



International Journal of Social Sciences

Caucasus International University
Volume 2, Issue 2

Journal homepage: <http://journal.ciu.edu.ge/>

DOI: <https://doi.org/10.55367/ZLWK3709>



Analysis of Georgia's Transit Corridor, Challenges and Potential

Dr. Giorgi Abashishvili¹,
Professor, Caucasus International University

Salome Liparteliani²
PhD student, Caucasus International University

ABSTRACT

Efficient transport and logistics systems create opportunities and benefits for economic and social development, which is reflected in such positive multiplier effects as increased access to markets, education, employment and additional investment. The study aimed to analyse Georgia's transit potential, opportunities, existing problems, challenges and prospects. The research revealed that developing regional tariff policies in cooperation and coordination with strategically essential countries is crucial for Georgia. Accordingly, the legislative framework should be harmonised. This will simplify the management of operations and, at the same time, effectively present Georgia's transit potential.

The complex recommendations developed within the article significantly represent the transport potential of the country and its attractiveness.

Keywords: *Transit potential, Logistics, Tariff policies, Regulations, Legislation*

¹ giorgi.abashishvili@ciu.edu.ge

² salome.liparteliani@ciu.edu.ge

საქართველოს სატრანზიტო დერეფნის ანალიზი, გამოწვევები და პოტენციალი

გიორგი აბაშიშვილი³,
პროფესორი, კავკასიის საერთაშორისო უნივერსიტეტი

სალომე ლიპარტელიანი⁴
დოქტორანტი, კავკასიის საერთაშორისო უნივერსიტეტი

ა ბ ს ტ რ ა ქ ტ ი

ეფექტური სატრანსპორტო და ლოგისტიკური სისტემები ქმნიან ეკონომიკური და სოციალური განვითარების შესაძლებლობებს და სარგებელს, რომელიც გამოიხატება ისეთ დადებით მულტიპლიკაციურ ეფექტებში, როგორებიცაა ბაზრების, განათლების, დასაქმების და დამატებითი ინვესტიციების ხელმისაწვდომობის ზრდა. კვლევა მიზნად ისახავდა საქართველოს სატრანზიტო პოტენციალის, შესაძლებლობების, არსებული პრობლემების, გამოწვევების და პერსპექტივების ანალიზს. კვლევის შედეგად გამოიკვეთა, რომ განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია საქართველომ სტრატეგიულად მნიშვნელოვან ქვეყნებთან ერთად შეიმუშაოს რეგიონული სატარიფო პოლიტიკა. შესაბამისად, უნდა განახორციელოს საკანონმდებლო ბაზის ჰარმონიზაცია. აღნიშნული, ცალსახად გაამარტივებს ოპერაციების მართვას და ამასთან, ეფექტურად წარმოაჩენს საქართველოს სატრანზიტო პოტენციალს. გარდა ჩამოთვლილისა, საქართველოს გეოგრაფიული მდებარეობის და ლოგისტიკური პოტენციალის სრულად ასათვისებლად უნდა გაგრძელდეს საერთაშორისო მნიშვნელობის სატრანზიტო და რეგიონების დამაკავშირებელი საავტომობილო გზების მშენებლობა.

სტატიის ფარგლებში შემუშავებული კომპლექსური რეკომენდაციები, მნიშვნელოვნად წარმოაჩენს ქვეყნის სატრანსპორტო პოტენციალსა და მის მიმზიდველობას.

საკვანძო სიტყვები: სატრანზიტო პოტენციალი, ლოგისტიკა, სატარიფო პოლიტიკა, რეგულაციები, კანონმდებლობა.

³ giorgi.abashishvili@ciu.edu.ge

⁴ salome.liparteliani@ciu.edu.ge

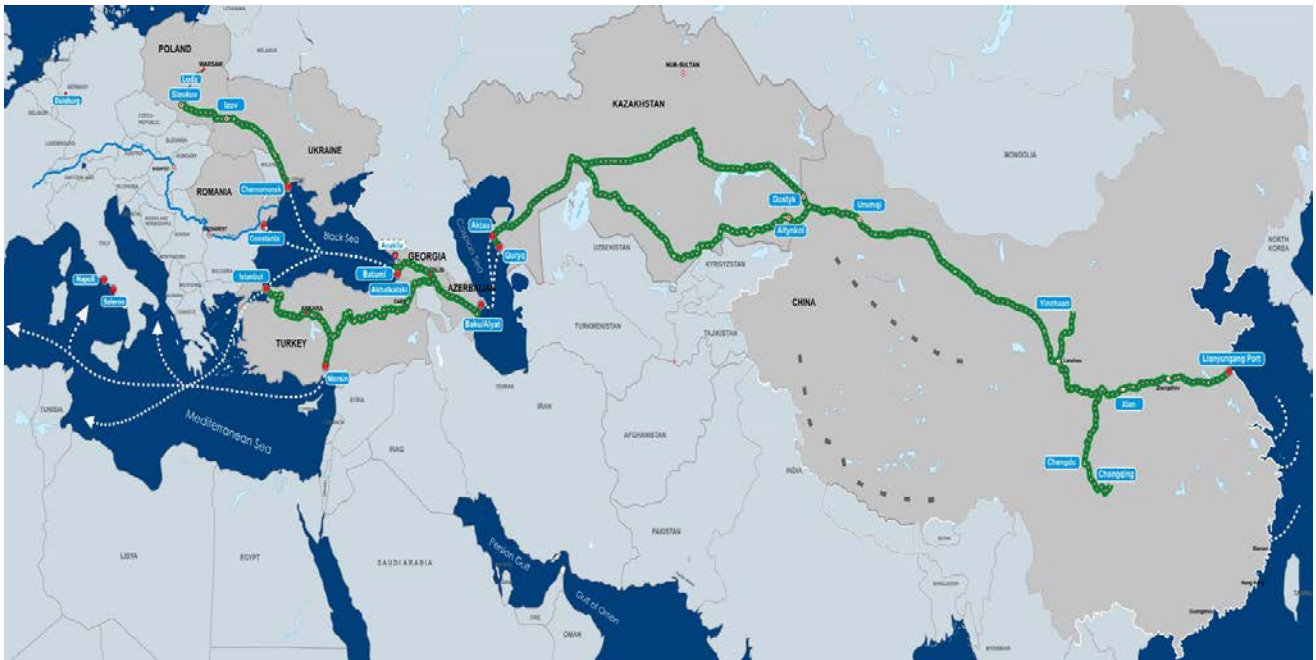
1. შესავალი

უახლეს ისტორიულ მონაცემებზე დაყრდნობით საქართველოზე გამავალ ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანს საფუძველი ჩაეყარა 90-იან წლებში ევროპის მიერ ინიცირებული პროექტების შედეგად, როგორცაა INOGATE (Degermenci , 2006)- Interstate Oil and Gas Transportation to Europe (საქართველოს ენერგეტიკისა და წყალმომარაგების მარეგ, 2022) და TRACECA - Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia (ADB, 2022) .

ზოგადად, 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.

სურათი 1.



წყარო: Middle Corridor, Trans-Caspian International Transport Route

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 გადაზიდვა მნიშვნელოვნად შემცირდა და შესაბამისად, სატრანსპორტო დერეფნის ფუნქციის მიმზიდველობის ხარისხის დონე შედარებით დაეცა.

რეალურად 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. (მსოფლიო ბანკი, 2014)

ლიტერატურის მიმოხილვა

სატრანზიტო პოტენციალთან დაკავშირებით არაერთი სამეცნიერო ნაშრომი თუ პუბლიკაცია არსებობს. თუმცა, აქვე უნდა ითქვას ისიც რომ არსებული ლიტერატურა ჯერ კიდევ არ იძლევა სრულფასოვან ინფორმაციას უშუალოდ საქართველოს კონტექსტში. ნაშრომში „საქართველოს სატრანსპორტო და ლოგისტიკური ცენტრის ფორმირების პერსპექტივები“ - გაანალიზებულია ქვეყნის განვითარების შესაძლებლობები სრულიად განსხვავებულ კონტექსტში. აღსანიშნავია, რომ გამოყენებულია ქართველი და უცხოელი მეცნიერების შრომები ზოგადი თვალსაზრისით ლოგისტიკისა და ამასთან, მონაცემთა შეგროვების, დამუშავებისა და ანალიზის მიმართულებით. სტატიის მიზნად დასახულია საქართველოს სატრანსპორტო-ლოგისტიკური დერეფნის ახალ კონტექსტში განვითარების პერსპექტივის შესწავლა, დასახელებული მიმართულებით სატრანზიტო პოტენციალის გამოვლენა, იდენტიფიცირება და აღნიშნულის შესაბამისი რეკომენდაციების, დასკვნების შემუშავება საანალიზო თემასთან მიმართებით (Katamadze & Katamadze, 2022). ნაშრომის საფუძველზე ჩამოყალიბებულ შედეგების და დასკვნების თვალსაზრისით აღსანიშნავია:

ლოგისტიკურ ჯაჭვებს შორის არსებული კავშირების მნიშვნელოვანი გაუმჯობესების აუცილებლობა, კონკურენტუნარიანობის გაუმჯობესების საჭიროება, ამასთან ქართული ლოგისტიკური კომპანიების კონკურენტული უპირატესობის იდენტიფიცირება და აღნიშნულის განვითარება, დასახელებული კომპანიის როგორც მენეჯმენტის ასევე, პერსონალის გადამზადება და მათი ცოდნის ამაღლება, საინფორმაციო ტექნოლოგიების სისტემის იმპლემენტაციის საჭიროება (Katamadze & Katamadze, 2022).

ზემოთქმულს გარკვეულწილად ეხმიანება სტატია - „საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის განვითარების ძირითადი განმსაზღვრელი ფაქტორები“. აღნიშნულის ფარგლებში ავტორი აანალიზებს იმ ძირითად საკითხებს, რომლებიც შესაძლოა განხილულ იქნას ფუნდამენტურად ქვეყნისათვის ლოგისტიკური და სატრანზიტო მიმართულების პოტენციალზე საუბრისას. დასახელებულ ნაწილში, განსაკუთრებით მნიშვნელოვან ფაქტორს წარმოადგენს ეკონომიკური, თუმცა ნაშრომის საფუძველზე ასევე იკვეთება ინფრასტრუქტურის განვითარების როლიც, სატარიფო პოლიტიკის მნიშვნელობა, ამასთან საბაჟო პროცედურები, ტვირთების გადაზიდვის წესები და სატრანზიტო პოლიტიკის მნიშვნელობა, როგორც სატრანზიტო ფუნქციის პერსპექტივის განმსაზღვრელი ფაქტორი (Danelia, 2017).

გარდა ზემოაღნიშნულისა, აუცილებელია განხილულ იქნას მსოფლიოს პრაქტიკაც და არსებული ნაშრომები საანალიზო საკითხთან მიმართებით. ამ მიმართულებით საინტერესოა ნაშრომის განხილვა, რომელიც ყველა ძირითად დერეფნის მახასიათებლების განხილვას წარმოადგენს (Acar & Gurol, 2016). აღსანიშნავია, რომ არსებული გლობალიზაციის ტენდენცია მთელ მსოფლიოში ზრდის სატრანსპორტო სტრატეგიების მნიშვნელობას მდგრადი კონკურენტული უპირატესობის მოპოვებისა და შენარჩუნების თვალსაზრისით. ამასთან, ბოლო წლების განმავლობაში განსაკუთრებულ აქტუალობას იძენს სატრანსპორტო ქსელების არსებობა, რომლებიც ხელს უწყობენ სავაჭრო ურთიერთობების ფორმირებასა და განვითარებას ქვეყნებს შორის. არსებული დერეფნები ვერ უზრუნველყოფს სრულფასოვან მომსახურებას და იკვეთება ხარვეზები. ამასთან აღსანიშნავია, რომ გლობალურად იზრდება ვაჭრობაც, რაც ხაზს უსვამს ზემოხსენებულს. თითოეული დერეფნის ჭრილში არსებობს დამატებითი შესაძლებლობები რომელთა ათვისებაც მნიშვნელოვანი დადებითი ეფექტის მომტანი იქნება რეგიონის ეკონომიკისათვის. აღნიშნული, შესაძლებელია განხორციელდეს ლოგისტიკური ცენტრების გააქტიურებით და შექმნით. ამასთან, ნაშრომში ხაზგასმული განსახილველ საკითხთან მიმართებით ინოვაციების ინტეგრირების კომპონენტი, რაც ასევე დამატებით ღირებულებას ქმნის. ზემოთქმულის პარალელურად, ნაშრომში ხაზგასმულია ინვესტიციების მნიშვნელობა მდგრადი ეკონომიკური ზრდის მიღწევისათვის. თუმცა, აქვე ხაზგასმულია, რომ ბოლო წლებში რეგიონის ქვეყნები აქტიურად ახორციელებენ

სხვადასხვა ინფრასტრუქტურულ ინვესტიციებს შიდა რეგიონული და გლობალური ვაჭრობის ხელშეწყობის მიზნით, თუმცა ამ მიმართულებით ნაკლებად შეიმჩნევა კოორდინირებული მუშაობა, რაც უფრო მეტ შესაძლებლობას და ინტერესთა თანხვედრას გამოიწვევდა რეგიონისთვის (Acar & Gurol, 2016).

ზემოთქმულის პარალელურად, სამეცნიერო ლიტერატურაში შემუშავებულია მოდელები, რომლებიც მეთოდოლოგიური თვალსაზრისით შესაძლოა გამოყენებულ იქნას სატრანზიტო დერეფნის ოპტიმიზაციისათვის. ნაშრომის მიზნებისათვის განხილული იქნება რამდენიმე მათგანი - მიკროეკონომიკური და ანალიტიკური მოდელი. პირველ მოდელში გათვალისწინებულია საოპერაციო ხარჯის, დროის და ღირებულების ურთიერთგავლენა ცვალებადი მოთხოვნის პირობებში. ამ მიმართულებით ნაშრომში განსაკუთრებული ყურადღებაა გამახვილებული სარკინიგზო გადაზიდვებზე; მეორე მოდელი კი ფიქსირებულ მოთხოვნაზეა კონცენტრირებული. ორივე მოდელის საბოლოო შედეგი სატრანზიტო ხაზის ოპტიმიზაციაა სტრატეგიული შედარების შესაძლებლობის გზით (Mocciaa & Laporteb, 2016).

2. მასალები და მეთოდები

სტატია ეყრდნობა მეორადი ანალიტიკური მასალების დამუშავებას ღია წყაროებზე დაყრდნობით. პირველ ეტაპზე მოხდა საკითხთან დაკავშირებული ფუნდამენტური წყაროების მოძიება, შერჩევა და მათი დამუშავება სტატიის მიზნებისათვის. სტატიისათვის სანდო და რელევანტური მასალების შერჩევის დროს აქცენტი კეთდებოდა წყაროს სანდოობაზე, აღიარებაზე და ცნობადობაზე. ამავდროულად, რელევანტური წყაროების შერჩევის პროცესში, წყაროთა საბოლოო სიის ფორმირებამდე გათვალისწინებული იქნა შესაბამისი სფეროს ექსპერტთა რეკომენდაციები. მომდევნო ეტაპზე მოპოვებული მონაცემები სიღრმისეულად გაანალიზდა, ანალიზის პროცესში ფორმირებული მონაცემები დამატებით მოწმდებოდა სხვა შესაძლო ანალოგებთან და ყოველივე ამის საფუძველზეც შემუშავდა შესაბამისი დასკვნები და რეკომენდაციები. ბოლო ეტაპზე მოხდა მოპოვებული და გადამოწმებული სტატისტიკური მონაცემების დამუშავების შედეგად მიღებულ დასკვნებზე დაყრდნობით რეკომენდაციების შემუშავება, რაც ფუნდამენტური მნიშვნელობის მატარებელია სტატიის შინაარსისა და თემატიკისათვის, შესაბამისად, ამყარებს წარმოდგენილი დასკვნებისა და რეკომენდაციების რელევანტურობას.

აღსანიშნავია, რომ ნაშრომში გამოყენებულია შედარებითი და სიხშირული ანალიზი, სტატით განსაზღვრული თემის სრულყოფილი ანალიზის წარმოსადგენად. სტატიაში წარმოდგენილი ვიზუალიზაცია სურათი 1 ასახავს საქართველოზე გამავალი

სატრანსპორტო დერეფნის როლს, ფუნქციას და მნიშვნელობას. სწორედ ამიტომ ის აღნიშნული პოტენციალის საილუსტრაციოდაა გამოყენებული, რაც თავის მხრივ სტატიის შინაარსთან უშუალო ბმაშია. ხოლო ცხრილი 1 საერთაშორისო სატრანზიტო დერეფნების ანალიზისთვისაა გამოყენებული. წარმოდგენილი ვიზუალიზაციით შედარებულია დერეფნების უპირატესობები და ნაკლოვანებები. მსგავსი ანალიზი კრიტიკულად მნიშვნელოვანი იყო ევრაზიის ალტერნატიული დერეფნების გავლენის შესაფასებლად საქართველოს სატრანზიტო პოტენციალზე. სწორედ ზემოთქმული ინფორმაციის საფუძველზე შემუშავებულია რეკომენდაციები თუ რა ტიპის ცვლილებები უნდა განხორციელდეს, რომ უზრუნველყოფილ იქნას გამტარუნარიანობისა და ეფექტიანობის უზრუნველსაყოფა. ასევე, კასპიის ზღვაზე საბორნე და საკონტეინერო მომსახურების გაუმჯობესებად.

საქართველოს სატრანსპორტო დერეფნის რეალობისა და შესაძლებლობების ანალიზი

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 (საქართველოს რკინიგზა, 2021).

რეალურად, 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 გაურკვეველობის 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 ბალტიის ზღვის პორტების, რუსეთის და უკრაინის გავლით. ტრანზიტო კავკასიის ქვეყნების მიმართულებით და პირიქით ჩინეთიდან ბაქოსკენ კონტეინერში 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 სტამბული. თუმცა, აღსანიშნავია, რომ გადამზიდავები და ტვირთის მიმღებები ყურადღებას აქცევენ, არა მარტო ფულად ხარჯებსა და დროს სატრანზიტო დერეფნის არჩევისას.

ბენდერ-აბასის პორტზე გამავალი მარშრუტი შეიძლება უპირატესი ვარიანტი იყოს ხარჯების მინიმიზაციის მხრივ, თუმცა ეს მარშრუტი ხასიათდება მცირე 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 პოტენციალი 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.

კვლევის სრულყოფისათვის მნიშვნელოვანია, განვიხილოთ 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 (აღმოსავლეთი სანაპირო, ბალტიმორი), ერთ-ერთი უმთავრესი შორეული აღმოსავლეთის 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 კლაიპედასა და ალმატის (დოსტიკი) შორის, დატვირთვასთან 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.

იმ ფონზე, როცა კონტეინერულ გადაზიდვებზე მოთხოვნა მნიშვნელოვნად გაიზარდა ცენტრალური აზიის მიმართულებით, ჩვენი დერეფანი არაეფექტიანია, რაც ხელს უშლის საქართველოს ჩამოყალიბებას კონკურენტულ სატრანზიტო მარშრუტად. როგორც აღინიშნა, ფოთსა და ბაქოს (და მის მიღმა) შორის ერთიანი სარკინიგზო ტარიფის შეთავაზების შეუძლებლობა ქმნის გაურკვეველობას გადამზიდავებს და ექსპედიტორებს შორის. ჩატვირთვა/გადმოტვირთვის ხშირად ცვალებადი ხარჯები ბაქოს სარკინიგზო დეპოში და პორტში ხშირად იწვევს ლოგისტიკის ოპერატორების შეშფოთებას. 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 კონტეინერში მოთავსებულ ტვირთებში ცენტრალური აზიიდან და პირიქით (უპირატესად დატვირთული კონტეინერები გადაადგილდება აღმოსავლეთით) და შეღავათების შეუსაბამობა სანაოსნოებსა და მოვაჭრეებს შორის, სატრანზიტო კონტეინერებთან დაკავშირებით დამატებით პრობლემებს ქმნის. რამდენადაც სანაოსნო

კომპანიებს არ სურთ კონტეინერების გაშვება ბაქოს ფარგლებს მიღმა, ან უნდა იქნეს შექმნილი კონტეინერები, 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 წელიწადში, საიდანაც 80 პროცენტი მოდის თხევად ტვირთზე (უპირატესად დასავლეთისკენ მიმავალი მოძრაობა), 13 პროცენტი - მშრალ მასიურ ტვირთზე და 7 პროცენტი კონტეინერებში მოთავსებულ ტვირთზე. ცენტრალური აზიიდან მიმავალი 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. 60-დან 82 პროცენტამდე პოტენციური მშრალი მასიური და კონტეინერში მოთავსებული ტვირთების ნაკადი კავკასიისკენ და პირიქით რეალურად ირჩევს საქართველოს, როგორც სატრანზიტო ქვეყანას (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.

ევრაზიის ალტერნატიული დერეფნების გავლენა საქართველოს სატრანსპორტო პოტენციალზე

შუა დერეფანი (Middle Corridor) წარმოადგენს საქართველოს ტერიტორიაზე გამავალ დერეფანს. აღნიშნული, თავის მხრივ მოიცავს და აერთიანებს ცენტრალური აზია-კავკასიის სატრანსპორტო დერეფნებს. შესაბამისად, ზემოთქმული წარმოადგენს ევროპა-აზიის სატრანსპორტო მარშრუტის ნაწილს და 6500 კილომეტრიან დერეფანს, რომელიც სამხრეთ-აღმოსავლეთ აზიასა და ჩინეთს აკავშირებს ევროპასთან ყაზახეთის, კასპიის ზღვის, აზერბაიჯანისა და საქართველოს გავლით. აქვე, ისიც აღსანიშნავია, რომ ჩამოთვლილთაგან ერთი მარშრუტი თურქეთში გადის, მეორე კი უკრაინაში (Kemoklidze, 2021).

თემასთან მიმართებით უნდა გაანალიზდეს კონკრეტულად აზია-ევროპის საკონტეინერო ვაჭრობის ისტორიული რეტროსპექტივა, ძირითადი მახასიათებლები და ინდიკატორები. ამ ნაწილში, აღსანიშნავია, რომ ევროპასა და აზიას შორის გადაზიდული კონტეინერების (TEU) მოცულობა 22 მლნ-ს უტოლდება. წარმოდგენილი მაჩვენებლიდან, 68%-ის გადაზიდვა TEU ჩინეთიდან ევროპის მიმართულებით ხდება, ხოლო და 31%-ის ევროპიდან ჩინეთისკენ (დობორჯგინიძე, 2019). დასახელებული ტვირთის მოცულობის დაახლოებით 97 %-ზე მეტის გადაზიდვა საზღვაო ტრანსპორტის მეშვეობით ხორციელდება. საინტერესო ფაქტს წარმოადგენს ის, რომ ავიატრანსპორტით ტვირთების მოცულობის ფაქტობრივად მინიმალური, მხოლოდ 2%-ის გადაზიდვა ხორციელდება (დობორჯგინიძე, 2019). რაც შეეხება სარკინიგზო ტრანსპორტს, მისი წილი საანალიზო დერეფანში ავიატრანსპორტით გადაზიდული ტვირთების მოცულობაზე ნაკლებია და დაახლოებით 1%-ს უტოლდება. დასახელებული, ხორციელდება ევრაზიული ეკონომიკური კორიდორის (EAEC) გავლით. აღსანიშნავია, რომ 70% -ს გადაზიდვა ჩინეთი-რუსეთის კორიდორით ხდება, ხოლო 30% ჩინეთი-ყაზახეთი-რუსეთის გავლით (დობორჯგინიძე, 2019). რაც შეეხება შუა დერეფანს (Middle Corridor), მონაცემების ანალიზის საფუძველზე ცალსახაა რომ, მისი გავლით ტვირთების მინიმალური რაოდენობის გადაადგილება ხდება, რაც ფაქტობრივად არაარსებით მაჩვენებელს იძლევა და ამ მიმართულებით კვლავ გასაუმჯობესებელ საკითხად რჩება.

აზია-ევროპის სარკინიგზო გადაზიდვებზე საუბრისას ორი მნიშვნელოვანი ფაქტორის გაანალიზებაა აუცილებელი - პირველი ეს არის გადაზიდვისათვის საჭირო დრო და მეორე გადაზიდვის ღირებულება. დასახელებულის უმთავრესი კონკურენტული უპირატესობა შეეხება სისწრაფეს - საზღვაო გადაზიდვისათვის საჭიროა ჩინეთის პორტებიდან ევროპამდე 35 დღე, ხოლო სარკინიგზო ტრანსპორტის გადაზიდვისას აუცილებელი დრო 14 დღეს უტოლდება. თუმცა, უნდა ითქვას რომ ბოლოს აღნიშნულის

ღირებულება სამჯერ მეტია, ვიდრე საზღვაო გადაზიდვის შემთხვევაში იქნებოდა. ცალსახაა, რომ ისევე როგორც მიმდინარე პერიოდისათვის, სამომავლოდაც დასახელებული 2 ინდიკატორი განსაკუთრებით საყურადღებოა როგორც მარშრუტების, ასევე ტრანსპორტირების სახეობის შერჩევის მიმართულებითაც. რადგანაც ეფექტური ტრანსპორტირება არსებულ გარემოში ყოველდღიურად უფრო მნიშვნელოვანი საკითხი ხდება ტვირთებზე საუბრისას (სოსანიძე, 2021). სავარაუდოა, რომ უახლოეს მომავალში მაღალი ღირებულების საქონლის თვალსაზრისით მნიშვნელოვნად გაიზრდება მოქნილი, სწრაფი, უსაფრთხო მარშრუტების გამოყენებით გადაზიდვების მოცულობა და შესაბამისად, წილი სრულ ტვირთბრუნვაში (დობორჯგინიძე, 2019).

შუა დერეფნის სტრატეგიული, სავაჭრო, გეოპოლიტიკური უპირატესობების მუხედევად, (EJAZ, 2021) არსებობს საკითხები, რაც მისი კონკურენტუნარიანობის მეტად პოპულარიზაციის ხელისშემშლელ ფაქტორად შეიძლება იყოს მოაზრებული - ესენია სიძვირე და არასანდოობა. რაც გამოიხატება, საკონტეინერო სარკინიგზო გადაზიდვების მაგალითზე. კონკრეტულად, შუა აზიიდან ევროპის მიმართულებით. რომლის ანალიზის საფუძველზეც იკვეთება, რომ განხილული მარშრუტი 22%-თ ძვირი და 50%-ით ხანგრძლივია EAEC-თან შედარებით (დობორჯგინიძე, 2019).

შუა დერეფანი უდიდესი მნიშვნელობის მატარებელია ეკონომიკური თანამშრომლობისა და ბაზრების ინტეგრირების ნაწილში (EJAZ, 2021), თუმცა განხილულის პარალელურად, დერეფნის უმთავრეს გამოწვევას კასპიის ზღვაზე საბორნე მომსახურების სიძვირე, არასანდოობა და საქართველოს შავი ზღვის პორტების დაბალი ეფექტიანობაა. აღნიშნულს ცალსახად ადასტურებს შემდეგი მაგალითი: ბოლო რამდენიმე წლის განმავლობაში უამინდობის ფაქტორით საქართველოს პორტების ფუნქციონირება დაახლოებით 2-3 თვით შეჩერდა. აღნიშნული მნიშვნელოვან კითხვის ნიშანს სვამს საანალიზო დერეფნის სანდოობის და ეფექტიანობის მიმართულებით. მსგავსი მაგალითები და შემთხვევები ფუნდამენტურ გავლენას ახდენს დერეფნის დატვირთვასა და შესაბამისად, ხელის შემწყობი ფაქტორია ტვირთების სხვა მიმართულებით გადატანის თვალსაზრისით (დობორჯგინიძე, 2019). მოსალოდნელია, რომ ეს ტენდენცია გაგრძელდება თუ არ იქნება მიღებული სისტემური გადაწყვეტილებები მსგავსი შემთხვევების პრევენციისა და ხარვეზის აღმოფხვრისათვის. მსგავსი მიდგომა დადებითი ეფექტის მომტანი იქნება სანდოობის და კონკურენტუნარიანობის ამაღლების კუთხით, რომლის საჭიროებაც ცალსახად იკვეთება. ამ მიმართულებით განსაკუთრებულ როლს ითამაშებს დერეფნის საზღვაო კავშირის გაღრმავება. დასახელებულ ნაწილში, გარკვეულ როლს ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტი შეიტანს. იმის გათვალისწინებით, რომ როგორც საფასო ასევე

ეფექტიანობის ჭრილში კონკურენცია მაღალია, შუა დერეფანს ამ მიმართულებით მოუწევს პროცესების გაუმჯობესება, სხვა შემთხვევაში ის კონკურენციას ვერ გაუწევს ვერც ჩრდილოეთის მარშრუტს (EAEC) და ვერც სამხრეთის მარშრუტს (დობორჯგინიძე, 2019).

აღსანიშნავია, რომ ჩამოთვლილი ცვლილებები არ იქნება საკმარისი, იმისათვის რომ ფუნდამენტურად გაუმჯობესდეს შუა დერეფნის ეფექტიანობა. ამ მიმართულებით, დამატებით კიდევ იკვეთება გამტარუნარიანობის ფაქტორი, რომლის მიღწევაც ინფრასტრუქტურული ღონისძიებებითაა შესაძლებელი. აღნიშნული უნდა მოხდეს, მათ შორის კასპიის ზღვის პორტების მაგალითზე, საკონტეინერო და საბორნე მომსახურებებზე კომბინირებული მუშაობით. წარმოდგენილი ინიციატივის საბოლოო შედეგი უნდა იყოს სატარიფო პოლიტიკის სახეცვლა და გაუმჯობესება, ამასთან დროითი რესურსის დაზოგვა და ეფექტიანობის ამაღლება (დობორჯგინიძე, 2019).

უფრო სრულყოფილი და შემაჯამებელი ანალიზისათვის სასარგებლო იქნება იმ არსებული საერთაშორისო სატრანზიტო დერეფნის მოკლე დახასიათება და შედარება, რომლებითაც აზიის წყნარი ოკეანის სანაპიროზე განლაგებული ქვეყნების დაკავშირება ხდება დასავლეთ ევროპის ატლანტიკის ოკეანისპირა განვითარებულ სახელმწიფოებთან (ცხრილი 1):

ცხრილი 1. საერთაშორისო სატრანზიტო დერეფნები

	მარშრუტი	უპირატესობები	ნაკლოვანებები
ჩრდილოეთის საზღვაო დერეფანი	აზია ჩრდილოეთეინულოვანი ოკეანის აუზი, ჩრდილოეთ ევროპა	მანძილის სიგრძე, საჭირო დროის ხანგრძლივობა და გადატვირთვის პორტების რაოდენობა	სეზონურობა, ტექნიკური ბარიერების მაღალი რაოდენობა, საკმაოდ მაღალი ტარიფები, საოპერაციო პროცედურების სირთულე
სამხრეთის საზღვაო დერეფანი	აზია ხმელთაშუა ზღვის აუზი ჩრდილოეთ ევროპა	უსაფრთხოება, დაბალი ტარიფები და დაფარვის მასშტაბები	შორი მანძილი, დიდი სატრანზიტო დრო, სეზონურობა
ტრანსციმბირული სარკინიგზო სატრანზიტო დერეფანი	ევროპა რუსეთი იაპონია	სატრანზიტო დრო, არ გააჩნია სეზონურობა, ერთი სატრანზიტო ქვეყანა და ერთი საბაჟო პროცედურა	შორი მანძილი, კორუფციის მაღალი დონე, ტექნიკური შეუთავსებლობა, გადატვირთვის საოპერაციო სირთულე

<p>სამხრეთის სახმელეთო დერეფანი</p>	<p>ადმოსავლეთ ევროპა თურქეთი ირანი (განშტოებები: შუა აზია ჩინეთი; სამხრეთ აზია სამხრეთადმოსავლეთ აზია-სამხრეთ ჩინეთი)</p>	<p>არ გააჩნია სეზონურობა</p>	<p>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</p>
<p>აბრეშუმის გზა (TRACECA) შერეული ტიპის სატრანზიტო დერეფანი</p>	<p>ადმოსავლეთ ევროპა შავი ზღვა სამხრეთ კავკასია კასპიის ზღვა შუა აზია ჩინეთი</p>	<p>უმოკლესი მანძილი, მცირე სატრანზიტო დრო</p>	<p>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</p>

წყარო: (მიქელაძე, 2021)

აღსანიშნავია, რომ უახლესი მონაცემებით, 2022 წლის 6 თვეზე დაყრდნობით, საქართველოს რკინიგზამ 6.8 მლნ ტონა ტვირთი გადაზიდა და ამასთან, მიღებული შემოსავლების ნაწილში 191 მლნ ლარზე მეტი დააფიქსირა. წარმოდგენილი მაჩვენებელი ბოლო 7 წლის მანძილზე ყველაზე მაღალია, რაც საკითხის აქტუალურობას კიდევ ერთხელ უსვამს ხაზს და აჩვენებს ქვეყნის მზარდ პოტენციალს ამ მიმართულებით. აქვე, ისიც უნდა ითქვას რომ გადაზიდვების ნაწილშიც მონაცემები ყველა მიმართულებით ზრდის ტენდენციას აჩვენებს. საგულისხმოა ისიც, რომ კომპანიის მიერ გადაზიდვების კუთხით ზრდის ტენდენცია 2018 წლიდან კვლავ ნარჩუნდება (საქართველოს რკინიგზა, 2022). ცალსახაა, რომ ზემოგანხილული ინფორმაციით, ქვეყანას რიგი საკითხების გაუმჯობესებით ექნება შესაძლებლობა

მნიშვნელოვანი როლი ჰქონდეს საერთაშორისო გადაზიდვებსა და ტვირთბრუნვაში, რაც მნიშვნელოვანი წყარო იქნება ქვეყნის ეკონომიკური ზრდისათვის (საქართველოს მთავრობა, საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების სტრატეგია, 2020)

საქართველოს სატრანზიტო დერეფნის განვითარების პერსპექტივები - 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 მიწოდების 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 დაახლოებით 15-20%-ს შეადგენს. აღსანიშნავია, რომ დასახელებული მაჩვენებელი მნიშვნელოვნად აღემატება საერთაშორისო პრაქტიკით განსაზღვრულ ზოგად მონაცემებს. მაგალითად, ევროკავშირის

მაჩვენებლები ბევრად დაბალია და შემოსავლების დაახლოებით 5 პროცენტს უტოლდება (ოსაძე, 2021).

ზემოთქმული მაღალი მაჩვენებელი, რომელიც წარმოდგენილია საქართველოს შემთხვევაში განპირობებულია რამდენიმე ძირითადი ფაქტორით, ესენია - არაეფექტიანობა, სასაწყობო დანახარჯები, კონსოლიდაციის/დეკონსოლიდაციის ოპერაციების დეფიციტი, ლოგისტიკური აქტივების დაბალი მწარმოებლობა (ოსაძე, 2021).

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 პოტენციალი შეიძლება გაძლიერდეს, თუ ლოგისტიკური ცენტრი ინტეგრირებული იქნება აეროპორტთან წვდომით. ასეთ პროექტებს უნდა მიენიჭოთ შეუზღუდავი წვდომა საბაზისო ინფრასტრუქტურასთან, თუ ისინი შესაბამისობაში იქნება საქართველოში მოქმედ წესებთან.

ეკონომიკის გლობალიზაცია ბევრ შესაძლებლობას იძლევა, თუმცა დამატებით გამოწვევებს ქმნის ქვეყნებისათვის. ამ მიმართულებით განსაკუთრებით აღსანიშნავი სწორედ ლოგისტიკის თემატიკაა. გლობალური ბაზარი 2020 წლის მონაცემებით 12,3 მლრდ დოლარს შეადგენდა. საინტერესოა, რომ ამ მიმართულებით მოსალოდნელია დაახლოებით 36%-იანი ზრდა 2027 წლისთვის. ბუნებრივია ეს დამატებითი შესაძლებლობაა მსოფლიოსთვის და მათ შორის საქართველოსთვისაც. სწორედ ამიტომ, საქართველოს სპეციფიკის გათვალისწინებით განსაკუთრებით მნიშვნელოვანი იქნება მიწოდების ჯაჭვის მაქსიმალური ოპტიმიზაცია, ხარჯების მინიმიზაცია ყველა მიმართულებით სადაც ამის შესაძლებლობაა, კონტრაქტორების შერჩევა შესაბამისი ქოსტ-ბენეფიტის ანალიზის საფუძველზე, პროდუქციის ტიპების ოპტიმიზაცია, ეფექტიანი/დროული კომუნიკაცია პარტნიორებთან და Just-In-Time-ის უფრო აქტიური გამოყენება (Tsetskhladze & Makharadze, 2021)

საქართველოში არსებული რეგიონალური და საერთაშორისო პოტენციალის რეალიზებისათვის აუცილებელია კომბინირებული მუშაობა როგორც ლოგისტიკური, ასევე ინფრასტრუქტურული, საკომუნიკაციო და სატრანსპორტო მიმართულებით. სწორედ აქედან გამომდინარე ქვეყნის 2022-2025 წლების ერთ-ერთ ძირითად მიმართულებად განსაზღვრულია საქართველოს რეგიონული ჰაბის პოტენციალის მაქსიმალური რეალიზება (საქართველოს მთავრობა, 2021).

3. შედეგების განხილვა

საქართველოს სატრანზიტო დერეფნის ფუნქციონირების ერთ-ერთ ბარიერს წარმოადგენს ცალმხრივი სატარიფო შეღავათები, რომლის შეუცვლელი ალტერნატივა ორმხრივი სატარიფო პოლიტიკის დანერგვაშია.

კვლევიდან გამომდინარე დგინდება, რომ:

- პოტენციური სატრანზიტო ნაკადები დიდია კავკასიის სატრანზიტო დერეფნის (CTC) ამჟამინდელ ფაქტობრივ დატვირთვისთან შედარებით;
- საქართველოს ტრანზიტი 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;
- არ არსებობს ერთიანი შეთანხმებული სარკინიგზო ტარიფი საქართველოს რკინიგზასა და აზერბაიჯანის რკინიგზას შორის და, ამდენად, სამარშრუტო მატარებლები არ ფუნქციონირებს კომერციული თვალსაზრისით ფოთსა და ბაქოს შორის;
- საქართველო-აზერბაიჯანის საზღვრის მხარეს არაოფიციალური გადახდების საჭიროების მუდმივი პრობლემა, სრულად აღმოფხვრილი არ არის და მნიშვნელოვნად აფერხებს დერეფნის კონკურენტუნარიანობის ამაღლებას;
- იმის მიუხედავად, რომ გარკვეული ინვერსიტიციები მუდმივად ხორციელდება სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურაში არსებული საგზაო და სარკინიგზო გამტარუნარიანობა არ არის საკმარისი ტვირთების მომსახურებისათვის, რაც ცალსახად იკვეთება განხილული გამოწვევების საფუძველზე. ამასთან, ლოგისტიკური მომსახურების ტარიფები არაკონკურენტუნარიანია, რასაც შესაბამისი შედეგი აქვს პროცესზე. ამასთან პრობლემაა მიწოდების ჯაჭვის ნაწილშიც, მომსახურების ხარისხში, უსაფრთხოებასა და

გადახდისუნარიანობაში. ბუნებრივია, აღნიშნული ფაქტორების ერთიანობა მნიშვნელოვნად ამცირებს ტვირთბრუნვას (Tsetskhladze & Makharadze, 2021)

- 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;
- სატრანსპორტო დერეფნის ფუნქციონირებისათვის აუცილებელი ლოგისტიკის სექტორის განვითარების საჭიროებაზე მიაჩნევენ მსოფლიო ბანკის ლოგისტიკის ინდექსი (LPI), სადაც ბოლო მონაცემებით, საქართველო 160 ქვეყანას შორის 119-ე ადგილს იკავებს (ოსაძე, 2021)

4. დასკვნა და რეკომენდაციები

კვლევის შედეგად იკვეთება რამდენიმე ძირითადი დასკვნა:

სომხეთ-აზერბაიჯანის დერეფნის დებლოკირების შედეგად სომხეთის მიერ სატრანზიტო ფუნქციის შეძენით, ჩინეთში სომხეთის პროდუქტის ტრანსპორტირება შეიძლება განხორციელდეს არა საქართველოს ნავსადგურებით, არამედ სომხეთიდან ირანის სამხრეთით განთავსებული ნავსადგურების და თურქეთის ხმელთაშუა ნავსადგურების გავლით, რითაც საქართველოს სატრანზიტო შესაძლებლობები მნიშვნელოვნად შეიძლება შემცირდეს, და ასევე, ქვეყანას სატრანზიტო პოტენციალს დააკარგვინებს ისეთი ტვირთის ძვირადღირებული გადაზიდვები, როგორებიცაა სპილენძის მოლიბდენის და პერლიტის ექსპორტი სომხეთში, რომლის მოხმარება მნიშვნელოვნად იზრდება ჩინეთსა და ევროპაში.

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.

ამასთან, ანაკლიის ღრმაწყლოვანი 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.

საკვლევი საკითხიდან გამომდინარე მნიშვნელოვანია ჩამოყალიბდეს რამოდენიმე რეკომენდაცია, რომელსაც ექნება პრაქტიკული ხასიათი და იქნება საქართველოს სპეციფიკასა და მახასიათებლებზე მორგებული:

- საქართველოს გეოგრაფიული მდებარეობიდან გამომდინარე ეფექტიანობის გაზრდისთვის აუცილებელია ჩამოყალიბდეს სატრანსპორტო სისტემა სატრანზიტო პოტენციალის მაქსიმალური გამოყენების მიზნით;
- 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 ღრმაწყლოვანი პორტის პროექტების დროული განხორციელება;
- აუცილებელია რეგიონის მსხვილი მოთამაშეებისთვის შეთავაზებულ იქნას ახალი ტექნოლოგიებით და სიმძლავრეებით აღჭურვილი ინფრასტრუქტურა და გაძლიერდეს სატრანსპორტო სისტემის მუდმივი განვითარებით ქვეყნისთვის პრიორიტეტულად აღიარებული სატრანსპორტო დერეფნის გამტარუნარიანობა;
- ფუნდამენტურად მნიშვნელოვანია ანაკლიის საზღვაო ნავსადგურის მშენებლობის პროექტის გაგრძელება, მისი კონცეფციის და ფუნქციების გათვალისწინებით, რადგანაც, ის მეტად დააჩქარებს ქვეყნის ლოგისტიკურ და ეკონომიკურ ჰაბად ფორმირების საკითხს.
- საჭიროა სატრანსპორტო სისტემების სრულყოფა საერთაშორისო და ევროკავშირის სტანდარტებზე დაყრდნობით.
- 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 კავკასიის რეგიონში. მსგავსი ინფრასტრუქტურის არსებობა ბიძგს მისცემს მსხვილ საერთაშორისო ლოგისტიკურ კომპანიებს, დაიწყონ თანამედროვე სტანდარტებით აქტიური ოპერირება საქართველოში;
- საქართველოს მსხვილ ქალაქებში ლოგისტიკური ცენტრების განვითარება ხელს შეუწყობს ქვეყნის სატრანზიტო, ლოგისტიკური პოტენციალის გაზრდას და კონკურენტუნარიანობის ამაღლებას.
- ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის პროექტის სრულად ამოქმედებამ მნიშვნელოვანი როლი უნდა შეასრულოს ტვირთების გადაზიდვისთვის საჭირო დროის შემცირებასა და შესაბამისად ქვეყნის გავლით დამატებითი ტვირთაკადების მოზიდვაში; ამასთან, ქვეყნის მიმართ სანდოობისა და მომსახურების ხარისხის ზრდის თვალსაზრისით.
- 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 თანამშრომლობის გაღრმავება სხვადასხვა მიმართულებით, რომლის შედეგიც იქნება სატრანსპორტო სისტემებში ინტეგრაცია და რეგიონული თანამშრომლობის გაღრმავება (საქართველოს მთავრობა, 2021)
- აუცილებელია მოხდეს პროცესების გაფიცრულება ლოგისტიკის მიმართულებით;
- სატრანზიტო დერეფნის წინაშე არსებული გამოწვევების აღმოფხვრისა და შემდგომ გაუმჯობესებისათვის უნდა შემუშავდეს რისკ მენეჯმენტის სტატეგია და შესაბამისი სამოქმედო გეგმა.

ბიბლიოგრაფია

დობორჯგინიძე, გ. (2019). *საქართველო, როგორც შუა დერეფნის საზღვაო კარიბჭე.*

<https://forbes.ge/saqarthvelo-rogorcs-shua-de/>.

მიქელაძე, ი. (2021). *ევრაზიული სატრანსპორტო დერეფნის სამხრეთ კავკასიის უბნის სატრანზიტო პოტენციალის გამოკვლევა და მისი გაზრდის მიზნით ინოვაციური ღონისძიებების შემუშავება.*

<https://www.atsu.edu.ge/images/pdf/disertaciebi/ირაკლი%20%20მიქელაძის%20დისერტაცია%2030.06.2021.pdf>.

მსოფლიო ბანკი. (2014). საქართველო: შესაძლებლობები კეთილდღეობის მისაღწევად.

<https://documents1.worldbank.org/curated/en/306471468251761064/pdf/896080GEORGIAN0411B0CEM0GEO0for0WEB.pdf?fbclid=IwAR010Rhre3DQNKbtpSMnroZ9qHwYV4yzGjQILTeEKHqJ9BU NyLk0smSdNfQ>

ოსაძე, ლ., & სოსანიძე, მ. (2021). საქართველოს ლოგისტიკური განვითარების პოტენციალი და COVID 19. *გლობალიზაცია და ბიზნესი*. 12, 114-119.

<https://doi.org/10.35945/gb.2020.11.016>

ADB. (2022). *Cross-border Infrastructure Transport Corridor Europe Caucasus Asia (TRACECA).*

<https://aric.adb.org/initiative/transport-corridor-europe-caucasus-asia>.

Degermenci , O. (2006). *EU study of Caspian area oil, gas pipelines compares routes, costs.*

EJAZ, H. (2021). *The Belt and Road Initiative and the Middle Corridor: Complementarity or Competition? .*

Katamadze, D., & Katamadze, G. (2022). *PROSPECTS FOR THE FORMATION OF THE TRANSPORT AND LOGISTICS HUB OF GEORGIA.*

Kemoklidze, N. (2021). *China's belt and road initiative: Opportunities and challenges for Georgia.*

<https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.2.2021.4>.

LOGISTICS DEVELOPMENT POTENTIAL OF GEORGIA AND COVID 19. (2021).

- Tsetskhladze, L., & Makharadze, N. (2021). *Actual problems for logistics management and strategies of supply chain in Georgia*. <https://doi.org/10.1051/mateconf/202133901004>.
- დობორჯგინიძე, გ. (2019). *საქართველო, როგორც შუა დერეფნის საზღვაო კარიბჭე*. <https://forbes.ge/saqarthvelo-rogorcs-shua-de/>.
- მიქელაძე, ი. (2021). *ევრაზიული სატრანსპორტო დერეფნის სამხრეთ კავკასიის უბნის სატრანზიტო პოტენციალის გამოკვლევა და მისი გაზრდის მიზნით ინოვაციური ღონისძიებების შემუშავება*. <https://www.atsu.edu.ge/images/pdf/disertaciebi/ირაკლი%20%20მიქელაძის%20დისერტაცია%2030.06.2021.pdf>.
- საქართველოს ენერგეტიკისა და წყალმომარაგების მარეგ. (2022). *INOGATE - ის პროგრამა*. <https://gnerc.org/ge/international-projects/projects/completed/inogate-is-programa/270>.
- საქართველოს მთავრობა. (2020). *საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების სტრატეგია*. <https://www.mof.ge/ViewFile.aspx?Id=64>.
- საქართველოს მთავრობა. (2021). *ქვეყნის ძირითადი მონაცემები და მიმართულებები 2022-2025 წლებისათვის*. economy.ge.
- საქართველოს რკინიგზა. (2022). *საქართველოს რკინიგზას ბოლო 7 წლის განმავლობაში სატვირთო გადაზიდვებში ყველაზე მაღალი მაჩვენებლები აქვს*. <https://www.railway.ge/saqartvelos-rkinigzas-bolo-7-wlis-ganmavlobashi-satvirto-gadazidvebshi-yvelaze-maghali-machveneblebi-aqvs/>.