

საქართველოში გაბაჟალი სატრანსპორტო დერეფნით ტვირთების გადაზიდვის ახალი გამოწვევები

მიხეილ თოქაშვილი

ივ. ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ასოცირებული პროფესორი

ხელსაყრელი გეოგრაფიული ადგილმდებარეობის გათვალისწინებით საქართველოს გააჩნია პოტენციური კავკასიისა და ცენტრალური აზიის მთავარ ლოგისტიკურ ჰაბად იქცეს, რაც ქვეყნის კონკურენტუნარიანობის ამაღლების ერთ-ერთი ძირითადი ფაქტორია, რაც კესპორტზე დაფუძნებულ ეკონომიკურ ზრდას შეუწყობს ხელს. ნაშრომში განხილულია საქართველოს სატრანსპორტო დერეფნის პრობლემები, საერთაშორისო ტვირთების გადაზიდვის დინამიკა, ცვლილებების მიზეზები და პერსპექტივები. აღნიშნულია, რომ საქართველოს სატრანსპორტო დერეფნის შემდგომი განვითარება დიდიწილად დამოკიდებული იქნება ჩინეთის მიერ ინიცირებულ „ერთი სარტყელი - ერთი გზის“ სტრატეგიაზე, ე.წ. ახალი აზრეშუმის გზის ორგანიზებაზე, მაგრამ რამდენად პერსპექტიული და სიცოცხლისუნარიანი იქნება ჩინეთის ინიციატივები საქართველოსთვის, დღესდღეობით გაურკვეველია. სატრანსპორტო დერეფნის პრობლემების შემდგომ გადაჭრაზე დიდ გავლენას მოახდენს დროის ფაქტორი.

საკვანძო სიტყვები: ლოგისტიკა, „ერთი სარტყელი-ერთი გზა“, საერთაშორისო გადაზიდვები, ევროკავშირი-საქართველო-ჩინეთი.

საქართველოს გეოპოლიტიკური უპირატესობები დაკავშირებულია მის ეკონომიკურ და პოლიტიკურ როლთან სამხრეთ კავკასიაში, ინტეგრაციის მიმართულებებთან ევროკავშირთან, ურთიერთობებთან მეზობელ ქვეყნებთან და სატრანსპორტო დერეფნის გეოპოლიტიკურ მნიშვნელობასთან.

საქართველო არის დასავლეთსა და სამხრეთს შორის ხიდი როგორც ეკონომიკურად, ასევე პოლიტიკურად. მას აქვს პოტენციური შესაძლებლობა გახდეს ჩრდილოეთსა და აღმოსავლეთს შორის დამაკავშირებელი ქვეყანა. საქართველო მეზობელ ქვეყნებთან - სომხეთთან, აზერბაიჯანთან, რუსეთთან და თურქეთთან - დაკავშირებულია გეოგრაფიული და სავაჭრო ურთიერთობებით. საქართველო ქმნის ღია ბაზარს მეზობელ ქვეყნებთან, რათა ხელი შეუწყოს კაპიტალის, საქონლისა და მომსახურების ნაკადების თავისუფალ მოძრაობას და რეგიონში საგარეო ეკონომიკური პოლიტიკის კოორდინაციას.

კონკრეტულ გეოგრაფიულ არეალში მისი საერთო ტენდენცია არის ინტერესების თანხვედრის ხელშეწყობა ყველა მეზობელ და პარტნიორი ქვეყანასთან ვაჭრობის ლიბერალიზაციის გზით და ღია რეგიონალიზმის გატარებით საგარეო პოლიტიკაში (1, გვ. 3). ამ ფუნქციის გაძლიერება საქართველოს გლობალური იდენტობის მნიშვნელოვანი ამოცანაა. თუმცა, მოუწესრიგებელი ურთიერთობები საქართველოს სეპარატისტულ რეგიონებთან და რთული ურთიერთობები რუსეთთან, აფერხებს მის, როგორც ახლად აღმოცენებული და განვითარებადი რეგიონალური მოთამაშის როლს და სატრანსპორტო დერეფნისა და ჰაბის ფუნქციის განხორციელებას.

საქართველოს სატრანსპორტო დერეფნის განმსაზღვრელი ფაქტორები

სატრანსპორტო დერეფნით ტვირთების გადაზიდვების ზრდასთან ერთად იზრდება მისი მნიშვნელობა, მაგრამ ალტერნატიული გზების არსებობა, რომლებიც დაკავშირებული ერთი მხრივ, აზია-რუსეთი-ევროკავშირის ვექტორთან, ხოლო მეორეს მხრივ, აზია-ირანი-თურქეთი-ევროკავშირის, ან აზერბაიჯანი-თურქეთის-ევროკავშირის ვექტორთან, საქართველოს მდებარეობას გეოპოლიტიკურად კონკურენტულ მნიშვნელობას ანიჭებს. საქართველოს, როგორც კონფლიქტური ტერიტორიების არენა და მისი წინააღმდეგობები რუსეთთან მეტყველებს რეგიონის განვითარების რთულ ხასიათზე, რაც მნიშვნელოვნად აფერხებს სატრანსპორტო დერეფნის განვითარებას ჩრდილოეთიდან სამხრეთით რუსეთი-სომხეთი-ირანის მიმართულებით. აღმოსავლეთიდან დასავლეთის, აზია-ევროპის დამაკავშირებელი სატრანსპორტო ხიდის ფუნქციით კი საქართველო ევროკავშირისათვის მნიშვნელოვან სახელმწიფოს წარმოადგენს.

საქართველო არის ერთადერთი ქვეყანა ევრაზიაში, რომელიც ძალიან ახლოს მივიდა ევროკავშირის რეგიონებთან და ჩაერთო მის ინტეგრაციულ პროცესებში. ეს განმტკიცებულია ასოცირების შესახებ შეთანხმების (AA) და მისი ნაწილის - DCFTA მოთხოვნების შესაბამისად. ამით იგი უზრუნველყოფს თავის ეკონომიკურ განვითარებას, პოლიტიკურ სტაბილურობას და სატრანსპორტო დერეფნის გეოპოლიტიკურ და რეგიონულ იდენტიფიკაციას.

სატრანსპორტო და ენერგეტიკული დერეფნების წინააღმდეგობები

საქართველოს როგორც ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელი სატრანსპორტო დერეფნის გეოგრაფიული მდებარეობა, განსაზღვრავს ქვეყნის საერთაშორისო ეკონომიკურ ფუნქციას. იგი, როგორც ენერგეტიკული ხიდი, მნიშვნელოვან როლს ასრულებს კასპიის ზღვის ენერგორესურსების ტრანზიტში და წარმოადგენს რუსეთის მიერ კონტროლირებადი მილსადენების ალტერნატიულ ვექტორს.

თანამედროვე მსოფლიო ეკონომიკაში ნავთობისა და გაზის წარმოება და ტრანსპორტირება ქვეყნებს შორის წინააღმდეგობებისა და უთანხმოების საგანია. ამ პრობლემასთან არის დაკავშირებული სამხრეთ კავკასიის მიმართ სხვა სახელმწიფოების ურთიერთობა. კასპიის ზღვის რესურსები და მათი სატრანსპორტო მარშრუტები, რომლებიც საქართველოზე გადის ბაქო-თბილისი-სუფსას, ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის და შაჰ-დენი (აზერბაიჯანი)-თბილისი - ერზუმის (თურქეთი) მილსადენებით, გეოსტრატეგიული მნიშვნელობისაა, განაპირობებს რეგიონისადმი მსოფლიო ინტერესს.

ჩრდილოეთ-სამხრეთის მიმართულებით, სამხრეთ კავკასიის გაზსადენით გაზი მიეწოდება რუსეთიდან სომხეთს. პოტენციურად მისი დაკავშირება ირანის გაზის საბადოებთან არის შესაძლებელი, მაგრამ გაზსადენი საქართველოს საკუთრებაში არსებული და მის მიერ კონტროლირებადი მილსადენია. რუსეთის არაერთი ცდისა, შეეძინა და გაეგრძელებინა მასზე კონტროლი, უშედეგოდ დამთავრდა (2). რუსეთთან დამაბული ურთიერთობებისა და დასავლეთის მიერ ირანის ბლოკადის გამო საერთაშორისო სატრანსპორტო კავშირი ირანთან არის სუსტად განვითარებული.

საქართველოს გავლით ხდება კასპიის ზღვის ჰიდროკარბონატული რესურსების გადაზიდვა როგორც მილსადენებით, ასევე სარკინიგზო ტრანსპორტით, რომლებიც მიზნულია ყულევისა და სუფსას ტერმინალებთან და ბათუმისა და ფოთის ნავსადგურებთან. უახლოეს ხანში ბაქო-თბილისი-ახალქალაქი-ყარსის რკინიგზის სრული ექსპლოატაციით შესაძლებელი იქნება 17 მლნ ტონა ტვირთის გადაზიდვა, რომელიც მნიშვნელოვნად შეამოკლებს სამხრეთ კორეა- ჩინეთიდან ტვირთების მიწოდებას ევროპისათვის (3).

"ენერგეტიკული ხიდის" და სატრანსპორტო დერეფნის როლი ცენტრალურ კავკასიაში განსაზღვრავს საქართველოს რეგიონულ მნიშვნელობას და მის საერთაშორისო ეკონომიკურ ფუნქციას. გეოპოლიტიკურად, საქართველოს აქვს ყველაზე ხელსაყრელი პოზიცია ცენტრალურ კავკასიაში. დღეისათვის იგი სამი ძირითადი სატრანსპორტო მარშრუტების ოპერაციით აკავშირებს აღმოსავლეთსა და დასავლეთს. ეს გზა არის რუსეთის კონტროლირებადი მილსადენების ალტერნატიული ვექტორი. საქართველოს აქვს პოტენციური გახდეს ჩრდილოეთ - სამხრეთის ვექტორის დამაკავშირებელი ქვეყანა, რომელმაც შეიძლება დაუკავშიროს რუსეთი-ირანს სომხეთის გავლით ან ირანი დაუკავშიროს ევროპას აზერბაიჯანის გავლით (4).

დასავლეთის ქვეყნები და ევროკავშირი დაინტერესებულნი არიან ნავთობისა და გაზის მიწოდების დივერსიფიცირებული ვექტორებით (5, გვ. 89). საქართველო, როგორც ენერგეტიკული ხიდი, როგორც დასავლეთის ასევე რუსეთის ინტერესების სფეროშია მოქცეული (6, გვ. 17).

ენერგეტიკული რესურსების მიწოდების აზერბაიჯანი-საქართველო-თურქეთის ვექტორი არსებითად ხელს უშლის რუსეთის დომინანტურ პოზიციას ამ რეგიონში და ემსახურება ევროკავშირის მიზნებს. რუსეთი ცდილობს, რათა მოიპოვოს კონტროლი რეგიონში, მათ შორის სამხედრო ძალისხმევით.

ალტერნატიული და "მრავალჯერადი" მილსადენებით და გზებით დაინტერესებულია ევროკავშირი, რამდენადაც იგი მნიშვნელოვნად შეამცირებს მის დამოკიდებულებას რუსეთთან და გაზრდის ქვეყნების უსაფრთხოებას (7). ეს კი, თავის მხრივ, მიმზიდველს ხდის აზერბაიჯანში, საქართველოსა და თურქეთში პირდაპირი ინვესტიციების განხორციელებას.

საქართველო, როგორც კასპიის ზღვის ენერგო-ხიდი, წარმოადგენს სერიოზულ ალტერნატიულ გზას, გაზსადენის დივერსიფიცირებისა და რუსეთის მონოპოლიის თავიდან აცილების საშუალებას კასპიის ზღვის ენერგეტიკულ ტრანზიტზე. აქედან გამომდინარე, ენერგეტიკული ხიდის როლი საქართველოს უქმნიდა და კვლავ უქმნის მკაცრ უთანხმოებას რუსეთთან, რამდენადაც მან დაკარგა მისი კონტროლის ქვეშ არსებული ისტორიული ტერიტორიები (8).

ირანის გაზი არის ინტერესების კიდევ ერთი დაპირისპირების სფერო. რუსეთის მთავარი მიზანია ჰქონდეს სატრანზიტო გზა ირანთან, რომელიც აბსოლუტურად მიუღებელია დასავლეთისთვის. ირანს სურს გახდეს აქტიური მონაწილე საერთაშორისო გაზის ბაზარზე (9). მიუხედავად იმისა, რომ რუსეთი მისი ძირითადი კონკურენცია, მათ შორის მრავალი საერთო ინტერესი არსებობს: წინააღმდეგობა აშშ-თან და ნატოსთან და სხვ. (10). მას შემდეგ, რაც განეიტრალებდა ირანზე დაწესებული სანქციები, რუსეთი შეეცდებოდა ჩრდილოეთ-სამხრეთ ვექტორის ამოქმედებას. ამისთვის კი მას დასჭირდება საქართველოს თავისი ენერგეტიკული პოლიტიკისადმი დაქვემდებარება. ამის მცდელობა განხორციელდა საქართველოსთვის ჩრდილოეთი-სამხრეთის მიმართულებით რუსული გაზის ტრანზიტის საფასურის გადასინჯვით. მოსალოდნელია, რომ ეს საკითხი ახლო მომავალში კვლავ დადგება დიდი სიმწვავით. რუსეთისათვის გაზის ფასი არის ის „პოლიტიკური იარაღი,“ რომლითაც იგი ზემოქმედებს როგორც ევროპის, ასევე სხვა ქვეყნებზე.

საქართველო არის ენერგოპოლიტიკის ერთ-ერთი რეგიონული მოთამაშე და აქვს წამყვანი როლი უსაფრთხოებისა და სტაბილურობის განმტკიცებაში კავკასიის რეგიონში. პოლიტიკურ ძალებს შორის

რეგიონული გეოპოლიტიკური ბალანსი და ეკონომიკური ვექტორი ცენტრალურ კავკასიაში განისაზღვრება იმით, თუ რა პოზიცია ექნება საქართველოს და გაუმდებს თუ არა იგი რუსეთის ზეწოლას.

ავტოსატრანზიტო და სარკინიგზო გზები და მეგაპროექტები აძლიერებს საქართველოს რეგიონულ მნიშვნელობას და ხელს უწყობს შემდგომ ინტეგრაციას. ამასთან, საქართველოს სატრანსპორტო დერეფანი უსაფრთხოების შენარჩუნების არსებითი კომპონენტია და ამ თვალსაზრისით, საქართველოს როლი და იდენტობა ძალიან მნიშვნელოვანია ევროპულ და ევრო-ატლანტიკურ სტრუქტურებში გაწევრიანებაში.

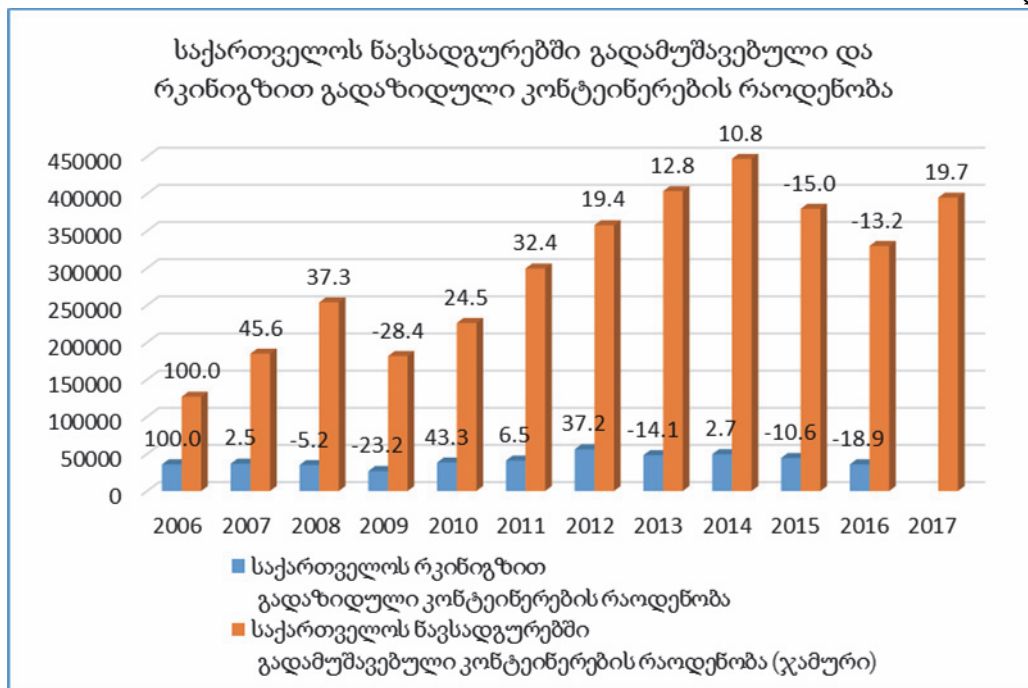
სატრანსპორტო დერეფნით ტვირთების გადაზიდვის დინამიკა

90-იან წლებში ევროპის მიერ ინიცირებული პროექტების შედეგად, როგორცაა INOGATE და TRACEKA,¹ საფუძველი ჩაეყარა ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანს. TRACEKA-ს პროექტების ფარგლებში განხორციელდა ამიერკავკასიის რკინიგზის რეაბილიტაცია საქართველო-აზერბაიჯანის საზღვარზე, ხიდების რეაბილიტაცია, საბორნე გადასასვლელი ხიდების მშენებლობა და საკონტეინერო ტვირთების მომსახურების ხელშეწყობა ფოთის პორტში, მისი კომპიუტერული სისტემებით უზრუნველყოფა, ოპტიკურ-ბოჭკოვანი კაბელის გაყვანა სამხრეთ კავკასიის რკინიგზების სასიგნალო სისტემებისათვის და სხვ. (11). საქართველოში მნიშვნელოვნად გაუმჯობესდა სატრანსპორტო ქსელი და მისი ინფრასტრუქტურა. შესაბამისად გაიზარდა ტვირთბრუნვა.

2002–2008 წლებში საქართველოში დაახლოებით 40 %-ით გაიზარდა რკინიგზით გადაზიდული ტვირთების მოცულობა, რაშიც სატრანზიტო ტვირთების ხვედრითი წილი 85 %-ს აღწევდა. შესაბამისად გაიზარდა საქართველოს პორტების (ბათუმი, ფოთი, სუფსა, ყულევი) მიერ გადამუშავებული ტვირთების დინამიკა, თუმცა 2014 წლის შემდგომ პერიოდში სატრანსპორტო დერეფნის ფუნქციის მიმზიდველობა თანდათანობით დაიკარგა.

2014 წლიდან რკინიგზით გადაზიდული კონტეინერების რაოდენობა მნიშვნელოვნად მცირდება და იგი 2016 წელს 2006 წლის მონაცემს გაუთანაბრდა (35 900 კონტეინერი), ხოლო საქართველოს ნავსადგურებში გადამუშავებული კონტეინერების რაოდენობამ 2017 წელს შეადგინა 2014 წელს გადამუშავებული ტვირთების 88 პროცენტი (იხ. დიაგრამა 1).

დიაგრამა 1

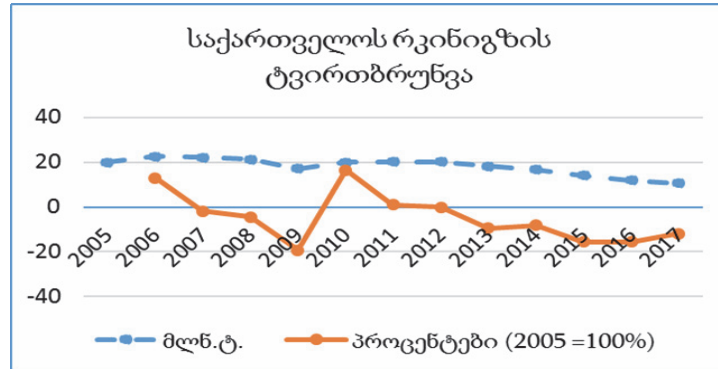


წყარო: საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო

¹ TRACEKA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia) - ემსახურებოდა ევროპისა და აზიის ქვეყნებს შორის ტვირთის გადაზიდვისა და მგზავრების გადაყვანის ერთიანი სისტემის შექმნას და ისტორიული აზრემუშის გზის თანამედროვე მრავალფუნქციურ სატრანსპორტო დერეფნად გარდაქმნას. INOGATE (Interstate Oil and Gas Transportation to Europe) - ეხებოდა კასპიის ზღვის ნავთობისა და გაზის ტრანსპორტირებას ევროპაში.

საქართველოს რკინიგზის მიერ გადაზიდული ტვირთების ოდენობამ მაქსიმუმს 2006 წელს მიაღწია და 22.6 მლნ ტონა შეადგინა. ფინანსური კრიზისის პერიოდში, 2008-2009 წლებში, ეს მაჩვენებელი შემცირდა, თუმცა 2010-2012 წლებში გაიზარდა, ხოლო 2014-2017 წლებში კვლავ დაიწყო დაცემა და 2017 წელს შეადგინა მხოლოდ 10.5 მლნ ტონა, რაც 2006 წლის მაჩვენებელს 2.1 ჯერ ჩამოუვარდება (იხ. დიაგრამა 2). რკინიგზის მიერ გადაზიდული ტვირთები განახევრდა, რაც უარყოფითად ნავსადგურებზეც აისახა. 2014-2016 წლებში საქართველოს ნავსადგურებში გადამუშავებული ტვირთების რაოდენობა 24 პროცენტით შემცირდა.

დიაგრამა 2

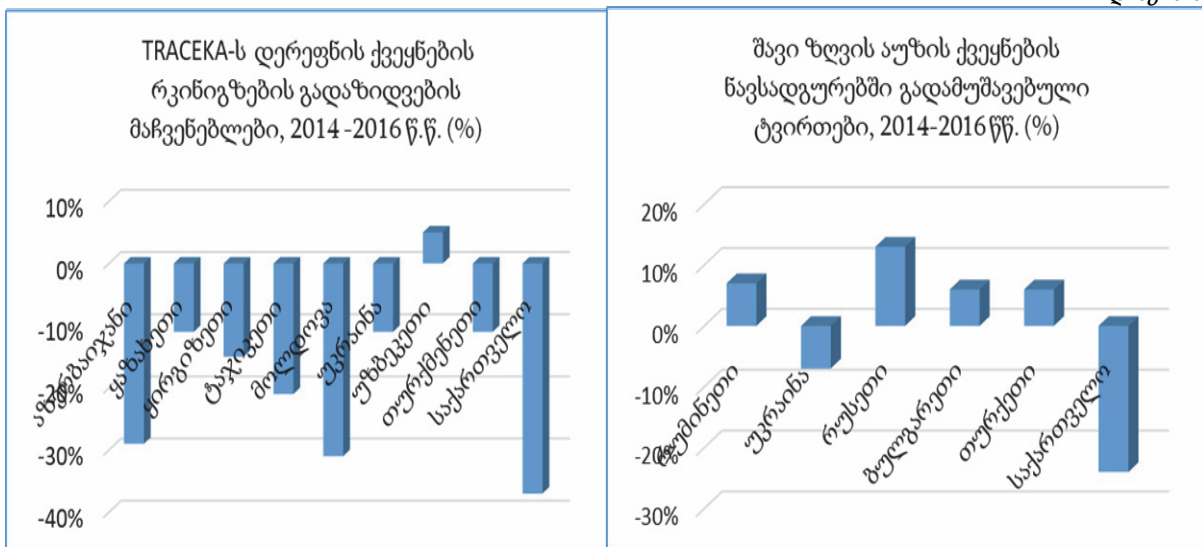


წყარო: საქართველოს რკინიგზა

აქვე ისიც უნდა შევნიშნოთ, რომ 2014-2016 წლებში რკინიგზით გადაზიდვის მაჩვენებლები მნიშვნელოვნად შემცირდა TRACEKA-ს დერეფნის ქვეყნებშიც. გამონაკლისი არის მხოლოდ უზბეკეთი, სადაც გადაზიდვები გაიზარდა ხუთი პროცენტით. გარკვეულწილად ეს გარემოება შეიძლება აიხსნას იმით, რომ ნავთობი, რომელიც გადაიზიდებოდა რკინიგზით, გადაინაცვლა ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მილსადენში (12). BP-ს მონაცემებით, 2006-2009 წლებში მილსადენით გადაზიდული იქნა დღეში 1 მლნ. ბარელი ნავთობი, 2014 წლიდან კი მისმა საშუალო წარმადობამ შეადგინა 1.2 მლნ ბარელი ნავთობი (13). მიუხედავად ამისა, საქართველოს ნავსადგურებში ტვირთბრუნვა შემცირდა და მილსადენით გამტარიანობის ზრდამ ვერ გაანეიტრალა რკინიგზით ტვირთების კლება.

შავი ზღვის აუზის ქვეყნების ნავსადგურებში გადამუშავებულ ტვირთებს განსხვავებული დინამიკა აქვს. იგი მნიშვნელოვნად შემცირდა საქართველოში (24 პროცენტი) და უკრაინაში (7 პროცენტი). გაიზარდა რუსეთში (13 პროცენტი), ბულგარეთში (6 პროცენტი) თურქეთში (6 პროცენტი) რუმინეთში (7 პროცენტი) (იხ: დიაგრამა 3-4). მთლიანად შავი ზღვის აუზის ქვეყნების ნავსადგურებში გადამუშავებულ ტვირთები გაიზარდა ოთხი პროცენტით.¹

დიაგრამა 3-4.



¹ საერთაშორისო სტატისტიკური ინფორმაცია მოწოდებულია პაატა ცაგარეიშვილის (სატრანსპორტო დერეფნის კვლევის ცენტრი) მიერ.

ამდენად, შედარებითი ანალიზის საფუძველზე შეიძლება დავასკვნათ, რომ ტვირთების გადაზიდვის მაჩვენებლები საქართველოში არ არის სახარბიელო. ეს სფერო კრიზისშია. ამას ადასტურებს სტატისტიკის სამსახურის მიერ ექსპერტულ შეფასებებსა და კვლევებზე დაფუძნებული მაჩვენებლებიც. ტრანსპორტის ყველა სახეობის მიხედვით ტვირთბრუნვა 2006-2016 წლებში შემცირდა თითქმის 2-ჯერ, 8114 მლნ ტონა/კმ-დან 4140.9 მლნ ტონა/კმ-მდე (14). ამ გადაზიდვებში ყველაზე დიდი ჩავარდნა სატრანზიტო გადაზიდვებზე მოდის.

საქართველოს რკინიგზის გადაზიდვებში 65 პროცენტი უკავია სატრანზიტო გადაზიდვებს. ეს მაჩვენებელი 2012-2017 წლებში 59 პროცენტით შემცირდა. 35 პროცენტით შემცირდა საექსპორტო გადაზიდვები და 21 პროცენტით კი - საიმპორტო გადაზიდვები. ნავთობი და ნავთობპროდუქტების გადაზიდვები 55 პროცენტით არის შემცირებული, ხოლო მშრალი ტვირთების გადაზიდვები კი - 41 პროცენტით.

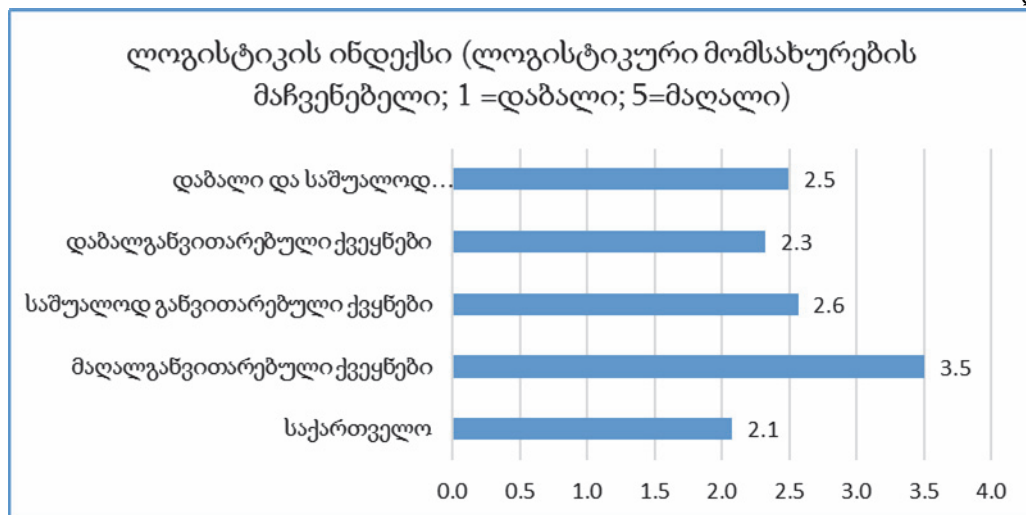
სატრანსპორტო დერეფნის კვლევის ცენტრის მონაცემებით, ნედლი ნავთობის გადაზიდვისას საქართველოს დერეფანი კონკურენტურენტუნარიანობით მნიშვნელოვნად ჩამორჩება TRACECA-ს ქვეყნებს. ნავთობპროდუქტების გადაზიდვისას ალტერნატიულ დერეფნებს ჩამორჩება 40%-ით. ამის ერთ-ერთი მიზეზია საქართველოს რკინიგზის დერეფნის დაბალი გამტარუნარიანობა, მოძველებული ტექნოლოგიები და უსაფრთხოების დაბალი დონე, მოძველებული მოძრავი შემადგენლობა, ცალკეული ტვირთებისათვის უნივერსალური და სპეციალიზებული ვაგონების, კონტეინერების და ლოკომოტივების უკმარისობა, საქართველოს მთავორიან მონაკვეთებზე არაგაბარითული ტვირთების გადაზიდვების შეზღუდვები და სხვ.

აზერბაიჯანი-ევროპის მიმართულებით გადაზიდვების კლება 1.9 ჯერ და კასპის ზღვის ჰიდროკარბონატული რესურსების ალტერნატიული მიმართულებით გადაზიდვების წარმართვა საკმაოდ დიდ პრობლემებს უქმნის საქართველოს, რამდენადაც კითხვის ნიშნის ქვეშ დგება მისი გეოპოლიტიკური მნიშვნელობა და როლი.

ეს პრობლემა ვლინდება საერთაშორისო შედარებებით. მსოფლიო ბანკის მიერ გამოქვეყნებული კვლევის თანახმად, საქართველოს ლოგისტიკური აგრეგირებული ინდექსი 2012 წლიდან დღემდე გაუარესებულია და ის 2012- 2018 წლების რეიტინგში 167 ქვეყანას შორის 124-ე ადგილს იკავებს. 2012 წელს საქართველო ამ ინდექსით 77-ე ადგილზე იყო (15). მსოფლიო ბანკის მონაცემებით, საქართველო ლოგისტიკური მომსახურების მაჩვენებლებით ჩამორჩება დაბალგანვითარებული ქვეყნების საშუალო მაჩვენებელს. (იხ. დიაგრამა 5).

ეს პრობლემები ამცირებს დერეფნის კონკურენტუნარიანობას. ამასთან, სატრანსპორტო სტრატეგია და დერეფნის მართვა სახელმწიფოებრივ ამოცანას წარმოადგენს. საქართველო ვერ გახდება სატრანსპორტო ჰაბი რეგიონში, სანამ არ განხორციელდება ფუნდამენტური ცვლილებები სატრანსპორტო დერეფნის ინფრასტრუქტურაში.

დიაგრამა 5



წყარო: World Development Indicators

<http://databank.worldbank.org/data/reports.aspx?source=world-development-indicators>

ყოველივე ამას ემატება ისიც, რომ მსოფლიო ბაზარზე ნავთობის და ნავთობპროდუქტებზე ტარიფები იზრდება. პარალელურად ხდება ტარიფების ზრდა საქართველოს საზღვაო ტერმინალებში. თუ ბათუმის ტერმინალში ერთი ტონა ნედლი ნავთობის გატარების ტარიფი ერთ ტონაზე 6-7 აშშ დოლარიდან (2017 წელი) გაიზარდა 10-15 აშშ დოლარამდე, ფოთის ნავსადგურში ტარიფი 9-12 აშშ დოლარიდან 11-15 აშშ დოლარამდე გაიზარდა. ყულევის ნავსადგურში, ტარიფი 6-9 აშშ დოლარიდან გაიზარდა 8-15 აშშ დოლარამდე (16). ტარიფების ზრდა ტვირთთა გადაზიდვის შემცირების ფონზე ლოგისტიკურ სატრანზიტო დერეფნის მიმზიდველობაზე არ აისახება პოზიტიურად. ამასთან, გაურკვეველია თუ რა გავლენას მოახდენს

„რკინიგზის აბრეშუმის გზის“ საქმიანობაზე თურქეთი-საქართველო-ყაზახეთის მოლაპარაკებები საერთო გამჭოლი ტარიფების დაწესების შესახებ, რაც მთელ ტერიტორიაზე საერთო ფასის დადგენას გულისხმობს (17).

საქართველოს სატრანზიტო დერეფნის ფუნქციის გაძლიერება და ტვირთბრუნვაში არსებული „ჩაყვანების“ კომპენსირება შესაძლებელია აზერბაიჯანი-ევროპის მიმართულებით დამატებითი ტვირთნაკადების, როგორცაა რკინის მადნის, ცემენტის, ყაზახეთი-ევროპის მიმართულებით ხორბლის, თურქმენეთი-ევროპის მიმართულებით ნავთობის კოქსის, კალიუმის სასუქის, გრანულირებული გოგირდის, უკრაინა-ირანის, უკრაინა-ჩინეთის და აზიის ქვეყნების მიმართულებით მსეზუმზირის ზეთის, სხვადასხვა ხორბლეულის, სოიოს ხორბალის, ჭვავის, ქერის, სიმინდის, ბრინჯის, წიწიბურას და სხვა საკონტინერო ტვირთების გადაზიდვების განხორციელებით.

ამ მხრივ ჩინეთის ინიციატივა „ერთი სარტყელი - ერთი გზა“ იქნება TRACEKA-ს პროექტის გაგრძელება და მასში საქართველოს ჩართვა იქნებოდა საქართველოს გეოპოლიტიკური როლის განმტკიცების პირობა. დღეს ეს საკითხი, მიუხედავად ოპტიმისტური დამოკიდებულებისა (18). ბუნდოვანია. 2011-2016 წლებში ჩინეთი-ევროპა-ჩინეთის მიმართულებით გადაზიდვები მნიშვნელოვნად გაიზარდა. თუ 2011 წელს 10 ბლოკ-მატარებელი მოძრაობდა, 2016 წელს 1702-მდე გაიზარდა. ამ ტრანზიტულ მიმართულებებში საქართველოს ჩართულობა ჯერ-ჯერობით პასიურია.

ჩინეთმა და საქართველომ ხელი მოაწერეს მემორანდუმს „აბრეშუმის გზის ეკონომიკური სარტყელის განვითარებისთვის თანამშრომლობის შესახებ“, მათ შორის დადებული არის თავისუფალი სავაჭრო ხელშეკრულება და ჩინეთი საქართველოს საგარეო სავაჭრო ბრუნვის მიხედვით, მესამე ადგილზეა, მისი ინვესტიციების წილი სწრაფად იზრდება საქართველოში. ეს გარემოებები მიუთითებს ჩინეთის მზარდ როლზე საქართველოში. მიუხედავად ამისა, საქართველოს ინტერესები, როგორც სატრანსპორტო დერეფანი, რომელიც გაძლიერდება ჩინეთის ეკონომიკური ინიციატივით, ნამდვილად ეწინააღმდეგება სხვა ქვეყნების ინტერესებს, მათ შორის რუსეთის. რეგიონის სხვა მოთამაშეების გავლენის თავიდან აცილების მიზნით, რუსეთმა ჩამოაყალიბა ევრაზიის კავშირი, რომლის ურთიერთობაც ჩინეთის ინიციატივასთან არ არის ნათელი.

ზოგიერთი ანალიტიკოსის შეფასებით, საქართველოსა და აზერბაიჯანის გადაკვეთაზე, ევრაზიული ეკონომიკური დერეფნის წარმატებული ფუნქციონირების ერთ-ერთ მთავარ საფრთხეს წარმოადგენს რუსეთი. ეს დერეფანი მოიაზრება ალტერნატიულ და რუსეთის კონკურენტ დერეფნად.

ევროკავშირთან ურთიერთობების კონტექსტში „ერთი სარტყელი - ერთი გზის“ პროექტისადმი არსებობს სკეპტიკური მიდგომა და უნდობლობა. ექსპერტების აზრით, ამ პროექტს არ აქვს ფორმალური ინსტიტუციური სტრუქტურა. ჩინეთს ურჩევნია ქვეყნებს შორის ორმხრივი შეთანხმებები ჰქონდეს, რაც არ შეესაბამება ევროკავშირის მრავალმხრივი დიალოგის მოთხოვნებს. გარდა ამისა, არსებობს გადაწყვეტილების მიღების პროცესში გამჭვირვალობის ნაკლებობა და ჩინეთის ხელისუფლებასთან არასაკმარისი კომუნიკაცია, რამდენადაც, როგორც ჩანს, ჩინეთი ითანამშრომლებს ევროკავშირის ინსტიტუტებთან მაშინ, როცა საჭიროდ ჩათვლის მას, მიზნების მისაღწევად. სხვა შემთხვევაში იგი სახელმწიფოებს ინდივიდუალურად ესაუბრება. ევროკავშირსა და ჩინეთს შორის პროექტთან დაკავშირებით ეფექტური დიალოგის პლატფორმა არ არსებობს.

ევროკავშირი თვლის, რომ ჩინეთის ინიციატივას შეუძლია ხელი შეუშალოს დასავლეთის წესებით ევრაზიაში სტაბილურობის დამკვიდრებას და ამ პროექტის მასშტაბურობა ქმნის მისი მართვის რისკებს. მას ექნება გრძელვადიანი გეოპოლიტიკური გავლენა სხვა ქვეყნებზე და გაზრდის მათ პოლიტიკურ და ეკონომიკურ დამოკიდებულებას ჩინეთის ეკონომიკაზე. ის ფაქტი, რომ ჩინეთსა და ევროკავშირს შორის თავისუფალი ვაჭრობის რეჟიმის შესახებ მოლაპარაკება მიმდინარეობს, ძალიან მნიშვნელოვანია საქართველოსთვის.

საქართველოში ჩინეთის ინიციატივის განვითარება დამოკიდებული იქნება ჩინეთის ფინანსურ მხარდაჭერაზე და სესხებზე, რომელსაც შეუძლია უზარმაზარი დავალიანების ტვირთი დააკისროს ქვეყანას სავალალო შედეგებით. ეკონომიკური საფრთხეებს შორის, ფინანსურ დავალიანებასთან ერთად წარმოიშვება ჩინეთის მზარდი გავლენა ქვეყანაში და სხვადასხვა ეკონომიკური, პოლიტიკური და სოციალური პრობლემები, როგორცაა რეგიონალური რესურსების ექსპლუატაცია ადეკვატური ანაზღაურების გარეშე; მიწის გასხვისება, ადგილობრივი წარმოების შეზღუდვა, შიდა გეოპოლიტიკურ კონფლიქტები რეგიონში და ა.შ. (19).

მიუხედავად ამ პრობლემებისა, ჩინეთის ინიციატივა პოზიტიურად იმოქმედებს სატრანზიტო დერეფნის ფორმირებაზე და საქართველოს როლის ზრდაზე. საქართველოს გრძელვადიანი ინტერესების დასაცავად კი აუცილებელი გახდება ჩინეთი-ევროპა-ჩინეთის მიმართულებით სახელმწიფოს ჩართულობით შესაბამისი სამოქმედო პროგრამის შემუშავება.

დასკვნა

ხელსაყრელი გეოგრაფიული ადგილმდებარეობის გათვალისწინებით საქართველოს გააჩნია პოტენციური კავკასიისა და ცენტრალური აზიის მთავარ ლოგისტიკურ ჰაზად იქცეს, რაც ქვეყნის კონკურენტუნარიანობის ამაღლების ერთ-ერთი ძირითადი ფაქტორია სიუჟსპორტზე დაფუძნებულ ეკონომიკურ ზრდას შეუწყობს ხელს.

ის გარემოება, რომ საქართველოს ყოველწლიურად უმცირდება ტვირთნაკადი, ბადებს კითხვებს, სატრანზიტ ტვირთბრუნვის დეფიციტით გამოწვეული პრობლემები ხომ არ გადაეძება საქართველოში დაგეგმილ და არსებულ მსხვილ პროექტებს, როგორც არის ანაკლიის ნავსადგური, ლოგისტიკური ცენტრები, ბაქო - თბილისი - ყარსის რკინიგზა და სხვ.¹

სავარაუდოდ, TRACECA- ს პროგრამის შემდგომი განვითარება დიდწილად დამოკიდებული იქნება ჩინეთის მიერ ინიცირებულ „ერთი სარტყელი - ერთი გზის“ სტრატეგიაზე, ე.წ. ახალი აზრეშუმის გზის ორგანიზებაზე. საქართველოს დერეფანი ევროკავშირი-აზიის მიმართულებით შეიძლება გახდეს სატვირთო ნაკადის ზრდის მნიშვნელოვანი პირობა. რამდენად სიცოცხლისუნარიანი იქნება „ერთი სარტყელი - ერთი გზის“ პერსპექტივები საქართველოსთვის დღესდღეობით გაურკვეველია. სატრანზიტო დერეფნის პრობლემების შემდგომ გადაჭრაზე დიდ გავლენას მოახდენს დროის ფაქტორი.

ლიტერატურა:

1. Bergsten C. F., Open Regionalism, Working Paper 97-3, Peterson Institute for International Economics. <http://www.iie.com/publications/wp/wp.cfm?ResearchID=152>
2. Papava V, Comparative Advantages of the Central Caucasian Countries: Potential, Realized, and Missed Opportunities, The Caucasus & Globalization, Vol. 1, No. 1, 2006. http://www.ca-c.org/c-g/2006/journal_eng/c-g-1/10.papavaen.shtml
3. ბაქო-თბილისი-ყარსის მშენებლობა დასასრულს უახლოვდება, Sputnik, 28.09.2017, <https://sputnik-georgia.com/economy/20170928/237531971/baqo-Tbilisi-yarsis-msenebloba-dasasruls-uaxlovdeba.html>.
4. "Georgia and Azerbaijan bring the South Caucasus Transport Corridor (SCTC) to a new level." FLNKA, November 11, 2016. <http://flnka.ru/digest/11387-georgia-and-azerbaijan-bring-the-south-caucasus-transport-corridor-sctc-to-a-new-level.html>.
5. Papava V, "Energy Cooperation Opportunities in the Caucasus." Caucasus International, Summer, Vol.1 2011.
6. Rondeli A, "Pipelines and Security Dynamics in the Caucasus." Insight Turkey, Vol. 4, No 1, 2002.
7. Ratner M, Belkin P, Nichol J, Woehrel S, Europe's Energy Security: Options and Challenges to Natural Gas Supply Diversification, Congressional Research Service Report for Congress, August 20, 2013. <https://fas.org/sgp/crs/row/R42405.pdf>
8. Lussac S, "The Baku- Tbilisi- Kars Railroad and its Geopolitical Implications for the South Caucasus." Caucasus Review of International Affairs, Vol. 2 (4), Autumn 2008. http://cria-online.org/5_5.html
9. "After Sanctions, Iran's Growing Role in the Caucasus, Stratfor, Worldview, February 1, 2016. <https://www.stratfor.com/analysis/after-sanctions-irans-growing-role-caucasus>
10. "Strategic Importance of Iran for Russia and China: Eurasian "Triple Alliance." Infowars, January 25, 2012. <http://www.infowars.com/strategic-importance-of-iran-for-russia-and-china-eurasian-%e2%80%9ctriple-alliance%e2%80%9d/>
11. Project Fact Sheets GEORGIA, 2013, Logistics Processes and Motorways of the Sea I I, http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/65ta/Master_Plan/MPA9.2GE.pdf; http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/65ta/Master_Plan/MPA9.1GE.pdf
12. მამუკა ბახტაძე: საქართველოს რკინიგზა გეოგრაფიულად ფართო არეალს ემსახურება, IPress, 19 ოქტომბერი, 2015, <https://www.ipress.ge/new/15509-mamuka-bakhtadze-saqartvelos-rkinigza-geografiulad-farto-areals-emsakhureba>.
13. Baku-Tbilisi-Ceyhan pipeline, https://www.bp.com/en_az/caspian/operationsprojects/pipelines/BTC.html
14. საქართველოს სტატისტიკური წელიწადი, 2017. საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური, http://www.geostat.ge/cms/site_images/_files/yearbook/Yearbook_2017.pdf
15. Aggregated LPI 2012-2018, World Bank, <https://lpi.worldbank.org/international/aggregated-ranking>

¹ ეკონომიკის მინისტრი, გიორგი ქობულაია არ გამორიცხავს, რომ ანაკლიის პროექტი გადაიხედოს, რადგან სიტუაცია ძალიან სწრაფად იცვლება ტვირთბრუნვების თვალსაზრისით. თუ როგორ გავხადოთ საქართველო ჰაზად და როგორ გამოვიყენოთ მაქსიმალურად ეს კორიდორი, იგი აღიარებს, რომ მას ჯერჯერობით ამ კითხვაზე პასუხი არ აქვს (20).

16. TCRC: სატრანსპორტო დერეფნის გასწვრივ განლაგებულ ნავსადგურებში ნავთობპროდუქტების გადამუშავების ტარიფები იზრდება, Kommercant, <https://commercant.ge/ge/post/tcrc-satransporto-derefnis-gaswvriv-ganlagebul-navsadgurebshi-navtoproduqtebis-gadamushavebis-tarifebi-izrdeba>
17. Project Fact Sheets GEORGIA, 2013, Logistics Processes and Motorways of the Sea I I, http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/65ta/Master_Plan/MPA9.2GE.pdf; http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/65ta/Master_Plan/MPA9.1GE.pdf
18. პაპავა ვ., „ერთი სარტყელი - ერთი გზის ინიციატივა“ და საქართველო, ექსპერტის აზრი, # 93, საქართველოს სტრატეგიისა და საერთაშორისო ურთიერთობათა კვლევის ფონდი, 2017,
19. New Silk Road' and China's hegemonic ambitions, Made for Minds, <http://www.dw.com/en/new-silk-road-and-chinas-hegemonic-ambitions/a-38843212>
20. გიორგი ქობულია ანაკლიის პროექტის გადახედვას გეგმავს, BPI, ივლისი 13, 2018, <http://bpi.ge/giorgi-qobulia-anakliis-proeqtis-gadakhedvas-gegmavs/>

New Challenges for Cargo Trucking through Georgian Transport Corridor

Mikheil Tokmazishvili

Doctor of Economics

Ivane Javakhishvili Tbilisi State University

Associate Professor

S u m m a r y

Considering the profitable geographic location of Georgia, it has potential to become a major logistics hub of Caucasus and Central Asia. It is one of the main factors for increasing competitiveness of the country that will also foster export-led economic growth. Paper discusses problems of Georgian transport corridor, historical dynamics of international cargo trucking, reasons for changes and perspectives. It is noted that further development of Georgian transit corridor largely depends on the strategy of “One Belt-One Road” – new Silk Road - initiated by China. However, it is still vague how perspective and viable China’s initiatives will be for Georgia. Time factor will play an important role in solving transit corridor related problems.

Key words: Logistics; “One Belt – One Road”; International Trucking; European Union–Georgia-China.