

სატრანსპორტო გადაზიდვები ლოგისტიკურ ჯაჭვში

რევაზ ველიჯანაშვილი

სტუ-ს პროფესორი,

ბესიკ ფუტკარაძე, ჯემალ შარაძე

სტუ-ს ასოცირებული პროფესორები,

მარი გოგიაშვილი

სტუ-ს ბაკალავრი

ანოტაცია

საქართველოს სატრანსპორტო საავტომობილო ინფრასტრუქტურის ფუნქციის საავტომობილო და სარკინიგზო გადაზიდვების და საზღვაო პორტების ერთიან ლოგისტიკურ ჯაჭვში სინქრონულად ფუნქციონირება ეკონომიკის განვითარებაში

ერთ-ერთ პრიორიტეტულ მომართულებას წარმოადგენს.

ლოგისტიკური კონცეფციების წარმატებით განხორციელება შესაძლებელია მხოლოდ კარგად აწყობილი სატრანსპორტო მომსახურების დროს. ლოგისტიკის ოპერაციების შესრულებაზე განეული დანახარჯების 50%-ს სწორედ სატრანსპორტო დანახარჯები შეადგენს. თანამედროვე პირობებში სატრანსპორტო სერვისის მოიცავს ტვირთების არა მხოლოდ გადაზიდვას, არამედ საექსპედიციო, საინფორმაციო, ტვირთების დამუშავების, დაცვის, დაზღვევის და ა.შ. სამუშაოებს.

საკვანძო სიტყვები: ლოგისტიკური ჯაჭვი, სატრანსპორტო გადაზიდვები, კონტეინერები, საზღვაო პორტები, გადაზიდული ტვირთები, ტვირთბრუნვა, დინამიკა.

TRANSPORTATION IN THE LOGISTICS CHAIN

Revaz Velijanashvili – Professor of GTU,
Besic Putkaradze, Jemal Sharadze - Associated
professores of GTU;

Mari Gogiashvili – Bachelor of GTU

ANNOTATION

Synchronous functioning of Georgia's transit motor road transport infrastructure in the unified motor road and railway transportation and marine ports automobile logistic chain represents one of the priorities in economic development.

Successful implementation of logistical concepts is possible only by well-organized transport service; transport costs makes up to 50% of the expenses on logistics operations. In modern conditions transport service includes not only transportation of goods, but also forwarding, information, freight processing, protection, insurance etc works.

შესავალი

საქართველოს სატრანსპორტო საავტომობილო ინფრასტრუქტურის ფუნქციის საავტომობილო გადაზიდვების და საზღვაო პორტების ერთიან ლო-

გისტიკურ ჯაჭვში სინქრონულად ფუნქციონირება ეკონომიკის განვითარებაში ერთ-ერთ პრიორიტეტულ მიმართულებას წარმოადგენს.

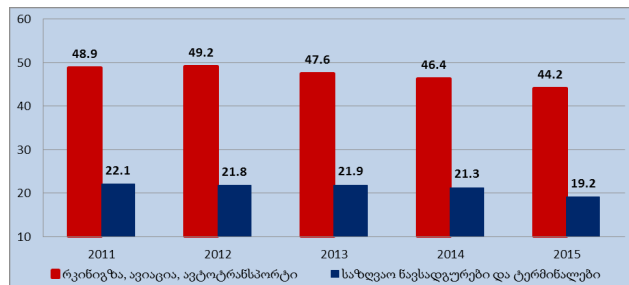
საქართველოს სატრანსპორტო დერეფნის განვითარება დამოკიდებულია აღმოსავლეთ-დასავლეთის სატრანსპორტო შემაერთებელი კორიდორის შემადგენელი ქვეყნების მაკროეკონომიკურ მდგომარეობაზე. ამ თვალსაზრისით ნიშანდობლივია მსოფლიო ბანკის მიერ შემოთავაზებული ეკონომიკური ზრდის საპროგნოზო მაჩვენებლები. საქართველოს სატრანსპორტო ფუნქციის სამომავლო გაძლიერება დამოკიდებული იქნება საქართველოს ტერიტორიაზე არსებული მიწოდების ჯაჭვის ყველა შემაერთებელი რგოლის სარკინიგზო, საჰაერო და საავტომობილო ინფრასტრუქტურისა და ლოგისტიკური ცენტრების განვითარება/ადაპტირებაზე. საქართველოს სარკინიგზო საზღვრებზე სატრანსპორტო კოორდინაციის გაუმჯობესებაზე, საბაჟო პროცედურების დახვეწა და სხვა ფაქტორების ხელშეწყობი ღონისძიებების გატარებაზე, მეზობელი და შუა აზიის ქვეყნების ეკონომიკურ განვითარებაზე, საერთაშორისო კონკურენტული სატრანსპორტო დერეფნების განვითარების ტემპებზე და ახალი აბრეშუმის გზის მონაწილე ყველა ქვეყნის სავაჭრო ურთიერთობების გაუმჯობესებაზე, რაც იამს ნიშნავს, რომ საკითხი კომპლექსურ მიდგომას საჭიროებს. მისი თანამედროვე სტანდარტების დონეზე გადასვლას და განვითარებას.

პირითადი ნაწილი-კვლევა

მსოფლიოში შექმნილია საერთაშორისო სატრანსპორტო ორგანიზაციები, რომლებიც კურირებენ სატრანსპორტო ლოგისტიკას. მაგალითად, ბალტიის საერთაშორისო საზღვაო კონფერენცია, დუნაის კონფერენცია, საავტომობილო ტრანსპორტის საერთაშორისო კავშირი (IRU), საერთაშორისო კონვენცია საზღვრებზე ტვირთების გადატანის კონტროლის შესახებ და მრავალი სხვა. ლოგისტიკური სერვისისა და ინფორმაციული ტექნოლოგიების სწრაფმა განვითარებამ რევოლუციური ცვლილებები გამოწვია წარმოებისა და დისტრიბუციის პროცესში, რამაც გლობალური ბაზრის ჩამოყალიბება განაპირობა.

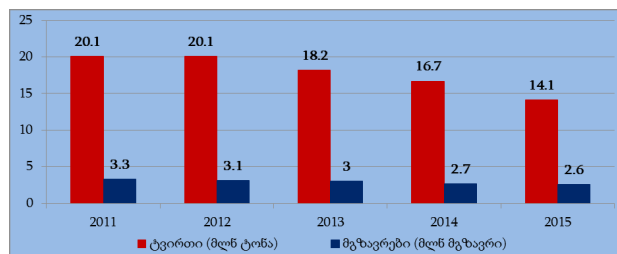
შტატისტიკური მონაცემების მიხედვით: „გადაზიდვებში ბოლო 5 წლის განმავლობაში ყველაზე დაბალი მაჩვენებლებია“. კვლევების მიხედვით „საქართველოს რკინიგზის ტვირთბრუნვა გაზრდილია“. ფაქტ-მეტრმა მონაცემების მიხედვით 2011-2015 წლებში საქართველოში სატრანსპორტო დარგების

(საავტომობილო, სავაჭრო, სარკინიგზო) მიერ ჯამურად გადახდილი ტვირთების მოცულობა გრაფიკ 1-ზეა მოცემული. როგორც ამ მონაცემებიდან ჩანს, 2015 წლის მაჩვენებლები 5 წლიან პერიოდში მინიმალურია, როგორც საზღვაო ნავსადგურებსა და ტერმინალებში გადამუშავებული ტვირთის (2015 წელს 19,2 მლნ ტონა), სატრანსპორტო დარგების (საავტომობილო, სავაჭრო, სარკინიგზო) მიერ ჯამურად გადახდილი ტვირთის 44,2 მლნ ტონა.



გრაფიკი 1: გადამუშავებული ტვირთების მოცულობის დინამიკა 2011-2015 წლებში (მლნ. ტონა)

სარკინიგზო გადაზიდვებმა 2015 წელს 14.1 მლნ. ტონა შეადგინა. საქართველოს რკინიგზის ტვირთბრუნვის ტენდენცია, როგორც გრაფიკიდან ჩანს, ბოლო 5 წლის განმავლობაში დაფიქსირებულ მინიმალურ მაჩვენებელს წარმოადგენს. ანალოგიური ვითარებაა მგზავრთა გადაყვანის თვალსაზრისითაც. 2015 წელს რკინიგზამ 2,6 მლნ. მგზავრი გადაიყვანა, რაც 2011-2015 წლების მინიმალური მაჩვენებელია.

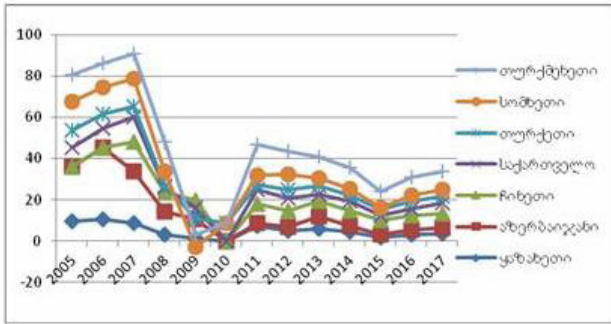


გრაფიკი 2: საქართველოს რკინიგზის ტვირთბრუნვის და მგზავრების რაოდენობის დინამიკა 2011-2015 წლებში.

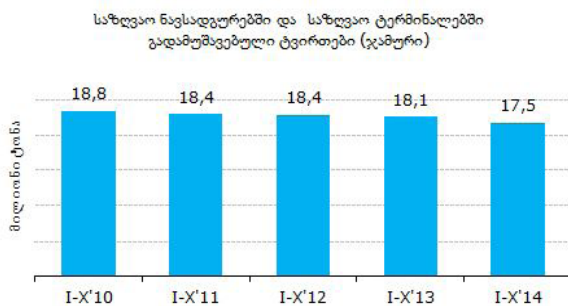
2015 წელს სატრანსპორტო დარგების მიერ გადახდილი და გადამუშავებული ტვირთების ჯამური მოცულობა ბოლო 5 წლის მინიმუმს წარმოადგენს. ანალოგიური ვითარებაა ცალკე აღებული სარკინიგზო გადაზიდვების შემთხვევაშიც. საქართველოს რკინიგზის მიერ გადახდილი ტვირთის მოცულობისა და გადაყვანილი მგზავრების ოდენობის 2015 წლის მონაცემები 2011-2015 წლების მონაცემებს შორის ყველაზე დაბალია.

სატრანსპორტო დერეფანი ქვეყნის ეკონომიკისა და საგარეო პოლიტიკური პოტენციალის განვითარებაზე ზრუნავს. გამომდინარე იქიდან, რომ საქართველოს სატრანსპორტო პოტენციალი გადის ქვეყნის გეოპოლიტიკურ-გეოეკონომიკურ ფუნქციაზე, როგორც რეგიონ-

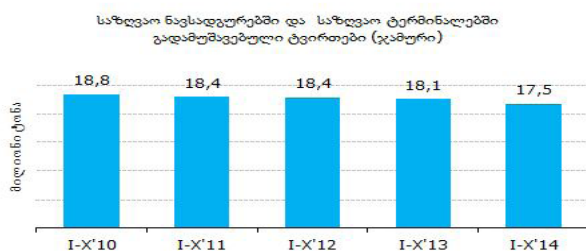
ალურ ისე საერთაშორისო ასპარეზზე უმნიშვნელოვანესია გაანალიზდეს პოტენციურად არსებული, როგორც ეკონომიკური ისე პოლიტიკური რისკები, გამოწვევები და შესაძლებლობები. სარკინიგზო ხაზს აქვს ეკონომიკური ასპექტებიც. დერეფნის განვითარების პოტენციალი საკმაოდ მაღალია: შესაძლებელია ახალი ტვირთების მოზიდვა, რაც მოგვცემს საშუალებას გავაძლიეროთ ჩვენი ეკონომიკური პოტენციალი, მაგრამ თუ ტვირთების მოზიდვა ვერ მოხერხდება სათანადოდ გარე კონკურენტული დერეფნებიდან როგორცაა ტრანსციმბირული კორიდორი და სამხრეთის საავტომობილო დერეფანი, გარკვეული რისკებს გამოიწვევს საქართველოში, რადგან, მოგვხსენებათ, დღეს ძირითად შემოსავალს ვიღებთ სატრანსპორტო ტვირთებით. მენეჯმენტის კუთხით 2017 წლისთვის კომპანიას შეეძლება შეცვალოს ამჟამად არსებული მინიმუმ 2 მილიონი ტონა ტვირთის გადაზიდვის მარშრუტი (უმთავრესად მშრალი ტვირთის, რომლის გადაზიდვაც ამჟამად სატვირთო მანქანებით ხდება) თურქეთის, კავკასიის, რუსეთისა და ცენტრალურ აზიას შორის. მათი აზრით, თურქეთის და ცენტრალურ აზიას შორის გაზრდილი ვაჭრობა უზრუნველყოფს მნიშვნელოვან შესაძლებლობას ვაჭრობის მოსაპოვებლად. კერძოდ, ცენტრალური აზიიდან თურქეთში იმპორტირებული ინდუსტრიული და თურქეთიდან ექსპორტირებული პროდუქციის თურქულ-რუსული ვაჭრობის გათვალისწინებით. მენეჯმენტის აზრით, არსებობს დამატებითი მოცულობის მოპოვების შესაძლებლობა, კერძოდ, მშრალი ტვირთის, რომლის გადაზიდვაც ამჟამად ირანის ან რუსეთის ტერიტორიის გავლით შავი ზღვით ხდება. საქართველო თავისი გეოპოლიტიკური მდგომარეობის მაქსიმალური რეალიზაციისათვის, რომელიც პირველ რიგში გულისხმობს აზია-ევროპის შემადგენელი დერეფნის ეფექტიან ფუნქციონირებას, საჭიროებს საავტომობილო ინფრასტრუქტურის თანამედროვე სტანდარტების დინზე გადასვას და განვითარებას. სწორედ ამ მიზნით, დღეს, როგორც არასდროს, ქვეყნის ერთ-ერთი მთავარი ამოცანაა არსებული გზების რეკონსტრუქცია. რეაბილიტაცია და ახალი უსაფრთხო საავტომობილო გზების მშენებლობა, რაც ხელს შეუწყობს საავტომობილო საერთაშორისო მნიშვნელობის მაგისტრალზე გამტარუნარიანობის შეუფერხებელ ზრდას. საქართველოს სატრანსპორტო ფუნქციის და ზოგადად ეკონომიკის განვითარებაში ერთ-ერთ პრიორიტეტულ მიმართულებას საზღვაო პორტები წარმოადგენს. ფოთის პორტის შესყიდვის შემდეგ „ეიპიემ-ტერმინალ“-მა უზრუნველყო მილიონი აშშ დოლარზე მეტი ინვესტიციის განხორციელება მოქმედებული საპორტო ინფრასტრუქტურის, საბაჟო ცენტრის, სარკინიგზო, საავტომობილო გზებისა და სერვისის განახლების მიზნით. დაგეგმილია ახალი ნავმისადგომები, რომლებიც უნდა აშენდეს არსებული სახმელეთო საკონტინერო ტერმინალის წინ, საშუალებას მისცემს გაფართოებულ ღრმა წყლოვან ფოთის მეგაპორტს სრულად ამოიყენოს არსებული ტერმინალი, სამანქანო გზა და სარკინიგზო ინფრასტრუქტურა.



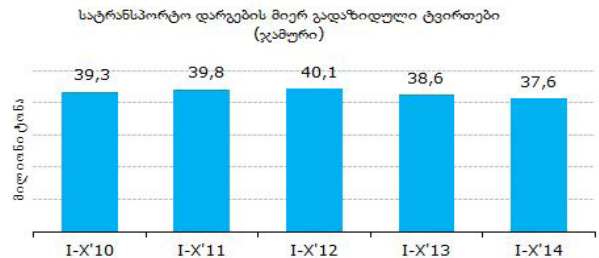
გრაფიკის მიხედვით შეგვიძლია ერთმნიშვნელოვნად ვთქვათ, რომ ახალი აბრეშუმის გზის შემაერთებელ ყველა ქვეყანაში შედარებით მაღალი ეკონომიკური ზრდის ტემპი 2016-2017 წლებში ივარაუდება, ვიდრე ეს იყო 2014-2015 წლებში. საქართველოს მშპ-ის ზრდა 2017 წელს ივარაუდება 5,0%-ით. საქართველოს სატრანსპორტო დერეფნის განვითარება დამოკიდებულია აღმოსავლეთ-დასავლეთის სატრანსპორტო შემაერთებელი კორიდორის შემადგენელი ქვეყნების მაკრო ეკონომიკურ მდგომარეობაზე. ამ თვალსაზრისით ნიშანდობლივია მსოფლიო ბანკის მიერ შემოთავაზებული ეკონომიკური ზრდის საპროგნოზო მაჩვენებლები.



აღნიშნული პროექტი უფრო სწრაფად მოახდენს ტვირთბიდების განხორციელებას ევროპაში საქართველოს გავლით, რაც შესაბამისად ქართულ პორტებს, საავტომობილო და სარკინიგზო გზას უფრო მეტად დატვირთავს. ეკონომიკის სამინისტროს მონაცემებით (იხ. გრაფიკი 2) ბოლო 4 წლის განმავლობაში ფოთის პორტში გადამუშავებული კონტეინერების რაოდენობა ზრდის ტენდენციით ხასიათდება გასულ წელთან შედარებით, დაახლოებით 17%-იანი ზრდა დაფიქსირდა, რაც შეეხება ბათუმის პორტში გადამუშავებული კონტეინერების რაოდენობას, გასულ წელთან შედარებით 19% შემცირებულია.



2014 წლის ამავე პერიოდში საზღვაო ნავსადგურებსა და ტერმინალებში გადატვირთული ტვირთების რაოდენობა 5%-ით შემცირდა. აღნიშნული ტენდენცია არც 2014 წელს შეცვლილა. რაც შეეხება გადაყვანილი ადამიანების რაოდენობას, გასულ წელთან შედარებით ეს მონაცემი 3%-ით მიუხედავად იმისა, რომ საზღვაო ნავსადგურებში გადამუშავებული კონტეინერების რაოდენობა გაზრდილია,



გადამუშავებული კონტეინერების რაოდენობა გაზრდილია, საქართველოს სატრანსპორტო დერეფნის მიერ საერთო ჯამში გადაზიდული ტვირთების რაოდენობა 2012 წლის შემდეგ შემცირდა (იხ. გრაფიკი 5). როდესაც საზღვაო ნავსადგურებში გადამუშავებული კონტეინერების რაოდენობის ზრდაზე ვსაუბრობთ 2016 წლის პირველ 10 თვეში წინა წლის ამავე მონაკვეთთან შედარებით, კონტეინერების გადამუშავება 18%-ით გაიზარდა.

დასკვნა

საქართველოს სატრანსპორტო ფუნქციის სამომავლო გაძლიერება დამოკიდებული იქნება საქართველოს ტერიტორიაზე არსებული მიწოდების ჯაჭვის ყველა შემაერთებელი რგოლის სარკინიგზო, საჰაერო და საავტომობილო ინფრასტრუქტურისა და ლოჯისტიკური ცენტრების განვითარება/ადაპტირებაზე, საქართველოს სარკინიგზო საზღვრებზე სატრანსპორტო კოორდინაციის გაუმჯობესებაზე.

საბაჟო პროცედურების დახვეწა და სხვა ვაჭრობის ხელშემწყობის ღონისძიებების გატარებაზე მეზობელი და შუა აზიის ქვეყნების ეკონომიკურ განვითარებაზე. საერთაშორისო კონკურენტული სატრანსპორტო დერეფნების განვითარების ტემპებზე და ახალი აბრეშუმის გზის მონაწილე ყველა ქვეყნის სავაჭრო ურთიერთობების გაუმჯობესებაზე, რაც იმას ნიშნავს, რომ საკითხი კომპლექსურ მიდგომას საჭიროებს.

გამოყენებული ლიტერატურა:

1. საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო.
2. საქართველოს მთავრობა „ქვეყნის ძირითადი მონაცემები და მიმართულებები 2012-2015 წლებისთვის“. (გადამუშავებული ვარიანტი), თბილისი, 2015.
3. მონაცემები ძირითადად აღებულია საიტისგან: <http://www.potiseaport.com/>. გადამონმებული 12.04.2015.