საჯარო და კერძო სექტორებს შორის დიალოგის პლატფორმის გაძლიერება პარლამენტში

კვლევის ანგარიში: სატრანსპორტო-ლოგისტიკური დარგი საქართველოში: ძირითადი გამოწვევები და განვითარების პერსპექტივები

აშშ-ს საერთაშორისო განვითარების სააგენტოს პროექტი „მმართველობა განვითარებისათვის“

22 დეკემბერი, 2017

ამ ანგარიშის მომზადება შესაძლებელი გახდა ამერიკელი ხალხის მიერ ამერიკის შეერთებული შტატების საერთაშორისო განვითარების სააგენტოს (USAID) მეშვეობით გაწეული დახმარების შედეგად. მის შინაარსზე პასუხისმგებელია „დელოიტ ქონსალთინგი“. დოკუმენტში გამოთქმული მოსაზრებები შეიძლება არ ემთხვეოდეს USAID-ის ან ამერიკის შეერთებული შტატების მთავრობის პოზიციას.

საჯარო და კერძო სექტორებს შორის დიალოგის პლატფორმის გაძლიერება პარლამენტში

კვლევის ანგარიში: სატრანსპორტო-ლოგისტიკური დარგი საქართველოში: ძირითადი გამოწვევები და განვითარების პერსპექტივები

აშშ-ს საერთაშორისო განვითარების სააგენტოს პროექტი
„მმართველობა განვითარებისათვის“
კონტრაქტის ნომერი: AID-114-C-14-00007
''დელოიტ ქონსალთინგი''
აშშ-ს საერთაშორისო განვითარების სააგენტო | საქართველო
აშშ-ს საერთაშორისო განვითარების სააგენტოს საკონტრაქტო ოფიცრის წარმომადგენელი: რევაზ ორმოცაძე
ავტორი(ები): ბიზნესისა და ეკონომიკის ცენტრი (BEC)
WORK PLANNING: (ACTIVITY AREA: 5500) (ACTIVITY CODE: ID# 455)
ენა: ქართული
22 დეკემბერი, 2017

შენიშვნა:

ამ ანგარიშის მომზადება შესაძლებელი გახდა ამერიკელი ხალხის მიერ ამერიკის შეერთებული შტატების საერთაშორისო განვითარების სააგენტოს (USAID) მეშვეობით გაწეული დახმარების შედეგად. მის შინაარსზე პასუხისმგებელია „დელოიტ ქონსალთინგი“. დოკუმენტში გამოთქმული მოსაზრებები შეიძლება არ ემთხვეოდეს USAID-ის ან ამერიკის შეერთებული შტატების მთავრობის პოზიციას.

მონაცემები

რედაქტორი: თამარ ბუაძე, მთავრობის შესაძლებათა განვითარების კომპონენტის ხელმძღვანელი; თამარ ქაფიანიძე, საჯარო და კერძო სექტორებს შორის დიალოგის საკითხებში კომპონენტის ლიდერი; ბონდო ბოლქვაძე, მრჩეველი საბაჟო და საგადასახადო საკითხებში

პროექტის კომპონენტი: საჯარო და კერძო სექტორებს შორის დიალოგის გაძლიერების კომპონენტი

სფერო: საჯარო და კერძო სექტორებს შორის დიალოგის გაძლიერება

საკვანძო სიტყვები: სატრანსპორტო-ლოგისტიკური სისტემა, ახალი აბრეშუმის გზა, სატრანზიტო დერეფანი, ტვირთბრუნვა, ტვირთნაკადები, ნავთობსადენი, გაზსადენი, რკინიგზა, საავტომობილო ტრანსპორტი, საჰაერო ტრანსპორტი, საზღვაო ტრანსპორტი

აკრონიმები

BEC	ბიზნესისა და ეკონომიკის ცენტრი
DHL	დი-ეიჩ-ელი
G4G	''მმართველობა განვითარებისათვის'' საქართველოში
LPI	ლოგისტიკური უზრუნველყოფის ინდექსი
TNT	შპს სკს (თი-ენ-თი)
TRACECA	ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანი
USAID	ამერიკის შეერთებული შტატების საერთაშორისო განვითარების სააგენტო

სარჩევი

1. შესავალი ..... ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.

2. საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის გეოეკონომიკური კონტექსტი 7

3. საქართველოს პოზიციონირება საერთაშორისო რეიტინგებში.....13

4. საქართველოს სატრანსპორტო-ლოგისტიკური სისტემა - არსებული მდგომარეობა15

5. სატრანსპორტო-ლოგისტიკური მიმართულებით საქართველოში მიმდინარე და დაგეგმილი პროექტები.....24

6. დარგში არსებული ძირითადი პრობლემები და მათი შესაძლო გადაჭრის გზები 26

7. დასკვნა 31

1. შესავალი

წინამდებარე კვლევა შემუშავდა კანონმდებელთა ინფორმირების მიზნით, ამერიკის შეერთებული შტატების საერთაშორისო განვითარების სააგენტოს (USAID) ,,მმართველობა განვითარებისთვის'' (G4G) პროექტის ფარგლებში: ,,საჯარო და კერძო სექტორებს შორის დიალოგის პლატფორმის გაძლიერება პარლამენტში," რომელსაც ბიზნესისა და ეკონომიკის ცენტრი (BEC) ახორციელებს.

<u>კვლევის ანგარიში ეფუძნება:</u> საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროსა და კერძო სექტორის წარმომადგენელთა ოფიციალურ მონაცემებს; აკადემიურ კვლევებსა და ნაშრომებს; მსოფლიო ეკონომიკური ფორუმის, მსოფლიო ბანკის, აზიის განვითარების ბანკისა და USAID-ის ანგარიშებს, მათ შორის, USAID-ის G4G-ის 2017 წლის 6 ივლისის ანგარიშს „კავკასიის სატრანზიტო დერეფნის შედარებითი ანალიზი''.

<u>წინამდებარე კვლევა მოიცავს, ასევე:</u> ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის დარგში BEC-ის ექსპერტის ირაკლი დანელიას შეფასებებსა და რეკომენდაციებს, საქართველოში სატრანსპორტო-ლოგისტიკური დარგის განვითარების კუთხით არსებული ძირითადი პრობლემებისა და მათი შესაძლო გადაჭრის გზების შესახებ. აღნიშნული რეკომენდაციები, თავის მხრივ, ასახავს მიმდინარე წლის 11 დეკემბერს, BEC-ის მიერ, USAID-ის G4G-ის პროექტის ფარგლებში ჩატარებული „ექსპერტთა და ინტერესთა ჯგუფების წარმომადგენელთა სამუშაო შეხვედრის'' შედეგებს.[1]

<u>საკვლევი საკითხის აქტუალურობა:</u> მიუხედავად იმისა, რომ უკანასკნელ პერიოდში ე.წ. ''ახალი აბრეშუმის გზის'' სატრანზიტო დერეფანში ტვირთნაკადები მნიშვნელოვანად გააქტიურდა, ჯერ კიდევ სრულად არ არის ათვისებული აღნიშნული დერეფნის პოტენციური შესაძლებლობები. აღნიშნული პოტენციალის სრულფასოვანი რეალიზაცია მჭიდრო კავშირშია იმ ინსტიტუციური, სტრუქტურული და სტრატეგიული გამოწვევების ეფექტიან გადაჭრასთან, რომელთა მოუგვარებლობის გამო, ''ახალი აბრეშუმის გზის'' სატრანზიტო დერეფანი ნაკლებად კონკურენტუნარიანია ალტერნატიულ დერეფნებთან შედარებით.

ხელსაყრელი გეოგრაფიული მდებარეობის შესაბამისად, საქართველოს აქვს შესაძლებლობა ნახსენებ სატრანზიტო დერეფანში შეასრულოს საკვანძო ფუნქცია, მოახდინოს საკუთარი სატრანსპორტო-ლოგისტიკური სისტემის სიღრმისეული ინტეგრაცია საერთაშორისო ლოგისტიკურ სისტემებში და ამით ხელი შეუწყოს ქვეყნის საერთო ეკონომიკურ განვითარებას. აღნიშნულის გათვალისწინებით, საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების სტრატეგია - „საქართველო 2020" - განსაზღვრავს სატრანზიტო პოტენციალის მაქსიმალური გამოყენების მიზნით განსახორციელებელი პოლიტიკის შემდეგ მიმართულებებს:

- სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის სრულყოფა და ლოგისტიკური ცენტრების განვითარება;
- ინვესტიციების ხელშეწყობა ენერგეტიკის, ტრანსპორტის და ლოგისტიკის სფეროში, სახელმწიფოსა და კერძო სექტორს შორის თანამშრომლობის გაძლიერება;
- კონკურენტული გარემოს ფორმირება და ინფორმაციული სისტემების განვითარება;
- საერთაშორისო და რეგიონულ სატრანსპორტო სისტემებში ინტეგრაცია.

[1] https://www.facebook.com/pg/Business-and-Economic-Centre-195891261077/photos/?tab=album&album_id=10154990723206078

მიუხედავად ამისა, არ არსებობს კონკრეტული სამოქმედო გეგმა, რომელიც უზრუნველყოფს სახელმწიფო სტრატეგიით განსაზღვრული პრიორიტეტების პრაქტიკაში შესრულებას და არ არის განსაზღვრული სტრატეგიული მიმართულებების განხორციელებაზე პასუხისმგებელი შესაბამისი საჯარო უწყებები.

ზემოაღნიშნული პრობლემების გათვალისწინებით, კვლევის <u>მიზნად დაისახა:</u> ქვეყნის კონკურენტუნარიანობის გაუმჯობესებისა და თანამედროვე მსოფლიო ეკონომიკაში ეფექტიანი ინტეგრაციისთვის, საქართველოს სატრანზიტო პოტენციალის შესწავლა-გაანალიზება; ასევე, სატრანსპორტო-ლოგისტიკური დარგის განვითარების სტრატეგიის განსაზღვრისთვის, ოპტიმალური ინსტრუმენტების იდენტიფიცირება და შესაბამისი რეკომენდაციების შემუშავება.

<u>კვლევის მიზნების მისაღწევად დაისახა შემდეგი ამოცანები</u>**:** (1) საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის გეოეკონომიკური კონტექსტისა და საერთაშორისო არენაზე საქართველოს პოზიციონირების ანალიზი; (2) ქვეყნის სატრანსპორტო-ლოგისტიკურ სფეროზე მოქმედი ძირითადი ფაქტორების იდენტიფიცირება და დარგში არსებული ძირითადი პრობლემების განსაზღვრა; (3) იდენტიფიცირებულ პრობლემათა აღმოფხვრისა და საქართველოს სატრანზიტო პოტენციალის სრულფასოვანი ათვისების მიზნით, შესაბამისი რეკომენდაციების შემუშავება.

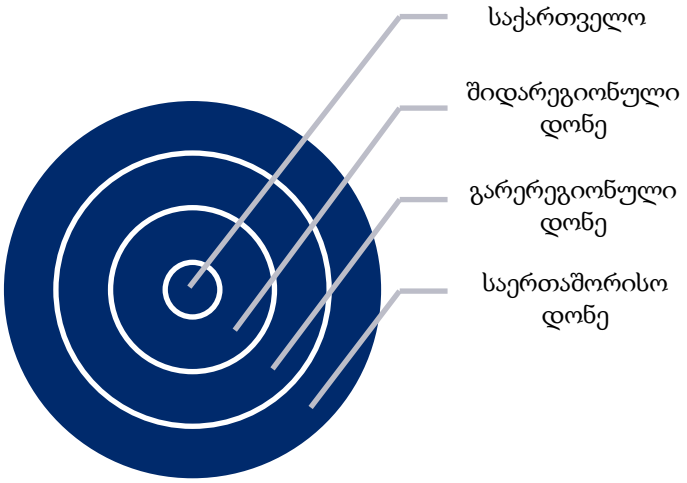
აღნიშნული ამოცანების განსახორციელებლად, ექსპერტთა და ინტერესთა ჯგუფების წარმომადგენელთა მოსაზრებების ურთიერთგაზიარებისა და პოზიციების შეჯერების მიზნით, ბიზნესისა და ეკონომიკის ცენტრის (BEC) ორგანიზებით, ჩატარდა ექსპერტთა და ინტერესთა ჯგუფების სამუშაო შეხვედრა, რომლის შედეგები ასახულია წინამდებარე კვლევის ანგარიშში.

სამუშაო შეხვედრაში მონაწილეობდნენ კერძო და არასამთავრობო, საერთაშორისო და ადგილობრივი ორგანიზაციების წარმომადგენლები, მათ შორის: USAID-ის პროექტი „მმართველობა განვითარებისთვის'', საქართველოს ექსპედიტორთა ასოციაცია, ანაკლიის განვითარების კონსორციუმი, თსუ ანალიზისა და პროგნოზირების ცენტრი, სატრანსპორტო დერეფნის კვლევის ცენტრი, ტრანს კაუკასუს ლოგისტიკსი და სხვა.

2. საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის გეოეკონომიკური კონტექსტი

საქართველო მდებარეობს მსოფლიოს ერთ-ერთ ყველაზე უფრო მნიშვნელოვან და რთულ გეოპოლიტიკურ რეგიონში, დიდი აბრეშუმის გზის საკვანძო ადგილზე, რომელიც ისტორიულად უდიდეს როლს თამაშობდა ევროპისა და აზიის განვითარებასა და ურთიერთობებში. მას შემდეგ რაც საქართველომ თავი დააღწია საბჭოთა კავშირის გეოპოლიტიკურ ტყვეობას, ქვეყანა საკუთარი გეოგრაფიული სივრცის, ისტორიული წარსულის, პოლიტიკური მნიშვნელობისა და ეკონომიკური შესაძლებლობებიდან გამომდინარე გახდა ახალი გეოეკონომიკური ცენტრი ევროპასა და აზიას, რუსეთსა და ახლო აღმოსავლეთს შორის. შესაბამისად, საქართველოს როგორც ახალი გეოეკონომიკური მიზიდულობის ცენტრის მიმართ გაჩნდა მზარდი ინტერესი, როგორც რეგიონულ, ისე საერთაშორისო ასპარეზზე. ქვეყანის უმთავრეს გეოპოლიტიკურ ამოცანას ევროპულ სტრუქტურებში ინტეგრაცია წარმოადგენს. ამდენად, გეოპოლიტიკური სტრატეგია მკაფიოდ არის დეკლარირებული, ხოლო მსოფლიო ეკონომიკაში საკუთარი ნიშის დამკვიდრებისათვის კი უაღრესად მნიშვნელოვანია სწორად ჩამოყალიბებული გეოეკონომიკური სტრატეგიის ფორმირება და მისი იმპლემენტაცია, რეგიონის ლოკალურ და საერთაშორისო მოკავშირეებთან შესაბამისი თანამშრომლობით. ამდენად, საქართველოს გეოეკონომიკურ პოზიციონირებაზე გავლენას ახდენენ: შიდარეგიონული დონის მოთამაშეები (სომხეთი, აზერბაიჯანი); გარერეგიონული დონის შემთხვევაში - რუსეთი, თურქეთი, ირანი, შუაზიური ქვეყნები; და ისეთი საერთაშორისო დონის მოთამაშეები, როგორებიც არიან ევროკავშირი, ამერიკის შეერთებული შტატები და ჩინეთი.

იხილეთ დიაგრამა 1:



საქართველოს სავაჭრო-ეკონომიკურ ურთიერთობას მეზობელ და არამეზობელ ქვეყნებთან დიდი ხნის ისტორია გააჩნია. ამიერკავკასიის ძველი სავაჭრო სატრანზიტო გზები, ისტორიულად არსებული სახმელეთო, საზღვაო და სამდინარო საერთაშორისო სავაჭრო გზათა სისტემის შემადგენელი ნაწილი იყო.[2] ბრინჯაოს ხანიდან (ძვ.წ III–II ათასწლეული) მოყოლებული, სწორედ

[2] გედენიძე მ. აბრეშუმის გზის (ტრასეკა) საქართველოს მონაკვეთის არქიტექტურული და ფუნქციურ-გეგმარებითი ორგანიზაცია, მეთოდიკური მითითებები და საკურსო პროექტის მოცემულობა ქალაქთმშენებლობაში, ტექნიკური უნივერსიტეტის გამომცემლობა, თბილისი, 2013

ლორთქიფანიძე ო. ანტიკურ ხანაში ინდოეთიდან შავი ზღვისაკენ მიმავალი სატრანსპორტო-სავაჭრო გზის შესახებ. საქართველოს მეცნიერებათა აკადემია. მოამდე, XIX, №3, 1957

კავკასიის საშუალებით ხდებოდა კავშირები აღმოსავლურ სამყაროსა და ევროპის ტერიტორიაზე მცხოვრებ მოსახლეობას შორის. ჩვენი წელთაღრიცხვის დასაწყისში, საქართველოზე გადიოდა სავაჭრო გზა, რომელიც ინდოეთს ხმელთაშუა ზღვის ქვეყნებთან აკავშირებდა.[3] ძვ. წ.-ის III-II ათასწლეულში იქმნება სახმელეთო და საზღვაო მარშრუტების სისტემა, რომელიც ერთმანეთთან აკავშირებს საკმაოდ დაცილებულ კულტურებსა და ცივილიზაციებს ფართო რეგიონში - მესოპოტამიის დაბლობიდან ინდის მიდამომდე, ცენტრალური აზიის უდაბნოებიდან არაბეთის ზღვამდე. მომავალში ამ მარშრუტებმა განაპირობეს დიდი აბრეშუმის გზის ტრასების ჩამოყალიბება.[4] ჩვენთვის ყველაზე მნიშვნელოვანი "აბრეშუმის გზა", რომელიც წყაროებში ტრანსკონტინენტურ საქარავნო გზად მოიხსენიება, ჩინეთს შავი ზღვის გავლით ხმელთაშუა ზღვის ევროპულ სანაპიროებთან აკავშირებდა. აღსანიშნავია, რომ "აბრეშუმის გზა"-მ ხელი შეუწყო აღმოსავლეთ-დასავლეთის პოლიტიკურ, ეკონომიკურ და კულტურულ დაახლოებას.

თანამედროვე ეტაპზე, გლობალიზაციის პირობებში, დამოუკიდებელი საქართველოს გეოეკონომიკური როლი, როგორც დასავლეთისა და აღმოსავლეთის, ჩრდილოეთისა და სამხრეთის მნიშვნელოვანი დამაკავშირებელი სატრანზიტო არტერიისა, კიდევ უფრო აქტუალური ხდება და ისეთი დიდი ქვეყნების გეოეკონომიკურ ინტერესებში ჯდება, როგორებიცაა: აშშ, ევროკავშირის წევრი სახელმწიფოები, რუსეთი, თურქეთი, ირანი და ჩინეთი. ეს სატრანზიტო არტერია მნიშვნელოვანია, ასევე, სომხეთის, აზერბაიჯანისა და შუა აზიის ქვეყნების ეკონომიკური ინტერესებისთვისაც. ამდენად, საკუთარმა გეოეკონომიკურმა პოზიციონირებამ საქართველო გლობალურ ინტერესთა სფეროში მოაქცია. განვითარებულმა სახელმწიფოებმა აქტიურად დაიწყეს თანამშრომლობა საქართველოსთან თავიანთი უპირატესი გეოეკონომიკური მნიშვნელობის მაქსიმალური რეალიზაციის მიზნით.

საქართველოს სატრანზიტო დერეფანი ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის შემადგენელი ნაწილია. ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანი, მათ შორის საქართველოს მონაკვეთი, გატარებული პროდუქციის სახეობისა და ტრანსპორტირების ფორმების მიხედვით ორ ძირითად კომპონენტს მოიცავს: (ა) TRACECA-ს დერეფანს[5] და (ბ) აღმოსავლეთ-დასავლეთის ენერგეტიკულ დერეფანს.

1993 წელს ქ. ბრიუსელში ევროკომისიის მიერ მოწვეულ კონფერენციაზე მიღებულ იქნა დეკლარაცია, რომლის საფუძველზეც სამხრეთ კავკასიისა და ცენტრალური აზიის რეგიონის ქვეყნებისთვის შემუშავებულ იქნა რეგიონული პროგრამა - TRACECA1 - და მის უმთავრეს მიზნად ტრანსპორტის ტრადიციული სახეობების - რკინიგზის, საავტომობილო გზების, საზღვაო პორტების, ტერმინალების მშენებლობა, რეკონსტრუქცია, მოდერნიზაცია და ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის ევროპულ დერეფანთან მიერთება განისაზღვრა. TRACECA-ს პროგრამამ მალე შეიძინა დინამიზმი და მასთან ერთად, საერთაშორისო აღიარებაც.

---

[3] ლომოური ნ. ძველი საქართველოს სავაჭრო გზების საკითხისათვის, ივანე ჯავახიშვილის სახ. ისტორიის ინ-ტის შრომები, 1958 წ. ტ. 4, ნაკ. 1

[4] ჭოხონელიძე ა. აბრეშუმის გზა აღმოსავლეთის ისტორიაში, პერსპექტივა - XXI, XI, თბილისის თავისუფალი უნივერსიტეტის აზიისა და აფრიკის ინსტიტუტი, აკად. გ. წერეთლის სახ. აღმოსავლეთმცოდნეობის ინსტიტუტი, თბილისი, 2009, გვ. 77

[5] TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia) - ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანი, რომელიც გადის ევროპიდან შავი და კასპიის ზღვების გავლით ცენტრალური აზიის ქვეყნებამდე. პროექტის მონაწილე 13 ქვეყანაა: აზერბაიჯანი, ბულგარეთი, თურქეთი, თურქმენეთი, მოლდოვა, რუმინეთი, საქართველო, სომხეთი, ტაჯიკეთი, უკრაინა, უზბეკეთი, ყაზახეთი და ყირგიზეთი.

კონკურენტი სატრანზიტო დერეფნები:

ევროპისა და აზიის სავაჭრო-ეკონომიკურ ურთიერთკავშირში უმნიშვნელოვანესი როლი უკავია ყველა იმ სატრანზიტო მარშრუტს, რომელიც უზრუნველყოფს ტვირთნაკადების გადაზიდვას, როგორც სახმელეთო, ისე საზღვაო და შერეული ფორმით. მსოფლიო ტვირთნაკადების 50%-ზე მეტი მოდის დასავლეთსა და აღმოსავლეთს შორის შესრულებულ ტვირთზიდვაზე.

თანამედროვე ეტაპზე აზიის წყნარი ოკეანის სანაპიროზე განლაგებული ქვეყნები დასავლეთ ევროპის ატლანტიკის ოკეანისპირა განვითარებულ სახელმწიფოებს უკავშირდებიან <u>ხუთი არსებული საერთაშორისო სატრანზიტო დერეფნით:</u>

1. ჩრდილოეთის საზღვაო დერეფანი;
2. სამხრეთის საზღვაო დერეფანი;
3. ტრანსციმბირული სარკინიგზო სატრანზიტო დერეფანი;
4. სამხრეთის სახმელეთო სატრანსპორტო დერეფანი;
5. აბრეშუმის გზის ანუ TRANCECA-ს მულტიმოდალური[6] ანუ შერეული ტიპის სატრანზიტო დერეფანი.

ჩრდილოეთის საზღვაო დერეფანი

აზია-ჩრდილოეთ ყინულოვანი ოკეანის აუზი - ჩრდილოეთ ევროპა (სკანდინავიური ქვეყნები)

<u>უპირატესობები:</u>

- ✓ მოკლე მანძილი;
- ✓ მცირე სატრანზიტო დრო;
- ✓ გადატვირთვის პორტების სიმცირე.

<u>ნაკლოვანებები:</u>

- ✓ სეზონურობა ;
- ✓ ტექნიკური ბარიერების მაღალი დონე;
- ✓ მაღალი ტარიფები;
- ✓ საოპერაციო პროცედურების სირთულე.

[6] მულტიმოდალური გადაზიდვა - ტვირთის გადაზიდვა ტრანსპორტის რამდენიმე სახეობის გამოყენებით, გადაზიდვის ერთიანი ხელშეკრულების საფუძველზე.

სამხრეთის საზღვაო დერეფანი
აზია-ხმელთაშუა ზღვის აუზი-ჩრდილოეთ ევროპა

უპირატესობები:
- ✓ უსაფრთხოება;
- ✓ დაბალი ტარიფები;
- ✓ დაფარვის მასშტაბები.

ნაკლოვანებები:
- შორი მანძილი;
- დიდი სატრანზიტო დრო;
- სეზონურობა.

CEM	ქინგდაო	შანხაი	ნინგბო	ქიამენი	იანტიანი	პორტ კლანგი	ხეთის პირი	სუეზის არხი	როტერდამი	სამხეთი	ზეეზრ ული	როტერ დამი	ხეთის პირი
ETA	FRI	SUN	WED	FRI	SUN	FRI	TUE	WED	FRI	MON	FRI	SUN	WED
ETD	SAT	TUE	THU	SAT	MON	SAT	WED	FRI	SAT	WED	SAT	MON	WED
T/S	0	2	5	7	9	14	25	33	35	38	42	44	54

MD	ქიამენი	ნინგბო	შანხაი	კაოსიუნგი	იანტიანი	სინგაპური	ხეთის პირი	პორტ საიდი	ეშდოდი	ფოსი	მარსელიანი	ფოს სურ მერ	პორტ საიდი
ETA	SUN	THU	FRI	MON	WED	SUN	FRI	FRI	SAT	FRI	MON	WED	THU
ETD	MON	THU	SAT	TUE	WED	MON	FRI	SAT	MON	SAT	TUE	THU	FRI
T/S	0	4	5	8	10	14	26	26	27	33	36	38	46

ევროპა–აზიის დამაკავშირებელი შიდაკონტინენტური მარშრუტები

№	დასახელება	მარშრუტი
1	ტრანსციმბირული სარკინიგზო დერეფანი	ევროპა-რუსეთი-იაპონია სამი განშტოებით რუსეთიდან 1. ყაზახეთი-ჩინეთი 2. მონღოლეთი-ჩინეთი 3. კორეა
2	ტრასეკას მულტიმოდალური დერეფანი (ახალი აბრეშუმის გზა)	აღმოსავლეთ ევროპა-შავი ზღვა-სამხრეთ კავკასია-კასპისს ზღვა-შუა აზია–ჩინეთი
3	სამხრეთის დერეფანი	აღმოსავლეთ ევროპა-თურქეთი-ირანი ორი განშტოება: 1.შუა აზია-ჩინეთი 2. სამხრეთ აზია-სამხრეთაღმოსავლეთ აზია-სამხრეთ ჩინეთი
4	ჩრდილოეთ-სამხრეთის დერეფანი	ჩრდილოეთ ევროპა-რუსეთი სამი განშტოება: 1. სამხრეთ კავკასია-სპარსეთის ყურე 2. შუა აზია-სამხრეთის ყურე 3. კასპიის ზღვა-ირანი-სპარსეთის ყურე

ტრანსციმბირული სარკინიგზო დერეფანი

უპირატესობები:

✓სატრანზიტო დრო;
✓არ გააჩნია სეზონურობა;
✓ერთი სატრანზიტო ქვეყანა;
✓ერთი საბაჟო პროცედურა;
✓გამჭოლი/ფიქსირებული ტარიფები.

ნაკლოვანებები:

✓შორი მანძილი;
✓კორუფციის მაღალი დონე;
✓კრიმინალის მაღალი დონე;
✓ტექნიკური შეუთავსებლობა;
✓გადატვირთვის საოპერაციო სირთულე;

ტრანსციმბირული სარკინიგზო მრმრუტი	მანძილი	დრო
მოსკოვი (იაროსლავის სარკინიგზო ტერმინალი)	0 km (0 mi)	
ულან-უდე	5,609 კმ.	3 დღე 12 სთ
ტრანსმონღოლური ხაზის სარკინიგზო კვანძი	5,622 კმ.	
ჩიტა	6,166 კმ.	3 დღე 22 სთ
ტრანსმანჩურიული ხაზის სარკინიგზო კვანძი	6,274 კმ.	
ბირობიჯან	8,312 კმ.	5 დღე 13 სთ
ხაბაროვსკი	8,493 კმ.	5 დღე 15 სთ
უსსურისკი	9,147 კმ.	
ვლადივასტოკი	9,289 კმ.	6 დღე 4 სთ
უსსურიკიდან ჩრილოეთ კორეის მიმართულებით		
სპრიმორსკაიას სადგური	9,257 კმ.	6 დღე 14 სთ
ხასანი	9,407 კმ.	6 დღე 19 სთ
ტუმანგანგი	9,412 კმ.	7 დღე 10 სთ
პიონგიანგი	10,267 კმ.	9 დღე 2 სთ

სამხრეთის სახმელეთო მარშრუტი

უპირატესობები:

✓არ გააჩნია სეზონურობა.

ნაკლოვანებები:

✓გაუმართავი სატრანზიტო ინფრასტრუქტურა;
✓საზღვრისკვეთის ინსტიტუციური გაუმართაობა;
✓პოლიტიკური და სამხედრო არასტაბილურობა;
✓ტვირთზიდვის უსაფრთხოების დაცვის დაბალი დონე;
✓ლოჯისტიკური უზრუნველყოფის დაბალი დონე;
✓არაპროგნოზირებადი ტარიფები;
✓დაუხვეწავი საოპერაციო პროცედურა.

აბრეშუმის გზის ანუ ტრასეკას მულტი მოდალური ანუ შერეული ტიპის სატრანზიტო დერეფანი.

უპირატესობები:

✓უმოკლესი მანძილი;

✓მცირე სატრანზიტო დრო.

წაკლოვანებები:

✓მულიმოდალური/შერეული ტიპის გადაზიდვა;

✓გადაზიდვის საოპერაციო სირთულე;

✓გამჭოლი ტარიფების არარსებობა;

✓შეთანხმებული საერთო საბაჟო პროცედურების არარსებობა;

✓საერთო შეთანხმებული სატრანსპორტო/საზღვრისკვეთის რეგულაციები არარსებობა;

✓ტექნიკურ/ლოჯისტიკური უზრუნველყოფის არასათანადო დონე.

3. საქართველოს პოზიციონირება საერთაშორისო რეიტინგებში

მსოფლიო ეკონომიკური ფორუმის 2016-2017 წლების **<u>გლობალური კონკურენტუნარიანობის ინდექსის</u>** [7] მიხედვით, საქართველოს 59-ე ადგილი უკავია მსოფლიოს 138 ქვეყანას შორის, მისი სარეიტინგო ქულა კი 4,32-ს შეადგენს (მაქსიმალური 7 ქულიდან). აღნიშნული ინდიკატორის მაჩვენებლით საქართველო ჩამორჩება აზერბაიჯანს (სარეიტინგო ქულა - 4,55) და რუსეთს (სარეიტინგო ქულა - 4,51).

<u>იხილეთ დიაგრამა 2:</u>

გლობალური კონკურენტუნარიანობის ინდექსს შემადგენელი ფაქტორებისა და ქვე-ფაქტორების მიხედვით თუ ჩავშლით, მაჩვენებლები შემდეგნაირია:
''ინფრასტრუქტურა'' - 65-ე პოზიცია (საერთო ქულა - 4.1), მათ შორის:

- გზების ხარისხი - 78-ე პოზიცია (სარეიტინგო ქულა 3.8)
- საპორტო ინფრაქტრუქტურის ხარისხი - 71-ე პოზიცია (სარეიტინგო ქულა 4)
- საჰაერო მიმოსვლის ინფრასტრუქტურის ხარისხი - 88-ე პოზიცია (სარეიტინგო ქულა 4)
- სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის ხარისხი - 38-ე პოზიცია (სარეიტინგო ქულა 3,9).

აღსანიშნავია დაბალი მაჩვენებლები შემდეგ ქვე-ფაქტორებშიც:

- ანტიმონოპოლიური პოლიტიკის ეფექტიანობა - 114-ე პოზიცია
- ბაზარზე დომინანტის მოცულობა - 76-ე პოზიცია
- ადგილობრივი კონკურენციის სიძლიერე - 78-ე პოზიცია
- უახლესი ტექნოლოგიების არსებობა - 111-ე პოზიცია.

---

[7] გლობალური კონკურენტუნარიანობის ინდექსი (GCI), რომელსაც განსაზღვრავს მსოფლიო ეკონომიკური ფორუმი, ზომავს ეროვნული ეკონომიკების კონკურენტუნარიანობას. GCI მოიცავს 12 ფაქტორის (და 114 ქვე-ფაქტორის) შეფასებას, რომელთა შორისაა: საჯარო ინსტიტუტების ეფექტიანობა; სარკინიგზო, საპორტო, საჰაერო მიმოსვლის ინფრაქტრუქტურისა და გზების ხარისხი; ანტიმონოპოლიური პოლიტიკის ეფექტიანობა; ადგილობრივი კონკურენციის სიძლიერე; უახლესი ტექნოლოგიების არსებობა და სხვა.

გლობალური კონკურენტუნარიანობის ინდექსის კვლევის ფარგლებში (2016-2017 წწ.) ჩატარებული გამოკითხვის შედეგებზე დაყრდნობით[8], საქართველოში ბიზნესის კეთების ძირითადი პრობლემები შემდეგია: არაკვალიფიციური სამუშაო ძალა ბაზარზე (გამოკითხულთა 15,5%); ინფლაცია (გამოკითხულთა 10,1%); არაეფექტური სამთავრობო ბიუროკრატია (გამოკითხულთა 9,8%); გაუმართავი ინფრასტრუქტურა (გამოკითხულთა 9,0%).

ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის დარგის განვითარების თვალსაზრისით, განსაკუთრებით საყურადღებოა **მსოფლიო ბანკის ლოგისტიკის უზრუნველყოფის ინდექსი (LPI),** რომელიც იყენებს შემდეგ ძირითადი კრიტერიუმებს:

- Customs - საბაჟო და სასაზღვრო გაფორმების ეფექტიანობა;
- Infrastructure - სავაჭრო და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ხარისხი;
- International shipments - კონკურენტუნარიან ფასებში საერთაშორისო გადაზიდვების წარმოების სიმარტივე;
- Logistics competence and quality - ლოგისტიკური მომსახურების კომპეტენტურობა და ხარისხი;
- Tracking & tracing - გზავნილებზე თვალყურის დევნებისა და კვალდაკვალ მიყოლის შესაძლებლობა;
- Timeliness - მიწოდების დაგეგმილ ან მოსალოდნელ ვადებში მიმღებამდე გზავნილების მიტანის სიხშირე.[9]

კრიტერიუმების ქულების დინამიკას წლების მიხედვით თუ შევხედავთ, ტენდენცია ნეგატიურია, შესაბამისად, საქართველოს LPI რეიტინგი 2010 წლიდან მოყოლებული მნიშვნელოვნად კლებულობს: [10]

წელი	LPI რეიტინგი	LPI ქულა	Customs	Infrastructure	International shipments	Logistics competence	Tracking & tracing	Timeliness
2016	130	2,35	2,26	2,17	2,35	2,08	2,44	2,8
2014	116	2,51	2,21	2,42	2,32	2,44	2,59	3,09
2012	77	2,77	2,9	2,85	2,68	2,78	2,59	2,86
2010	93	2,61	2,37	2,17	2,73	2,57	2,67	3,08

[8] http://www.economy.ge/uploads/ek_ciprebshi/reitingebi/reitingebi_geo/GCI_2016-2017_GEO_13.12.16.pdf.

[9] LPI გამოითვლება ორ წელიწადში ერთხელ, ხუთბალიანი შკალის მიხედვით, სადაც „1" ნიშნავს „ძალიან დაბალი", „5" - „ძალიან მაღალი". მეთოდოლოგიის შესახებ ვრცლად იხ: https://idfi.ge/ge/efficiency-of-logistics-system-georgia

[10] https://lpi.worldbank.org/international/global

4. საქართველოს სატრანსპორტო-ლოგისტიკური სისტემა - არსებული მდგომარეობა

საქართველოს სატრანსპორტო-ლოგისტიკური სექტორი მოიცავს საზღვაო, სარკინიგზო, საგზაო-საავტომობილო და საჰაერო სისტემებს, რომლებსაც შესაბამისი დატვირთვა გააჩნიათ საქართველოს, როგორც სატრანზიტო ქვეყნის პოტენციალის წარმოჩენაში. საქართველოს სატრანზიტო დერეფნის ფუნქციის გაძლიერებისთვის გეოეკონომიკურად სტრატეგიული მნიშვნელობის გადაწყვეტილება იქნა მიღებული, როცა, ორი მსხვილი რეგიონული ნავთობსადენის - ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანი და ბაქო–სუფსის, და ასევე - სამხრეთ კავკასიური გაზსადენის ბაქო–თბილისი–ერზრუმის (შაჰ-დენიზი) პროექტების განხორციელება გადაწყდა. სამივე ობიექტი მნიშვნელოვანია არა მარტო საქართველოს სატრანზიტო პოტენციალის გაზრდის მიზნით, არამედ რეგიონული ინტეგრაციის გაუმჯობესების თვალსაზრისითაც. საქართველო-აზერბაიჯანი-თურქეთის გრძელვადიანი სტრატეგიული თანამშრომლობის მთავარი ამოცანა ენერგეტიკული დერეფნის განვითარებაში მდგომარეობს. საქართველოს ტერიტორიაზე გამავალი 3 საერთაშორისო მნიშვნელობის მილსადენის გარდა, რომლის საშუალებითაც ენერგომატარებლები შუა აზიიდან ევროპას უკავშირდებიან, კიდევ არსებობს ჩრდილოეთ-სამხრეთის გაზის მაგისტრალური მილსადენი, რომლის საშუალებითაც ბუნებრივი აირი რუსეთიდან საქართველოს და სომხეთს მიეწოდება.

ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მილსადენი კასპიისა და ხმელთაშუა ზღვებს შორის ნავთობის ტრანსპორტირების პირველი და უმოკლესი მარშრუტია. მილსადენის სიგრძე 1768 კმ–ია, აქედან აზერბაიჯანზე მოდის 443 კმ, საქართველოზე - 249 კმ და თურქეთზე - 1076 კმ. მხოლოდ აზერბაიჯანული ნავთობის გამტარიანობა 50 მლნ. ტონაა წელიწადში, ხოლო თუ ყაზახური და თურქმენული ნავთობის დამატების შემთხვევასი 80 მლნ. ტონა იქნება წელიწადში.[11] ზემოაღნიშნული მილსადენი აზერი-ჩირაგ-გიუნეშლის საბადოზე მოპოვებული ნავთობის ტრანსპორტირებას ახდენს. ბაქო-სუფის ნავთობსადენის მსგავსად, ამ შემთხვევაშიც პროექტის მმართველ კომპანიად BP გვევლინება. ორივე ობიექტი მეტად მნიშვნელოვანია არა მარტო საქართველოს სატრანზიტო პოტენციალის გაზრდის თვალსაზრისით, არამედ რეგიონული ინტეგრაციის ხელშეწყობის მხრივაც. ახლო მომავალში იგეგმება ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მეშვეობით ყაზახეთის ნავთობის ექსპორტიც, რაც ამ ქვეყნის რეგიონული ინტეგრაციის პროცესებში ჩართვის პირობებს შექმნის.

საქართველოს ტერიტორიაზე გარდა გეოეკონომიკურად სტრატეგიული და საერთაშორისო მნიშვნელობის ნავთობსადენებისა, განთავსებულია ორი უმნიშვნელოვანესი გაზსადენი: ჩრდილოეთ-სამხრეთის და ბაქო-თბილისი-ერზრუმის გაზსადენები. ჩრდილოეთ-სამხრეთის მაგისტრალური გაზსადენი მე-20 საუკუნის მეორე ნახევარში აშენდა და ის რუსულ გაზს საქართველოსა და სომხეთში უწევს ტრანსპორტირებას.

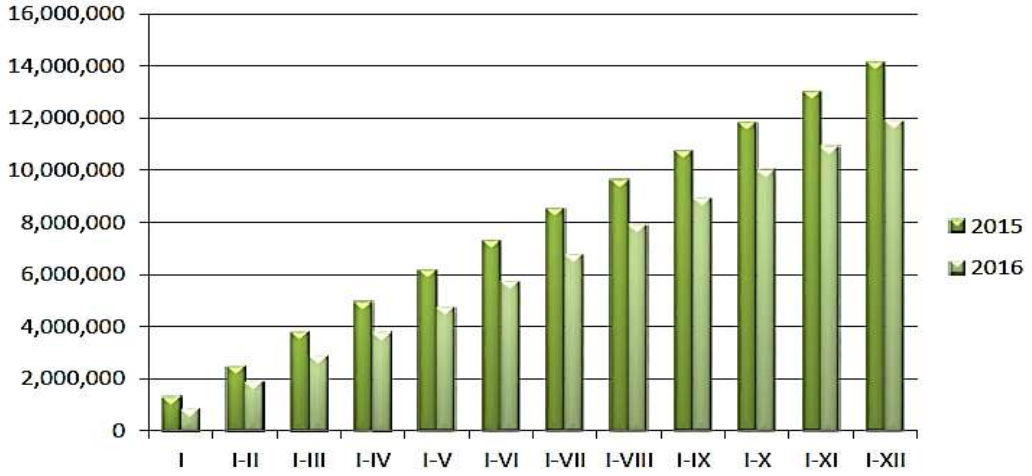
შავ და კასპიის ზღვებს შორის მდებარე ევრაზიის სატრანსპორტო არტერიის მნიშვნელოვანი ნაწილია საქართველოს რკინიგზა, რომელიც ევროპას ცენტრალურ აზიასთან და შემდგომ ჩინეთთან უმოკლესი გზით აკავშირებს. მისი საექსპლუატაციო სიგრძე 1 575 კილომეტრია. უკანასკნელ პერიოდში კავკასიის დერეფნის გასწვრივ სარკინიგზო მიმოსვლის მოცულობის ზრდის საფუძველი გახდა ტრასეკას ფარგლებში განხორციელებული პროექტების მიერ სარკინიგზო მიმოსვლის უსაფრთხოებისა და ეფექტიანობის ზრდა. ამჟამად, საქართველოს

[11] საქართველოს ნავთობისა და გაზის კორპორაცია მონაცემებზე დაყრდნობით http://www.gogc.ge/ge/

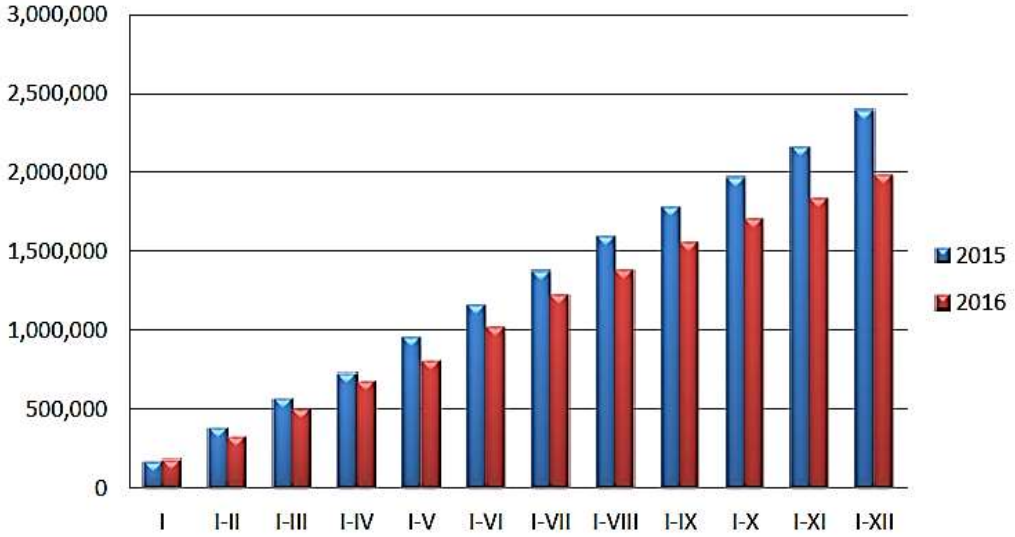
რკინიგზის ყველაზე მომგებიანი მიმართულება სატვირთო გადაზიდვებია და ამ გადაზიდვებით საქართველოს რკინიგზა, კასპიისა და ცენტრალური აზიის რეგიონების ევროპასთან დამაკავშირებელ ალტერნატიულ გზად განიხილება, რომელიც უკავშირდება ფოთის, ბათუმისა და ყულევის პორტებს, საიდანაც ტვირთები პირდაპირ გადაიზიდება ბულგარეთის, რუმინეთის, უკრაინის, რუსეთისა და თურქეთის პორტებში.

საქართველოს რკინიგზის ინფორმაციით, გადაზიდული ტვირთების მოცულობა ტონებში შემდეგია:

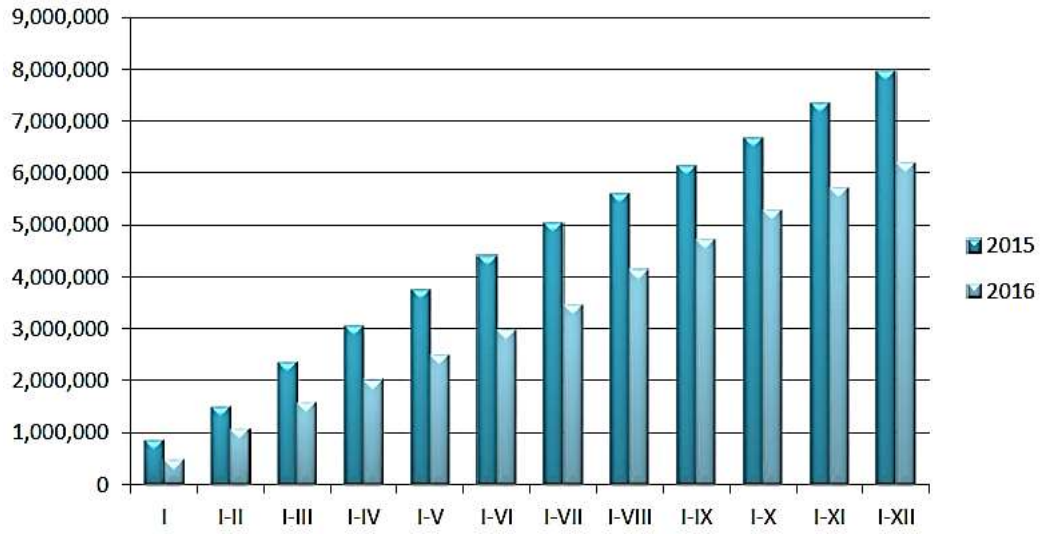
<u>გადაზიდვების საერთო მოცულობა</u>



<u>ექსპორტი/იმპორტი</u>



ტრანზიტი



საზღვაო ტრანსპორტი

საქართველოს ეკონომიკაში საზღვაო ტრანსპორტს სტრატეგიულად უმნიშვნელოვანესი როლი აკისრია. ამ მხრივ მნიშვნელოვანია ფოთის, ბათუმისა და ყულევის პორტები. მათი მეშვეობით საქართველოზე გამავალი ტრანზიტული ტვირთები გადაიზიდება, ვარნას, კონსტანცას, ნოვოროსისკის, ოდესისა და სტამბულის პორტების მიმართულებით.

ფოთის პორტი საქართველოს პირველი ნავსადგურია. 1889-1905 წლებში ორჯერ მოხდა პორტის ფორმირება და დღეს ის TRACECA-ს უმნიშვნელოვანეს შემაერთებელ რგოლს წარმოადგენს. ამჟამად, ნავსადგური 2650 მეტრის სიგრძისაა და 14 ნავმისადგომს აერთიანებს.[12] ტვირთის ტრანსპორტირებისთვის საჭირო პირობები მორგებულია როგორც მშრალი, ისე თხევადი ტვირთების გადასაზიდად. ფოთის პორტში მშრალი და თხევადი ტვირთების ტვირთბრუნვა შეადგენს დაახლოებით – 600,000 TEU-ს[13]. არსებული ნავმისადგომის მთლიანი სიგრძე 2,900 მეტრს შეადგენს, სადაც 20-ზე მეტი საპორტო ამწეა განლაგებული.

ბათუმის პორტი, ფოთის ნავსადგურის მსგავსად, ამუშავებს თხევად და მშრალ ტვირთებს, რომლის გამტარუნარიანობა დღეს 15 მლნ. ტონას შეადგენს და მისი 28 მლნ ტონამდე გაზრდაა მოსალოდნელი. აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ ბათუმის საკონტეინერო ტერმინალის გამტარუნარიანობა წელიწადში 100 000 TEU-ს შეადგენს. მშრალი ტვირთების ტერმინალის მაქსიმალური გამტარუნარიანობა წელიწადში 2,0 მილიონი ტონაა. ბათუმის ნავთობტერმინალი ყაზახეთის პირველი სტრატეგიული კაპიტალდაბანდებაა შავ ზღვაზე. ტერმინალი უზრუნველყოფს ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების გადატვირთვის მომსახურებას ყაზახეთიდან, აზერბაიჯანიდან, თურქმენეთიდან, საქართველოდან და სხვა ქვეყნებიდან. ბათუმის ნავთობტერმინალს ნავთობი საქართველოს რკინიგზის მეშვეობით, ვაგონ-ცისტერნებით მიეწოდება, რომელთა დაცლა თანამედროვე სარკინიგზო ესტაკადებზე ხორციელდება. ნავთობტერმინალის გამტარუნარიანობა წელიწადში 15 მლნ ტონამდე ნავთობს შადგენს. ბათუმის ნავთობტერმინალზე მოქმედებს 7 ნავთობჩამოსასხმელი სარკინიგზო

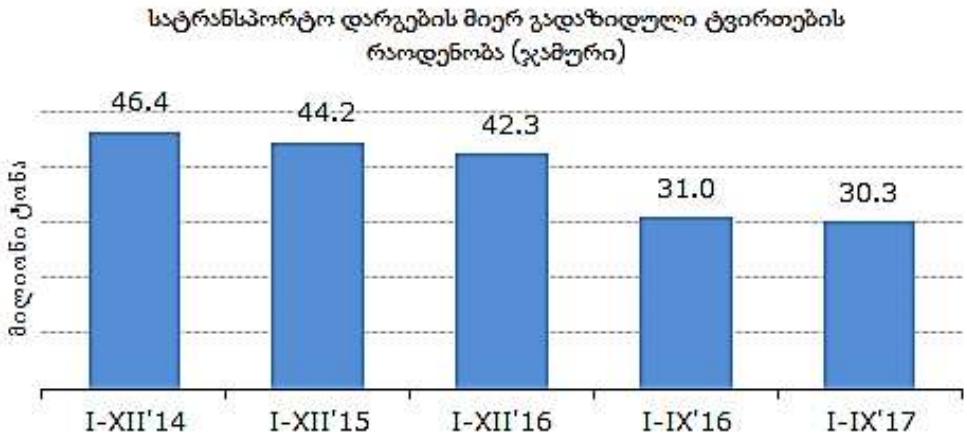
[12] ფოთის პორტის ადმინისტრაცია /„ეიპიემ ტერმინალს ფოთი“ http://www.apmterminalspoti.com/

[13] TEU - Twenty-Foot Equivalent Unit - განისაზღვრება სტანდარტული ტიპის 20 ფუტიანი კონტეინერით

ესტაკადა, რომელთა მეშვეობით შესაძლებელია ერთდროულად 194 ვაგონ-ცისტერნის ან დღე-ღამეში 770-ზე მეტი ვაგონ-ცისტერნის დაცლა.[14]

<u>ყულევის საზღვაო ტერმინალის</u> გამტარუნარიანობა - წელიწადში 10 მლნ ტონამდე ნავთობპროდუქტის გადატვირთვის საშუალებას იძლევა, აქედან: 3 მლნ ტონა ნავთობის, 3 მლნ ტონა დიზელისა და 4 მილიონი ტონა მაზუთის. სარეზერვუარო პარკის მთლიანი მოცულობა 320 ათასი კუბური მეტრია, 380 ათას ტონამდე გაზრდის პოტენციალით. ნავთობპროდუქტების ჩამოსხმის მწარმოებლურობა საათში 1000-დან 8000-მდე კუბურ მეტრს შეადგენს.[15] 2010 წლის ივლისიდან ყულევის პორტმა ყაზახური ნავთობის გადაზიდვა დაიწყო. ამ პროექტის რეალიზაციისათვის, რომელიც დიდტონაჟიანი ტანკერების (100 000 ტონაზე მეტი ტვირთამწეობის) მომსახურების აუცილებლობასთან იყო დაკავშირებული, პორტმა განახორციელა ფსკერის დაღრმავების სამუშაოები. 2012 წლის ივლისში კი ნავთობტერმინალში არსებული პროპილენის[16] გადასატვირთი ახალი კომპლექსის მეშვეობით, ყულევის ტერმინალით ქიმიური პროდუქციის გადატვირთვაც გახდა შესაძლებელი.

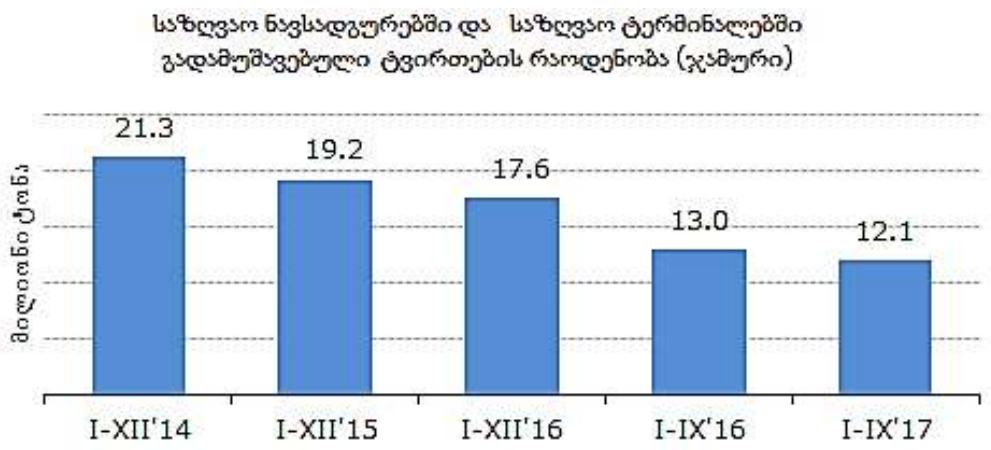
<u>სატრანსპორტო დარგების მიერ გადაზიდული ტვირთების საერთო მოცულობის ტრენდს თუ გადავხედავთ,</u> 2014 წლიდან დღემდე, ტრენდი კლებადია. უკანასკნელი ხუთი წლის განმავლობაში მნიშვნელოვნად მცირდება საზღვაო პორტებსა და ტერმინალებში გადამუშავებული ტვირთების ჯამური რაოდენობა მილიონ ტონებში და კონტეინერთა რაოდენობაში. საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სტატისტიკა ასე გამოიყურება:



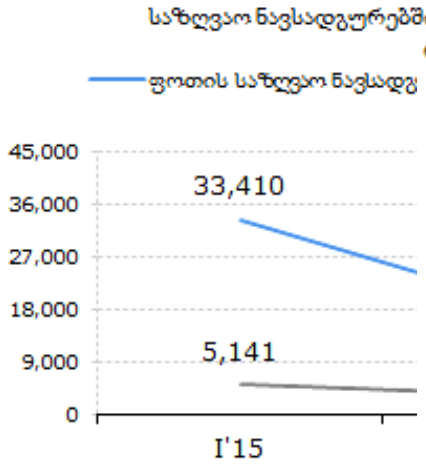
[14] ბათუმის საერთაშორისო ნავთობ ტერმინალი http://www.batumioilterminal.com/?lang=en

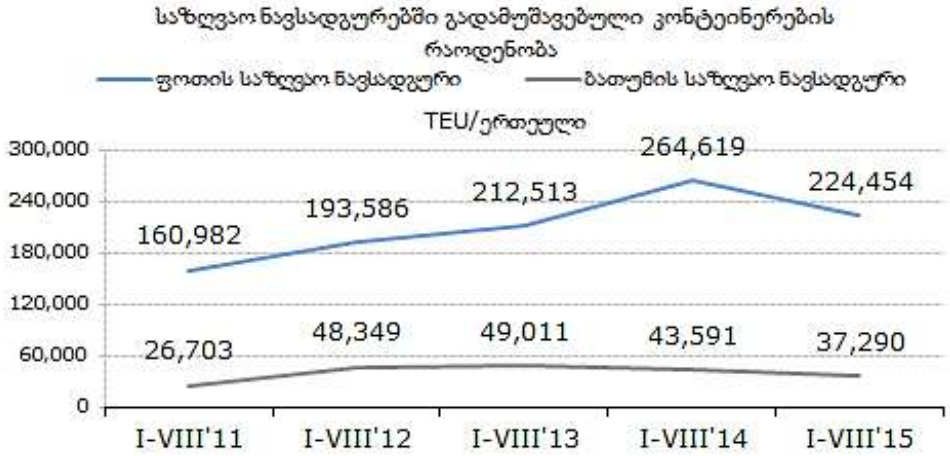
[15] ყულევის ნავთობ ტერმინალი http://www.kulevioilterminal.com/

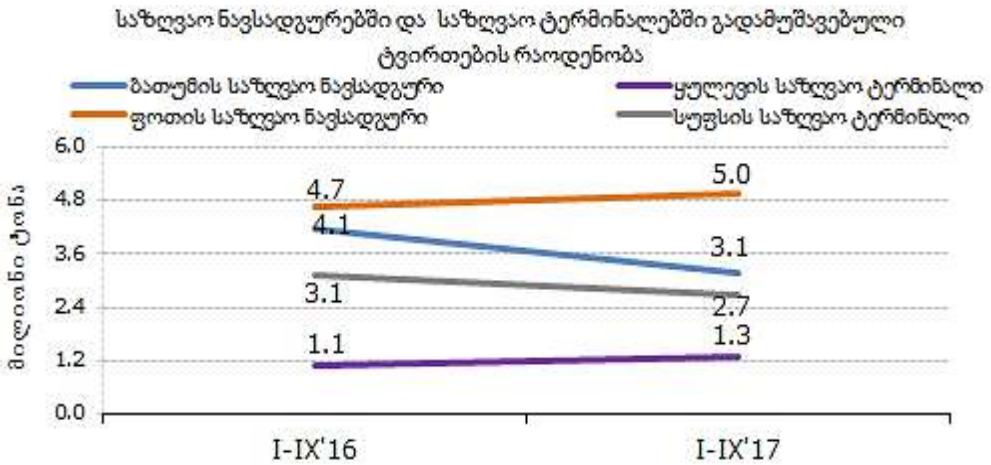
[16] ორგანული ნაერთი, რომელიც წარმოიქმნება ნავთობის, ქვანახშირის და ზოგი სხვა ნივთიერების მშრალი გამოხდით; იყენებენ ქიმიურ მრეწველობაში.


საზღვაო ნავსადგურებში და საზღვაო ტერმინალებში
გადამუშავებული ტვირთების რაოდენობა (ეკამური)
მილიონი ტონა
21.3
19.2
17.6
13.0
12.1
I-XII'14
I-XII'15
I-XII'16
I-IX'16
I-IX'17

საზღვაო ნავსადგურებში გადამუშავებული კონტეინერების
რაოდენობა (ეკამური)
TEU/ერთეული
446,972
379,816
329,805
241,323
283,319
I-XII'14
I-XII'15
I-XII'16
I-IX'16
I-IX'17

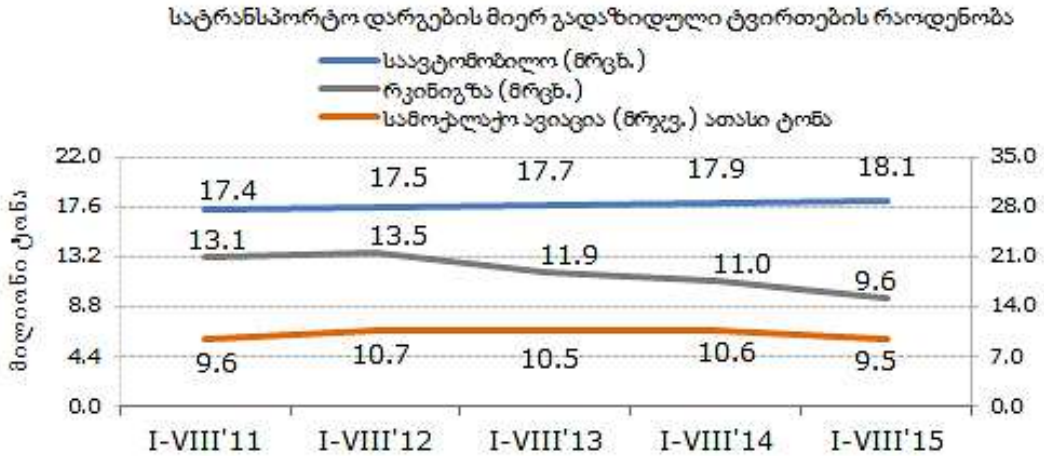

საზღვაო ნავსადგურებში გადამუშავებული კონტეინერების
რაოდენობა
ფოთის საზღვაო ნავსადგ
45,000
36,000
27,000
18,000
9,000
0
33,410
5,141
I'15

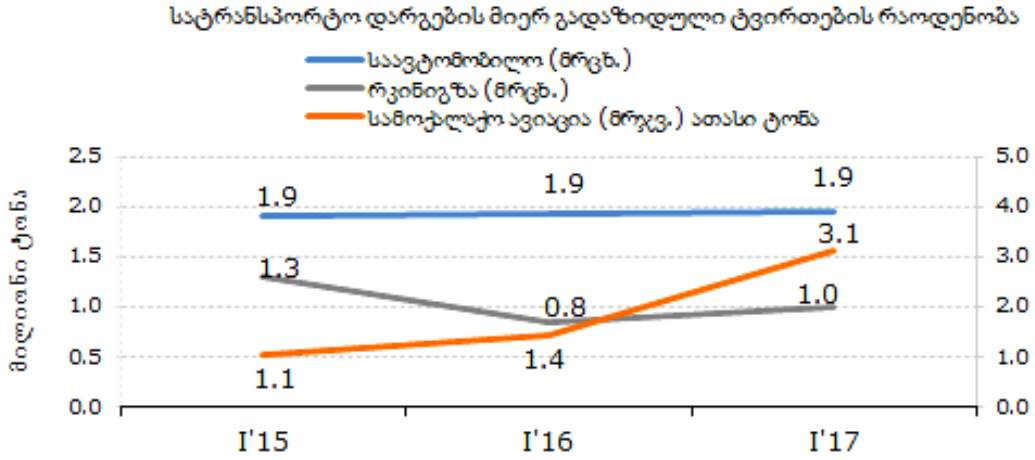

საზღვაო ნავსადგურებში გადამუშავებული კონტეინერების
რაოდენობა
ფოთის საზღვაო ნავსადგური
ბათუმის საზღვაო ნავსადგური
TEU/ერთეული
300,000
240,000
180,000
120,000
60,000
0
160,982
193,586
212,513
264,619
224,454
26,703
48,349
49,011
43,591
37,290
I-VIII'11
I-VIII'12
I-VIII'13
I-VIII'14
I-VIII'15


საზღვაო ნავსადგურებში და საზღვაო ტერმინალებში გადამუშავებული
ტვირთების რაოდენობა
ბათუმის საზღვაო ნავსადგური
ფოთის საზღვაო ნავსადგური
ყულევის საზღვაო ტერმინალი
სუფსის საზღვაო ტერმინალი
მილიონი ტონა
6.0
4.8
3.6
2.4
1.2
0.0
4.7
5.0
4.1
3.1
3.1
2.7
1.1
1.3
I-IX'16
I-IX'17

საავტომობილო ტრანსპორტი

საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის სტრუქტურაში საავტომობილო ტრანსპორტი უმნიშვნელოვანეს ადგილს იკავებს. საბჭოთა კავშირის დროს ამ დარგის საქმიანობა ძირითადად ქვეყნის შიგნით ფუნქციონირებაზე იყო გათვლილი, საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ კი სატრანსპორტო სექტორი საერთაშორისო ბაზარზე გავიდა. თურქეთთან საზღვრის გახსნამ მკვეთრად გაზარდა საავტომობილო ტრანსპორტის საქმიანობის მასშტაბები. შესაბამისად იზრდება საავტომობილო გზებით გადაზიდული ტვირთების მოცულობა და ტვირთბრუნვის მაჩვენებლები. ქვეყნის საავტომობილო გზებით. საშუალოდ ყოველწლიურად თითქმის 17.2 მილიონი ტონა ტვირთის გადაზიდვა ხორციელდება. საქართველოში გადაზიდული ტვირთის მოცულობაში დიდი ხვედრითი წილი, დაახლოებით 59.9%, საავტომობილო გადაზიდვებზე მოდის. 1990 წლის შემდეგ საავტომობილო მაგისტრალებმა თავისი ფუნქცია დაიბრუნეს, თუმცა აღსანიშნავია, რომ მოუვლელობის შედეგად მაგისტრალების უმეტესობა ამორტიზირდა. მას შემდეგ, რაც საქართველომ შეიძინა აზია-ევროპის დამაკავშირებელი დერეფნის სტატუსი, ქვეყნისთვის პრიორიტეტული გახდა სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარება. საავტომობილო გადაზიდვების გაზრდილმა მოთხოვნებმა, დღის წესრიგში დააყენა არსებული გზების რეკონსტრუქციის და ზოგ შემთხვევაში ახალი უსაფრთხო მონაკვეთების მშენებლობის აუცილებლობა. საქართველოს ტერიტორიაზე სატრანზიტო ტვირთის გადაადგილებისათვის საერთაშორისო მნიშვნელობის გზის საერთო სიგრძეა 1467 კმ, ხოლო შიდასახელმწიფოებრივი გზის საერთო სიგრძე კი - 3477 კმ-ია.





[17]

<u>საჰაერო ტრანსპორტი</u>

საქართველოს, როგორც მაღალი სატრანზიტო სტატუსის მქონე ქვეყნის ფუნქციონირებაში მნიშვნელოვან როლს ასრულებს საქართველოს ავიაცია, რომელმაც დამოუკიდებლად ფუნქციონირება 1993 წლიდან დაიწყო, 1994 წელს საქართველო გახდა სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის სრულუფლებიანი წევრი.

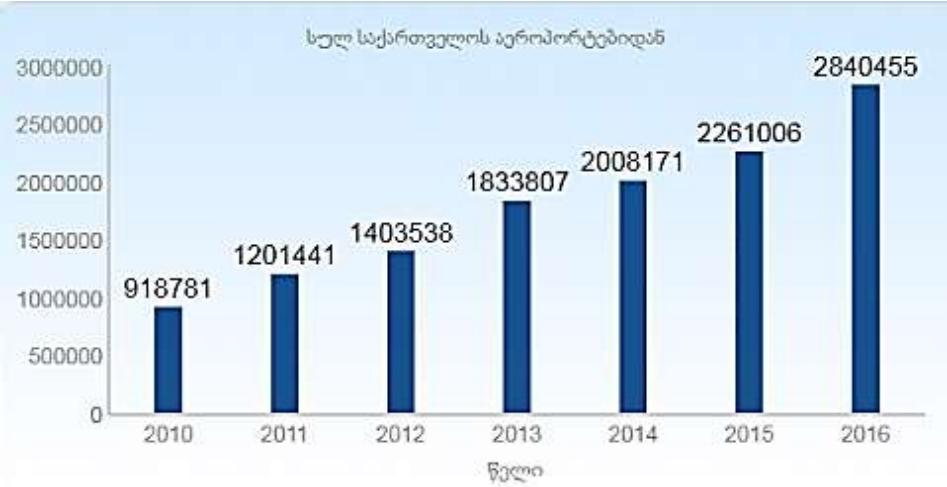
<u>„თბილისის საერთაშორისო აეროპორტის“</u> ახალი შენობა გაიხსნა 2007 წლის თებერვალში, საიდანაც რეგულარული რეისები სრულდება 30-ზე მეტი ქვეყნის მიმართულებით. მისი იურიდიული სტატუსია - სააქციო საზოგადოება (100%-იანი სახელმწიფო წილით) ოპერატორი არის „ტავ- ჯორჯია“. აეროპორტს გააჩნია ორი ასაფრენ-დასაფრენი ზოლი. I ა.დ.ზ. ბეტონისაა ზომით - 3000X45 მ. მიერთებულია 4 სამიმოსვლო ბილიკი. მიმოსვლისთვის დახურულია, ნაწილობრივ გამოიყენება, როგორც სატვირთო თვითმფრინავების სადგომი.

<u>ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტი</u> გაიხსნა 2007 წლის 26 მაისს, საიდანაც სრულდება რეგულარული გადაყვანა-გადაზიდვები სტამბოლის მიმართულებით. დაგეგმილია რეგულარული რეისები თბილისის მიმართულებით, აგრეთვე ევროპა - აზიის მიმართულებითაც. 2005 წლის დეკემბრიდან შ.პ.ს. „ბათუმის აეროპორტის“ სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული 100%-იანი წილი გადაეცა ს.ს. „თბილისის საერთაშორისო აეროპორტს“. ბათუმის აეროპორტს გააჩნია ასფალტო-ბეტონის ასაფრენ-დასაფრენი ზოლი ზომით - 2500X45 მ. აეროპორტს შეუძლია მცირე და საშუალო გაბარიტიანი საჰაერო ხომალდების მიღება და მომსახურება. სამგზავრო ტერმინალის გამტარუნარიანობაა 300 მგზავრი საათში.

<u>ქუთაისის „კოპიტნარის“ საერთაშორისო აეროპორტის</u> იურიდიული სტატუსია შ.პ.ს. (100%-იანი სახელმწიფო წილით). აეროპორტს გააჩნია რკინა-ბეტონის ფილებისაგან აგებული ასაფრენ-დასაფრენი ზოლი ზომით 2500X44 მ, აეროპორტის ბაქანი ზომით 215X133 მ-ია. განსაზღვრულია ოთხი TU - 154 ტიპის საჰაერო ხომალდის სადგომად. აეროვაგზლის გამტარუნარიანობა შეადგენს 150 მგზავრს საათში.

საჰაერო ტრანსპორტს საქართველოში ყოველდღიურად დაახლოებით 1800-მე მგზავრი გადაყავს და დაახლოებით 16,6 ტონამდე ტვირთი გადააქვს. **გადაყვანილ მგზავრთა რაოდენობის** საერთო სტატისტიკა გამოიყურება შემდეგნაირად:

[17] წყარო: საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო



პრაქტიკამ ნათლად დაგვანახა, რომ სატრანსპორტო დერეფნები უნდა განვიხილოთ არა მარტო საერთაშორისო ეკონომიკური და სატრანსპორტო დერეფნებში ინტეგრაციის პოზიციიდან, არამედ პირველ ყოვლისა, როგორც მსოფლიო ლოგისტიკური სისტემის უმნიშვნელოვანესი ელემენტი. ლოგისტიკური სისტემის ინფრასტრუქტურულ შემადგენლობას წარმოადგენენ გამანაწილებელი ცენტრები, მულტიმოდალურ/ინტერმოდალურ [18] სატრანსპორტო ქსელთა ურთიერთმოქმედი მულტიმოდალურ-ტერმინალური კომპლექსები, რომლების შეკრულნი არიან ერთ სისტემად, მუშაობენ ერთიანი სტანდარტებით, ნორმებით და წესებით „კარიდან კარამდე“[19] და „ზუსტად დროში“, ტექნოლოგიებით მაღალეფექტიანი საბოლოო შედეგის მიღწევით.

<u>სატრანსპორტო-ლოგისტიკური დარგის მარეგულირებელი საკანონმდებლო ბაზა</u>:

1. საქართველოს საჰაერო კოდექსი;
2. საქართველოს სარკინიგზო კოდექსი;
3. საქართველოს საზღვაო კოდექსი;
4. „ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ“ საქართველოს კანონი;
5. „საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“ საქართველოს კანონი;
6. „საავტომობილო გზების შესახებ“ საქართველოს კანონი;
7. „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონი
8. „საზღვაო სივრცის შესახებ“ საქართველოს კანონი;
9. „თავისუფალი ინდუსტრიული ზონების შესახებ“ საქართველოს კანონი;
10. „უცხოელთა და მოქალაქეობის არმქონე პირთა სამართლებრივი მდგომარეობის შესახებ“ საქართველოს კანონი;
11. „კონკურენციის შესახებ“ საქართველოს კანონი;
12. საქართველოს საგადასახადო კოდექსი;
13. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი.

[18] ინტერმოდალური გადაზიდვა - ტვირთის გადაზიდვა ორი ან მეტი სატრანსპორტო საშუალების (საავტომობილო, საზღვაო, სარკინიგზო ან საჰაერო ტრანსპორტი) გამოყენებით.

[19] “სატრანსპორტო ლოგისტიკა“, განათლების ხარისხის განვითარების ეროვნული ცენტრი, თბილისი, 2015

5. სატრანსპორტო-ლოგისტიკური მიმართულებით საქართველოში მიმდინარე და დაგეგმილი პროექტები

სატრანსპორტო-ლოგისტიკური მიმართულებით, ამჟამად, საქართველოში ხორციელდება ან დაგეგმილია რამდენიმე მსხვილი პროექტი[20], კერძოდ:

1) <u>ანაკლიის ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის მშენებლობა.</u> ახალი პორტის მშენებლობა დამატებითი ღირებულების მომსახურების განვითარების საშუალებას იძლევა, რამაც ხელი უნდა შეუწყოს ტვირთბრუნვის გაზრდას საქართველოს ტერიტორიაზე;

2) <u>ბაქო-თბილისი-ყარსის ახალი სარკინიგზო მაგისტრალის მშენებლობა.</u> აღნიშნული პროექტის განხორციელება შექმნის აზია-ევროპის დამაკავშირებელ ალტერნატიულ სარკინიგზო მარშრუტს, რაც გულისხმობს ისტორიული აბრეშუმის გზის, იგივე TRACECA-ს საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნის განვითარების ახალ იმპულსი;

3) <u>შ. რუსთაველის სახელობის თბილისის საერთაშორისო აეროპორტის ჩამოფრენის ტერმინალის მშენებლობა.</u> პროექტი ხელს შეუწყობს მგზავრთა გამტარუნარიანობის გაზრდას, ჩამომფრენი მგზავრების ცალკე სივრცეში, ეფექტიანი და ხარისხიანი მომსახურების გზით;

4) <u>საჰაერო მოძრაობის კონტროლის (ATC) სისტემის განახლება/შეცვლა.</u> პროექტი მიზნად ისახავს საჰაერო მოძრაობის კონტროლის ავტომატიზებული მართვის არსებული სისტემის (SELEX) განახლებას/შეცვლას;

5) <u>ხმოვანი საკომუნიკაციო სისტემის დანერგვა.</u> სისტემის დანიშნულებაა საჰაერო მოძრაობის მართვის კავშირგაბმულობით უზრუნველყოფა. მისი შესყიდვა განპირობებულია საჰაერო მოძრაობის კონტროლის ავტომატიზებული მართვის სისტემის განახლებით;

6) <u>თანამგზავრის მეშვეობით საჰაერო ხომალდებზე დაკვირვების ავტომატიზებული სისტემის (ADS-B) დანერგვა.</u> ტექნოლოგია მკვეთრად გაზრდის ფრენების უსაფრთხოებას და შესაძლებლობას მოგვცემს უკეთესად გავაკონტროლოთ ტრანზიტის ქვედა საჰაერო სივრცე მთლიანად საქართველოს ტერიტორიაზე;

7) <u>დასავლეთ საქართველოს რეგიონისათვის ახალი მეტეოროლოგიური რადიოლოკაციური სადგურის შეძენა და დანერგვა.</u> აღნიშნული პროექტი გააუმჯობესებს ფრენების მეტეოუზრუნველყოფას და გაზრდის ფრენის უსაფრთხოების ხარისხს;

8) <u>თბილისის და ქუთაისის სპეციალური ლოგისტიკური ცენტრების მშენებლობა.</u> პროექტი ითვალისწინებს საქართველოში ლოგისტიკის დარგის განვითარებას, რისთვისაც შემუშავდა შესაბამისი ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთება; ლოგისტიკური ცენტრების განვითარებამ ხელი უნდა შეუწყოს საქართველოში ლოგისტიკური მომსახურების, მათ შორის დამატებული ღირებულების სერვისების განვითარებას, გაზარდოს ქვეყნის სატრანზიტო და ლოგისტიკური პოტენციალი, ასევე მოხდეს ექსპორტის წახალისება;

9) <u>ფოთის თავისუფალი ინდუსტრიული ზონის და ფოთის აეროპორტის პრივატიზაცია.</u> თავისუფალი ინდუსტრიული ზონა ფოთში 2008 წლის ივნისში დაფუძნდა და მისი ფუნქციონირების ვადა 99 წლით განისაზღვრა;

---

[20] წყარო: საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს ოფიციალური მონაცემები. http://www.economy.ge/?page=projects&s=31

10) <u>ფოთის მეგა პორტის მშენელობა.</u> პროექტი ინფრასტრუქტურული ინვესტიციის გრძელვადიანი სარგებლის მომტანია ფოთის მრავალმიზნობრივ, ღრმაწყლიან ნავსადგურში, რომელიც უზრუნველყოფს საქართველოს, კავკასიისა და ცენტრალური აზიის მომსახურებას;

11) <u>პროექტი - „საქართველოს საავიაციო კანონმდებლობის დაახლოება ევროკავშირის სტანდარტებთან (TW GE19).“</u> პროექტის მიზანია მოქმედი საავიაციო კანონმდებლობის სრულყოფა და მისი ევროკავშირის მოთხოვნებთან შესაბამისობაში მოყვანა, ასევე სამართლებრივი მექანიზმის შექმნა, რომელიც სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს სტრუქტურულ და ინსტიტუციონალურ გაძლიერებას უზრუნველყოფს;

12) <u>პროექტი „სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს ხელშეწყობის შესახებ“.</u> პროექტის მიზანია საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს გარდაქმნა ევროპის ერთიანი საჰაერო სივრცის სტანდარტებით გათვალისწინებული ზედამხედველობის ეროვნულ ორგანოდ, საჰაერნაოსნო მომსახურების კუთხით მაკონტროლებელი ფუნქციების სრულფასოვანი განხორციელება, სპეციალისტების შესაბამისი მომზადება და მათი კვალიფიკაციის ამაღლება;

13) <u>საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის და მისი სამოქმედო გეგმის იმპლემენტაცია.</u> პროექტი მიზნად ისახავს ქვეყანაში საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების დონის ამაღლებას და საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად გარდაცვლილთა და დაშავებულთა რაოდენობის შემცირებას.

6. დარგში არსებული ძირითადი პრობლემები და მათი შესაძლო გადაჭრის გზები

ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის საკითხებში ბიზნესისა და ეკონომიკის ცენტრის ექსპერტი ირაკლი დანელია ჩატარებული ემპირიული კვლევების საფუძველზე და ასევე ექსპერტთა და ინტერესთა ჯგუფების წარმომადგენელთა მოსაზრებებისა და პოზიციების გათვალისწინებით, დარგში არსებულ 20 ძირითად პრობლემას უსვამს ხაზს და შემდგომი მსჯელობისთვისა და კვლევისთვის თითოეული პრობლემის შესაძლო გადაჭრის გზას გვთავაზობს:

<u>**პრობლემა 1:**</u> სათანადო ინფრასტრუქტურისა და ტექნოლოგიების არ არსებობა საზღვაო, სახმელეთო და სარკინიგზო გადაზიდვებზე.

რეკომენდაცია: როგორც პორტის ისე რკინიგზის ინფრასტრუქტურა მოძველებულია და არ შეესაბამება თანამედროვე მოთხოვნილებებს და სტანდარტებს.

<u>**პრობლემა 2:**</u> სექტორში დასაქმებულთა კვალიფიკაციის დაბალი დონე.[21]

რეკომენდაცია: აღნიშნული უმნიშვნელოვანესი პრობლემის აღმოფხვრა შესაძლებელია შესაბამისი საგანმანათლებლო კომპონენტების გაძლიერებით, როგორც საუნივერსიტეტო/აკადემიურ დონეზე, ასევე ცალკეული სატრეინინგო პროგრამების შემუშავების გზით. ნახსენები მიმართულება წარმოადგენს სხვა მრავალი პრობლემის საწყისს.

<u>**პრობლემა 3:**</u> ამჟამად, არ არსებობს უნიფიცირებული საერთო საინფორმაციო/საძიებო პლატფორმა (Tracking system) რისი მეშვეობითაც ტვირთის მიმღები, გამომგზავნი, ფორვარდული/საექსპედიტორო კომპანია შეძლებს საკუთარი გადაზიდვის გაკონტროლებას მთლიანად რეგიონში

რეკომენდაცია: მნიშვნელოვანია შეიქმნას საერთო საინფორმაციო პლატფორმა, რომელიც კოორდინირებას გაუწევს ყველა იმ ტვირთს, რომელიც ქვეყნის სატრაზიტო კორიდორს გადაკვეთს, რათა აღრიცხვიანობა უფრო მარტივი და მოქნილი იყოს როგორც ტვირთგამგზავნი, ისე მიმღები და ტრანზიტული ქვეყნებისთვის. შესაბამისად, მნიშვნელოვანია, შეიქმნას ტვირთების საერთო საბაჟო მონიტორინგის სისტემა.

<u>**პრობლემა 4:**</u> საქართველო ორიენტირებულია მხოლოდ ტვირთნაკადების სატრანსპორტო მომსახურებაზე და თითქმის არ არსებობს transport & logistics value added services, რომელიც მნიშვნელოვანია რომ ქვეყანაში შეიმნას სატრანზიტო ტვირთების მომსახურების რგოლი (დამატებული ღირებულება).

რეკომენდაცია: ტრანზიტული ტვირთების საქართველოში გადამუშავებისთვის საჭირო ინფრასტრუქტურის მოწყობა და შესაბამისი საწარმოო სიმძლავრეების უზრუნველყოფა და ხელსაყრელი საკანონმდებლო გარემოს შემუშავება.

<u>**პრობლემა 5:**</u> სატრანზიტო დერეფნის ფარგლებში მარეგულირებელი უსაფრთხოების სტანდარტების ჰარმონიზაცია.

---

[21] მსოფლიო ბანკის მიერ შემოთავაზებული ინდექსის მიხედვით, 2016 წლის მონაცემებით, LPI-ის შესაბამისი კრიტერიუმით - ''ლოგისტიკური მომსახურების კომპეტენტურობა და ხარისხი'' საქართველოს მაჩვენებელი ძალიან დაბალია – 2,08 ქულა

რეკომენდაცია: მნიშვნელოვანია, დერეფნის გასწვრივ ერთიანი ხელშეკრულებების შემუშავება, რომელიც უზრუნველყოფს ამა თუ იმ ქვეყანაში აწონილი სატრანსპორტო საშუალების ნებისმიერ სხვა ქვეყანაში აღიარებას, ღერძულა-წონითი და გაბარიტული ნორმების უნიფიცირებას.

<u>ინტერესთა ჯგუფების სხვა მოსაზრებები და ინიციატივები:</u>

პრობლემა: გადამზიდავი კომპანია TNT-ის და DHL-ის წარმომადგენლები მიუთითებენ ბოლო 4 წლის განმავლობაში საფოსტო გადაზიდვების ბაზარზე გაურკვეველი ინსტიტუციური გარემოს არსებობის, საკანონმდებლო ცვლილებების გაურკვეველი მოლოდინის და საფოსტო ბაზრის დაუსრულებელი რეფორმის შესახებ, რაც აზიანებს გადაზიდვების ბაზრის საინვესტიციო პოტენციალს და ბიზნესგარემოს.

გადამზიდავი კომპანიების რეკომენდაცია: ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრომ უზრუნველყოს ,,ფოსტის შესახებ'' კანონპროექტის დროული შემუშავება და საქართველოს პარლამენტისთვის წარდგენა; ხოლო საქართველოს პარლამენტმა უზრუნველყოს ამ რეფორმის გატარებისათვის აუცილებელი ინსტიტუციური ბაზის შექმნა; ამასთან, სახელმწიფო ორგანოების მიერ საფოსტო და საკურიერო მომსახურების ბაზრებზე მოხდეს თავისუფალი, სამართლიანი და კონკურენტული ბიზნეს გარემოს არსებობის ხელშეწყობა;

პრობლემა: სატრანსპორტო დერეფნის კვლევის ცენტრის დირექტორის პაატა ცაგარეიშვილის აზრით: *,,თუ გავაანალიზებთ მთლიანად სატრანსპორტო სექტორში და უშუალოდ საქართველოს რკინიგზაზე არსებული ტენდენციების მიზეზებს, პირველ რიგში გამოსაყოფია სატრანსპორტო დერეფნის გასწვრივ „შეთანხმებული სატარიფო პოლიტიკის“ არ არსებობა და ნათელია, რომ „საქართველოს რკინიგზა“ საკუთარი სატარიფო განაკვეთების შემცირების ხარჯზე ვერ შეძლებს ალტერნატიული დერეფნებიდან ტვირთების გადმომისამართებას და კონკურენტუნარიანობის გაზრდას”.*

პაატა ცაგარეიშვილის რეკომენდაცია: საქართველომ დერეფნის კონკურენტუნარიანობის ამაღლების კუთხით, მეზობელ სახელმწიფოთა სატრანსპორტო უწყებებთან მიმართებაში, უნდა იკისროს მაკოორდინირებული ფუნქცია. საბოლოო შედეგი უნდა აისახოს მეზობელი ქვეყნების სარკინიგზო და ნავსადგურების ხელმძღვანელებთან მიღწეულ შეთანხმებაში, სადაც დაფიქსირებული იქნება კონკრეტულ მიმართულებებზე, კონკრეტული ტვირთების მიხედვით, ცალკეული ტარიფების შემცირების პროცენტული ან რიცხვითი მაჩვენებლები. აღნიშნული შეთანხმების ხელმომწერ მხარეებს უნდა წარმოადგენდნენ რკინიგზის, ნავსადგურების და საბორნე ხაზების ხელმძღვანელები. ამასთან, მნიშვნელოვანია პროცესი წარიმართოს სახელმწიფო უწყებების და ევროკავშირის (ტრასეკა) ჩართულობით.

7. დასკვნა

საქართველოში სატრანსპორტო–ლოგისტიკური დარგის ძირითადი გამოწვევებისა და განვითარების პერსპექტივების კვლევა მიუთითებს ამ სფეროში ერთიანი სახელმწიფო სტრატეგიის და ერთიანი საკანონმდებლო რეგულირების შემუშავების საჭიროებაზე, რომლის ფარგლებში შესაძლებელი იქნება მთლიანი სატრანსპორტო-ლოგისტიკური სისტემის უფრო ქმედითად წარმოჩენა. ამასთან, საქართველოს სატრანსპორტო-ლოგისტიკური პოტენციალის სრულფასოვანი ათვისება უკავშირდება შემდეგი საკითხების ერთიან ფორმატში გაანალიზებას: სახელმწიფო ხელისუფლების ცალკეულ უწყებათა შორის კოორდინაციის ხარისხის ამაღლება; გადამზიდავ ბიზნეს ოპერატორებს შორის კონკურენტული გარემოს განვითარების ხელშეწყობა; ტვირთზიდვაზე საერთო სატარიფო პოლიტიკის გატარების ხელშეწყობა; საქართველოს საგადასახადო და თავისუფალი ინდუსტრიული ზონების მარეგულირებელ კანონმდებლობაში განსახორციელებელი ცვლილებები; ეკონომიკური დიპლომატიის გააქტიურება; სატრანსპორტო-ლოჯიტიკური ინფრასტრუქტურისა და მომსახურების ადმინისტრაციული, ტექნოლოგიური და საინფორმაციო სივრცის გაუმჯობესება.

USAID მმართველობა განვითარებისათვის **(G4G)** საქართველოში

Deloitte Consulting Overseas Projects LLP

მისამართი: ლ. მიქელაძე **#5**, თბილისი

ტელეფონი: **+995 322 240115 / 16**

იმეილი: **info@g4g.ge**