

ძვეყნის სატრანზიტო თავისებურებანი - პრობლემები და პერსპექტივები

ეკატერინა ზაქარაძე

სტუ დოქტორანტი

თამარ რევაზიშვილი

სტუ ასოცირებული პროფესორი

რეზიუმე

სატრანზიტო პოლიტიკა, ზოგადად, განსაკუთრებულ გავლენას ახდენს ქვეყნის როგორც საგარეო, ისე საშინაო პოლიტიკაზე, ეკონომიკურ განვითარებასა და საერთაშორის ბაზრებთან ინტეგრაციის პროცესზე. საქართველოს სატრანზიტო პოტენციალზე საუბრის დროს აუცილებლად უნდა განვიხილოთ ის გეოპოლიტიკური ვითარება, რომელიც ქვეყნის სატრანზიტო ფუნქციის განვითარების ერთ-ერთი მნიშვნელოვან ფაქტორია.

სატრანზიტო დერეფნის ფუნქციონირებისათვის აუცილებელია მისი ძირითადი კომპონენტების იდენტიფიკაცია, სატრანსპორტო დერეფნის ინფრასტრუქტურის შემზღუდავი ფაქტორების გამოვლენა და დერეფნის სათანადოდ ფუნქციონირებისთვის ზემოთაღნიშნული ფაქტორების ურთიერთკავშირის კორდინირება.

საკვანძო სიტყვები: სატრანზიტო პოლიტიკა; სატრანზიტო დერეფანი; უცხოური ინვესტიციები; ლოგისტიკა; პოლიტიკური და ეკონომიკური სტაბილურობა; „ახალი აბრეშუმის გზა“.

ძირითადი ტექსტი

მას შემდეგ, რაც საქართველო შეუერთდა ევროპულ სამეზობლო პოლიტიკას, ამ პროცესის ფარგლებში სამოქმედო გეგმის შემუშავება ერთგვარი პოლიტიკური საფუძველი გახდა თანამშრომლობის გაღრმავებისთვის პრაქტიკულად ყველა მიმართულებით. განსაკუთრებული ყურადღება თანამშრომლობის განვითარებამ და ქვეყნის სატრანზიტო ფუნქციის გააქტიურების აქტუალიზაციამ მიიქცია.

ჯერ კიდევ 90-იანი წლების მეორე ნახევრიდან ევროპის სტრატეგიულ მიმართულებებში კასპიისპირეთის ენერგომატარებლები უმნიშვნელოვანეს ადგილს იკავებდა. შესაბამისად, საქართველოს როგორც სატრანზიტო ქვეყნის პოტენციალს დიდი მნიშვნელობა მიენიჭა. თუმცა, სამხრეთ კავკასიაზე გამავალი „აღმოსავლეთ-დასავლეთის ენერგეტიკული დერეფანი“, რომელიც იმთავითვე ევროპაში კასპიისპირეთის ენერგორესურსების ექსპორტის ძრითად გამტარად მოიაზრებოდა, ევროკავშირის წევრი ქვეყნების მხრიდან პრაქტიკულად იგნორირებული იყო. აღნიშნული დერეფნის მშენებლობა მრავალმილიარდიან ინვესტიციებს და პოლიტიკურ მხარდაჭერას საჭიროებდა. პროექტი „ბაქო-სუფსის“, „ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის“ ნავთობსადენს, და „სამხრეთკავკასიურ გაზსადენს“ მოიცავდა. [1]

ნავთობზე მსოფლიო ფასების უპრეცედენტო ზრდამ, OPEC-ის ქვეყნებსა და რუსეთზე ევროპის ენერგეტიკული დამოკიდებულების ხარისხის შეუქცევადმა მატებამ, ევროპის ქვეყნების წინაშე მთელი სიცხადით დააყენა გრძელვადიანი ენერგეტიკული უსაფრთხოების უზრუნველყოფის საკითხი.

ბოლო წლებში, საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის საკითხის დღის წესრიგში დაყენებამ გამოიწვია ის, რომ საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების სტრატეგია „საქართველო 2020“- ში მკაფიოდ განერილია ქვეყნის ძირითადი ინფრასტრუქტურული განვითარების სამოქმედო გეგმები. მიუხედავად იმისა, რომ ქვეყანაში ჯერ კიდევ არ არის სათანადო ინფრასტრუქტურა იმისათვის, რომ კონკურენცია გაუწიოს კერძო სექტორს, მაქსიმალურად ხორციელდება მრავალი კაპიტალური ხარჯის განევა იმ ინფრასტრუქტურულ პროექტებზე, რომლებიც მომავალში ეკონომიკური ეფექტიანობის ზრდის და მდგრადი განვითარების წინაპირობას შექმნის.

ქვეყანას თავისი გეოგრაფიული მდებარეობიდან გამომდინარე რეგიონში მნიშვნელოვანი მოთამაშის როლის შესრულება შეუძლია ვაჭრობისა და საერთაშორისო ტვირთების გადაზიდვის თვალსაზრისით აღმოსავლეთიდან დასავლეთის მიმართუ-

ლებით. ეს უკანასკნელი, კი ქვეყნის ეკონომიკური ზრდის მნიშვნელოვანი წყარო გახდება. [2]

ასევე, ქვეყნის ბაზრის სიმცირიდან გამომდინარე და კერძო სექტორის კონკურენტუნარიანობის თავლსაზრისით, რეგიონულ და საერთაშორისო ბიზნესში ჩრთულობის ზრდა კარგად განვითარებული სატრანსპორტო და ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურული პროექტების განხორციელების ერთ-ერთი გზაა. მიუხედავად იმისა, რომ წლების განმავლობაში ქვეყნის სატრანზიტო პოტენციალი და მისი სამომავლო პერსპექტივები უფრო და უფრო დიდი იმედებს იძლეოდა, დღისთვის, ქვეყნის პოტენცილის დიდი ნაწილი კვლავ აუთვისებელია. სხვა დანარჩენ ალტერნატიულ გზებთან შედარებით, გზა აზიიდან ევროპამდე და უკუმიმართულებით გაცილებით მოკლეა, თუმცა ტვირთების გადაზიდვა მაინც მცირე რაოდენობით ხდება. მიუხედავად საგზაო და სარკინიგზო ინფრასტრუქტურებში განხორციელებული ინვესტიციებისა, დღესდღეობით, არსებული სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა არაკონკურენტულია, რადგან მისი გამტარუნარიანობა ვერ უზრუნველყოფს გაზრდილი ტვირთების მომსახურებას. [3]

ასევე, ყურადსაღებია ის ფაქტიც, რომ ლოგისტიკური მომსახურების და გადაზიდვების ფასი არაკონკურენტუნარიანია. ქვეყანაში არ არის თამანედროვე მოთხოვნების შესაბამისი ლოგისტიკური ცენტრები, რომლებიც შესაძლებლობას მისცემდა ქვეყანას მაქსიმალურად გამოეყენებინა თავისი სატრანზიტო და სავაჭრო პოტენციალი. LPI (Logistics Performance Index) მიხედვით, 2012 წელს საქართველო 155 ქვეყანას შორის 77-ე ადგილზე იყო. ხოლო გლობალური კონკურენტუნარიანობის 2013-2016 წლის ინდექსის მიხედვით, საერთაშორისო დისტრუბუციის კონტროლის კომპონენტში საქართველო 103 ადგილზეა.

სატრანზიტო გადაზიდვების მაგისტრალის ტრანსკავკასიური არეალის მონაცემთა ანალიზი გვიჩვენებს, რომ საქართველოზე გამავალი ტვირთების უდიდესი ნაწილი მის სამხრეთელ მეზობლებს ეკუთვნის. საქართველოზე მოდის დაახლოებით -

13% გადაზიდული ტვირთებისა; აზერბაიჯანზე - 74%; სომხეთზე - 9 %-ზე მეტი; თურქმენეთსა და უზბეკეთზე - 1.5 – 1.5 %. [4]

მოგეხსენებათ, ავროპა-აზიის სატრანსპორტო დერეფანი ახალი დერეფანია სხვა ალტერნატივებთან შედარებით და ამიტომაც, ტვირთების გატარების უფრო ნაკლები ისტორია და გამოცდილება აქვს. აქედან გამომდინარე, კონკურენციაც საკმაოდ მაღალია და ძირითადი დამაკავშირებელი მაგისტრალები, ისეთი როგორიცაა რუსეთზე და ყაზახეთზე გამავალი სატრანზიტო დერეფნები, ასევე თურქეთისა და ცენტრალური აზიის მაგისტალი, სრულ მზადყოფნაშია და ტვირთნაკადების მოზიდვა ქართულ მხარეს, რთულ და ხშირ შემთხვევაში უკოკნურენტო პირობებში უხდება.

საქართველოს ტერიტორიაზე გამავალი სატრანზიტო მაგისტრალის ხარისხს რამოდენიმე ფაქტორი განსაზღვრავს. ესენია:

- სატრანზიტო ინფრასტრუქტურის ხარისხი:
 - მოძველებული სატრანზიტო ინფრასტრუქტურა;
 - გამტარუნარიანობის დაბალი მაჩვენებელი;
 - ამორტიზირებული ინფრასტრუქტურა;
 - უსაფრთხოების დაბალი დონე;
 - სატარიფო პოლიტიკის არამდგრადი სახე.
- სატრანზიტო ბაზრის მზარდი განვითარების დონე;
- ქვეყნის სატრანზიტო პოლიტიკის სტაბილურობა.

დღეისათვის, რთული სათქმელია, თუ რა ფაქტორებია ხელშემწყობი საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის ასამაღლებლად, რადგან, მოგეხსენებათ, აღნიშნული მხოლოდ ქვეყნის შიგნით მიმდინარე მოვლენებზე არ არის დამოკიდებული. თუმცა, საერთაშორისო, უკვე აპრობირებული პრაქტიკის გამოყენებით შიძლება ითქვას, რომ:

- ქვეყნის სატრანზიტო ფინქციის გაძლიერება სატრანზიტო ინფრასტრუქტურის სრულყოფით მიიღწევა;
- კონკურენტუნარიანობის ამაღლების მექანიზმების დანერგვა;
- მოქმედი და მშენებარე სარკინიგზო მაგისტრალების დრო-

ული რეაბილიტაცია. მაგ: „ყარსი-ახალქალაქის“ სარკინიგზო ხაზი, რომელიც ქვეყანაზე ჩინური, ყაზახური და აზერბაიჯანული ტვირთების გატარებას უზრუნველყოფს;

- ერთიანი სატრანზიტო პოლიტიკის შემუშავება და განხორციელება;

- ევროპის საერთო სატრანსპორტო სტრატეგიის იმპლემენტაცია.

ყოველივე ზემოაღნიშნულის განხორციელების გარეშე, რთული წარმოსადგენია სატრანსპორტო კორიდორის სრული დატვირთვით ამუშავება და კონკურენტუნარიანი ბაზრის შემნა. ეჭვგარეშეა, რომ ამ ყველაფერს მხოლოდ ქართული მხარე ვერ უზრუნველყოფს და ამისათვის ევროკავშირისა და იმ დონორი ორგანიზაციების მობილიზებაა საჭირო, რომლებიც ურთიერთშეთანხმებით, კოორდინირებულად შეძლებენ ინფრასტრუქტურული, ტექნიკური და საინვესტიციო პროექტების განხორციელებას. [5]

გამოყენებული ლიტერატურა:

1. გეგეშიძე, ა., საქართველოს სატრანზიტო როლის განვითარების ხელშეწყობა რეგიონალური ინტეგრაციის გათვალისწინებით. საქართველოს ეროვნული ბიბლიოთეკა. <http://www.nplg.gov.ge/gsd/cgi-bin/library>.

2. “ენერგოტრანზიტისა და უსაფრთხოების ასიმეტრია სამხრეთ კავკასიაში - გზა რუსეთსა და ევროკავშირს შორის”. Heinrich Boll Stiftung. South Caucasus.

3. Majer, M., Centre for European and North Atlantic Affairs. “Security Sector Reform in Countries of Visegrad and Southern Caucasus: Challenges and Opportunities”. 2013. Bratislava

4. გოჩავა, დ., ლოგისტიკური სისტემების ეფექტიანობა და საქართველო. 2015 წ. თბილისი.

5. აფხაზავა, თ., ევროპა-აზიის სატრანსპორტო სივრცე და მულტიმოდალური გადაზიდვები. გამომცემლობა „უნივერსალი“. 2013 წ. თბილისი.

REFERENCES:

1. Gegeshidze A. Promoting development of Georgia's transit role in the field of regional integration. National Library of Georgia. <http://www.nplg.gov.ge/gsd/cgi-bin/library>.
2. "The asymmetry and energy asymmetry in the South Caucasus - the way between Russia and the EU". Heinrich Boll Stiftung. South Caucasus.
3. Majer M. Center for European and North Atlantic Affairs. "Security Sector Reform in Countries of Visegrad and Southern Caucasus: Challenges and Opportunities". Bratislava: 2013.
4. Gochava D. Logistic Systems Effectiveness and Georgia. Tbilisi: 2015.
5. Abkhazava T. Europe-Asian transport space and multi-modal transportation. Tbilisi: "Universal", 2013

THE TRANSIT PECULIARITIES OF A COUNTRY - PROBLEMS AND PERSPECTIVES

Ekaterina Zakaradze - PhD Student of GTU
Tamar Revazishvili - Associate Professor of GTU

RESUME

The transit policy generally affects the country's foreign and domestic policy, economic development and integration with the international markets. When discussing Georgia's transit potential, it is necessary to consider the geopolitical situation that is one of the most important factors in the development of transit function of the country.

For the functioning of the traffic corridor it is necessary to identify the two main components of the transport corridor: the limiting factors of the transport corridor infrastructure and the transit function for the proper functioning of the corridor. On the basis of inter-connecting and coordination of these two factors, additional cargoes are sought and attracted.

Keywords: Transit policy; Transit corridor; Foreign investments; Logistics; Political and economic stability; "New Silk Road"; International economic markets; Directives for the EU membership.