

სატრანსპორტო ლოგისტიკური დარგის პრობლემები საქართველოში თანამედროვე გლობალური გამოწვევების პირობებში

შოთა ლომინაშვილი

*აკაკი წერეთლის სახელმწიფო უნივერსიტეტის
ასოცირებული პროფესორი*

ფრიდონ გოგიაშვილი

*აკაკი წერეთლის სახელმწიფო უნივერსიტეტის
მშენებლობის და ტრანსპორტის დეპარტამენტის პროფესორი*

PROBLEMS OF THE TRANSPORT LOGISTICS INDUSTRY IN GEORGIA IN THE CHALLENGING CONDITIONS OF MODERN GLOBALIZED WORLD

Shota Lominashvili

*Doctor of Economic Sciences,
Akaki Tsereteli State University*

Pridon Gogiashvili

*Doctor of technical Sciences,
Akaki Tsereteli State University*

RESUME

The transit road passing through the territory of Georgia is essential to carrying out cargo transportation. Its loading level is currently at historic highs. Due to the existing global problems, cargoes that were shipped by a different route gathered on the mentioned road.

The paper analyzes the current situation and suggests several possible ways to solve the problems.

Key words: logistics; cargo transportation; transport corridor; road transport

* * * *

საქართველოს გეოგრაფიული მდებარეობა იდეალურად მიესადაგება სატრანსპორტო დერეფნისათვის დამახასიათებელ ყველა ძირითად პარამეტრს. საუკუნეების განმავლობაში საქართველოს ტერიტორია მუდამ წარმოადგენდა ქვეყნის, ახლო თუ შორს მდებარე, სახელმწიფოების ინტერესს ეკონომიკური საქმიანობის განხორციელებისათვის, რომელთა შორის მთავარი იყო და დღევანდელ დროშიც მნიშვნელოვანია, ქვეყნის, როგორც სატრანსპორტო ჰაბის, ფუნქცია. ისტორიულად ცნობილი ფაქტია, რომ საქართველოს ტერიტორია იყო დიდი „აბრეშუმის გზის“ განუყოფელი ნაწილი. თანამედროვე პირობებში საქართველოს გავლით სატრანსპორტო გადაზიდვები (სატრანსპორტო გადაზიდვები, მგზავრთა გადაყვანები) ხორციელდება საერთაშორისო შეთანხმებების და კონვენციების საფუძველზე. საქართველოს აქვს შესაძლებლობა თავის ტერიტორიაზე გამავალ სატრანსპორტო დერეფანში შეასრულოს საკვანძო ფუნქცია და

წარმატებით განახორციელოს ტვირთების გადაადგილება როგორც ევროპის, ასევე აზიის და აღმოსავლეთის ქვეყნებში. ამ მხრივ მნიშვნელოვანი დოკუმენტია საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების სტრატეგია - „საქართველო 2020“, რომელიც ითვალისწინებდა სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის და ლოგისტიკური ცენტრების განვითარებას, სახელმწიფო და კერძო სექტორის თანამშრომლობის გაძლიერებას, საერთაშორისო და რეგიონალურ სატრანსპორტო სისტემებში ინტეგრაციას. მიუხედავად იმისა რომ, აღნიშნული სტრატეგიის პრაქტიკაში განხორციელების მიზნით, გადაიჭრა მთელი რიგი პრობლემები, დარჩა რიგი საკითხებისა, რომელთა არსებობამ გარკვეულწილად განაპირობა პრობლემების წარმოშობა. გლობალური გამოწვევების პირობებში, საჭიროა აღნიშნოს, რომ სტრატეგიის განხორციელებისათვის კარგი იქნებოდა თითოეული მიმართულების განხორციელებაზე განსაზღვრულიყო შესაბამისი, პასუხისმგებელი საჯარო უწყებები.

საქართველოს ტერიტორიაზე გამავალ სატრანსპორტო დერეფანში არსებულმა პრობლემებმა კიდევ უფრო იზიდა თავი თანამედროვე გამოწვევების პირობებში. კერძოდ, ეს გამოწვევები ყველასათვის კარგად ნაცნობი კოვიდ-19 საგანგაშო გამოწვევები და რუსეთსა და უკრაინას შორის მიმდინარე ომია. სწორედ ამ მნიშვნელოვანი გამომწვევებიდან გამომდინარე საქართველოს სატრანსპორტო დერეფანში ტვირთებმა იმატა (რომლის ანალიზსაც ქვემოთ შემოგთავაზებთ).

გაჩნდა ძალიან დიდი შესაძლებლობა იმისა, რომ აზიიდან ევროპისაკენ მიმავალი საავტომობილო სატრანსპორტო ნაკადები, რომელიც გადაადგილდებოდა რუსეთის ტერიტორიის გავლით, საქართველოს სახმელეთო გზებზე გადმოვიდეს. იგივე შეიძლება ითქვას სარკინიგზო ტრანსპორტით გადაადგილებაზე ტვირთებზე, თუმცა ჩვენ წინამდებარე სტატიაში, მხოლოდ საავტომობილო ტრანსპორტით ტვირთების გადაადგილებაზე შევაჩერებთ ყურადღებას.

პანდემიის მიმდინარეობას, მიწოდებათა ჯაჭვში, ჰქონდა მნიშვნელოვანი გავლენა. აღნიშნულ პრობლემას, როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, დაემატა რუსეთ-უკრაინის ომი. რუსეთის მიმართ დაწესებულმა

სანქციებმა მნიშვნელოვნად გაზარდა საავტომობილო ტრანსპორტით ტვირთების გადაადგილება საქართველოს გავლით. მთელი რიგი ქვეყნების გადამზიდავი კომპანიები მიმართავენ მარშრუტების მოდერნიზაციას, რაც მნიშვნელოვნად ცვლის იმ ეკონომიკურ მოდელებს, რომლებიც წლების განმავლობაში წარმატებით მუშაობდნენ. სწორად ამ ცვლილებებმა გამოიწვია ის, რომ მთელი ქვეყნის მასშტაბით სატვირთო ნაკადებით არის გაჩედილი არა მარტო საბაჟო-გამშვები პუნქტების მიმდებარე ტერიტორიები, არამედ ის მცირე რაოდენობის ლოგისტიკური კვანძები, სადაც ელემენტარულად შესაძლებელია ავტომობილის დროებით გაჩერება.

საპატრულო პოლიცია მთელი ქვეყნის მასშტაბით სადღელამისო რეჟიმში აწარმოებს სატრანსპორტო ნაკადის რეგულირებას, რომ არ მოხდეს სასაზღვრო გამშვებ პუნქტებთან სატრანსპორტო კოლაფსი. ყოველივე ეს გავლენას ახდენს არა მარტო ტრანზიტის შემცირებაზე, არამედ მცირდება ექსპორტ-იმპორტის პროცესი ქვეყანაში. ამ შემთხვევაში ასევე მნიშვნელოვნად ზიანდება ტვირთების გადაადგილების ლოგისტიკური მიდგომის პრინციპი „ზუსტად დროში“. უახლესი კვლევებით დგინდება, რომ მოცდის რეჟიმები თურქეთის მიმართულებით 3-4 დღე, რუსეთის მიმართულებით კი 2-3 კვირაა. ტვირთების დაყოვნების ასეთი რეჟიმი, თავის მხრივ, ზრდის პროდუქციის ტრანსპორტირების ხარჯებს, რაც მყისიერად აისახება სამომხმარებლო ფასებზე. სასაზღვრო გამშვები პუნქტების ანალოგიური მდგომარეობა არის საქართველოს შავი ზღვის პორტების მიმდინარე ტერიტორიებზეც. ამ შემთხვევაში მნიშვნელოვან როლს თამაშობს ჩინეთიდან წამოსული ტვირთების გადმოქცევა, რომელიც მანამდე რუსეთის ტერიტორიაზე გამავალ სატრანსპორტო დერეფნებში მოძრაობდა. აქვე შეიძლება განვიხილოთ ცენტრალური აზიის მიმართულებით მოძრავი ტვირთები.

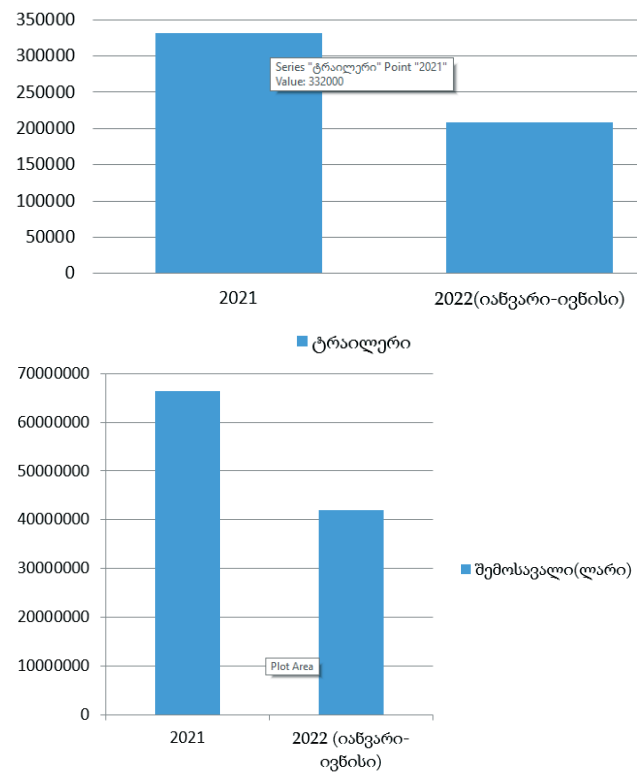
ზემოთ აღწერილი პრობლემების მნიშვნელოვანი ნაწილი ასევე გამოწვეულია იმ ბიუროკრატიული ბარიერებით, რომელიც არსებობს ტვირთების გატარების პროცესში. კერძოდ:

- ინფრასტრუქტურული პრობლემები პორტებში და საბაჟოზე;
- საქართველოს ტერიტორიაზე არსებული მსხვილი საგზაო ინფრასტრუქტურის მოწყობის საშუალებები;
- დროებით შეჩერებული ანაკლიის პორტის პროექტი;
- ფოთის პორტის ტერმინალების გადაიარაღების პროცესი, რომელმაც საშუალოდ 3 მილიონი ტონა ტვირთის გატარება უნდა უზრუნველყო.

საქართველოს ფინანსთა სამინისტროს და შემოსავლების სამსახურის ინფორმაციით 2022 წლის პირველ ნახევარში, საქართველო რეკორდული რაოდენობის სატვირთო ტრაილერებმა გადაკვეთეს. კერძოდ ეს რაოდენობა 209 000 ტრაილერს შეადგენს,

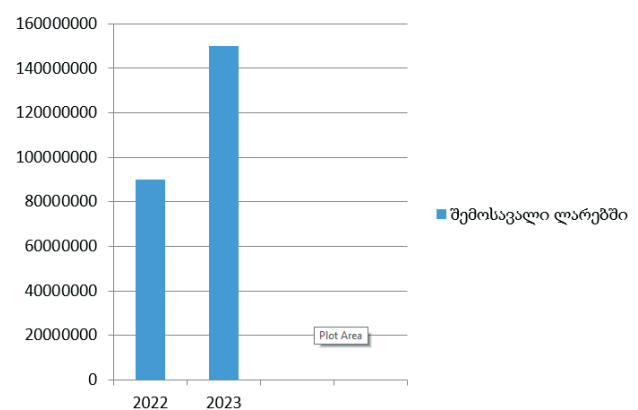
რაც 2021 წლის ანალოგიურ პერიოდთან შედარებით 51 000 ტრაილერით მეტია, რაც ნიშნავს რომ ყოველდღიურად საქართველოს ტერიტორიაზე 1150 ტრაილერი შემოდის. თუ გავითვალისწინებთ, იმას, რომ 2022 წლის ივნისამდე თითოეული სატვირთო ტრაილერი 150 ლარს იხდოდა, ხოლო ამავე წლის ივლისიდან მოსაკრებელი 350 ლარი გახდა, ცხადია ის ეკონომიკური, სიკეთე რაც ნაკადების გაზრდით შეიძლება მიიღოს საქართველოს ბიუჯეტმა.

2021 და 2022 წლის პირველ ნახევარში შემოსავლები ასე შეიძლება გამოისახოს.



წყარო: <https://www.bm.ge> <https://www.bia.ge>
გადამოწმებულია, 15.08.2022 წ.

ჩვენი პროგნოზით მოსალოდნელია, რომ 2022 წლის ბოლოსათვის შემოსავალი 90 მილიონ ლარამდე გაიზარდოს, ხოლო 2023 წლისთვის მან 150 მილიონ ლარს მიაღწიოს ().



ტვირთნაკადების დროულად გატარებისათვის მნიშვნელოვანია სხვადასხვა სახის სამუშაოების ჩატარება, რაც შეამცირებს ტვირთების მოცდის და გატარების დროს. ამ მიმართულებით გასატარებელი სამუშაოები კარგად არის გაწერილი სამთავრობო პროგრამაში „ევროპული სახელმწიფოს მშენებლობისთვის“, რომელიც 2021-2024 წლებს მოიცავს. თუმცა, საჭიროა წარმოშობილ სიტუაციებში უფრო ეფექტური და დროული ღონისძიებების გატარება.

გლობალური გამოწვევებიდან გამომდინარე, საქართველოს სატრანსპორტო ლოგისტიკურ დარგში წარმოშობილი პრობლემების გადაჭრა, გარკვეული ხარისხით, შესაძლებელია:

1. ბიუროკრატიის შემცირებით, საბაჟო პროცედურების სრულყოფით სასაზღვრო-გამშვებ პუნქტებზე და საბაჟო ოფიცრების რაოდენობის დამატებით;

2. სანქცირებული ტვირთების დათვალიერების და კონტროლისათვის დამატებითი, ცალკე ადგილის გამოყოფით;

3. გადასაზიდი ტვირთების სწრაფად და სწორად იდენტიფიცირებით, რაც გულისხმობს ტვირთის საბაჟოზე მისვლამდე შესაბამისი კოდის მოძიებას (რაზეც იხარჯება დიდი დრო);

4. რთული ტექნიკური დოკუმენტაციის წინასწარი დამუშავებით შესაბამისი კვალიფიკაციის (დარგის) სპეციალისტების მიერ;

5. თანამედროვე ინფრასტრუქტურით აღჭურვილი ლოგისტიკური ცენტრების (პარკირების ადგილები) მოწყობით;

აღნიშნული საკითხების მოგვარება საქართველოს სატრანსპორტო დერეფანში, მინიმუმ 50%-ით გაზრდის ტვირთნაკადს, რომელსაც საბაჟო-გამშვები პუნქტები უპრობლემოდ და დროულად გაატარებენ.

გამოყენებული ლიტერატურა:

1. ა. გეგეშიძე „ევროკავშირის სამეზობლო პოლიტიკა და საქართველო“
1. www.macne.gov.ge
2. მ. ლეკიაშვილი „საქართველოს სატრანსპორტო დერეფანი“. ჟურნალი „ფორბსი“. 2013წ
3. საჯარო და კერძო სექტორებს შორის დიალოგის გაძლიერება. USAID პროექტი „მმართველობა განვითარებისთვის“ 2017 წ
4. სამთავრობო პროგრამა 2021-2024წ. „ევროპული საქართველოს მშენებლობისთვის“ თბილისი 2020წ;
5. გ. ბერიკაშვილი. საქართველოს სატრანსპორტო ჰაბიდან - პრობლემატურ გზამდე. თბილისი 2019 წ.