

**საქართველოზე გამავალი შუა კორიდორის
სატრანზიტო დერეფნის განვითარების
პერსპექტივები**

DOI:10.36962/ECS105/3-4/2023-154

გიგა ხარაზი
სტუ დოქტორანტი,
gigakharazi@gmail.com

მეცნიერ-ხელმძღვანელი -
ჟუჟუნა ნიკლაური-შენგელია,
ემდ, სტუ პროფესორი,
ih_jujuna@yahoo.com

რეზიუმე

გაანალიზებულია საქართველოს გეოპოლიტიკური მდგომარეობა, ხელსაყრელი გეოპოლიტიკური მდებარეობის შესაბამისად, საქართველოს აქვს შესაძლებლობა ნახსენებ სატრანზიტო დერეფანში შეასრულოს საკვანძო ფუნქცია, მოახდინოს საკუთარი სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემის სიღრმისეული ინტეგრაცია საერთაშორისო ლოჯისტიკურ სისტემებში და ამით ხელი შეუწყოს ქვეყნის საერთო ეკონომიკურ განვითარებას.

საკვანძო სიტყვები: ეკონომიკა, მენეჯმენტი, ტრანზიტი, ტრანსპორტი.

შესავალი

საქართველო მდებარეობს მსოფლიოს ერთ-ერთ ყველაზე უფრო მნიშვნელოვან და რთულ გეოპოლიტიკურ რეგიონში, დიდი აბრეშუმის გზის საკვანძო ადგილზე, რომელიც ისტორიულად დიდ როლს თამაშობდა ევროპასა და აზიის განვითარებასა და ურთიერთობებში. მას შემდეგ რაც საქართველომ თავი დააღწია საბჭოთა კავშირს, ქვეყანა, საკუთარი გეოგრაფიული სივრცის, ისტორიული წარსულის, პოლიტიკური მნიშვნელობისა და

ეკონომიკური შესაძლებლობიდან გამომდინარე, ახალი გეო-ეკონომიკური ცენტრია ევროპასა და აზიას, რუსეთსა და ახლო აღმოსავლეთს შორის. შესაბამისად, საქართველოს, როგორც ახალ გეოეკონომიკურ მიზიდულობის ცენტრის მიმართ გაჩნდა მზარდი ინტერესი, როგორც რეგიონულ, ისე საერთაშორისო ასპარეზზე. ქვეყნის უმთავრეს გეოპოლიტიკურ ამოცანას ევროპულ სტრუქტურებში ინტეგრაცია წარმოადგენს. ამრიგად, 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. ამჟამად საქართველოს გეოეკონომიკურ პოზიციონირებაზე გავლენას ახდენენ: შიდა რეგიონული დონის მოთამაშეები (სომხეთი, აზერბაიჯანი); გარე რეგიონალური დონის შემთხვევაში - რუსეთი, თურქეთი, ირანი, შუა აზიის ქვეყნები; და ისეთი საერთაშორისო დონის მოთამაშეები, როგორებიც არიან ევროკავშირი, ამერიკის შეერთებული შტატები და ჩინეთი.

ძირითადი ნაწილი

საქართველო ეკონომიკურად განვითარებადი ქვეყანაა. მთლიანი შიდა პროდუქტის მოცულობა ერთ სულ მოსახლეზე 6671.9 \$ -ია. საქართველოს, მისი მასშტაბებიდან გამომდინარე, გააჩნია ხელსაყრელი გეოპოლიტიკური მდებარეობა. საქართველოს ტერიტორიაზე გადის საერთაშორისო მნიშვნელობის რამდენიმე მილსადენი:

- ბაქო-თბილისი-ერზერუმის მილსადენი/შაჰ-დენიზის მილსადენი;

- ბაქო სუფსას მილსადენი (დასავლეთის მარშრუტის საექსპორტო მილსადენი/დასავლეთის ადრეული ნავთობის მილსადენი);

- ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მილსადენი;

- TAP (ტრანს-ადრეატიკის მილსადენი);

- ჩრდილოეთ-სამხრეთის გაზის მილსადენი.

აღნიშნული მილსადენები გარდა იმისა, რომ საქართველოს ბიუჯეტის შევსების მნიშვნელოვანი წყაროა, ამავე დროს მისი უსაფრთხოების გარანტიის ერთ-ერთი შემადგენელიცაა.

საქართველოს ტერიტორიაზე სატრანსპორტო გადაზიდვებს ემსახურება საქართველოს რკინიგზა, ავტომაგისტრალები, საზღვაო პორტები და ტერმინალები, ნაწილობრივ საჰაერო ტრანსპორტიც.

საქართველოში არსებული სატრანსპორტო დარგების განვითარება მაღალი ტემპით მას შემდეგ მიმდინარეობს, როდესაც მასიურად გახდა მოთხოვნილება სარკინიგზო, საავტომობილო, საჰაერო, საზღვაო ტრანსპორტის სახეობების გამოყენებისა, რასაც თან ერთვის ეკონომიკური აღმავლობაც. ტრანსპორტი ემსახურება საკუთარ ეკონომიკასაც და ასრულებს სატრანზიტო ფუნქციასაც. მას ხელს უწყობს საზღვაო რესპუბლიკის სტატუსი და ღია ზღვაში გასასვლელად ფოთის და ბათუმის პორტების ინტენსიური განვითარება.

საქართველოს პორტებსა და ტერმინალებში გადაზიდული ტვირთების მოცულობები ბოლო ათწლეულის განმავლობაში მცირდებოდა, თუმცა ახლა უკრაინის ტერიტორიაზე მიმდინარე საომარი მოქმედებების და რუსეთის სანაღმამდეგოდ გამოცხადებული სანქციების გამო ტვირთების საქართველოს სატრანზიტო გზით გადაზიდვაზე მოთხოვნა მკვეთრად იზრდება.

გასულ წელს საქართველოს დერეფანში ყოველდღიურად 1300-ზე მეტი ტრაილერის გატარება ხდებოდა, მათ შორის მხოლოდ დეკემბერში გზებით 45 560 ტრაილერმა ისარგებლა.

სახელმწიფო ხაზინის მონაცემებით, დეკემბერში, სატვირთო ავტომობილების მფლობელებმა გზის სარგებლობისთვის ბიუჯეტში 15.9 მლნ ლარის გადასახადი გადაიხადეს.

ერთი მხრივ, შუა დერეფანში გაზრდილი ნაკადის და, მეორე მხრივ, ივნისიდან გადასახადის 200-დან 350 ლარამდე გაზრდამ გზატარებლობიდან შემოსავლები -128 მლნ ლარამდე გაზარდა. 2021 წელს ეს მაჩვენებელი თითქმის 2-ჯერ ნაკლები, მხოლოდ 66,4 მლნ ლარს შეადგენდა.

ცხრილი 1.

თვე	გზადსარგებლობის საფასური (ლარი)	ტრაილერის რაოდენობა	მიღებული შემოსავალი (ლარი)
იანვარი	200	26 742	5 348 454
თებერვალი	200	30 493	6 098 631
მარტი	200	24 780	4 956 096
აპრილი	200	34 021	6 804 200
მაისი	200	41 307	8 261 368
ივნისი	(20 ივნისიდან გადასახადი 350 ლარი გახდა) 200-350	45 095	10 522 373
ივლისი	350	39 177	13 712 014
აგვისტო	350	43 858	15 350 493
სექტემბერი	350	39 208	13 722 963
ოქტომბერი	350	39 301	13 755 578
ნოემბერი	350	38 791	13 577 160
დეკემბერი	350	45 560	15 946 016

ჯამში, 2022 წელს საქართველოს დერეფანში, დაახლოებით 448 335 სატვირთომ გაიარა, 2021 წელს ეს მაჩვენებელი 332 070 იყო.

რამდენად კონკურენტულია საქართველოზე გამავალი სატრანსპორტო დერეფანი (შუა დერეფანი), რუსეთზე გამავალ სატრანსპორტო დერეფანთან მიმართებით ?

2023 წლის 1 იანვრიდან - რუსეთმა, ყაზახეთმა, თურქმენეთმა

და ირანმა - „ჩრდილოეთ სამხრეთ“ დერეფანზე ერთობლივად შეიმუშავეს 20 % - იანი ფასდაკლება სარკინიგზო გადაზიდვებზე.

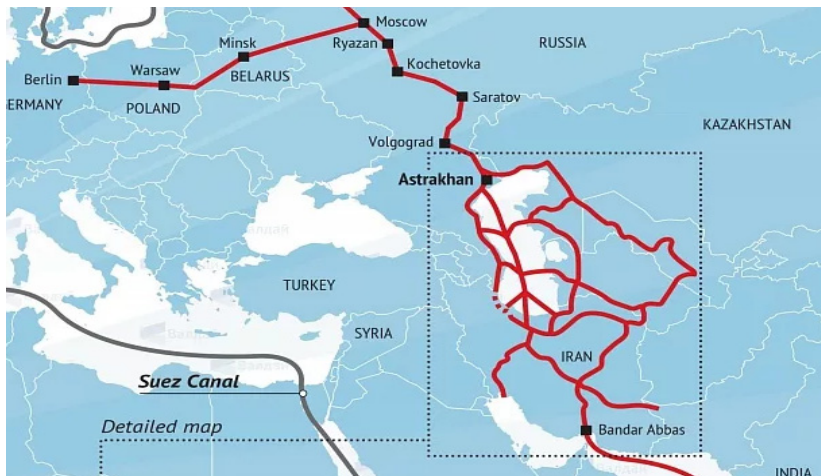
შედეგად გამჭოლი ტარიფი, ერთი 20 ფუთიანი კონტეინერის ერთ კილომეტრზე გადაზიდვისას განისაზღვრა - 0.16 დოლარით. 40 ფუთიანი გადაზიდვისას - 24 დოლარით.

რამდენს წარმოადგენს შუა დერეფნის ტარიფი?

შუა დერეფნის მოქმედი კომპლექსური გამჭოლი ტარიფი (დამტკიცებულია 09.05.2022 წელს), ყაზახეთი - აზერბაიჯანი - საქართველოს გავლით ბათუმი/ფოთის ნავსადგურებამდე - 20 ფუთიანი კონტეინერისთვის ერთ კილომეტრზე - 0.36 დოლარს, ხოლო 40 ფუთიანი კონტეინერისთვის - 0.59 დოლარს შეადგენს.

ფაქტიურად - რუსეთი - ყაზახეთი - თურქმენეთი - ირანის ტარიფი 20 ფუთიანი კონტეინერებისთვის 2 ჯერ, ხოლო 40 ფუთიანი კონტეინერისათვის 2,5 ჯერ ნაკლებია, შუა დერეფანთან შედარებით.

ნახაზი 1. კასპიის ტრანზიტი



შედეგად, სახეზეა, მიმდინარე წელს, როგორც საქართველოს ნავსადგურებში ასევე რკინიგზაზე ტვირთების საშუალოდ 7 -

10 % მატება. რეალურად, შუა დერეფანს გააჩნია მნიშვნელოვნად მეტი ტვირთნაკადების მოზიდვის შესაძლებლობა.

EBRD-ის ალტერნატივა „ახალი აბრეშუმის გზის“ ჩრდილოეთის მარშრუტისთვის

რუსეთის ფედერაციის გავლით ჩრდილოეთის სარკინიგზო მარშრუტის ოპტიმალური ალტერნატივების დადგენის მიზნით, ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკი (EBRD) ცენტრალური აზიის ქვეყნებსა და ევროპის TEN-T ქსელს (ტრანსევროპული სატრანსპორტო ქსელი) შორის შესაძლო საუკეთესო კავშირებს იკვლევს. EBRD-ის კვლევა 2023 წლის ზაფხულამდე გაგრძელდება.

შუალედურ დასკვნაში ხაზგასმულია უზარმაზარი განსხვავება რუსულ მარშრუტსა და შუა დერეფანს შორის, რომელიც ჯერჯერობით საუკეთესო ალტერნატივად მიიჩნევა კომპანიებისთვის, რომლებიც თავს არიდებენ რუსულ ტრანზიტს.

უკრაინაში მიმდინარე ომის ფონზე, ევროკავშირისთვის მნიშვნელოვანია რუსეთის ალტერნატიული სატრანსპორტო მარშრუტების განვითარება. პროფესიონალ რკინიგზელთა კლუბის პრეზიდენტი დავით გოჩავა Eurepetime-თან ინტერვიუში აღნიშნავს „ომში ჩართულობის მიუხედავად რუსეთი პოზიციებს არ თმობს და ცდილობს „ჩრდილოეთი-სამხრეთის“ სატრანსპორტო დერეფნის გააქტიურებას. რუსეთის მიზანია, ამ სივრცეში მთელი ლოჯისტიკური სისტემის შეცვლა და ინვესტიციების მოზიდვა. მოსკოვისთვის მნიშვნელოვანია სანქტ-პეტერბურგის პორტი პირდაპირ დაუკავშირდეს მუშაბაის პორტს. რამდენიმე საცდელი გადაზიდვა რუსეთმა უკვე გააკეთა, თუმცა ადგილზე არ აქვს მაკავშირებელი რგოლი და ცდილობს მათ შეესებასა და გააქტიურებას“. მისივე თქმით, ევროპა ხედავს, რომ რუსეთი აძლიერებს ამ სივრცეში ყოფნას. ცდილობს შეისწავლოს რომელი განშტოება და მიმართულება იქნება მისთვის ეკონომიკურად უფრო მიზანშეწონილი. აქ მთავარი ლერძია კასპიის ზღვა და მისი დასავლეთის განშტოება-აზერბაიჯანის მარშრუტი. ასევე საინტერესოა კასპიის ზღვით კავშირი მახაჩკალის პორტთან და შემდეგ ტვირთების პირდა-

პირი ტრანზიტი ირანთან. აქ ყველაზე მეტი პერსპექტიულია კავკასიის შუა დერეფანი, რომელიც გადის საქართველოზე.

ნახაზი 2.



2021 წელს რუსეთის მარშრუტზე 1,5 მილიონი TEU (კონტეინერი) ტრანსპორტირდა. 2022 წელს შუა დერეფანში სატვირთო ბრუნვა 30%-ით გაიზარდა. 6-ჯერ გაიზარდა სარკინიგზო ტვირთნაკადები ყაზახეთიდან საქართველოში. ტრანსკასპიურ საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტზე 2022 წლის 8 თვეში 1,3 მილიონი ტვირთი გადაიზიდა, რაც 2,5-ჯერ მეტია ანალოგიური პერიოდის მონაცემებზე.*¹ (*1Casp-geo.ru/; *²Europetime.eu/ka/article/38324).

ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო(TITR) მარშრუტი „შუა დერეფანი“ გადის ჩინეთზე, ყაზახეთზე, კასპის ზღვაზე, აზერბაიჯანზე, საქართველოსა და თურქეთზე. ამ მარშრუტით შესაძლებელია ტვირთების გადატანა შავი ზღვის გავლით ევროპის ქვეყნებისკენ. ეს მარშრუტი ყველაზე მოკლეა ევროპასა და მწარმოებლებს შორის. როგორც საქართველოს პრემიერ-მინისტრმა ირაკლი ლარიბაშვილმა დავოსში გამართულ ეკონომიკურ ფორუმის პანელურ დისკუსიაზე განაცხადა, ჩინეთიდან მომავალი მატარებელი მაქსიმუმ 10-15 დღეში შემოვა საქართველოში. ამიტომ ეს მნიშვნელოვანი დერეფანია. მისვე თქმით ამ ეტაპზე რკინიგზის

წარმადობა არის 25 მილიონი ტონა წელიწადში. ამ ეტაპზე ხორციელდება რკინიგზის მოდერნიზაცია, რომელიც დასრულებული იქნება 2024 წლისთვის და იმ ეტაპზე წარმადობა 48 მილიონი ტონა იქნება. TMTM-ის ასოციაციის წევრია 8 ქვეყნის 20 კომპანია. მათ შორისაა რკინიგზის ადმინისტრაციები, პორტები. გადაზიდვები და ლოგისტიკური კომპანიები.

დასკვნა

საქართველოზე გამავალი შუა კორიდორის განსავითარებლად საჭიროა ამ სფეროში ერთიანი სახელმწიფო სტრატეგიის და ერთიანი საკანონმდებლო რეგულირების შემუშავება, 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 ამაღლება; გადამზიდავ ბიზნეს ოპერატორებს შორის კონკურენტული გარემოს განვითარების ხელშეწყობა; ტვირთბიდვაზე 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.

REFERENCES:

1. <https://www.economy.ge/?page=ecopolitic&s=20>
2. https://www.batumiport.com/ge/generaluri_direqtoris_mimartva/statistika/?2020574186
3. <https://bm.ge/ka/article/-ra-shemosavals-igebs-saqartvelo-trailerebis-gatarebit---machveneblebi-rekordulia/124097>
4. <https://cutt.ly/V6rXi8k>
5. https://pdf.usaid.gov/pdf_docs/PA00TH43.pdf

PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF THE MIDDLE TRANSIT CORRIDOR PASSING THROUGH GEORGIA

Giga Kharazi

Phd Student of GTU,
gigakharazi@gmail.com

Scientific Supervisor

Zhuzhuna Tsiklauri-Shengelia,

PhD, GTU, Professor,
ih_jujuna@yahoo.com

RESUME

Georgia's geopolitical situation has been analyzed in the article. According to its favorable geopolitical location, Georgia has the opportunity to play a key role in the mentioned transit corridor, to deeply integrate its own transport and logistics system into international logistics systems, and thereby to contribute to the overall economic development of the country. In addition, the full utilization of the transport and logistics potential of Georgia is related to the analysis of the following issues in a unified format: raising the coordination between individual agencies of the state government; promoting the development of a competitive environment among transport and logistic business operators; Facilitating the implementation of a common tariff policy on cargo transportation; Changes to be implemented in the legislation regulating tax and free industrial zones of Georgia; activation of economic diplomacy; Improvement of administrative, technological and informational space of transport-logistics infrastructure and services.

Keywords: Economy, management, transit, transport.