

ბლოგალური ეკონომიკური პროცესები და საქართველოს პორტები

ბელა ტყეშელაშვილი
სტუ-ს პროფესორი
სალომე ყიფიანი
სტუ-ს დოქტორანტი

მეცნიერულ-ტექნიკური პროგრესის გავლენით მსოფლიოს ყველა სახელმწიფო ძალაუვნებურად ერთვება ეკონომიკურ გლობალიზაციაში, გამოწვევის არც საქართველო წარმოადგენს მიუხედავად მისი მწირი ეკონომიკისა. გლობალიზაციაში ჩართულობას ხელს უწყობს საქართველოს გეოპოლიტიკური მდებარეობაც, რამდენადაც ქვეყანა ევროპა-აზიის გზასაყარზე იმყოფება და წარმოადგენს სატრანზიტო გზას აკავკასიის და ნაწილობრივ შუა აზიის სახელმწიფოებისათვის.

საქართველოს შავ ზღვასთან მდებარეობა და ის გარემოება, რომ საქართველო საზღვაო კარიბჭეა ამიერკავკასიისათვის, განაპირობებს მის გეოპოლიტიკურ უპირატესობას, რასაც სათანადო დაფასება და გამოყენება ჭირდება. საქართველოს გეოპოლიტიკური მდებარეობის გამო შეუძლია გახდეს კავკასიის სატრანსპორტო-ლოგისტიკური ცენტრი, ნაწილობრივ იგი აღნიშნულ ფუნქციას დღესაც ასრულებს, მაგრამ მეცნიერულ-ტექნიკური პროგრესის არნახული ტემპების და სასარგებლო წიაღისეულის მოპოვება-მოხმარების ზრდის გამო, განსაკუთრებით ნახშირბადშემცველი ნედლეულის მოხმარების ზრდის გამო, საქართველოს საზღვაო პორტების მნიშვნელობა განუსრელად იზრდება არა მარტო კავკასიის რეგიონისათვის, არამედ შუა აზიის სახელმწიფოებისათვისაც. ეს უკანასკნელნი გამოირჩევიან ნავთობის დიდი მარაგებით, ამავე დროს ამ ქვეყნებში მოჰყავთ ბამბა-საუკეთესო ნედლეული მსუბუქი მრეწველობისათვის, აწარმოებენ მატყლს, ხორცს და ა.შ. ამავე დროს ეს სახელმწიფოები გამოირჩევიან შემოსავლების სტაბილური ზრდით, რასაც თან სდევს მოსახლეობის მოთხოვნილების ამაღლება მაღალტექნოლოგიურ საქონელზე, რომლის მიწოდებაც დასავლეთიდან ხორციელდება და ზემოაღნიშნული ტვირთბრუნვისათვის ყველაზე ბუნებრივად მოკლე გზა საქართველოს ტერიტორიაზე გადის. ხორციელდება ქვეყნის სავანძო სატრანზიტო რეგიონად ჩამოყალიბების პროცესი.

შუა აზიის ქვეყნებისათვის ტვირთბრუნვას ჯერჯერობით უმეტესად რუსეთი ახორციელებს, რასაც მრავალი ხელოვნური, და არა ბუნებრივი,

ფაქტორი განაპირობებს. ასეთია უპირველესად: მილსადენი და სარკინიგზო ტრანსპორტის კარგად განვითარებული ქსელი შუა აზიის ქვეყნებსა და რუსეთს შორის; რუსეთის გამგებლობაში არსებული შავი ზღვის პორტები კარგადაა განვითარებული და ადჭურვილი. რუსეთის პორტების მომსახურება-ჩატვირთვა-გადმოტვირთვის ოპერაციები გაცილებით იაფია და უკეთაა მოწყობილი, ვიდრე საქართველოს პორტებში. რუსეთის რკინიგზით ტრანზიტის გზის სიგრძე მეტია, ვიდრე საქართველოს გავლით, მაგრამ იგი კომპენსირდება სარკინიგზო გადაზიდვების დაბალი ტარიფით და სხვ.

ბუნებრივი მდებარეობა საქართველოსი და ამიერკავკასიაზე გამავალი სატრანზიტო გზების სიგრძე ბუნებრივი უპირატესობებია შუა აზიის სატრანსპორტო დერეფნისათვის, მაგრამ მას შესაბამისი გამოყენება ჭირდება, რასაც მნიშვნელოვნად-ტრანსპორტის სხვა სახეობებთან კომპლექსში, საზღვაო პორტების განვითარება განაპირობებს. ამასთან დასავლეთი და ზოგადად მსოფლიოს ეკონომიკა, დაინტერესებულია სატრანზიტო გზების დივერსიფიკაციით-ალტერნატიული რამდენიმე სატრანზიტო გზების არსებობით იმ მიზნით, რომ ყოველთვის იყოს თავისუფალი კონკურენცია. ამასთან პოლიტიკური კლიმატის ცვლილებამ მნიშვნელოვნად არ იმოქმედოს ეკონომიკის ფუნქციონირებაზე. აღნიშნული მიზეზითაც აქტუალურია საქართველოს შავი ზღვის პორტების განვითარების საკითხი.

კავკასია თავისი გეოპოლიტიკური მდებარეობით და ბუნებრივი რესურსების მრავალფეროვნებით მსოფლიოს უნიკალური რეგიონია. სწორედ ამიტომ ამ რეგიონს დიდი როლი ენიჭება ცენტრალური და აღმოსავლეთ ევროპის, აგრეთვე ამიერკავკასიის ქვეყნებთან ევროკავშირის ეკონომიკური ურთიერთობის განვითარე-

ბა-გაფართოების მიზნით. უკანასკნელ პერიოდში კავკასიური ფაქტორი მსოფლიო არენაზე მნიშვნელოვნად გაძლიერდა და კავკასია მსოფლიოს უდიდესი სახელმწიფოების, საერთშაო ორგანიზაციებისა და უმსხვილესი საერთაშორისო, ტრანსეკონტინენტური კომპანიების აქტიური ყურადღების ცენტრში მოექცა, ხოლო საქართველო, რომელიც ერთიან ევრაზიულ სივრცეში ფორმირებისაკენ ისწრაფვის, დედამიწის ორი ნაწილის- ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელი არეალის თავისებურ ცენტრად მოგვევლინა.

კავკასიის რეგიონისადმი დაინტერესების კონკრეტული გამოხატულებაა ევროკავშირის ცნობილი ტრასეკას პროექტი, რომელიც ერთმანეთს დააკავშირებს ცენტრალური აზიის და მდინარე დუნაის აუზის ქვეყნებს. ევროპა-აზიის ეს სტრანსპორტო-საკომუნიკაციო დერეფანი თავისი მრავალი განშტოების ერთ-ერთი ხაზით ჩვენს ქვეყანაზე გაივლის, რაც სტაბილურობისა და ეკონომიკური აღმავლობის გარანტი იქნება. ამიტომ სამომავლო პერსპექტივაც საიმედოდ ისახება.

ტრასეკას პროექტი საქართველოს საგარეო-ეკონომიკური ურთიერთობის განვითარების ისეთ ფაქტორადაა მიჩნეული, რომელმაც არსებითად უნდა განსაზღვროს ქვეყნის მეურნეობრივი განვითარების სტრატეგიული მიმართულებები. პროექტით პრაქტიკულად საუბარია ისტორიული „აბრეშუმის დიდი გზის“ საქართველოს განშტოების მოდერნიზებულ ვარიანტზე. ამ მაგისტრალით მოხდება ისეთი სტრატეგიული მნიშვნელობის ტვირთების გადაზიდვა, როგორიცაა: ნავთობი, ბამბა, მინერალური ნედლეული და ა.შ.

საქართველოს სტრანსპორტო ინფრასტრუქტურა წარმოდგენილია საზღვაო პორტების განვითარების გარეშე, ეს ითქმის განსაკუთრებით ბათუმისა და ფოთის საზღვაო პორტებზე, მათ აკისრიათ ძირითადი როლი ნსაზღვაო ტვირთების მომსახურების საქმეში. ამავე დროს პორტების განვითარება პროპორციულად უნდა შეესაბამებოდეს საქართველოს სხვა სტრანსპორტო ინფრასტრუქტურას. მიმდინარეობს კიდევაც ინტენსიური მუშაობა საქართველოს საავტომობილო გზის აღმოსავლეთ-დასავლეთ მაგისტრალზე მისი გამტარუნარიანობის მკვეთრი ამაღლებისათვის, ანალოგიური სამუშაოები ხორციელდება საქართველოს რკინიგზაზე. აქედან გამომდინარე აუცილებელი ხდება საქართველოს საზღვაო ინფრასტრუქტურის განვითარების მეცნიერულად დასაბუთებული პროგრამის შემუშავება, რაც კიდევ ერთხ-

ელ მიუთითებს თემის აქტუალობაზე.

საქართველოს ეკონომიკა ჯერ კიდევ „განვითარებად“ პოზიციაში. აქ ჯერ კიდევ ძალიან დაბალია შიდა პროდუქტის მოცულობის ხვედრითი წილი ერთ სულ მოსახლეზე გაანგარიშებით, მაგრამ საქართველოს ბუნებრივი რესურსები, მოსახლეობის განათლება და პროფესიონალიზმი, ქვეყნის მისწრაფება-ჩაერთოს მსოფლიო ეკონომიკურ პროცესებში, განაპირობებს სამომავლოდ მისი ეკონომიკის სწრაფ განვითარებას. ბუნებრივია ამ შემთხვევაში გაიზრდება მოთხოვნილება სატრანსპორტო გადაზიდვებზე ქვეყნის ეკონომიკის მხრიდან, მათ შორის უპირველესად საზღვაო გადაზიდვებზე. ესეც ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ფაქტორია მოცემული საკითხის აქტუალობისათვის.

საქართველო ეკონომიკურად, რომ განვითარებად სახელმწიფოთა რიგს მიეკუთვნება მოწმობს ერთ სულ მოსახლეზე მშპ-ის მაჩვენებლებიც. მსოფლიო საავალუტო ფონდის მონაცემებით გასულ 2012 წელს საქართველო იმყოფებოდა მსოფლიოს სახელმწიფოთა ჩამონათვალში 113-ე ადგილზე, მისი მშპ ერთ სულ მოსახლეზე მხოლოდ 3,558 \$-ია, მაშინ როცა ჩამონათვალის პირველი ათეული ასე გამოიყურება: ლუქსემბურგი-106,406\$, ყადარი-104756\$, ნორვეგია-991,70\$, შვეიცარია-78,881\$, ავსტრალია-67,304\$, დანია-56,426\$, შვედეთი-54,815\$, კანადა-52.300\$, სინგაპური-52.052\$, აშშ-51704\$,¹ ამ მონაცემებიდან ცხადია საქართველოს ეკონომიკის დაკნინებული მდგომარეობა. არადა საქართველოს დამოუკიდებლობამდე იგი ეკონომიკის პოტენციური საწარმოო სიმძლავრეების მიხედვით მსოფლიოს ზემოჩამოთვლილ ინდუსტრიულ სახელმწიფოებს ტოლს არ უდებდა.

გლობალურ ეკონომიკურ პროცესებში საქართველოს არასახარბიელო მდგომარეობა აისახება მოსახლეობის ცხოვრების დონესა და შემოსავლებზე. საქართველოს ოფიციალური სტატისტიკით ჩვენთან უმუშევრობის დონე მხოლოდ 15.1%-ია (201 წელს).² ამავე მონაცემებით მოსახლეობა სულ 4497.6 ათასი კაცია, ხოლო ეკონომიკურად აქტიური მოსახლეობა- 1959.3 ათასი კაცი (2011 წ.). ეს ბოლო ციფრი იმის მაჩვენებელია, რომ ეკონომიკურად აქტიური მოსახლეობა ქვეყნიდან ემიგრირებულია. წინააღმდეგ შემთხვევა-

¹ List of countries by GDP (nominal) per capita. From Wikipedia, the free encyclopedia. საიტი: [http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_GDP_\(nominal\)_per_capita](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_GDP_(nominal)_per_capita). გადამოწმებულია 14.12.2013.

² საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური. საქართველოს სტატისტიკური წელიწადი 2012. თბილისი, 2013. გვ. 42.

ბანკები და ფინანსები

ში ჩვენთანაც ეკონომიურად აქტიური მოსახლეობა მისი საერთო რიცხოვნების 50%-ს უნდა აჭარბებდეს, ისე როგორც დანარჩენ მსოფლიოსა და ეკონომიკურად განვითარებულ სახელმწიფოებშია. ამავე სტატისტიკით ჩვენთან დაქირავებული შრომით დასაქმებულია მხოლოდ 632.0 ათასი კაცი. რეალურად თუ მივუდგებით მოსახლეობის აქტიური ნაწილის ყველა დანარჩენი უნდა ჩაითვალოს უმუშევრად, მაშინ უმუშევართა რიცხვი გაცილებით მაღალი-68%-ზე მეტი გამოვა, რაც რეალურობასთან ახლოსაა.

ქვეყნის ეკონომიკური სიღუხჭირიდან გამოსვლის ერთ-ერთი პერსპექტიული მიმართულება მისი ტრანსპორტის განვითარებაა, თუმცა ისიც დღეისათვის არაღამაკამყოფილებლად გამოიყურება გასული საუკუნის 80-იან წლებთან შედარებით, რასაც ქვემოთ მოყვანილი ცხრილის მონაცემებიც მოწმობს.

ცხრილი 1

ტვირთის ბაღატანა საერთო სარგებლობის ტრანსპორტის სახეობის მიხედვით (ათასი ტონა).³

წლები	სულ	სარკინიგზო	საავტომობილო	საზღვაო	საჰაერო
1990	253074,9	76860,9	167070,0	9127,0	17,0
1995	14985,1	4656,4	8690,0	1636,6	2,1
2000	30060,0	11496,1	18500,0	62,6	1,3
2001	33241,3	13209,6	20000,0	30,5	1,2
2002	37488,3	14951,5	22500,0	35,5	1,3
2003	41081,4	16558,7	24500,0	21,4	1,3
2004	41149,8	15424,4	25700,0	23,9	1,5
2005	45971,5	18986,7	26959,3	23,9	1,6
2006	49946,6	22643,3	27261,3	40,4	1,6
2007	49830,2	22230,0	27561,2	37,9	1,1
2008	49058,2	21181,2	27864,4	11,9	0,7
2009	45275,3	17104,0	28170,9	-	0,4
2010	48411,4	19930,1	28480,9	-	0,5
2011	48926,8	20123,4	28794,1	8,1	1,2

როგორც აღნიშნული ოფიციალური სტატისტიკის ცხრილში მოყვანილი მონაცემებიდან ჩანს 1990 წელს სულ ტვირთების გადაზიდვის მოცულობა 253074,9 ათასი ტონა იყო, საიდანაც უმეტესი ნაწილი – 76860,9 ათასი ტონა სარკინიგზო ტრანსპორტზე მოდიოდა ანუ 77,4 პროცენტი, საზღვაო ტრანსპორტზე კი მხოლოდ 9127,0 ათასი ტონა, ანუ – 3,6%, მხოლოდ დანარჩენ 17%-ს ინაწილებდა ტრანსპორტის სხვა სახეობები.

მანამდე ცოტა ხნით ადრე-1987 წელს კი გადაზიდვების საერთო მოცულობამ საქართველოში შეადგინა 487178,3 ათასი ტონა, საიდანაც საზღვაო ტრანსპორტზე მოდიოდა 5803 ათასი ტონა, ანუ 11,9%. ტვირთბრუნვის მოცულობის მიხედვით კი საერთო სიდიდე იყო 79697,2 მლნ. ტ-კმ, საიდანაც საზღვაოზე მოდიოდა-60423,4 მლნ. ტ-კმ. (75,8%).⁴

1990 წლიდან მოყოლებული ტვირთების გადაზიდვის მოცულობა თანდათან მცირდება. სულ ტვირთბრუნვის მოცულობა შემცირდა 1987 წ-ის 79937,6 მლნ. ტ-კმ-დან 6690,0 მლნ. ტ-კმ-მდე 2011 წლისათვის აღნიშნულ 21 წელიწადში იგი შემცირდა 100-დან 8,3%-მდე. კიდევ უფრო უარესი მდგომარეობაა საზღვაო ტრანსპორტით ტვირთების გადაზიდვის მხრივ. იგი 1990 წლის 9127 ათასი ტონიდან შემცირდა 8,1 ათას ტონამდე 2011 წლისათვის, რაც 1990 წლის მაჩვენებლის მხოლოდ 0,08 %-ია. ასეთი სიტუაცია გამოიწვია საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის განადგურებამ.

ტვირთების გადაზიდვის შემცირება იმ დონით, რაც განიცადა საზღვაო ტრანსპორტმა, სხვა არცერთი სახეობის ტრანსპორტზე არ მომხდარა, ასე მაგალითად, რკინიგზით გადაზიდული

³ საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტრო. სტატისტიკის დეპარტამენტი, საქართველოს სტატისტიკურ წელწდებული 2012. გვ.187.

⁴ Народное хозяйство ГССР в 1987 г. ТБ., 1988. с.165-166.

ტვირთების მოცულობა 1990 წლის 76860,9 ათასი ტონიდან შემცირდა 2011 წლისათვის 20123.4 ათას ტონამდე (შეადგენს 28%-ს), საავტომობილო ტრანსპორტით გადაზიდული ტვირთები დროის იგივე პერიოდისათვის 167070,0 ათასი ტონიდან შემცირდა 27864,4 ათას ტონამდე (26.18%), საჰაერო ტრანსპორტზე კი 17,0 ათასი ტონიდან შემცირდა 1.2 ათას ტონამდე (5.88%), აქედან გამომდინარე საქართველოსათვის პრიორიტეტული უნდა იყოს საზღვაო პორტების განვითარება, რომ უცხოური გემებისა და ტანკერების მომსახურება მაინც შევძლოთ.

საქართველო საზღვაო ქვეყანაა, რაც მისი დიდი უპირატესობაა ა/კავკასიაში, მაგრამ ჩვენს საზღვაო ინფრასტრუქტურას არ შემორჩა არც ერთი საზღვაო ლაინერი, თუ ტანკერი (მნიშვნელოვანი წყალწყვის ხომალდი როცა წარსულში ჩვენი საოკეანო ფლოტის რიცხვი 80-ს აღემატებოდა) ამ მიმართებითაც აუცილებელია მუშაობათა გააქტიურება, კერძოდ:

ა) შეიქმნას შესაბამისი-ლიბერალური საინვესტიციო გარემო უცხოური ინვესტიციების მოსაზიდად ქართული ფლოტის შესაქმნელად. ეს კი მიიღწევა: საგადასახადო სისტემის ლიბერალიზაციით და მისი დიფერენცირებული განაკვეთებით საზღვაო ფლოტისათვის; სამეურნეო კანონმდებლობის სრულყოფით და სამეურნეო ადმინისტრირების წნეხის შემცირებით; საბაზრო ინფრასტრუქტურის გაფართოებით; საბანკო-საკრედიტო სისტემის მოწესრიგებით. ერთი სიტყვით -მაკროეკონომიკური ფაქტორების ლიბერალიზაციით.

ბ) საქართველომ, როგორც საზღვაო სახელმწიფომ შეიძლება შექმნას საკუთარი ფინანსური შესაძლებლობების ფარგლებში საზღვაო ფლოტის ნაწილი მაინც. შეიძინოს რამდენიმე საოკეანო გემი საზღვაო ადმინისტრაციის განკარგვის ეგიდით.

საჭიროა საზღვაო ინფრასტრუქტურის მენეჯმენტის სტანდარტების დანერგვა საერთაშორისო წესებისა და კონვენციების შესაბამისად. ამასთან მენეჯმენტის წარმართვა, როგორც ინფორმაციული უზრუნველყოფით, ასევე ტექნიკური საშუალებებით, მეთოდებითა და ხერხებით საჭიროა მოვიდეს მსოფლიოს წამყვანი პორტების მენეჯმენტის შესაბამისობაში-შეიზღუდოს დოკუმენტაციის რაოდენობა, გაიზარდოს მისი ინფორმაციული მოცუვებლობა, გადაწყვეტილებათა მიღების დროის შემცირება და მათი ხარისხის ამაღლება.

დაინერგოს, მსოფლიოს წამყვან საზღვაო პორტებში აპრობირებული, მართვის ავტომატიზირებული სისტემები საქართველოს თავისებურებების გათვალისწინებით.

გვიჭრობთ ამ ღონისძიებათა გატარება მნიშვნელოვნად აამაღლებს საქართველოს საზღვაო ინფრასტრუქტურის სრულყოფას, მის მენეჯმენტს და უზრუნველყოფს, როგორც მაკროეკონომიკურ, ისე მიკროეკონომიკურ და სოციალური ეფექტის მიღებას და უზრუნველყოფს საქართველოს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის, მისი მთელი ეკონომიკის ღირსეულ ჩართვას მსოფლიო ეკონომიკის გლობალურ პროცესებში.

GLOBAL ECONOMIC PROCESSES AND GEORGIAN PORTS

*G. TKESHELASHVILI - professor of GTU,
S. KIPLANI - PhD of GTU*

For involvement in economic globalization of the world it is essential to accelerate economic development and effective use of geo-political location, in which an important role can play development of marine infrastructure, including sea ports. For this purpose it is necessary to improve the investment climate: liberalization of the taxes, ensuring economic justice, promoting fair competition and to create conditions for making the navy.