



**აკონომიკური რეფორმა:
ანალიზი, პროგნოზები,
პერსპექტივები**



**სახელმწიფოსა და კერძო კომპანიების
სატრანსპორტო სტრატეგიების ძირითადი
მიმართულებების შესახებ**

DOI:10.36962/ECS105/11-12/2023-11

ლევან სულაბერიძე

სტუ დოქტორანტი

levan.sulaberidze@gmail.com

რეზიუმე

განხილულია ძირითადი დადებითი და უარყოფითი ფაქტორები, რომლებიც განსაზღვრავენ საქართველოს ტერიტორიაზე გამავალი აღმოსავლეთი-დასავლეთის ტრანს-სასაზღვრო სატრანსპორტო დერეფნების სატვირთო ბაზის მოცულობას. აქცენტი კეთდება სარკინიგზო ტრანსპორტის განვითარების პრობლემებზე კასპიის ზღვამდე და წყლის ტრანსპორტით კასპიის და შემდეგ შავი ზღვის მარშრუტის გასწვრივ. შემოთავაზებულია ახალი ევოლუციური კონცეფცია ევრაზიის მარშრუტებზე დამატებითი ტვირთების მიზიდვისთვის. გარდა ამისა, განხილულია გლობალურ საზღვაო საკონტეინერო სერვისები, რომლებიც წარმოდგენილია ტრანსნაციონალური კორპორაციების სახით და მნიშვნელოვან აქტივებს ფლობენ მსოფლიო ბაზარზე საკონტეინერო გემების საკუთარი ფლოტის, კონტეინერების, პორტებში საკონტეინერო ტერმინალების, მშრალი პორტების, სახმელეთო ტრანსპორტის სისტემების სახით. აღნიშნულია, რომ დღეისათვის აღმოსავლეთი-დასავლეთის მიმართულებაზე ჩამოყალიბდა ტვირთების გადაზიდვის ხაზები და ფართო კლიენტურა, ბიზნესის კონცენტრაციის პროცესები გრძელდება ბაზარზე, რათა უზრუნველყოს უწყვეტი და ეფექტური სატრანსპორტო და ლოგისტიკური პროცესი, შემცირდეს

ტვირთის მიწოდების ღირებულება, უკეთ დაკმაყოფილდეს მომხმარებელთა საჭიროებები და გაძლიერდეს კონკურენტული უპირატესობები სხვა საზღვაო და სახმელეთო ოპერატორებთან შედარებით. ნაშრომი მოიცავს მსოფლიოს უმსხვილესი კომპანიების მაგალითებს საკონტეინერო გადაზიდვების სფეროში: Maersk Lines (დანია), Mediterranean Shipping Company (შვეიცარია) და CMA CGM (საფრანგეთი), რომლებმაც შექმნეს ძლიერი ალიანსი სახელწოდებით P3 Network, რაშიც მოიაზრებოდა გემებისა და სხვა გადაზიდვების მოძრაობის ერთობლივი ოპერატიული ცენტრის ჩამოყალიბება. ალიანსი მიზნად ისახავს ღირსეული ევროპული პასუხის გაცემას ჩინეთის მზარდ გავლენას გლობალურ სატრანსპორტო სექტორზე. სტატიაში აღნიშნულია საქართველოს ინტერესი ევროპულ სატრანსპორტო სისტემაში ინტეგრაციისადმი.

საკვანძო სიტყვები: სარკინიგზო ტრანსპორტი, სატრანსპორტო დერეფნები, ტვირთის ნაკადების კონტეინერიზაცია, სატრანსპორტო ინჟინერია.

შესავალი

გლობალური საზღვაო საკონტეინერო სერვისები არის ტრანსნაციონალური კორპორაციები, რომლებიც ფლობენ მნიშვნელოვან აქტივებს, საკონტეინერო გემების საკუთარ ფლოტს, კონტეინერებს, საკონტეინერო ტერმინალებს პორტებში, მშრალ პორტებში, სახმელეთო სატრანსპორტო სისტემებს, აქვთ კარგად ჩამოყალიბებული ტვირთის გადაზიდვის ხაზები და ფართო კლიენტურა. ბიზნესის კონცენტრაციის პროცესები გრძელდება ბაზარზე, რათა უზრუნველყოს უწყვეტი და ეფექტური სატრანსპორტო და ლოგისტიკური პროცესი, შემცირდეს ტვირთის მიწოდების ღირებულება, უკეთ დაკმაყოფილდეს მომხმარებელთა საჭიროებები და გაძლიერდეს კონკურენტული უპირატესობები სხვა საზღვაო ოპერატორებთან და სახმელეთო გადაზიდვებთან შედარებით.

დისკუსია

საზღვაო და სახმელეთო საკონტეინერო ტრანსპორტირების სფეროში უმსხვილესმა კომპანიებმა Maersk Lines (დანია), Mediterranean Shipping Company (შვეიცარია) და CMA CGM (საფრანგეთი) შექმნეს ალიანსი სახელწოდებით P3 Network, რომელიც გულისხმობს გემებისა და სახმელეთო კონტეინერების მოძრაობის ერთობლივი ოპერატიული ცენტრის შექმნას. ალიანსი მიზნად ისახავს ღირსეული ევროპული პასუხის გაცემას ჩინეთის მზარდი ექსპანსიისათვის გლობალურ სატრანსპორტო სექტორზე.

ალიანსის ნევრები გვთავაზობენ Post-Panamax კლასის კონტეინერებისა და უფრო დიდი კონტეინერი გემების გამოყენებას, რაც ამცირებს ტვირთის ერთეულის ტრანსპორტირების ღირებულებას 2023-2030 წლებში. მსოფლიოში ახალი გემების ტევადობა გაორმაგდა - 6-8 ათასი TEU-დან (ოცი ფუტის ეკვივალენტური კონტეინერი) (Post-Panamax Plus კლასი) 18 ათას TEU-მდე (Triple E კლასი) - და აგრძელებს ზრდას.

ალიანსი ასევე აპირებს გამოიყენოს ახალი სქემა საქალაქთაშორისო საზღვაო გადაზიდვების ორგანიზებისთვის, რომელიც გულისხმობს ტვირთის მიწოდების რიტმის უზრუნველყოფას გრაფიკზე („უბრალოდ დროულად“ პრინციპი) სახმელეთო და ევროპული ტვირთების გადაზიდვის დამყარებასთან ერთად კონტინენტზე. ამის მისაღწევად, ძლიერდება როტერდამის, P3 ალიანსის მთავარი ევროპული ჰაბ-პორტის კონკურენტული უპირატესობები:

- აშენდა ორლიანდაგიანი რკინიგზა როტერდამიდან გერმანიამდე, სიგრძით 160 კმ;

- ჩამოყალიბდა ბარგის გადაზიდვის ქსელი ევროპის მდინარეებსა და არხებზე;

- როტერდამში შეიქმნა 2 ათასი ჰექტარი ფართობის ახალი პორტი, რომელიც განკუთვნილია ღრმანწყლოვანი ტერმინალებისათვის;

- პორტის ინტერესები ლობირებულია ხელისუფლების ყველა დონეზე, ევროკავშირის ხელმძღვანელობის ჩათვლით;

ალიანსის სხვა ჰაბ პორტები შეიძლება გახდეს:

- ხმელთაშუა ზღვაზე - პორტ-საიდი, ვალენსია, ალგესირასი, ტანუერი;

- ბალტიისპირეთში - გოტენბურგისა და გდანსკის ღრმა-წყლოვანი პორტები;

- შავ ზღვაზე - სტამბოლი.

P3 ალიანსის შექმნა გამოინვეს კონკურენციის გაზრდას გლობალურ საზღვაო საკონტეინერო მომსახურების ბაზარზე და სატრანსპორტო ტარიფების შემცირებას, როგორც უფრო ეფექტური ტრანსპორტისა და დატვირთვა-გადმოტვირთვის ტექნოლოგიების გამოყენების, ასევე კონკურენციის შედეგად. სამართლიანობა მოითხოვს ალიანსის, რომ საქართველოს მოქმედმა და ახალმა პორტებმა უნდა იფიქრონ იმაზე, ბუნებრივი უპირატესობები, რასაც მათ გეოგრაფიული მდებარეობა აძლევს, დიდხანს ვერ გაგრძელდება.

ტრანსციმბირული ტრანსპორტის საკოორდინაციო საბჭოს (CCTT) მონაცემების მიხედვით, დღეს კონტინენტზე ჩინეთის ერთ-ერთ უძლიერეს კონკურენტს რუსეთი წარმოადგენს: რუსული გადამზიდავების მიერ ამჟამად 11,5 მილიონ TEU-ზე მეტი საკონტეინერო ტვირთის ტრანსპორტირება ხდება აზია-ევროპის მიმართულებით როგორც საზღვაო, ასევე სარკინიგზო ტრანსპორტით. 2025 წლისთვის მოსალოდნელია ზრდა 15-18 მილიონ TEU-მდე. ხოლო მათ მიზანს რუსეთის ტერიტორიაზე 1 მილიონი TEU დამატებითი ტვირთის მიზიდვა წარმოადგენს იმ კატეგორიის საქონლის ხარჯზე, რომელთა ტრანსპორტირებაც ყველაზე ეფექტურია სარკინიგზო გზით. საუბარია ელექტრონიკაზე, რომელიც ინტენსიურად ექსპორტირდება აღმოსავლეთის ქვეყნებიდან დასავლეთში. აქ რუსეთს ჯერჯერობით კონკურენტები არ ყავს, რადგან ასეთი ტვირთის საჭიერო ტრანსპორტირება ძალიან ძვირია, ზღვით კი ძალიან დიდი დრო სჭირდება, ხოლო ელექტრონიკის შემთხვევაში ეს ყოველთვის არ არის უსაფრთხო.

მაგრამ დღეს სატრანზიტო ტვირთების რუსულ მარშრუტებზე მოზიდვა მოითხოვს მნიშვნელოვან ძალისხმევას კერძო

კომპანიებისგან, რადგანაც რუსულ მხარესთან ურთიერთობები მინიმუმამდეა დაყვანილი. რუსული სატრანსპორტო ასოციაციები და სამთავრობო ორგანოები, რომლებიც ავითარებენ და ახორციელებენ ქვეყანაში სამრეწველო და სატრანსპორტო პოლიტიკას სულ უფრო მეტ ძალისხმევას ხარჯავენ ახალი სატრანსპორტო პროდუქტების პოპულარიზაციისთვის. ხშირად - უშედეგოს.

ვფიქრობთ, რომ სატრანსპორტო კომპანიებმა ყაზახეთსა და ბელორუსში უნდა დაიწყონ ახალი მომსახურების შეთავაზება, რომელიც კონკურენტუნარიანი გახდება მსოფლიო ბაზარზე, თუკი ტრანსკონტინენტალურ გადაზიდვებში საქართველოს, როგორც სატრანსპორტო ჰაბის, ინტეგრირება მოხდება. აქვე უნდა აღვნიშნოთ ქართული საზღვაო ტრანსპორტის სისუსტეებიც, ესაა:

- მათი მონოპოლისტური ბუნება;
- ტარიფების დადგენის რთული სისტემა;
- გემების დიდი ტვირთების ფორმირების ფარდობითი ხანგრძლივობა;
- კონტეინერების გადატვირთვის აუცილებლობა ევროპის პორტებში მიმწოდებელ გემებზე, შემდეგ კი საგზაო ტრანსპორტზე, შეფერხებები ევროკავშირის საზღვრებზე და ა.შ.

აღმოსავლეთ-დასავლეთის სატრანსპორტო დერეფნის წარმატებული ფუნქციონირებისთვის აუცილებელია საკომუნიკაციო მარშრუტების განვითარება აღმოსავლეთ ევროპაში აზიასა და ევროპის ქვეყნებს შორის სატრანსპორტო და სატრანზიტო ყოვლისმომცველი კავშირები აღმოსავლეთ ევროპის სატრანსპორტო და საგზაო ინფრასტრუქტურის მდგომარეობაზე აქცენტი. ევროკავშირის ახალი წევრი ქვეყნების სარკინიგზო და საგზაო ინფრასტრუქტურა საჭიროებს მნიშვნელოვან მოდერნიზაციას, რათა მოემსახუროს საქონლის არსებული და სამომავლო სატრანზიტო ნაკადს აზია-ევროპის მიმართულებით. აუცილებელია ახალი სატრანსპორტო და ლოგისტიკური ცენტრების აშენება კონტეინერებთან, რკინიგზის სადგურებთან და დიდ სატრანსპორტო კვანძებთან ერთად.

ალტერნატიული მარშრუტების არსებობა აქტიური მოქმედების სტიმულია ჩინეთისა და აზია-წყნარი ოკეანის სხვა ქვეყნების ჩართვა საქართველოს ტერიტორიაზე სატრანზიტო ტრანსპორტის განვითარებაში და ITC-ის სატვირთო ბაზით შევსება ასევე განპირობებულია ჩინეთისა და სხვა სახელმწიფოების ინტერესით ცენტრალური აზიის ქვეყნებში გამავალი ალტერნატიული მარშრუტებით. თუ ეს ქვეყნები გამოიჩინენ უფრო დიდ მზაობას, მიიღონ ჩინეთის დახმარება, მაშინ ტვირთის ნაკადები მათ ტერიტორიებზე იქნება მიმართული. სამწუხაროდ, ამ ქვეყნის მთავრობები პოლიტიკუ კონიუნქტურას გაცილებით მაღლა აყენებენ, ვიდრე საკუთარი ქვეყნების ეკონომიკურ კეთილდღეობას.

თავის მხრივ, მაგალითად, ყაზახეთის სარკინიგზო კომპანია ყაზახეთის ტემირ ჟოლი სს (KTZ JSC) გეგმავს ინფრასტრუქტურის მოდერნიზებითა და ახალი ტიპის სატრანსპორტო სერვისების მიწოდებით, „შეაჩეროს“ ისეთი კომპანიების ტრანსპორტირება, როგორიცაა „Apple“, „Ford Motor Co.“, „Toshiba“, „Acer Computer International Inc.“, „Suzuki Motor“, „Ford“, „Hewlett-Packard“. ყველა ამ კორპორაციის საწარმოო ადგილები განლაგებულია ყაზახეთის მოსაზღვრე ჩინეთის სინციან უილურულ ავტონომიურ რეგიონში (XUAR).

ჩინეთი და კორეის რესპუბლიკა ახორციელებენ და გეგმავენ ერთობლივი სატრანსპორტო პროექტების განხორციელებას ბალტიისპირეთის ქვეყნებთან, რომლებიც დაინტერესებულნი არიან მონაწილეობით აზია-ევროპის მიმართულებით სატრანზიტო ტრანსპორტის განვითარებაში. რუსეთი ურთიერთქმედებს ბალტიისპირეთის ქვეყნებთან, მაგალითად, რკინიგზის ტრანსსასაზღვრო თანამშრომლობის ბალტიის საბჭოს (რომელიც მოიცავს რუსეთის, ფინეთის, ბელორუსის, ესტონეთის, ლატვიის და ლიტვის წარმომადგენლებს დამკვირვებლის სტატუსის მქონე) ფარგლებში. 2014 წლისთვის მომზადდა წინადადებები საბჭოს ფორმატში სასაზღვრო გადასასვლელებით საქონლის გავლის ოპტიმიზაციისა და საბოლოო ლოგისტიკური პროდუქტების ფორმირების მიზნით. იგეგმებოდა წინა-

დადებების შემუშავება საბაჟო და სასაზღვრო პროცედურების გამარტივებისა და გაერთიანების შესახებ, მათ შორის ელექტრონული დოკუმენტების მართვის გამოყენებით და ინვესტიციების მოზიდვა სასაზღვრო ინფრასტრუქტურის განვითარებაში ტრანსსასაზღვრო პარტნიორობისთვის გამოყოფილი თანხების გამოყენებით. მაგრამ რუსეთ-უკრაინის ომმა სრულებით შეცვალა ეკონომიკურ ურთიერთქმედებათა პროფილი: 2023 წელს, შორეული აღმოსავლეთის რკინიგზაზე, საგზაო უსაფრთხოების აუდიტორებმა აუკრძალეს 14 კონტრაქტორს მუშაობა, არაერთხელ ამკრძალავი ღონისძიებები გამოწვეული იყო რუსეთის მხრიდან მზარდი დარღვევებით, რაც ინვესს ტექნიკური აღჭურვილობის გაუმართაობას, ინფრასტრუქტურული მოწყობილობების დაზიანებას და მატარებლების დაგვიანებას. მესამე მხარის ორგანიზაციები არღვევენ საჭირო ტექნიკურ-ტექნოლოგიური ბაზის, სამუშაოს შესასრულებლად აუცილებელი კომპეტენციების და პერსონალის დაბალი კვალიფიკაციის არარსებობის გამო.

2024 წელს გადამზიდი სამუშაოების მოცულობა კიდევ უფრო გაიზრდება, სიტუაციის გამოსასწორებლად ალიანსის დარჩენილი ქვეყნებისათვის შეთავაზებულია ქვეკონტრაქტორების სამუშაოდ მოზიდვის პროცედურის დარეგულირება, არაკომპეტენტური კომერციული სტრუქტურები რკინიგზის ობიექტებში აღმოჩნდება. სახელშეკრულებო ურთიერთობებში შემოთავაზებულია ფინანსური პასუხისმგებლობის გათვალისწინება ტექნიკური მოწყობილობების გაუმართაობისა და მატარებლის შეფერხებისთვის, რომლებიც წარმოიქმნება არაკეთილსინდისიერი კონტრაქტორების ბრალით. ბელორუსმა და ყაზახეთმა უკვე დაიწყეს საქართველოზე, როგორც ახალი სისტემის ერთერთ ელემენტზე ფიქრი. საჭიროა, რომ ეს მიზნები განხორციელდეს და ამას ქართულმა მხარემაც უნდა შეუწყოს ხელი.

დასკვნა

ზოგიერთი შეფასებით, გაერთიანებული სატრანსპორტო და ლოჯისტიკური კომპანიის (UTLC) წარმატებული ფუნქციონირება შეუქმნის პირობებს სარკინიგზო კომპანიებს ყაზახეთსა და ბელორუსში, რათა გაზარდონ სატრანზიტო კონტეინერების მოძრაობა ჩინეთი-ევროპა მიმართულებით 1 მილიონ TEU-მდე.

გარდა საკონტეინერო მატარებლის „ახალი აბრეშუმის გზის“ (ჩონგკინგი - დუისბურგი), რომლის გაშვება ორგანიზებული იყო რამდენიმე ქვეყნის სატრანსპორტო კომპანიის მიერ, UTLC - UTLC Project Office LLC-ის პროტოტიპმა, DHL Global Forwarding-თან ერთად, გამოუშვა საცდელი კონტეინერი. მატარებელი სუჯოუ (ჩინეთი) - ვარშავა (პოლონეთი). ვარაუდობენ, რომ მატარებლები ამ მარშრუტზე რეგულარულად, კვირაში ერთხელ იმოძრავენ და ტვირთის მიწოდება მოხდება დაახლოებით 13 დღეში. DHL ასევე ნერგავს ყოველდღიურ მომსახურებას - ტვირთის გაგზავნას შანხაიდან, ტიანჯინიდან და ცინგდაოდან ევროპაში კონსოლიდირებულ სანყოფიში პოლონეთში.

ევროპის ქვეყნების რუსეთთან დაძაბული მდგომარეობის გამო საჭირო ხდება ალტერნატიული გზების ძიება და ვთვლით, რომ საქართველო ინტერკონტინენტალურ სატრანსპორტო სისტემაში აუცილებლად უნდა ჩაერთოს. ეს შედეგი ნებისმიერი მთავრობის უცვლელ მიზანს უნდა წარმოადგენდეს.

REFERENCES:

1. Burceford A. Port development from congerition to logirticr centers / A. Burceford, M. Brooks// Maritime policy and management. - 2004. - No. 31. - P. 47-68.
2. Development of a city and port strategy // Proceedings of the UN Conference on Development and Trade. - Geneva: UN Publishing House, 2002. - 324 p.
3. Horvat P., Controlling/ Muenchen, 1996.
4. Kaplan R.S. & Norton D.P. The Balanced Scorecard - Measures that Drive Performance // Harvard Business Review. January-February 1992. P. 7179.

5. Kaplan Robert S. The strategy-focused organization: how balanced scorecard companies thrive in the new business environment. - Harvard Business School Publishing Corporation, 2001.

6. Kupper H.-U., Weber J., & Zund A. Zum Verständnis und Selbstverständnis des Controlling.

7. Nununosyc A. Workport / A. Ninipolyc. - Athens: Cage Publication, 2007. - 128 p.

8. Port development // Proceedings of the UN Conference on Development and Trade. - Geneva: UN Publishing House, 2008. - 296 p.

9. Reichmann Th. Controlling mit Kennzahlen. Muenchen, 1990.

10. Schneider D. Kontrolle, Controlling und Unternehmensführung. Wiesbaden, 1992.

11. Weber J. Einführung in das Controlling. Stuttgart, 1992.

12. Pocco V. Review of dry cargo ports / V. Pocco, K. Lumsden // Maritime logistics. — 2009. N12. — pp. 196–213.

13. Podpuc M.-P. Port regionalization / J-P. Rodrigo, T. Nottebym // International shipping and port research. - 2005. - No. 32. - P. 231–297.

14. Podpuc M.-P. Port terminalization of supply chains / J-P. Rodriga, T. Nottebym // Maritime policy, and management. - 2009. - No. 36. - pp. 165–183.

ABOUT THE MAIN DIRECTIONS OF TRANSPORT STRATEGIES OF THE STATE AND PRIVATE COMPANIES

Levan Sulaberidze

The Doctoral Student of Georgian Technical University

levan.sulaberidze@gmail.com

RESUME

The article discusses the main positive and negative factors that determine the volume of the cargo base of the east-west transboundary transport corridors passing through the territory of Georgia. The emphasis is placed on the problems of the development of rail trans-

port to the Caspian Sea and water transport along the route of the Caspian and then the Black Sea. The new evolutionary concept for attracting additional cargo on Eurasian routes is proposed. In addition, the author discusses the global maritime container services, which are represented by transnational corporations that carry out significant assets in the world market, and own fleets of container ships, containers, container terminals in ports, dry ports, and land transport systems. Cargo shipping lines and a wide clientele were established. The article notes that business concentration processes continue in the market to ensure a continuous and efficient transport and logistics process, to reduce the cost of cargo delivery, to meet better the needs of customers, and to strengthen the competitive advantages compared to other maritime and land operators, trains. The work includes the examples of the world's largest companies in the field of container shipping: Maersk Lines (Denmark), Mediterranean Shipping Company (Switzerland), and CMA CGM (France), which have created a powerful alliance called the P3 Network, which includes the creation of Joint Vessel Traffic Operations Center. The alliance aims to provide the worthy European response to China's growing influence on the global transport sector. The article mentions Georgia's interest in integration into the European transport system.

Keywords: Railway transport, transport corridors, containerization of cargo flows, transport engineering.