

სატრანსპორტო ღირებულებები და საქართველოს როლი

საქართველოზე გასაშვარი სატრანსპორტო ღირებულების ისტორიული მიმოხილვა

დავით ფერაძე
სტუდენტ-დოქტორანტი

TRANSPORT CORRIDORS AND ROLE OF GEORGIA

D. Peradze

RESUME

Transportation is the center of the world! It is the glue of our daily lives. When it goes well, we don't see it. When it goes wrong, it negatively colors our day, makes us feel angry and impotent, curtails our possibilities.

In spite of increasing competition, prospects for increasing the Europe-Caucasus-Asia Transport Corridor's (Middle Corridor) efficiency exist. This claim can be supported by the existing geopolitical and geo-economic reality, as well as the inherent potentials for improving the principal features of the corridor itself. With the view to realize these potentials, a whole set of measures needs to be undertaken, covering countries common strategy, geo-politics, customs, tariff and transport policy, theoretical and practical knowledge, environmental and legislative framework as well as economic management activities and tasks.

Deeper cooperation with partner countries and international organizations to set up a transport corridor information data base which would be available for decision makers, experts, mass media, transport and forwarding companies. Develop a special program in conjunction with the European Commission, with financial institutions like the World Bank, the European Bank for Reconstruction and Development and the representatives of other donors and investors, with the aim to better coordinate international efforts to improve Georgia's transit infrastructure and strength its Geographical and Political position in the whole region.

* * * *

აბრეშუმის დიდი გზა ტრანსკონტინენტური სა-
ვაჭრო-საქარაუდო გზაა, რომელიც ჩინეთს ხმელთა-
შუა და შავი ზღვების სანაპიროებთან აკავშირებდა.

ამ გზით ვაჭრობა ძვ. წ. II საუკუნიდან იღებს სა-
თავეს, როდესაც შანის დინასტიამ დაიწყო სავაჭ-
რო ურთიერთობა დასავლეთთან. აბრეშუმის გზით
გაჰქონდათ მაღალხარისხიანი ჩინური აბრეშუმი,
ძვირფასი ქვები, ლითონები, ტყავი და ტყავის ნაწარ-
მი, პირუტყვი, მარცვლეული, ხილი და ბოსტნეუ-
ლი, სუნელები და სხვა საქონელი რომელიც რომში,
ბიზანტიამ, ახლო აღმოსავლეთის დიდი სახელმწი-

ფოების - პართიისა და მოგვიანებით, სასანიანთა
ირანის შუამავლობით ჩინეთიდან შეჰქონდათ.

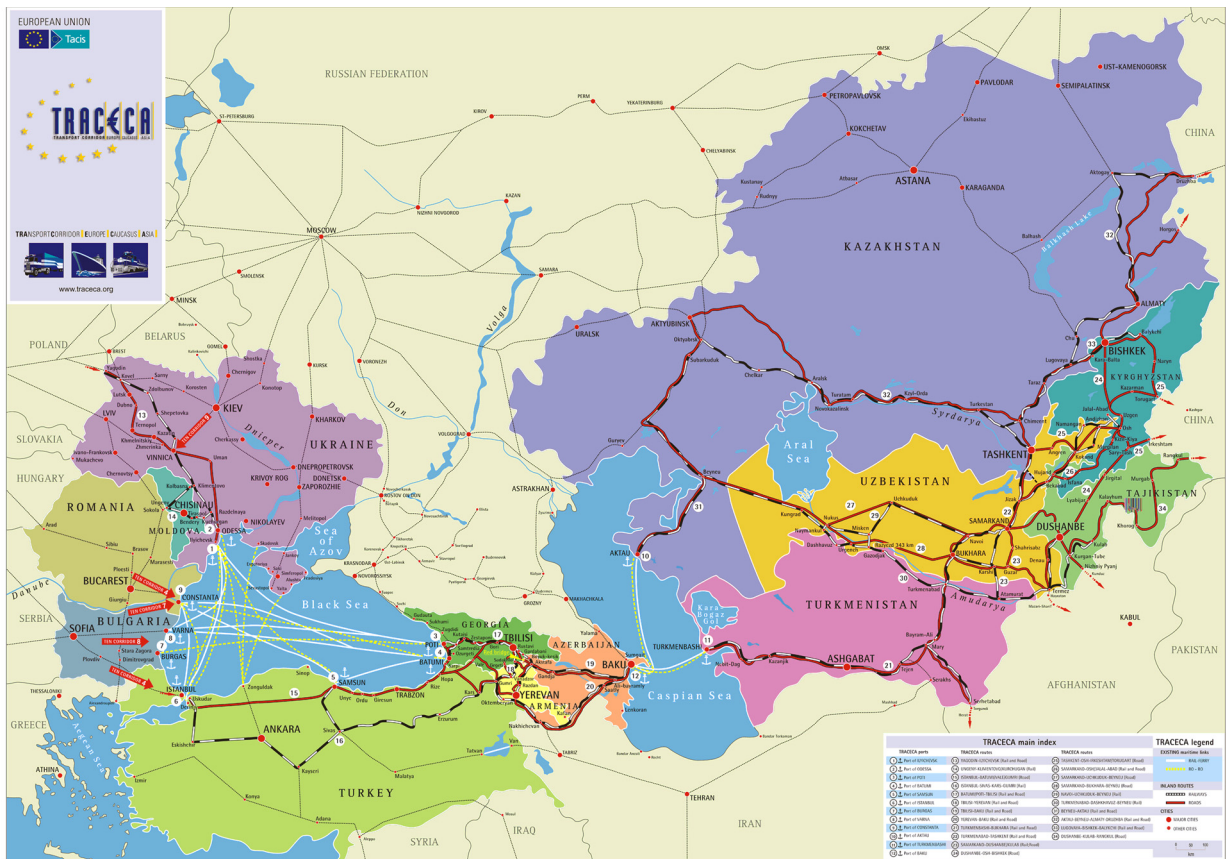
თავად სახელი "აბრეშუმის გზა" არ გულისხმობ-
და მხოლოდ აბრეშუმით ვაჭრობას, ეს სახელი
ენოდა იმის გამო, რომ სწორედ ჩინურ აბრეშუმს
მოჰქონდა ერთ-ერთი ყველაზე სარფიანი მოგება.
"აბრეშუმის გზით" შევიდა ჩინეთში მინა, ფუფუნე-
ბის საგნები, გავრცელდა ზოგიერთი კულტურული
მცენარე, შეაღწია რელიგიურმა და ფილოსოფიურ-
მა მოძღვრებებმა.

საინტერესოა რომ, ძველ ბერძნულ ენაზე „ჩი-
ნეთს“-ს „სერეს“ უწოდებდნენ, რაც სიტყვასიტყვით
ნიშნავს "აბრეშუმის მინას". მიუხედავად ამისა, ტე-
რმინი აბრეშუმის გზა პირველად საკმაოდ გვიან
1877 წელს, გერმანელი გეოგრაფისა და ისტორი-
კოსის ფერდინანდ ფონ რიხტოფენმა (Ferdinand von
Richthofen) ნაშრომებში გამოჩნდა, რომელიც აღწე-
რდა ამ მარშრუტებს.

შუა საუკუნეებში სახმელეთო მარშრუტმა ნე-
ლ-ნელა დაკარგა არსებული ფუნქცია, რადგან
სახელმწიფოთა შორის არსებული არაერთი დაპი-
რისპირების ფონზე ხმელეთზე მოძრაობა უფრო და
უფრო სახიფათო გახდა; მაგალითისთვის - ოსმანე-
თის იმპერიამ 1453 წელს სრულად განაწილა ჩინეთ-
თან ყველანაირი სახის ვაჭრობა. შემოდგომიდან
მიზეზებიდან გამომდინარე სახმელეთო ტრანსპორ-
ტი წარმატებით ჩაანაცვლა საზღვაო ტრანსპორ-
ტმა. საზღვაო ტრანსპორტი დღემდე ლიდერობს სა-
ერთაშორისო გადაზიდვებში და ევროპასა და აზიას
შორის საერთაშორისო ვაჭრობა ყველაზე ხშირად
სწორედ საზღვაო გადაზიდვების მეშვეობით ხდება.

გასული საუკუნის 90-იანი წლებიდან - საბჭოთა
კავშირის დაშლის შემდეგ - ისტორიული აბრეშუმის
გზის აღდგენის არაერთი ინიციატივა გამოიკვეთა.
აღსანიშნავია, რომ ეს ტერმინი საკმაოდ ფართო
მნიშვნელობით გამოიყენება და მის ქვეშ მოიაზრე-
ბენ თითქმის ყველა პროექტს, რომლებიც ევრაზი-
ის კონტინენტის აღმოსავლეთ და დასავლეთ ნა-
წილებს აკავშირებს. ევროკავშირის ინიციატივით
შეიქმნა პროექტი TRACECA, რომელიც 14 ქვეყანას
აერთიანებს და ევროპისა და ცენტრალურის აზიის
ქვეყნებს შორის სატრანსპორტო სისტემისა და ვაჭ-
რობის განვითარებას ისახავს მიზნად რუსეთსა და
ირანზე გასაშვარი მარშრუტების გვერდის ავლით.
2011 წელს ამერიკის შეერთებული შტატები ასევე
გამოვიდა ინიციატივით, აღედგინა სავაჭრო ურთი-
ერთობები აბრეშუმის გზის გასწვრივ.

ნახ. 1. TRACECA-ს მარშრუტი (ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო კორიდორი)



წყარო: ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანი ან ტრასეკა (ინგლ. Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia TRACECA), <http://www.traceca-org.org/en/home/>

აზრეშუმის გზის ეკონომიკური სარტყელის პროექტი

2013 წლის 7 სექტემბერს ჩინეთის პრეზიდენტმა სი ძინ პინმა (Xi Jinping) ყაზახეთში ვიზიტისას პირველად გაახმოვანა აზრეშუმის გზის ეკონომიკური სარტყელის (Silk Road Economic Belt) კონცეფცია, რომელიც ითვალისწინებს ჩინეთის ცენტრალური და დასავლეთის რეგიონების სახმელეთო ტრანსპორტით დაკავშირებას ცენტრალურ აზიასთან, ახლო აღმოსავლეთთან და ევროპის ქვეყნებთან.

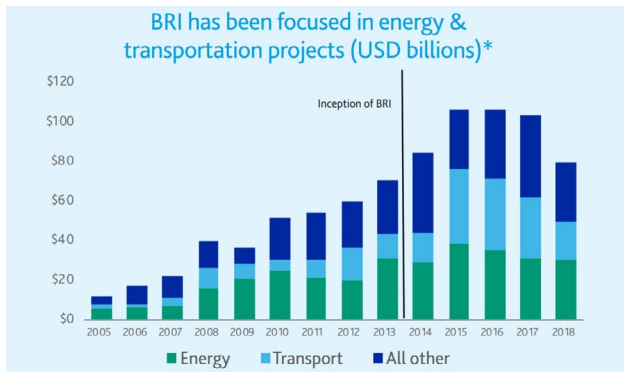
ერთი გზა, ერთი სარტყელის პროექტი მსოფლიოს მეგაპროექტების დიდ-ბაბუასაც უწოდებენ. სი ძინ პინ-ის წამოწყებულ პროექტის საერთო სავარაუდო ღირებულებაა 4-6 ტრილიონი აშშ დოლარია. იგი მოიცავს 65 ქვეყანას, პროექტის ფარგლებში სარგებელს მიიღებს 4,8 მილიარდი ადამიანი. პროექტის დასრულების ვადაა 2050 წელი, რომლის ეკონომიკური ეფექტი შეეხება მსოფლიო მოსახლეობის 62%-ს და ქვეყნების ეკონომიკის 40%-ს.

აღნიშნული პროექტით ჩინეთის დანტერესება რამდენიმე ფაქტორით არის განპირობებული. ბოლო რამდენიმე ათწლეულის განმავლობაში ჩინეთის ეკონომიკური ზრდა ძირითადად მის აღმო-

სავლეთ და სამხრეთ პროვინციებზე აისახა, რადგან აღნიშნულ რეგიონში წარმოებული საქონლის გადაზიდვა საზღვაო ტრანსპორტით ევროპისა და ამერიკის მიმართულებით გაცილებით მარტივია. შესაბამისად, ჩინეთი ნაკლებად განვითარებული დასავლეთ პროვინციების სოციალურ-ეკონომიკურ მდგომარეობაზე ზრუნავს და ახალი სავაჭრო კავშირების შექმნა სურს, რაც, თავის მხრივ, აღნიშნულ პროვინციებს გამოაცოცხლებს. ასევე, საზღვაო გადაზიდვისთვის საჭირო შედარებით დიდი დრო ჩინურ პროდუქციას რიგ შემთხვევაში ნაკლებად კონკურენტულს ხდის ევროპულ ბაზარზე. ამასთან, სამხრეთ ჩინეთის ზღვაში არსებული დავა და პოტენციური დაპირისპირება ჩინური პროდუქციის უსაფრთხო ექსპორტს უქმნის საფრთხეს.

ერთი გზა, ერთი სარტყელის პროექტი მსოფლიოს მეგაპროექტების ფუძემდებელია. პროექტის საერთო სავარაუდო ღირებულებაა 4-6 ტრილიონი აშშ დოლარია. იგი მოიცავს 65 ქვეყანას, პროექტით სარგებელს მიიღებს 4,8 მილიარდი ადამიანი. გეგმით ეს მეგაპროექტი უნდა დასრულდეს 2050 წლისთვის, რომლის ეკონომიკური ეფექტი შეეხება მსოფლიო მოსახლეობის 62%-ს და ეკონომიკის 40%-ს.

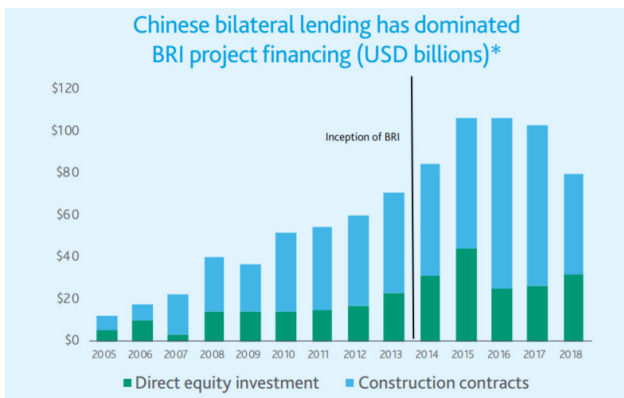
ნახ. 2. ერთი გზა - ერთი სარტყლის (BRI) ინვესტიციები ენერგეტიკულ, სატრანსპორტო და სხვა სექტორებში



წყარო: <https://www.moody's.com/>

Moody-ზე დაყრდნობით ერთი გზა, ერთი სარტყლის პროექტის ფარგლებში მონაწილე ქვეყნებში მხოლოდ 2014-2018 პერიოდში პირდაპირმა ინვესტიციებმა შეადგინა 159 მილიარდი აშშ დოლარი, ხელი მოეწერა 321 მილიარდი აშშ დოლარის სამშენებლო ხელშეკრულებებს.

ნახ. 3. ჩინეთის მხრიდან გაცემული სესხები



წყარო: <https://www.moody's.com/newsandevents/topics/China-Increasing-credit-differentiation-between-regions-and-sectors-00702A>

„ერთი გზა, ერთი სარტყლის“ ინიციატივას 5 წლის მანძილზე 145-ზე მეტმა ქვეყანამ და საერთაშორისო ორგანიზაციამ დაუჭირა მხარი. საქართველო არის ერთ-ერთი ყველაზე აქტიური მონაწილე. ბოლო 5 წლის განმავლობაში, საქართველომ და ჩინეთმა ხელი მოაწერა მემორანდუმს „აბრეშუმის გზის ეკონომიკური სარტყელის განვითარებისთვის თანამშრომლობის შესახებ“, ამ პერიოდის მანძილზე გაიხსნა პირდაპირი სატვირთო სარკინიგზო ხაზი, უღელტეხილის მონაკვეთზე დაიწყო რკინიგზის მოდერნიზაციის პროექტი ბიუჯეტით 260 მლნ აშშ დოლარი, ასევე სხვადასხვა ინფრას-

ტრუქტურული პროექტების განხორციელება, სატრანსპორტო მარშრუტების მოდერნიზაცია და საზღვრის გადაკვეთის პროცედურების გამარტივება. დაიწყო პირდაპირი ფრენა პეკინიდან თბილისის მიმართულებით, ასევე ჩატარდა მნიშვნელოვანი ერთობლივი თბილისის აბრეშუმის გზის ფორუმი. წარმატებით დასრულდა მოლაპარაკებები თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმების შესახებ. საქართველო გახდა აზიის ინფრასტრუქტურის საინვესტიციო ბანკის დამფუძნებელი წევრი ქვეყანა.

აბრეშუმის გზის ეკონომიკური სარტყელის პროექტი, რომელსაც ასევე სახმელეთო აბრეშუმის გზაც უწოდებენ, შეესაბამება ისტორიულ აბრეშუმის გზას, რამოდენიმე ალტერნატიული ვარიანტებით:

ა) ჩრდილოეთ დერეფანი - რუსეთზე გამავალი ჩრდილოეთის გზა

ჩრდილოეთის გზა დღევანდელი მდგომარეობით ყველაზე განვითარებული მარშრუტია აბრეშუმის გზის ეკონომიკური სარტყელის პროექტში და ორ მარშრუტს მოიცავს. ტრანსციმბირის სარკინიგზო მაგისტრალი ჩინეთს რუსეთისა და ბელარუსის გავლით ევროპულ ქვეყნებთან აკავშირებს, ხოლო 2011 წელს ამოქმედებული ჩუნცინი-სინძიანი-დუისბურგის რკინიგზით ჩინეთი ყაზახეთის, რუსეთის, ბელარუსისა და პოლონეთის გავლით გერმანიაში დუისბურგის პორტს უკავშირდება. აღნიშნული მარშრუტის სიგრძე დაახლოებით 11,000 კილომეტრია და შესაძლებლობას იძლევა, ჩინური საქონელი დასავლეთ ევროპის ბაზარზე 16 დღეში მოხვდეს, რაც რამდენჯერმე ნაკლებია საზღვაო გადაზიდვასთან შედარებით, რასაც 45-60 დღე სჭირდება. მიუხედავად იმისა, რომ სარკინიგზო გადაზიდვა საზღვაო ტრანსპორტთან შედარებით ფუფუნებაა, მისი ფასი საგრძნობლად ჩამოუვარდება საჰაერო გადაზიდვას და მნიშვნელოვან ალტერნატივას წარმოადგენს ძვირად ღირებული და მალფუჭებადი საქონლის გადასაზიდად. ჩრდილოეთის გზას უკვე აქტიურად იყენებს არაერთი ცნობილი კომპანია, მაგალითად HP და კომპანია Foxconn-ი, რომელიც Apple-ის ერთ-ერთი მომწოდებელია.

ნახ. 4. ჩრდილოეთ დერეფანი - რუსეთზე გამავალი ჩრდილოეთის გზა.



მიუხედავად იმისა, რომ ჩრდილოეთის გზაზე ინფრასტრუქტურა უკვე არსებობს და მარშრუტიც ფუნქციონირებს, ჩინეთი მაინც მუშაობს ალტერნატიულ გზებზე, რათა მოახდინონ მარშრუტების დივერსიციფიკაცია, ახალი ბაზრების ათვისება, დერეფანში არსებული ზოგიერთი ქვეყნების მიმართ სხვადასხვა სახის სანქციების დაწესების შემთხვევაში - სატვირთო გადაზიდვების შეუფერხებლად მოძრაობის უზრუნველყოფის მიზნით. ამასთან, აღნიშნული მარშრუტის გეოგრაფიული მდებარეობის გამო, რკინიგზის მოვლის ხარჯები საკმაოდ დიდია, რაც აძვირებს ჩრდილოეთის გზის გამოყენებას, ასევე გასათვალისწინებელია რუსეთის პორტებში გამტარიანურობის საკითხი, რომელიც ბოლო წლებში მაქსიმუმს არის მიღწეული, რაც ქმნის საცობებს და შესაბამისად იზრდება ტვირთის მოცდენის პერიოდი; ასევე ნეგატიურად მოქმედებს ზამთარში მკაცრი კლიმატური პირობები.

ბ) სამხრეთ დერეფანი - ირანზე გამავალი გზა

აბრეშუმის გზის მეორე ვარიანტი ცენტრალური აზიის ქვეყნების: ყირგიზეთის, უზბეკეთისა და თურქმენეთის სარკინიგზო და საგზაო ინფრასტრუქტურის გავლით ჩინეთს სპარსეთის ყურეზე მდებარე ირანულ საპორტო ქალაქთან ბენდერ აბასთან აკავშირებს. თუმცა, ასევე შესაძლებელია ირანიდან მარშრუტი თურქეთის მიმართულებით გაგრძელდეს და ევროპულ ქვეყნებთან დაკავშირება ამ გზით მოხდეს. როდესაც ჩინეთში სახელმწიფოს მიერ კონტროლირებულმა მასმედიის საშუალებებმა აბრეშუმის გზის ეკონომიკური სარტყელის სავარაუდო რუკა გამოქვეყნეს, მასზე სწორედ ე.წ. სამხრეთის გზა გახლდათ ასახული, რომლის მე-

შვეობითაც ირანისა და თურქეთის გავლით ჩინეთი ევროპას უკავშირდება. ეს პროექტი შესაძლებლობას მისცემს ჩინეთს, ცენტრალური აზიის ქვეყნებზე გავლენა გაზარდოს და ირანს დაუკავშირდეს, რაც გაუმარტივებს წვდომას ისეთ ენერგორესურსებზე, როგორიცაა თურქმენული გაზი და ირანული ნავთობი.

აღნიშნული პროექტის ამოქმედება მნიშვნელოვან პრობლემებთან არის დაკავშირებული, რომელთაგან მნიშვნელოვანია თანამედროვე ინფრასტრუქტურის არარსებობა და უმთავრესი გამოწვევა - ქვეყნის გეოპოლიტიკა, პოლიტიკური არასტაბილურობა, საერთაშორისო სანქციები. ამ მარშრუტის გამოყენებით მხოლოდ ყაზახეთსა და თურქეთს შორის სარკინიგზო გადაზიდვა 25-30 დღეს გრძელდება.

1990-იანი წლებიდან ირანის სანქციების ეფოქა დაიწყო, ამ სანქციებმა არაერთი საკითხი მოიწვა - იქნებოდა ეს ირანთან ვაჭრობა, ირანის ენერგეტიკის სექტორი თუ ირანის ბანკები. 2010 წელს შემოღებულმა სანქციების ფართომასშტაბიანმა პაკეტმა თითქმის სრულად აკრძალა ირანთან ექსპორტი და იმპორტი. 2015 წელს, ერთი მხრივ გაეროს უშიშროების საბჭოს მუდმივ წევრებსა და გერმანიას, მეორე მხრივ კი ირანის ისლამურ რესპუბლიკას შორის მიღწეული შეთანხმების შემდეგ, 2018 წელს მაისში, ვაშინგტონის შეთანხმებიდან ცალმხრივ გამოსვლას მოჰყვა თეირანისთვის სანქციების დაწესება-აღდგენა. შესაბამისად 2018 წლის გამკაცრებული სანქციების დაწევიდან გამომდინარე, ამ მასშტაბის პროექტში ირანის სტაბილურ პარტნიორად ჩამოყალიბებას გარკვეული დრო დასჭირდება.

ნახ. 5. სამხრეთ დერეფანი, ირანზე გამავალი გზა.



ნახ. 6. შუა დერეფანი - ტრანსკასპიური მარშრუტი



გ) შუა დერეფანი - საქართველოზე გამავალი გზა „ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი“

შუა დერეფანი, რომელიც საქართველოზე გადის, იწოდება როგორც ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი.

ჩრდილოეთისა და სამხრეთის მარშრუტის ალტერნატივ გზას, წარმოადგეს ე.წ. „შუა დერეფანი“, რომელიც გადის კასპიის ზღვაზე და უერთდება როგორც შავ ზღვას ასევე თურქეთს¹.

2013 წლის 7 ნოემბერს, ქალაქ ასტანაში - მეორე საერთაშორისო სატრანსპორტო და ლოგისტიკის ბიზნეს ფორუმზე - „ახალი აბრეშუმის გზა“, საქართველოს, ყაზახეთი და აზერბაიჯანის სარკინიგზო ადმინისტრაციის ხელმძღვანელებმა გააფორმეს მემორანდუმი - ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტის ასოციაციის შექმნაზე (TITR).

რამოდენიმე ანალიტიკურმა ორგანიზაციამ, მათ შორის კასპიის სტრატეგიული კვლევების ინსტიტუტმა გამოაქვეყნა კვლევა სახელწოდებით „კასპიის სატრანზიტო დერეფანი“, რომელიც სწორედ აღნიშნულ მარშრუტს ეძღვნება. კასპიის სატრანზიტო დერეფანი ითვალისწინებს ცენტრალური აზიის გავლით ჩინური ტვირთების რკინიგზით ტრანსპორტირებას კასპიის ზღვის პორტებამდე ყაზახეთსა (აკტაუ, კურიკი) და თურქმენეთში (თურქმენბაში). კასპიის ზღვის გავლით ტვირთი ბაქოს პორტში ჩავა, ხოლო შემდეგ სს „საქართველოს რკინიგზით“ მოხვდება ტრანსპორტირება საქართველოს პორტებამდე, ისევე როგორც ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზით - თურქეთში და შემდგომ თურქეთს გავლით ხმელთაშუა ზღვაში, საიდანაც ევროპული ქვეყნებისკენ შემდგომი გადაადგილება შესაძლებელია.

1 <http://titr.kz/en/pressa/news/114-titr-sessions-of-the-working-group-and-general-meeting-held-in-nur-sultan>

ბელი. საქართველოს გავლით შუა დერეფნის მარშრუტი უზრუნველყოფს ჩინური და ცენტრალური აზიის ტვირთების ევროპულ და თურქულ ბაზარზე მოხვედრას, და პირიქით ევროპიდან და თურქეთიდან ექსპორტირებული ტვირთის აზიაში ტრანსპორტირებას.

მიუხედავად იმისა, რომ უკანასკნელ პერიოდში „ახალი აბრეშუმის გზის“ (შუა დერეფანი) სატრანზიტო დერეფანში ტვირთნაკადები მნიშვნელოვნად გააქტიურდა, ჯერ კიდევ სრულად არ არის ათვისებული აღნიშნული დერეფნის პოტენციური შესაძლებლობები.

აღნიშნული პოტენციალის სრულფასოვანი რეალიზაცია მჭიდრო კავშირშია იმ ინსტიტუციური, სტრუქტურული და სტრატეგიული გამონეგების ეფექტიან გადაჭრასთან, რომელთა მოუგვარებლობის გამო, „ახალი აბრეშუმის გზის“ სატრანზიტო დერეფანი ნაკლებად კონკურენტუნარიანია, როგორც ფინანსურად ასევე ტრანსპორტირების ვადების მხრივ ალტერნატიულ დერეფნებთან შედარებით.

ევროპისა და აზიის სავაჭრო-ეკონომიკურ ურთიერთკავშირში საქართველოსთვის უმნიშვნელოვანესი როლი უკავია შუა დერეფანზე გამავალ ყველა იმ სატრანზიტო მარშრუტს, რომელიც უზრუნველყოფს ტვირთნაკადების გადაზიდვას, როგორც სახმელეთო, ისე საზღვაო და შერეული ფორმით. ახალი „აბრეშუმის გზის“ სატრანზიტო დერეფანი ნაკლებად კონკურენტუნარიანია, როგორც ტრანსპორტირების ტარიფების, ასევე ტრანსპორტირების ვადების მხრივ ალტერნატიულ დერეფნებთან შედარებით.

შავ და კასპიის ზღვებს შორის მდებარე ევრაზიის სატრანსპორტო არტერიის „შუა დერეფნის“ მნიშვნელოვანი ნაწილია საქართველოს რკინიგზა², რომელიც ევროპას ცენტრალურ აზიასთან და

2 სს „საქართველოს რკინიგზა“ დაფუძნდა 1872 წელს,

შემდგომ ჩინეთთან უმოკლესი გზით აკავშირებს. უკანასკნელ პერიოდში კავკასიის დერეფნის გასწვრივ სარკინიგზო მიმოსვლის მოცულობის ზრდის საფუძველი გახდა ტრასეკას (TRACECA) 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.

აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ 2019 წლის 23 ივლისს თურქეთის ქალაქ ერზურმიდან „საქართველოს რკინიგზის“ კუთვნილი ვაგონებით ბაქო-თბილისი-ყარსის პროექტის ფარგლებში საქართველოს მიმართულებით პირველი სატვირთო მატარებელი დაიძრა.

ტრანზიტის შესაძლებლობები და უკანასკნელი წლების ტენდენციები

2013 წელს საქართველოს, აზერბაიჯანის და ყაზახეთის რკინიგზების ინიციატივით დაფუძნდა სატარიფო კომიტეტი, რომელიც მიზნად ისახავს ტრანსკასპიური დერეფნის კონკურენტიუნარიანობის გაზრდას. მოგვიანებით კომიტეტის ბაზაზე შექმნილ ახალ ლოგისტიკურ პროექტს – „ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი“ შეუერთდნენ აქტაუს, ბაქოს, ბათუმის პორტები. აღნიშნული გაერთიანების ფარგლებში არაერთხელ იქნა ინიცირებული და დამტკიცებული გამჭოლი ტარიფები სხვადასხვა ტვირთზე, რამაც მნიშვნელოვნად შეამცირა და გაამარტივა ტრანსპორტირება შუა დერეფანში.

„ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო ასოციაციის“ მუშაობის შედეგად, 2015 წლის 13 დეკემბერს ჩინეთის პორტ ლიანუნგიანის ტერმინალიდან, 29 ნოემბერს გამოსული ელექტრო ტექნიკით დატვირთული პირველი მატარებელი საქართველოში შემოვიდა. საბოლოო დანიშნულების ნერტილში ტვირთი 3 დღის ვადაში ჩავიდა. ჩინეთიდან მატარებელმა გაიარა შემდეგი ქვეყნები - ყაზახეთი, აზერბაიჯანი კასპიის ძრვის გავლით, დღეს კი საქართველოს გავლით ჩავა თურქეთში. ეს იყო პირველი ტრანზიტული ტვირთი და რეალურად განხორციელებული „აბრეშუმის გზის“ პროექტი.

ტრანზიტულმა მატარებელმა უმოკლეს დროში დააკავშირა აზია - ევროპას. ჩინეთის უკუდურეს აღმოსავლეთ ნაწილიდან, პორტ ლიანუნგიანიდან ნამოსული ტვირთი სტამბოლში მაქსიმუმ 14-15 დღე-

ში ჩადის, ეს შესანიშნავი შედეგია იმ პირობებში, როცა იგივე დანიშნულების მისაღწევად, საზღვაო ხაზს 3-4 ჯერ მეტი დრო სჭირდება.

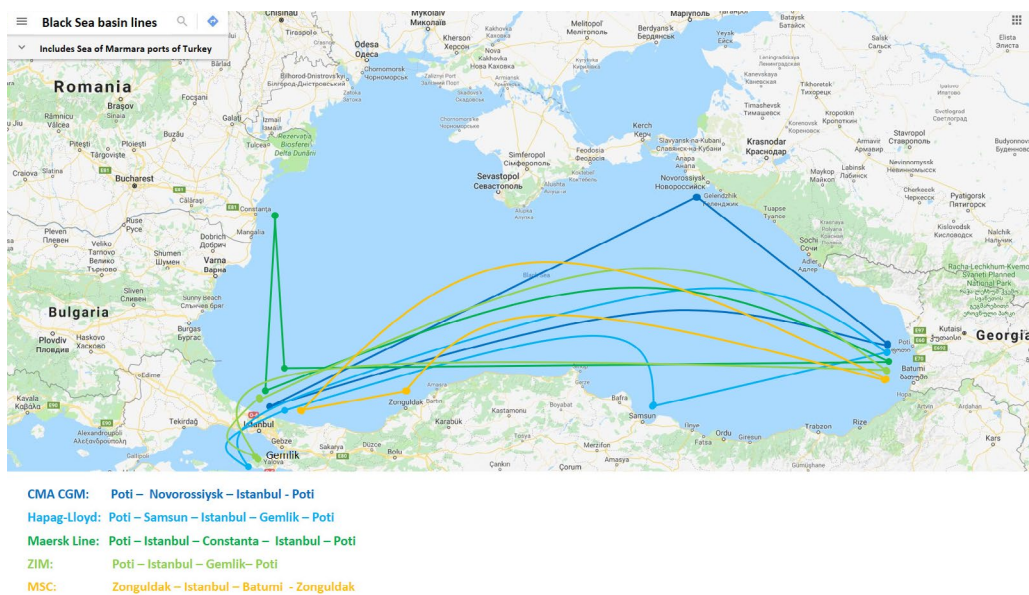
როგორც ზემოთ ავლენიშნეთ, მეორე ძირითადი შემზღუდველი ფაქტორი შუა დერეფანში სატრანზიტო ტვირთებისთვის, იყო და არის სატრანზიტო პერიოდი, როგორც აღმოსავლეთიდან ევროპის მიმართულებით, ასევე დასავლეთიდან ჩინეთის და ცენტრალური აზიის მიმართულებით. იმისათვის რომ შემცირებულიყო ტრანზიტის პერიოდი შუა დერეფანში, 2019 წლის აპრილის თვეში ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტის წევრმა ორგანიზაციებმა ერთობლივად გადანყვიტეს კასპიის ზღვაში კონტეინერშიდი „ტურკესტანის“ გაშვებაზე, რომელიც იმომარაგებს წინასწარგანსაზღვრული რეგულარული გრაფიკით ყაზახეთსა და აზერბაიჯანის პორტებს შორის. შედეგად, ჩინეთიდან ევროპის მიმართულებით კონსოლიდირებული ტვირთის ყაზახეთის საექსპორტო ტვირთთან ერთად კონტეინერებით გადაზიდვა კიდევ უფრო დაჩქარებულ რეჟიმში შესრულდება. ამ გადანყვიტელებამ დადებითად იმოქმედა საქართველოს, აზერბაიჯანის და აღმოსავლეთ თურქეთის დანიშნულებით მომავალ ტვირთების ტრანსპორტირების ვადებზე. თუ იმისავ გათვალისწინებთ, რომ საქართველოსა და ჩინეთს შორის 2018 წლიდან მოქმედებს თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმება და იმავე წელს საქართველოს საგარეო ბრუნვამ ორ ქვეყანას შორის 1 მილიარდ აშშ დოლარს გადააჭარბა, ვიმედოვნებთ რომ ტრანზიტის დროის შემცირება კიდევ უფრო გაზრდის საგარეო ბრუნვას.

კასპიის ზღვაზე კონტეინერშიდის გაშვებამ ნაწილობრივ მოაგვარა სატრანზიტო დროის შემცირების საკითხი მთლიან დერეფანში. მიუხედავად ამისა, აზიიდან შემოსული ტვირთი საქართველოს პორტებიდან 8-14 დღის მერე ხვდება ევროპის შავი ზღვის პორტებში, რაც ნაკლებად კონკურენტულია ალტერნატიულ დერეფნებთან შედარებით სურათი წარმოდგენილია შავი ზღვის აკვატორიაში არსებული საზღვაო ხაზების მარშრუტები, სადაც კარგად ჩანს, რომ კონსტანცა პორტსა და საქართველოს პორტებს შორის პირდაპირი საზღვაო ხაზის არარსებობა.

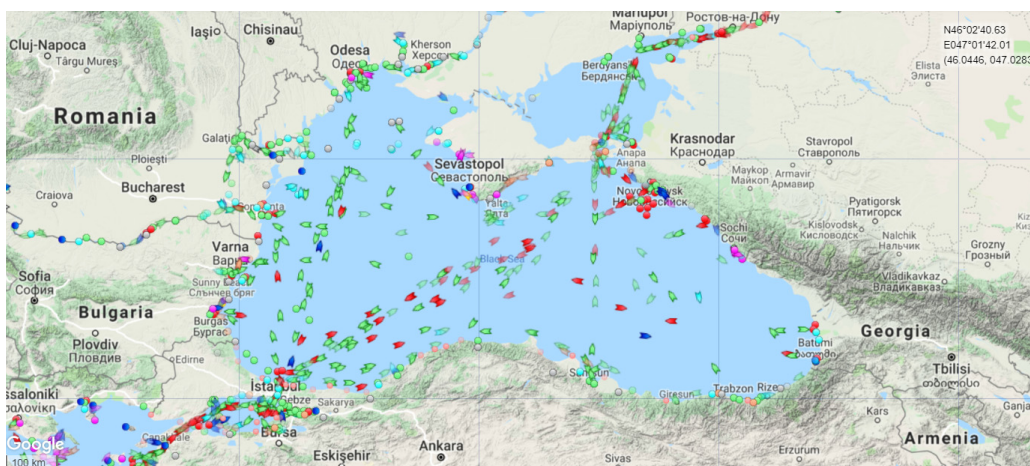
დღეის მდომარეობით შავ ზღვაზე არსებული საზღვაო ხაზები, კონტეინერშიდი გემები აღმოსავლეთ ევროპის პორტებში შედიან სხვადასხვა პორტების გავლით, რაც სატრანზიტო დროს ახანგრძლივებს. იმის მიუხედავად, რომ შავ ზღვაზე არაერთი საზღვაო ხაზია და უამრავი ხომალდი გადაადგილდება, (იხ. ნახ. 7) არც ერთი მათგანი არ აკავშირებს პირდაპირ საქართველოს პორტებს ევროპის აღმოსავლეთ პორტებთან.

100% ელექტროფიცირებულია, საექსპლუატაციო სიგრძე 1 575 კილომეტრია. <http://www.railway.ge/>

ნახ. 7. შავი ზღვის აკვატორიაში არსებული საზღვაო ხაზების მარშრუტები



ნახ. 8. შავ ზღვაზე არსებული საზღვაო ხაზები¹

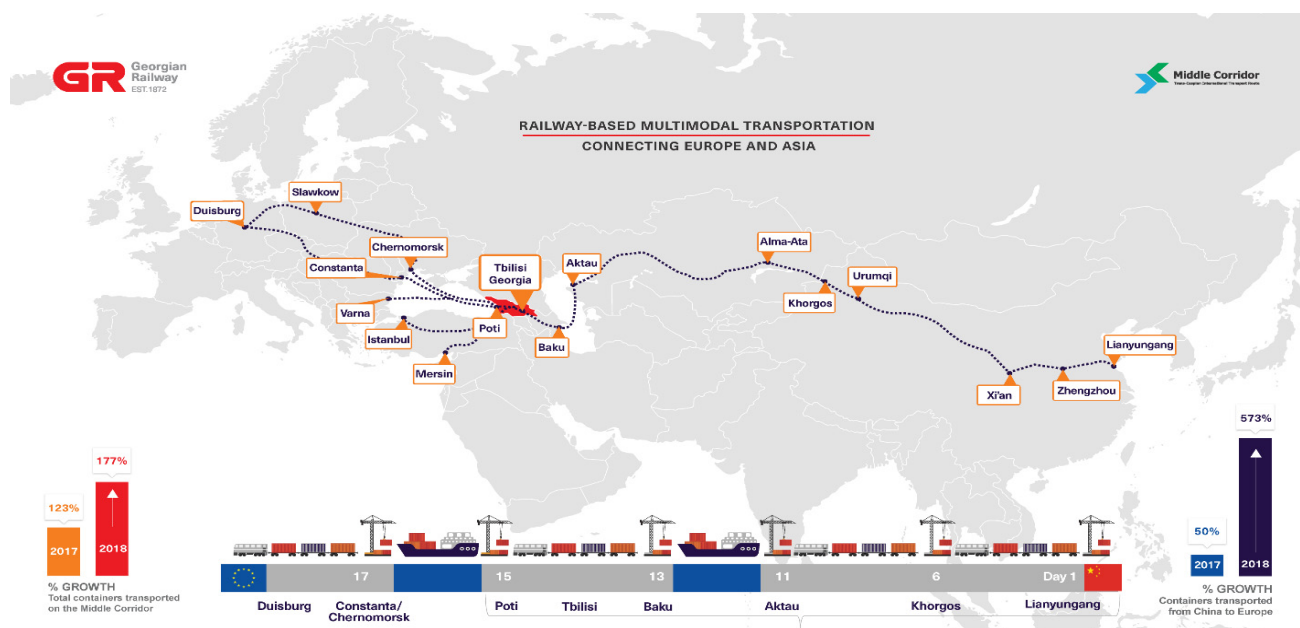


1 სურათი Marine Traffic ვებ გვერდის 2019 წლის 7 ივლისის მდომარება შავი ზღვის აკვატორიაში.

2019 წლის თებერვალში სს „საქართველოს რკინიგზა“ გამოვიდა ინიციატივით საქართველოს პორტები დაეკავშირებინა ევროპისა და უკრაინის პორტებთან პირდაპირი საზღვაო ხაზით, რომლის საშუალებითაც შავ ზღვაზე ტრანსპორტირების პერიოდი შემცირდებოდა 9-14 დღიდან 2-3 დღემდე. სამუშაო ჯგუფმა შეისწავლა შავი ზღვის აკვატორიის ძირითადი პორტები და ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაფუძვლების საფუძველზე, ევროპის მიმღებ პორტად შეირჩა რუმინეთის საპორტო ქალაქი - კონსტანცა, რომელსაც მეთახელად „ევროპის კარიბჭე“-ს უწოდებენ, ხოლო უკრაინაში - ოდესის პორტი.

მას შემდგომ, რაც შავ ზღვაზე კონტეინერმზიდები გაეშვება, რომელიც დააკავშირებს ერთმანეთს აღმოსავლეთ ევროპას საქართველოს პორტებით ცენტრალურ აზიასა და ჩინეთს, სატრანზიტო დრო აღმოსავლეთ ჩინეთის პორტიდან ნამოსული ტვირთი შეაღწევს ევროპაში სარკინიგზო მაგისტრალით და კასპიის და შავი ზღვის კონტეინერმზიდი გემებით 17-19 დღეში, იმის გათვალისწინებით, რომ დღეს არსებული საზღვაო სატრანზიტო პერიოდი შეადგენს მინ 35-50 დღეს.

ნახ. 9. მულტიმოდალური სარკინიგზო, საზღვაო მარშუტი (შუა დერეფანი).



გამოყენებული ლიტერატურა და წყაროები:

1. ბოცვაძე ლ., ერაძე კ., ბოცვაძე ვ. (2011), „ლოჯისტიკური მენეჯმენტი და მოდელირება“, საქართველოს ბიზნესის აკადემია.
2. ვეშაპიძე შ., ოსაძე ლ., სეხნიაშვილი დ. (2012), „ლოჯისტიკა“, სტუ.
3. მარგალიტაძე ი., გეგეშიძე ე. (2017), „სატრანსპორტო პოლიტიკის კონცეფციები და საზღვაო საქმე“, სტუ.
4. მოისწრაფიშვილი მ. (2017), „ლოჯისტიკის საფუძვლები“, სტუ.
5. „სატრანსპორტო ლოჯისტიკა“ (2015), საქართველოს განათლების ხარისხის განვითარების ეროვნული ცენტრი.
6. Gleissner H., Femerling, J. (2013), „Logistics: basics, exercises, case studies“, Springer.

7. Globerson S., Wolbrum G. (2014), „Logistics Management and Supply Chain Management: A Critical Evaluation“, *International Journal of Business and Economics Research*, 3(2): 82-88.

8. Kondratjev J. (2015), „Logistics, transportation and warehouse in supply chain“, Finnish Universities of Applied Sciences.

9. Merc O. (2010), „The Competitiveness of Global Port-Cities: Synthesis Report“, OECD.

10. Renner M., Gardner G. (2010), „Global Competitiveness in the Rail and Transit Industry“, Worldwatch Institute, Washington, D.C.

11. „Transportation & Logistics 2030“, PWC, Vol. 5. TRACECA, <http://www.traceca-org.org>
www.moodys.com
www.railway.ge
<http://titr.kz/>