულევის საზღვაო ტერმინალის გამტარუნარიანობა, წელიწადში 10 მლნ ტონამდე ნავთობპროდუქტის გადატვირთვის საშუალებას იძლევა, აქედან: 3 მლნ ტონა ნავთობის, 3 მლნ ტონა დიზელისა და 4 მილიონი ტონა მაზუთის. სარეზერვუარო პარკის მთლიანი მოცულობა 320 ათასი კუბური მეტრია, 380 ათას ტონამდე გაზრდის პოტენციალით. ნავთობპროდუქტების ჩამოსხმის მწარმოებლურობა საათში 1000-დან 8000-მდე კუბურ მეტრს შეადგენს. 2010 წლის 15 ივლისიდან ყულევის პორტმა ყაზახური ნავთობპროდუქტების გადაზიდვა დაიწყო. ამ პროექტის რეალიზაციისათვის, რომელიც დიდ ტონაჟიანი ტანკერების (100 000 ტონაზე მეტი ტვირთამწეობის) მომსახურების აუცილებლობასთან იყო დაკავშირებული, პორტმა განახორციელა ფსკერის დაღრმავების სამუშაოები. 2012 წლის ივლისში კი ნავთობ ტერმინალში არსებული პროპილენის გადასატვირთი ახალი კომპლექსის მეშვეობით, ყულევის ტერმინალით ქიმიური პროდუქციის გადატვირთვაც გახდა შესაძლებელი.

სატრანსპორტო ფირმების მიერ გადაზიდული ტვირთების საერთო

მოცულობის ისტორიას თუ გადავხედავთ, 2014 წლის პირველივე თვიდან დღემდე, მოცემულობა კლებადია. უკანასკნელი ხუთი წლის განმავლობაში მნიშვნელოვნად მცირდება საზღვაო პორტებსა და ტერმინალებში

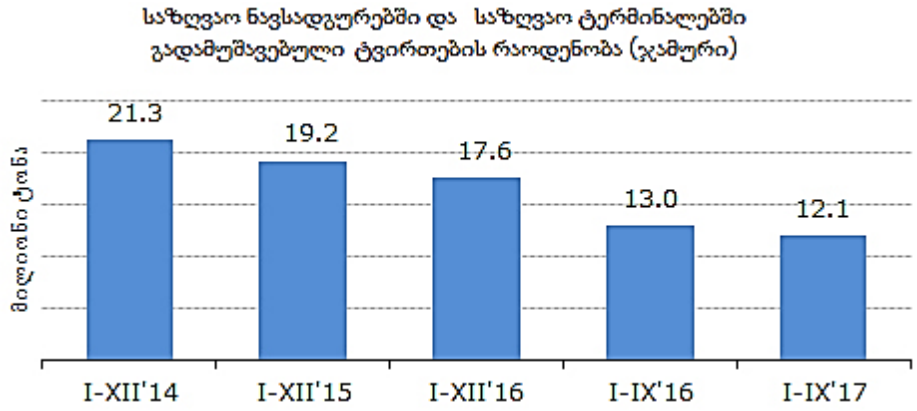
გადამუშავებული ტვირთების ჯამური რაოდენობა მილიონ ტონებში და კონტეინერთა რაოდენობაში. საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სტატისტიკა ასე გამოიყურება 2014-2017წწ.

დიაგრამა 1.3



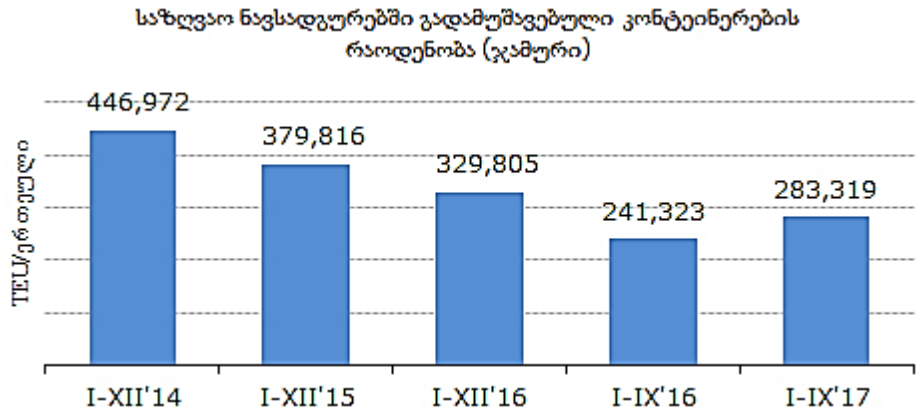
წყარო: საქსტატი 2018წ სექტემბერი

დიაგრამა 1.4



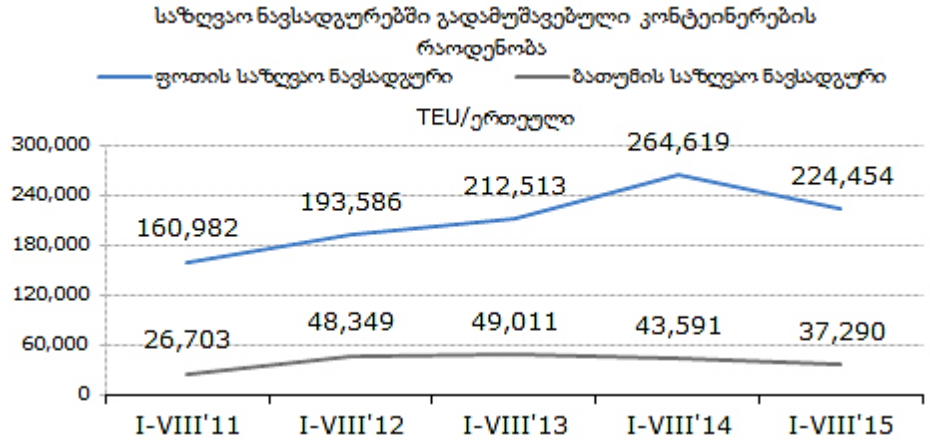
წყარო: საქსტატი 2017 სექტემბერი

დიაგრამა 1.5



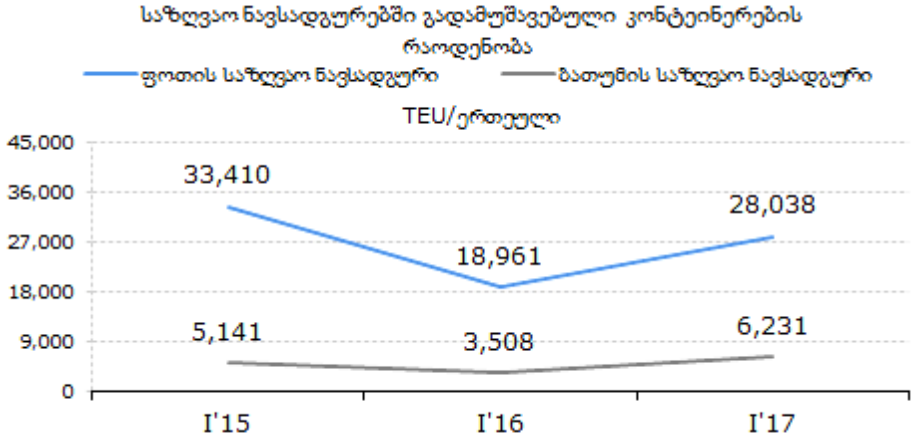
წყარო: საქტატი 2017 სექტემბერი

დიაგრამა 1.6



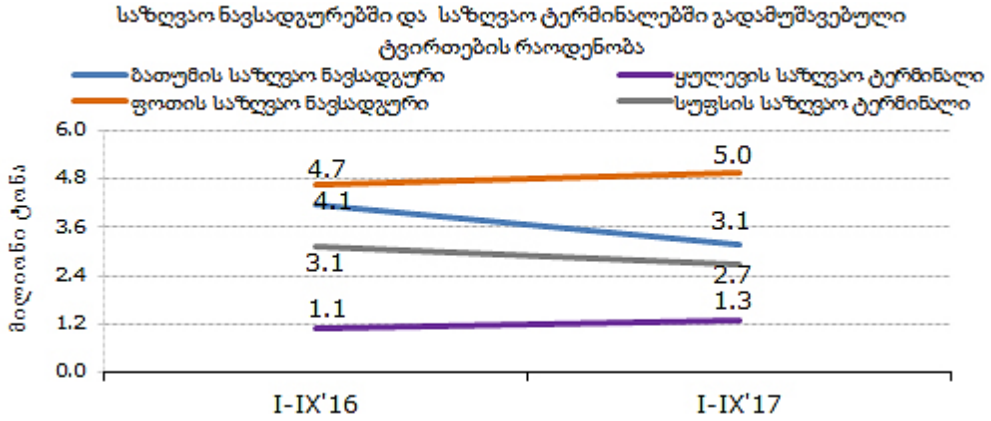
წყარო: საქსტატი 2017 სექტემბერი

დიაგრამა 1.7



წყარო ; საქტატი 2017 სექტემბერი

დიაგრამა; 1.8



წყარო; საქსტატი 2017 სექტემბერი

ანაკლიის ნავსადგურის აშენება პირველ ეტაპზე წელიწადში 5-8 მლნ ტონა გამტარუნარიანობით, ძირითადად მშრალი ტვირთებისათვის, რაც მომავალში საჭიროებისამებრ შესაძლებელია გაიზარდოს ორჯერ და მეტად, ხოლო ნავთობტერმინალების მოწყობის შემთხვევაში და ნაყარი ტვირთების მოცულობათა შემდგომი გაზრდით – 5-6-ჯერაც კი. არსებობს ანაკლიის ნავსადგურის გეგმა და მშენებლობის პროექტი რომელიც დაამუშავა შპს „მშენპროექტმა“. ამ ვერსიით პროექტის საერთო საინვესტიციო ღირებულება 150-180 მლნ აშშ დოლარით ნაკლებია წინამორბედ წინადადებასთან შედარებით და იგი თითქმის სრულად გამორიცხავს სამოსახლო მიწებთან შეხებას.აღსანიშნავია, რომ ენგურის საზღვაო პორტის მნიშვნელობის შესახებ ორი საპირისპირო მოსაზრება არსებობს.პირველი მათგანის მიხედვით, პორტის უშუალოდ საოკუპაციო ზოლთან აშენება მეტად სარისკოა, ხოლო მეორე თვალსაზრისით, მას დადებითი როლი აკისრია, რადგან არ არის გამორიცხული, ეკონომიკური ეფექტიანობით აფხაზეთის მესვეურების დაინტერესება გამოიწვიოს და სასიკეთო აღმოჩნდეს კონფლიქტის მოგვარების საქმეში.

შავ და კასპიის ზღვებს შორის მდებარე ევრაზიის სატრანსპორტო გზებისარტერიის მნიშვნელოვანი ნაწილია საქართველოს რკინიგზა, რომელიც ევროპას ცენტრალურ აზიასთან და შემდგომ ჩინეთთან უმოკლესი გზით

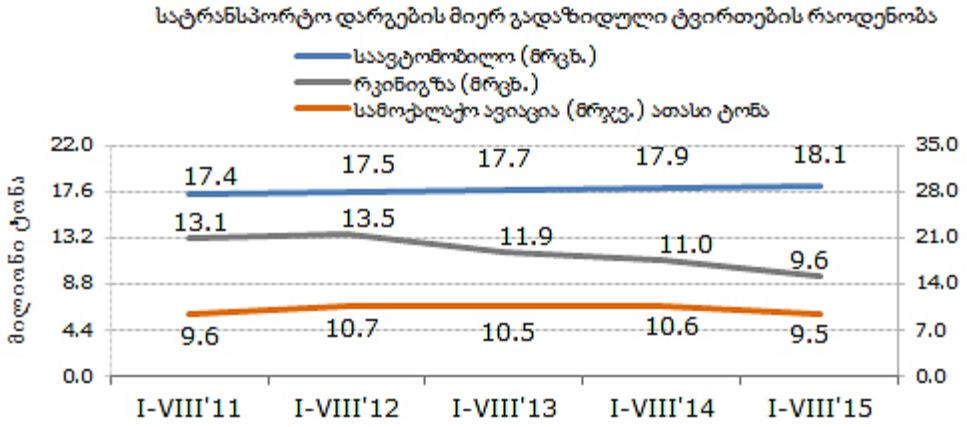
აკავშირებს. მისი საექსპლუატაციო სიგრძე 1 575 კილომეტრია. უკანასკნელ პერიოდში კავკასიის დერეფნის გასწვრივ სარკინიგზო მიმოსვლის მოცულობის ზრდის საფუძველი გახდა ტრასეკას ფარგლებში განხორციელებული პროექტების მიერ სარკინიგზო მიმოსვლის უსაფრთხოებისა და ეფექტიანობის ზრდა. ამჟამად, საქართველოს რკინიგზის ყველაზე 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.

სატრანზიტო ფუნქციის შესრულებისთვის აუცილებელია სატრასპორტო სფეროს ინტეგრაცია მსოფლიო სატრასპორტო ინფრასტრუქტურაში. საავტომობილო დარგი ერთ-ერთი ძირითადი სფეროა. საქართველოს 6901.1 კმ სიგრძის საავტომობილო გზა გააჩნია, აქედან 1603 კმ საერთაშორისო მნიშვნელობისაა, 5298.1 კმ კი - შიდა სახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის. "ევროპა-კავკასია-აზიის სატრასპორტო კორიდორის" შექმნამ ხელი შეუწყო საქართველოს ინფრასტრუქტურის გავითარებასა და წინსვლას "ტრასეკა" აქტიურად მუშაობს საავტომობილო ტრანსპორტით ტვირთის გადაზიდვის სფეროში ევროპასა და აზიას შორის ახალ „აბრეშუმის გზაზე" ავტოსატრანსპორტო გადაზიდვების სრულყოფაზე.

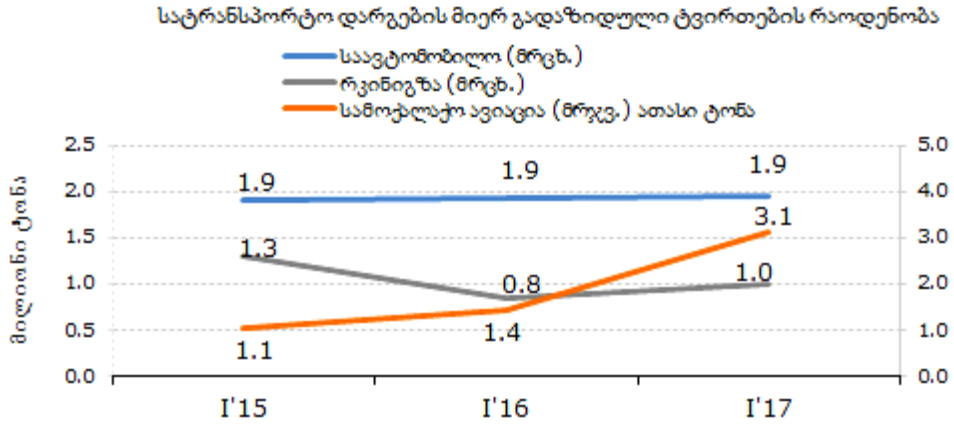
საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის სტრუქტურაში საავტომობილო ტრანსპორტი უმნიშვნელოვანეს ადგილს იკავებს. საბჭოთა კავშირის დროს ამ დარგის საქმიანობა ძირითადად ქვეყნის შიგნით ფუნქციონირებაზე იყო გათვლილი, საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ კი სატრანსპორტო სექტორი საერთაშორისო ბაზარზე გავიდა. თურქეთთან საზღვრის გახსნამ მკვეთრად გაზარდა საავტომობილო ტრანსპორტის საქმიანობის მასშტაბები. შესაბამისად იზრდება საავტომობილო გზებით გადაზიდული ტვირთების მოცულობა და ტვირთბრუნვის მაჩვენებლები. ქვეყნის საავტომობილო გზებით. საშუალოდ ყოველწლიურად თითქმის 17.2 მილიონი ტონა ტვირთის გადაზიდვა

ხორციელდება. საქართველოში გადაზიდული ტვირთის მოცულობაში დიდი ხვედრითი წილი, დაახლოებით 59.9%, საავტომობილო გადაზიდვებზე მოდის. 1990 წლის შემდეგ საავტომობილო მაგისტრალებმა თავისი ფუნქცია დაიბრუნეს, თუმცა აღსანიშნავია, რომ მოუვლელობის შედეგად მაგისტრალების უმეტესობა ამორტიზირდა. მას შემდეგ, რაც საქართველომ შეიძინა აზია-ევროპის დამაკავშირებელი დერეფნის სტატუსი, ქვეყნისთვის პრიორიტეტული გახდა სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარება. საავტომობილო გადაზიდვების გაზრდილმა მოთხოვნებმა, დღის წესრიგში დააყენა არსებული გზების რეკონსტრუქციის და ზოგ შემთხვევაში ახალი უსაფრთხო მონაკვეთების მშენებლობის აუცილებლობა. საქართველოს ტერიტორიაზე სატრანზიტო ტვირთის გადაადგილებისათვის საერთაშორისო მნიშვნელობის გზის საერთო სიგრძეა 1467 კმ, ხოლო შიდასახელმწიფოებრივი გზის საერთო სიგრძე კი - 3477 კმ-ია.

დიაგრამა; 1.9



წყარო ; საქსტატი 2017



წყარო ; საქსტატი 2017

დიაგრამიდან ჩანს , რომ ტენდენცია კლებადია რკინიგზით გადაზიდულ ტვირტებტან მიმართებაში. ეს შედეგები გვამცონბს, რომ სასწრაფოდ უნდა მოვახდინოთ რეაგირება განვავითაროთ ტექნიკა, რელსები და ამით შევამციროთ ხარჯები. საავტომობილო ტრანზიტები საფრთხეს უქმნის ჩვენს გარემოს; საფრთხეს უქმნის ჩვენს ეკონომიკას, რადგანაც თურქული ტრანზიტული მანქანები უფრო დაბალ ფას თავაზობენ მომხმარებლებს ვიდრე რკინიგზა. დროთა განმავლობაში მოიკლებს ტვირთები , რომლებიც რკინიგზით გადაგვაქვს.

2008 წლიდან "კავკასუს ონლაინი" ფოთი ვარნას დამაკავშირებელი ოპტიკური და ბოჭკოვანი კაბელის ერთადერთი მფლობელი არის.კაბელი შავი ზღვის სიღრმეზეა განთავსებული და მომხმარებლისათვის მაღალხარისხიანი ოპტიკურ ინტერნეტს პირდაპირ ევროპიდან მიწოდებას უზრუნველყოფს. საქართველოს ასევე შეუძლია განახორციელოს ინტერნეტის იმპორტს აზერბაიჯანში სომხეთსი და მთელ შუა აზიის ქვეყნებში.

თავი II. საქართველოს საგარეო სავაჭრო ურთიერთობების განვითარების პერსპექტივები რეგიონის ქვეყნებთან

2.1. ქვეყნების მიხედვით

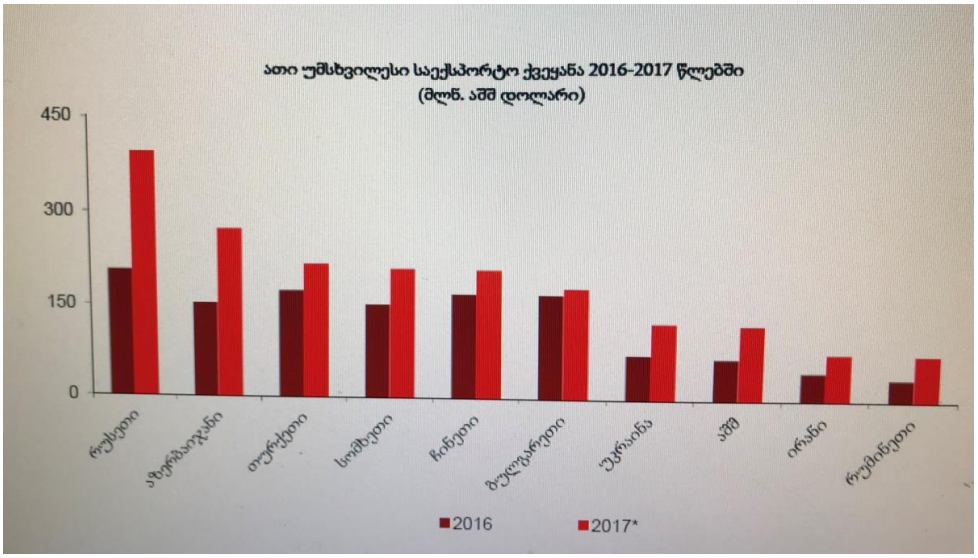
საქართველოს უმსხვილეს სავაჭრო პარტნიორ ქვეყნებში მოწინავე პოზიციები ბოლო პერიოდში სტაბილურად სამ ქვეყანას, თურქეთს, უკრაინასა და აზერბაიჯანს,

უკავია.

სავაჭრო ურთიერთობები თურქეთთან საქართველომ, როგორც დამოუკიდებელმა სახელმწიფომ, გასული საუკუნის 90-იან წლებში დაამყარა საქართველოს რესპუბლიკასა და თურქეთის რესპუბლიკას შორის სავაჭრო და ეკონომიკური თანამშრომლობის შესახებ დადებული ხელშეკრულების საფუძველზე 30.07.1992. შემდგომ პერიოდში ორმა ქვეყანამ ხელი მოაწერა 120-ზე მეტ ხელშეკრულებასა და შეთანხმებას, რომელთაც ხელი შეუწყეს მეზობელ სახელმწიფოებს შორის სავაჭრო და ეკონომიკური ურთიერთობების შემდგომ განვითარებასა და გაღრმავებას.

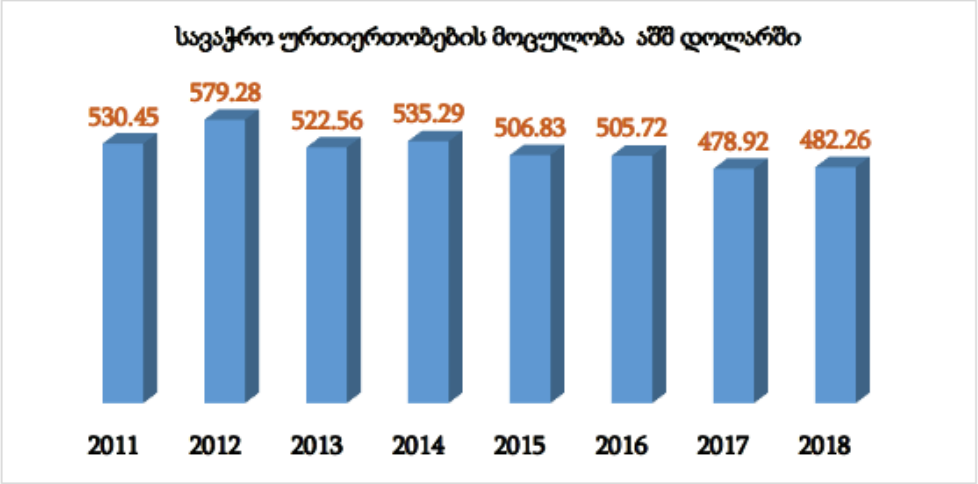
დიდი ხნის ისტორია აქვს საქართველოს სავაჭრო და ეკონომიკურ თანამშრომლობას უკრაინასა და აზერბაიჯანთან. საბჭოთა ხელისუფლების წლებში აღნიშნულ ქვეყნებთან ურთიერთობა მოკავშირე რესპუბლიკების რანგში ხორციელდებოდა, ხოლო საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ დამოუკიდებელი სახელმწიფოების რანგში დამყარდა. მოკავშირე რესპუბლიკების ერთმანეთზე გადაჯაჭვული მეურნეობების არსებობას საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ ეკონომიკური და პოლიტიკური საფუძველი გამოეცალა. ბალტისპირეთის ქვეყნების გამოკლებით, ყოფილ საბჭოთა რესპუბლიკებთან თანასწორუფლებიანობის პრინციპზე დამყარებული ურთიერთობები საქართველომ დამოუკიდებელ სახელმწიფოთა გამოსვლის შემდეგ 2008 წლამდე გააგრძელა. საქართველოს დსთ-დან გამოსვლის შემდეგ სავაჭრო და ეკონომიკური ურთიერთობები აზერბაიჯანთან და უკრაინასთან განსხვავებულ მოცემულობაში გადავიდა და განვითარდა. ბოლო ხუთი წლის განმავლობაში თურქეთი, უკრაინა და აზერბაიჯანი ათ უმსხვილეს სავაჭრო პარტნიორ ქვეყანაში პირველ-სამ ადგილს იკავებენ, გამონაკლისია 2007 წელი. აღნიშნულ პერიოდში თურქეთი უკონკურენტოდ ინარჩუნებს პირველ ადგილს, თუმცა მისი ხვედრითი წონა სავაჭრო ბრუნვის მთლიან მოცულობაში 2007-2011 წლებში არაკანონზომიერად იცვლებოდა, ჯერ 14,6 %-დან 18,6 %-მდე ამაღლდა, შემდეგ კი თანდათანობით შემცირდა.

დიაგრამა 2.1



წყარო: საქსტასი, საგარეო ვაჭრობა, 2017წ.

ცხრილი 2.2



წყარო; საქსტატი 2019 თებერვალი

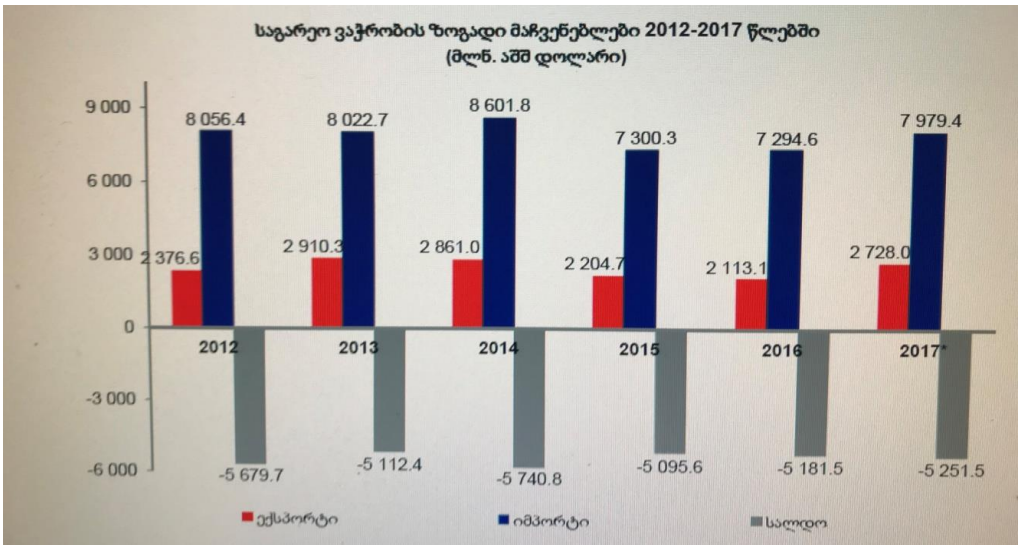
ცხრილიდან ჩანს , რომ სავაჭრო ირთიერობების მოცულობა აშშ დოლარში 2014 წლიდან კლებადია 2017 მდე. ხოლო დინამიკა იზრდება 2018 წელს, უნდა შევეცადოთ რომ ვაჭრობის მოცულობა გავზაროთ მოვიზიდოთ ინვესტორები , ხელი შევუწყოთ ჩვენს გადამხდელებს.

2017 წელს საქართველოში საქონლით საგარეო სავაჭრო ბრუნვამ 10 707.4 მლნ. აშშ დოლარი შეადგინა, რაც წინა წლის შესაბამის მაჩვენებელზე 13.8 %-ით მეტია; აქედან ექსპორტი 2 728.0 მლნ. აშშ დოლარს შეადგენს (29.1 პროცენტით მეტი), ხოლო იმპორტი 7 979.4 მლნ. აშშ დოლარს (9.4 პროცენტით მეტი). საქართველოს უარყოფითმა სავაჭრო ბალანსმა 2017 წელს 5 251.5 მლნ. აშშ

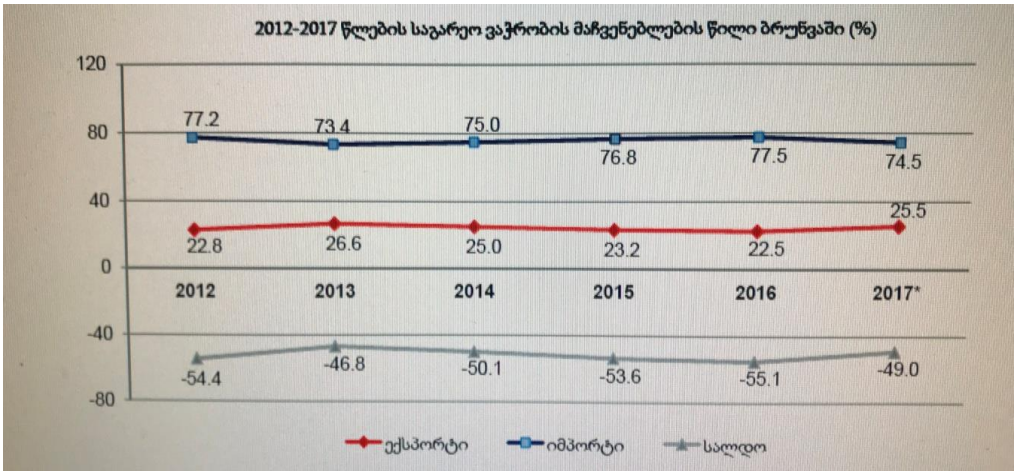
დოლარი და საგარეო სავაჭრო ბრუნვის 49.0 პროცენტი შეადგინა. ამავე პერიოდში ექსპორტმა რეექსპორტის გარეშე 2063.0 მილიონ აშშ დოლარი შეადგინა, რაც 24.6 % აღემატება წინა წლის მაჩვენებელს.

საქართველოს საგარეო ვაჭრობაში ჩამოყალიბებულ ზოგად ტენდენციებს ასახავს გრაფიკულიგამოსახულება 2012-2017 წლების დინამიკური მწკრივის მიხედვით.

დიაგრამა 2.3



წყარო; საქსტატი 2018 იანვარი



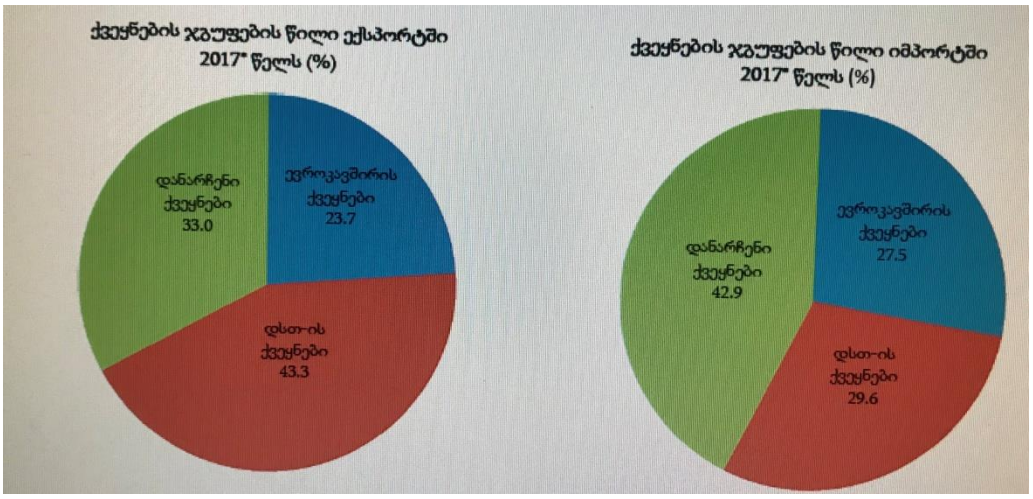
წყარო; საქსტატი 2018 იანვარი

2017 წელს საქართველოს საგარეო სავაჭრო ბრუნვებმა ევროკავშირის ქვეყნებთან 2 844.3 მლნ. აშშ დოლარი შეადგინა, რაც წინა წლის მაჩვენებელზე 2.0 პროცენტით მეტია. აქედან ექსპორტი 646.5 მლნ. აშშ დოლარი იყო (13.0 პროცენტით მეტი), ხოლო იმპორტი 2 197.5 მლნ. აშშ დოლარი (0.8 პროცენტით

ნაკლები). საქართველოს საგარეო სავაჭრო ბრუნვაში ამ ქვეყნების წილმა 26.6 პროცენტი შეადგინა, მათ შორის ექსპორტში 23.7 პროცენტი და იმპორტში 27.5 პროცენტი (2016 წელს შესაბამისად 29.7, 27.1 და 30.5 პროცენტი). ევროკავშირის ქვეყნებზე სავაჭრო დეფიციტის 29.6 პროცენტი (2016 წელს 31.7 პროცენტი). დსთ-ის ქვეყნებთან საგარეო სავაჭრო ბრუნვამ 2017 წელს 3 541.64 მლნ. აშშ დოლარი შეადგინა (2016 წელთან შედარებით 30.2 პროცენტით მეტი). აქედან ექსპორტი 1 180.7 მლნ. აშშ დოლარი (60.0 პროცენტით მეტი), ხოლო იმპორტი 2 360.9 მლნ. აშშ დოლარი იყო (19.3 პროცენტით მეტი). საქართველოს საგარეო სავაჭრო ბრუნვაში დსთ-ის ქვეყნების წილი 33.1 პროცენტი იყო, მათ შორის ექსპორტში 43.1 პროცენტი და იმპორტში 29.8 პროცენტი (2016 წელს შესაბამისად 28.9, 34.9 და 27.2 პროცენტი). 2017 წელს დსთ-ის ქვეყნებზე მოდიოდა სავაჭრო დეფიციტის 22.5 პროცენტი (2016 წელს კი 24.1 პროცენტი).

ქვემოთ მოცემული დიაგრამა გვიჩვენებს ქვეყნების ჯგუფების წილებს საქართველოს ექსპორტსა და იმპორტში.

დიაგრამა; 2.3



წყარო; საქსტატი 2018 იანვარი

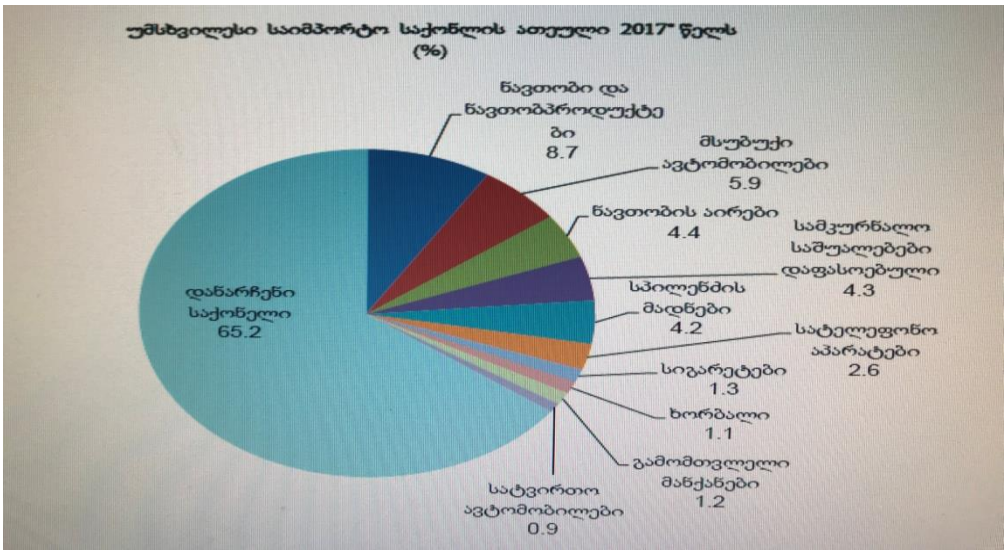
2017 წელს ათი სავაჭრო პარტნიორი ქვეყნის წილმა საქართველოს მთლიან საგარეო სავაჭრო ბრუნვაში 66.8 პროცენტი შეადგინა. უმსხვილესი სავაჭრო პარტნიორებია თურქეთი (1 589.4 მლნ. აშშ დოლარი), რუსეთი (1 183.71 მლნ. აშშ დოლარი) და ჩინეთი (939.5 მლნ. აშშ დოლარი). 2017 წელს, სასაქონლო ჯგუფებიდან, საექსპორტო ათეულში პირველი ადგილი სპილენძის მადნებმა და

კონცენტრატებმა დაიკავა, 419.9 მლნ. აშშ დოლარი და მთელი ექსპორტის 15.5 პროცენტი შეადგინა. ფეროშენადნობების ექსპორტი 306.9 მლნ. აშშ დოლარს და შესაბამისად, მთლიანი ექსპორტის 11.7 პროცენტს უდრიდა. მესამე ადგილზე მსუბუქი ავტომობილების ჯგუფი იმყოფებოდა.

ამ სასაქონლო ჯგუფის ექსპორტმა 234.9 მლნ. აშშ დოლარი და მთელი ექსპორტის 8.6 პროცენტი შეადგინა. ეს იმის მაჩვენებელია, რომ თურქეთიდან საქართველოში იმპორტირებული პროდუქცია მაღალ დონეზეა დივერსიფიცირებული და მრავალი დასახელების საქონელს მოიცავს. ბიზნეს-პროდუქტები ჭარბობს აზერბაიჯანიდან საქართველოში იმპორტირებულ პროდუქტებშიც. განსაკუთრებით დიდი რაოდენობით შემოდის ნავთობი და ნავთობპროდუქტები, ნავთობის აირები და აირისებრი ნახშირწყლები. თურქეთისგან განსხვავებით აზერბაიჯანიდან იმპორტირებულ პროდუქციაში ხუთი უმსხვილესი სასაქონლო ჯგუფის წილი ექსპორტის მთლიან 456 მოცულობაში 2007-2010 წლებში 79-დან 86%-მდე ფარგლებში მერყეობს. მაშასადამე, აზერბაიჯანიდან საქართველოში იმპორტირებული პროდუქტები ნაკლებად დივერსიფიცირებულია. უკრაინიდან საქართველოში იმპორტირებული პროდუქტები საკმაოდ მრავალფეროვანია. ხუთი უმსხვილესი სასაქონლო ჯგუფის წილი იმპორტის მთლიან მოცულობაში 2017- 2010 წლებში 25-36%-ის ფარგლებში მერყეობს. ამასთან, ხუთ უმსხვილეს სასაქონლო ჯგუფში თითქმის თანაბარი ხვედრითი წონით არის წარმოდგენილი ბიზნეს-პროდუქტები და სამომხმარებლო პროდუქტები. დანარჩენ იმპორტირებულ პროდუქტებში შედის შედედებული რძე 2017წ-10,2 მილიონ აშშ დოლარი, 2010წ-3,5 მლნ აშშ დოლარი, სამკურნალო საშუალებები (2007წ-8,6 მლნ აშშ დოლარი, 2010წ-10,5 მლნ აშშ დოლარი), სხვა საკვები პროდუქტები (2007წ6,4 მლნ აშშ დოლარი, 2010წ-6,37 მლნ აშშ დოლარი) .. ამრიგად, საქართველოს სამ უმსხვილეს პარტნიორ ქვეყანასთან, - თურქეთთან, აზერბაიჯანთან და უკრაინასთან, სავაჭრო ურთიერთობების შესწავლამ დაგვანახვა, რომ ეს ურთიერთობები ემყარება სათანადოდ მომზადებულ სამართლებრივ ბაზას, რომელიც აღნიშნული ქვეყნების ურთიერთდახმარებისა და

თანასწორუფლებიანობის პრინციპების გათვალისწინებით არის დამუშავებული.[1] 2017 წელს, სასაქონლო ჯგუფებიდან, საექსპორტო ათეულში პირველი ადგილი სპილენძის მადნებმა და კონცენტრატებმა დაიკავა, 419.9 მლნ. აშშ დოლარი და მთელი ექსპორტის 15.4 პროცენტი შეადგინა. ფეროშენადნობების ექსპორტი 306.8 მლნ. აშშ დოლარს და შესაბამისად, მთლიანი ექსპორტის 11.3 პროცენტს უდრიდა.მესამე ადგილზე მსუბუქი ავტომობილების ჯგუფი იმყოფებოდა. ამ სასაქონლო ჯგუფის ექსპორტმა 233.9 მლნ. აშშ დოლარი და მთელი ექსპორტის 8.6 პროცენტი შეადგინა.

ცხრილი; 2.3



წყარო საქსტატი 2018 იანვარი

ანალიზის შედეგად გამოვლინდა: იმპორტს უმსხვილესი საიმპორტო სასაქონლო ჯგუფი 2017 წელს ნავთობპროდუქტები იყო, რომლის იმპორტმა 696.7 მლნ. აშშ დოლარი და მთელი იმპორტის 8.76 პროცენტი შეადგინა. მეორე ადგილზე იმყოფებოდა მსუბუქი ავტომობილების სასაქონლო ჯგუფი 474.3 აშშ დოლარით, რაც იმპორტის 5.97% იყო. მესამე ადგილზე ნავთობის აირების სასაქონლო ჯგუფი დაფიქსირდა 350.41 მლნ. აშშ დოლარით 4.43 პროცენტით ათი უმსხვილესი საიმპორტო ქვეყნის სია შემდეგნაირად გამოიყურება: თურქეთი, რუსეთი, ჩინეთი, , უკრაინა, აზერბაიჯანი , თურქმენეთი , გერმანია, სომხეთი, აშშ, იტალია, ბელარუსია , რუმინეთი.

[1] მღებრიშვილი ბ, საქართველოს სავაჭრო ურთიერთობები უმსხვილეს პარტნიორ ქვეყნებთან, გვ. 452

1. თურქეთი სავაჭრო ბრუნვის მიხედვით ყველაზე მსხვილი პარტნიორი ქვეყანაა საქართველოსთვის. შეიძლება ითქვას, რომ მან რუსეთი ჩაანაცვლა. ეს არის ბუნებრივი მოვლენა. ნებისმიერი ქვეყანა საერთაშორისო ვაჭრობას, პირველ რიგში, მეზობელ ქვეყნებში ანვითარებს. რუსეთთან დაძაბულმა პოლიტიკურმა ურთიერთობამ ხელი შეუწყო საქართველო თურქეთის სავაჭრო ეკონომიკური ურთიერთობის განვითარებასა და გაღრმავებას.

2. სავაჭრო ბრუნვის მოცულობის მხრივ უკანასკნელი ოთხი წლის მანძილზე მეორე ადგილზე აზერბაიჯანი, ხოლო მესამე ადგილზე უკრაინა, თუმცა ორივე ქვეყნის წილი სავაჭრო ბრუნვაში სტაბილურად ზრდის ტენდენციით არ ხასიათდება.

3. საანალიზოდ აღებულ პერიოდში საქართველოს თურქეთთან, აზერბაიჯანთან და უკრაინასთან აქვს უარყოფითი სავაჭრო სალადო. ამასთან, უარყოფითი სავაჭრო სალდო თურქეთთან და უკრაინასთან იზრდება, აზერბაიჯანთან კი შემცირდა.

4. ჯერჯერობით საქართველოსთვის არახელსაყრელია ექსპორტის სტრუქტურა თურქეთთან; ექსპორტის მთლიან მოცულობაში კვლავ ჭარბობს შავი და ფერადი ლითონების ნარჩენები და ჯართი.

5. ექსპორტი არ არის დივერსიფიცირებული სამივე უმსხვილეს პარტნიორ ქვეყანასთან.

6. იმპორტი არ არის დივერსიფიცირებული აზერბაიჯანთან. ანალიზის შედეგად გაკეთებულმა დასკვნებმა მიგვიყვანა შემდეგი წინადადებების წამოყენებამდე:

- უარყოფითი სავაჭრო სალდო თურქეთთან აუცილებლად უნდა შემცირდეს. ამისთვის საჭიროა იმ პროდუქციის იმპორტის მინიმუმამდე დაყვანა, რომლის წარმოების შესაძლებლობაც საქართველოშია. მხედველობაში გვაქვს სოფლის მეურნეობის პროდუქცია, რაც, თავის მხრივ, მოითხოვს სოფლის მეურნეობის პრიორიტეტულ დარგად გამოცხადებასთან ერთად მეწარმეებისთვის შესაბამისი სამთავრობო სტრუქტურების აქტიურ მხარდაჭერას.
- ექსპორტის დივერსიფიკაციის უზრუნველსაყოფად არ არის საკმარისი

საზღვარგარეთ საექსპორტოდ გასატანი პროდუქციის არსებობა, იმავდროულად აუცილებელია საერთაშორისო მარკეტინგის მეთოდების გააქტიურება საზღვარგარეთ მომხმარებელთა ბაზრების ჩამოსაყალიბებლად.

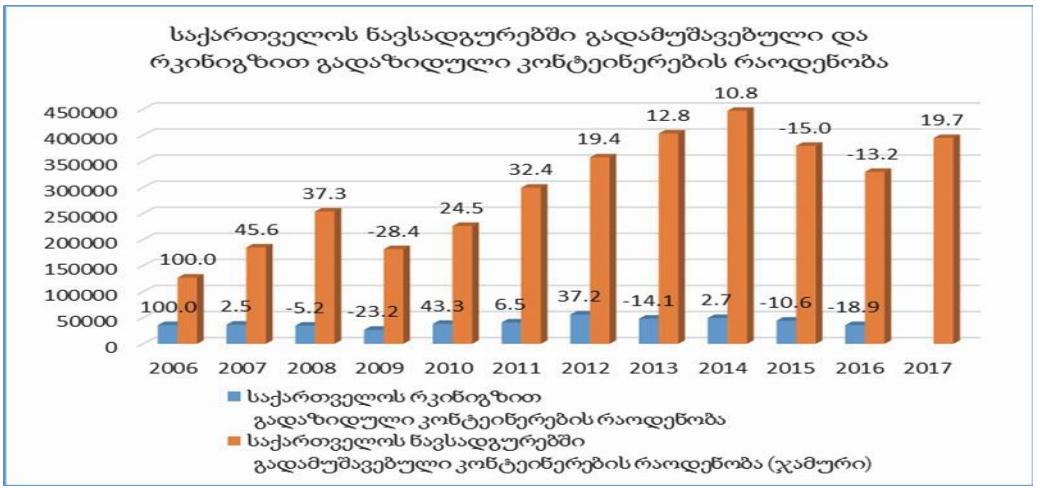
- ცალკეულ შემთხვევაში მიზანშეწონილადმიგვაჩნია პროტექციონიზმის პოლიტიკის გატარება. საჭიროა, აზრით, აგრეთვე, ლიბერალური საიმპორტო პოლიტიკის გამკაცრება. საიმპორტო ტარიფების გამოყენებით უნდა შეიზღუდოს საქართველოში იმ პროდუქტების შემოტანა, ადგილზე

2.2. სატრანსპორტო დერეფნით ტვირთების გადაზიდვის დინამიკა

90-იან წლებში ევროპის მიერ ინიცირებული პროექტების შედეგად, საფუძველი ჩაეყარა ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანს.am პროექტების ფარგლებში განხორციელდა ამიერკავკასიის რკინიგზის რეაბილიტაცია საქართველო-აზერბაიჯანის საზღვარზე, ხიდების რეაბილიტაცია, საბორნე გადასასვლელი ხიდების მშენებლობა და საკონტეინერო ტვირთების მომსახურების ხელშეწყობა ფოთის პორტში, მისი კომპიუტერული სისტემებით უზრუნველყოფა, ოპტიკურ-ბოჭკოვანი კაბელის გაყვანა სამხრეთ კავკასიის რკინიგზების სასიგნალო სისტემებისათვის და სხვ.საქართველოში მნიშვნელოვნად გაუმჯობესდა სატრანსპორტო ქსელი და მისი ინფრასტრუქტურა.შესაბამისად გაიზარდა ტვირთბრუნვა.

2002–2008 წლებში საქართველოში დაახლოებით 41 %-ით გაიზარდა რკინიგზით გადაზიდული ტვირ- თების მოცულობა, რაშიც სატრანზიტო ტვირთების ხვედრითი წილი 86 %-ს აღწევდა.შესაბამისად გაიზარდა საქართველოს პორტების (ბათუმი, ფოთი, სუფსა, ყულევი) მიერ გადამუშავებული ტვირთების დინამიკა, თუმცა 2014 წლის შემდგომ პერიოდში სატრანსპორტო დერეფნის ფუნქციის მიმზიდველობა თანდათანობით დაიკარგა.

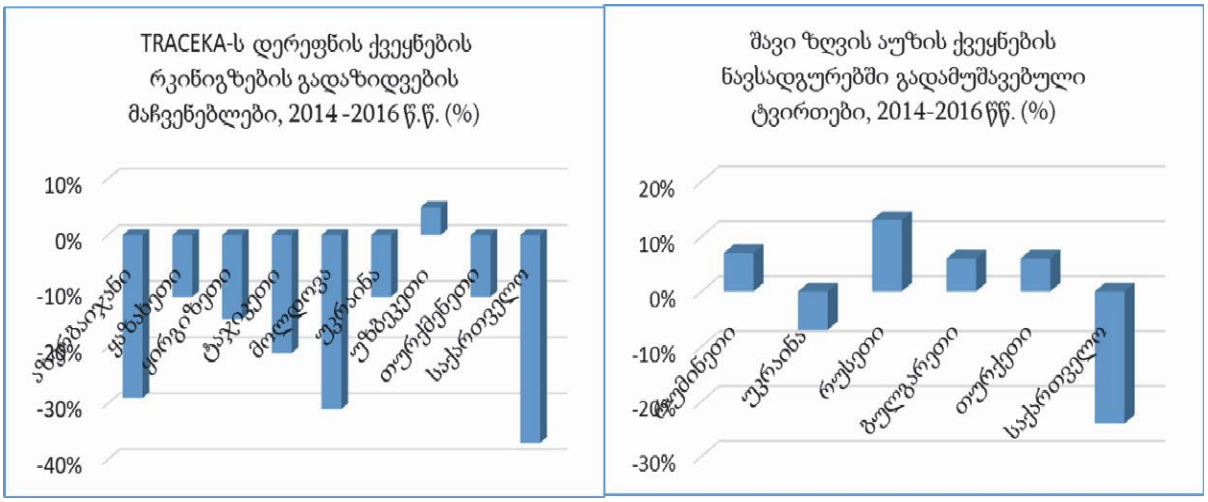
დიაგრამა; 2.4



წყარო; საქსტატი 2018 იანვარი

დიაგრამიდან ჩანს , რომ 2014 წლიდან რკინიგზით გადაზიდული კონტეინერების რაოდენობა მნიშვნელოვნად მცირდება და იგი 2016 წელს 2006 წლის მონაცემს გაუთანაბრდა (35 902 კონტეინერი), ხოლო საქართველოს ნავსადურებში გადამუშავებული კონტეინერების რაოდენობამ 2017 წელს შეადგინა 2014 წელს გადამუშავებული ტვირთების 89 %.

დიაგრამა; 2.5



წყარო ; საქსტატი 2017 იანვარი

ცხრილიდან ჩანს, რომ 2014-2016 წლებში რკინიგზით გადაზიდვის მაჩვენებლები მნიშვნელოვნად შემცირდა TRASEKA-ს დერეფნის ქვეყნებშიც.გამონაკლისი არის მხოლოდ უზბეკეთი, სადაც გადაზიდვები გაიზარდა

ხუთი პროცენტით.გარკვეულწილად ეს გარემოება შეიძლება აიხსნას იმით, რომ ნავთობი, რომელიც გადაიზიდებოდა რკინიგზით, გადაინაცვლა ბაქო–თბილისი–ჯეიჰანის მილსადენში 2012 წლის მონაცემებით, 2006 და 2009 წლებში მილსადენით გადაზიდული იქნა დღეში 1 მილიონი. ბარელი ნავთობი, 2014 წლიდან კი მისმა საშუალო წარმადობამ შეადგინა 1.2 მილიონი ბარელი ნავთობი .მიუხედავად ამისა, საქართველოს პორტებში ტვირთების ბრუნვა შემცირდა და მილსადენით გამტარიანობის ზრდამ ვერანაირი გავლენა ვერ მოახდინა რკინიგზით ტვირთების კლება. ჩემი აზრით , ეს შედეგები ძალიან ცუდია საქართველოს ეკონომიკისთვის და კიდევ ერთხელ ავღნიშნავ, რომ სასწრაფოდ უნდა დავიჭყოთ ღმაწლოვან ადგილას ახალი პორტის აშენება ,რაც გაზრდის ქვეყნის პოტენციალს , ჩამოყალიბდეს რეგიონალურ ჰაბად.

აქედან გამომდინარე შავი ზღვის აუზის ქვეყნების ნავსადგურებში გადამუშავებულ ტვირთებს განსხვავებული დინამიკა აქვს. იგი მნიშვნელოვნად შემცირდა საქართველოში 24% და უკრაინაში 7.2% .გაიზარდა რუსეთში 13.1% ბულგარეთში 6.2% თურქეთში 6.3 რუმინეთში 7.1%.მთლიანად შავი ზღვის აუზის ქვეყნების ნავსადგურებში გადამუშავებულ ტვირთები გაიზარდა 4% ით.

2.3. საქართველო როგორც უმნიშვნელოვანესი ლოჯისტიკური ცენტრი

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 ყველაზე მოკლე 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 შემთხვევასი 80 მლნ. ტონა იქნება წელიწადში ზემოაღნიშნული მილსადენი აზერი-ჩირაგ-გიუნეშლის საბადოზე მოპოვებული ნავთობის ტრანსპორტირებას ახდენს. ბაქო-სუფის ნავთობსადენის მსგავსად, ამ შემთხვევაშიც პროექტის მმართველ კომპანიად BP გვევლინება. ორივე ობიექტი მეტად მნიშვნელოვანია არა მარტო საქართველოს სატრანზიტო პოტენციალის გაზრდის მხრივ, არამედ რეგიონული ინტეგრაციის ხელშეწყობის მხრივათაც. 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.

ხელსაყრელი გეოგრაფიული ადგილმდებარეობის გათვალისწინებით საქართველოს გააჩნია პოტენციალი ცენტრალური აზიის და კავკასიისა მთავარ ლოგისტიკურ ჰაბად გარდაიქმნეს. ქართული ეკონომიკის განვითარებისთვის ლოგისტიკას მნიშვნელოვანი ადგილი უკავია, შესაბამისად, ეფექტური სატრანსპორტო და ლოგისტიკური სისტემის შექმნა ქვეყნის კონკურენტუნარიანობის ამაღლების ერთ-ერთ ძირითად და აუცილებელ ფაქტორს წარმოადგენს.

ლოგისტიკა გლობალური ეკონომიკის ერთ-ერთ მნიშვნელოვან ნაწილს წარმოადგენს. ლოგისიტიკის ბაზრის მოცულობა ევრო კავშირში 900 მრდ. ევრპას აღემატება, მისი საშუალო წლიური ზრდა 5,1 პროცენტზე მეტია, აღმოსავლეთ ევროპაში ეს მაჩვენებელი 15,3 პროცენტს შეადგენს, რაც 3-4 ჯერ მეტია მთლიანი შიდა პროდუქტის ზრდაზე.

ლოგისტიკური სერვისისა და ინფორმატიკული ტექნოლოგიების სწრაფმა განვითარებამ რევოლუციური ცვლილებები გამოიწვია წარმოებისა და დისტრიბუციის პროცესებში, რამაც გლობალური ბაზრის ჩამოყალიბება განაპირობა. კონკურენციის პირობებში აუცილებელი გახდა ლოგისტიკური სერვისის მწარმოებლების მიერ მაღალი ხარისხის ლოგისტიკური სერვისის უზრუნველყოფა, რომლის მთავარ ამოცანას წარმოადგენს პროდუქტის მიწოდება განსაზღვრულ ადგილას, განსაზღვრულ დროს, განსაზღვრულ მდგომარეობაში და განსაზრვრულ ანაზღაურებად წარმოადგენს.

ის ქვეყნები, რომლებიც ქმნიან ხელსაყრელ პირობებსა და ეფექტურ სატრანსპორტო-ლოგისტიკურ ინფრაქტრუქტურას, ახერხებენ მოიზიდონ კომპანიები, რომლებიც გლობალური ეკონომიკის ნაწილს წარმოადგენენ. გლობალიზაციის პროცესში აღნიშნული კომპანიები ღებულობენ სტრატეგიულ გადაწყვეტილებას, თუ სად განათავსონ მათი საწარმოები, სად გაასაღონ წარმოებული პროდუქცია და როგორ და რა პირობებში მოახდინონ მათი

ტრანსპორტირება მსოფლიო ბაზარზე. ამ გადაწყვეტილებაზე სხვადასხვა ფაქტორი ახდენს ზეგავლენას, მათ შორის, ლოგისტიკური სერვისის ხარისხი და მისი ხარჯი. ამისთვის აუცილებელია დამზადებული პროდუქციის სწრაფი, უსაფრთხო და იაფი ტრანსპორტირება საბოლოო მომხმარებლამდე.

ლოგისტიკა საქართველოს ეკონომიკის მნიშვნელოვან ნაწილს წარმოადგენს. მისი წილი ქვეყნის მთლიანი შიდა პროდუქტის 12,1 პროცენტს შეადგენს. ლოგისტიკის სექტორის განვითარება განაპირობებს საქართველოს ინტეგრაციას გლობალურ ლოგისტიკურ ქსელში და მის ეფექტიან დაკავშირებას მსოფლიოს წამყვან მოთამაშეებთან. ლოგისტიკა რეგიონებისა და კომპანიების კონკურენტუნარიანობის განმსაზღვრელი ერთ-ერთი უმთავრესი ფაქტორია, რომელიც პირდაპირ გავლენას ახდენს მათ გლობალურ ბაზარზე წარმატებულ პოზიციონირებაზე.

განვითარებული ლოგისტიკა განაპირობებს მაღალი ხარისხის სერვისს, იაფ და ეფექტურ მიწოდების ქსელს, რაც კონკურენტუნარიანობის ამაღლების აუცილებელი პირობაა, როგორც მთლიანად საქართველოსთვის, ასევე ქვეყანაში მოქმედი წარმოებებისთვის.

საქართველოს გეოპოლიტიკური ადგილმდებარეობიდან გამომდინარე გააჩნია რეალური შანსი გაატაროს და გადაამუშაოს დამატებითი ტვირთების ნაკადი, რაც განაპირობებს შემოსავლების ზრდას და გაუმჯობესებულ პირობებს წარმოებისა და ვაჭრობის განვითარებისთვის.

ლოგისტიკის განვითარება საქართველოში წარმოადგენს ეროვნული ეკონომიკის აღორძინების უმნიშვნელოვანეს ფაქტორს. სატრანსპორტო და ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურისა და ლოგისტიკაში ახალი ტექნოლოგიების დანერგვით საქართველოს უჩნდება რეალური შანსი, იქცეს კავკასიისა და ცენტრალური აზიის სავაჭრო-ლოგისტიკურ ჰაბად. თანამედროვე ლოგისტიკური სისტემის ჩამოყალიბება და ლოგისტიკური სიახლეების მოზიდვა წარმოადგენს საქართველოს ერთ-ერთ უმთავრეს ამოცანას, რომლის შესრულება იძლევა საშუალებას, საქართველო გახდეს საერთაშორისო ლოგისტიკური ქსელის ნაწილი და მოიზიდოს გლობალური ეკონომიკის უდიდესი ბაზრის მოთამაშენი.

ლოგისტიკური ინფრაქტრუქტურის განვითარება თავის მხრივ უმნიშვნელოვანესია საქართველოს ყველაზე პერსპექტიული დარგების აღორძინებისთვის, როგორიცაა სოფლის მეურნეობა, წარმოება, ვაჭრობა და ტურიზმი. მაგალითად, საქართველოში წარმოებული სოფლის მეურნეობის პროდუქტის დაახლოებით 51 პროცენტი ლპობას განიცდის, რაც განპირობებულია შესაბამისი სასაწყობო ინფრასტრუქტურის არრასებობითა და ამ მიმართულებით ტექნოლოგიური ჩამორჩენით. თანამედროვე სოფლის მეურნეობის მიწოდების ჯაჭვის ფასწარმოქმნის 70-83 პროცენტს ლოგისტიკა წარმოადგენს. მისი ეფექტური მართვაა სწორედ სოფლის მეურნეობის პროდუქტის ერთ-ერთი უმთავრესი ხარისხის განმსაზღვრელი ნიშანი საერთაშორისო ბაზარზე.

გარდა სოფლის მეურნეობისა, ლოგისტიკა წარმოადგენს უმნიშვნელოვანეს ფაქტორს წარმოებისა და ვაჭრობის განვითარებისთვის ჩვენს ქვეყანაში. ლოგისტიკური პროცესების გაუმჯობესება ამ დარგში მოღვაწე კომპანიებისთვის წარმოადგენს ერთ-ერთ მთავარ პირობას მათი კონკურენტუნარიანობის ამაღლებისა და საერთაშორისო ბაზარზე დამკვიდრებისთვის.

საქართველოში ტვირთბრუნვა დინამიურად გაიზარდა. საშუალო წლიური ზრდა დაახლოებით 5-7.3 პროცენტს შედგენდა. 2017 წლიდან შეიმჩნევა მთლიანი ტვირთბრუნვის კლება საქართველოში, რაც ძირითადად ადგილობრივი მოთხოვნილებისა და გარკვეულ წილად ტრანზიტული ტვირთების კლებასთან არის დაკავშირებული.

შემცირებულია ზრდის ტემპი საკონტეინერო გადაზიდვებშიც. 2017 წელს ფოთისა და ბათუმის პორტებმა 370 ათასი კონტეინერი (TEU) გადაამუშავა, რაც საშუალოდ 20 პროცენტით ჩამოუვარდება საშუალო წლიურ ზრდას.

საქართველოს სატრანსპორტო გადაზიდვების ბაზრის კვლევიდან ჩანს, რომ საავტომობილო გადაზიდვებს საქართველოში მაღალი პროცენტი უჭირავს და სარკინიგზო გადაზიდვების როლი შედარებით მცირდება საქართველოში. ამის ძირითადი მიზეზი გადაზიდვების მაღალი ტარიფები, სარკინიგზო ინფრაქტრუქტურის არაეფექტურობაა, რაც კიდევ უფრო მოუქნელს და არაკონკურენტულს ხდის ქართულ რკინიგზას საავტომობილო ტრანსპორტთან

შედარებით. საჰაერო სატვირთო გადაზიდვები ძალიან მცირე როლს თამაშობს არსებულ ბაზარზე, რაც საჰაერო ტვირთებისთვის საჭირო ინფრასტრუქტურის სიმცირით და სერვისის მაღალი ფასწარმონაქმნითაა გამოწვეული.

საქართველოს ლოგისტიკის ბაზარი მეტად ფრაგმენტულია. მის უმნიშვნელოვანეს ნაწილს ექსპედიტორული კომპანიები წარმოადგენენ, რომელთაც ხშირ შემთხვევაში არ გააჩნიათ საკუთარი სატრანსპორტო საშუალება და ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურა. ტვირთის მფლობელებს, ექსპედიტორებსა და გადამზიდავებს შორის კორდინატების შეთანხმების დეფიციტია, რაც განაპირობებს არასტაბილურ მიწოდების ქსელს, მაღალ ფასებს და ტვირთის გადაზიდვის მაღალ ხანგრძლივობას.

დღესდღეობით, ადგილობრივ ბაზარზე თითქმის არ არსებობს გამოცდილი ლოგისტიკური ოპერატორები, რომლებსაც უნიკალური ლოგისტიკური სერვისის წარმოება შეუძლიათ. ქართული მწარმოებლები და მსხვილი მიმწოდებლები ძირითადად თავისი სახსრებით ცდილობენ გადაწყვიტონ ლოგისიტკური პრობლემები. მოცულობის სიმცირისა და მაღალი ფიქსირებული ხარჯების გამო მათი ლოგისტიკური ხარჯები ძალიან დიდია.

ლოგისტიკური ბაზრის განვითარების ერთ-ერთ ხელისშემშლელ პირობას სასაწყობო მეურნეობების დაბალი დონე და არასაკმარისი რაოდენობა წარმოადგენს. დღეს საქართველოს ლოგისტიკურ ბაზარზე არ არსებობს პირველი კლასის სასაწყობო მეურნეობა, არსებული მეორე და მესამე კლასის საწყობები ძირითადად წარმოადგენენ როგორც საბჭოთა ასევე ძველმოდურ სტილის და სტრუქტურის ინფრასტრუქტურას.

დღეს კონკურენცია არა მარტო კომპანიებსა თუ ინდუსტრიულ ქვეყნებს შორის მიმდინარეობს, არამედ რეგიონები და სატრანსპორტო დერეფნები ეჯიბრებიან ერთმანეთს. კონკურენციის ამაღლების ერთ ერთ მნიშვნელოვან მაჩვენებელს სწორედ განვითარებული სატრანსპორტო და ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურა განაპირობებს. საქართველო მისი ხელსაყრელ ლოგისტიკურ ადგილმდებარეობით დიდ პოტენციალს წარმოადგენს კავკასიისა და ცენტრალური აზიის ბუნებრივ ლოგისტიკურ ჰაბად გადაქცევას. თუმცა განუვითარებელი

ინფრასტრუქტურა და სატრანსპორტო სისტემის დაბალი კონკურენტუნარიანობა მას არ აძლევს საშუალებას გამოიყენოს აღნიშნული პოტენციალი.

არსებული სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ერთ-ერთი მთავარი პრობლემა იმაშია , რომ მას არ გააჩნია სისტემური ეფექტი. ტრანსპორტის სხვადადასხვა სახეობების დამაკავშირებელი ინფრასტრუქტურის დეფიციტის გამო არ ხდება სიახლეების ათვისება სატრანსპორტო გადაზიდვებსა და ლოგისტიკაში. საჭიროა სატრანსპორტო და ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურის სისტემური განვითარება, რაც კონკურენტუნარიანს გახდის საქართველოზე გასულ ყველა სატრანსპორტო კორიდორს და გარდაქმნის ქვეყანას ეფექტური სატრანსპორტო დერეფნის იმიჯს.

საქართველოს სჭირდება ლოგისტიკური ნოუ-ჰოუ. დღეს აშკარაა ის მოთხოვნები, რომლებსაც უცხოელი მომწოდებლები უყენებენ წარმატებულ ქართულ სავაჭრო და საწარმოო კომპანიებს. მოთხოვნები მდგომარეობს ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურისა და პროცესების მართვის დასავლურ სტანდარტებთან გათანაბრებას. სწორედ ამ მიზნით საქართველოს ლოგისტიკის ასოციაცია გახდა აშშ-ს ორგანიზაცია Schuppch Chahain O Paretion -ის წარმომადგენელი საქართველოში და დაიწყო მიწოდების ჯაჭვის საერთაშორისო სტანდარტების- Schuppch Chahain O Paretion დანერგვა საქართველოში მოქმედ კომპანიებში.

ჩვენ მიგვაჩნია, რომ სქართველოს მისი სტრატეგიული გეოგრაფიული პოზიციიდან გამომდინარე გააჩნია რეალური შანსი იქცეს კავკასიისა და ცენტრალური აზიის ლოგისტიკურ ჰაბად. ამ ამოცანის შესასრულებლად საჭიროა:

- საქართველოში ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის გრძელვადიანი სახელმწიფო სტრატეგიის ჩამოყალიბება, რომლის უმთავრესი მიზანი იქნება საქართველოს, როგორც ხელსაყრელი ლოგისტიკური ადგილმდებარეობის კონკურენტუნარიანობის ზრდა და მისი გლობალურ ლოგისტიკურ ქსელში ინტეგრაცია.

სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის სისტემური განვითარება, რომელიც გულისხმობს ეფექტური ინტერმოდალური ინფრასტრუქტურის შექმნას, რაც შესძენს სატრანსპორტო სისტემას ქსელურ ეფექტს და გაზრდის მის ეფექტურობის ხარისხს.

- სახელმწიფოს აქტიური მონაწილეობით უცხოური და ადგილობრივი ინვესტიციების მოზიდვა ინტერმოდალურ და ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურის განვითარებაში სახელმწიფო და კერძო სექტორის პარტნიორობის მოდელის გამოყენებით.
- ტრანსპორტსა და ვაჭრობაში სამართლებლივი ბაზის დახვეწვა, ხელს შეუწყობს ვაჭრობის გამარტივებას და უცხოური ინვესტიციების შემოსვლას.
- სატრანსპორტო გადამზიდავებს, ლოგისტიკურ კომპანიებსა და ინფრასტრუქტურის ოპერატორებს შორის ურთიერთთანამშრომლობის გარღმავება და ახალი პარტნიორობის მოდელების ჩამოყალიბება.
- ლოგისტიკასა და მიწოდების ჯაჭვის მართვაში პირველადი აკადემიური პროგრამების განვითარება და ლოგისტიკაში თანამედროვე ტექნოლოგიების დანერგვა ადგილობრივ კომპანიებში.

საქართველოს ლოგისტიკის ასოციაცია (GLA) 2011 წელს შეიქმნა და ასახავს არაკომერციულ ორგანიზაციას ლოგისტიკური, სატრანსპორტო და მიწოდების ჯაჭვის მართვის სფეროში. მისი წევრები არიან სატრანსპორტო და ლოგისტიკის მიწოდების ჯაჭვის სფეროებში ჩართული საერთაშორისო და ადგილობრივი კომპანიები. 2013 წლის ბოლოდან GLA აშშ-ს ორგანიზაცია- Supply Chouncil-ის (SCC) წარმომადგენელია საქართველოში, რომლის ძირითადი მიზანია საქართველოში მოღვაწე კომპანიებში ლოგისტიკისა და მიწოდების ჯაჭვის პროცესების ეფექტიანობის ამაღლება საერთაშორისო სტანდარტების დანერგვით და მსოფლიოში არსებული მოწინავე გამოცდილების გაზიარებით.

თავი III. რეგიონალური ჰაბის ჩამოყალიბების საფუძველი და

პერსპექტივები საქართველოში

3.1. გეოპოლიტიკური მდებარეობა

საქართველოს პოლიტიკური გეოგრაფიული მდებარეობა რამდენიმე სივრცით განზომილებაში განიხილება: მაკრო (მსოფლიოს ან ევრაზიის რუკაზე), მეზო (ევროპის ან კავკასიის რუკაზე) და მიკრო საქართველოს სხვადასვა რეგიონის განლაგების მიმართ.

საქართველოს გეოპოლიტიკური მდებარეობა განისაზღვრება მისი ურთიერთობით უშუალო მოსაზღვრე (რუსეთის, სომხეთის, აზერბაიჯანისა და თურქეთის) და არა მოსაზღვრე, მაგრამ ახლო მეზობელ ქვეყნებთან. ესენია: უკრაინა, მოლდავეთი, ბელორუსია, სირია, ირანი და ასეშემდეგ; აგრეთვე ამ ქვეყნებში არსებული პოლიტიკური და ეკონომიკური სიტუაციებით. საქართველოს მეზობელი ქვეყნების უმრავლესობა ყოფილი საბჭოთა კავშირის რესპუბლიკებია. რუსეთი, აზერბაიჯანი, სომხეთი, თუექმენეთი, ყაზახეთი, მოლდავეთი,ბელორუსია,უკრაინა, დანარჩენი კი ყოფილი სოციალისტური და ახლო აღმოსავლეთის ქვეყნები: სირია, ირანი, თურქეთი. აქედან მხოლოდ თუექეთია ნატოს წევრი სახელმწიფო. საქართველოს გეოპოლიტიკური სივრცე ქრისტიანული და მუსლიმანური რელიგიების გავრცელების გადაკვეთის წერილია. ამავე დროს მეტად მრავალფეროვანი ეროვნული შემადგენლობით გამიოირჩევა. საქართველოს ასეთი მდებარეობა ძველად უარყოფითად მოქმედებდა მის ისტორიაზე, ახლა კი შეიძლება სასიკეთოდაც იმოქმედოს, რადგანაც ჩვენ დღეს ვაშენებთ დემოკრატიულ სახელმწიფოს და სხვადასხვა კულტერებთან ურთიერთობა დადებითად იმოქმედებს ქვეყნის განვითარებაზე და იმიჯზე.

აქედან გამომდინარე, შეიძლება ითქვას, რომ საქართველოს მეტად ხელსაყრელი მდებარეობა აქვს, რაც იწვევს მის ეკონომიკურ განვითარებას და საერთაშორისო ეკონომიკურ-პოლიტიკურ პროცესებში ჩართვას, მაგრამ ქვეყნის დამოუკიდებელ სახელმწიფოდ ჩამოყალიბებამ, რუსეთის გავლენის სფეროდან თავის დახწევის მცდელობამ და დასავლეთთან პოლიტიკურ-ეკონომიკური ინტეგრაციისკენ მისწარაფებამ გაამწარა რუსეთი, რასაც მოჰყვა 2008 წლის

აგვისტოში მისი ასეთი აგერსია.

საქართველოს პოლიტიკურ გეოგრაფიული მდებარეობა რამდენიმე სივრცით განზომილებაში განიხილება: მაკრო (მსოფლიოს ან ევრაზიის პოლიტიკურ რუკაზე), მეზო (მარტო ევროპის ან კავკასიის რუკაზე) და მიკრო(საქართველოს სხვადასვა რეგიონის განლაგების მიმართ.

საქართველოს გეოპოლიტიკური მდებარეობა განისაზღვრება მისი ურთიერთობით უშუალო მოსაზღვრე რუსეთის, სომხეთის, აზერბაიჯანისა და თურქეთის და არამოსაზღვრე, მაგრამ ახლო მეზობელ ქვეყნებთან. ესენია: უკრაინა,მოლდავეთი, ირანი, ბელორუსია, სირია და ასეშემდეგ; აგრეთვე ამ ქვეყნებში არსებული პოლიტიკური და ეკონომიკური სიტუაციებით. საქართველოს მეზობელი ქვეყნების უმრავლესობა ყოფილი საბჭოთა კავშირის რესპუბლიკებია. რუსეთი, აზერბაიჯანი,სომხეთი, ყაზახეთი,თუეექმენეთი, უკრაინა,მოლდავეთი, ბელორუსია, დანარჩენი კი ყოფილი სოციალისტური და ახლო აღმოსავლეთის ქვეყნები: სირია, თურქეთი, ირანი. აქედან მხოლოდ თუეექეთია ნატოს წევრი სახელმწიფო. საქართველოს გეოპოლიტიკური სივრცე ქრისტიანული და მუსლიმანური რელიგიების გავრცელების არეალია. ამავე დროს მეტად მრავალფეროვანი ეროვნული შემადგენლობით გამიოირჩევა. საქართველოს ასეთი მდებარეობა ადრეულ ხანეში უარყოფითად მოქმედებდა მის ისტორიაზე, ახლა კი შეიძლება სასარგებლოთაც იმოქმედოს, რადგანაც ჩვენ დღეს ვაშენებთ დემოკრატიულ სახელმწიფოს და სხვადასხვა კულტერებთან ურთიერთობა სასიკეთოდ იმოქმედებს ქვეყნის განვითარებაზე.

ამრიგად, შეიძლება ითქვას, რომ საქართველოს მეტად ხელსაყრელი მდებარეობა აქვს, რაც განაპირობებს მის ეკონომიკურ განვითარებას; საერთაშორისო ეკონომიკურ და პოლიტიკურ პროცესებში ჩართვას, მაგრამ ქვეყნის დამოუკიდებელ სახელმწიფოდ ჩამოყალიბებამ, რუსეთის გავლენის სფეროდან გამოსვალის მცდელობამ და დასავლეთთან პოლიტიკური და ეკონომიკური ინტეგრაციისკენ მონდომებამ გაანაწყენა რუსეთი, რასაც მოჰყვა 2008 წლის აგვისტოში მისი ასეთი აგერსია.

ჩინეთსა და საქართველოს შორის 13 მაისს 2017 თავისუფალი ვაჭრობის

შესახებ შეთანხმება გაფორმდა. ეს იმას ნიშავს, რომ ქართული პროდუქციისთვის 1.41 მილიარდიანი ბაზარი გაიხსნება. ქართული პროდუქციის 93% ჩინეთში საბაჟო გადასახადისგან გათავისუფლდება. საქართველო პირველი ქვეყანაა რეგიონში, ვისთანაც ჩინეთს თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმება ექნება გაფორმებული.

ასევე 2017 წლის 28 მარტს საქართველოს მოქალაქეებისთვის, რომლებიც ბიომეტრიულ პასპორტს ფლობენ, ევროკავშირისა და შენგენის წევრ ქვეყნებში უვიზო მიმოსვლა ამოქმედდა. საქართველოს მოქალაქეებს ვიზის გარეშე მოგზაურობაა შეუძლიათ ევროკავშირის 22 წევრ და 4 არაწევრ ქვეყანაში. უვიზო მიმოსვლა ასევე შესაძლებელია შენგენის 4 კანდიდატ ქვეყანასთან. მოკლევადიანი ვიზიტი გულისხმობს 90 დღეს ნებისმიერი 180 დღის განმავლობაში.ამ მინიმალური სიახლეებით შეგვიძლია ჩვენი რეგიონალური ჰაბის განვითარების გზები დავაჩქაროთ.

დასკვნა

საქართველო მნიშვნელოვანი სატრანზიტო ქვეყანაა და თავისი გეოპოლიტიკური მდებარეობით ყოველთვის წარმოადგენდა ხიდს დასავლეთსა და ცენტრალური აზიის ქვეყნებს შორის. ასეთი მდებარეობა ყოველთვის დიდ პასუხისმგებლობას ანიჭებდა მას დაეკავებინა მნიშვნელოვანი ადგილი მსოფლიო ცივილიზაციის პროცესში.

ისტორიული აბრეშუმის დიდი გზა - არსებული სახმელეთო, საზღვაო და სამდინარო საერთაშორისო სავაჭრო გზათა სისტემის შემადგენელი ნაწილი იყო.

საქართველო დღესაც მნიშვნელოვან სატრანზიტო ფუნქციას ასრულებს თანამედროვე ეკონომიკურ სივრცეში დასავლეთსა და ცენტრალური აზიის ქვეყნებს შორის და აქტიურ მონაწილეობას იღებს რეგიონული პროექტების სრულყოფასა და განხორციელებაში.

ამის დასტურია ის, რომ განხორციელდა "ევროპა-კავკასია-აზიის დერეფნის პროგრამა", ასევე საფუძველი ჩაეყარა ტრანსკავკასიური ნავთობსადენის "ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანისა" და "ბაქო-თბილისი-არზრუმის" გაზსადენის ამოქმედებას.

ხელსაყრელი გეოგრაფიული მდებარეობა ქვეყანას საერთაშორისო ვაჭრობაშიც სატრანსპორტო კვანძის ფუნქციას ანიჭებს.

კავკასიისა და ცენტრალური აზიის განვითარების პროექტებიდან თავისი უნიკალურობით გამოირჩევა "ტრასეკა", ის არის შემადგენელი ნაწილი იმ დიდი პროცესისა , რომელიც ლეგენდალური "აბრეშუმის გზის" აღდგენის პროექტითაა ცნობილი.

საქართველოს შავი ზღვის პორტებიდან დიდი მნიშვნელობა ენიჭება ფოთის ნავსადგურის სარკინიგზო-საბორნე კომპლექსს, რომელიც მას აკავშირებს უკრაინისა და ბულგარეთის ნავსადგურებთან და უზრუნველყოფს დიდი

მოცულობით ტვირთბრუნვას.

საქართველოს სატრანზიტო სივრცეში მნიშვნელოვანი ადგილი უჭირავს ბათუმის ნავსადგურს, რომელიც ყოველთვის გამოირჩეოდა თავისი გეოსტრატეგიული და ბუნებრივი უპირატესობებით. მსოფლიოში პირველად ბათუმის ნავსადგურიდან განხორციელდა ნავთობის ტრანსპორტირება ტანკერ "ამიურექსის" მიერ, ამ აზრის სულის ჩამდგმელი იყო ერთ-ერთი ავტორი იყო რობერტ ნობელი და მრავალი ნიჭიერი ადამიანი რომელმაც ირიბათ თუ პირდაპირ იზრუნეს ჩვენი ეკონომიკის განვითარებაზე.

ნავსადგური საავტომობილო და სარკინიგზო გზებით უკავშირდება კავკასიისა და ცენტრალური აზიის ქვეყნებს, რუსეთსა და თურქეთს; აგრეთვე გამოიყენება, როგორც მთავარი სანტრანზიტო ნავსადგური ყაზახეთსა და აზერბაიჯანის ნავთობის გადასამუშავებლად. ბათუმის ნავსადგური საზღვაო გზებით უკავშირდება მსოფლიოს ყველა საზღვაო ქვეყანას.

საქართველოს სატრანზიტო პოტენციალში მნიშვნელოვანი ფუნქცია საჰაერო სივრცესაც აკისრია.

სატრანზიტო ფუნქციის შესრულებისთვის აუცილებელია სატრასპორტო სფეროს ინტეგრაცია მსოფლიო სატრასპორტო ინფრასტრუქტურაში.

საქართველოს რკინიგზის გადაზიდვებში 65 პროცენტი უკავია სატრანზიტო გადაზიდვებს. ეს მაჩვენებელი 2012-2017 წლებში 59 პროცენტით შემცირდა.35 პროცენტით შემცირდა საექსპორტო გადაზიდვები და 21 პროცენტით კი - საიმპორტო გადაზიდვები.ნავთობი და ნავთობპროდუქტების გადაზიდვები 55 პროცენტით არის შემცირებული, ხოლო მშრალი ტვირთების გადაზიდვები კი - 41 პროცენტით.

სატრანსპორტო დერეფნის კვლევის ცენტრის მონაცემებით, ნედლი ნავთობის გადაზიდვისას საქარველოს დერეფანი კონკურენტურენტ- უნარიანობით მნიშვნელოვნად ჩამორჩება TRASEKA ქვეყნებს. ნავთობპროდუქტების გადაზიდვისას ალტერნატიულ დერეფნებს ჩამორჩება 40%-ით. ამის ერთ-ერთი მიზეზია საქართველოს რკინიგზის დერეფნის დაბალი გამტარუნარიანობა, მოძველებული ტექნოლოგიები და უსაფრთხოების დაბალი დონე, მოძველებული

მოძრავი შემადგენლობა, ცალკეული ტვირთებისათვის უნივერსალური და სპეციალიზებული ვაგონების, კონტეინერების და ლოკომოტივების უკმარისობა, საქართველოს მთაგორიან მონაკვეთებზე არაგაბარიტული ტვირთების გადაზიდვების შეზღუდვები და სხვ.

აზერბაიჯანი-ევროპის მიმართულებით გადაზიდვების კლება 1.9 ჯერ და კასპიის ზღვის ჰიდრო- კარბონატული რესურსების ალტერნატიული მიმართულებით გადაზიდვების წარმართვა საკმაოდ დიდ პრობლემებს უქმნის საქართველოს, რამდენადაც კითხვის ნიშნის ქვეშ დგება მისი გეოპოლიტიკური მნიშვნელობა და როლი.

ეს პრობლემა ვლინდება საერთაშორისო შედარებებით. მსოფლიო ბანკის მიერ გამოქვეყნებული კვლევის თანახმად, საქართველოს ლოგისტიკური აგრეგირებული ინდექსი 2012 წლიდან დღემდე გაუარესებულია და ის 2012- 2018 წლების რეიტინგში 167 ქვეყანას შორის 124-ე ადგილს იკავებს.

ეს პრობლემები ამცირებს დერეფნის კონკურენტუნრაინობას. ამასთან, სატრანსპორტო სტრატეგია და დერეფნის მართვა სახელმწიფოებრივ ამოცანას წარმოადგენს.საქართველო ვერ გახდება სატრანსპორტო ჰაბი რეგიონში, სანამ არ განხორციელდება ფუნდამენტური ცვლილებები სატრანსპორტო დერეფნის ინფრასტრუქტურაში.

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 ლოჯისტიკის განვითარებისთვის რეალიზაციის ხელსაყრელი პირობების შექმნა ეფექტურად აამოქმედებს პროექტის პოტენციურ შესაძლებლობებს. მით უმეტეს, რომ TRASEKA დერეფნით სატრანზიტო გადაზიდვების განვითარება სახელმწიფო მნიშვნელობის ამოცანაა, რაც დიდად შეუწყობდა ხელს მონაწილე ქვეყნებში წარმოების ზრდასა და მოსახლეობის დასაქმებას.

განსაკუთრებული მნიშვნელობა აქვს პროექტის მასშტაბურ რეალიზაციას საქართველოსთვის, რადგან ეს კორიდორი საშუალებას გვაძლევს შევქმნათ

სამუშაო ადგილები. განსაკუთრებული მნიშვნელობა აქვს ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის ექსპლოტაციაში გაშვებას, რაც მნიშვნელოვნად გააძლიერებს როგორც საქართველოს გეოპოლიტიკურ მდგომარეობას, ისე საგრძნობლად გაზრდის ტვირთბრუნვას.

მაგრამ ასევე უნდა ვისაუბროთ პრობლემებზე, რომლებიც ძალიან მნიშვნელოვანია ჩვენი ქვეყნის და მოსახლეობის უსაფრთხოების-თვის.რამდენადაც კარგია ჩვენი ეკონომიკისთვის ტრანზიტული ტვირთები რომლებიც გადამზიდ მანქანებს გადააქვთ იმდენათ ცუდია ჩვენი გარემოსთვის, რამოდენიმე სიტყვის მინდა შევეხო ჩვენს ატმოსფერულ ჰაერს, რომელიც ირგვლივ აკრავს დედამიწას და მასთან ერთად ბრუნავს, გარემოს ერთ-ერთი ძირითადი კომპონენტი და სიცოცხლის წყაროა დედამიწაზე. ამის გამოსასწორებლად გვჭირდება ახალი რეგულაცია რომელიც ტრანსპორტს ეხება;მკაცრად უნდა შეიზღუდოს საზღვრებზე ევრო 5 ზე ნაკლების მანქანების გატარება.

იმისთვის, რომ ლოგისტიკური პრობლემები გამოვასწოროთ უნდა შევეცადოთ A კლასის სამაცივრე და სასაწყობე იმფრასტრუქტურის მოწყობა.

ჩემი აზრით თუ ამ პრობლემებს გადავლახავთ საქართველო შეძლებს გახდეს უპირობო ლიდერი რეგიონში და ჩამოყალიბდეს რეგიონალურ ჰაბად.

გამოყენებული ლიტერატურა

1. მღებრიშვილი ბ, საქართველოს სავაჭრო ურთიერთობები უმსხვილეს პარტნიორ ქვეყნებთან;
2. გედენიძე მ, აბრეშუმის გზა ტრასეკა, თბ., 2013
3. ლორტქიფანიძე ო, ანტიკურ ხანაში ინდოეთიდან შავი ზღვისაკენ მიმავალი სატრანსპორტო-სავაჭრო გზის შესახებ., თბ., 1997
4. საქართველოსეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს ოფიციალური მონაცემები.
5. http://www.batumioilterminal.com/?lang=en
6. http://www.kulevioilterminal.com/
7. http://www.apmterminalspoti.com
8. http://www.economy.ge/?page=projects&s=31
9. Traceka:1993-2014, Transport corridor Europe-the Caucasus-Azia, 20014
10. https://matsne.gov.ge/ka/document/download/3796698/0/ge/

11. http://www.economy.ge/uploads/files/2017/foreign_trade/tavisufali_vachrobis_shetanxmeba_georgia_china/shetankhmeba_2018/1_china_georgia_fta_geo
12. http://www.economy.ge/?page=news&nw=695&s=-saqartvelosa-da-eftas-shoris-tavisufali-vachrobis-shetanxmeba-1li-maisidan-srulad-amoqmeddeba
13. World order written by henry Kissinger
14. who rules the world written by Naom Chomsky
15. https://www.geostat.ge/
16. The Economist 2017.05.13
17. The Willing World: Shaping and Sharing a Sustainable Global Prosperity
18. A Crisis of Beliefs: Investor Psychology and Financial Fragility, by Nicola Gennaioli and Andrei Shleifer, Princeton, 2018
19. Gigged: the Gig Economy, the End of the Job and the Future of Work, by Sarah Kessler, Random House Business, 2018
20. Prosperity: Better Business Makes the Greater Good, by Colin Mayer, Oxford 2017