



საქართველოს სატრანზიტო პოლიტიკა. პრობლემები და მათი გადაჭრის გზები

რეზიუმე

ეკატერინა ზაქარაძე

სტუ-ს დოქტორანტი

E-mail: ekaterinazakaradze@yahoo.com

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

სატრანსპორტო დერეფნის ფუნქციონირებისათვის აუცილებელია მისი ძირითადი ორი კომპონენტის: სატრანსპორტო დერეფნის ინფრასტრუქტურის შემზღუდავი ფაქტორების გამოვლენა და დერეფნის გამართული ფუნქციონირებისათვის სატრანზიტო ფუნქციის ამოღება. ამ ორი ფაქტორის ურთიერთდაკავშირების და კოორდინაციის საფუძველზე ხდება დამატებითი ტვირთების მოძიება და მოზიდვა.

ქვეყნის სატრანზიტო დერეფნის საერთაშორისო სტანდარტებთან შესაბამისობაში მოყვანა და კონკურენტუნარიანობის მიღწევა საკმაოდ დიდ ძალისხმევას მოითხოვს. ამისთვის საჭიროა საერთაშორისო შეთანხმებების გაფართოება, ინფრასტრუქტურის მოწესრიგება, სახელმწიფო პოლიტიკის მიმართულებების შეცვლა, სატარიფო და სამართლებრივი სფეროს დახვეწა, უცხოური ინვესტიციების ზრდა და ა.შ. სატრანზიტო სფეროს კონკურენტუნარიანობა ქვეყნის პოლიტიკური და ეკონომიკური სტაბილურობის გარანტი იქნება.

საკვანძო სიტყვები: სატრანზიტო პოლიტიკა; სატრანზიტო დერეფანი; უცხოური ინვესტიციები; ლოგისტიკა; პოლიტიკური და ეკონომიკური სტაბილურობა; „ახალი აბრეშუმის გზა“; გეოპოლიტიკა; ასოცირების შესახებ შეთანხმება; ტვირთნაკადები; „აღმოსავლეთ-დასავლეთის“ სატრანზიტო მაგისტრალი; საერთაშორისო ეკონომიკური ბაზრები; ევროკავშირის ასოცირების ღირებულებები.

ასოცირების შესახებ შეთანხმებაზე ხელის მოწერის შემდეგ საქართველომ თავის თავზე ვალდებულებები აიღო. ის ისწრაფვის გახდეს ევროპულ ფასეულობებზე დაფუძნებული ქვეყ-

ანა, რაც რა თქმა უნდა, ევროპასთან მის ეკონომიკურ და პოლიტიკურ ინტეგრაციას ნიშნავს. დამოუკიდებელ საბაზრო პრინციპებზე დამყარებული სახელმწიფო ეკონომიკური კურსის ფორმირებას და წინსვლას ქვეყნის ოკუპაცია და მის ტერიტორიებზე საომარი მოქმედებების ალბათობა უშლის ხელს, რაც პოლიტიკურ, საერთაშორისო ეკონომიკურ, სატრანზიტო და ენერგეტიკულ ბაზრებზე ინტეგრაციის შემაფერხებელ ერთ-ერთ მძლავრ ფაქტორს წარმოადგენს. ამიტომ ევროკავშირთან ასოცირების შეთანხმების შემდეგ საქართველო რიგი სტრატეგიული მიმართულებების სწრაფი რეფორმირების აუცილებლობის წინაშე დადგა.

ქვეყნის სატრანზიტო და სატრანსპორტო დერეფნების განვითარებისთვის მნიშვნელოვანია, 2017 წელს დაფუძნებული ახალი, „სპარსეთის ყურე - შავი ზღვის“ სატრანსპორტო დერეფანი, რომელიც შუა აზიიდან და აღმოსავლეთიდან ევროპამდე ტვირთების მცირე დროში ტრანზიტს გულისხმობს [10].

ასოცირების შესახებ შეთანხმება სხვადასხვა უწყებების და ინსტიტუტების ერთობლივ, სისტემურ მიდგომას და რიგი ცვლილებების გატარებას მოითხოვს. აქედან გამომდინარე, ქვეყანამ ზედმიწევნით უნდა შეასრულოს ის ღირებულებები, რომლებიც ასოცირების ხელშეწყობით აიღო, ესენია:

- **გადასახადების მოსაკრებელი საავტომობილო გზებზე** – აღნიშნული სფერო თავიდან ბოლომდე დასახვეწია და მოსარგებია ევროპულ კანონმდებლობასთან. როგორც მოგეხსენებათ, საქართველოს ტერიტორიაზე ტვირთების შემოღინება სხვადასხვა ქვეყნიდან განსხვავებული სატარიფო პოლიტიკით ხორციელდება. აღნიშნული კი გადამზიდავი კომპანიებისა თუ ქვეყნებისთვის ტვირთის გაძვირებას იწვევს. ღირებულება 1999/62, რომელიც უზრუნველყოფს საავტომობილო გზებზე ერთიანი სატარიფო გადასახადების შემოღებას, დასახვეწია და სახელმწიფოს მხრიდან ახალ, ინოვაციურ მიდგომებს საჭიროებს;



• რაც შეეხება **საავტომობილო გადაზიდვებს**, აქაც სისტემური ცვლილებებია საჭირო, რადგან რეგლამენტი 881/92 გადაზიდვებისათვის სართაშორისო მიმართულებით ტვირთების გადაზიდვის ნებართვის გამჭვირვალებას და ერთიანი სისტემის დანერგვას გულისხმობს;

ხემოთ ჩამოთვლილი მიმართულებებისგან განხევებით, ევროპის რეგულაციებთან მიმართებაში ყველაზე შეუსაბამო **ქვეყნის სარკინიგზო რეგულაციებია** და ეს ყველაზე ნათლად ჩანს, რადგან ძირითადი სატრანსპორტო მაგისტრალი სარკინიგზო გადაზიდვების ჩართულობის გარეშე არ ხორციელდება. ევროკავშირის ასოცირების დირექტივა 91/440 სწორედ თავისუფალი სარკინიგზო მიმოსვლის გაძლიერებას ეხება და მის ფუნდამენტურ ცვლილებებს მოითხოვს. კერძოდ, საჭიროა ქვეყნის სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის მოწესრიგება და ლიცენზირებული ევროპული კომპანიებისათვის მისი გარკვეული ნაწილის ხელმისაწვდომობის უზრუნველყოფა. [11]

აღსანიშნავია ქვეყნის სატრანსპორტო პოლიტიკის დინამიური განვითარება. „ახალი აბრეშუქის გზის“ განვითარებისთვის ხორციელდება მსხვილი ინფრასტრუქტურული პროექტები, რომლებიც ქვეყნის სატრანსპორტო ფუნქციის კიდევ უფრო მაღალ საფეხურზე აყვანას ემსახურება. ესენია:

- ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის მშენებლობა, რომელიც მსოფლიო მასშტაბის პროექტის - „ერთი სარტყელი, ერთი გზა“ - ერთ-ერთი საკვანძო პროექტია.

ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის 50 წლიანი განვითარების გენერალური გეგმა პორტის განვითარების, ხედვის და მოლოდინების კომპონენტებს და ფაზებს მოიცავს. კერძოდ:

- ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტი ქვეყნის ეკონომიკისათვის 50 წლის განმავლობაში 60 მილიარდ აშშ. დოლარზე მეტი ეკონომიკური სარგებლის მოტანას გეგმავს;

- 2020-2021 წლებიდან 2069 წლამდე ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტში დასაქმებულთა რაოდენობა 2300 სამუშაო ადგილიდან 19500 სამუშაო ადგილამდე გაიზრდება;

- პორტის გამტარუნარიანობა 100 მილიონ ტონამდე გაიზრდება.

აღნიშნული პროექტი მოიცავს 60-ზე მეტი ქვეყნის როგორც სახმელეთო, ისე საზღვაო

ტერიტორიებს. ვარაუდობენ, რომ ამ პროექტზე მოდის მსოფლიო ეკონომიკის 30%-ზე მეტი და მსოფლიო ექსპორტის 24%. სწორედ ანაკლიის პორტის პროექტს აქვს ყველა წინაპირობა იმისა, რომ გახდეს მნიშვნელოვანი რგოლი ამ გლობალურ პროექტში;

- ახალი, ჩქაროსნული ავტომაგისტრალების მშენებლობა და ძველის რეაბილიტაცია;

- „ბაქო-თბილისი-ყარსის“ შემაერთებელი ახალი სარკინიგზო მაგისტრალის გაყვანა;

- ტრანსკასპიურ საერთაშორისო სატრანსპორტო (TCITR) მაგისტრალთან¹ საქართველოს შეერთება - საქართველოს რკინიგზის განმარტებით, 2017 წელს აღნიშნული მაგისტრალით დაახლოებით 150 მატარებელს უნდა გაეწოდებოდა, რეალობა ასეთი არ არის.

აღნიშნული დერეფნი 2015 წლიდან დღემდე ჩინეთიდან საქართველოს გავლით ევროპის მიმართულებით მხოლოდ სამი მატარებელი გაუშვეს. პირველი სადემონსტრაციო მატარებელი 2015 წელს იქნა გაშვებული. რაც შეეხება წლების მიხედვით ზრდის დინამიკას, გამომდინარე იქიდან, რომ 2016, 2017 წლებში შემოდინიშნულ სატრანსპორტო დერეფანში არც ერთ მატარებელს არ გაუვლია და მხოლოდ რამდენიმე კონტეინერის გატარება მოხდა, რთული წარმოსადგენია მაშინ, როდესაც სამომავლო მოლოდინი ასობით მატარებლის გატარებას გულისხმობს, დერეფნის გასწვრივ მყოფმა ქვეყნებმა მოკლე დროში როგორ უნდა მოახერხონ დერეფნის დატვირთულობის გაზრდა.

აღსანიშნავია აღნიშნული დერეფნის ეკონომიკური სარგებელიც. კონსორციუმის მონაწილე ქვეყნებმა შეიმუშავეს გადაზიდვების სატარიფო პროტოკოლი მთელს სიგრძეზე, რომელიც ტვირთების მოკლე დროში იაფ ტრანსპორტირებას გულისხმობს [12].

წინა საუკუნის მონაცემების თანახმად, საქართველოში ერთ სულ მოსახლეზე ენერგეტიკული რესურსების მოხმარება დაახლოებით 2.3 ტონა ნავთობის ეკვივალენტი იყო. დღესდღეობით კი ეს მაჩვენებელი 1 ტონამდეა შემცირებული, რაც საშუალოდ მსოფლიო მაჩვენებლის თითქმის ნახევარია.

როდესაც საუბარია ევროინტეგრაციაზე და ენერგორესურსების ინსტიტუციონალური მართვის ევროპულ კანონმდებლობასთან შესაბამისობაზე, უნდა აღინიშნოს საქართველოს ენერ-

¹ ტრანსკასპიური საერთაშორისო დერეფანი 2014 წლიდან ჩამოყალიბდა. „ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი“ ჩინეთიდან ყაზახეთის, კასპიის ზღვის, აზერბაიჯანის, საქართველოს, თურქეთის გავლით შემდგომ ევროპაში ჩადის. ყაზახეთის დედაქალაქში მიღებული გეგმის თანახმად, ასოციაციის მთავარი საქმიანობა სატრანსპორტო და სავაჭრო ტვირთების მოზიდვისკენ, ასევე „ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტით“ ინტეგრირებული ლოგისტიკური პროდუქციის განვითარებისკენ იქნება მიმართული.



გეტიკული სფეროს საკანონდებლო მოწყობა, რომელიც არ შეესაბამება მის ევროპულ ანალოგს. ამ სფეროში მოქმედი ქართული კანონდებლობა არ არის ისეთივე გამჭვირვალე, როგორსაც გვთავაზობს ევროპა. ასევე, გასათვალისწინებელია ევროპის ენერგო გენერაციის ავტორიზაციის ღირებულებები, რაც უსაფრთხო და კონკურენტული ენერგო ბაზრის ჩამოყალიბების აუცილებელი წინაპირობაა.

ენერგეტიკის სფეროში მნიშვნელოვანი ცვლილებები 2005 წლიდან იწყება. სწორედ ამ პერიოდს უკავშირდება ენერგოუსაფრთხოების მიზნით შექმნილი პირველი დოკუმენტი, „საქართველოს ენერგეტიკულ სექტორში სახელმწიფო პოლიტიკის ძირითადი მიმართულებების დოკუმენტი“, რომელიც ეროვნულ ენერგორესურსების ათვისებას და მათ მდგრად განვითარებას გულისხმობდა. ზემოაღნიშნული დოკუმენტი ენერგოუსაფრთხოების დასაცავად რამდენიმე კონკრეტულ ქმედებას ისახავს მიზნად:

- ენერგომომარაგების სექტორის ეკონომიკური მომგებიანობის ამაღლება და მისი შემდგომი განვითარება;

- ახალი ენერგოსადგურების ინფრასტრუქტურის მოწესრიგება;

- სატრანზიტო დერეფნების სრული დაცვით იმპორტირებული ტვირთით და ა. შ [13].

სწორედ ამიტომ, საქართველოს მთავრობამ ქვეყნის სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების სტრატეგიაში „საქართველო 2020“, ქვეყნის სწრაფი ეკონომიკური განვითარების ხელშესაწყობად, დასახა მთელი რიგი პოლიტიკური და ეკონომიკური ქმედებები, რომლებიც საერთო ჯამში ქვეყნის სატრანზიტო პოტენციალის განვითარებას შეუწყობს ხელს.

საქართველოს, გეოპოლიტიკური მდებარეობიდან გამომდინარე, ძალიან დიდი პოტენციალი და შესაძლებლობები აქვს სამხრეთ კავკასიელ მეზობელ სახელმწიფოებთან შედარებით. მაგრამ ქვეყანა როგორ გამოიყენებს ამ უპირატესობას, ეს კიდევ სხვა საკითხია. თუმცა, წარსულის გათვალისწინებით და მომავლის დაგეგმილი პროექტების ეფექტურობის მაჩვენებლების მიხედვით, საქართველო მაინც ინარჩუნებს წამყვანი ტრანზიტორი ქვეყნის სტატუსს.

ერთ-ერთ უმთავრეს ფაქტორს - ქვეყნის ლოგისტიკურ განვითარებას, როგორც მსოფლიოში ერთ-ერთ ყველაზე განვითარებად დარგს, შეუძლია საკმაოდ დიდი როლი ითამაშოს ქვეყნის სატრანზიტო პაზად ჩამოყალიბების გზაზე. სწორედ ამიტომ ქვეყნის სატრანზიტო პოლიტიკა მიმართული უნდა იყოს ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურის მოწესრიგებისაკენ, რადგან საბოლოო ჯამში რეგიონალურ და საერთაშორისო სატრანსპორტო სისტემებში ინტეგრაცია გარდაუვალი იყოს.

აღსანიშნავია, ქვეყნის მთავრობის ხელშეწყობა ლოგისტიკური და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის სრულყოფის მიმართულებით. ეტაპობრივად წესრიგდება საგზაო, სარკინიგზო და სანავსადგურე ინფრასტრუქტურა. ასევე, სატერმინალე და ლოგისტიკური ცენტრების მშენებლობა და ძველის რეკონსტრუქცია. სამომავლოდ დაგეგმილია ლოგისტიკური მულტიმოდალური განვითარებისთვის საჭირო ყველა იმ ღონისძიების გატარება, რომელიც ევრო-ღირებულებების გათვალისწინებით ევროსტანდარტებთან მაქსიმალურად იქნება დაახლოებული [14].

საქართველოს კურსი ეროვნული პაზის ფუნქციის შეთავსების შესახებ ცალსახაა და სწორია რადგან, ქვეყნის სავაჭრო მიმართულება მეტად ღია და თავისუფალია მეზობელ ქვეყნებთან შედარებით. სწორედ ეს გახლავთ უცხოური ინვესტიციების მოზიდვის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი წინაპირობა. უცხოურ ინვესტიციებს კი, თავის მხრივ, ინოვაციები და ახალი ტექნოლოგიები მოჰყვება. თუ გავითვალისწინებთ იმასაც, რომ ჩინეთიდან საქართველოში ტრანზიტული ტვირთი მაქსიმუმ 10 დღის განმავლობაში ჩამოდის და შემდეგ ევროპამდე 3-4 დღე სჭირდება, თამამად შეგვიძლია ვთქვათ, რომ საქართველოზე გამავალი სატრანზიტო მაგისტრალი ბევრად მიმზიდველი და მომგებიანია მის ანალოგებთან შედარებით.

² „საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების სტრატეგია საქართველო 2020“. საქართველოს მთავრობის სამოქმედო გეგმა.



გამოყენებული ლიტერატურა:
REFERENCES:

1. საქართველოს მთავრობის განკარგულება N 56. საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე. თბ., 2017.
<https://matsne.gov.ge/ka/document/view/3551024>
2. ასოცირების შესახებ შეთანხმება.
http://www.eu-nato.gov.ge/sites/default/files/AA_BodyText%20%2810%29.pdf
3. ეკონომიკური პოლიტიკა და სახელმწიფო ფინანსები. საქართველოს მთავრობა.
<http://gov.ge/3years/?portfolio=%E1%83%94%E1%83%99%E1%83%9D%E1%83%9C%E1%83%9D%E1%83%9B%E1%83%98%E1%83%99%E1%83%90%E1%83%93%E1%83%90-%E1%83%A4%E1%83%98%E1%83%9C%E1%83%90%E1%83%9C%E1%83%A1%E1%83%94%E1%83%91%E1%83%98-2>
4. აბულაშვილი, ა., საქართველოს ენერგეტიკულ სექტორში მოქმედი საკანონმდებლო მარეგულირებელი ბაზის შესაბამისობა ევროგერტიანების ანალოგთან. საქართველოს პარლამენტის ევროვნული ბიბლიოთეკა.
<http://www.nplg.gov.ge/gsd/cgi-bin/library.exe?e=d-00000-00-off-0civil2-00-1-0-10-0-0-0prompt-10-4-0-11-10-ka-50-20-about-00-3-1-00-0-0-01-1-0utfZz-8-10&a=d&c=civil2&cl=CL2.7&d=HASHc562e01b3cc5fe4d163605.8.7>
5. „საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების სტრატეგია საქართველო, 2020“.
http://www.mrdi.gov.ge/sites/default/files/sakartvelos_socialur-ekonomikuri_ganvitarebis_strategia_-_sakartvelo_2020.pdf

**GEORGIA'S TRANSIT POLICY.
PROBLEMS AND WAYS OF SOLVING THEM**

EKATERINA ZAKARADZE
PhD of GTU

Summary

The transit policy generally affects the country's foreign and domestic policy, economic development and integration with the international markets. While talking about Georgia's transit potential, we should 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 interconnecting and coordination of these two factors, additional cargoes are sought and attracted.

Converting the country's transit corridor to international standards and achieving competitiveness requires a great deal of effort. For this purpose, it is necessary to expand international agreements, regulate infrastructure, change the direction of state policy, improve tariff and legal sphere, increase foreign investments and ass. Competitiveness of the transit field will guarantee the country's political and economic stability.

Keywords: Transit policy; Transit corridor; Foreign investments; Logistics; Political and economic stability; "New Silk Road"; Geopolitics; Association Agreement; Cargoes; "East-West" transit mains; International economic markets; Directives for EU membership.