



საერთაშორისო დერეფანში საკონტაინერო გადაზიდვების პრობლემტიკა

მამუკა ჩიხლაძე
სტუ დოქტორანტი

საქართველოს სარკინიგზო პოტენციალის ათვისება დაკავშირებულია ქვეყნის ეკონომიკურ განვითარებასთან. საყოვეთაოდაა ცნობილი ევროპა-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის, ისტორიული აბრეშუმის გზის აღდგენის საერთო პოლიტიკური და გეო-პოლიტიკური მნიშვნელობა, აქედნ გამომდინარე ჩვენი ქვეყნის ხელსაყრელი სატრანსპორტო-გეოგრაფიული მდებარეობის ეფექტიან გამოყენებაზე და ევროპა-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის წარამტებულ ფუნქციონირებაზე მნიშვნელოვნად არის დამოკიდებული საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის პერსპექტივები. ამდენად, საქართველოსთვის პრიორიტეტულია სატრანზიტო ფუნქციის სრულფასოვნად დამკვიდრება და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის სრულყოფა.

სერასის (თურქმენეთი, 1996 წ.) და ბაქოს (აზერბაიჯანი, 1998 წ.) სამიტების¹ დასკვნითი დოკუმენტების, ტრანზიტის შესახებ საერთაშორისო შეთანხმების საფუძველი გახდა გეოსტრატეგიული ბალანსის ზონაში უკანასკნელ ათწლეულში ჩამოყალიბებული, შუა აზიისა და სამხრეთ კავკასიის ქვეყნების ტერიტორიაზე გამავალი საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფანი, რამდენადაც იგი ძალზე მნიშვნელოვან და მრავალფუნქციურ დატვირთვას იღებს რეგიონის სტაბილურ სოციალურ-ეკონომიკურ და პოლიტიკური განვითარების თვალსაზრისით.

საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნის ფორმირების საქმე-

1 TRACECA-ს სტრატეგია, 1993-2002 წლები

ში გადამწყვეტი როლი ითამაშა საყოველთაოდ ცნობილმა რეგიონულმა პროგრამა — “TRACECA”-ამ. სწორედ აღნიშნული სატრანსპორტო დერეფნის განვითარებამ შეუწყო ხელი შუა აზიისა და სამხრეთ კავკასიის ქვეყნების ტერიტორიების გავლით მსოფლო ბაზარზე ალტერნატიული დერეფნის ჩამოყალიბებას.

სატრანსპორტო დერეფნის ეფექტურობის შეფასების ერთ-ერთი უმთავრესი კომპონენტია ტვირთნაკადების მოცულობები, რომელთა მოზიდვა და დერეფანში სტაბილურად დამკვიდრება ქვეყნის ფარგლებს გარეთ არსებულ მრავალ ძნელად პროგნოზირებად ეკონომიკურ თუ პოლიტიკურ ფაქტორზეა დამოკიდებული და ატარებს ცვალებად ხასიათს.

საქართველოს რკინიგზის პოტენციალის ზრდისა და მისი განვითარების სტრატეგიას, შესაბამისად, ზოგადი პოლიტიკის საფუძვლებს მრავალი ფაქტორი აყალიბებს, საიდანაც უპირატესი მნიშვნელობა ენიჭება საერთო პოლიტიკურ, გეოპოლიტიკურ და გეოსტრატეგიულ ფაქტორებს, ევროპა-აზიის, ცალკეული ქვეყნებისა და საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკური და ბუნება-დაცვით-ეკოლოგიური განვითარების თავისებურებებს, საკუთრივ სატრანსპორტო-ტექნოლოგიურ და ეკონომიკურ ამოცანებს, მიზნებსა და ა.შ. ამ თვალსაზრისით უაღრესად დიდი მნიშვნელობა აქვს ქვეყნის სატრანსპორტო სისტემის შიდა სტრუქტურული ბალანსის და დარგთაშორისი შესაბამისობის მოთხოვნებს, მეზობელი სახელმწიფოების (განსაკუთრებით აზერბაიჯანის, თურქეთის, სომხეთის) სატრანსპორტო სისტემების განვითარების თანამედროვე დონეებისა და საერთო სტრატეგიული მიმართულებების, საერთო-სატრანსპორტო პოლიტიკის ანალიზს.

გეოპოლიტიკური მდებარეობისა და სატრანზიტო ფუნქციის გათვალსწინებით საქართველო საკმაოდ მიმზიდველია სანაპირო ზონაში მძლავრი ლოჯისტიკური სატერმინალო ქსელის შესაქმნელად¹. ეს კი მნიშვნელოვანი რეზერვია შავისზღვისპირა რეგიონებისა და მთლიანად აღნიშნული ქვეყნის სოციალურ და ეკო-

1 Georgian-European Policy and Legal Advice Center, Georgian Economic Trends, Quarterly review – Competitiveness of the Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia, 2006

ნომიკური განვითარებისათვის.

არსებული და რეალურად განხორციელებადი სატელეკომუნიკაციო და საინფორმაციო სისტემების პროექტების გათვალისწინებით აღსანიშნავია საქართველოს, როგორც საინფორმაციო დერეფნის მქონე ქვეყნის ფუნქცია და მნიშვნელობა¹. სამხრეთ კავკასიის ქვეყნების რკინიგზებისთვის ევროკომისიის გრანტით აშენებული ოპტიკურ-ბოჭკოვანი საკაბელო ქსელი, რკინიგზების საჭიროებების გარდა, გამოიყენება რეგიონში არსებული ქვეყნების (საქართველო, სომხეთი, აზერბაიჯანი) ტერიტორიებზე მოქმედი სატელეკომუნიკაციო ოპერატორებისა და სხვა მომხმარებლების მიერ მონაცემთა მძლავრი ნაკადების გასატარებლად. ამ თვალსაზრისით საქართველოში არსებული და სამომავლოდ ასაგები ნავსადგურები, ქვეყნის სატრანსპორტო სისტემაში დასაქამებული მეწარმე სუბიექტები მსხვილ მომხმარებელთა კატეგორიაში განიხილება.

საერთო ჯამში, საქართველო როგორც ევროპა-აზიის დერეფნის ნაწილი უნდა გამოირჩეოდეს მისი მოქნილი სატარიფო პოლიტიკით, უნდა არსებობდეს კლიენტისთვის ხელსაყრელი პირობები. ჩვენი ქვეყნის გეოგრაფიული რელიეფიდან გამომდინარე, მარშრუტის ამ მონაკვეთზე ტვირთის ტრანსპორტირება სხვა დერეფნებთან შედარებით ძვირი ჯდება (მაღალმთიანი რელიეფი, მაღალი პრობლემები). ასევე, ძირითადად, საერთაშორისო ტრანსპორტირება დაკავშირებულია შერეულ/მულტიმოდალურ გადაზიდვებთან (ზღვა-ხმელეთი და პირიქით), რაც უამრავ პროცედურას მოიცავს და მრავალ კერძო და საჯარო ორგანიზაციათა კოორდინირებულ ურთიერთთანამშრომლობას გულისხმობს.

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე ცალსახადაა საჭირო ერთიანი სატრანსპორტო ქსელის ჩამოყალიბება, სადაც ურთიერთობა კლიენტსა და ექსპედიტორს შორის ერთიანი სატარიფო პოლიტიკით დარეგულირდება და ტვირთი გადაადგილდება ერთიანი სატრანსპორტო დოკუმენტით/კონოსამენტიტით (ორი და მეტი სახეობის ტრანსპორტით ორ და მეტ ქვეყანაში), რაც, თავის

1 Trade and Transport Facilitation; United Nations Conference on Trade and Development, 2004.

მხრივ, ნიშნავს ერთიანი მულტიმოდალური ოპერატორის ფუნქციონირების აუცილებლობას. ეს არის ერთ-ერთი ძირითადი გზა, რისი საშუალებითაც შესაძლებელი იქნება საქართველოს სატრანსპორტო სივრცეში დღესდღეობით რეალურად არსებულ პრობლემათა ეფექტიანად შემცირება და აღმოფხვრა.

ამდენად, მოსალოდნელ მნიშვნელოვან სიახლეებს, ტენდენციებსა და მზარდ ტვირთნაკადებს საქართველოს რკინიგზა სხვა სფეროებთან ერთად შესაბამისად მომზადებული უნდა შეხედეს.

მულტიმოდალური (შერეული) ტიპის გადაზიდვების ოპერატორის და ზოგადად ერთიანი სატრანსპორტო სისტემის შექმნა, როგორც თითოეული კავკასიური სატრანსპორტო დერეფნის ქვეყნებისათვის, ასევე მთლიანად რეგიონისთვის ეკონომიკურ, პოლიტიკურ და სოციალურ ინტერესს წარმოადგენს¹.

დღესდღეობით საერთაშორისო საკონტეინერო გადაზიდვების დროს ერთი გადაზიდვის პროცესში მონაწილეობს რამდენიმე მხარე, როგორც კერძო, ასევე სახელმწიფო ორგანიზაციები², ესენია: საკონტეინერო საზღვაო ხაზები, ნავსადგურები, საკონტეინერო ტერმინალები, დატვირთვა-გადმოტვირთვის ობიექტები, სარკინიგზო ტრანსპორტი, საავტომობილო ტრანსპორტი, საბაჟო პუნქტები და ექსპედიტორები, ასევე პროცესში არაპირდაპირ ჩართულია ტვირთმფლობელი (ტვირთგამგზავნი ან ტვირთმიმღები). აღნიშნული გარემოება აფერხებს გადაზიდვის პროცესს, რამდენადაც საბუთების გაფორმება და საჭირო ორგანიზაციული ღონისძიებები მოითხოვს დიდ დროს, ასევე შესუსტებულია რკინიგზებსა და სხვადასხვა სახის ტრანსპორტებს შორის ურთიერთკავშირი.

აქვე საგულისხმოა, რომ TRACECA-ას სტრატეგიით განსაზღვრულ უშუალო მიზანს წარმოადგენს ერთიანი სატრანსპორტო სისტემის ჩამოყალიბება³, რომელიც უახლოესი გზით დააკავ-

1 Implementation of Multimodal Transport Rules; United Nations Conference on Trade and Development, 2001.

2 საქართველოს ექსპედიტორთა ასოციაცია, სატრანსპორტო-საექსპედიტორო საქმიანობის საფუძვლები, 2000 წელი.

3 TRACECA-ს ინტერმოდალური მომსახურების დასკვნითი ანგარიში, 2001 წელი.

შირებს ევროპასა და აზიას კავკასიის გავლით, და რომელიც კლიენტებს კონკურენტულ და მოქნილ ტარიფებს შესთავაზებს სხვა ალტერნატიულ დერეფნებთან შედარებით და დერეფანში (და მის წევრ ქვეყნებში) ტვირთნაკადების ზრდას, ეს ყველაფერი კი თავისთავად არის წინაპირობა ერთიანი მულტიმოდალური ოპერატორის ფუნქციონირების აუცილებლობისა და განსაზღვრავს მის მხარდაჭერას სხვადასხვა საერთაშორისო ორგანიზაციების მხრიდან.

ერთიანი სისტემის შექმნის შემთხვევაში, ანუ თუ ჩამოყალიბდება მულტიმოდალური გადაზიდვების ოპერატორი სიტუაცია, რადიკალურად შეიცვლება, ანუ :

- მნიშვნელოვნად შემცირდება ორგანიზაციულ ღონისძიებებზე დახარჯული დრო და საბუთების გაფორმება/გადაცემისა და სასაზღვრო გამშვებ პუნქტებზე განბაჟების პროცედურების ხანგრძლივობა;
- მინიმუმამდე დავა კონტეინერთა მოცდენები, რაც გაზრდის მთლიანად სატრანსპორტო ქსელის გამტარუნარიანობას;
- შეიქმნება უფრო მიმზიდველი გარემო კლიენტებისთვის;
- შესაძლებელი იქნება არსებულზე უფრო მოქნილი სატარიფო პოლიტიკის წარმოება;
- გაჩნდება ახალი ტვირთნაკადების საქართველოს გავლით გადმომისამართების პერსპექტივები;
- მნიშვნელოვან დადებით გავლენას იქონიებს საქართველოს საერთაშორისო ვაჭრობაზე.

ერთიანი მულტიმოდალური ოპერატორის ფუნქციონირება საქართველოში გააუმჯობესებს როგორც ქვეყანაში ასევე სატრანსპორტო სისტემის ტექნიკურ მაჩვენებლებს (გამტარუნარიანობა, საშუალო სიჩქარე, გადაზიდვის დრო), ასევე მომსახურების დონეს (საბაჟო პროცედურებზე და საბუთების გაფორმებაზე დახარჯული ნაკლები დრო და ა.შ.).

ლიტერატურა

1. TRACECA-ს ინტერმოდალური მომსახურების დასკვნითი ანგარიში, 2001 წელი;
2. TRACECA-ს სტრატეგია, 1993-2002 წლები;
3. საქართველოს ექსპედიტორთა ასოციაცია, სატრანსპორტო-საექსპედიტორო საქმიანობის საფუძვლები, 2000 წელი;
4. Trade and Transport Facilitation; United Nations Conference on Trade and Development, 2004;
5. Implementation of Multimodal Transport Rules; United Nations Conference on Trade and Development, 2001;
6. Georgian-European Policy and Legal Advice Center, Georgian Economic Trends, Quarterly review – Competitiveness of the Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia, 2006.

THE CONTAINER SHIPPING RELATED PROBLEMS IN THE INTERNATIONAL CORRIDOR

Mamuka Chikhladze
GTU, Doctoral Student

Resume

One of the key goals for Georgia is to fully realize the transit function. The Establishment of a joint transport network is the way to achieve the goal, where the responsibilities between client and forwarder will be regulated under the common tariff policy; and the multimodal cargo between several countries will be transported by one document and it requires a functioning of a multimodal operator.