

სატრანსპორტო ლოგისტიკის ძირითადი გამოწვევები საქართველოში Основные проблемы транспортной логистики в Грузии

ლალი ოსაძე - ასოცირებული პროფესორი,
გორის სახელმწიფო სასწავლო უნივერსიტეტი, Losadze@gmail.com

Лали Осадзе - доцент ГГАУ, Losadze@gmail.com

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

სატრანსპორტო და ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურისა და ლოგისტიკაში ახალი ტექნოლოგიების დანერგვით საქართველოს უჩნდება რეალური შანსი, იქცეს კავკასიისა და ცენტრალური აზიის სავაჭრო-ლოგისტიკურ ჰაბად. ინტერმოდელური ლოგისტიკური სისტემის ჩამოყალიბება და ლოგისტიკური ნოუ-ჰაუს მოზიდვა წარმოადგენს საქართველოს ერთ-ერთ უმთავრეს ამოცანას, რომლის შესრულება იძლევა საშუალებას, საქართველო გახდეს გლობალური ლოგისტიკური ქსელის ნაწილი და მოიზიდოს გლობალური ეკონომიკის უდიდესი ბაზრის მოთამაშეები. საქართველოს უმთავრეს გეოპოლიტიკურ ამოცანას წარმოადგენს ევროპულ სტრუქტურებში ინტეგრაცია.

საჭიროა, საქართველოში სატრანსპორტო-ლოგისტიკური დარგის სფეროში ერთიანი სახელმწიფო სტრატეგიის და ერთიანი საკანონმდებლო რეგულირების შემუშავება, რომლის ფარგლებში შესაძლებელი იქნება მთლიანი სატრანსპორტო-ლოგისტიკური სისტემის უფრო ქმედითად წარმოჩენა.

საკვანძო სიტყვები: სატრანსპორტო ლოგისტიკა, გლობალური ბაზარი, კონკურენცია, ლოგისტიკური სისტემა.

Резюме. Быстрое развитие логистических услуг и информационных технологий привело к революционным изменениям в процессах производства и распределения, которые сформировали глобальный рынок. В условиях растущей конкуренции возникла необходимость в предоставлении логистических услуг высокого качества поставщикам логистических услуг, основной задачей которых является доставка продукта в нужное место, в нужное время, в нужном состоянии и по разумной цене.

С внедрением новых технологий в транспортно-логистической инфраструктуре и логистике у Грузии появился реальный шанс стать торгово-логистическим центром на Кавказе и в Центральной Азии.

Создание интермодальной логистической системы и привлечение ноу-хау в области логистики является одной из ключевых задач Грузии, которая позволяет Грузии стать частью глобальной логистической сети и привлечь крупнейших игроков рынка в мировой экономике. Основная геополитическая задача Грузии - интеграция в европейские структуры.

Необходимо разработать единую государственную стратегию и единое законодательное регулирование в области транспортно-логистической деятельности в Грузии, что позволит более эффективно представить всю транспортно-логистическую систему.

Ключевые слова: транспортная логистика, мировой рынок, конкуренция, логистическая система.

საქართველო მდებარეობს მსოფლიოს ერთ-ერთ ყველაზე უფრო მნიშვნელოვან და რთულ გეოპოლიტიკურ რეგიონში, დიდი აზრეუმის 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 გეოგრაფიული სივრცის, ისტორიული წარსულის, პოლიტიკური მნიშვნელობისა და ეკონომიკური შესაძლებლობებიდან გამომდინარე, გახდა ახალი გეოეკონომიკური ცენტრი ევროპასა და აზიას შორის, რუსეთსა და ახლო აღმოსავლეთს შორის. შესაბამისად, საქართველოს, როგორც ახალი გეოეკონომიკური მიზიდულობის ცენტრის მიმართ გაჩნდა მზარდი ინტერესი, როგორც რეგიონულ, ისე საერთაშორისო ასპარეზზე. ქვეყნის 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. ამდენად, საქართველოს გეოეკონომიკურ პოზიციონირებაზე გავლენას ახდენენ: შიდა რეგიონული დონის მოთამაშეები (სომხეთი, აზერბაიჯანი); გარე რეგიონული დონის შემთხვევაში - რუსეთი, თურქეთი, ირანი, შუააზიური ქვეყნები და ისეთი

საერთაშორისო დონის მოთამაშეები, როგორებიც არიან ევროკავშირი, ამერიკის შეერთებული შტატები და ჩინეთი. [1]

ევროპის ლოგისტიკის ასოციაციის (ელა) განმარტებით, ლოგისტიკა(ფართო გაგებით) არის, მატერიალური და მისი შესაბამისი ნაკადების მოძრაობის პროცესის დაგეგმვა, შესრულება და კონტროლი შესყიდვის მომენტიდან -წარმოების და საქონელმოძრაობის ჩათვლით - საბოლოო მომხმარებლამდე, ბაზრის მოთხოვნების უკეთესად დაკმაყოფილების მიზნით, მინიმალური დანახარჯებითა და საშუალებების რაციონალური გამოყენებით[2.გვ.5].

ლოგისტიკა გლობალური ეკონომიკის ერთ-ერთ მნიშვნელოვან ნაწილს წარმოადგენს. ლოგისტიკის ბაზრის მოცულობა ევრო კავშირში 900 მლრდ. ევროს აღემატება, მისი საშუალო წლიური ზრდა 5 პროცენტზე მეტია, აღმოსავლეთ ევროპაში ეს მაჩვენებელი 15 პროცენტს შეადგენს, რაც 3-4 ჯერ მეტია მთლიანი შიდა პროდუქტის (მშპ) ზრდაზე. ლოგისტიკური სერვისისა და ინფორმაციული ტექნოლოგიების სწრაფმა განვითარებამ რევოლუციური ცვლილებები გამოიწვია წარმოებისა და დისტრიბუციის პროცესებში, რამაც გლობალური ბაზრის ჩამოყალიბება განაპირობა. მზარდი კონკურენციის პირობებში აუცილებელი გახდა ლოგისტიკური სერვისის პროვაიდერების მიერ მაღალი ხარისხის ლოგისტიკური სერვისის უზრუნველყოფა, რომლის მთავარ ამოცანას პროდუქტის მიწოდება განსაზღვრულ ადგილას, განსაზღვრულ დროს, განსაზღვრულ მდგომარეობაში და განსაზღვრულ ფასად წარმოადგენს. ის ქვეყნები, რომლებიც ქმნიან ხელსაყრელ პირობებსა და ეფექტურ სატრანსპორტო-ლოგისტიკურ ინფრასტრუქტურას, ახერხებენ მოიზიდონ კომპანიები, რომლებიც გლობალური ეკონომიკის ნაწილს წარმოადგენენ. გლობალიზაციის პროცესში აღნიშნული კომპანიები ღებულობენ სტრატეგიულ გადაწყვეტილებას, თუ სად განალაგონ მათი საწარმოები, სად გაასაღონ წარმოებული პროდუქცია და როგორ და რა პირობებში მოახდინონ მათი ტრანსპორტირება მსოფლიო ბაზარზე. ამ გადაწყვეტილებაზე სხვადასხვა ფაქტორი ახდენს გავლენას, მათ შორის, ლოგისტიკური სერვისის ხარისხი და მისი დანახარჯი. ამისთვის აუცილებელია მზა პროდუქციის სწრაფი, უსაფრთხო და იაფი ტრანსპორტირება საბოლოო მომხმარებლამდე.

ლოგისტიკა საქართველოს ეკონომიკის მნიშვნელოვან ნაწილს წარმოადგენს. მისი წილი ქვეყნის მშპ-ს 12 პროცენტს შეადგენს. ლოგისტიკის სექტორის განვითარება განაპირობებს საქართველოს ინტეგრაციას გლობალურ ლოგისტიკურ ქსელში და მის ეფექტურ დაკავშირებას მსოფლიოს წამყვან ბაზრებთან. 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 უზრუნველდება რეალური შანსი, იქცეს კავკასიისა და ცენტრალური აზიის სავაჭრო-ლოგისტიკურ ჰაბად. ინტერმოდულური ლოგისტიკური სისტემის ჩამოყალიბება და ლოგისტიკური ნოუ-ჰაუს მოზიდვა წარმოადგენს საქართველოს ერთ-ერთ უმთავრეს ამოცანას, რომლის შესრულება იძლევა საშუალებას, საქართველო გახდეს გლობალური ლოგისტიკური ქსელის ნაწილი და მოიზიდოს გლობალური ეკონომიკის უდიდესი ბაზრის მოთამაშეები.

ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურის განვითარება - უმნიშვნელოვანესია საქართველოს ყველაზე პერსპექტიული დარგების აღორძინებისთვის, როგორიცაა სოფლის მეურნეობა, წარმოება, ვაჭრობა და ტურიზმი. მაგალითად, საქართველოში წარმოებული სოფლის მეურნეობის პროდუქტის დაახლოებით 50 პროცენტი ღპობას განიცდის, რაც განპირობებულია შესაბამისი სასაწყობო ინფრასტრუქტურის არარსებობითა და ამ მიმართულებით ტექნოლოგიური ჩამორჩენით.

თანამედროვე სოფლის მეურნეობის მიწოდების ჯაჭვის ფასწარმოქმნის 70-80 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.[3]

1993 წელს ქ. 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 დინამიზმი და მასთან ერთად, საერთაშორისო აღიარებაც.

ევროპისა და აზიის სავაჭრო-ეკონომიკურ ურთიერთკავშირში უმნიშვნელოვანესი როლი უკავია ყველა იმ სატრანზიტო მარშრუტს, რომელიც უზრუნველყოფს ტვირთნაკადების გადაზიდვას, როგორც სახმელეთო, ისე საზღვაო და შერეული ფორმით. მსოფლიო ტვირთნაკადების 50%-ზე მეტი მოდის დასავლეთსა და აღმოსავლეთს შორის შესრულებულ ტვირთზიდვაზე. TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia) - ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანი, რომელიც გადის ევროპიდან შავი და კასპიის ზღვების გავლით ცენტრალური აზიის ქვეყნებამდე. პროექტის მონაწილე 13 ქვეყანაა: აზერბაიჯანი, ბულგარეთი, თურქეთი, თურქმენეთი, მოლდოვა, რუმინეთი, საქართველო, სომხეთი, ტაჯიკეთი, უკრაინა, უზბეკეთი, ყაზახეთი და ყირგიზეთი.

უკანასკნელ პერიოდში ე.წ. “ახალი აბრეშუმის გზის” სატრანზიტო დერეფანში ტვირთნაკადები მნიშვნელოვანად გააქტიურდა, ჯერ კიდევ

სრულად არ არის ათვისებული აღნიშნული დერეფნის პოტენციური შესაძლებლობები. აღნიშნული პოტენციალის სრულფასოვანი რეალიზაცია მჭიდრო კავშირშია იმ ინსტიტუციური, სტრუქტურული და სტრატეგიული გამოწვევების ეფექტიან გადაჭრასთან, რომელთა მოუგვარებლობის გამო, “ახალი აბრეშუმის გზის” სატრანზიტო დერეფანი ნაკლებად კონკურენტუნარიანია ალტერნატიულ დერეფნებთან შედარებით. ხელსაყრელი გეოგრაფიული მდებარეობის შესაბამისად, საქართველოს აქვს შესაძლებლობა ნახსენებ სატრანზიტო დერეფანში შეასრულოს საკვანძო ფუნქცია, მოახდინოს საკუთარი სატრანსპორტო-ლოგისტიკური სისტემის სიღრმისეული ინტეგრაცია საერთაშორისო ლოგისტიკურ სისტემებში და ამით ხელი შეუწყოს ქვეყნის საერთო ეკონომიკურ განვითარებას. აღნიშნულის გათვალისწინებით, საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების სტრატეგია - „საქართველო 2020“ - განსაზღვრავს სატრანზიტო პოტენციალის მაქსიმალური გამოყენების მიზნით განსახორციელებელი პოლიტიკის შემდეგ მიმართულებებს:

- სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის სრულყოფა და ლოგისტიკური ცენტრების განვითარება;
- ინვესტიციების ხელშეწყობა ენერგეტიკის, ტრანსპორტის და ლოგისტიკის სფეროში, სახელმწიფოსა და კერძო სექტორს შორის თანამშრომლობის გაძლიერება;
- კონკურენტული გარემოს ფორმირება და ინფორმაციული სისტემების განვითარება;
- საერთაშორისო და რეგიონულ სატრანსპორტო სისტემებში ინტეგრაცია.

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.

თანამედროვე ეტაპზე აზიის წყნარი ოკეანის სანაპიროზე განლაგებული ქვეყნები დასავლეთ ევროპის ატლანტიკის ოკეანისპირა განვითარებულ სახელმწიფოებს უკავშირდებიან ხუთი არსებული საერთაშორისო სატრანზიტო დერეფნით: 1. ჩრდილოეთის საზღვაო დერეფანი; 2. სამხრეთის საზღვაო დერეფანი; 3. ტრანსციმბირული სარკინიგზო სატრანზიტო დერეფანი; 4. სამხრეთის სახმელეთო სატრანსპორტო დერეფანი; 5. აბრეშუმის გზის ანუ TRANCECA-ს მულტიმოდალური ანუ შერეული ტიპის სატრანზიტო დერეფანი.[4]

საქართველოს სატრანსპორტო-ლოგისტიკური სექტორი მოიცავს საზღვაო, სარკინიგზო, საგზაო-საავტომობილო და საჰაერო სისტემებს, რომლებსაც შესაბამისი დატვირთვა გააჩნიათ საქართველოს, როგორც სატრანზიტო ქვეყნის პოტენციალის წარმოჩენაში. საქართველოს სატრანზიტო დერეფნის ფუნქციის გამლიერებისთვის 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 გრძელვა-დიანი სტრატეგიული თანამშრომლობის მთავარი ამოცანა ენერგეტიკული დერეფნის განვითარებაში მდგომარეობს. საქართველოს ტერიტორიაზე გამავალი 3 საერთაშორისო მნიშვნელობის მილსადენის გარდა, რომლის საშუალებითაც ენერგომატარებლები შუა აზიიდან ევროპას უკავშირდებიან, კიდევ არსებობს ჩრდილოეთ-სამხრეთის გაზის მაგისტრალური მილსადენი, რომლის საშუალებითაც ბუნებრივი აირი რუსეთიდან საქართველოს და სომხეთს მიეწოდება.

ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მილსადენი კასპიისა და ხმელთაშუა ზღვებს შორის ნავთობის ტრანსპორტირების პირველი და უმოკლესი მარშრუტია. მილსადენის სიგრძე 1768 კმ-ია, აქედან აზერბაიჯანზე მოდის 443 კმ, საქართველოზე - 249 კმ და თურქეთზე - 1076 კმ. პროექტი მნიშვნელოვანია არა მარტო საქართველოს სატრანზიტო პოტენციალის გაზრდის თვალსაზრისით, არამედ რეგიონული ინტეგრაციის ხელშეწყობის მხრივაც. ახლო მომავალში იგეგმება ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მეშვეობით ყაზახეთის ნავთობის ექსპორტიც, რაც ამ ქვეყნის რეგიონული ინტეგრაციის პროცესებში ჩართვის პირობებს შექმნის.

შავ და კასპიის ზღვებს შორის მდებარე ევრაზიის სატრანსპორტო არტერიის მნიშვნელოვანი ნაწილია საქართველოს რკინიგზა, რომელიც ევროპას ცენტრალურ აზიასთან და შემდგომ ჩინეთთან უმოკლესი გზით აკავშირებს. მისი საექსპლუატაციო სიგრძე 1 575 კილომეტრია. 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. [4]

საქართველოსათვის მნიშვნელოვანია ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის მშენებლობა, რომლის მშენებლობაც 2017 წელს დაიწყო და 2020 წელს უნდა დასრულებულიყო, მაგრამ დღეისათვის შეჩერებულია. დიდი მნიშვნელობა აქვს საქართველოს მთავრობის ჩართულობას პორტის განვითარებაში.

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

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 TEU-ს13. არსებული ნავმისადგომის მთლიანი სიგრძე 2,900 მეტრს შეადგენს, სადაც 20-ზე მეტი საპორტო ამწაა განლაგებული. [5]

ბათუმის პორტი, ფოთის ნავსადგურის მსგავსად, ამუშავებს თხევად და მშრალ ტვირთებს. ბათუმის ნავთობტერმინალი ყაზახეთის პირველი სტრატეგიული კაპიტალდაბანდებაა შავ ზღვაზე. ტერმინალი უზრუნველყოფს ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების გადატვირთვის მომსახურებას ყაზახეთიდან, აზერბაიჯანიდან, თურქმენეთიდან, საქართველოდან და სხვა ქვეყნებიდან.

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.

სატრანსპორტო დარგების მიერ გადაზიდული ტვირთების საერთო მოცულობის ტრენდს თუ გადავხედავთ, 2014 წლიდან დღემდე, ტრენდი კლებადია. უკანასკნელი ხუთი წლის განმავლობაში მნიშვნელოვნად მცირდება გადაზიდვები საზღვაო პორტებსა და ტერმინალებში.

საავტომობილო ტრანსპორტი. საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის სტრუქტურაში საავტომობილო ტრანსპორტი უმნიშვნელოვანეს ადგილს იკავებს. 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.

საჰაერო ტრანსპორტი. საქართველოს, როგორც მაღალი სატრანზიტო სტატუსის მქონე ქვეყნის ფუნქციონირებაში მნიშვნელოვან როლს ასრულებს საქართველოს ავიაკომპანია, რომელმაც დამოუკიდებლად ფუნქციონირება 1993 წლიდან დაიწყო. საჰაერო ტრანსპორტს საქართველოში (თბილისის საერთაშორისო აეროპორტი, ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტი, ქუთაისის „კოპიტნარის“ საერთაშორისო აეროპორტი) ყოველდღიურად დაახლოებით 1800-ზე მეტი მგზავრი გადაყავს და დაახლოებით 16,6 ტონამდე ტვირთი გადააქვს. [6]

მნიშვნელოვანია, რომ სატრანსპორტო დერეფანი განვიხილოთ არა მარტო საერთაშორისო ეკონომიკურ და სატრანსპორტო დერეფნებში ინტეგრაციის პოზიციიდან, არამედ პირველ ყოვლისა, როგორც მსოფლიო ლოგისტიკური სისტემის უმნიშვნელოვანესი ელემენტი.

საქართველოში სატრანსპორტო-ლოგისტიკური დარგის ძირითადი გამოწვევებისა და განვითარების პერსპექტივების კვლევა მიუთითებს, ამ სფეროში ერთიანი სახელმწიფო სტრატეგიის და ერთიანი საკანონმდებლო რეგულირების შემუშავების საჭიროებაზე, რომლის ფარგლებში შესაძლებელი იქნება მთლიანი სატრანსპორტო-ლოგისტიკური სისტემის უფრო ქმედითად წარმოჩენა. ამასთან, საქართველოს სატრანსპორტო-ლოგისტიკური პოტენციალის სრულფასოვანი ათვისება უკავშირდება შემდეგი საკითხების ერთიან ფორმატში გაანალიზებას: სახელმწიფო

ხელისუფლების ცალკეულ უწყებათა შორის კოორდინაციის ხარისხის ამაღლება; გადამზიდავ ბიზნეს ოპერატორებს შორის კონკურენტული გარემოს განვითარების ხელშეწყობა; ტვირთზიდვაზე საერთო სატარიფო პოლიტიკის გატარების ხელშეწყობა; საქართველოს საგადასახადო და თავისუფალი ინდუსტრიული ზონების მარეგულირებელ კანონმდებლობაში განსახორციელებელი ცვლილებები; ეკონომიკური დიპლომატიის გააქტიურება; სატრანსპორტო-ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურისა და მომსახურების ადმინისტრაციული, ტექნოლოგიური და საინფორმაციო სივრცის გაუმჯობესება.

გამოყენებული ლიტერატურა:

1. http://parliament.ge/ge/ajax/downloadFile/98817/სატრანსპორტო-ლოგისტიკური_დარგი_საქართველოში;
2. შ. ვეშაპიძე, ლ. ოსაძე, დ. სეხნიაშვილი, „ლოგისტიკა“, ელ. სახელმძღვანელო, თბ. 2012;
3. <https://www.interpressnews.ge/ka/article/274690-logistikis-rol-i-kartuli-ekonomikis-ganvitarebashi/>;
4. file:///C:/Users/user/Desktop/სატრანსპორტო_ლოგისტიკური_დარგი_საქართველოში.pdf;
5. ფოთის პორტის ადმინისტრაცია /„ეიპიემ ტერმინალს ფოთი“, <http://www.apmterminalsputi.com>
6. საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო. <http://www.economy.ge>