

სურსათის სატრანსპორტო გადაზიდვების გამოწვევები და პოლიტიკის

პრიორიტეტები საქართველოში

ე.ხარაიშვილი

ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის
სახელმწიფო უნივერსიტეტის პროფესორი

eter.kharaishvili@tsu.ge

გ.ერქომაიშვილი, ი.ნაცვლიშვილი, მ.ლობჯანიძე

ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის
სახელმწიფო უნივერსიტეტის ასოცირებული პროფესორები

gulnazi.erkomaishvili@tsu.ge. ia.natsvlishvili@tsu.ge. manana.lobzhanidze@tsu.ge

ანოტაცია

სტატიაში შეფასებულია სატრანსპორტო გადაზიდვების მნიშვნელობა ეკონომიკურ ზრდასა და სასურსათო ბაზრების განვითარებაში. გაანალიზებულია COVID პანდემიით გამოწვეული შეფერხებები სურსათის სატრანსპორტო გადაზიდვებში. შეფასებულია სატრანსპორტო გადაზიდვების შესახებ თეორიული მიდგომები და კონცეფციები. დასაბუთებულია, რომ სატრანსპორტო გადაზიდვების სისტემაში არსებული გამოწვევების გამოვლენითა და პოლიტიკის ეფექტიანი მექანიზმების შემუშავებით შესაძლებელია შეცვლილი მოთხოვნების შესაბამისი სასურსათო ბაზრების ფორმირება.

„გადაუდებლობა-ზეგავლენის ხარისხის“ მატრიცით გამოვლენილია სურსათის სატრანსპორტო გადაზიდვების სფეროში არსებული გამოწვევები: სუსტი პოლიტიკური მხარდაჭერა, გადაზიდვებისა და სასურსათო ბაზრების სტანდარტების შესახებ საკანონმდებლო ვაკუუმი, მარეგულირებელი წესების შეუსაბამობა სხვა ქვეყნების რეგულაციებთან, გადაზიდვების ციფრიზაციის დაბალი დონე, სატრანსპორტო გადაზიდვების გაძვირების შემთხვევაში სურსათზე ფასების შენარჩუნების პოლიტიკა და სხვ. „პრიორიტეტების სქემით“ დადგენილია სატრანსპორტო გადაზიდვების მასტიმულირებელი ეკონომიკური პოლიტიკის პრიორიტეტები.

სტატიაში გაკეთებულია დასკვნა, რომ სურსათის წარმოებისა და მისი სატრანსპორტო გადაზიდვების მაჩვენებლებს შორის კორელაცია დადებითია, თუმცა, არასაკმარისი ეკონომიკურ ზრდაზე ზემოქმედებისათვის. სატრანსპორტო გადაზიდვების მასტიმულირებელი პოლიტიკის გატარება გამოიწვევს სასურსათო ბაზრების დივერსიფიკაციას, განსაკუთრებით ევროპის ბაზრებზე. გამოვლენილი გამოწვევების

საფუძველზე შემუშავებულია რეკომენდაციები პოლიტიკის პრიორიტეტებისა და სასურსათო ბაზრების განვითარების მიმართულებებზე.

საკვანძო სიტყვები: სურსათი, სატრანსპორტო გადაზიდვა, მიწოდების ჯაჭვი, გადაუდებლობა-ზეგავლენის მატრიცა, გადაზიდვების პოლიტიკა.

სატრანსპორტო გადაზიდვების გავლენა ეკონომიკურ ზრდასა და სასურსათო ბაზრების განვითარებაზე

მსოფლიოს ნებისმიერ ქვეყანაში სატრანსპორტო გადაზიდვების ბიზნესი განვითარების მაღალი ტემპებით გამოირჩევა. საქართველოს ერთ-ერთი კონკურენტული უპირატესობა მისი სატრანსპორტო ფუნქციაა, რომელმაც ბუნებრივ-კლიმატურ პირობებთან, ინტელექტუალურ რესურსებთან და სხვა ფაქტორებთან ერთად უნდა უზრუნველყოს ქვეყანაში ბიზნესის განვითარება და ეკონომიკის კონკურენტუნარიანობის ამაღლება (სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური დარგი საქართველოში, 2017, 1). ხელსაყრელი გეოგრაფიული მდებარეობის შესაბამისად, საქართველოს აქვს შესაძლებლობა სატრანსპორტო დერეფანში შეასრულოს საკვანძო ფუნქცია, მოახდინოს საკუთარი სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემის სიღრმისეული ინტეგრაცია საერთაშორისო ლოჯისტიკურ სისტემებში და ხელი შეუწყოს ქვეყნის საერთო ეკონომიკურ განვითარებას (*Kharaishvili, Gechbaia, Erkomaishvili, Lobzhanidze, Natsvlisvili, 2021*). საქართველო ისტორიულად სატრანსპორტო გადაზიდვებში ევროპასა და აზიას შორის დერეფანს წარმოადგენდა (ერქომაიშვილი 2019, 109).

სატრანსპორტო გადაზიდვები მნიშვნელოვან როლს ასრულებს ეკონომიკურ ზრდაში. მკვლევრები ამტკიცებენ, რომ აგროსასურსათო პროდუქტების მდგრადი წარმოებისათვის კრიტიკულად მნიშვნელოვანია დარგის სტრუქტურული ტრანსფორმაცია, რესურსების მობილიზაცია, სურსათის მიწოდების სისტემაში ინოვაციის პოლიტიკის წახალისება (Clayton Campanhola Shivaji Pandey, 2019).

საქართველოს აგრარულ სექტორს აქვს რესურსული პოტენციალი აწარმოოს და ბაზარს მიაწოდოს კონკურენტუნარიანი აგროსასურსათო პროდუქცია (ხარაიშვილი, ნაცვლიშვილი, 2019) აგროსასურსათო პროდუქციის მიწოდების ჯაჭვში კი ქვეყნისათვის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი გამოწვევაა აგროსასურსათო პროდუქციის ეფექტიანი სატრანსპორტო

გადაზიდვები. აღსანიშნავია ისიც, რომ საქართველოს ეკონომიკისთვის სურსათის მწარმოებელი სექტორი განსაკუთრებით „მგრძობიარეა“, რადგან კვების პროდუქტებს მოიხმარს ყველა მომხმარებელი, მათ შორის, სიღარიბის ზღვარს ქვემოთ მყოფი მოსახლეობა. შესაბამისად, მნიშვნელოვანია, რომ სურსათზე ფასები სტაბილურობით ხასიათდებოდეს. პროდუქტებზე ფასების ზრდა უცვლელი შემოსავლის პირობებში მოსახლეობის მსყიდველობითი უნარის შეზღუდვას გამოიწვევს. სურსათზე ფასების ზრდა ხშირად აღემატება საარსებო მინიმუმის ზრდას და სწორედ ფასების ცვლილება წარმოადგენს სასურსათო უზრუნველყოფის მთავარ გამოწვევას (Kharaisvili 2017, 268).

საქართველოში სურსათზე გაწეული ხარჯების წილი მთლიან სამომხმარებლო კალათაში 43%-ია (სასურსათო ხარჯების წილი, geostat.ge.). პრობლემას ამძაფრებს ისიც, რომ საქართველო მნიშვნელოვანწილადაა დამოკიდებული სურსათის იმპორტზე. მეცნიერები მიიჩნევენ, რომ სურსათზე ფასების პოლიტიკის გატარების აუცილებლობა უფრო მწვავედ დგას საშუალო შემოსავლების მქონე ქვეყნებში. პროდუქტების იმპორტის, ასევე, ექსპორტის შემთხვევაში, ფასების გაზრდის ან შემცირების თვალსაზრისით გლობალურ დონეზე ეფექტიანი ვაჭრობისათვის საჭიროა შესაბამისი პოლიტიკის მექანიზმების შექმნა (Andersen 2014,197).

ბოლო ათწლეულში სურსათზე ფასები მნიშვნელოვნად გაიზარდა და არასტაბილური გახდა, ფასების მკვეთრმა ცვლილებამ თითქმის ყველა სახეობის პროდუქტი მოიცვა. ფასების ზრდის ტენდენცია აღინიშნება სატრანსპორტო გადაზიდვებზეც. სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის მონაცემებით, 2020 წლის მაისში მწარმოებელთა ფასების ინდექსი სატრანსპორტო და სასაწყობო მომსახურებაზე, წინა თვესთან შედარებით, 0.8%-ით გაიზარდა. საქართველოში სატრანსპორტო მომსახურებაზე ფასები 2.9%-ით არის გაზრდილი (report.ge) ცხადია, სატრანსპორტო გადაზიდვების ფასების ცვლილება აისახება სურსათის ფასებზე. შესაბამისად აქტუალურია სურსათის გადაზიდვების პოლიტიკის პრიორიტეტების განსაზღვრა, რომელითაც შესაძლებელია სურსათის ფასებზე გადაზიდვების ხარჯების გავლენის შემცირება.

სასურსათო პროდუქტები ასორტიმენტის მრავალფეროვნებით გამოირჩევა, პროდუქტების მალფუჭადობის გამო აქტუალურია მოკლე დროში მიწოდების ოპტიმალური სისტემის გამოყენება, ამიტომ საჭიროა გადაზიდვების სისტემების სპეციალიზაცია და გარკვეულწილად ცენტრალიზაციაც, გასათვალისწინებელია ლოგისტიკური სისტემის სეზონურობა, მარკეტინგის გლობალიზაციის საკითხები და სხვა. აგროსასურსათო პროდუქტების ეფექტიანი სატრანსპორტო გადაზიდვები, შესაბამისი ლოგისტიკის სისტემებისა და ტექნოლოგიების უზრუნველყოფა წარმატების მნიშვნელოვანი ფაქტორია როგორც მწარმოებლების, ისე საცალო ვაჭრობისა და მომხმარებლებისათვის, ზოგადად სასურსათო ბაზრების განვითარებისათვის. ამდენად, ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის ინდუსტრიის განვითარება შესაძლებელია შეფასდეს როგორც საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების მამოძრავებელი ძალა (ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის ეროვნული სტრატეგია 2010-2030, 4).

COVID-19-ის პანდემიით გამოწვეული ლოგისტიკური პრობლემები

COVID-19-ის პანდემიამ მთელი რიგი ლოგისტიკური პრობლემები შექმნა, რომელმაც არსებითი გავლენა მოახდინა თანამედროვე გლობალური ეკონომიკის ღირებულებათა გრძელ ჯაჭვზე. პანდემია თანამედროვეობის უდიდესი გამოწვევაა. იგი საფრთხეს უქმნის მილიონობით ადამიანის ჯანმრთელობას, იწვევს უპრეცედენტო გლობალურ ეკონომიკურ მეგარეცესიას და გაურკვევლობას.

ეკონომიკური თანამშრომლობისა და განვითარების ორგანიზაციის (OECD) შეფასებით (Organisation for Economic Co-operation and Development 2020a, oecd.org, 2021) პანდემიით გამოწვეული ეკონომიკის „გაჩერება“ პირდაპირ გავლენას ახდენს ეკონომიკის თითოეულ სექტორზე და იწვევს მშპ-ს თითქმის ერთი მესამედით შემცირებას მსოფლიოს წამყვან ეკონომიკებში (G20-ის ქვეყნები). „გაჩერების“ თითოეული თვე იწვევს წლიური მშპ-ის 2%-იან დანაკარგს. მსოფლიო ბანკის თავდაპირველი შეფასებით, პანდემიამ და წამყვანი ეკონომიკების ე.წ. „გაჩერებამ“ შესაძლოა გამოიწვიოს 60 მილიონზე მეტი ადამიანის უკიდურესი სიღარიბე. ეს ფაქტი წარმოადგენს სიღარიბის აღმოფხვრის მიმართულეებით უახლოეს წლებში მიღწეული ყველა შედეგის ნიველირებას (The World Bank 2020a, 19 May, 2020) პანდემიით გამოწვეული რეალური სიძნელეები უფრო მძაფრი აღმოჩნდა და მკვლევრები იძულებულნი გახდნენ, პროგნოზები უფრო პესიმისტური გაეხადათ. მოგვიანებით, მსოფლიო ბანკის მიერ გაკეთებული და დაზუსტებული შეფასებით, ბოლო ათწლეულების განმავლობაში მსოფლიოში ბევრი გაკეთდა უკიდურესი სიღარიბის შესამცირებლად, მაგრამ პანდემიის გამო შესაძლებელია მიმდინარე პერიოდში დამატებით 100 მილიონი ადამიანი აღმოჩნდეს უკიდურეს სიღარიბეში, ხოლო 2030 წლისთვის ეს მაჩვენებელი კიდევ უფრო გაიზარდოს (The World Bank 2020b, worldbank.org).

ამასთან, კორონომიკური კრიზისის სიღრმე დამოკიდებულია იმაზე, თუ პანდემია რამდენ ხანს გასტანს. სხვა სიტყვებით, დღეს ეკონომიკა მედიცინის მძევალია (პაპავა 2020, 13). შესაბამისად, მნიშვნელოვანია გაიმიჯნოს, ერთი მხრივ, რა უნდა გაკეთდეს პანდემიის პირობებში, მეორე მხრივ, რა უნდა გაკეთდეს პოსტკრიზისულ პერიოდში“ (პაპავა 2020, tsu.ge) . პანდემია განსაკუთრებულ საფრთხეს უქმნის უღარიბეს ქვეყნებს სასურსათო უსაფრთხოების კუთხით, რადგან სურსათის იმპორტირება უწევთ იმ პირობებში, როცა ეცემა მათი ეროვნული ვალუტის კურსი, მცირდება შემოსავლები, რთულდება სურსათის ქვეყანაში შეტანა მის ექსპორტირებაზე შეზღუდვებისა და მიწოდების ჯაჭვის მოშლის გამო (Natsvlshvili 2020, 227-232).

პანდემიამ და მის გადასაჭრელად განხორციელებულმა ზომებმა ახალი გამოწვევები შექმნა სურსათის სატრანსპორტო გადაზიდვების სისტემაში. ქვეყნების წინაშე დადგა ამოცანა სურსათის მომარაგების ჯაჭვმა და სასურსათო ბაზრების შეუფერხებელმა ფუნქციონირებამ

უპასუხოს მოსახლეობის მიერ სურსათის მომარაგებაზე გაზრდილ მოთხოვნას. იმისათვის, რომ პანდემია არ გახდეს სურსათის კატასტროფული კრიზისის მიზეზი, აუცილებელია შესაბამისი გადაწყვეტილებების მიღება სურსათის წარმოებისა და მიწოდების მთლიან ჯაჭვში ახლად ფორმირებული მოთხოვნების შესაბამისად, მათგან მნიშვნელოვანია სატრანსპორტო გადაზიდვები.

სურსათის ეფექტიანი სატრანსპორტო გადაზიდვები მნიშვნელოვან როლს შეასრულებს სასურსათო ბაზრების განვითარებაშიც. ამიტომ სატრანსპორტო გადაზიდვების სისტემაში არსებული გამოწვევების გამოვლენითა და პოლიტიკის ეფექტიანი მექანიზმების შემუშავებით შესაძლებელი იქნება შეცვლილი მოთხოვნების შესაბამისად სასურსათო ბაზრების სტრუქტურული ფორმირება.

ზემოთ აღნიშნულიდან გამომდინარე, კვლევის მიზანია სურსათის სატრანსპორტო გადაზიდვების გამოწვევების გამოვლენის საფუძველზე პოლიტიკის პრიორიტეტებისა და სასურსათო ბაზრების ფორმირების მიმართულებებზე რეკომენდაციების შემუშავება.

კვლევის მეთოდები. კვლევის პროცესში გამოყენებულია ანალიზისა და სინთეზის, რაოდენობრივი და თვისებრივი, დაჯგუფებების, შეფარდებითი და საშუალო სიდიდეთა, გრაფიკული გამოსახვის, შედარების, პანელურ მონაცემთა ანალიზისა და სხვა მეთოდები. რაოდენობრივი და ხარისხობრივი მაჩვენებლების დასადგენად ჩატარებულია ჩაღრმავებული ინტერვიუები ექსპერტებთან; „ზეგავლენა-გადაუდებლობის“ მატრიცით გამოვლენილია სასურსათო პროდუქტების სატრანსპორტო გადაზიდვების შემაფერხებელი ფაქტორები და პოლიტიკის გამოწვევები; პრიორიტეტების სქემებით დადგენილია სატრანსპორტო გადაზიდვების მასტიმულირებელი ეკონომიკური პოლიტიკის პრიორიტეტები.

სატრანსპორტო გადაზიდვების ტენდენციები და რეგულირების პოლიტიკა

სურსათზე მოთხოვნა ზრდადია მსოფლიო მასშტაბით და თანდათან გლობალურ მასშტაბებს იძენს. სურსათის რაოდენობა, ხარისხი და უსაფრთხოება ხშირ შემთხვევაში სურსათის მიწოდების სისტემების ეფექტიანობაზეა დამოკიდებული. მე-20 საუკუნის მეორე ნახევრიდან სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურაში მნიშვნელოვანი ინვესტიციები განხორციელდა, განვითარდა პროდუქტების შენახვის ტექნოლოგიები, გლობალური ურბანიზაციის შედეგად შეიქმნა დიდი ურბანული აგრეგატები და სხვა. ზოგადად, ეკონომიკის ურბანიზაციამ მნიშვნელოვანი ცვლილებები შეიტანა სურსათის განაწილებისა და ტრანსპორტირების სისტემაში. სურსათზე მოთხოვნა ზრდადი გახდა და გლობალური მასშტაბები შეიძინა. შესაბამისად მკვლევართა მიერ განსაკუთრებული ყურადღება გადატანილია გლობალური სატვირთო განაწილების სისტემების შექმნაზე (Jean-Paul Rodrigue, transportgeography.org).

სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა მნიშვნელოვან როლს ასრულებს სოფლის მეურნეობის განვითარებაში. მეცნიერთა მიერ დასაბუთებულია ჰიპოთეზა, რომ განვითარებული სატრანსპორტო სისტემა ხელს უწყობს სოფლის მეურნეობაში მწარმოებლურობის ამაღლებას. უკეთესი ტრანსპორტის მქონე ქვეყანას შეუძლია უფრო მეტი აგროსასურსათო

პროდუქტის წარმოება (Sike Liu 2017, researchgate.net). ტრანსპორტი არის ძირითადი ფაქტორი, რომელსაც გადამწყვეტი როლის შესრულება შეუძლია განვითარებადი ქვეყნების ეკონომიკური მაჩვენებლების გაუმჯობესებაში.

აგროსასურსათო პროდუქტების მიწოდებისა და მომარაგების ჯაჭვებში ლოგისტიკის როლი და მნიშვნელობა სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანია, რაც ემპირიული კვლევებითაც არის დადასტურებული. მკვლევრები განსაკუთრებულ აქცენტს აკეთებენ ფერმერულ მეურნეობებზე და მათ საქმიანობებს ანალიზებენ აგროსასურსათო მომარაგების ჯაჭვებთან დაკავშირებული მზარდი ეკოლოგიური, სოციალური და ეთიკური მოთხოვნების გათვალისწინებით (researchgate.net, 2016) ტრანსპორტირების სერვისებში მნიშვნელოვანი ცვლილებები შეიტანა COVID-19-ის პანდემიამ. მეცნიერებმა შეაფასეს პანდემიის პირობებში რა გავლენა შეიძლება იქონიოს სატრანსპორტო გადაზიდვებში დარღვევებმა და, სატრანსპორტო მომსახურების ახალმა მოთხოვნებმა აგროსასურსათო პროდუქტების მიწოდების ჯაჭვზე.

მეცნიერთა მიერ მეცნიერთა ანალიზი ცხადყოფს, რომ აგროსასურსათო პროდუქტებზე საზღვაო, სარკინიგზო და სატვირთო გადაზიდვებზე ხელმისაწვდომობა ზოგადად გაუმჯობესდა პანდემიის დროს. ეს გამოწვეულია ეკონომიკის სხვა სექტორების პროდუქტების სატრანსპორტო გადაზიდვებზე მოთხოვნის შემცირებით (Richard S. Gray , 2020).

პანდემიამ მნიშვნელოვანი შეფერხებები გამოიწვია სურსათის მიწოდების ჯაჭვში, რამაც, თავის მხრივ, გავლენა მოახდინა სასურსათო ბაზრების ეფექტიან ფუნქციონირებაზე. სასურსათო ბაზრების შეზღუდული ფუნქციონირება საფრთხეს უქმნის მოსახლეობის სასურსათო უსაფრთხოებას. ამიტომ მნიშვნელოვანია სახელმწიფომ შეიმუშავოს პოლიტიკის მექანიზმები, რომელიც ხელს შეუწყობს აგროსასურსათო პროდუქტების მიზნობრივ გადაადგილებას ლოკალურ და გლობალურ სასურსათო ბაზრებზე, უპასუხებს სურსათის მიწოდების ჯაჭვში არსებულ გამოწვევებს და შეამცირებს პანდემიით გამოწვეულ უარყოფით შედეგებს (S. Aday, M. Aday, 2020, 167–180).

სატრანსპორტო გადაზიდვები უმნიშვნელოვანეს როლს ასრულებს სასურსათო ბაზრების შეუფერხებელ და მდგრად ფუნქციონირებაში. სასურსათო ბაზრების ფუნქციონირებაზე და მათ ინკლუზიურობაზე გავლენას ახდენს სახელმწიფო პოლიტიკის კოორდინაციის ფორმები და თანმიმდევრულობა. სასურსათო ბაზრების ფორმირების პოლიტიკა მწარმოებლებსა და მომხმარებლებს შორის ეფექტიან კავშირებს უზრუნველყოფს,

ფისკალური წახალისებით სურსათს უფრო ხელმისაწვდომს ხდის (V. Borsellino, E. Schimmenti, H. Bilali, 2020).

აგროსასურსათო პროდუქციის ღირებულების ჯაჭვზე, განსაკუთრებით სურსათის სატრანსპორტო გადაზიდვებზე, ასევე, სოფლის მეურნეობის პოლიტიკის ინსტრუმენტებზე განსაკუთრებულ გავლენას ახდენს თანამედროვე ციფრული სისტემების გამოყენება (Katrine Soma, 2019, 25).

განვითარებად ქვეყნებში ფერმერულ მეურნეობათა საერთო რაოდენობაში მაღალია მცირე ფერმერულ მეურნეობათა ხვედრითი წილი. მცირე მეურნეობებში წარმოებული პროდუქტების მოცულობა ძალიან მგრძობიარეა სატრანსპორტო გადაზიდვების მიმართ. მცირე მოცულობის პროდუქტის გადაზიდვები ხშირ შემთხვევაში არაადეკვატური ან ცუდი სატრანსპორტო საშუალებებით ხდება, შესაბამისად დაბალი ამონაგებით. კარგად დაგეგმილი სატრანსპორტო სისტემა მცირე მეწარმეებს საშუალებას მისცემს გაზარდონ მწარმოებლურობა, შეამცირონ სატრანსპორტო ხარჯები, მოახდინონ სოციალური ინტეგრაციის სტიმულირება და გაიუმჯობესონ ცხოვრების ხარისხი (G. Gebresenbet, T. Bosona, 2012).

ჩატარებული კვლევებით მეცნიერებმა დაასაბუთეს, რომ სურსათის ტრანსპორტირებისას მნიშვნელოვანია უსაფრთხოების ზომების დაცვა და ტრანსპორტირების ოპტიმალური დროის გათვალისწინება, პრევენციული მონიტორინგი კი რისკებს მნიშვნელოვნად შეამცირებს. ამასთან, აღნიშნული საკითხები მარეგულირებელი წესების გამოყენებით უნდა ხდებოდეს (N. Ackerley, A. Sertkaya, R. Lange, 2010).

სურსათის გადაზიდვებისა და განაწილების სფეროში არსებულ გამოწვევებს შორის მკვლევრები მიუთითებენ ინტერნეტისა და შესაბამისი ინფრასტრუქტურის ქსელების გაფართოების აუცილებლობაზე. აღნიშნული, თავის მხრივ, ლოგისტიკურ მდგრადობას გამოიწვევს (Pal, Kant, 2017).

ზემოთ აღნიშნულიდან გამომდინარე, მნიშვნელოვანია, რომ სატრანსპორტო გადაზიდვებისა და სასურსათო ბაზრების განვითარების პოლიტიკის მიმართულებების კომპლექსურად განხილვა, კერძოდ, სატრანსპორტო გადაზიდვებისა და შიგა სასურსათო ბაზრების რეგულირების პოლიტიკა რამდენიმე მიმართულებას შეიძლება მოიცავდეს, მათგან მნიშვნელოვანია:

- მწარმოებელზე ორიენტირებული პოლიტიკა, რაც მწარმოებელთა მხარდაჭერის სხვადასხვა ფორმით გამოიხატება (მაგ., წარმოების სუბსიდიები);
- მომხმარებელზე ორიენტირებული პოლიტიკა, რაც ბაზრის მენეჯმენტის ზომებზე ზეგავლენას გულისხმობს (მაგ., სურსათის მარაგებისა და ფასების კონტროლი);
- გადაზიდვების მენეჯმენტის პოლიტიკა (მაგ., გადაზიდვების მინიმალური და მაქსიმალური ფასების დადგენა, სურსათის გადაზიდვების სტიმულირება);

- სატრანსპორტო გადაზიდვების ციფრიზაციის სფეროში დაფინანსების პოლიტიკა (მაგ., გადაზიდვებისა და მართვის თანამედროვე ტექნოლოგიების ათვისება, ცოდნის გაზიარების ხელშეწყობა);
- სურსათის უვნებლობისა და ხარისხის სტანდარტების შემუშავება, მონიტორინგი და სხვ.

თანამედროვე კვლევებით შესწავლილია მდგრადი სტრანსპორტო ინფრასტრუქტურის პოლიტიკის განხორციელებისას არსებული ბარიერები და შემოთავაზებულია მათი აღმოფხვრის პრაქტიკული წინადადებები, მათ შორის ინტეგრირებული სატრანსპორტო სააგენტოების ფორმირება, პოლიტიკის შემუშავება სატრანსპორტო მოთხოვნის მართვის რეგულირებისათვის, დანახარჯების კონტროლი ინტეგრირებული განვითარებისთვის, საგზაო მოძრაობის წესების დაცვა და სხვ. (Dalkmann, Sakamoto, 2012).

ეკონომიკურ ლიტერატურაში შეფასებულია სატრანსპორტო გადაზიდვების გამოწვევები და განვითარების მიმართულებები. აქცენტი გაკეთებულია განვითარებად ქვეყნებში სატრანსპორტო ინვესტიციებისა და პოლიტიკის გავლენის შედეგებზე ეკონომიკურ ზრდაზე, ასევე, განხილულია სატრანსპორტო ინტერვენციების განხორციელების სპეციფიკური გამოწვევები (Claudia N. Berg, 2016).

განვითარებული ეკონომიკის მქონე ქვეყნებში სატრანსპორტო ინვესტიციებმა და გაუმჯობესებულმა ტექნოლოგიებმა სატრანსპორტო დახარჯების უწყვეტი შემცირება გამოიწვია, რამაც ხელი შეუწყო ეკონომიკურ ზრდას და შესაბამისად ამ ქვეყნების შემდგომ განვითარებას. დაბალი და საშუალო შემოსავლის მქონე ქვეყნებში სატრანსპორტო პოლიტიკის ამჟამინდელი პოტენციალი მდგრადი და ინკლუზიური ზრდის ხელშესაწყობად საკმარისი არ არის. სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა არ არის სათანადოდ განვითარებული, არაადეკვატურია რეგულაციები სატრანსპორტო სექტორში, მაღალია სურსათში სატრანსპორტო დანახარჯების წილი მთლიან დანახარჯებში და გამოყენებული არ არის შესაბამისი პოლიტიკის ინსტრუმენტები (სუბსიდირება, სტანდარტები, გადასახადები, სტიმულირების პროგრამები და ა. შ.) და სხვ.

განვითარებად ქვეყნებში განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება სატრანსპორტო გადაზიდვების ხელშემწყობ ეკონომიკურ პოლიტიკას, რადგან ამ ქვეყნებისათვის დამახასიათებელია ასიმეტრიული სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა. მეცნიერები თანხმდებიან შეფასებაზე, რომ სატრანსპორტო გადაზიდვების ხელშემწყობი ეკონომიკური პოლიტიკა დადებით გავლენას ახდენს სასურსათო პროდუქტების ექსპორტზე და შესაბამისად, სურსათის მწარმოებელ ფირმებში სამუშაო ადგილების ზრდაზე. მეცნიერებმა დაადგინეს, რომ გზის გაუმჯობესების პროგრამამ გამოიწვია ფირმების საშუალო წლიური ექსპორტის ზრდის ტემპის მნიშვნელოვანი ზრდა (6.4%), ხოლო შემდგომ დასაქმება 5.1%-მდე მატება (Martincus, Carballo, Cusolito, 2016).

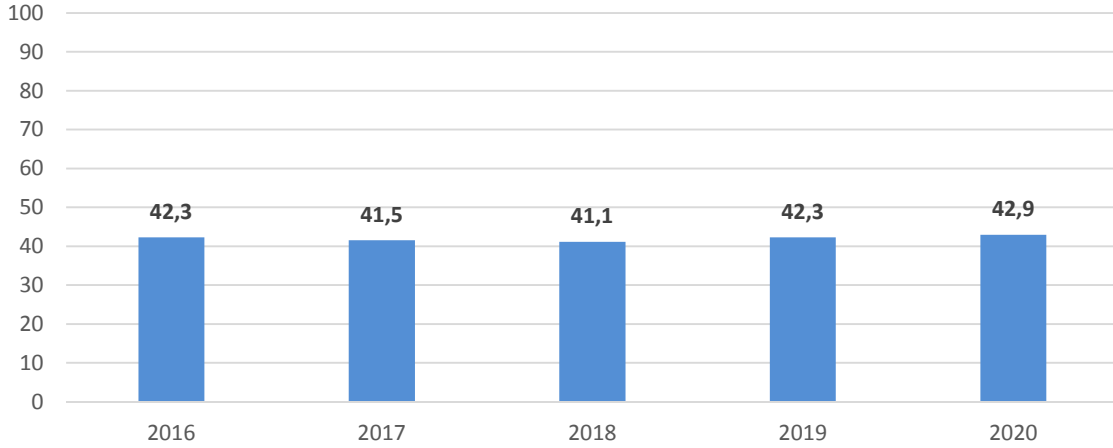
მიღწეული წარმატებების მიუხედავად, არაერთი გამოწვევა რჩება საქართველოს რეგიონული სატრანსპორტო და ლოგისტიკურ ჰაბად გარდაქმნისთვის. ეფექტიანი სატრანსპორტო და ლოგისტიკური სისტემები ქმნის ეკონომიკური და სოციალური განვითარების შესაძლებლობებს და სარგებელს, რომელთაც მივყავართ ისეთ დადებით მულტიპლიკაციურ ეფექტებთან, როგორცაა ბაზრების, განათლების, დასაქმების და დამატებითი ინვესტიციების ხელმისაწვდომობის ზრდა. განვითარებულ ქვეყნებში გადაზიდვები და ლოგისტიკა მშპ-ს 6%-დან 25%-მდე შეადგენს (2019 წლის მდგომარეობით, საქართველოში ტრანსპორტი და დასაწყობება შეადგენს მთლიანი შიდა პროდუქტის 6.5%-ს, რაც ქვეყნის ეკონომიკის მნიშვნელოვანი ნაწილია). გარდა ამისა, სატრანსპორტო და ლოგისტიკური მომსახურებებით გაზრდილი ღირებულება და დასაქმების ეფექტები ჩვეულებრივ აღემატება სატვირთო გადაზიდვებით გენერირებულ სარგებელს და გააჩნია მნიშვნელოვანი არაპირდაპირი ეფექტიანობა.

ბოლო წლებში სურსათზე ფასების ზრდა მეცნიერებისა და პოლიტიკოსების მსჯელობის საგანი გახდა (International Panel, 2015). საერთაშორისო სასურსათო ბაზრებზე სწორედ ფასების ცვლილებას განიხილავენ, როგორც სასურსათო უზრუნველყოფის მთავარ გამოწვევას (ხარაიშვილი, 2020).

საქართველოში სატრანსპორტო ინვესტიციების განხორციელებას გარდამტეხი როლის შესრულება შეუძლია აგროსასურსათო პროდუქტების წარმოებიდან მომხმარებლამდე ტვირთების უდანაკარგო და ეფექტიან გადაადგილებაში. ხშირ შემთხვევაში სატრანსპორტო ინვესტიციები არ არის ეფექტიანი და არ იძლევა მოსალოდნელ შედეგებს, განსაკუთრებით სასურსათო ბაზრების განვითარებაში. პრობლემა კიდევ უფრო აქტუალურია საერთაშორისო ბაზრებზე ქართული აგროსასურსათო პროდუქტების მიწოდების შემთხვევაში (ხარაიშვილი, ნაცვლიშვილი, 2019) მწირი რესურსების პირობებში აუცილებელია სატრანსპორტო გადაზიდვებისა და ინფრასტრუქტურის პოლიტიკის პრიორიტეტების განსაზღვრა, სატრანსპორტო პოლიტიკის ფორმირებაზე მოქმედი ფაქტორების შესწავლა, გადაზიდვების სფეროში არსებული გამოწვევების დადგენა და მათი დაძლევის გზების შემუშავება.

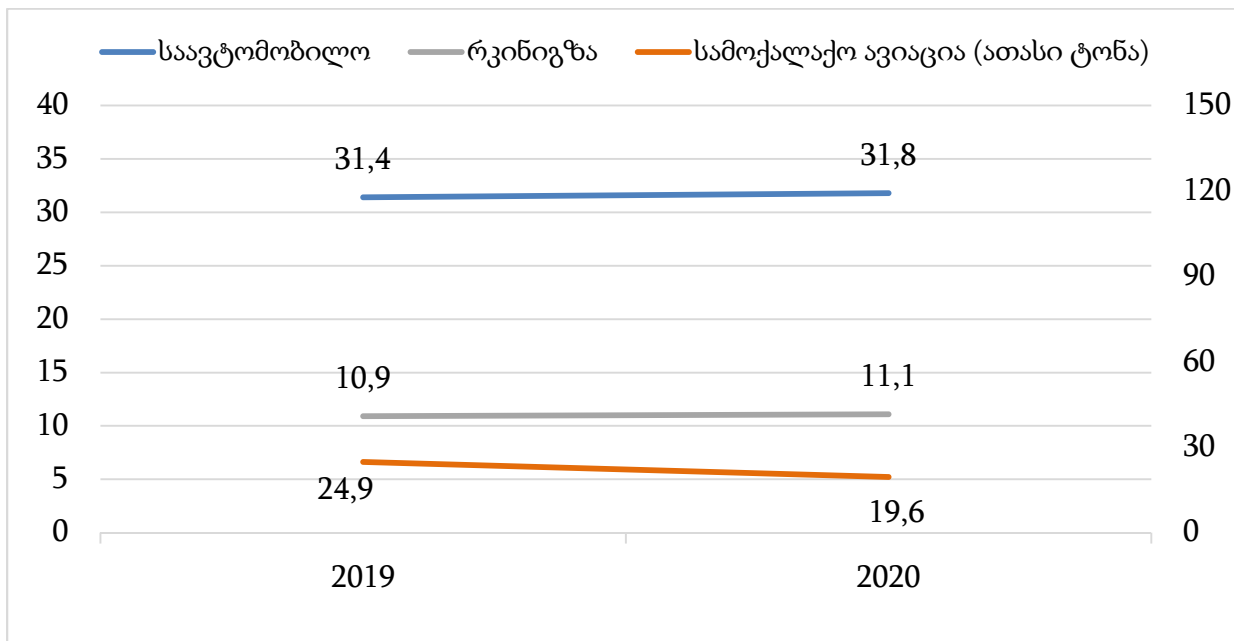
საქართველოში სატრანსპორტო გადაზიდვებში მიწოდების ჯაჭვის არსებული სტრუქტურის გაანალიზებამ, მწარმოებლების, დისტრიბუტორების, შუამავლების, შემნახველი ცენტრებისა და სხვა მონაწილეთა როლის შეფასებამ აჩვენა, რომ ქვეყნისთვის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი პრობლემაა აგროსასურსათო პროდუქტების წარმოებიდან მომხმარებლამდე მიწოდების დროის შემცირება (Kharaiashvili, 2017). ამასთან, ევროპისა და აზიის ქვეყნებში საკმაოდ მაღალკონკურენტული სასურსათო ბაზრები ფუნქციონირებენ. შესაბამისად, ნებისმიერი ქვეყნისთვის, ასევე მწარმოებლისთვის, მთავარი ამოცანაა ბაზრისათვის კონკურენტუნარიანი პროდუქტის მიწოდება.

საქართველოში სატრანსპორტო დარგების მიერ გადაზიდული ტვირთების დინამიკის შესწავლამ გვიჩვენა, რომ 2016-2020 წლებში გადაზიდვების მოცულობა არსებითად არ შეცვლილა (იხ. დიაგრამა 1).



დიაგრამა 1. გადაზიდული ტვირთების რაოდენობა, მლნ ტონა 2016-2020 წლებში
(ტრანსპორტი, www.economy.ge)

როგორც დიაგრამა აჩვენებს, 2020 წელს 2016 წელთან შედარებით გადაზიდული ტვირთების რაოდენობა მხოლოდ 0.6 მლნ ტონით გაიზარდა. ტვირთების გადაზიდვა ხდება როგორც საავტომობილო, ისე სარკინიგზო და საავიაციო ტრანსპორტის მიერ (იხ. დიაგრამა 2).



დიაგრამა 2. სტრანსპორტო დარგების მიერ გადაზიდული ტვირთების რაოდენობა, მლნ ტონა (ტრანსპორტი, www.economy.ge)

დიაგრამა ასახავს 2019-2020 წლებში ქვეყანაში სატრანსპორტო დარგების მიერ გადაზიდული ტვირთების დინამიკას. ტვირთბრუნვის მაჩვენებელი, როგორც საავტომობილო, ისე სარკინიგზო ტრანსპორტით 2020 წელს 2019 წელთან შედარებით გაიზარდა, ხოლო საავიაციო გადაზიდვები შემცირდა, რაც ფრენების აკრძალვამ გამოიწვია.

განვითარებული სატრანსპორტო სისტემის შექმნაში განსაზღვრული როლის შესრულება შეუძლია გადაზიდვების მასტიმულირებელი პოლიტიკის ეფექტიანი მექანიზმების შემუშავებას.

უპირველესად უნდა აღინიშნოს, რომ საქართველოში ტვირთების გადაზიდვები რეგულირდება შესაბამისი კანონმდებლობითა და მარეგულირებელი წესებით, (girca.org) თუმცა, მოქმედი საკანონმდებლო ბაზა ბუნდოვანი ან არასრულყოფილია.

სატრანსპორტო გადაზიდვების მენეჯერებთან ინტერვიუებმა აჩვენა, რომ მოცემულ ეტაპზე გადამზიდავ კომპანიებს მნიშვნელოვანი პრობლემები გააჩნიათ, მათგან გამოიკვეთა გადაზიდვების მოცულობის შემცირება და გადაზიდვების გაძვირებული მომსახურება. აღინიშნა ისიც, რომ კორონავირუსის პანდემიის პირობებში გადამზიდავ კომპანიებს არა მხოლოდ საქართველოს, არამედ სხვა ქვეყნების რეგულაციებზე მორგებაც უწევთ, რაც მათ ოპერირებას კიდევ უფრო ართულებს.

გადამზიდავების მაჩვენებლების შესწავლამ გვიჩვენა, რომ Covid 19-ის პანდემიის გამო საქართველოში ზოგიერთი გადამზიდავი კომპანია სრულად არის გაჩერებული, ზოგიერთი მხოლოდ ძველ შეკვეთებზე მუშაობს. ახალი შეკვეთები ძირითადად მხოლოდ სურსათსა და სამედიცინო პროდუქციაზე მოდის. თუმცა, ეს შეკვეთებიც ძნელად და შეფერხებებით მიმდინარეობს და სასურსათო ბაზრებს შეზღუდული რაოდენობის პროდუქტები მიეწოდება. აღნიშნულის ძირითადი მიზეზია როგორც მძღოლებთან დაკავშირებული პრობლემები (ტვირთის შემოტანის შემდეგ 2 კვირიანი კარანტინი, რის გამოც კომპანიები ახალი შეკვეთების აღებას ვერ ახერხებენ), ასევე, ტვირთების მიწოდებაზე გაზრდილი დრო (სხვადასხვა რეგულაციის გამო შემოწმებები, დაყოვნებები საზღვარზე, დეზინფექცია და ა.შ.). ექსპერტებთან გასაუბრებამ გვიჩვენა, რომ დასახელებული პრობლემების გათვალისწინებით გადაზიდვის სერვისი დაახლოებით 20%-ით გაძვირდა (დარსაძე, bm.ge).

გადაზიდვების გაძვირების ტენდენციაზე საუბრის დროს ექსპერტებმა აღნიშნეს, რომ გაძვირება აისახება სურსათის ფასებზეც. ექსპერტთა მოსაზრებით, მთავრობის მიერ მისაღება გადაწყვეტილებები, რათა სატრანსპორტო გადაზიდვების დანახარჯების ზრდამ არსებითი გავლენა ვერ მოახდინოს სურსათის ფასებზე.

გადაზიდვების გაძვირება უპირველესად სურსათის ფასებს ეხება და მოსახლეობის სურსათით უსაფრთხო უზრუნველყოფასთან არის დაკავშირებული, ამიტომ საჭიროა ამ მხრივაც სამთავრობო პოლიტიკის ინსტრუმენტების გამოყენება. სასურსათო პროდუქტებზე ფასების შენარჩუნების პოლიტიკის გატარების მიზნით ზოგიერთ შემთხვევაში აუცილებელი ხდება მთავრობის მიერ კერძო ბიზნესში ჩარევა და შეზღუდვების დაწესება. საქართველოში, როგორც ზემოთ აღნიშნა იმპორტის მოცულობა მნიშვნელოვნად აღემატება ექსპორტს. ცხადია, ასეთ პირობებში, კორონავირუსის გავლენის უარყოფითი ეფექტი სურსათის ფასებზე განსაკუთრებით დიდია. უარყოფითი ეფექტის შემცირების მიზნით საქართველოში სასურსათო პროდუქტებზე ფასების შენარჩუნების პოლიტიკის მიმართულებით განხორციელდა 9 ძირითადი სახეობის პროდუქტის (ბრინჯი, წიწიბურა, მაკარონი, ზეთი, ფქვილი, ხორბალი, რძის ფხვნილი და შაქარი და ლობიო) სუბსიდირება (საქართველოს მთავრობის დადგენილება, 23 მარტი, 2020) სუბსიდირება განხორციელდება თანხის იმ ოდენობაზე, რომელიც მოიცავს პროდუქციის შესყიდვისა და საქართველომდე ტრანსპორტირების ღირებულებას, ხოლო შერეული საქონლის შემთხვევაში, ტრანსპორტირების ღირებულება გაითვალისწინება შესაბამისი პროპორციით.

სურსათზე ფასების შენარჩუნების პოლიტიკა მოცემულ შემთხვევაში წარმოადგენს მწარმოებლების სუბსიდირების პოლიტიკას. სახელმწიფო კომპანიებს კომპენსაციით აუნაზღაურებს იმ თანხას, რომლითაც მწარმოებელმა/იმპორტიორმა ფირმებმა იზარალეს. გადასახადის მსგავსად სუბსიდიდან მიღებული სარგებელი განაწილდება მყიდველებს და გამყიდველებს შორის. ზემოთ დასახელებული ცხრა პროდუქტი პირველადი მოხმარების სასურსათო პროდუქტებია, მათ მიმართ მომხმარებლებს არაელასტიკური დამოკიდებულება აქვთ და შესაძლებელია ვთქვათ, რომ მომხმარებლები უფრო მეტ სარგებელს მიიღებენ, ვიდრე მწარმოებლები. მწარმოებლები ღებულობენ სარგებელს, რადგან ისინი თავიანთ პროდუქციას გაყიდვიდან მაღალ ფასში. სურსათზე ფასების შენარჩუნების პოლიტიკა მოკლევადიანი იქნება, თუმცა, პანდემიით გამოწვეული ეკონომიკური კრიზისის გამო, როცა მოსახლეობის დიდი ნაწილი შემოსავალს ვერ იღებს, მთავრობის მხრიდან მსგავსი პოლიტიკის გატარება დადებით გავლენას მოახდენს მოსახლეობის კეთილდღეობის გაუმჯობესებაზე. აღნიშნული პოლიტიკა ძირითადად შეესაბამება კრიზისულ პერიოდს და მასასადამე, პანდემიის პერიოდში სურსათზე ფასების შენარჩუნების პოლიტიკა გამართლებულია.

გადაზიდვის სერვისზე ფასების ზრდას იწვევს ტრანზიტის ვადების გახანგრძლივებაც, ასევე, გაზრდილია შეფერხებები საზღვრებზე. ცნობილია, რომ ბევრმა ქვეყანამ აკრძალა გარკვეული პროდუქციის ექსპორტი, აღნიშნულის შემოწმება დროს მოითხოვს და უარყოფითად აისახება გადაზიდვების ვადებზე. გაზრდილი მოთხოვნისა და გადაზიდვების შემცირებული რაოდენობა იწვევს ფასების ზრდას (bm.ge/ka).

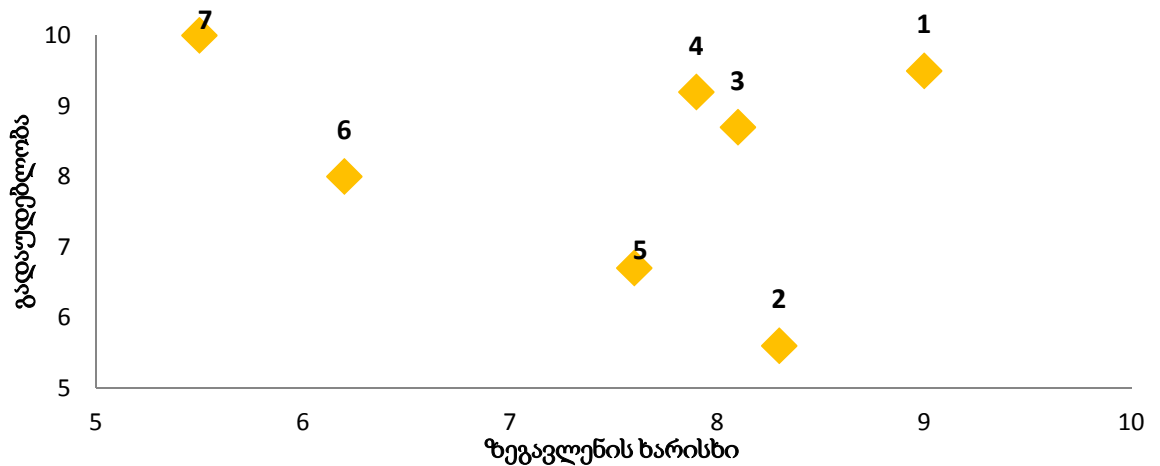
სატრანსპორტო გადაზიდვების სისტემის სრულყოფა მნიშვნელოვნად ზრდის ბაზარზე ხელმისაწვდომობას, რაც თავის მხრივ, პირდაპირ ასოცირდება სოფლის მეურნეობის წარმოების ზრდასთან (Dorosh, Wang, You, Schmidt, 2011).

შესაბამისი კვლევებით, ასევე, დადგენილია, რომ ქვეყნის ბაზარზე ხელმისაწვდომობის 1 პროცენტის ზრდა იწვევს ერთ სულ მოსახლეზე მშპ-ის 0,03 პროცენტის მატებას (Bosker, Garretsen, 2012).

სატრანსპორტო გადაზიდვების გაუმჯობესებამ შესაძლებელია გამოიწვიოს წარმოების შედარებით თანაბარზომიერი გადანაწილება სატრანსპორტო ქსელის გასწვრივ. მეცნიერები ხაზს უსვამენ, რომ დასახელებული პროცესი გავლენას ახდენს ნედლეულისა და სურსათის მწარმოებელი ფირმების საქმიანობის კლასტერიზაციაზე, შედეგად გაზრდილი პროდუქტიულობის თვალსაზრისით ადგილი აქვს ეკონომიკურ ზრდას და სასურსათო ბაზრების განვითარებასაც (Ghani, Goswami, Kerr, 2014).

სურსათის სატრანსპორტო გადაზიდვების თანამედროვე გამოწვევები და პოლიტიკის პრიორიტეტები

სურსათის სატრანსპორტო გადაზიდვების სფეროში არსებული გამოწვევების გამოსავლენად გამოვიყენეთ „გადაუდებლობა-ზეგავლენის ხარისხის“ მატრიცა (იხ. დიაგრამა 3).



დიაგრამა 3. სურსათის სატრანსპორტო გადაზიდვების გამოწვევები „გადაუდებლობა-ზეგავლენის ხარისხის“ მატრიცით

სურსათის სატრანსპორტო გადაზიდვების გამოწვევების შეფასება „გადაუდებლობა-ზეგავლენის ხარისხის“ მატრიცით აჩვენებს, რომ კოორდინატთა სიბრტყეზე რაც უფრო მარჯვნივ და ზემოთ არის განთავსებული გამოვლენილი პრობლემა, მით მეტია გადაზიდვებზე მისი უარყოფითი გავლენის ხარისხი და მით უფრო გადაუდებლად მოითხოვს საკითხი გადაჭრას.

მასალების ერთგვაროვნების ნიშნის მიხედვით დაჯგუფების საფუძველზე საქართველოში სურსათის სატრანსპორტო გადაზიდვების სფეროში შემდეგი გამოწვევები გამოვლინდა:

- (1) სურსათის სატრანსპორტო გადაზიდვებზე სუსტი პოლიტიკური მხარდაჭერა;
- (2) სურსათის სატრანსპორტო გადაზიდვებისა და სასურსათო ბაზრების სტანდარტების შესახებ საკანონმდებლო ვაკუუმი, ასევე, არსებულ მწირ სტანდარტებზე ინფორმაციის ნაკლებობა;
- (3) საქართველოს სატრანსპორტო გადაზიდვების მარეგულირებელი წესების შეუსაბამობა სხვა ქვეყნების რეგულაციებთან;
- (4) მცირე რაოდენობის ინოვაციური გადამზიდავი კომპანიები, რომლებსაც ბაზრის ცვალებადი გარემოსადმი სწრაფი ადაპტირებისა და რეაგირების უნარის ექნებოდათ;
- (5) სატრანსპორტო გადაზიდვების სისტემაში ციფრული ტექნოლოგიის გამოყენების დაბალი დონე.
- (6) განუვითარებელი სურსათის სატრანსპორტო გადაზიდვების ინოვაციური ინფრასტრუქტურა, თანამედროვე ტექნოლოგიების გამოყენების დაბალი დონე;
- (7) სურსათზე ფასების შენარჩუნების პოლიტიკა სატრანსპორტო გადაზიდვების გაძვირების შემთხვევაში.

სასურსათო ბაზრების ეფექტიანად ფუნქციონირებისათვის მნიშვნელოვანია სატრანსპორტო გადაზიდვების მასტიმულირებელი ეკონომიკური პოლიტიკის მექანიზმების შემუშავება.

სატრანსპორტო გადაზიდვების მასტიმულირებელი ეკონომიკური პოლიტიკის პრიორიტეტების დასადგენად გამოვიყენეთ „პრიორიტეტების სქემა.“

მასტიმულირებელი ეკონომიკური პოლიტიკის პრიორიტეტებად ექსპერტებთან ინტერვიუების საფუძველზე შემდეგი ძირითადი მიმართულებები გამოვლინდა: 1. სურსათის სატრანსპორტო გადაზიდვებზე პოლიტიკური მხარდაჭერის საჭიროება. 2. ინვესტიციების განხორციელება გადაზიდვების ინფრასტრუქტურის განვითარებისათვის; 3. გადაზიდვების მარეგულირებელი ბაზის შექმნა/სრულყოფა; 4. საქართველოს სატრანსპორტო გადაზიდვების მარეგულირებელი წესების ჰარმონიზაცია სხვა ქვეყნების რეგულაციებთან; 5. საფასო ინსტრუმენტების გამოყენება სასურსათო პროდუქტების გადაზიდვებში; 6. სატრანსპორტო სისტემისა და სატრანსპორტო დერეფნის გაციფროვნება; 7. გადაზიდვებისა და სასურსათო ბაზრების ერთიანი ჯაჭვის შესანარჩუნებლად დაფინანსების პოლიტიკის უზრუნველყოფა და სხვა.

პოლიტიკური მხარდაჭერა სურსათის სატრანსპორტო გადაზიდვების მასტიმულირებელი ეკონომიკური პოლიტიკის ერთ-ერთი მთავარ პრიორიტეტად არის მიჩნეული. მნიშვნელოვან მიმართულებად გამოიკვეთა სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურაში საინვესტიციო პოლიტიკის გაგრძელების აუცილებლობა, ასევე, არა მარტო საკანონმდებლო ბაზის ბუნდოვანების აღმოფხვრა და მარეგულირებელი წესების შექმნა, არამედ გადაზიდვების რეგულაციების ჰარმონიზაცია ევროპისა და სხვა ქვეყნების ბაზრის სტანდარტებთან და საკანონმდებლო სივრცესთან.

პოლიტიკური ჩარევა გავლენას მოახდენს სურსათის მიწოდებასა და სასურსათო ბაზრების განვითარებაზე, მაგალითად, სატრანსპორტო გადაზიდვების ინფრასტრუქტურაში მიზნობრივი ინვესტიციების განხორციელება. ამ თვალსაზრისით, გადაზიდვების პოლიტიკის ფართო მიზნების გათვალისწინებით ძირითადი მიმართულებები შესაძლებელია იყოს სურსათის წარმოების ზრდის სტიმულირება. თუ სატრანსპორტო დანახარჯები დაბალი იქნება, ეს გამოიწვევს წარმოებისა და მომსახურე სექტორში სტრუქტურულ ცვლილებებს, მწარმოებლურობის ზრდას, ახალი ინდუსტრიების ფორმირებას, შექმნის აგლომერაციის ეფექტს, უზრუნველყოფს ვაჭრობის სტიმულირებას, ხელმისაწვდომს გახდის სატრანსპორტო გადაზიდვებს და სხვ. ცხადია, ყოველივე აღნიშნული ხელს შეუწყობს დაბალშემოსავლიანი მოსახლეობის ეკონომიკურ შესაძლებლობების გაზრდას და ზოგადად მოსახლეობის კეთილდღეობის მაჩვენებლების გაუმჯობესებას. დასახელებული მიზნების მიღწევა, დამოკიდებული იქნება იმაზე, თუ რაოგორი იქნება სურსათის მწარმოებელი ფირმებისა და შინამეურნეობების ქცევა პოლიტიკის ჩარევის მექანიზმებზე.

საქართველოში ფერმერებს ნაკლები წვდომა აქვთ სასურსათო ბაზრებზე, აღნიშნულის მთავარი მიზეზი არის ის, რომ ისინი ვერ იყენებენ გადაზიდვების თანამედროვე სატრანსპორტო სისტემებს, წარმოების თანამედროვე ტექნოლოგიებს, ასევე, განუვითარებელი მიწოდების ჯაჭვის გამო ვერ ხდება მოთხოვნის ფორმირება მიზნობრივ სატრანსპორტო საშუალებებზე. სურსათის სატრანსპორტო გადაზიდვებს არსებითად გააუმჯობესებს მიწოდების ჯაჭვის სრულყოფა. ამ თვალსაზრისით მნიშვნელოვანია სურსათის მიწოდებისას მყიდველისა და გამყიდველის ჯაჭვი იყოს მოკლე, რაც სასურსათო რეზერვებსა და საზოგადოებას შორის ახალი ურთიერთობების ჩამოყალიბებასაც გამოიწვევს. მნიშვნელოვანია სურსათზე დანაკარგების შემცირება, რადგან ეს მაჩვენებელი სურსათის საერთო რაოდენობის 30-40%-ია, მათგან თითქმის ნახევარი სატრანსპორტო დანაკარგებზე მოდის. შედეგად, სასურსათო ბაზრებზე დიდი რაოდენობით პროდუქტი არ მოეწოდება მომხმარებელს.

საქართველოში სასურსათო ბაზრების ადგილმდებარეობაზე ხელმისაწვდომობის კვლევამ გვიჩვენა, რომ სასურსათო ბაზრები თბილისში არათანაბარზომიერად არის განაწილებული, რეგიონებში უთანაბრო განაწილება კიდევ უფრო გამოკვეთილია, შესაბამისად

გადაზიდვების სისტემაში ერთ-ერთი გზა უნდა იყოს სასურსათო ბაზრებზე ხელმისაწვდომობის პოლიტიკის შემუშავება. მცირე ფერმერებისათვის სასურსათო ბაზრებზე მეტი ხელმისაწვდომობის უზრუნველსაყოფად აუცილებელია საგზაო სისტემებისა და შესაბამისი სატრანსპორტო საშუალებების განვითარება, განსაკუთრებით მაღალმთიან რეგონებში.

სასურსათო ბაზრების განვითარების მასტიმულირებელ პოლიტიკაში მნიშვნელოვანია ბაზრებისა და მიზნობრივ სატრანსპორტო საშუალებების შესახებ ინფორმაციებზე ხელმისაწვდომობის გაზრდა და საინფორმაციო ვაკუუმის აღმოფხვრა. სრულყოფილი ინფორმაციის პაკეტების შექმნა და მიწოდება ბენეფიციარებზე, ასევე, მიწოდების სიხშირის გაზრდა ხელს შეუწყობს სურსათის გადაზიდვების ეფექტიანობას და სასურსათო ბაზრების გაფართოებას.

ფასების სტიმულირების პრიორიტეტი მოიცავს სუბსიდიებს ან გადასახადებს, რომლებმაც შეიძლება გავლენა მოახდინოს სატრანსპორტო გადაზიდვებსა და ტრანსპორტირების სფეროში ფორმირებულ ქცევაზე, მაგალითად, სურსათის გადაზიდვებზე ტრანსპორტის სუბსიდირება, საწვავის გადასახადის სუბსიდირება და სხვა.

სატრანსპორტო გადაზიდვების მასტიმულირებელი პოლიტიკის გატარება გამოიწვევს სასურსათო ბაზრების დივერსიფიკაციას, განსაკუთრებით ევროპის ბაზრებზე. სურსათის წარმოებისა და მისი სატრანსპორტო გადაზიდვების მაჩვენებლებს შორის კორელაცია დადებითია, თუმცა, არასაკმარისი ეკონომიკურ ზრდაზე ზემოქმედებისათვის. ეკონომიკური ზრდისათვის მნიშვნელოვანია გადაზიდვების სტიმულირების ეფექტიანი მექანიზმების გამოყენება. სატრანსპორტო პოლიტიკის მექანიზმების შერჩევა უნდა განხორციელდეს სასურსათო ბაზრის განვითარების პერსექტივების შესაბამისად.

დასკვნები და რეკომენდაციები

- სატრანსპორტო გადაზიდვები ქმნის პირობებს ადგილობრივი წარმოების ზრდისა და ეროვნული სასურსათო ბაზრის ფორმირებისთვის. ერთი მხრივ, აგროსასურსათო წარმოება დამოკიდებულია სატრანსპორტო ფაქტორზე, მეორე მხრივ, თვით ბაზარი უზრუნველყოფს პროდუქტისა და მომსახურების გაცვლას, რაც ტრანსპორტის გარეშე შეუძლებელია. სურსათის სატრანსპორტო გადაზიდვების ხელშემშლელი ფაქტორების იდენტიფიკაცია და გადაზიდვების მასტიმულირებელი ეკონომიკური პოლიტიკის მექანიზმების შემუშავება დადებით გავლენას მოახდენს წარმოებისა და სასურსათო ბაზრების განვითარებაზე.
- ქართული სატრანსპორტო გადამზიდავი კომპანიები, რომელთაც არ გააჩნიათ შესაბამისი ტექნიკური ბაზა, კონკურენციას ვერ უწევს საერთაშორისო გადამზიდავ

სატრანსპორტო საშუალებებს. აღნიშნულის გამო კომპანიები ძირითადად შიდა სატრანსპორტო გადაზიდვებს ასრულებენ. საერთაშორისო და რეგიონული სატრანსპორტო სისტემების ინტეგრაცია ხელს შეუწყობს ქართული გადამზიდავი კომპანიების ადაპტირებას კონკურენტულ გარემოში და მათ ჩართვის გაფართოებას საერთაშორისო გადაზიდვებში;

- საქართველოში არ არსებობს როგორც სასურსათო, ისე ზოგადად სატრანსპორტო გადაზიდვების პოლიტიკაზე პასუხისმგებელი ორგანო, სუსტია პოლიტიკური მხარდაჭერა, ბუნდოვანია შესაბამისი საკანონმდებლო რეგულაციები და მათი უმეტესობა ევროპის საკანონმდებლო სივრცესთან შეუსაბამოა. აუცილებელია სურსათის სატრანსპორტო გადაზიდვების პოლიტიკური მხარდაჭერის ეფექტიანი მექანიზმების შემუშავება, გადაზიდვებისა და სასურსათო ბაზრების ერთიანი ჯაჭვის უზრუნველსაყოფად დაფინანსების შესაბამისი პოლიტიკის შემუშავება; ასევე, მნიშვნელოვანია სურსათის სატრანსპორტო გადაზიდვების მარეგულირებელი წესებისა და სტანდარტების ჰარმონიზაცია სხვა ქვეყნების, განსაკუთრებით ევროპის ქვეყნების რეგულაციებთან. აუცილებელია ეკონომიკური დიპლომატიის გააქტიურებაც, ქვეყნის სატრანსპორტო პოტენციალის პოპულარიზაცია, ფორუმების, ბიზნეს შეხვედრებისა და გამოფენების გამართვა და სხვ.
- კონკურენტებთან შედარებით საქართველოში მაღალია გადაზიდვების ტარიფები, როგორც საზღვაო, ისე სახმელეთო და სარკინიგზო გადაზიდვებში, მათ შორის სატერმინალო მომსახურებაში; ამასთან, გადამზიდავი სატრანსპორტო-ტექნოლოგიური სისტემების არასაკმარისი განვითარებაც იწვევს სატრანსპორტო დანახარჯების მაღალ წილს მთლიან დანახარჯებში. დასახელებული ფაქტორები იწვევს სურსათზე ფასების ზრდას და სასურსათო ბაზარზე წილების დაკარგვას. სურსათის გადაზიდვებში ინოვაციური სატრანსპორტო საშუალებებისა და ტექნოლოგიების გამოყენება გაზრდის მასშტაბიდან უკუგებას და ხელს შეუწყობს სატრანსპორტო დანახარჯების წილის შემცირებას.
- საქართველოში შემუშავებული არ არის სატრანსპორტო გადაზიდვების სექტორის განვითარების მიმართულებით სახელმწიფო სტრატეგია. სატრანსპორტო და ლოგისტიკური ცენტრების განვითარება უნდა მოხდეს სასურსათო ბაზრებთან გეოგრაფიული განლაგების გათვალისწინებით. მიზანშეწონილია შემუშავდეს გადაზიდული ტვირთების უსაფრთხოების პოლიტიკის მექანიზმებიც;
- სურსათის სატრანსპორტო გადაზიდვების სისტემაში განუვითარებელია გადაზიდვების ინოვაციური ინფრასტრუქტურა, დაბალია ციფრული ტექნოლოგიის გამოყენების დაბალი დონე. სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის შემდგომი სრულყოფის მიზნით მიზანშეწონილია ინვესტიციების ხელშეწყობა ტრანსპორტისა და ლოჯისტიკის სფეროში. მოკლევადიან პერიოდში უნდა განხორციელდეს საქართველოში სატრანსპორტო გადაზიდვების სისტემის, სატრანსპორტო დერეფნისა და სასურსათო ბაზრების ციფრიზაცია.

გამოყენებული ლიტერატურა

Kharaishvili E., Gechbaia B., Erkomaishvili G., Lobzhanidze M. and Natsvlishvili I.

Shipping policy of agri-food products and the formation of food markets in Georgia MATEC Web Conf. Volume 339, International Conference on Sustainable Transport System and Maritime Logistics (ISTSML 2021). https://www.matec-conferences.org/articles/mateconf/abs/2021/08/mateconf_istsml2021_01001/mateconf_istsml2021_01001.html

Khariashvili E., Erqomaishvili G., Nacvlishvili I., Lobjanidze M.

Food Transportation: Modern Challenges and Policy Priorities in Georgia

Paper evaluates the importance of transportation for economic growth and development of food markets. Delays in transportation of agro-food caused by covid-19 pandemic is analyzed and logistical problems are identified.

Theoretic approach of transportation policy and rates are evaluated based on bibliographic research. It is substantiated, that effective transportation of food will play an important role in development of food markets. Therefore, by identifying challenges in transportation system and developing effective policy tools, structural adjustment of food markets according to the changes in demand will be possible.

Challenges in food transportation sector has been identified by „urgency-impact quality“ matrix: weak policy support, legislative vacuum about standards of transportation and food markets, inconsistency of regulatory laws to the regulations of other countries, low level digitalization of transportation, policy for maintaining food prices in case of increased costs of transportation and other.

Priorities of economic policy for stimulating transportation were identified by the „scheme of priorities“: need of policy support in food transportations, stimulating investments in the infrastructure of transportation, perfection of the regulatory base and harmonization with the regulations of other countries, use of pricing tools for transportation of food products, digitalization of a transportation system and a transportation corridor, providing the policy of finances in order to maintain an unified chain of transportation and food markets.

In this article main directions of transportation and policy for internal regulations of grocery markets are identified: manufacturer-oriented policy, customer-oriented policy, policy for transportation management,

financial policy for digitalization sector of transportation, development of food safety and quality standard, monitoring and other.

A conclusion has been made in the article, that there is a positive correlation between food manufacturing and an indicator of its transportation, but, insufficient to impact an economic growth. Implementing a stimulating policy for transportation, will cause diversification of food markets, especially in European ones. Considering expanding food market and based on challenges, identified in the transportation sector policy, recommendations have been developed that are directed to policy priorities and development of food markets.

Key words: Food, Transportation, Supply Chain, Urgency-impact Matrix, Transportation Policy.