



GEORGIA'S TRANSIT POTENTIAL – COUNTRY'S COMPETITIVE ADVANTAGE



Giorgi Abashishvili,

PhD in Business Administration, Chancellor,
Georgian Institute of Public Affairs (GIPA)
E.mail: giorgi.abashishvili@gmail.com



Salome Liparteliani,

MBA student, Georgian Institute
of Public Affairs

DOI suffix: 10.36962/NEC6102202142

ABSTRACT

The recent years witnessed the repeated urgency of Georgia's transport potential. In parallel, Georgia's role in the BRI initiative has become clear. Consequently, Georgia's capabilities have become clearer; however, there are still issues in this regard, the study of which will greatly help the country to achieve SDGs and increase efficiency.

To achieve the above objective, complex recommendations have been developed within the scope of the survey that will significantly increase the country's transport potential and attractiveness; however, it should also be noted that the impact of the transit corridor on the achievement of the Sustainable Development Goals (SDGs) to promote inclusive economic development/growth in the long-term perspective should be considered.

The survey is dedicated to the analysis of Georgia's transit potential, opportunities, existing problems, challenges and prospects, as well as recommendations for the use of this potential to achieve the country's Sustainable Development Goals (SDGs), which analyzes the country's top priorities, current risks and economic development opportunities.

Keywords: Transit potential

საქართველოს სატრანსპორტო პოტენციალი - ქვეყნის კონკურენტული უპირატესობა

გიორგი აბაშიშვილი,
ბიზნესის ადმინისტრირების დოქტორი,
საზოგადოებრივ საქმეთა
ინსტიტუტის კანცლერი

სალომე ლიპარტელიანი,
ბიზნესის ადმინისტრირების მაგისტრანტი,
საქართველოს საზოგადოებრივ
საქმეთა ინსტიტუტი

ანოტაცია

ბოლო წლების განმავლობაში საქართველოს სატრანსპორტო პოტენციალის აქტუალობა არაერთხელ გამოიკვეთა. აღნიშნულის პარალელურად, ცალსახა გახდა საქართველოს როლი BRI ინიციატივასთან დაკავშირებით. შესაბამისად, მეტად ნათელი გახდა საქართველოს შესაძლებლობები, თუმცა ამ თვალსაზრისით კვლავ არსებობს საკითხები, რომელთა შესწავლაც მეტად დაეხმარება ქვეყანას SDGs მიღწევასა და ეფექტიანობის ზრდაში.

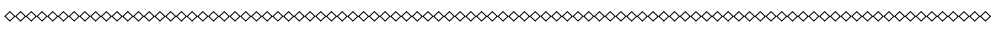
ზემოთქმულის მისაღწევად, კვლევის ფარგლებში კომპლექსური რეკომენდაციები შემუშავდა, რო-



მელიც მნიშვნელოვნად გაზრდის ქვეყნის სატრანსპორტო პოტენციალსა და მის მიმზიდველობას; ამასთან, უნდა აღინიშნოს ისიც, რომ გასათვალისწინებელია სატრანზიტო დერეფნის გავლენა მდგრადი განვითარების მიზნების (SDGs) შესრულებაზე გრძელვადიან პერსპექტივაში ინკლუზიური ეკონომიკური განვითარების/ზრდის უზრუნველსაყოფის მისაღწევად.

კვლევა ეძღვნება საქართველოს სატრანზიტო პოტენციალის, შესაძლებლობების, არსებული პრობლემების, გამოწვევების და პერსპექტივების ანალიზს და აღნიშნული პოტენციალის გამოყენების რეკომენდაციებს ქვეყნის მდგრადი განვითარების მიზნების (SDGs) მისაღწევად; რომლის ფარგლებშიც გაანალიზებულია ქვეყნის მთავარი პრიორიტეტები, მიმდინარე რისკები და ეკონომიკის განვითარების შესაძლებლობები.

საკვანძო სიტყვები: სატრანზიტო პოტენციალი.



შესავალი

თუ ისტორიულ მონაცემებს დავეყრდნობით, საქართველოზე გამავალ ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანს საფუძველი ჩაეყარა 90-იან წლებში ევროპის მიერ ინიცირებული პროექტების შედეგად, როგორცაა INOGATE(Interstate Oil and GAs Transportation to Europe) და TRACECA(Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia).

საქართველო თავისი გეოპოლიტიკური მდებარეობით ისტორიულად წარმოადგენს მნიშვნელოვან სატრანზიტო ქვეყანას და დამაკავშირებელ დერეფანს დასავლეთსა და ცენტრალური აზიის ქვეყნებს შორის. ასეთი მდებარეობა ქვეყანას დიდ პერსპექტივას ანიჭებს მსოფლიო ცივილიზაციის პროცესში მნიშვნელოვანი ადგილის დასამკვიდრებლად.

საქართველოზე გამავალი სატრანზიტო დერეფანი წარმოადგენს ჩრდილოეთით რუსეთის ფედერაციასა და ბელარუსზე გამავალი ჩრდილოეთ დერეფნის და სამხრეთით თურქეთსა და ირანზე გამავალი დერეფნის ალტერნატივას დასავლეთ ევროპასა და ცენტრალურ აზიას შორის ნავთობის და გაზის, ასევე მშრალი ტვირთის ტრანსპორტირებისთვის.

2000-2010 წლებში საქართველოში რკინიგზით გადაზიდული ტვირთების მოცულობა ზრდის ტენდენციით ხასიათდებოდა, რაშიც უმეტესი იყო სატრანზიტო ტვირთების ხვედრითი წილი, თუმცა აღნიშნული ტენდენცია გაუარესდა 2012 წლიდან, რასაც ჰქონდა როგორც ობიექტური (გარე ფაქტორებით გამოწვეული), ასევე სუბიექტური მიზეზები (მათ შორის ინფრასტრუქტურული პროექტების განუხორციელებლობა, სატარიფო სფეროში დაბალი კოორდინაცია, ტვირთნაკადების დივერსიფიცირება).

ასევე, ამავე პერიოდში იზრდებოდა საქართველოს პორტების (ბათუმი, ფოთი, სუფსა, ყულევი)

მიერ გადამუშავებული ტვირთების დინამიკა, თუმცა ბოლო წლებში საქართველოს გავლით ტრანზიტული ტვირთების გადაზიდვამნიშვნელოვნად შემცირდა და შესაბამისად, სატრანსპორტო დერეფნის ფუნქციის მიმზიდველობის ხარისხის დონე შედარებით დაეცა. პოტენციური სატრანზიტო ნაკადები აღემატება კავკასიის სატრანზიტო დერეფნის მიერ ამჟამად გატარებულ მოცულობას, განსაკუთრებით არათხევადი, მასიური პროდუქტებისთვის. სხვადასხვა ანალიტიკური მონაცემებით, ცენტრალური აზიიდან მომავალი ან ამ მიმართულებით მიმავალი ტვირთის შემთხვევაში, მხოლოდ პოტენციური მშრალი მასიური ტვირთის 22 პროცენტი და კონტეინერებში მოთავსებული პოტენციური სატრანზიტო ტვირთის 10 პროცენტი გაივლის ამჟამად საქართველოს ტერიტორიაზე.

საქართველოს ტრანზიტო ტრანსპორტის სახეობის მიხედვით შეადგენს სახმელეთო გზით გატარებული მთლიანი ტვირთის წონის დაახლოებით 60 პროცენტს, საქართველოს რკინიგზის გადაზიდვების 75 პროცენტს და საქართველოს პორტების მიერ გატარებული ტვირთების მოცულობის თითქმის 80 პროცენტს.

სატრანზიტო დერეფნის შესარჩევად გადაწყვეტილება მიიღება ტვირთის წარმოშობის ადგილიდან დანიშნულების ადგილის მიმართულებით გადასატანად, კლიენტების წინაშე პასუხისმგებელ ტვირთის მფლობელებსა და სატრანსპორტო კომპანიებს შორის ურთიერთშეთანხმების საფუძველზე. ამასთან, ასეთი გადაწყვეტილების მიღება ხდება გაურკვევლობის პირობებში ძირითადად ხარჯებსა და მიწოდების ვადების გადაცილების რისკს შორის კომპრომისის საფუძველზე.

კავკასიის სატრანზიტო დერეფნის ორი ძირითადი კონკურენტი დერეფანი რომლებიც ემსახურება ცენტრალურ აზიას შემდეგია: **სამხრეთის დერეფანი (ირანის გავლით);** და ჩრდილოეთის დერეფანი

THE NEW ECONOMIST / ახალი ეკონომისტი



ბალტიის ზღვის პორტების, რუსეთის და უკრაინის გავლით.

ტრანზიტი კავკასიის ქვეყნების მიმართულებით და პირიქით

ჩინეთიდან ბაქოსკენ კონტინენტში მოთავსებული ტვირთის ექსპორტისთვის სამი განსხვავებული კონკურენტული დერეფანი არსებობს:

- ა) კავკასიის სატრანზიტო დერეფნის გამოყენება საქართველოს ფოთის პორტის გავლით;
 - ბ) სამხრეთის დერეფნის გამოყენება ირანის ბენდერ-აბასის პორტის გავლით;
 - გ) სტამბოლის პორტიდან სახმელეთო ტრანსპორტირება საქართველოს ტერიტორიის გავლით;
- ანალიტიკური მონაცემების მიხედვით, ხარჯები და დრო უმცირესია ბენდერ-აბასის პორტიდან ბაქომდე ტრანსპორტირების შემთხვევაში. ფოთი წარმოადგენს მეორე საუკეთესო არჩევანს ხარჯის, მაგრამ არა დროის თვალსაზრისით და ამასთან საგულისხმოა, ისიც რომ ხარჯების მიხედვით მესამე არჩევანია სტამბოლი.

თუმცა, აღსანიშნავია, რომ გადამზიდვები და ტვირთის მიმღებები ყურადღებას აქცევენ, არა მარტო ფულად ხარჯებსა და დროს სატრანზიტო დერეფნის არჩევნისას:

ბენდერ-აბასის პორტზე გამავალი მარშრუტი შეიძლება უპირატესი ვარიანტი იყოს ხარჯების მინიმიზაციის მხრივ, თუმცა ეს მარშრუტი ხასიათდება შემცირებული ხილვადობით, სირთულეებით ზაფხულში საგზაო ტრანსპორტირებისას და საზღვრის გადასაკვეთად საჭირო ნაკლებად პროგნოზირებადი დროით.

სტამბოლის შემთხვევაში ტვირთის ხილვადობა და საიმედოობა მაღალია ძირითადად უკეთესი საგზაო გადაზიდვის მომსახურების, საქართველოსთან საზღვრის უკეთესად პროგნოზირებადი გადაკვეთის, თურქეთის პორტებში მოულოდნელი დაყოვნების ნაკლები ალბათობის და აზიიდან გადაზიდვის მომსახურებაში გაზრდილი მოქნილობის გამო.

მეორე მხრივ, ფოთის პორტს გააჩნია შუალედური ალტერნატივის შეთავაზების პოტენციური ხარჯების და საიმედოობის თვალსაზრისით, პორტში სახმელეთო სატრანსპორტო მომსახურების და საზღვრის გადაკვეთის პროგნოზირებადი დროის გათვალისწინებით, ამასთან გასათვალისწინებელია ამინდთან დაკავშირებული შესაძლო დაყოვნებები (წლის პირველ და ბოლო კვარტლებში) და აზერბაიჯანის საზღვარზე გაუთვალისწინებელი არაოფიციალური გადახდების არსებობა.

ტრანზიტი ცენტრალური აზიის მიმართულებით და პირიქით

ქვემოთ წარმოდგენილ სცენარში შედარებულია სამი დერეფანი (კავკასიის სატრანზიტო დერეფანი, ნოვოროსიისკი/რუსეთი და ბალტიის ზღვის აუზის ქვეყნები) გადაზიდვისთვის წარმოშობის სამ სხვადასხვა ადგილსა და ყაზახეთს შორის, რაც ხაზს უსვამს შედარებით ინტეგრირებული და სატრანზიტო მართვის მნიშვნელობას კავკასიის სატრანზიტო დერეფნის გასწვრივ. წარმოშობის სამი პორტია: აშშ-ს პორტი (ალმოსავლეთი სანაპირო, ბალტი-მორი), ერთ-ერთი უმთავრესი შორეული ალმოსავლეთის ცენტრალური პორტი (შანჰაი) და ხმელთაშუაზღვისპირეთის უდიდესი საზღვაო კარიბჭე (ვალენსია, ესპანეთი). არ არის დიდი განსხვავება ხარჯის მიხედვით ბალტიის ზღვის პორტებსა და კავკასიის სატრანზიტო დერეფანს შორის. თუმცა, გადაზიდვის ხარჯების ცვლილება ბაქოს გავლით და, რაც უფრო მნიშვნელოვანია, სატრანზიტო დროის პროგნოზირების შეუძლებლობა (მაგ. დაყოვნება კასპიის ზღვის საბორნე მომსახურებაში) წარმოადგენს უდიდეს შემაფერხებელ ფაქტორს იმისათვის, რომ კავკასიის სატრანზიტო დერეფანს მიენიჭოს უპირატესობა, განსაკუთრებით დროის მიმართ სენსიტიური გადაზიდვების შემთხვევაში. ბალტიის ზღვის პორტების შემთხვევაში ერთიანი სამარშრუტო სარკინიგზო ოპერაცია ხორციელდება ერთი ტარიფით კლავიდასა და ალმატის (დოსტიკი) შორის, დატვირთვისთან დაკავშირებული გადასახდელების და ტვირთის სასაზღვრო გაფორმების ხარჯების ჩათვლით. ეს მარშრუტი დაგეგმილია იმგვარად, რომ ტრანზიტის დრო არ აღემატებოდეს 8 დღეს.

კავკასიის სატრანზიტო დერეფანის (CTC) ფუნქციონირება, ასევე, მნიშვნელოვნადაა დამოკიდებული ხარჯებზე აზერბაიჯანის ტერიტორიაზე, რაც საქართველოს კონტროლის ფარგლებს სცილდება. საერთო ფასი მნიშვნელოვნად იზრდება ტვირთის გადაზიდვის საშუალების ცვლილებისას სარკინიგზოდან საგზაო ტრანსპორტზე და შემდეგ საბოლოო დისტრიბუციისას აზერბაიჯანში.

როგორც აღინიშნა, არ არსებობს ერთიანი შეთანხმებული სარკინიგზო ტარიფი საქართველოს რკინიგზასა და აზერბაიჯანის რკინიგზას შორის და, ამდენად, სამარშრუტო მატარებლები არ ფუნქციონირებს კომერციული თვალსაზრისით ფოთსა და ბაქოს შორის.

საზღვრის აზერბაიჯანის მხარეს არაოფიციალური გადახდების საჭიროების მუდმივი პრობლემა, სრულად აღმოფხვრილი არ არის და მნიშვნელოვ-



ნად აფერხებს დერეფნის კონკურენტუნარიანობის ამაღლებას.

ნითელი ხიდის საბაჟო გამშვებ პუნქტში აზერბაიჯანის საბაჟოს წარმომადგენლების მიერ არაოფიციალური გადასახადების მოთხოვნა მნიშვნელოვნად ზრდის საზღვრის გადაკვეთის ხარჯებს. აუცილებელია ამ პრობლემის გამოსწორებისათვის საქართველოს და აზერბაიჯანს შორის თანამშრომლობა.

იმ ფონზე, როცა კონტინენტულ გადაზიდვებზე მოთხოვნა მნიშვნელოვნად გაიზარდა ცენტრალური აზიის მიმართულებით, ჩვენი დერეფანი არაეფექტურია, რაც ხელს უშლის საქართველოს ჩამოყალიბებას კონკურენტულ სატრანზიტო მარშრუტად.

როგორც აღინიშნა, ფოთსა და ბაქოს (და მის მიღმა) შორის ერთიანი სარკინიგზო ტარიფის შეთავაზების შეუძლებლობა ქმნის გაურკვეველობას გადამზიდვეებს და ექსპედიტორებს შორის. ჩატვირთვა/გადმოტვირთვის ხშირად ცვალებადი ხარჯები ბაქოს სარკინიგზო დეპოში და პორტში ხშირად იწვევს ლოგისტიკის ოპერატორების შემფოთებას. თუმცა, CASPAR ბორნის სერვისების არასაიმედოობა (რომელიც უპირატესად თხევადი ტვირთისთვის გამოიყენება), სავარაუდოდ, ერთ-ერთი ყველაზე დამაზიანებელი ასპექტია დერეფნის არჩევასთან მიმართებაში. აქედან გამომდინარე, საჭიროა დერეფნის აზერბაიჯანის მხარეს არსებული პრობლემების მოგვარება, საქართველოს სატრანზიტო დერეფნის პრიორიტეტული ვარიანტად ჩამოყალიბებისათვის.

დისბალანსი კონტინენტში მოთავსებულ ტვირთებში ცენტრალური აზიიდან და პირიქით (უპირატესად დატვირთული კონტინერები გადაადგილდება აღმოსავლეთით) და შეღავათების შეუსაბამობა სანაოსნოებსა და მოვაჭრებს შორის, სატრანზიტო

კონტინერებთან დაკავშირებით დამატებით პრობლემებს ქმნის. რამდენადაც სანაოსნო კომპანიებს არ სურთ კონტინერების გაშვება ბაქოს ფარგლებს მიღმა, ან უნდა იქნეს შეძენილი კონტინერები, ან დიდი მოცულობის დეპოზიტი და დაქირავების საკომისიო გადახდილი ცენტრალური აზიის მიმართულებით ტრანზიტისთვის. ტვირთის არარსებობა უკუმიმართულებით (ნაკადის მიმართულებითი დისბალანსი) ზრდის სატრანსპორტო ხარჯებს.

საქართველოს როლი პოტენციურ სატრანზიტო ნაკადებში კვლავ შედარებით დაბალია, განსაკუთრებით არათხევადი სატრანზიტო ტვირთებისთვის, რომლებიც მოემართება ცენტრალური აზიიდან ან პირიქით. ზოგიერთი კვლევით შეფასებულია პოტენციური სატრანზიტო მოძრაობა, რომლის მოზიდვაც საქართველოს შეუძლია რეალური სავაჭრო მოცულობის საფუძველზე, კავკასიის ნებისმიერ მხარეს მდებარე რეგიონისკენ და პირიქით. სულ დამისამართებული ტვირთების ნაკადი, რომელიც მიუთითებს სატრანზიტო პოტენციალზე ფასდება 125 მლნ. ტონით ნელინადში, საიდანაც 80 პროცენტი მოდის თხევად ტვირთზე (უპირატესად დასავლეთისკენ მიმავალი მოძრაობა), 13 პროცენტი - მშრალ მასიურ ტვირთზე და 7 პროცენტი კონტინერებში მოთავსებულ ტვირთზე. ცენტრალური აზიიდან მომავალი ან ამ მიმართულებით მიმავალი ტვირთის შემთხვევაში, მხოლოდ პოტენციური მშრალი მასიური ტვირთის 22 პროცენტი და კონტინერებში მოთავსებული პოტენციური სატრანზიტო ტვირთის 10 პროცენტი გაივლის ამჟამად საქართველოს ტერიტორიაზე. 60-დან 82 პროცენტამდე პოტენციური მშრალი მასიური და კონტინერში მოთავსებული ტვირთების ნაკადი კავკასიისკენ და პირიქით რეალურად ირჩევს საქართველოს, როგორც სატრანზიტო ქვეყანას (იხ. ცხრილი 1).

ცხრილი 1. არათხევადი მასიური ტვირთი: სავარაუდო სატრანზიტო პოტენციალი და ფაქტიური ტრანზიტი საქართველოს გავლით

კავკასია	ტვირთის წარმოშობის ან დანიშნულების ადგილი:			ცენტრალური აზია		
	პოტენციური ტრანზიტი	ფაქტიური ტრანზიტი	წილი (%)	პოტენციური ტრანზიტი	ფაქტიური ტრანზიტი	წილი (%)
მშრალი	6	3.6	60	12	2.6	22
კონტინერი	2.8	2.3	82	3.9	0.4	10
სულ	8.8	5.9	67	15.9	3	19

წყარო: მსოფლიო ბანკი, 2014



კავკასიის სატრანზიტო დერეფნის პოტენციალი, დამატებითი სატრანზიტო გადაზიდვების თვალსაზრისით, საჭიროებს შესწავლას ალტერნატიულ სატრანზიტო მარშრუტებთან შედარების მიზნით. ამჟამად, კავკასიის სატრანზიტო დერეფანი ასრულებს შედარებით უმნიშვნელო როლს არანავთობპროდუქტების ტრანზიტში ცენტრალურ აზიასა და ევროპას შორის. ამასთან, ბალტიის ზღვის პორტები წარმოადგენენ უპირატეს მარშრუტს აზიასა და ევროპას შორის ექსპორტის და იმპორტისათვის. ბალტიის მარშრუტის ერთი კონკრეტული უპირატესობაა მოკლე მანძილი ევროპის პორტებსა და ბალტიის ქვეყნების პორტებს შორის. USAID-ის მიერ შესრულებულ კვლევაში შედარებულია კავკასიის სატრანზიტო დერეფნის (CTC) ეფექტიანობა ალტერნატიულ მარშრუტებთან და დადგენილია, რომ თუ კავკასიის სატრანზიტო დერეფანი (CTC) გახდება (ა) 10 პროცენტით იაფი (ბ) ტრანზიტის დრო შემცირდება ერთი კვირით; და (გ) საიმედოობა გაიზარდება კასპიის ზღვის გადაკვეთისას, დერეფანი შეიძლება გახდეს გაცილებით მიმზიდველი და კონკურენტული ალტერნატივა, რაც უზრუნველყოფს გაცილებით მეტ სატრანზიტო გადაზიდვას და ხელს შეუწყობს ექსპორტი-იმპორტის ხარჯების შემცირებას საქართველოში და მშპ-ის ზრდას.

ფაქტორები (ოზიექტური, სუბიექტური), რომლებმაც გავლენა იქონია სატრანზიტო დერეფნის ფუნქციონირებაზე (ტვირთის მოცულობის შემცირებაზე)

სატრანზიტო დერეფნის შესაძლებლობების პოტენციალის სრულად გამოყენებისთვის საქართველოს მთავრობის ერთ-ერთ მთავარ პრიორიტეტს წარმოადგენს სატრანსპორტო სექტორების კოორდინირებული ფუნქციონირება და ტრანს-ევროპული სატრანსპორტო ქსელში ინტეგრაცია. ამის მისაღწევად აუცილებელია საერთაშორისო სტანდარტების შესაბამისად სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაცია/მშენებლობა.

საქართველოს მთავრობისთვის ჩქაროსნული საავტომობილო მაგისტრალის მშენებლობის დასრულება და მისი საერთაშორისო საავტომობილო გზების სტანდარტებთან ჰარმონიზაცია ქვეყნისათვის ერთ-ერთ პრიორიტეტულ საკითხს წარმოადგენს.

საქართველოს აღმოსავლეთ-დასავლეთის ჩქაროსნულ საავტომობილო მაგისტრალზე ხდება მთლიანი საგარეო ტვირთების 60%-ზე მეტის

გადაზიდვა. აღნიშნულიდან გამომდინარე ამ მაგისტრალის გაუმჯობესება უმნიშვნელოვანესია საქართველოს სატრანსპორტო და ლოჯისტიკურ ჰაბად ჩამოყალიბებისათვის. ეს ხელს შეუწყობს საქართველოს გავლით სავაჭრო ურთიერთობების განვითარებას ერთი მხრივ, ცენტრალურ აზიასა და შორეულ აღმოსავლეთს შორის, ხოლო მეორეს მხრივ - თურქეთსა და ევროპას შორის.

მიუხედავად იმისა, რომ აღმოსავლეთ-დასავლეთ ჩქაროსნული მაგისტრალის გაუმჯობესების პროექტის დიდი ნაწილი დაფინანსებულია, დაფინანსების პოტენციური დეფიციტი კვლავაც არსებობს (დეფიციტის სავარაუდო ოდენობა 800 მილიონი აშშ დოლარი.

აღმოსავლეთ-დასავლეთის ჩქაროსნული მაგისტრალის დერეფნის გაუმჯობესების პროგრამის მიზნით აუცილებელია მისი ცალკეული მონაკვეთების მშენებლობა/ რეაბილიტაციის მაქსიმალურად შემჭიდროვებულ ვადაში დასრულება.

ბოლო სამ წელიწადში საქართველოს რკინიგზის ზარალმა დაახლოებით ნახევარი მილიარდი დოლარის ოდენობის ზარალი შეადგინა.

2020 წელს საქართველოს რკინიგზამ \$ 52,7 მილიონით იზარალა, რაც 2019 წლის ზარალს \$ 51, 1 მილიონით აღემატება. ზარალის მთავარი მიზეზი კურსთაშორისი სხვაობიდან მიღებული დანაკარგები იყო, რომლის ოდენობა. რკინიგზის ვალდებულებების ოდენობა ნახევარ მილიარდ აშშ დოლარს აჭარბებს და მისი მოცულობა ლარის გაუფასურების გამო 2020 წელს მკვეთრად გაიზარდა. (KPMG-ის მიერ მომზადებული ფინანსური ანგარიში)

2020 წელს საქართველოს რკინიგზამ 11.1 მილიონი ტონა ტვირთი გადაზიდა, რაც 2019 წლის მაჩვენებელს 0.2 მილიონი ტონით აღემატება. თუმცა რკინიგზის შემოსავალი 2020 წელს ჯამურად, სხვადასხვა სახის სარკინიგზო მომსახურებიდან \$ 157, 3 მილიონს შეადგენს, რაც 2019 წელთან შედარებით \$ 0,6 მილიონით ნაკლებია. სს “საქართველოს რკინიგზის” 100%-იანი წილი სს “საპარტნიორო ფონდის” საკუთრებაა, რომელიც თავის მხრივ 100%-ით საქართველოს სახელმწიფოს ეკუთვნის.

რკინიგზის მოგება ყველაზე მაღალი 2011 წელს იყო და \$ 55,9 მილიონს შეადგენდა, ყველაზე დიდი ზარალი - \$ 230,2 კი 2018 წელს იყო. ზარალის ასეთი ზრდის მთავარი მიზეზი სატვირთო გადაზიდვების შემცირება იყო.

2012 წელს რკინიგზის მიერ გადაზიდული ტვირთების მოცულობა 20.1 მილიონ ტონას შეადგენდა,



2013 წლიდან მოყოლებული 2018 წლის ჩათვლით, კი ტვირთბრუნვის ოდენობა ყოველწლიურად მცირდებოდა. 2018 წელს ტვირთბრუნვა 10 მილიონ ტონამდე შემცირდა, 2019 წლიდან კი, სატრანზიტო ნაკადების აღდგენა დაიწყო და ის ჯერ - 10.9 მილიონი ტონა, 2020 წელს კი 11.1 მილიონი ტონა გახდა.

სმირად ავლანეთისა და შუა აზიის ტვირთები ქართულ პორტებს გვერდს უვლიან და გადაზიდვისთვის სხვა გზას ირჩევენ, მაგალითად, გზას ბალტიისპირეთის პორტებიდან. შემდეგ კი ტრანსპორტირებისთვის რუსეთის რკინიგზას იყენებენ. ბევრი გადამზიდავის აზრით ეს რკინიგზა კონკურენტუნარიანია, პროდუქცია დროულად ჩადის დანიშნულების ადგილზე და ფასებიც შედარებით დაბალია.

საინტერესო ტრენდი შეიმჩნევა 2020 - 2021 წლის (I-III) თვის შედარების თვალსაზრისით. აღნიშნულის თანახმად, 2021 წლის პირველი სამი თვის მიხედვით გადაზიდული ტვირთების მოცულობა 2020 წლის იმავე პერიოდთან შედარებით 7.3 %-ით გაიზარდა, რაც შეეხება შემოსავალს სატვირთო გადაზიდვებიდან, ეს მაჩვენებელი 14%-ით.

2021-ში 2020 წელთან შედარებით ნავთობპროდუქტების გადაზიდვა 33%-ით გაიზარდა, მისგან მიღებული შემოსავალი კი 42%-ით. აღსანიშნავია ის ფაქტიც, რომ საკონტეინერო გადაზიდვებიც ზრდადი მაჩვენებლებით გამოირჩევა.

აღსანიშნავია, რომ 2021 წლის პირველი კვარტლის შედეგები ბოლო 6 წლის განმავლობაში რეკორდული მაჩვენებელია.

რკინიგზის მიერ გადაზიდული კონტეინერების რაოდენობა, მიუხედავად 2016 წელს დაფიქსირებული კლებისა, 2017-2019 წლებში ზრდის ტენდენციით ხასიათდებოდა

ამასთან, აღსანიშნავია, რომ ამ პერიოდში რკინიგზის სფეროში არ განხორციელებულა მსხვილი ინფრასტრუქტურული პროექტი.

ჯერჯერობით ზრდის ტენდენციით არ ხასიათდება რკინიგზით ტრანზიტად გადაზიდულ ტვირთების ოდენობა და იგი 2.5 - 3.5 მლნ ტონის ფარგლებში მერყეობს

ფოთის ნავსადგურის ტვირთბრუნვა ბოლო 6 წელიწადში მხოლოდ 6- 8 მლნ ტონის ფარგლებშია, ნავსადგურის მომსახურება ერთ-ერთი ყველაზე ძვირადღირებულია შავი ზღვის აუზში და ამასთან მას ახალი სიმძლავრეები არ დამატებულა.

ფოთის ნავსადგურში ტვირთის ჯამური გადამუშავება დღეისათვის საშუალო ევროპული ნავსადგურის მხოლოდ ერთ ნავმისადგომის ტვირ-

თბრუნვის ტოლფასია.

ბათუმის ნავსადგურის მშრალი ტვირთების ტვირთბრუნვა ბოლო წლებში მხოლოდ 0.6 - 1 მლნ ტონას შეადგენს. ასევე პროგრესი არ შეინიშნება ახალი ტვირთების მოზიდვის კუთხით.

ყუღევის ნავსადგურში ტვირთების გატარების შესაძლებლობა წელიწადში 10 მლნ ტონაა, მაშინ როდესაც ბოლო 6 წელიწადში მხოლოდ 1,6-1,7 მლნ ტონა ტვირთის გადამუშავება ხდება

2020 წელს წინა წელთან შედარებით, გადამუშავებული კონტეინერების რაოდენობამ იკლო როგორც ბათუმის, ისე ფოთის საზღვაო ნავსადგურებში.

ამის სანაცვლოდ მნიშვნელოვნად გაიზარდა ბაქოს ნავსადგურში გადამუშავებული ტვირთის ოდენობა პანდემიის პირობებში. ეს იმ ფონზე როდესაც 2020 წელს გაიზარდა ჩინეთიდან ევროპაში და უკუმიმართულებით ტვირთბრუნვა. 2020 წელს ამ სატრანზიტო დერეფანში რეკორდული, 1,250 მლნ კონტეინერია გადაზიდული. 2019 წელთან შედარებით 50%-იანი ზრდაა, რაც დიდი მაჩვენებელია. თუმცა ჩინეთიდან ნამოსული ტვირთების მხოლოდ 0,7% გაივლის საქართველოს სარკინიგზო ხაზზე. საერთაშორისო სატვირთო საავტომობილო გადაზიდვები სტაბილურად მზარდი დინამიკით ხასიათდებოდა. 2019 წელს საავტომობილო ტრანსპორტით დაახლოებით 10,7 მლნ ტონა ტვირთი გადაიზიდა, რაც გასული წლის მაჩვენებელთან შედარებით 16,8%-ით მეტია. ზრდის ტენდენცია შენარჩუნებულია 2020 წელსაც (იხ ცხრილი 2).

პანდემიის პერიოდში სატვირთო გადაზიდვები არ შეჩერებულა, თუმცა მოთხოვნის შემცირების გამო ექსპორტიორებიცა და იმპორტიორებიც ამბობენ, რომ გადაზიდვის მასშტაბი შემცირებულია.

დადებითი ტენდენცია აღინიშნა ტრანზიტული ტვირთის მოცულობის კუთხით და 2019 წელს ბოლო 5 წლის მანძილზე მაქსიმალური ოდენობა (4,7 მილიარდი ტონა) დაფიქსირდა

პანდემიის პერიოდშიც, საქართველოს სატრანზიტო დერეფნებით, ტრანზიტად საავტომობილო ტრანსპორტის მოძრაობა, არ შემცირებულა, ამის დასტური კი შემდეგი ციფრებია - 2020 წელს, იანვარ-ივნისის თვეების მიხედვით, გზათსარგებლობის გადასახადით ბიუჯეტში აკუმულირებული შემოსავალი შემდეგნაირად გამოიყურება:

2020 წლის იანვარ - ივნისში, სატრანზიტო რეჟიმით საქართველოზე გაიარა 138 000 ერთეულმა სატვირთო ავტომობილმა. მათ შორის: იანვარი - 26 500 ერთეული; თებერვალი - 18 000 ერთეული; მარ-

ცხრილი 2. სატვირთო ავტოსატრანსპორტო საშუალებებით გადაზიდული ტვირთების რაოდენობა (ათასი ტონა)								
რეჟიმი	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019/6	2020/6
საქართველოს ექსპორტი	692.0	910.6	968.9	1,430.8	1,253.7	1,513.0	723.9	619.5
ზრდა წინა წელთან შედარებით	-	31.6%	6.4%	47.7%	-12.4%	20.7%	-	-14.4%
საქართველოს იმპორტი	2,975.8	2,952.1	3,299.0	3,705.0	3,894.7	4,376.6	1,871.7	1,972.9
ზრდა წინა წელთან შედარებით	-	-0.8%	11.8%	12.3%	5.1%	12.4%	-	5.4%
საქართველოს ტრანზიტი	2,638.3	2,708.4	2,886.1	3,628.5	3,992.5	4,783.2	2,209.5	2,509.2
ზრდა წინა წელთან შედარებით	-	2.7%	6.6%	25.7%	10.0%	19.8%	-	13.6%
სულ	6,306.1	6,571.1	7,154.0	8,764.3	9,141.0	10,672.7	4,805.1	5,101.6
ზრდა წინა წელთან შედარებით	-	4.2%	8.9%	22.5%	4.3%	16.8%	-	6.2%

წყარო: საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტრო

ტი - 24 500 ერთეული; აპრილი - 20 000 ერთეული; მაისი - 20 500 ერთეული; ივნისი - 29 500 ერთეული ალსანიშნავია, რომ საქართველოში ფასიანი გზების განსაზღვრება და ოდენობა საკანონმდებლო დონეზე არ არსებობს. ტრანზიტის რეჟიმში მოძრავი, როგორც ქართული, ისე უცხოური სატვირთო ავტომობილები იხდიან "გზით სარგებლობის საფასურს", რომელიც 200 ლარს შეადგენს. (რომელიც არის 64 \$-ის ექვივალენტი)

ევროკავშირის ქვეყნებში გზით სარგებლობის საფასურის (ფასიანი გზები) ოდენობა, დივერსიფიცირებულია და დამოკიდებულია, სატრანსპორტო საშუალების წონაზე, გზის კლასზე, სანავის სახეობაზე, ხმაურის დონეზე და ფასიანი გზით სარგებლობის პერიოდზე. საქართველოში ასეთი კლასიფიკაცია არ არსებობს და გადასახადი უნიფიცირებულია.

აუცილებელია განისაზღვროს ძირითადი სატრანზიტო დერეფნების მანძილები - სარფი - ლარსი 499 კმ; ფოთი - ლარსი 450 კმ; სარფი - სადახლო - 433 კმ; ფოთი - სადახლო 404 კმ; სარფი - წეთელი ხიდი 436 კმ; ფოთი - ნითელი ხიდი 387 კმ. სატრანზიტო დერეფნების მანძილების გაშუალედებისას - საშუალო სატრანზიტო მანძილი შეადგენს 435 კმ-ს; თუ გზით სარგებლობის საფასურის თანხას -

64,3 \$ (200 ლარს) გავყოფთ საშუალო სატრანზიტო მანძილზე - 435 კმ-ზე, მივიღებთ სატვირთო ავტოტრანსპორტის მიერ, საქართველოს ტერიტორიის სატრანზიტო დერეფნის 1 კმ-ში გადახდილ თანხას, რომელიც შეადგენს 0,46 ლარს, ანუ 15 ამერიკულ ცენტს. ევროპულ სივრცეში, ანალოგიური გადასახადი ერთ კილომეტრზე შეადგენს: ბელორუსში - 12 აშშ ცენტს, პოლონეთში - 9 აშშ ცენტს, სლოვაკეთში 21 აშშ ცენტს, უნგრეთში 19 აშშ ცენტს, ავსტრიაში - 30 აშშ ცენტს, გერმანიაში - 15 აშშ ცენტს.

საქართველოს ტერიტორიაზე ტრანზიტად მოძრავი სატვირთო ტრანსპორტისათვის დაწესებული გზითსარგებლობის 200 ლარიანი გადასახადი, (რომელიც არის 64 \$-ის ექვივალენტი) ევროპულ ქვეყნებთან მიმართებაში, არის მოუქნელი, რადგანაც არ ითვალისწინებს, ავტომანქანის ეკოლოგიურ (ევრო 5, 6) მდგომარებას; არ არის დივერსიფიცირებული, წონის ნორმის და გზის გატეგორიის მიხედვით, რაც რიგ გადაზიდვებს არასამართლიან მდგომარეობაში აყენებს; პრობლემის დარეგულირების თვალსაზრისით, მიზანშეწონილია, გადასახადის დაწესება გავლილი მანძილის, წონის და გზის კატეგორიის მიხედვით

2012 წლიდან გზითსარგებლობის გადასახადის აკუმულირებით ბიუჯეტში შეტანილი თანხა,



პერმანენტულად იზრდება და წლების მიხედვით შეადგენდა:

2012 წელი - \$ 6,4 მლნ , 2013 წელი - \$ 6,6 მლნ; 2014 წელი - \$ 6,8 მლნ; 2015 წელი - \$ 15,2 მლნ; 2016 წელი - \$ 8,5 მლნ; 2017 წელი - \$ 10,3 მლნ; 2018 წელი - \$ 12,6 მლნ; 2019 წელი - \$ 19,2 მლნ; 2020 წელი (8 თვე) - \$ 12.3 მლნ.

საქართველოს გზებზე წელიწადში ტრანზიტით მოძრავი სატვირთო ავტომობილების რაოდენობა 100 000 ერთეულიდან 240 000 ერთეულამდე მერყეობს.

საქართველოს გავლით ტრანზიტად გადაზიდული ტვირთის მოცულობა წელიწადში საშუალოდ დაახლოებით 2 მლნ-დან 5 მლნ. ტონის ფარგლებში მერყეობს.

აღსანიშნავია, რომ ჩვენს მეზობლად არსებული (ჩრდილოეთის და სამხრეთის) სატრანსპორტო დერეფნებით ინტენსიურად ხდება ტვირთების მოზიდვა და მიმდინარეობს ახალი რეალობის შესაბამისი გადაამაწილების პროცესი, იზრდება როგორც სანარმოო სიმძლავრეები ასევე გადამუშავებული ტვირთების ნომენკლატურა. აქედან გამომდინარე **აუცილებელია რეგიონის მსხვილ მოთამაშეებს, შევთავაზოთ ახალი ტექნოლოგიებით და სიმძლავრეებით აღჭურვილი ინფრასტრუქტურა და გავაძლიეროთ სატრანსპორტო სისტემის მუდმივი განვითარებით ქვეყნისთვის პრიორიტეტულად აღიარებული სატრანსპორტო დერეფნის გამტარუნარიანობა**

ტვირთნაკადების კლება ინფრასტრუქტურული პროექტების (მათ შორის ანაკლიის პორტის პროექტის) განუხორციელებლობის გარდა მრავალ ფაქტორთანაა დაკავშირებული. მათ შორის, ერთ ერთი მათგანია **პორტებში კლიენტებში მომსახურების დაბალი დონე და ვაგონების დეფიციტი საქართველოს რკინიგზაზე**

აღნიშნული პრობლემის მოგვარების ერთ-ერთი გზაა საქართველოზე გამავალი სატრანზიტო დერეფნის გაციფროვნება, რისთვისაც საჭიროა სატრანზიტო დერეფანში ლოგისტიკის ციფრული პლატფორმის ფორმირება. ამით გაიზრდება ქვეყანაში სატვირთო გადაზიდვების ეფექტურობა და უზრუნველყოფილი იქნება მისი მდგრადობა..

საქართველოს სატრანზიტო დერეფნის მიმზიდველობისათვის აუცილებელია კონკურენტული სანავსადგურო მომსახურების ტარიფების მოქმედება

საქართველოს საზღვაო ნავსადგურები ხასიათდება ტარიფების მზარდი მაჩვენებლებით, კერძო

ოპერატორებს შორის შეზღუდული კონკურენციის გამო, მიუხედავად ბოლო დროს ტვირთის გადამუშავების გაზრდილი სიმძლავრეებისა. ქართული ნავსადგურები გამოირჩევიან სიძვირით გემების მომსახურების ხარჯების მიხედვით შავი და მარმარილოს ზღვების აუზში არსებულ ნავსადგურებთან შედარებით.

მაღალი ტარიფები, სავაჭრო დისბალანსი და ნავმისადგომებზე ლოდინის ხანგრძლივი დრო წარმოადგენს ნავსადგურებში დამატებითი ტვირთნაკადების მოზიდვის ხელისშემშლელ ფაქტორს საქართველოს სატრანზიტო დერეფნის ფუნქციონირების ერთ-ერთ ბარიერს წარმოადგენს ცალმხრივი სატარიფო შეღავათები:

კასპიის ზღვის რეგიონის ქვეყნებიდან (ყაზახეთი, თურქმენეთი, აზერბაიჯანი) საქართველოს მიმართულებით, როგორც წესი, ტვირთნაკადების მოზიდვის მიზნით, მოქმედებს სპეციალური შეღავათები, გადაზიდვის სატარიფო პოლიტიკიდან გამომდინარე.

ამავე დროს, არ არის გათვალისწინებული შეღავათები, ტვირთების დასავლეთიდან აღმოსავლეთისკენ, შავი ზღვის პორტების ტერმინალებიდან, საქართველოსა და აზერბაიჯანის რკინიგზების გავლით კასპიის ზღვის აუზის ქვეყნების მიმართულებით გადაზიდვის ნახალისებისათვის. გარკვეულ ტვირთებსა და მიმართულებებზე, დასავლეთიდან აღმოსავლეთისაკენ გადაზიდვის ღირებულება 2-3 ჯერ უფრო მაღალია, ვიდრე იმავე ნომენკლატურის ტვირთის გადაზიდვა აღმოსავლეთიდან დასავლეთის მიმართულებით. შესაბამისად, რთულია რევერსული ტვირთების პოვნა, გადაზიდვის ეფექტიანობის გასაზრდელად, რადგან არ არსებობს შესაბამისი, მოქმედი მექანიზმები, ტვირთნაკადების მოსაზიდად.

ასევე, საინტერესოა, თუ რატომ არჩევნ სავაჭრო კომპანიები ტვირთების მიწოდებას შავი ზღვიდან კასპიის ზღვის აუზის ქვეყნებში ვოლგა-დონის არხის გამოყენებით, მიუხედავად იმისა, რომ საქონლის მიწოდება უფრო სწრაფად და იაფად უნდა იყოს შესაძლებელი შავი ზღვიდან ცენტრალური აზიის ქვეყნებში, ავღანეთსა და ჩინეთში, საქართველოსა და აზერბაიჯანის ტერმინალებისა და რკინიგზის გადმოყენებით?

პასუხი ამ კითხვაზე ასეთია: **რადგან არ არსებობს შესაბამისი სატარიფო შეღავათები და, ზოგადად, არ არსებობს ერთიანი პოლიტიკა ტვირთნაკადების დასავლეთიდან აღმოსავლეთის მიმართულებით მოსაზიდად.**



გადაზიდვის ცალმხრივი სატარიფო შეღავათების პრობლემის გადაწყვეტა ორმხრივი სატარიფო პოლიტიკის შემუშავებაშია. ეფექტიანობის გაზრდისათვის, დერეფანს ესაჭიროება გადაზიდვის ორმხრივი სატარიფო შეღავათების დაწესება. ეფექტიანი სატრანსპორტო სისტემის ჩამოყალიბებას ტვირთნაკადის ორმხრივი მოძრაობა ესაჭიროება. **იმისთვის, რომ მოვიზიდოთ დამატებითი მოცულობები და გაიზარდოს სატრანსპორტო დერეფნების (ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტისა და ლაპის ლაზულის) მიმზიდველობა, აუცილებელია, შეიქმნას ერთიანი სატარიფო პოლიტიკა ორივე მიმართულებით და დაიგეგმოს შესაბამისი მარკეტინგული საკომუნიკაციო კამპანია.**

ევრაზიის ალტერნატიული დერეფნების გავლით საქართველოს სატრანსპორტო პოტენციალზე

საქართველოს ტერიტორიაზე გამავალი შუა დერეფანი (Middle Corridor), რომელიც მოიცავს ცენტრალური აზია-კავკასიის სატრანსპორტო დერეფნებს, წარმოადგენს ევროპა-აზიის სატრანსპორტო მარშრუტის ნაწილს.

გეოგრაფიულად შუა დერეფანი (Middle Corridor), რომელიც მოიცავს ცენტრალური აზია-კავკასიის სატრანსპორტო დერეფნებს, წარმოადგენს ევროპა-აზიის სატრანსპორტო მარშრუტის ნაწილს. 2017 წლის მონაცემებით, ევროპასა და აზიას შორის გადაზიდული კონტეინერების (TEU) მოცულობა დაახლოებით 22 მილიონს შეადგენს. აქედან 15 მილიონი TEU ჩინეთიდან ევროპის მიმართულებით გადაიზიდება და 7 მილიონი – ევროპიდან ჩინეთისკენ. აღნიშნული ტვირთის მოცულობის (ტონებში) 97 პროცენტი და ამ ტვირთების ღირებულების 70 პროცენტი გადაიზიდება საზღვაო ტრანსპორტის მეშვეობით. ავიატრანსპორტით გადაზიდება ტვირთების მოცულობის მხოლოდ 2 პროცენტი, რაც გადაზიდული ტვირთის ღირებულების 28 პროცენტს შეადგენს.

სარკინიგზო ტრანსპორტის წილი აღნიშნულ სატრანსპორტო დერეფანში გადაზიდული მოცულობის მხოლოდ 1 პროცენტს შეადგენს, ხოლო მისი წილი გადაზიდული ტვირთის ღირებულებიდან მხოლოდ 2 პროცენტია. **აღნიშნული სარკინიგზო გადაზიდვა ხდება ევრაზიული ეკონომიკური კორიდორის (EAEC) გავლით**, საიდანაც დაახლოებით 70 პროცენტი პირდაპირ ჩინეთი-რუსეთის კორიდორით გადაიზიდება, ხოლო 30 პროცენტი ჩინეთი-ყაზახეთი-რუსეთის გავლით. ჯერჯერო-

ბით შუა დერეფნის გავლით ტვირთების მხოლოდ უმნიშვნელო რაოდენობა მოძრაობს.

აზია-ევროპის სარკინიგზო გადაზიდვების კონკურენტული უპირატესობა გადაზიდვის სისწრაფეში მდგომარეობს. მაშინ როცა საზღვაო გადაზიდვას ჩინეთის პორტებიდან ევროპამდე 35 დღე სჭირდება, სარკინიგზო ტრანსპორტის გადაზიდვის დრო მხოლოდ 14 დღეს შეადგენს. სამაგიეროდ, სარკინიგზო გადაზიდვის ღირებულება დაახლოებით სამჯერ მეტია, ვიდრე საზღვაო გადაზიდვის აღნიშნული ფაქტორი მნიშვნელოვან გავლენას იქონიებს სამომავლოდ სატრანსპორტო სახეობებისა და მარშრუტების შერჩევაში და დიდი ალბათობით მაღალი ღირებულების საქონლისთვის სწრაფი და უსაფრთხო მარშრუტების გადაზიდვების წილი გაიზრდება.

შუა დერეფნის კონკურენტუნარიანობის ძირითად ხელის შემშლელ პირობას მისი სიძვირე და არასანდოობა წარმოადგენს. მაგალითად საკონტეინერო სარკინიგზო გადაზიდვებში შუა აზიიდან ევროპის მიმართულებით შუა დერეფანი დაახლოებით 22 პროცენტით ძვირია და 50 პროცენტით ხანგრძლივი, ვიდრე EAEC-ის მარშრუტი.

შუა დერეფნის უმთავრეს გამოწვევას კასპიის ზღვაზე საბორნე მომსახურების სიძვირე, ასევე საქართველოს შავი ზღვის პორტების დაბალეფექტიანობა და არასანდოობა წარმოადგენს. მაგალითად, ბოლო წლებში უამინდობის გამო საქართველოს პორტები წელიწადში საშუალოდ 2 დან 3 თვის განმავლობაში არ ფუნქციონირებდნენ, რამაც დერეფნის საიმედოობაზე ნეგატიური გავლენა იქონია და გარკვეულწილად ხელი შეუწყო ტვირთის გადამისამართებას სხვა სატრანსპორტო დერეფნებში.

შუა დერეფნის სიძვირე გამოწვეულია ინფრასტრუქტურული და საზღვრის კვეთის პროცედურული ბარიერებით და დერეფნის ოპერირების დაბალეფექტიანობით. არასანდოობის უმთავრეს პრობლემას ტვირთების გადაზიდვის როგორც ფასის, ასევე დროის არაპროგნოზირებადობა წარმოადგენს.

იმისათვის, რომ შუა დერეფანმა გაზარდოს თავისი კონკურენტუნარიანობა, პირველ რიგში საჭიროა დერეფნის საზღვაო კავშირის გაუმჯობესება, რაშიც ანაკლიის ღრმანელოვანი პორტის მშენებლობამ მნიშვნელოვანი წვლილი უნდა შეიტანოს. საპორტო ოპერაციების ეფექტიანობის ზრდის და მომსახურების ტარიფების შემცირების გარეშე შუა დერეფანს გაუჭირდება კონკურენცია გაუნის როგორც ჩრდილოეთის მარშრუტს (EAEC), ასევე



სამხრეთის მარშრუტსაც აღმოსავლეთ აზიიდან ცენტრალურ აზიამდე, ირანის გავლით.

შავი ზღის პორტების პარალელურად საჭიროა შუა დერეფნის შემადგენლობაში შემავალ კასპიის ზღვის პორტებში ინფრასტრუქტურული ღონისძიებების განხორციელება პორტების გამტარუნარიანობისა და ეფექტიანობის უზრუნველსაყოფად. ასევე, მნიშვნელოვანია კასპიის ზღვაზე საბორნე და საკონტეინერო მომსახურების გაუმჯობესება, რისი მიღწევა როგორც ტარიფების, ასევე სატრანზიტო დროის შემცირებით იქნება შესაძლებელი.

უფრო სრულყოფილი და შემაჯამებელი ანალიზისათვის სასარგებლო იქნება იმ არსებული საერთაშორისო სატრანზიტო დერეფნის მოკლე

დახასიათება და შედარება, რომლებითაც თანამედროვე ეტაპზე აზიის წყნარი ოკეანის სანაპიროზე განლაგებული ქვეყნები დასავლეთ ევროპის ატლანტიკის ოკეანისპირა განვითარებულ სახელმწიფოებს უკავშირდებიან

1. ჩრდილოეთის საზღვაო დერეფანი;
2. სამხრეთის საზღვაო დერეფანი;
3. ტრანსციმბირული სარკინიგზო სატრანზიტო დერეფანი;
4. სამხრეთის სახმელეთო სატრანსპორტო დერეფანი;
5. აბრეშუმის გზის, ანუ TRACECA-ს მულტიმოდალური ანუ შერეული ტიპის სატრანზიტო დერეფანი (იხ. ცხრილი 3).

ცხრილი 3. საერთაშორისო სატრანზიტო დერეფნები (წყარო: ავტორი)

	მარშრუტი	უპირატესობები	ნაკლოვანებები
ჩრდილოეთის საზღვაო დერეფანი	აზია-ჩრდილოეთეინულოვანი ოკეანის აუზი-ჩრდილოეთ ევროპა (სკანდინავიის ქვეყნები)	მოკლე მანძილი, მცირე დრო და გადატვირთვის პორტების სიმცირე	სეზონურობა, ტექნიკური ბარიერების მაღალი დონე, მაღალი ტარიფები და საოპერაციო პროცედურების სირთულე
სამხრეთის საზღვაო დერეფანი	აზია-ხმელთაშუა ზღვის აუზი-ჩრდილოეთ ევროპა	უსაფრთხოება, დაბალი ტარიფები და დაფარვის მასშტაბები	შორი მანძილი, დიდი სატრანზიტო დრო და სეზონურობა
ტრანსციმბირული სარკინიგზო სატრანზიტო დერეფანი	ევროპა -რუსეთი (განშტოებები: ყაზახეთი-ჩინეთი; მონღოლეთი -ჩინეთი; კორეა) - იაპონია	სატრანზიტო დრო, არ გააჩნია სეზონურობა, ერთი სატრანზიტო ქვეყანა და ერთი საბაჟო პროცედურა	შორი მანძილი, კორუფციის მაღალი დონე, ტექნიკური შეუთავსებლობა და გადატვირთვის საოპერაციო სირთულე
სამხრეთის სახმელეთო დერეფანი	აღმოსავლეთ ევროპა - თურქეთი- ირანი (განშტოებები: შუა აზია- ჩინეთი; სამხრეთ აზია - სამხრეთაღმოსავლეთ აზია- სამხრეთ ჩინეთი)	არ გააჩნია სეზონურობა	გაუმართავი სატრანზიტო ინფრასტრუქტურა; საზღვრის გადაკვეთის ინსტიტუციონალური გაუმართაობა; პოლიტიკური არასტაბილურობა; ტვირთის გადაზიდვის უსაფრთხოების დაცვის დაბალი დონე; ლოგისტიკური მომსახურების დაბალი დონე; არაპროგნოზირებადი და ცვალებადი ტარიფები; დაუხვეწავი საოპერაციო პროცედურები
აბრეშუმის გზის, ანუ TRACECA-ს მულტიმოდალური ანუ შერეული ტიპის სატრანზიტო დერეფანი	აღმოსავლეთ ევროპა- შავი ზღვა-სამხრეთ კავკასია-კასპიის ზღვა- შუა აზია-ჩინეთი	უმოკლესი მანძილი, მცირე სატრანზიტო დრო	მულტიმოდალური/ შერეული ტიპის გადაზიდვა; გადაზიდვის საოპერაციო სირთულე; გამჭოლი ტარიფების არარსებობა; შეთანხმებული საერთო საბაჟო პროცედურების არარსებობა; საერთო შეთანხმებული სატრანსპორტო/ საზღვრის გადაკვეთის რეგულაციების არარსებობა; ტექნიკურ-ლოგისტიკური მომსახურების დაბალი დონე

THE NEW ECONOMIST / ახალი ეკონომისტი



საქართველოს სატრანზიტო დერეფნის განვითარების პერსპექტივაში. დამატებითი სატრანსპორტო ნაკადების მოზიდვისათვის ინფრასტრუქტურული პროექტების (მათ შორის ლოგისტიკური ცენტრის) მშენებლობის პერსპექტივა

ქართულ ბაზარზე საერთაშორისო მიმწოდებლებისა და საცალო ვაჭრობის კომპანიების შემოსვლამ გაზარდა მოთხოვნა ხარისხიან ლოგისტიკურ სერვისებზე.

თუმცა უნდა აღინიშნოს, რომ საქართველოში ლოგისტიკური მომსახურების ხარისხი ჩამორჩება ლოგისტიკასთან მჭიდროდ დაკავშირებულ ისეთ სექტორებს, როგორებიცაა საცალო ვაჭრობა და დისტრიბუცია. მიუხედავად ამისა, ქართული ლოგისტიკის სექტორის ძირითად საქმიანობად რჩება ტრადიციული, ე.წ. „მეორე მხარის ლოგისტიკა“ (2PL), კერძოდ კი, ისეთი სერვისები, როგორებიცაა ტვირთების გადაზიდვა და მარტივი სასაწყობო ოპერაციები.

საქართველოში მოქმედი მწარმოებლებისა და საცალო მოვაჭრეების უმეტესობა არ იყენებს მასშტაბზე დაფუძნებულ და სპეციალიზირებულ მომსახურებას, რომელსაც „მესამე მხარის ლოგისტიკა“ (3PL) უზრუნველყოფს.

3PL მესამე მხარის ლოგისტიკა არის მომსახურება, რომელიც მოიცავს სრულ ლოგისტიკურ მომსახურებას: გადაზიდვა, დასაწყობება, გადატვირთვა, დოკუმენტაციის მომზადება და სხვა.

განუვითარებელი ლოგისტიკური გარე მომსახურების შესყიდვის ერთ-ერთი მთავარი მიზეზია 3PL მომსახურების მიმწოდებლების ნაკლებობა, ასევე, კომპანიებში გარე მომსახურების შესყიდვის პროექტების მართვის შეზღუდული ცოდნა და უნარ-ჩვევები.

საქართველოსთვის, როგორც რეგიონალური ლოგისტიკური ჰაბისთვის ერთ-ერთ ძირითად გამოწვევას წარმოადგენს ადგილობრივ და რეგიონალურ მწოდებლის ჯაჭვებში დამატებული ღირებულების მომსახურებების (VAS) ინტეგრაცია. დამატებული ღირებულების მომსახურებების ინტეგრაცია საქართველოს საშუალებას მისცემს ტრანზიტული გადაზიდვებიდან უფრო მეტი ეკონომიკური სარგებელი მიიღოს.

ქართული კომპანიების ლოგისტიკური ხარჯები მთლიანი ხარჯების საშუალოდ 15-20%-ს შეადგენს, რაც მნიშვნელოვნად აღემატება საერთაშორისო პრაქტიკაში არსებულ ნიშნულს. მაგალითად, ევროკავშირის ქვეყნებში სამომხმარებლო საქონლის

წარმოების საშუალო ლოგისტიკური ხარჯები მიღებული შემოსავლების 5%-ს შეადგენს, საავტომობილო მრეწველობაში - 4%-ს, ხოლო ელექტროაპარატურის წარმოებაში - 6%-ს.

გადაზიდვების და დისტრიბუციის გაზრდილ ხარჯებს საქართველოში განაპირობებს კონსოლიდაციისა და დეკონსოლიდაციის ოპერაციების დეფიციტი, ლოგისტიკური აქტივების დაბალი მწარმოებლობა და მოძრავი შემადგენლობების არაეფექტური გამოყენება. მაღალი ლოგისტიკური ხარჯების კიდევ ერთი მიზეზია მაღალი სასაწყობო დანახარჯები, რაც მწოდებლის ჯაჭვის მართვის არაადამაკმაყოფილებელი პრაქტიკის შედეგია.

ლოგისტიკური ცენტრის საშუალებით შესაძლებელი გახდება საქართველოს როგორც სატრანზიტო ქვეყნის როლის გაძლიერება კავკასიის რეგიონში. მსგავსი ინფრასტრუქტურის არსებობა ბიძგს მისცემს მსხვილ საერთაშორისო ლოგისტიკურ კომპანიებს, დაიწყონ თანამედროვე სტანდარტებით აქტიური ოპერირება საქართველოში. აქამდე არსებობდა მრავალი პროექტის დაწყების მცდელობა, რაც მიზნად ისახავდა ლოგისტიკური ცენტრების ინტეგრირებას მშრალი პორტის ფუნქციით თბილისის რეგიონში. თუ კონტეინერის დატოვება კოორდინირებულია საზღვაო კომპანიებთან (ან იმართება მათი სახელით), თავიდან იქნება აცილებული კონტეინერის ცარიელ მდგომარეობაში დაბრუნება. ამით შესაძლებელია საერთაშორისო გადაზიდვის ხარჯების შემცირება და ტვირთის დაჯგუფების გამოყენების ზრდა დასავლეთ საქართველოდან, სომხეთიდან და აზერბაიჯანიდან. ამ ნაკადების მოზიდვის პოტენციული შეიძლება გაძლიერდეს, თუ ლოგისტიკური ცენტრი ინტეგრირებული იქნება აეროპორტთან წვდომით. ასეთ პროექტებს უნდა მიენიჭოთ შეზღუდული წვდომა საბაზისო ინფრასტრუქტურასთან, თუ ისინი შესაბამისობაში იქნება საქართველოში მოქმედ წესებთან.

საქართველოში ლოგისტიკური ცენტრების მშენებლობით და განვითარებით ხელი შეეწყობა ლოგისტიკური მომსახურების, მათ შორის დამატებითი ღირებულების სერვისების განვითარებას, გაზრდის ქვეყნის სატრანზიტო და ლოგისტიკურ პოტენციალს, ასევე წაახალისებს ექსპორტს. გაჩნდება ახალი სამუშაო ადგილები და ქვეყანა მიიღებს დამატებით პირდაპირ უცხოურ ინვესტიციებს.

აღმოსავლეთ-დასავლეთის ჩქაროსნული ავტომაგისტრალის განხორციელების ხელშეწყობის პროექტის ერთ-ერთი კომპონენტი ითვალისწინებს



საქართველოში ლოგისტიკის დარგის განვითარებას. ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთების დოკუმენტის შესაბამისად შერჩეულ იყო ორი ლოკაცია - ერთი აღმოსავლეთ საქართველოში, სოფელ კუმისთან და მეორე დასავლეთში, ქუთაისის აეროპორტის მიმდებარედ. ასევე მომზადდა თითოეული ლოგისტიკის ცენტრის კონცეპტუალური დიზაინი, ბიზნესმოდელი, გაკეთდა ბაზრის ანალიზი, სოციალური და გარემოზე ზემოქმედების შეფასება, ოპერირების ოპტიმალური მოდელი, განისაზღვრა დასაქმებულთა რაოდენობა და საჭირო კვალიფიკაცია.

მიმდინარე წლის აპრილში დაანონსდა თბილისში მშრალი პორტის, ანუ მშრალი ტვირთის შენახვაზე გათვლილი სასაწყობო/ლოგისტიკური ცენტრის ამოქმედება 27 მილიონიანი სავარაუდო ინვესტიციით. პროექტის კონცეფცია მოიცავს მშრალი პორტის ინფრასტრუქტურის განვითარებას საკონტეინერო, სარკინიგზო, საავტომობილო და სასაწყობო მიმართულებებით და პორტი მოემსახურება როგორც საქართველოს, აგრეთვე მთელ სამხრეთ კავკასიის რეგიონს და გადაიქცევა რეგიონის ლოგისტიკურ ცენტრად. პროექტი ხელს შეუწყობს საქართველოში ლოგისტიკური მიმართულების განვითარებას, მისი მეშვეობით საგრძნობლად განიტივრება ცენტრალური ავტომაგისტრალი და შეიქმნება დამატებითი სამუშაო ადგილები.

საქართველოს სატრანსპორტო ფუნქციონირების ანაკლიის პორტის მშენებლობის დადებითად გადაწყვეტის მოსალოდნელი გავლენა

ძალიან დიდი მნიშვნელობა აქვს, რომ საქართველოს პორტებში შემოვიდეს დიდი ზომის გემები. დღეისათვის ტვირთის მისაღებად ფოთში ან ბათუმში, პირველ რიგში ეს ტვირთი უნდა იქნეს ჩატანილი სტამბულში, ჩამოიტვირთოს პროდუქტი პატარა გემზე და იმ პატარა გემით მიტანილი იქნეს ფოთის ან ბათუმის პორტამდე. ქართული პორტების კონკურენტუნარიანობისათვის უაღრესად მნიშვნელოვანია საქართველოში შესაძლებელი იქნება დაახლოებით ისეთი დიდი ზომის გემების შემოსვლა, როგორც, მაგალითად, უკრაინაში შედის. მაგალითად, ჩინეთიდან მიმავალი დიდი გემი პირდაპირ შედის ოდესის პორტში, რისი განხორციელებაც დღეისათვის ქართულ პორტებში შეუძლებელია.

იმის გამო, რომ საქართველოს პორტებში დიდი

გემი ვერ შემოდის, დამატებითი გადატვირთვა სხვა ქვეყნის პორტებში და შემდეგი ტრანსპორტირება ქართულ პორტებამდე დამატებითი ხარჯია და შესაბამისად, გადაზიდვის ღირებულება ფოთამდე ან ბათუმამდე ძვირდება”.

თუ საქართველოს პორტები დიდი ზომის გემების მიღებას შეძლებს, ეს გადაზიდვის პროცედურასაც გაამარტივებს და ხარჯებსაც შეამცირებს.

თუკი სამომავლოდ აღნიშნული პრობლემა მოგვარდება, საქართველოს, როგორც ტრანზიტული რეგიონის, პოტენციალი გაიზრდება. ქართულ გადაზიდვაზე კომპანიებს კი მეტი დატვირთვით მოუწევთ მუშაობა, რაც მათ კიდევ უფრო მეტ ფინანსურ სარგებელს მოუტანს.

ზემოთ აღნიშნული პრობლემის მოგვარების საშუალებას სხვა მნიშვნელოვან სტრატეგიულ სარგებელთან ერთად წარმოადგენს საწარმოებში ანაკლიის ღრმანყოფანი ნავსადგურის მშენებლობა.

ანაკლიის ნავსადგურის მშენებლობა შექმნის ხელსაყრელ პირობებს მიმდებარე ტერიტორიაზე ლოგისტიკური ცენტრებისა და ინდუსტრიული ზონის განვითარებისათვის. ახალი პორტის მშენებლობა დამატებითი ღირებულების მომსახურების განვითარების საშუალებას იძლევა, რაც დიდად გაზრდის ტვირთბრუნვას საქართველოს ტერიტორიაზე. რაც ყველაზე მნიშვნელოვანია, პროექტს ექნება დიდი პოზიტიური სოციალურ-ეკონომიკური გავლენა დასავლეთ საქართველოში, რამდენადაც შეიქმნება ათასობით ახალი სამუშაო ადგილი.

ანაკლიის ნავსადგურს ექნება შემდეგი უპირატესობები:

1. სტრატეგიული მდებარეობა;
2. შესაძლებლობა მიიღოს დიდი ზომის გემები (მათ შორის პანამაქსი);
3. მომსახურების მიღება „ერთი გაჩერების“ პრინციპით;
4. სწრაფი და მარტივი პროცედურები;
5. წლის ნებისმიერ პერიოდში უსაფრთხო ნაოსნობის შესაძლებლობა

პროექტის ჯამური ღირებულება შეადგენს 2,5 მილიარდ დოლარს, სახელმწიფო ინვესტორს გრძელვადიანი იჯარით გადასცემს 1000 ჰექტარ მიწის ნაკვეთს და უზრუნველყოფს პორტთან დამაკავშირებელი გზისა და რკინიგზის მშენებლობას

ნავსადგურის წლიური გამტარუნარიანობა საბოლოო ჯამში მიაღწევს 100 მილიონ ტონა ტვირთს. სახელმწიფო ასევე უზრუნველყოფს თავისუფალი ინდუსტრიული ზონის სტატუსის მინიჭებას პორტის მიმდებარე ტერიტორიისთვის.

THE NEW ECONOMIST / ახალი ეკონომისტი



პორტის სიღრმე 20,5 მეტრი იქნება(ბათუმში – 14 მეტრი, ფოთში – 8,5 მეტრი), რაც საშუალებას მისცემს მას, მიიღოს 10,000 კონტეინერიანი (TEU) პანამაქსის (4000-7000 TEU) და „პოსტ პანამაქსის“ (7000-13000 TEU) ტიპის გემები

ანაკლიის პორტი მოემსახურება ბაზრებს კავკასიის რეგიონში (საქართველო, აზერბაიჯანი, სომხეთი), 17-მილიონიანი მომხმარებლით, ცენტრალურ აზიაში (ყაზახეთი, უზბეკეთი, თურქმენეთი, ყირგიზეთი და ტაჯიკეთი) და ჩრდილოეთ ირანში, ჯამში 147 მილიონი ადამიანით.

ბოლო პერიოდში როგორც ექსპერტთა შორის, ასევე კერძო და სამთავრობო სტრუქტურებში მიმდინარეობს დისკუსია, იმის თაობაზე, ესაჭიროება თუ არა საქართველოს ორი „ღრმანწყლოვანი“ ნავსადგური. აუცილებელია მკაფიოდ განიმარტოს რამდენად შესაძლებელია, ფოთმა იტვირტოს „ღრმანწყლოვანი“ ნავსადგურის ფუნქცია და რა ტექნიკურ პარამეტრებს უნდა აკმაყოფილებდეს ღრმანწყლოვანი ნავსადგური.

ფოთის ნავსადგურის შესასვლელი არხის სიღრმე, რომელიც ინტენსიური დასილვით ხასიათდება, შეადგენს 13 მეტრს, აღნიშნული სიღრმის შენარჩუნება - ფსკერის გასაღრმავებელი რეგულარული სამუშაოებით ნარჩუნდება. ამჟამად, ნავსადგური იღებს მაქსიმუმ 10.5 მ - მდე წყალშიგის, 240 მ - მდე სიგრძის 35 მ - მდე სიგანის გემებს. შედარებისათვის ნოვოროსიისკის და ოდესის ნავსადგურში 10 000 TEU ტევადობის გემების პარამეტრები მნიშვნელოვანად აღემატება ფოთის არსებულ პარამეტრებს 12.7მ – 316მ – 45მ.

ფოთის ნავსადგურის ჩრდილოეთით გაფართოების პრობლემაში, ახალ აკვატორიაში შესაძლებელი იქნება მსხვილტონაჟიანი გემების მაქსიმალური საპროგნოზო 50 000 ტონა დედვეიტის მიღება, შეარებისათვის ოდესის ღრმანწყლოვან ნავსადგურმა 2018 წელს 117 000 ტონა დედვეიტის CASCO Shipping PANAMA კონტეინერში იმიღო. თუნდაც გემების ამ მახასიათებლებით ფოთის ნავსადგური ვერ იქნება „ღრმანწყლოვანი“. გარდა ამისა ახალი ნავსადგურის აკვატორია რომლის ფართობი 17.5 ჰექტარია, 270 მეტრზე გრძელი გემის წრიულად შემობრუნება დაუშვებელია.

რამდენად შესაძლებელია, ფოთის ნავსადგურის ახალ აკვატორიაში, დაღრმავებით სამუშაოების განხორციელების შედეგად ნავსადგური გახდეს „ღრმანწყლოვანი“?

სასურველი სიღრმეების მიღწევა, რითაც ფოთის ნავსადგური შეძლებს „ღრმანწყლოვანი“ ნავსადგურ-

რებისათვის დამახასიათებელი წყალწყლის გემებას მიღებას, მუდმივად მნიშვნელოვან ფინანსურ და-ნახარჯებთან იქნება დაკავშირებული, გარდა ამისა სათუთა რამდენად შესაძლებელი იქნება არსებული ხელოვნური ნაგებობების ირგვლივ დაღრმავება და ამ ნაგებობების მდგრადობის შენარჩუნება, გასათვალისწინებელია სირთულეები - გემების მანევრირებისას და საბუქსირე უზრუნველყოფისას.

ფოთის ახალი ნავსადგური შიდა აკვატორიის 17.5 ჰექტარ ფართობს იკავებს, სადაც ჭარბობს 4-6 მეტრის სიღრმეები, იმისათვის, რომ არ დაირღვეს მომიჯნავე ჰიდროტექნიკური ნაგებობების სიმტკიცე და მიღწეული იქნეს 13 მეტრიანი დაღრმავება, აუცილებელია აკვატორიის დაახლოებით 10 ჰექტარ ფართობზე დაღრმავებითი სამუშაოების განხორციელება. ბუნებრივია, მაქსიმუმ 13-მეტრიანი დაღრმავება ვერ ჩაითვლება „ღრმანწყლოვანი“ ნავსადგურისათვის მისაღებ კრიტერიუმად, როდესაც ნოვოროსიისკის და ოდესის ნავსადგურებში 17 – 21 მეტრამდე მერყეობს დაღრმავების მაჩვენებელი.

ფოთის არსებული ნავსადგურის ინტენსიური დასილვის პრობლემაში, იმისათვის, რომ შენარჩუნებული იქნეს საპასპორტე 13-მეტრიანი სიღრმე, აუცილებელია წელიწადში საშუალოდ 700 000 მეტრ კუბი მინის ამოხაპვა (1 მეტრ კუბის ამოხაპვის ღირებულება 3 აშშ დოლარია). ინტენსიური დასილვის პრობლემაში 13 მეტრამდე საპროექტო ნიშნულის მისაღწევად, მხოლოდ ნავსადგურის საკუთრებაში მყოფი მინა ხაპია „ნიკო ნიკოლაძის“ გარდა, აუცილებელი იქნება პარალელურ რეჟიმში დამატებითი მინახაპიის დაქირავება, რაც მნიშვნელოვნად გაზრდის ფინანსურ დანახარჯებს. ამ პარამეტრებიდან გამომდინარე, მუდმივად მზარდი დანახარჯების პარალელურად, წარმოუდგენელია ფოთის ნავსადგური აღმოჩნდეს - „ღრმანწყლოვანი“

გამომდინარე იქიდან, რომ ფოთის ნავსადგურმა თავისი ტექნიკური მაჩვენებლებით, შესაძლოა ვერ შეასრულოს „ღრმანწყლოვანის“ ფუნქცია, ანაკლიის ნავსადგურთან მიმართებით რომელ „ნიშაში“ შესაძლოა დაიმკვიდროს საკუთარი ადგილი?

აქ გადამწყვეტია ქვეყნის სატრანსპორტო პოლიტიკა, რომელიც ამ ეტაპზე საქართველოს არ გააჩნია. სატრანსპორტო პოლიტიკის განმსაზღვრელ დოკუმენტში უნდა იქნეს განერილი, ფოთის და ანაკლიის ნავსადგურების როლი და ადგილი ტვირთნაკადების გადანაწილების ერთიან სქემაში, რომელიც უპირველს ყოვლისა მიმართული უნდა იქნეს, არსებულ ნავსადგურებს შორის ტვირთების ოპტიმალურ გადანაწილებაზე.



პირველ რიგში - ფოთის ნავსადგურმა, სასიკეთოდ უნდა გამოიყენოს რუსეთ - უკრაინას შორის არსებული დაპირისპირება. კერძოდ, რუსეთზე გამავალი ვოლგა - დონის სამდინარო არხით მცურავი გემებისათვის რომელთა ტვირთნაკადი ევროპაში, უკრაინის ნავსადგურებიდან მიემართებოდა, მონაცხოს „ზღვა - მდინარე“ ბრტყელდონიანი გემების მისაღებად სათანადო ინფრასტრუქტურა. ასეთ ვითარებაში, იმ ტვირთნაკადმა, რომელმაც, ჩვენი დერეფნით - ხმელეთით ვერ გაიარა, ირიბად მაინც ფოთის ნავსადგურში აღმოჩნდება.

მეორე - თუ ანაკლიის ნავსადგური, ძირითადად, აქცენტირებული იქნება ჩინეთის ნავსადგურებიდან (შანხაი, ლიუნანგანი და ა.შ.) 8 000 - 10 000 TEU ნყალწყვის გემებით პირდაპირი მიმართულებით - საზღვაო გადაზიდვებზე, რადგანაც, ჩინეთიდან 3 000 - 4 000 TEU იანი გემების ევროპაში გაგზავნა ეკონომიკურად არარენტაბელურია, ფოთის ნავსადგურმა, გაფართოების შედეგად, საპროგნოზო ტექნიკური პარამეტრების შესამაბამისად, აუცილებელია გაზარდოს კონტეინერმზიდების დატვირთვიანობა 1 500 TEU დან 3 000 - 4 000 TEU მდე, რითაც შესაძლებელი იქნება მნიშვნელოვნად შეამციროს ტარიფები და გაზარდოს რენტაბელობა.

ასევე, გვინდა მოკლე მოსაზრება გამოვთქვათ პროექტის სახელწოდების შერჩევასთან დაკავშირებით. მიგვაჩნია რომ აღნიშნული პორტისათვის ძველი „ლაზიკის“ ნაცვლად „ანაკლიის“ სახელწოდების გამოყენება პოლიტიკურად და სტრატეგიული უსაფრთხოების კუთხით უფრო მიზანშეწონილია, თუ გავითვალისწინებთ აფხაზეთის და ე.წ სამხრეთ ოსეთის ტერიტორიაზე მცხოვრები მოსახლეობის ნაწილის სეპარატისტული მიზნებისათვის გამოყენების მძიმე მაგალითს

საქართველოს სატრანზიტო დერეფნის პერსპექტივებზე საუბრისას აუცილებელია აღინიშნოს ანაკლიის ღრმანყოფანი პორტის პროექტის შეფერხების ერთი და ყველაზე მნიშვნელოვანი გვერდითი უარყოფითი ეფექტი:

საქართველოზე გამავალი სატრანსპორტო დერეფნის სატრანზიტო ფუნქცია შეიძლება მნიშვნელოვნად შემცირდეს, ასევე შესაძლოა მომიჯნავე სატრანსპორტო დარგებმა, რეგიონში დათმონ სატრანზიტო დერეფნისათვის ძირითადი, საყრდენ სატრანსპორტო რგოლებად გახდომის ფუნქცია და იგი მეზობელი ქვეყნების და კონკურენტი დერეფნების ნავსადგურებმა გადაინაწილონ.

დასკვნა

• საქართველოს ხელსაყრელი გეოგრაფიული მდებარეობიდან გამომდინარე, აუცილებელია ერთიანი სატრანსპორტო სისტემის ჩამოყალიბება და სატრანზიტო პოტენციალის მაქსიმალური გამოყენება.

• თუ კავკასიის სატრანზიტო დერეფანი (CTC) გახდება 10 პროცენტით იაფი ტრანზიტის დრო შემცირდება ერთი კვირით და საიმედოობა გაიზარდება კასპიის ზღვის გადაკვეთისას, დერეფანი შეიძლება გახდეს გაცილებით მიმზიდველი და კონკურენტული ალტერნატივა, რაც უზრუნველყოფს გაცილებით მეტ სატრანზიტო გადაზიდვას და ხელს შეუწყობს ექსპორტი-იმპორტის ხარჯების შემცირებას საქართველოში

• სატრანზიტო პოტენციალის განვითარებისთვის. აუცილებელია აღმოსავლეთ-დასავლეთის ჩქაროსნული მაგისტრალის მშენებლობა - რეაბილიტაციის, რკინიგზის მოდერნიზაციისა და ანაკლიის ღრმანყოფანი პორტის პროექტების დროული განხორციელება.

• აუცილებელია რეგიონის მსხვილ მოთამაშეებს, შევთავაზოთ ახალი ტექნოლოგიებით და სიმძლავრეებით აღჭურვილი ინფრასტრუქტურა და გავაძლიეროთ სატრანსპორტო სისტემის მუდმივი განვითარებით ქვეყნისთვის პრიორიტეტულად აღიარებული სატრანსპორტო დერეფნის გამტარუნარიანობა

• აუცილებელია გაგრძელდეს ანაკლიის საზღვაო ნავსადგურის მშენებლობის პროექტი, რომელიც მნიშვნელოვან გავლენას მოახდენს საქართველოს სატრანზიტო პოტენციალის ამაღლებაზე, გაზარდის საქართველოს როლს რეგიონში და აქცევს მას ლოგისტიკურ ჰაბად.

• სატრანსპორტო სისტემების სრულყოფა საერთაშორისო სტანდარტების შესაბამისი სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის, მულტიმოდალური და ინტერმოდალური გადაზიდვებისა და ლოგისტიკური ცენტრების განვითარების ხელშეწყობის გზით;

• აუცილებელია გაგრძელდეს მუშაობა ტრანს-ევროპულ სატრანსპორტო ქსელში (TEN-T) საქართველოს სატრანსპორტო სისტემების ინტეგრაციაზე, აღმოსავლეთ პარტნიორობის ქვეყნების TEN-T-ის საინვესტიციო გეგმის შესრულების გზით.

• ლოგისტიკური ცენტრის საშუალებით შესაძლებელი გახდება საქართველოს როგორც სატრანზიტო ქვეყნის როლის გაძლიერება კავ-



კასიის რეგიონში. მსგავსი ინფრასტრუქტურის არსებობა ბიძგ მისცემს მსხვილ საერთაშორისო ლოგისტიკურ კომპანიებს, დაიწყონ თანამედროვე სტანდარტებით აქტიური ოპერირება საქართველოში.

- თბილისსა და ქუთაისში თანამედროვე ლოგისტიკური ცენტრების განვითარება ხელს შეუწყობს ქვეყნის სატრანზიტო და ლოგისტიკური პოტენციალის გაზრდას

- **ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის პროექტის სრულად ამოქმედებამ** მნიშვნელოვანი როლი უნდა შეასრულოს აზიასა და ევროპას შორის ტვირთების გადაზიდვისთვის საჭირო დროის შემცირებაში და შესაბამისად ქვეყნის გავლით დამატებითი ტვირთნაკადების მოზიდვაში.

- **ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის** სარკინიგზო ხაზის გახსნის პარალელურად აუცილებელია დამატებითი ტვირთების მოზიდვა. წინააღმდეგ შემთხვევაში შესაძლოა, გაიყოს სატრანზიტო ტვირთბრუნვა და ტვირთების გარკვეულმა რაოდენობამ გადაინაცვლოს ახალ მიმართულებაზე, რაც ბუნებრივად გამოიწვევს ფოთისა და ბათუმის ისევე როგორც ყულევის პორტებში ტვირთბრუნვის შემცირებას.

- აუცილებელია სატრანზიტო დერეფნის კონკურენტუნარიანობის ასამაღლებლად გაგრძელდეს **საერთაშორისო სატრანსპორტო სისტემებში ინტეგრაცია** და რეგიონალური თანამშრომლობის გაღრმავება.

- საქართველოზე გამავალი სატრანზიტო დერეფნის გაციფროვნების მიზნით საჭიროა სატრანზიტო დერეფანში ლოგისტიკის ციფრული პლატფორმის ფორმირება, რაც გაზრდის ქვეყანაში სატვირთო გადაზიდვების ეფექტურობას და უზრუნველყოფს მის მდგრადობას.

- სატრანზიტო დერეფნის წინაშე არსებული გამოწვევების აღმოფხვრისა და შემდგომ გაუმჯობესებისათვის უნდა განხორციელდეს საქართველოსა და შავი ზღვის ქვეყნებს შორის საბორნე და საკონტინენტო მიმოსვლის განვითარება.

- საქართველოს გეოგრაფიული მდებარეობის და ლოგისტიკური პოტენციალის სრულად ასათვისებლად უნდა გაგრძელდეს საერთაშორისო მნიშვნელობის სატრანზიტო და რეგიონების დამაკავშირებელი საავტომობილო გზების მშენებლობა.

- საქართველოს ტერიტორიაზე ტრანზიტად მოძრავი სატვირთო ტრანსპორტისათვის დაწესებული გზითსარგებლობის 200 ლარიანი გადასახადი, (\$ 64-ის ექვივალენტი) ევროპულ ქვეყნებთან

მიმართებაში, არის მოუქნელი, რადგანაც არ ითვალისწინებს, ავტომანქანის ეკოლოგიურ მდგომარებას; არ არის დივერსიფიცირებული, წონის ნორმის და გზის გატეგორიის მიხედვით, რაც რიგ გადამზიდავებს არასამრთლიან მდგომარეობაში აყენებს; პრობლემის დარეგულირების თვალსაზრისით, მიზანშეწონილია, გადასახადის დაწესება გავლილი მანძილის, წონის და გზის კატეგორიის მიხედვით.

- საქართველოს სატრანზიტო პოტენციალის განსავითარებლად საქართველოს ყველა საზღვაო ნავსადგურში უნდა განხორციელდეს სამთავრობო სერვისების გაციფროვნება და ერთი ონლაინ პლატფორმის ქვეშ გაერთიანება რაც ხელს შეუწყობს ტვირთების გამტარუნარიანობის გაზრდას ნავსადგურებში და ასევე საქართველოს ნავსადგურებს მისცემს შესაძლებლობას, წინასწარ დაგეგმონ ტვირთნაკადები სახაზო/რეგულარული მიმოსვლის გემებისათვის და ასევე ტვირთების კატეგორიებისა და მოცულობის მიხედვით.

- სომხეთს, აზერბაიჯანს და რუსეთს შორის 2020 წლის ახალი შეთანხმებით გაუმჯობესდება მონაწილე მხარეთა ეკონომიკური პრობლემები, თუმცა **შეიძლება საქართველოს სატრანზიტო პოტენციალი ნაწილობრივ შეასუსტოს. ამიტომ საქართველოსთვის აუცილებელია სტრატეგიული ინფრასტრუქტურული პროექტების სწრაფი დასრულება და ამოქმედება.**

- ანაკლიის ღრმანყლოვანი პორტის პროექტის შეფერხების ერთი და ყველაზე მნიშვნელოვანი გვერდითი უარყოფითი ეფექტი იქნება საქართველოზე გამავალი სატრანსპორტო დერეფნის სატრანზიტო ფუნქციის მნიშვნელოვანი შემცირება. ასევე შესაძლოა მომიჯნავე სატრანსპორტო დარგებმა, რეგიონში დათმონ სატრანზიტო დერეფნისათვის ძირითადი, საყრდენ სატრანსპორტო რგოლებად გახდომის ფუნქცია და იგი მეზობელი ქვეყნების და კონკურენტი დერეფნების ნავსადგურებმა გადაინაწილონ.

- საქართველოსთვის, როგორც რეგიონალური ლოგისტიკური ჰაბისთვის ერთ-ერთ ძირითად გამოწვევას წარმოადგენს ადგილობრივ და რეგიონალურ მიწოდების ჯაჭვებში დამატებული ღირებულების მომსახურებების (VAS) ინტეგრაცია. დამატებული ღირებულების მომსახურებების ინტეგრაცია საქართველოს საშუალებას მისცემს ტრანზიტული გადაზიდვებიდან უფრო მეტი ეკონომიკური სარგებელი მიიღოს.



REFERENCES:

1. Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia, Department of Transport and Logistics Development, <http://www.economy.ge>;
2. Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia, National Transport and Logistics Strategy of Georgia for 2021-2030, <http://www.economy.ge>;
3. Ministry of Regional Development and Infrastructure of Georgia, Regional Development - Roads, projects in the regions, <https://mrdi.gov.ge/en>;
4. Roads Department, 2018-2024 projects, current, completed and future projects, <http://www.georoad.ge>;
5. USAID, 2017, Strengthening the Public-Private Sector Dialogue Platform in Parliament Research Report: Transportation and Logistics in Georgia: Key Challenges and Development Perspectives USAID Governance for Development, USAID Project Governance for Development. « Deloitte Consulting ”, www.usaid.gov;
6. National Statistics Office of Georgia, 2021, Foreign Trade of Georgia 2021. January-April (preliminary), www.geostat.ge;
7. Poti Seaport, 2021, APM TERMINALS, Poti - News - <https://www.apmterminals.com/poti>;
8. World Bank, 2014, <https://www.worldbank.org/en>;
9. Georgian Railway, 2021, Georgian Rail Transportation Tariffs, <http://www.railway.ge/en>;
10. Government of Georgia, 2020, Socio-Economic Development Strategy of Georgia, [gov.ge](http://www.gov.ge);
11. Georgian Railway, 2019 Infrastructure, Projects - Anaklia, <http://www.railway.ge/en>;
12. Maritime Transport Agency of Georgia, ports - <http://mta.gov.ge/?lng=eng>;
13. ADB, 2014-2018, Sector Assessment: Transport, www.adb.or;
14. Georgian Railway., Infrastructure, Statistics, <http://www.railway.ge/en>.
15. Veshapidze, S., Zubiashvili, T., (2020). About the Origins of Modern Geoeconomic Foundations of Georgia. Ecoforum Journal 9 (2).
16. Zubiashvili, T. and Veshapidze, S., 2019. Labour Emigration and Employment in Georgia. Humanities and Social Sciences Review, 9(01), pp.127-136.