



ეკონომიკური თეორიის თანაგადასწავლა პროგრამები



საქართველოს სატრანზიტო დერეფნის განვითარების თავისებურებანი და შესაძლებლობები

ირაკლი დანელია
თსუ დოქტორანტი

რეზიუმე

გეოგრაფიული მდებარეობიდან გამომდინარე, საქართველოს ეკონომიკის განვითარება პირდაპირ კავშირში იყო სატრანზიტო ფუნქციის გამართულ და ეფექტიან გამოყენებასთან. საქართველოსთვის, როგორც სატრანზიტო ფუნქციის მატარებელი ქვეყნისთვის, მისი გეოეკონომიკური პოზიციონირების სტრატეგიის ფორმირებაში არანაკლები მნიშვნელობა გააჩნია სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურულ შესაძლებლობებს. საქართველოს სატრანსპორტო პოტენციალის ათვისება, რეალიზაცია და განვითარება აქტიურად მე-20 საუკუნის 90-იანი წლებიდან დაიწყო და მიუხედავად ქვეყანაში ბოლო 28 წლიანი არასტაბილური პოლიტიკური მდგომარეობისა, სულ უფრო მეტი საერთაშორისო მოთამაშის დაინტერესებას იწვევს. ნაშრომის მიზანია მოხდენს საქართველოს სატრანსპორტო შესაძლებლობების კომპლექსური მიმოხილვა და მათი განვითარების პერსპექტივების ანალიზი.

ძირითადი სიტყვები: სატრანზიტო კორიდორი, საქართველო, ტრანსკავკასიური კორიდორი, ტრანსპორტი, ლოჯისტიკა, გეოეკონომიკა.

ძირითადი ტექსტი

გეოგრაფიული მდებარეობიდან გამომდინარე, საქართველოს ეკონომიკის განვითარება პირდაპირ კავშირში იყო სატრანზიტო ფუნქციის გამართულ და ეფექტიან გამოყენებასთან.

საქართველოსთვის, როგორც სატრანზიტო ფუნქციის მატარებელი ქვეყნისთვის, მისი გეოეკონომიკური პოზიციონირების სტრატეგიის ფორმირებაში არანაკლები მნიშვნელობა გააჩნია სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურულ შესაძლებლობებს. საქართველოს სატრანსპორტო პოტენციალის ათვისება, რეალიზაცია და განვითარება აქტიურად მე-20 საუკუნის 90-იანი წლებიდან დაიწყო და მიუხედავად ქვეყანაში ბოლო 28 წლიანი არასტაბილური პოლიტიკური მდგომარეობისა, სულ უფრო მეტი საერთაშორისო მოთამაშის დაინტერესებას იწვევს.

საქართველოში არსებული სატრანსპორტო საშუალებების მიხედვით ტვირთბრუნვათა მოცულობები საზღვაო, საგზაო, სარკინიგზო და საჰაერო ტრანსპორტის მიხედვით განსხვავებულია. ტრანსპორტის სექტორის როლი და ფუნქცია ქვეყნის ეკონომიკაში ძალზედ დიდია, თუმცა სამწუხაროდ, ბოლო პერიოდში ტვირთბრუნვის მოცულობის კლებადმა ტრენდმა საკუთარი უარყოფითი ეფექტი მოუტანა თავად სექტორის პოზიციონირებას ქვეყნის მშპ-ს სტრუქტურაში. 2017-2018 წლების კლებადი ტრენდის პირობებში სექტორის წილი ქვეყნის მშპ-ში 0.9 %-ით შემცირდა და მე-3 ადგილიდან ერთი პოზიციით ჩამოქვეითდა მშენებლობის სექტორის სასარგებლოდ. მიუხედავად ზემოაღნიშნულისა, სექტორში შექმნილი დამატებული ღირებულება და ასევე საშუალოთვიური ხელფასის დონე წლიდან წლამდე ზრდადი ტრენდით ხასიათდება, რაც გარკვეულწილად იმედის მომცემ ფაქტს წარმოადგენს სექტორის განვითარების პოტენციალის კუთხით.

სარკინიგზო გადაზიდვები, როგორც მშრალი, ისე თხევადი ტვირთების მიმართულებით, უკანასკნელი წლების განმავლობაში მკვეთრი ვარდნით ხასიათდება, რაც სხვადასხვა ფაქტორებითაა გამოწვეული. სარკინიგზო გადაზიდვების შეფასებისას მნიშვნელოვანია საკითხის კომპლექსური გაანალიზება. რკინიგზაზე ტვირთების შემცირებას თუ ზრდას მხოლოდ ინფრასტრუქტურული შესაძლებლობები არ განაპირობებს, აქ მნიშვნელოვანია სწორად შეფასდეს ის ადმინისტრაციული, ეკონომიკური და საოპერაციო საკითხები, რომლებიც ტვირთების

შეუფერხებელ, უსაფრთხო და იაფ გადაზიდვას უზრუნველყოფენ როგორც ქართულ მონაკვეთში, ისე მთლიანად ტრანსკავასიურ სარკინიგზო კორიდორში. სარკინიგზო გადაზიდვებში თხევადი ტვირთების (ნავთობი და ნავთობპროდუქტები) მოცულობის დრამატული შემცირების მოტივი გადაზიდვის სიძვირეშია. აღნიშნული ტვირთების შენარჩუნება-დაბრუნებისთვის კი საჭიროა მოხდეს ე.წ. გამჭოლი ტარიფების დანესება თურქეთს, საქართველოს, აზერბაიჯანსა და ცენტრალური აზიის ქვეყნებს შორის, რათა ერთი და იმავე ტარიფით მოხდეს ტვირთზიდვა აღნიშნული კორიდორის ნებისმიერ მონაკვეთში. რკინიგზის მაქსიმალური დატვირთვა თხევადი ტვირთებით, რომლებიც ძირითადად აზერბაიჯანული ნავთობით და ნავთობპროდუქტებითაა წარმოდგენილი, არ უნდა განვიხილოთ, როგორც თხევადი ტვირთის მილსადენებით გადაზიდვის კონკურენტი ალტერნატივა, რადგან მნიშვნელოვანია არსებული მილსადენების დატვირთვა ცენტრალური აზიური ნავთობპროდუქტებით მოხდეს, რომელთა უმეტესობა ე.წ. ჩრდილოეთის ნაკადის მარშრუტის გამოყენებით ნოვოროსისკის პორტამდე ჩადის და იქიდან საზღვაო ტანკერებით ევროპასა და ახლო აღმოსავლეთის ქვეყნებში ნაწილდება. მნიშვნელოვანია, რომ საქართველოს რკინიგზას ჰქონდეს განსაზღვრული საკუთარი მომსახურების კომერციალიზაციის კონკრეტული მიმართულებები მშრალი ტვირთების შემთხვევაში. სამიზნე ამ შემთხვევაში ნაყარი ტვირთები შეიძლება იყოს დაბალი ღირებულების მაღალტონაჟიანი ტვირთები, რომელთა კონტეინერიზებული ფორმით გადაზიდვა საავტომობილო ტრანსპორტით არაკონკურენტული იქნება, ასევე მენიშვნელოვანია ფოკუსირება მოხდეს ე.წ. არაგაბარიული და საპროექტო ტვირთების ტრანსპორტირებაზე. სარკინიგზო გადაზიდვების გააქტიურება ვერ მოხერხდება ლოჯისტიკის სხვა ოპერაციული რგოლების ჩართულობის გარეშე, ამ შემთხვევაში საპორტო ტერმინალებთან მჭიდრო თანამშრომლობის გარეშე.

საქართველოსა და აზერბაიჯანის რკინიგზამ მნიშვნელოვანია განაგრძოს ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესების პრო-

ექტების მხარდაჭერა, რომელიც პირდაპირ დაკავშირებულია მშრალი საკონტინერო ტვირთების გადაზიდვის ინტენსივობის ზრდასთან; აუცილებელია ფოთი-სამტრედის სარკინიგზო მონაკვეთის ორმხრივი ხაზისა და ფოთში, თბილისსა და ბაქოში ლოკომოტივებისა და ინტერმოდალური ტერმინალის გატარების ტექნიკის გაუმჯობესება. ასევე მნიშვნელოვანია მთიანი ხეობის მონაკვეთის განახლება, რაც სავარაუდოდ მნიშვნელოვნად შეამცირებს სიჩქარის ლიმიტს და ჯამურად 4 საათამდე შეამცირებს ტრანზიტულ დროს. აქვე აღსანიშნავია თბილისის შემოვლითი გზის დასრულება, რაც მნიშვნელოვანია ქალაქის ცენტრში სატვირთო სარკინიგზო მიმოსვლის გადაადგილებისა და ხეობის მონაკვეთის გამტარუნარიანობის განმუხტვისათვის;

საქართველოს რკინიგზის ტექნიკური პერსონალი აზერბაიჯანის საზღვართან მატარებლისა და ვაგონების ინსპექტირებას ახდენს, ხოლო გარდაბანში კომერციულ პერსონალს ტვირთის შესაბამისობის შემოწმება ევალება, როცა ორივე გუნდს საზღვარზე ერთდროულად შეუძლია შეასრულოს თავიანთი სამუშაოები. გარდაბანში მატარებლის ჩამოსვლამდე ქართული საბაჟო ტრანსპორტი მიიღებს ინფორმაციას ელექტრონულ მონაცემთა გაცვლის (EDI) მეშვეობით და წინასწარ დაგეგმავს საბაჟო პროცედურებს. ამან შეიძლება შეამციროს სატრანზიტო დრო მინიმუმ ორი საათით.

ამჟამად საქართველოს რკინიგზის შვილობილი კომპანია GRLT კონტინერების მცირე რაოდენობას ფლობს. აუცილებელია მათი გაზრდა, რათა დატვირთვა-გადმოტვირთვის საოპერაციო დროს არ იყოს შეფერხებები. საქართველოსა და აზერბაიჯანის სარკინიგზო კომპანიებს შეუძლიათ მოამზადონ გარკვეული ტიპის ხელშეკრულება საერთაშორისო საზღვაო ხაზებთან საქართველოში, რათა მათ ექსკლუზიურად, საჭიროებისამებრ ქონდეთ საშუალება გამოიყენონ საზღვაო ხაზების კუთვნილი კონტინერები რეგულარული ბიზნესის მომსახურებისთვის. ქართულ და აზერბაიჯანულ რკინიგზას აქვს კონტინერების გარკვეული რაოდენობა ბაქოში აზერბაიჯანული

და ირანული ტვირთების საექსპორტოდ, რაც შეამცირებს დამატებით ხარჯებს: განთავსების, მოცდენისა და ასევე ორმაგი შიდასახმელეთო ტრანსპორტირების ხარჯებს. მნიშვნელოვნად აუცილებელია, რომ იგივე სატარიფო პოლიტიკა მუშავდებოდეს ბათუმი-თბილისის სარკინიგზო გადაზიდვაზე, რაც ფოთი-თბილისის შემთხვევაში, ვინაიდან ბათუმის პორტის სატერმინალო მომსახურება გაცილებით იაფია ფოთის პორტის მომსახურებაზე. ამით შესაძლოა სტიმული მიეცეს ბათუმის საპორტო მიმართულების განვითარებას. მნიშვნელოვანია ასევე შეიქმნას საზღვაო სარკინიგზო შეთანხმება პორტებიდან რკინიგზით, როგორც საქართველოში ისე სომხეთსა და აზერბაიჯანში პირდაპირი წესით ტრანსპორტირების ორგანიზება ე.წ. მშრალი პორტების/ტერმინალების ფორმირებით თბილისში, ბაქოსა და ერევანში. ამ ნაბიჯით შემცირდება საოპერაციო ხარჯი ფოთისა და ბათუმის პორტებში. ნაკლები საოპერაციო რგოლის გავლა შეამცირებს ტრანზიტულ დროსა და კონტეინერის/სატვირთო ვაგონის მოცდენის ხარჯებს ტვირთმიმღებებისა და გამგზავნებისთვის.

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

საზღვაო გადაზიდვების ანალიზისას მნიშვნელოვანია ერთმანეთისაგან გავმიჯნოთ ტვირთბრუნვის მაჩვენებლები - პორტებში დამუშავებული ტვირთების მთლიანი მოცულობა ტონებში და დამუშავებული ტვირთების რაოდენობა TEU-ში, რადგან ქართული პორტების მიერ დამუშავებული ტვირთების მოცულობა ტონებში 2012-2018 წწ. კლებადი ხასიათისაა, იგივე ტრენდი კი TEU-ს შემთხვევაში არ ფიქსირდება; საზღვაო გადაზიდვების შეფასებისას ასევე მნიშვნელოვანი ფაქტორია - სრულყოფილი ინფრასტრუქტურა, რომელიც ამცირებს გადაზიდვების დროსა და ხარჯებს, ასევე ღრმანყოფანი პორტის

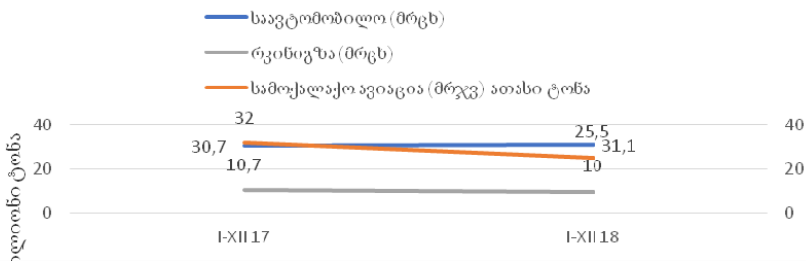
არსებობა, რომელიც ზრდის ქართული საზღვაო კორიდორის გამტარუნარიანობას და ამცირებს საზღვაო გადაზიდვების დანახარჯებს მასშტაბის ეკონომიის ზრდის პირობებში; უმნიშვნელოვანესია ანაკლიის პორტის მშენებლობის პროექტი დაგეგმილი ტემპებით განხორციელება ან/და ეი პი ემ ფოთის მიერ დაგეგმილი 2 მლნ. TEU-იანი ტერმინალის მეგა პორტის მშენებლობა; ქართულ პორტებში ტვირთბრუნვის ზრდისათვის აუცილებელია მასთან პირდაპირ ბმაში იმყოფებოდეს საქართველოს რკინიგზა, რაც გააუმჯობესებს საფასო და საოპერაციო პოლიტიკის კონკურენტუნარიანობას.

საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის სტრუქტურაში საავტომობილო ტრანსპორტი უმნიშვნელოვანეს ადგილს იკავებს. საბჭოთა კავშირის დროს ამ დარგის საქმიანობა ძირითადად ქვეყნის შიგნით ფუნქციონირებაზე იყო მორგებული, საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ კი სატრანსპორტო სექტორი საერთაშორისო ბაზარზეა ორიენტირებული. 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 ამორტიზებულია. მას შემდეგ, რაც საქართველომ შეიძინა აზია-ევროპის დამაკავშირებელი კორიდორის სტატუსი, სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარება ქვეყნისთვის პრიორიტეტული გახდა. საავტომობილო გადაზიდვების გაზრდილმა მოთხოვნებმა, დღის წესრიგში არსებული გზების რეკონსტრუქციის და ზოგ შემთხვევაში, ახალი უსაფრთხო მონაკვეთების მშენებლობის აუცილებლობა დააყენა. საქართველოს ტერიტორიაზე სატრანზიტო ტვირთის

გადაადგილებისათვის საერთაშორისო მნიშვნელობის გზის საერთო სიგრძე 1467კმ-ია, ხოლო შიდასახელმწიფოებრივი გზის საერთო სიგრძე - 3477 კმ.

საავტომობილო გადაზიდვები წამყვან პოზიციებს არ თმობს უკანასკნელი ხუთი წლის განმავლობაში და მცირე, თუმცა მაინც ზრდით ხასიათდება. 2012-2018 წწ. სატრანსპორტო დარგების მიერ გადაზიდული ტვირთების რაოდენობის ყველაზე დიდი წილი მოდის საავტომობილო სატრანსპორტო საშუალებებზე, რომელიც საქართველოს რკინიგზის მთავარ კონკურენტს წარმოადგენს, როგორც ქვეყნის შიგნით ექსპორტისა და იმპორტის გადაზიდვებში, ისე ტრანზიტული ტვირთზიდვის შესრულებისას. საავტომობილო გადაზიდვებს მოსდევს სამოქალაქო ავიაციის მიერ განხორციელებული სატვირთო გადაზიდვების მოცულობა და ბოლოს სარკინიგზო გზებით გადაზიდული ტვირთების მოცულობა, რაც ქვემოთ მოცემული გრაფიკიდანაც კარგად ჩანს, სადაც მოცემულია 2017-2018 წლების საავტომობილო, სარკინიგზო და საავიაციო სატრანსპორტო საშუალებებით გადაზიდული ტვირთების მოცულობების შედარებითი მაჩვენებლები.

სატრანსპორტო დარგების მიერ გადაზიდული ტვირთების რაოდენობა



შედგენილია საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის ინფორმაციაზე დაყრდნობით. www.geostat.ge (16.01.2019).

დასკვნა

ზემოაღნიშნული სატრანსპორტო სექტორების და მათზე გატარებული ტვირთნაკადების გაანალიზების შედეგად შეიძლება დავასკვნათ, რომ სატრანსპორტო დერეფნები უნდა განვიხილოთ არა მარტო საერთაშორისო ეკონომიკური და სატრანსპორტო დერეფნებში ინტეგრაციის პოზიციიდან, არამედ უპირველ ყოვლისა, როგორც მსოფლიო ლოჯისტიკური სისტემის უმნიშვნელოვანესი ელემენტი. ამასთან, ლოჯისტიკური სისტემის ინფრასტრუქტურულ შემადგენლობას წარმოადგენენ გამანაწილებელი ცენტრები, მულტიმოდალურ/ინტერმოდალურ სატრანსპორტო ქსელთა ურთიერთმოქმედი მულტიმოდალურ-ტერმინალური კომპლექსები, რომლებიც შეკრულნი არიან ერთ სისტემად, მუშაობენ ერთიანი სტანდარტებით, ნორმებით და წესებით „კარიდან კარამდე“ და „ზუსტად დროში“ ტექნოლოგიებით მაღალეფექტიანი საბოლოო შედეგის მიღწევით. აღნიშნულ ლოჯისტიკურ სისტემაში კი უმნიშვნელოვანეს ოპერაციულ რგოლებს წარმოადგენენ საზღვაო პორტები, რკინიგზა და საავტომობილო ტრანსპორტი, რომლის ტექნიკური მაჩვენებლები, გამტარუნარიანობა და საფასო პოლიტიკა სატრანსპორტო კორიდორში ტვირთზიდვის მოცულობის ცვლილებას განსაზღვრავს. რეალურად საზღვაო გადაზიდვების წილი ტვირთბრუნვის მთლიან მოცულობაში საერთაშორისო გადაზიდვების კუთხით მონინავეა და მას მოსდევს საავტომობილო გადაზიდვები და ბოლოს სარკინიგზო გადაზიდვები. სატრანსპორტი საშუალებებისა და მასზე განხორციელებული ტვირთბრუნვების მიხედვით ნათლად გამოიკვეთა, რომ პოტენციური გამტარუნარიანობა ჯერ კიდევ აუთვისებელია, თუმცა არსებობს ტექნიკური, ადმინისტრაციული და საფასო საკითხები, რომელთა მოგვარება უნდა მოხდეს, როგორც ქვეყნის შიგნით სექტორულ დონეზე, ისე მეზობელ და პარტნიორ სახელმწიფოებთან ორმხრივი და მრავალმხრივი შეთანხმებების დადებით თამაშის საერთო წესის ფორმირებისათვის, რათა ხელი შეეწყოს ყველა სატრანსპორტო საშუალების ორკესტრირებულ ამოქმედებას შეუფერხებელი მიწოდების ჯაჭვის ფორმირებისათვის არა მხოლოდ ქართულ სა-

ტრანზიტო მონაკვეთზე, არამედ მთლიანად ტრანსკავკასიური კორიდორის ყველა ლოჯისტიკური რგოლის გაერთიანებით, ისე, რომ სხვადასხვა სატრანსპორტო საშალებები და ინფრასტრუქტურული პროექტები იყვნენ ტვირთბრუნვის პროცესში ურთიერთშემავსებელი ფუნქციის მატარებლები და არა ურთიერთგამომრიცხავი, რადგან წინააღმდეგ შემთხვევაში მივიღებთ ერთი სატრანსპორტო დარგის გაძლიერებ-განვითარების სანაცვლოდ სხვა სატრანსპორტო დარგის ჩავარდნას, ამისათვის კი მნიშვნელოვანია სარკინიგზო, საზღვაო და საავტომობილო სექტორებმა იდენტიფიცირება მოახდინონ ძირითადად განსხვავებული ტიპის ტვირთების გადაზიდვაზე და ითანამშრომლონ საერთო ინტერესის ტვირთბრუნვებზე, რათა თითოეულმა მათგანმა საკუთარი კონტრიბუციით შექმნას მიწოდების ჯაჭვის ის ნაწილი, რომელიც შეუძლებელი იქნება სხვა სატრანსპორტო დარგის მიერ და პირიქით.

გამოყენებული ლიტერატურა

1. აბრალავა ა. (2005). ეროვნული ეკონომიკა და გლობალიზაცია. თბილისი (Abzalava, A. (2005). National Economy and Globalisation. Tbilisi.).
2. გეგეშიძე, ა. (2007). ევროკავშირის სამეზობლო პოლიტიკა და საქართველო /საქართველოს სატრანზიტო როლის განვითარების ხელშეწყობა რეგიონალური ინტეგრაციის გათვალისწინებით. თბილისი (Gegeshidze, A. (2007). European Neighbourhood Policy and Georgia / Promoting Development of Georgia's Transit Role With Regard to Regional Integration. Tbilisi).
3. Papava V., Silagadze A. (2019). On the Georgian name of one key economic term "Gross Domestic Product". J. Economics and Business, No. 1. Tbilisi.
4. Informall, (29 Dec. 2018). Black Sea Container Market – Overview. www.hellenicshippingnews.com/black-seacontainer-market-nine-month-increase-of-10-21/
5. World Bank DataBase. <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD>

THE DEVELOPMENT PECULIARITIES OF THE TRANSIT CORRIDOR OF GEORGIA AND ITS OPPORTUNITIES

Irakli Danelia, Phd student of GTU

RESUME

Depending on the geographical location, the development of Georgian economy was directly related to the efficient use of the transit function. For Georgia, as the transit function, the importance of transportation infrastructure is important in the formation of its geo-economic positioning strategy. The acquisition, realization and development of Georgia's transport potential began in the 90s of the 20th century and despite the recent 28 years of unstable political situation in the country, more and more international players are interested. Because of this, the purpose of the article is to provide a comprehensive overview of Georgia's transport capabilities and to analyze the prospects for their development.

Key Words: Transit Corridor, Georgia, Transcaucasus Corridor, Transport, Logistics, Geoeconomics.