



თბილისის ღია სასწავლო უნივერსიტეტი

ლოგისტიკა ქართულ ეკონომიკაში

ლერი მახარაძე

„წარმოდგენილია მაგისტრის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად“

თბილისი, 0156, საქართველო

ივლისი, 2019 წ

თბილისის ღია სასწავლო უნივერსიტეტი

სკოლა: ბიზნესის და ინჟინერიის სკოლა

სამაგისტრო პროგრამა: ბიზნესის ადმინისტრირება

ავტორის ხელმოწერა

პ/ნ 40001039947

„ჩვენ, ქვემოთ ხელისმომწერნი ვადასტურებთ, რომ გავეცანით მახარაძე ლერი მიერ შესრულებულ ნაშრომს დასახელებით: **ლოგისტიკა ქართულ ეკონომიკაში** და ვაძლევთ რეკომენდაციას განხილულ იქნას თბილისის ღია სასწავლო უნივერსიტეტის (ბიზნესის და ინჟინერიის სკოლა საგამოცდო კომისიის მიერ მაგისტრის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად”,

თარიღი: ივლისი, 2019 წელი

ხელმძღვანელი_____

რეცენზენტი_____

ხარისხის მართვისა და სტრატეგიული განვითარების სამსახურის უფროსი_____

რეზიუმე

საქართველო ლოგისტიკური გზებით განკარგავს კავკასიის ქვეყნებს, რადგან ერთადერთი ქვეყანაა, რომელიც გადის შავ ზღვაზე და გააჩნია უდიდესი საზღვაო პოტენციალი ევროპისკენ. მნიშვნელოვანია საქართველოს კეთილმეზობლური პოლიტიკური ურთიერთობები მეზობელ ქვეყნებთან, აზერბაიჯანთან, სომხეთთან და თურქეთთან. ტრანსპორტის გადაადგილება აზერბაიჯანიდან თურქეთში სომხეთის გავლით, ან პირიქით თურქეთიდან აზერბაიჯანში, პოლიტიკური კონფლიქტების გამო ამ ქვეყნებს შორის შეუძლებელია, რაც ამ ეტაპზე ხელსაყრელია საქართველოსთვის, როგორც ლოგისტიკური არხების გამტარი ქვეყნისთვის.

საქართველოში ლოგისტიკურ სექტორზე ქვეყნის მთლიანი შიდა პროდუქტის დაახლოებით 10% მოდის, თუმცა, პოტენციალი ჯერ კიდევ არ არის ამოწურული შესაცვლელი და გასაახლებელია ინფრასტრუქტურა, რომელიც დღევანდელი ეკონომიკური თუ ლოგისტიკური არხების ტემპებთან მიმართებაში ხშირ შემთხვევაში არაადეკვატურია. დიდ პრობლემას წარმოადგენს მონოპოლური სტრუქტურები ლოგისტიკის სექტორში. ნავთობისა და ნავთობ შემცველი პროდუქტების ტრანსპორტირების მოთხოვნა აზერბაიჯანიდან და ცენტრალური აზიიდან ევროპის მიმართულებით გაიზარდა და მოსალოდნელია დასავლეთ ჩინეთიდან მზარდი სასაქონლო ნაკადები. ბოლო წლებში სწრაფი განვითარება მოხდა ენერგო სექტორის ინფრასტრუქტურაში, ასევე გამოსწორდა მდგომარეობა პორტებში, რკინიგზაზე, გზებსა და საკომუნიკაციო ტექნოლოგიებში. საქართველო სულ უფრო და უფრო ინტეგრირებს გლობალურ მსოფლიოში და მეტად გარდაიქმნება მნიშვნელოვან სავაჭრო ცენტრად და ასევე ევროპული ბაზრის სატრანსპორტო არხის გამტარად, ახალ აღმოსავლეთისკენ და დსთ-ს ქვეყნებისკენ.

საქართველოს დედაქალაქი თბილისი მნიშვნელოვანი საერთაშორისო სატრანსპორტო პუნქტია სამხრეთ კავკასიის რეგიონში და ერთადერთი ეროვნული ლოგისტიკური ცენტრი. თბილისში საცალო ვაჭრობის ბრუნვა მთლიანი ქვეყნის ვაჭრობის 80%-ს შეადგენს, ხოლო სამშენებლო ბიზნესის მოცულობის (ქვეყნის მასშტაბით) 70%-ს კი მხოლოდ თბილისში მიმდინარე მშენებლობის ბრუნვა შეადგენს. მეორე ყველაზე მნიშვნელოვანი სამრეწველო და ლოგისტიკური ტერიტორია საქართველოში არის რუსთავი, თბილისის სამხრეთ-აღმოსავლეთით, სადაც მძიმე ინდუსტრიაა შემოსავლის წყარო: მეტალურგიული ქარხანა, ავტო ბაზრობა და სხვ.

ჩვენ ქვეყანაში ბოლო პერიოდში იზრდება პირდაპირი უცხოური ინვესტიციების რიცხვი. განსაკუთრებით ეს ზრდა აშკარაა სატრანსპორტო და ლოგისტიკის სექტორში. 2013 წელს, პირდაპირი უცხოური ინვესტიციები, ტრანსპორტისა და კომუნიკაციის სექტორში 15%-ს შეადგენდა, რაც დაახლოებით 137 მილიონი ამერიკული დოლარია. ხოლო 2014 წელს კი ეს მაჩვენებელი 27%-მდე გაიზარდა, რაც მნიშვნელოვან წინსვლად შეგვიძლია ჩავთვალოთ. 2009-2012 წლებში კი უცხოური ინვესტიციების ჯამმა ამ სექტორში 1352 მილიონი ამერიკული დოლარი შეადგინა.

საქართველოს საერთო ჯამში აქვს სწორი ეკონომიკური პოლიტიკა შემუშავებული, რომელიც ერთ-ერთი ყველაზე ლიბერალურია მსოფლიოში. ეს კი ქმნის ძალიან კარგ პირობებს ვაჭრობაში.

Abstract

Georgia is managed by logistic routes to the Caucasus countries, the only country that passes through the Black Sea and has the greatest sea potential in Europe. It is important for Georgia to have good political relations with neighbor countries, Azerbaijan, Armenia and Turkey. The traffic movement from Azerbaijan to Turkey, through the Armenia, or on the contrary, from Turkey to Azerbaijan is impossible because of political conflicts, which is beneficial for Georgia to be as a logistic channel for both countries.

Approximately 10% of GDP of the country's logistical sector comes in Georgia, however, the potential is not yet exhausted and the infrastructure to be re-new is often inadequate in terms of current economic and logistical channels. Thus, the biggest problem is the monopolistic structures in logistics sector. The demand for transportation of oil and petroleum products has increased from Azerbaijan and Central Asia to Europe, and is expected goods to be grown from western China too. In recent years, rapid development has been made in the energy sector of infrastructure as well as in the ports, railways, roads and communication technologies. Georgia is becoming more and more integrated into the global world and transfer into an important trading center, as well as, becoming the European Market Transport Channel to the new East and CIS countries.

The capital of Georgia "Tbilisi" is an important international transport destination in the South Caucasus region and is the only national logistics center. the turnover of retail trade in Tbilisi is 80% the indicator of the country's trade, while 70% of construction business volume (in the country) is just a turnover in Tbilisi. The second most important industrial and logistic area in Georgia is Rustavi, south-east of Tbilisi, where the heavy industry is the source of income: metallurgical factory, auto market and others.

In the recent period of time, The number of foreign investments is dramatically increasing in the country. Especially, the obvious growth comes in the transport and logistics sector. In 2013, foreign investments amounted to 15% of the transport and communications sector, which is approximately 137 million US dollars. However, The data indicator in 2014 has increased by 27%, which can be considered as a significant step forward. In 2009-2012, the total amount of foreign investments in the sector amounted to US \$ 1352 million.

Overall, Georgia has developed the right economic policy, which tends to be one of the most liberal in the world, Such background can be very good determinant for future global trading.

შინაარსი

შესავალი-----	6
ლიტერატურის მიმოხილვა-----	7
თავი I. ექსპორტ - იმპორტის თეორიული დახასიათება	
1.1 ექსპორტ - იმპორტის ვაჭრობის სახეები -----	8
1.2 საექსპორტო დოკუმენტაცია-----	12
თავი II. საქართველოს სატრანზიტო დერეფანი	
2.1 საქართველოში მოქმედი ლოგისტიკური კომპანიები -----	14
2.2 ქვეყნის სატრანზიტო პოტენციალი – პრობლემები და პერსპექტივები-----	17
2.3 თბილისისა და ქუთაისის ლოგისტიკური ცენტრები-----	29
2.4 ლოგისტიკის როლი ქართული ეკონომიკის განვითარებაში-----	34
დასკვნა-----	50
გამოყენებული ლიტერატურა-----	51

შესავალი

ლოგისტიკა არის ნებისმიერი სახის მატერიალური რესურსისა და ინფორმაციის მოძრაობა, მართვა და კონტროლი. მისი ძირითადი მიმართულებებია: სასაწყობო, სამეწარმეო სატრანსპორტო, სავაჭრო, და დისტრიბუციის სფეროები. ლოგისტიკის მართვა წარმოადგენს მიწოდების ჯაჭვის მენეჯმენტის ნაწილს, რომელიც გეგმავს, ახორციელებს და აკონტროლებს და უზრუნველყოფს ეფექტურ საქონლის გადაადგილებას, მომსახურებას და მასთან დაკავშირებული ინფორმაციის მიწოდებას საქონლის წარმოშობის წერტილსა და მოხმარების წერტილს შორის მომხმარებელთა მოთხოვნების დაკმაყოფილების მიზნით. ლოგისტიკის სირთულე შეიძლება მოდელირებული, გაანალიზებული, ვიზუალიზებული და ოპტიმიზირებული სიმულაციური პროგრამებით. რესურსების გამოყენების შემცირება ლოგისტიკის სფეროში საერთო მოტივაციაა.

ლოგისტიკური მენეჯმენტს –აქვსმნიშვნელობათა სიმრავლე (ინტერპრეტაცია): ბიზნეს ლოგისტიკა, არხების (მიწოდებათა) მართვა, დისტრიბუცია, სამრეწველო ლოგისტიკა, ლოგისტიკური მენეჯმენტი, ლოგისტიკა, მატერიალური მენეჯმენტი, ფიზიკური განაწილება, სწრაფი რეაგირების სისტემები, მიწოდებათა ჯაჭვების მართვა.

სავაჭრო კომპანიები ახორციელებენ სხვადასხვა ოპერაციებს: ისინი იძენენ და რეალიზაციას უკეთებენ საქონელს, აწესრიგებენ ფიზიკურ განაწილებას ქვეყნებს შორის და მათ შიგნით, სთავაზობენ მენეჯმენტ-კონსალტინგს, აფინანსებენ და ამცირებენ რისკს ვალუტის ცვლილებას, აგრეთვე მონაწილეობას ღებულობენ სხვა და სხვა ღონისძიებებში. იმ ოპერაციებიდან, რომლებსაც ისინი არ აწარმოებენ, გამოიყოფა წარმოება და საცალო ვაჭრობა, თუმცა მათ შეუძლიათ შევიდნენ მსგავსი საქმეებისათვის დამახასიათებელ პროექტებში.

ლიტერატურის მიმოხილვა

ქართული ეკონომიკის განვითარებისთვის მნიშვნელოვანია ლოგისტიკის როლი. შესაბამისად, ეფექტური სატრანსპორტო და ლოგისტიკური სისტემის შექმნა ქვეყნის კონკურენტუნარიანობის ამაღლების ერთ-ერთ ძირითად და აუცილებელ ფაქტორს წარმოადგენს. საქართველო, გეოპოლიტიკური ადგილმდებარეობიდან გამომდინარე, რეალური შანსი გააჩნია გაატაროს და გადაამუშაოს დამატებითი ტვირთების ნაკადი, რაც განაპირობებს შემოსავლების ზრდას და გაუმჯობესებულ პირობებს წარმოებისა და ვაჭრობის განვითარებისთვის. ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურის განვითარება უმნიშვნელოვანესია საქართველოს ყველაზე პერსპექტიული დარგების აღორძინებისთვის, როგორცაა სოფლის მეურნეობა, წარმოება, ვაჭრობა და ტურიზმი.

დღესათვის შესაძლებელია ითქვას, რომ ადგილობრივ ბაზარზე თითქმის არ არსებობენ კვალიფიცირებული ლოგისტიკური ოპერატორები, რომლებსაც კომპლექსური ლოგისტიკური სერვისის წარმოება შეუძლიათ. მზარდი კონკურენციის პირობებში. მიმდინარე პროექტი კი, გულისხმობს როგორც ადგილობრივი, ისე საერთაშორისო შრომის ბაზრის მოთხოვნების შესაბამისი კვალიფიკაციური კადრების მომზადებას ლოგისტიკის სფეროში. ასევე სატრანსპორტო სფეროსთვის ისეთი სპეციალისტის მომზადებას, რომელმაც უნდა უზრუნველყოს კონკურენტულ ბიზნეს-გარემოში სატრანსპორტო გადაზიდვებით დასაქმებული ფირმების ეფექტური ფუნქციონირება და მდგრადი განვითარება.

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მიერ გამოქვეყნებული მონაცემების თანახმად, საქართველოს ყველა პორტში ტვირთბრუნვა შემცირდა. გამოქვეყნებული ინფორმაციის მიხედვით, პროცენტულად, ყველაზე მკვეთრი კლება ყულევში ფიქსირდება. 2016 წელს 1.6 მილიონი ტონა ტვირთი გადაიზიდა, რაც 2015 წელთან შედარებით 36%-ით ნაკლებია. ფოთის პორტში, შარშან, ტვირთბრუნვამ 6.3 მილიონი ტონა შეადგინა (კლება 7.35 %), ბათუმის ნავსადგურში 5.6

მილიონი ტონა (კლება 1.8 %), სუფსაში კი, 4.1 მილიონი ტონა (კლება 2.4 %). შარშან, საქართველოში შემცირებული იყო სარკინიგზო ტვირთების გადაზიდვაც.

რკინიგზის ოფიციალური მონაცემებით, კლებაა, როგორც ადგილობრივი ისე, ტრანზიტულ ტვირთებში. 2017 წელსვე რკინიგზა 4 976 434 ტონა ტრანზიტულ ტვირთს მოემსახურა, მაშინ როცა 2016 წელს ამ მაჩვენებელმა 6 183 037 ტონა შეადგინა. საქართველოს რკინიგზის ინფორმაციით, რკინიგზა 2017 წლის განმავლობაში 1 929 828 ტონა (2016 წელი - 1 982 373 ტონა) ადგილობრივ ტვირთს მოემსახურა. გასულ წელს, რკინიგზით 1 103 301 საექსპორტო ტვირთი გადაზიდდა, რაც 2016 წლის მონაცემზე 30 262 ტონით მეტია. ოფიციალური მონაცემებით, მატებაა იმპორტის ნაწილშიც. 2017 წელს 2016 წელთან შედარებით საქართველოს რკინიგზით 19 721 ტონით მეტი ტვირთი გადაიზიდდა.

თავი 1. ექსპორტ - იმპორტის თეორიული დახასიათება

1.1 ექსპორტ - იმპორტის ვაჭრობის სახეები

ექსპორტულ მოვაჭრეებს წარმოადგენენ მებითუმეები, რომლებიც სპეციალიზირებულნი არიან საწრთაშორისო ბაზრებზე. მათ მიდრეკილება აქვთ იმუშაონ, როგორც ნებისმიერმა სხვა მებითუმემ. მოვაჭრე იყიდის რა საქონელს ქვეყნის შიგნით მწარმოებელთა დიდი რიცხვისაგან, შეფუთავს, მარკირებას უკეთებს და აწარმოებს საქონლის მიზიდვას უცხოეთის ბაზრებზე, უკვე თავისი კონტროლის ქვეშ. თუმცა ზგიერთი საექსპორტო მოვაჭრე ფლობს შესაძლებლობებს საერთაშორისო ბაზრებზე. უფრო ხშირად ისინი აწარმოებენ საქონლის რეალიზაციას იმ შუამავლებთან, რომლებიც იმყოფებიან დანიშნულების ქვეყნებში.

მყიდველი რეზიდენტი - მრავალი ფირმა და სახელმწიფო აწარმოებს მოწყობილობების შენახვას (ექსპლოატაციას) საზღვარგარეთის ქვეყნების ტერიტორიებზე ერთი მთავარი მიზნით: შეიძინონ საქონელი იმავე ქვეყნებში. საქონლის შეძენის მიზნით მაგალითად, ფირმა Sears ინახავს შემსყიდველ კანტორებს რამდენიმე ქვეყანაში. იმასთან დაკავშირებით, რომ შეიძინონ საქონელი გადაყიდვისათვის შტატებში Sears-ის მაღაზიების მეშვეობით. ასეთი ხერხით მრავალი საზღვარგარეთული მებითუმე და საცალო მოვაჭრე ფლობს შემსყიდველ კანტორებს შტატებში. ყოველივე ამის მიზანია, რომ ყოველთვის ჰქონდეთ შესაძლებლობა იპოვონ, შეიძინონ და გაანაწილონ საქონელი თავიანთ ქვეყნებში გასაგზავნად.

ამგვარი მოქმედებები იწყება საზღვარგარეთული შემკვეთებისაგან მოთხოვნის მიღებით. ამ დროს ძალისხმევა სტიქიური და არაორგანიზებულია. მომგებიანი ბაზრების გამოვლენა მზარდ გამოცდილებასთან შერწყმით უზიძგებს ექსპორტიორებს განაწილების შედარებით მუდმივი არხების ძიებისკენ: ექსპორტი შეიძლება შესრულებულ იქნას სხვადასხვა სპეციალიზირებული შუამავლების ანდა პირდაპირ უცხოელი მყიდველის მეშვეობით.

ირიბი ექსპორტი - ირიბი ექსპორტი მოითხოვს ძალისხმევის მინიმუმს მიმწოდებელი ფირმისაგან. ის გულისხმობს მუშაობას სხვა, ამ ქვეყანაში მყოფ ფირმასთან, რომელიც გამოდის შუამავლის როლში. ირიბი ექსპორტის პრინციპულ უპირატესობას წარმოადგენს ის, რომ ის თავაზობს ბაზრების ათვისებას რიგ სიმძნელეთა გვერდის ავლით. მათ მიეკუთვნება დოკუმენტაცია და ფიზიკური განაწილება ეროვნული საზღვრის გავლით. ის აგრეთვე მოითხოვს უმნიშვნელო ინვესტიციებს ექსპორტიორის მხრიდან, მაგრამ ამავე დროს ფირმა კარგავს კონტროლს საქონლის შემდგომ ბედზე. კონტროლის ასეთი დაკარგვა შეიძლება გახდეს სერიოზული შედეგი, თუ შემდეგ ფირმა გადაწყვეტს გადავიდეს პირდაპირ ექსპორტზე.

პირდაპირი ექსპორტი - ირიბი ექსპორტი განზოგადებულად გულისხმობს ზოგ უპირატესობას. ის შედარებით მარტივია, მოითხოვს დროებით ფულად დანახარჯებს და სხვა რესურსებს, აგრეთვე შედარებით ნაკლებ რისკს. მაგრამ როგორც არ უნდა იყოს, ფირმათა უმრავლესობა ამჯობინებს პირდაპირ ექსპორტს, რომლის დროსაც ფირმა პირდაპირ უკავშირდება საზღვარგარეთ მყოფ მყიდველს. პირდაპირი ექსპორტის ძირითადი უპირატესობაა სრული კონტროლი საქონლის ბედზე. იგი დაკავშირებულია რა დიდ დანახარჯებთან, პირდაპირ ექსპორტს იმავე დროს მოაქვს მაღალი მომგებიანობა ამაღლებული კონტროლის გამო.

ფირმამ, რომელიც ირჩევს პირდაპირ კონტროლს, უნდა შექმნას შიგა ორგანიზაცია ამ ამოცანების მხარდასაჭერად. ეს ამოცანები დაკავშირებულია სხვა ქვეყნებში მარკეტინგთან და განაწილებასთან. ეს ქვედანაყოფი პასუხისმგებელია იმ შუამავლების შერჩევაზე და მოტივაციასთან, რომლებიც წარმოადგენენ ფირმას საზღვარგარეთის ბაზარზე. პასუხისმგებლობა ვრცელდება მართვის შემდეგ ფუნქციებზე: მოტივაციასა და კონტროლზე, ექსპორტულ დოკუმენტაციასთან მუშაობის ორგანიზაციაზე. როგორც კი შეიქმნება ქვედანაყოფი პირდაპირი ექსპორტისათვის, დადგენილი უნდა იქნას განაწილების არცები თითოეულ საზღვარგარეთულ ბაზარზე. საზღვარგარეთის ბაზრების დაუფლების სამ მთავარ არხს წარმოადგენს: საზღვარგარეთის სავაჭრო აგენტები, სავაჭრო დარგები, აგრეთვე პირდაპირი გაყიდვები საბოლოო მომხმარებლებთან.

საზღვარგარეთის სავაჭრო განყოფილება - გაყიდვების საკმაო მოცულობების მქონე ფირმებს თავიანთ ქვეყანაში, შეუძლიათ განათავსონ სავაჭრო განყოფილება, ან და არამწარმოებლური მოწყობილობა. სხვა ქვეყანაში ასეთი განყოფილებები „ატყუებენ“ ზოგიერთ უცხოელ შუამავალს და არსებითად ახორციელებენ კონტროლს ქვეყნის შიგნით განაწილებით საქმიანობაზე. სავაჭრო განყოფილებები შეიძლება იყვნენ ძალზედ მნიშვნელოვანი იმ შემთხვევებში, როდესაც საზღვარგარეთულ აგენტებს ანდა დისტრიბუტორებს არ გააჩნიათ უნარი ანდა არ სურთ (შესთავაზონ) დათმონ პერსონალი და სერვისი საჭირო მარკეტინგული ღონისძიებების ჩასატარებლად ექსპორტიორის საქონლის მხარდაჭერაში. ასეთ მდგომარეობაშია ისეთი „მაღალტექნოლოგიური საქონელი, როგორიცაა კომპიუტერები, საოფისე დანადგარები და მოწყობილობები. ასეთი საქონელი მოითხოვს დადგმას, ექსპლუატაციის ინტრუქციას და მხარდაჭერას. განყოფილება შეიძლება მთლიანად ეკუთვნოდეს ექსპორტიორს, ანდა შეიძლება გამოყენებულ იქნას როგორც ერთობლივი კაპიტალი ამ ქვეყანაში მყოფ ფირმასთან. საკუთარი განყოფილებები მოითხოვს დიდ დაბანდებებს, მაგრამ ექსპორტიორი უღებს უცხოეთის ბაზრის გაკონტროლების შესაძლებლობას. ერთობლივი ფლობა ამცირებს საჭირო ინვესტიციებს და თავაზობს სადისტრიბუციო ქსელების შიგა სტრუქტურის ნაწილობრივ ათვისებას. ზოგი ქვეყნის მთავრობა მოითხოვს, რომ ასეთ განყოფილებებს ჰყავდეთ თავიანთ შემადგენლობაში პარტნიორი ამ სახელმწიფოს მხრიდან.

1.2 საექსპორტო დოკუმენტაცია

ექსპორტთან დაკავშირებულ ლოგისტიკური საქმიანობის ერთ-ერთ რთულ შედეგთაგანს წარმოადგენს დოკუმენტაციის ჭარბი რაოდენობა. იგი უნდა შეივსოს საერთაშორისო ტრანზაქციების დროს. ასეთი სირთულის გამო დოკუმენტები უნდა იყოს შევსებული სწრაფად ფინანსებთან და გადასახდელებთან დაკავშირებული პრობლემების მოსაგვარებლად. ეს რთული საქმეა, ამიტომ ზოგიერთი ფირმა თავს არიდებს კიდეს ექსპორტს ან ეძებს ირივი არხების ვარიანტებს ექსპორტისათვის.

მაგალითად, საფრანგეთიდან შტატებში საქონლის წინსვლისათვის საჭიროა 18-მდე სხვადასხვა დოკუმენტი. საჭირო დოკუმენტაცია არსებითად განსხვავდება ქვეტნისაგან დამოკიდებულებით. ქვემოთ, ცხრილში განზოგადებულია საექსპორტო ოპერაციებისათვის საჭირო დოკუმენტაციის სხვადასხვა სახეები.

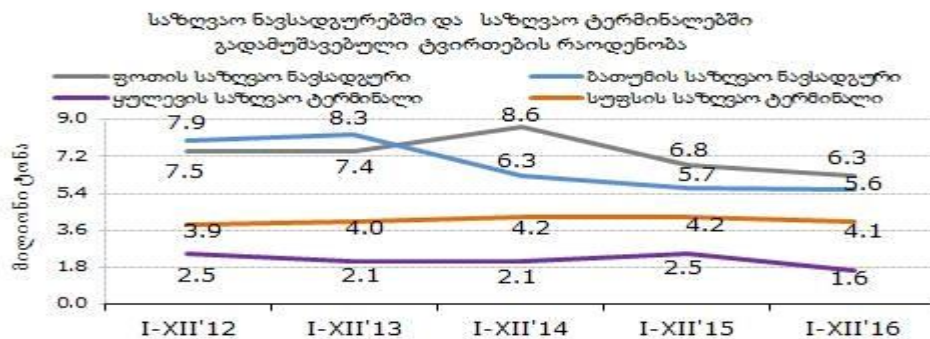
ცხრილი 1. საექსპორტო დოკუმენტაცია

კომერციული ანგარიში	ანგარიში გაყიდული საქონლის შესახებ, რომელიც მოიცავს გაყიდვის დეტალებს, ექსპორტიორის, გადამზიდვისა და კონსიგნატორის დასახელებასა და მისამართს, თარიღს, ინფორმაციას მიზიდვის შესახებ; მიზიდვისა და გადახდის პირობებს, საქონლის აღწერას, ფასსა და შეღავათებს.
საკონსულო ანგარიში	მზადდება ასლის რამდენიმე პირის სახით იმპორტიორი ქვეყნის საკონსულოდან მიღებული ფორმების მიხედვით. ფორმები შევსებული უნდა იყოს იმპორტიორი ქვეყნის ენაზე. შეიცავს ინფორმაციას გამყიდველის, მყიდველის დანიშნულების შესახებ; საქონლის აღწერას; ანგარიშს მათი ღირებულების შესახებ.
წარმოშობის სერტიფიკატი	განსაზღვრავს საქონლის წარმოშობის ადგილს
შესაბამისობის სერტიფიკატი	განსაზღვრავს რაოდენობის, ხარისხისა და საქონლის შესაბამისობას შეკვეთისადმი.
საექსპორტო დეკლარაცია	შეიცავს ინფორმაციას გადაზიდვის, აღწერის, რაოდენობისა და ღირებულების შესახებ. ივსება ექსპორტიოტის მიერ და გადაეცემა სატრანსპორტო კომპანიას სამართლებრივ საქმეთა სპეციალისტების მიერ შემდგომ შესავსებად.
კომპლექტის სია	შეიცავს ტრანსპორტირებისათვის თითოეული კომპლექტის აღწერას შინაარსის, გაბარიტებისა და მასის მიხედვით.
კონოსამეტი	ყველაზე მნიშვნელოვანი დოკუმენტია. იგი ადგენს საკონსულო საკუთრების უფლებას, ასრულებს კონტრაქტის როლს საქონლის გადამზიდვისა და მიმღებს შორის.
	ლიცენზია. არსებობს შეზღუდვები ზოგიერთი საქონლის როგორც

ლიცენზიები	ექსპორტზე, ისე იმპორტზე. მოთხოვნილ იქნება ლიცენზია შესაბამისი სახელმწიფო ორგანოებისან.
------------	--

1.3 ტვირთბრუნვის ტენდენცია საქართველოში

ქვეყნის სავაჭრო ურთიერთობების შეფასების ერთ-ერთი ინდიკატორია ტვირთბრუნვის მონაცემები. საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მიერ გამოქვეყნებული მონაცემების თანახმად, საქართველოს ყველა პორტში ტვირთბრუნვა შემცირდა. გამოქვეყნებული ინფორმაციის მიხედვით, პროცენტულად, ყველაზე მკვეთრი კლება ყულევში ფიქსირდება. 2016 წელს 1.6 მილიონი ტონა ტვირთი გადაიზიდა, რაც 2015 წელთან შედარებით 36%-ით ნაკლებია. ფოთის პორტში, შარშან, ტვირთბრუნვამ 6.3 მილიონი ტონა შეადგინა (კლება 7.35 %), ბათუმის ნავსადგურში 5.6 მილიონი ტონა (კლება 1.8 %), სუფსაში კი, 4.1 მილიონი ტონა (კლება 2.4 %). შარშან, საქართველოში შემცირებული იყო სარკინიგზო ტვირთების გადაზიდვაც.



ნახა 1. საზღვაო ნავსადგურებში და ტერმინალებში გადამუშავებული ტვირთების რაოდენობა

სატრანსპორტო დარგებიდან ყველაზე მეტი კლება რკინიგზაზე მოდის. 2017 წელს საქართველოს რკინიგზა 10,7 მლნ ტონა ტვირთს მოემსახურა, 2016 წელს ეს მაჩვენებელი 11,9 მლნ ტონას შეადგენდა.

რკინიგზის ოფიციალური მონაცემებით, კლებაა, როგორც ადგილობრივი ისე, ტრანზიტულ ტვირთებში. 2017 წელსვე რკინიგზა 4 976 434 ტონა ტრანზიტულ ტვირთს მოემსახურა, მაშინ როცა 2016 წელს ამ მაჩვენებელმა 6 183 037 ტონა შეადგინა.

საქართველოს რკინიგზის ინფორმაციით, რკინიგზა 2017 წლის განმავლობაში 1 929 828 ტონა (2016 წელი - 1 982 373 ტონა) ადგილობრივ ტვირთს მოემსახურა. გასულ წელს, რკინიგზით 1 103 301 საექსპორტო ტვირთი გადაზიდდა, რაც 2016 წლის მონაცემზე 30 262 ტონით მეტია. ოფიციალური მონაცემებით, მატებაა იმპორტის ნაწილშიც. 2017 წელს 2016 წელთან შედარებით საქართველოს რკინიგზით 19 721 ტონით მეტი ტვირთი გადაიზიდდა.¹

შემცირებული ტვირთბრუნვის პარალელურად საქართველოს საზღვაო ნავსადგურებსა და საზღვაო ტერმინალებში კონტეინერების გადამუშავების მაჩვენებელი გაიზარდა. ეკონომიკის სამინისტროს ოფიციალური ინფორმაციით, 2017 წელს ქართულმა პორტებმა 394 787 კონტეინერი გადამუშავეს, რაც 2016 წლის მაჩვენებელზე 64 982 კონტეინერით მეტია. ყველაზე მეტ ტვირთს გასულ წელს ფოთის საზღვაო ნავსადგური მოემსახურა, სადაც 2017 წელს 318 762 კონტეინერი გადამუშავეს (2016 წელი - 273 690 კონტეინერი). 76 025 გადამუშავებული კონტეინერი კი ბათუმის საზღვაო ნავსადგურზე მოდის, ეს მაჩვენებელი 2016 წლის შედეგს 19 910 კონტეინერით აღემატება. 2017 წელს საქართველოს სატრანსპორტო დერეფანში ტვირთბრუნვა შემცირდა.

თავი 2. საქართველოს სატრანზიტო დერეფანი

2.1 საქართველოში მოქმედი ლოგისტიკური კომპანიები

მაერსკ საქართველო

ქართულ ბაზარზე გამოჩენიდან დაახლოებით 10 წლის განმავლობაში საქართველოსა და ამიერკავკასიაში კომპანია „მაერსკ საქართველო“ საკონტეინერო გადაზიდვების განმახორციელებელ კომპანიებს შორის უპირობო ლიდერი იყო. დღეს ის MSC Georgia-ს შემდეგ მეორე ადგილს იკავებს, თუმცა 1998 წლიდან მოყოლებული სატრანზიტო გადაზიდვების ერთ-ერთ უმსხვილეს კომპანიას წარმოადგენს.

„მაერსკ საქართველოს“ გენერალური დირექტორი ნიკოლოზ გოგოლი ამბობს, რომ „მაერსკი“ მხოლოდ ფოთის პორტით სარგებლობს და ბათუმის პორტის გამოყენებით გადაზიდვებს არ აწარმოებს. შემოტანილი ტვირთის ნაწილი - დაახლოებით 30% საქართველოში რჩება, ნაწილი კი სომხეთ-აზერბაიჯანში იგზავნება (ასევე დაახლოებით 30-30%). იმპორტირებული ტვირთის დარჩენილი 5-10% შუა აზიაზე ნაწილდება. რაც შეეხება ექსპორტს, ნიკოლოზ გოგოლის თქმით, საქართველოში დატვირთული, ექსპორტისთვის განკუთვნილი კონტეინერების პროცენტული მაჩვენებელი დაახლოებით 15 %-ია. აღნიშნული 15%-დან ექსპორტისთვის გამზადებული ტვირთი ძირითადად ქართულია, თუმცა ნაწილი აზერბაიჯანიდან და სომხეთიდანაც მოდის.

ტვირთების გადაზიდვის მხრივ, აზერბაიჯანისა და სომხეთისთვის საქართველო ძირითადად ტრანზიტულ რეგიონს წარმოადგენს, გადაზიდვები სრულდება ავღანეთის მიმართულებითაც, თუმცა არც ისე ხშირად, ვინაიდან ინფრასტრუქტურული პირობები

და პორტები საქართველოს გავლით ავღანეთსა და შუა აზიაში ხშირი ტრანსპორტირების საშუალებას არ იძლევა. „მაერსკ საქართველოს“ ავღანეთში საკვები პროდუქტი და ჯარისთვის საჭირო საყოფაცხოვრებო ნივთები შეაქვს. კონტეინერები და გემები „მაერსკ ლაინის“ საკუთრებაა და, შესაბამისად, ტვირთის გადასატანად კომპანიას დამატებითი კონტეინერების დაქირავება არ უწევს. მას შემდეგ, რაც ავღანეთიდან ჯარების გამოყვანა დაიწყო, იქ საკვები და საყოფაცხოვრებო პროდუქტი მაინც შევა. შესაძლოა ავღანეთიდან ტექნიკის გამოსაყვანად საქართველოს კორიდორიც გამოიყენონ, თუმცა დეტალები ამ დროისთვის უცნობია.

„მაერსკ საქართველოს“ გენერალური დირექტორი, ნიკოლოზ გოგოლი, ამბობს, რომ ქართულ ბაზარზე გადამზიდავ კომპანიებს შორის დიდი კონკურენციაა, ვინაიდან ყველა მსხვილ სატრანზიტო კომპანიას საქართველოში საკუთარი წარმომადგენლობა უკვე ჰყავს. დაახლოებით 10-მდე წამყვან საზღვაო საკონტეინერო კომპანიას შორის ნიკოლოზ გოგოლი „მაერსკს“ იმით გამოარჩევს, რომ მას ადგილობრივად უკეთესი სერვისის შეთავაზება შეუძლიათ მომხმარებლისთვის, რაც კმაყოფილი კლიენტების რაოდენობას ზრდის და კომპანიის იმიჯს ამაღლებს. თუმცა ძირითადი კონკურენცია უკვე ზღვაზე იწყება, სადაც ხაზები ეჯიბრება ერთმანეთს გადაზიდვისთვის საჭირო ოპტიმალური დროისა და ფასის შეთავაზებით.

„ამ ეტაპზე ჩვენი პრობლემა არის ის, რომ ვერ შემოგვყავს ე.წ. დედა გემები - დედა გემს ვეძახით ძირითადი მარშრუტის, სახაზო გემს. მნიშვნელოვანია, რომ საქართველოს პორტებში, იქნება ეს ფოთის თუ ბათუმის, შემოვიდეს დიდი ზომის გემები. მაგალითად, ჩვენ ტვირთი რომ მივიღოთ ფოთში ან ბათუმში, პირველ რიგში ეს ტვირთი უნდა ჩავიტანოთ სტამბულში, ჩამოვტვირთოთ პროდუქტი პატარა გემზე და იმ პატარა გემით მოვიტანოთ ფოთამდე. ჩვენი მიზანია, შემოვიყვანოთ საქართველოში ისეთი დიდი ზომის გემები, როგორიც, მაგალითად, უკრაინაში შედის. კერძოდ, ჩინეთიდან მიმავალი გემი პირდაპირ შედის ოდესის პორტში. ქართულ პორტებს კი დიდი გემების მიღება არ შეუძლიათ“, - ამბობს ნიკოლოზ გოგოლი.

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

რომ ხშირად ავღანეთისა და შუა აზიის ტვირთები ქართულ პორტებს გვერდს უვლიან და გადაზიდვისთვის სხვა გზას ირჩევენ, მაგალითად, გზას ბალტიისპირეთის პორტებიდან. შემდეგ კი ტრანსპორტირებისთვის რუსეთის რკინიგზას იყენებენ. ნიკოლოზ გოგოლის თქმით, ეს რკინიგზა კონკურენტუნარიანია, პროდუქცია დროულად ჩადის დანიშნულების ადგილზე და ფასებიც შედარებით დაბალია.

„რადგან საქართველოს პორტებში დიდი გემი ვერ შემოგვყავს, ამიტომ დამატებითი გადატვირთვა გვიწევს სტამბულში ან სხვა პორტში. ცხადია, ეს დამატებითი ხარჯია. ხარჯს ზრდის პატარა გემებით გადაზიდვაც. შესაბამისად, გადაზიდვის ღირებულება ფოთამდე ან ბათუმამდე ძვირდება“, - განმარტა „მაერსკ საქართველოს“ გენერალურმა დირექტორმა.

კომპანიის ძირითადი საქმიანობა საზღვაო გადაზიდვაა, აქედან გამომდინარე, „მაერსკის“ წარმომადგენლები ამ პრობლემის მოსაგვარებლად ქართულ პორტებთან აწარმოებენ მოლაპარაკებას, თუმცა - ჯერჯერობით უშედეგოდ. დღეს ფოთში 1 100 TEU-იანი (1 TEU - 20-ფუტიანი კონტეინერის ეკვივალენტი) გემის შემოყვანაა დაშვებული, რაც ძალიან მცირე ზომისად ითვლება, მაშინ როდესაც უკრაინის პორტში 6 500- 7 000 TEU-იანი გემები შედის.

თუკი სამომავლოდ პორტში არსებული პრობლემები მოგვარდება, საქართველოს, როგორც ტრანზიტული რეგიონის, პოტენციალი გაიზრდება. ქართულ გადამზიდავ კომპანიებს კი მეტი დატვირთვით მოუწევთ მუშაობა, რაც მათ კიდევ უფრო დიდ წარმატებას მოუტანს.

კატონი ენდ კომპანი ჯორჯია

სატრანსპორტო და ლოგისტიკური კომპანია „კატონი ენდ კომპანი ჯორჯია“ საქართველოში 2000 წლიდან მუშაობს პორტებში გემების აგენტობის, საოკეანო და სახმელეთო გადაზიდვების სფეროში. კომპანიის სათავეს ოფისი თბილისში მდებარეობს, ხოლო საოპერაციო - ფოთში².

კომპანია ეწევა გემების სააგენტო მომსახურებას ფოთის, სუფსისა და ბათუმის პორტებში. „კატონი ენდ კომპანი ჯორჯია“ მსოფლიოში ერთ-ერთი უდიდესი საკონტეინერო გადამზიდავის, გერმანული Hapag Lloyd-ის, აგენტია ამიერკავკასიაში.

„კატონი ენდ კომპანი ჯორჯია" მსოფლიოში უძველესი, 1846 წელს დაარსებული L Catoni Group-ის წევრია. ამ ჯგუფს 14 ოფისი აქვს ხმელთაშუა, ეგეოსის, შავი ზღვებისა

ინტ.რესურსი www.batumiport.com²

და კასპიის ზღვის ძირითად პორტებში და ამდენად არის მნიშვნელოვანი რეგიონული მოთამაშე. ჯგუფის სათავე ოფისი სტამბულშია განთავსებული.

„კატონი ენდ კომპანი ჯორჯია" ემსახურება თავის კლიენტებს როგორც ამიერკავკასიაში (საქართველო, სომხეთი, აზერბაიჯანი), ასევე შუა აზიის ქვეყნებშიც, რაც გულისხმობს ნებისმიერი ტვირთის (საკონტეინერო თუ არაგაბარიტული) როგორც საოკეანო, ასევე სახმელეთო - სარკინიგზო, საავტომობილო - გზით ტვირთის დანიშნულების ადგილამდე მიტანას.

ბოლო წლებში ფოთის პორტის ტვირთბრუნვა სწრაფი ტემპებით იზრდებოდა (წელიწადში საშუალოდ 15-20% -ით), რასაც ვერ ვიტყვით 2013 წლის I ნახევარზე (სულ 5%-იანი ზრდა 2012 წლის შესაბამის პერიოდთან შედარებით). ხოლო კომპანიის ტვირთბრუნვა ამავე პერიოდში 70%-ით გაიზარდა.

ახალქალაქ-ყარსის რკინიგზის გახსნა სერიოზული გამოწვევის წინაშე დააყენებს საქართველოს პორტებს, რადგან მისი დამთავრებისთანავე ჩვენს პორტებს დიდი კონკურენცია ელის. რკინიგზის საშუალებით ტვირთების შეუფერხებელი გადაზიდვა შესაძლებელი გახდება ევროპიდან შუა აზიის მიმართულებით პორტებში დატვირთვა-გადმოცლის მომსახურების გარეშე, რაც გადაზიდვის დროსა და ხარჯებს დაზოგავს. ამ კონკურენციაში ჩასაბმელად ფოთის პორტსა და საქართველოს რკინიგზას მნიშვნელოვანი მოდერნიზაციის ჩატარება მოუწევთ, რადგან მათი ინფრასტრუქტურა, რბილად რომ ვთქვათ, დიდად ჩამორჩება თანამედროვე სტანდარტებს.

2.2 ქვეყნის სატრანზიტო პოტენციალი – პრობლემები და პერსპექტივები

შავი ზღვისა და კასპიის ზღვის რეგიონებში ტვირთების გადაზიდვების ხელოვნური ბარიერები აზერბაიჯანისა და საქართველოს საკითხებზე. „პირველი“ საზღვაო მომსახურებისა და სატრანსპორტო კომპანია შპს „ტრანს ლოგისტიკის“ დირექტორის, ბათუმის შოთა რუსთაველის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ბიზნესის ადმინისტრირების დოქტორანტის ჯაბა თარიმანაშვილის ანალიტიკურ სტატიას აქვეყნებს.

- ბოლო წლებში საქართველოს გავლით, ტრანზიტული ტვირთების გადაზიდვა მნიშვნელოვნად შემცირდა (50%-მდე ან მეტი)³.
- ნავთობტერმინალები იყენებენ მათი გამტარუნარიანობის თითქმის მეხუთედს.
- საქართველოს პორტებში, სატვირთო გადაზიდვის შემცირების ფონზე, გემთშემოსვლის რაოდენობა მცირდება.
- სავაჭრო კომპანიები (ტრეიდერები) და ძირითადი მომწოდებლები არ საუბრობენ ბარიერებსა და პრობლემებზე, რადგან პოულობენ ალტერნატიულ მარშრუტებს, რომლებიც უფრო იაფი, უსაფრთხო და სწრაფია.

რა არის სატვირთო გადაზიდვის ძირითადი ბარიერები, რაც ხელს უშლის საქართველოს რეზიდენტ კომპანიებს, გახდნენ რეგიონული სატრანსპორტო გამაზიდავეები და, ამასთანავე, გაიზარდოს სატრანსპორტო დარგის საერთო ეფექტიანობა?

რა რეფორმები და ცვლილებები უნდა განხორციელდეს იმისთვის, რომ საქართველოში რეგისტრირებული რეზიდენტი კომპანიების პოზიციები გაუმჯობესდეს და შეიცვალოს ტვირთნაკადების შემცირების ტენდენცია დადებითი და მზარდი მაჩვენებლებით?

არსებობს შემდეგი ტიპის ბარიერები: საგადასახადო კოდექსი, ინფრასტრუქტურა, ცალმხრივი სატარიფო შეღავათები, გეოპოლიტიკა და ინტერესები, პირადი ინტერესები, შიდა სატრანსპორტო ტარიფები, რაც ხელს უშლის რეზიდენტ კომპანიებს განვითარებაში, ისევე, როგორც ამცირებს საქართველოს გავლით გამავალი

ტვირთის მოცულობებს, რეგიონული სატრანსპორტო დერეფნების ეფექტიანობას და ქვეყნის შიგნით გადაზიდვების განვითარებას.

გადაწყვეტები ბარიერების დასაძლევად შემდეგია: ცვლილებები საგადასახადო კოდექსში, ინფრასტრუქტურის ოპტიმიზაცია, ორმხრივი სატარიფო შეღავათების დაწესება, თავისუფალი ტრანზიტი, ინტერნეტ პლატფორმების განვითარება რომ

ინტ.რესურსი www.gcaa.ge³

შემცირდეს, ადამიანური ფაქტორი გადაზიდვების ორგანიზების შეზღუდვის მხრივ, მოქნილი შიდა გადაზიდვის ტარიფების შეთავაზება, რომლებიც გარდაქმნიან გამოწვევებს შესაძლებლობებად.

წარმოგიდგენთ თითოეულ ბარიერს ცალ-ცალკე და, ამავე დროს, განვიხილავთ საკითხების შესაძლო გადაწყვეტასა და სამომავლო პერსპექტივებს.

ბარიერი - საგადასახადო კოდექსი

რატომ ხდება საერთაშორისო გადამზიდავი, სანაოსნო (გემთმფლობელი) და სავაჭრო კომპანიების მიგრაცია საგადასახადო იურისდიქციებში, სადაც საერთაშორისო ბიზნეს ოპერატორებისთვის შეღავათიანი დაბეგვრის რეჟიმები არსებობს?

მიზეზი მარტივია:

- საერთაშორისო ბიზნეს ოპერაციებზე განსაზღვრულია შესაბამისი საგადასახადო პოლიტიკა და შეღავათები.

ბარიერები საქართველოში:

- საქართველოში რეგისტრირებულ კომპანიებს ეხება არარეზიდენტის გადასახადი (10-15%-ის ოდენობით), ისეთ ქვეყნებში რეგისტრირებული კომპანიებისგან მიღებულ მომსახურებებზე, რომელ ქვეყნებთანაც საქართველოს არ აქვს შეთანხმება ორმაგი დაბეგვრის თავიდან აცილების შესახებ.

- გემების მფლობელი ექვემდებარება ქონების გადასახადს, რაც ქონების ღირებულების 1%-ს შეადგენს. საზღვაო დარგი კაპიტალტევადი ბიზნესია, ამიტომ ასეთი გადასახადები გემთმფლობელებისთვის მიუღებელია. აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ 2010 წლამდე საქართველოს საგადასახადო კოდექსში, განსაზღვრული იყო ქონების

გადასახადისგან გათავისუფლება, საქართველოს გემების სახელმწიფო რეესტრში რეგისტრირებული და საქართველოს სახელმწიფო ალმით მცურავი გემებისათვის, გარდა ფიზიკური პირის საკუთრებაში არსებული გემებისა.

შედეგად:

- ქართული კომპანიის სამეწარმეო საქმიანობა, როგორც საერთაშორისო ლოგისტიკური ოპერატორის, ტრეიდერის ან გემთმფლობელის – არარენტაბელურია. არ არსებობს ეფექტიანი და დარგზე მორგებული საგადასახადო პოლიტიკა. შესაბამისად, ქართული რეზიდენტი კომპანიის საქმიანობა ძვირდება და არაკონკურენტულ გარემოში იმყოფება.

საგადასახადო პოლიტიკის ბარიერების გადაწყვეტის პერსპექტივა:

რეგიონული მომსახურების, სავაჭრო და სანაოსნო კომპანიების საქართველოში მოზიდვისათვის, აუცილებელია საგადასახადო პოლიტიკის რეფორმა.

აქართველოში გარკვეული სეგმენტებისთვის შეღავათები უკვე არსებობს:

- თავისუფალი ინდუსტრიული ზონები (ფოთში, ქუთაისსა და თბილისში), სადაც საწარმოო ოპერატორები მოგებისა და ქონების გადასახადებისგან თავისუფლდებიან.

- თავისუფალი ტურისტული ზონა (ქობულეთში), სადაც სასტუმროს მფლობელები თავისუფლდებიან მოგებისა და ქონების გადასახადებისგან.

- საქართველო, ასევე, გადავიდა ესტონურ საგადასახადო მოდელზე 2017 წლის 1 იანვრიდან. შესაბამისად, არ არის მოგების გადასახადის გადახდის აუცილებლობა, თუ არ ხდება დივიდენდის მიღება.

თუმცა, ზემოხსენებული შეღავათიანი რეჟიმები არ არის საკმარისი საერთაშორისო ლოგისტიკური, სანაოსნო და სავაჭრო კომპანიებისთვის, რადგან მათ სჭირდებათ კანონმდებლობა, რომელიც განკუთვნილია საერთაშორისო ბიზნეს ოპერაციებზე – ვაჭრობის, გემების ოპერირებისა და ლოჯისტიკის მიმართულებით.

ბარიერი - ცალმხრივი სატარიფო შეღავათები

- კასპიის ზღვის რეგიონის ქვეყნებიდან (ყაზახეთი, თურქმენეთი, აზერბაიჯანი) საქართველოს მიმართულებით, როგორც წესი, ტვირთნაკადების

მოზიდვის მიზნით, მოქმედებს სპეციალური შეღავათები, გადაზიდვის სატარიფო პოლიტიკიდან გამომდინარე.

- ამავე დროს, არ არის გათვალისწინებული შეღავათები, ტვირთების დასავლეთიდან აღმოსავლეთისკენ, შავი ზღვის პორტების ტერმინალებიდან, საქართველოსა და აზერბაიჯანის რკინიგზების გავლით კასპიის ზღვის აუზის ქვეყნების მიმართულებით გადაზიდვის წახალისებისათვის. გარკვეულ ტვირთებსა და მიმართულებაზე, დასავლეთიდან აღმოსავლეთისაკენ გადაზიდვის ღირებულება 2–3 ჯერ უფრო მაღალია, ვიდრე იმავე ნომენკლატურის ტვირთის გადაზიდვა აღმოსავლეთიდან დასავლეთის მიმართულებით.

- შესაბამისად, რთულია რევერსული ტვირთების პოვნა, გადაზიდვის ეფექტიანობის გასაზრდელად, რადგან არ არსებობს შესაბამისი, მოქმედი მექანიზმები, ტვირთნაკადების მოსაზიდად.

ასევე, საინტერესოა, თუ რატომ არჩევენ სავაჭრო კომპანიები ტვირთების მიწოდებას, შავი ზღვიდან კასპიის ზღვის აუზის ქვეყნებში ვოლგა-დონის არხის გამოყენებით, მიუხედავად იმისა, რომ საქონლის მიწოდება უფრო სწრაფად და იაფად უნდა იყოს შესაძლებელი შავი ზღვიდან ცენტრალური აზიის ქვეყნებში, ავღანეთსა და ჩინეთში, საქართველოსა და აზერბაიჯანის ტერმინალებისა და რკინიგზის გადმოყენებით?⁴

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

გადაზიდვის ცალმხრივი სატარიფო შეღავათების პრობლემის გადაწყვეტა ორმხრივი სატარიფო პოლიტიკის შემუშავებაშია

- ეფექტიანობის გაზრდისათვის, დერეფანს ესაჭიროება გადაზიდვის ორმხრივი სატარიფო შეღავათების დაწესება. სავაჭრო და სატრანსპორტო ფორუმების უმეტესობა ორიენტირებულია ვაჭრობისა და ტრანსპორტირების ხელშეწყობის განვითარებისათვის აღმოსავლეთიდან დასავლეთისაკენ, ჩინეთიდან - ევროპაში, მაგრამ

ეფექტიანი სატრანსპორტო სისტემის ჩამოყალიბებას ტვირთნაკადის ორმხრივი მოძრაობა ესაჭიროება.

- იმისთვის, რომ მოვიზიდოთ დამატებითი მოცულობები და გაიზარდოს სატრანსპორტო დერეფნების (ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტისა და ლაპის ლაზულის) მიმზიდველობა, აუცილებელია, შეიქმნას ერთიანი

ინტ. რესურსი www.tbilisiaairport.com⁴

სატარიფო პოლიტიკა ორივე მიმართულებით და დაიგეგმოს შესაბამისი მარკეტინგული საკომუნიკაციო კამპანია.

ბარიერი - ინფრასტრუქტურასთან დაკავშირებით

არის თუ არა კასპიის ზღვის ქვეყნების დამაკავშირებელი სარკინიგზო ბორნები სატრანსპორტო დერეფნების შესაძლო დაბრკოლების და ტვირთნაკადების მოცულობის გამტარუნარიანობის შემცირების ადგილი?

- კასპიის ზღვის სარკინიგზო ბორნები (13 გემი) აკავშირებს ყაზახეთსა და თურქმენეთს, აზერბაიჯანთან, ტვირთების შემდგომი გადაზიდვის მიზნით აზერბაიჯანის, საქართველოს და თურქეთის რკინიგზებისა და პორტების გავლით ევროპის მიმართულებით. კასპიის ზღვის სარკინიგზო ბორნების წლიური გამტარუნარიანობა 95,000 სარკინიგზო ვაგონს ან 4,5 მილიონ ტონა ტვირთს შეადგენს. სარკინიგზო ბორნების საშუალო წლიური დატვირთვა დღეისათვის გამტარუნარიანობის მოცულობის ნახევარია ან ზოგჯერ 70% აღწევს. შესაბამისად, რჩება მხოლოდ დაახლოებით 1 მილიონი ტონა ტვირთის ადგილი ყაზახეთიდან, მათ შორის ჩინური ტვირთებისათვის და კიდევ 1 მილიონი ტონა თურქმენეთიდან, მათ შორის ავღანური ტვირთებისათვის, იმ შემთხვევაში, თუ კასპიის საბორნე კავშირის გარდა, არ შეიქმნება ახალი გადაწყვეტილებები, მათ შორის, მაგალითად, საკონტეინერო გემების სერვისი. ასევე, მნიშვნელოვანია, გავითვალისწინოთ, რომ კასპიის ზღვის ამინდის პირობები უარყოფითად მოქმედებს საზღვაო მიმოსვლაზე და ტრანზიტული დროის

პროგნოზირებაზე. იმ პირობებში, როდესაც ჩინეთიდან ევროპისკენ რკინიგზით გადაზიდვის ძირითადი არგუმენტი დროის შემცირების ფაქტორია, მნიშვნელოვანია კასპიის ზღვის კავშირის ეფექტიანობის გაზრდა, რადგან, ტარიფების მხრივ, სარკინიგზო გადაზიდვა ძირითად კონკურენტ საზღვაო ფრახტთან (გადაზიდვის ღირებულებასთან) შედარებით 2-ჯერ ან 2,75-ჯერ უფრო ძვირია.

არის თუ არა საქართველოში არსებული ნავთობტერმინალები მოქნილი ბაზრის საჭიროებების დასაკმაყოფილებლად?

- ბათუმისა და ყულევის ტერმინალები გამტარიანობის სიმძლავრის 18-25% იყენებს.

- საქართველოში არსებულ ტერმინალებში სანაპირო რეზერვუარები, ძირითადად, განკუთვნილია ნავთობის გადატვირთვისათვის, მაგრამ იმის გამო, რომ არსებობს მძლავრი კონკურენცია, ერთი მხრივ მილსადენებისა, რომლებიც მომპოვებლებთან გეოგრაფიულად ახლოსაა. მაგალითად, ატასუ-ალაშანკოუ (ყაზახეთისა და ჩინეთის დამაკავშირებელი მილსადენი), მახაჩკალა-ნოვოროსიისკი (მახაჩკალაში კასპიის ზღვიდან რუსეთის შავი ზღვის ტერმინალ ნოვოროსიისკთან დამაკავშირებელი მილსადენი), ბოჯ (ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანი, აზერბაიჯანის კასპიის ზღვის სანაპიროს ტერმინალის, თურქეთის ხმელთაშუა ზღვის ტერმინალ ჯეიჰანთან დამაკავშირებელი მილსადენი), ნეკას ტერმინალი (ირანული კასპიის ზღვის ტერმინალ ნეკადან ჩრდილოეთ ნავთობ გადამამუშავებელ ქარხნებთან დამაკავშირებელი მილსადენი) კმკ-ს (კასპიის მილსადენის კონსორციუმი, ყაზახური ნავთობსაბადოების რუსეთის შავი ზღვის ტერმინალ ნოვოროსიისკთან დამაკავშირებელი მილსადენი), ხოლო, მეორე მხრივ - ნავთობის შემცირებას შესაძლო ტრანზიტის ბარიერები განაპირობებს. შედეგად, ნედლი ნავთობის ტრანსპორტირების მოცულობები საქართველოს გავლით ყოველწლიურად მცირდება.

- არასაკმარისია სანაპირო რეზერვუარების მოცულობები, მსხვილი ტანკერის (აფრამაქსის ტიპის 80-85 ათასი. ტონის ამწეობით, თხევადი ტვირთის გადასაზიდი გემის) საზღვაო პარტიის მისაღებად ან დასატვირთად, ისეთი ნავთობპროდუქტებისთვის, როგორებიცაა ბენზინი, დიზელის საწვავი, საავიაციო

საწვავი, ისევე, როგორც არასაკმარისია რეზერვუარების მოცულობა და ტექნიკური შესაძლებლობა (აღჭურვა შეთბობის კლავნილებით), რომ შესაძლებელი იყოს ორი აფრამაქსის ტიპის მსხვილი ტანკერის მაზუთით და ვაკუუმ-გაზოილით ერთდროულად დატვირთვა.

გადაწყვეტილებები ინფრასტრუქტურული ბარიერებისთვის:

- აუცილებელია კასპიის ზღვის სარკინიგზო ბორნების ოპტიმიზაცია, იმისათვის, რომ გაიზარდოს გადაზიდვის ეფექტიანობა. ასევე, უნდა დაინერგოს საკონტეინერო გემების სერვისი, რადგან თავიდან ავიცილოთ სატრანსპორტო დერეფნების: ტსმ (ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტისა) და ლაპის ლაზულის გამტარუნარიანობის შეზღუდვა-შემცირება.

- ბაზრის საჭიროებების დასაკმაყოფილებლად და ახალი ტვირთნაკადების მოსაზიდად, აუცილებელია საქართველოში არსებული ნავთობტერმინალების რეზერვუარებისა და ტექნიკური აღჭურვის ოპტიმიზაცია.

- ყაზახეთის 3 სახელმწიფო ნავთობგადამამუშავებელი ქარხნის მოდერნიზაცია გაზრდის ნავთობის გადამამუშავების მოცულობასა და სიღრმეს. შესაბამისად, გაიზრდება ნავთობპროდუქტების წარმოების მოცულობაც. ამრიგად, არსებობს იმის მოლოდინი, რომ 2018 წლიდან, ყაზახეთი მოხსნის ბენზინის, დიზელისა და ავიასაწვავის ექსპორტის შეზღუდვას, რაც საქართველოს ტერმინალებში დამატებითი მოცულობების მოზიდვის შესაძლებლობას იძლევა, თუ ტერმინალებს შესაბამისი ტექნიკური შესაძლებლობა ექნებათ.

ბარიერი – გეოპოლიტიკა და ინტერესები

- ბოჯ (ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის) მილსადენი ნავთობს აზერბაიჯანის კასპიის ზღვის სანაგალოს ტერმინალიდან თურქეთის ხმელთაშუა ზღვის ჯეიჰანის ტერმინალის მიმართულებით ატარებს.

- ბოჯ-ს გატარების მოცულობა დღეში 1.2 მილიონი ბარელი ან წელიწადში, დაახლოებით, 50 მილიონი ტონაა.

- ამჟამად, წლის განმავლობაში დაახლოებით 28 მილიონი ტონა ნავთობის გატარება ხორციელდება ბოჯ-ს ნავთობსადენის მეშვეობით.

- ბოჯ-ს ნავთობსადენის ძირითადი წყაროა აზერბაიჯანული აჩგ-ს (აზერბაიჯან-ჩირაგ-გუნეშლის) საბადოები, საიდანაც აზერბაიჯანული მსუბუქი ნედლი ნავთობი მოიპოვება. საბადოების წარმოების პიკი 2010 წელი იყო (დაახლოებით 820,000 ბარელი დღეში), მაგრამ, ამის შემდეგ, ნავთობის მოპოვება სტაბილურად მცირდება. 2016 წელს დღიური წარმოება, დაახლოებით, დღეში 660,000 ბარელამდე შემცირდა.

- შესაბამისად, ბოჯ-ს ოპერატორები აქტიურად მუშაობენ, რომ მიიზიდონ დამატებითი მოცულობები, კასპიის ზღვის ქვეყნების: თურქმენეთი, ყაზახეთი და რუსეთის, ნავთობის მომპოვებლების რესურსებიდან. მაგრამ ნავთობის მილსადენისთვის მოზიდვის „ძალისხმევა“ არ უნდა მოქმედებდეს ნავთობმომპოვებლების არჩევანზე, გამოიყენონ ალტერნატიული მარშრუტები, მაგალითად, როგორებიც არის აზერბაიჯანისა და საქართველოს რკინიგზისა და ტერმინალების მეშვეობით გადაზიდვა.

- ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, ჩნდება კითხვა: რა მეთოდები გამოიყენება ბოჯ-ს მილსადენის „შესავსებად“ და რა გავლენას ახდენს ნავთობმომპოვებელი კომპანიების არჩევანზე, ნავთობის რკინიგზით გადაზიდვასა და სხვა ალტერნატიულ მარშრუტებზე?

- ბოლო პერიოდში ბაზრის მონაწილეები, ნავთობის მომწოდებლები, აქტიურად საუბრობენ ან ახორციელებენ ნავთობის მოცულობების ალტერნატიულ მარშრუტებზე გადამისამართებას, რომლებიც ადრე ბოჯ-ს მილსადენით ან აზერბაიჯანისა და საქართველოს რკინიგზისა და ტერმინალების მეშვეობით გადაიზიდებოდა. ხდება ზემოთ ხსენებული ალტერნატიული მარშრუტების (მისლადენების) აქტუალიზაცია, რაც უარყოფითად აისახება აზერბაიჯან-საქართველოს ტრანსკასპიური და შავი ზღვის დერეფანზე.

გეოპოლიტიკისა და სხვა ინტერესების მოგვარების საშუალებები

- კასპიის ზღვის ქვეყნებში ნავთობმომპოვებელ კომპანიებს უნდა ჰქონდეთ თავისუფალი ალტერნატიული მარშრუტების არჩევანის უფლება (მილსადენი ან რკინიგზა). სხვა სიტყვებით რომ ვთქვათ, აუცილებელია „თავისუფალი ტრანზიტის“ უზრუნველყოფა.

- სარკინიგზო გადაზიდვა ნავთობმომპოვებლებს საშუალებას აძლევს, ნავთობი უნიკალური სახელით გაყიდოს, მილსადენში სხვა ნავთობის ტიპებთან შერევის გარეშე.

- კასპიის ზღვის ქვეყნებში ცნობილია ნავთობის მრავალი უნიკალური სახეობა, მათ შორის არის: კუმკოლი, ბუზაჩი, თენგიზი, ჩელეკენი, ოკარემი, კიანლი ტიპის ნავთობები, რომლებიც აქტიურად მოძრაობდა საქართველოს რკინიგზისა და ტერმინალების გავლით და დღესაც არსებობს ნავთობმომპოვებელთა ინტერესი, საქართველო კვლავ ალტერნატიული მარშრუტების სიაში ჰყავდეთ. ამიტომაც, მომწოდებლებმა საკუთარი ნებით უნდა აირჩიონ ნავთობის ტრანსპორტირების მეთოდი.

- ასევე, გასათვალისწინებელია ისიც, რომ ზოგიერთი ნავთობგადამამუშავებელი ქარხანა კომფორტულად გრძნობს თავს, როდესაც კონკრეტული უნიკალური სახელითა და სტანდარტით იღებს და ნავთობს გადაამუშავებს. მომპოვებლებმა კოლოსალური ინვესტიციები გასწიეს კასპიის აუზის ქვეყნებში, ამიტომაც საკუთარი მონაპოვარის უნიკალური სახელების საბოლოო მომხმარებელამდე მიწოდებისათვის ერთგვარი მოტივაციაც გააჩნიათ.

ბარიერები – პირადი ინტერესები.

- პოტენციური საერთაშორისო სავაჭრო და სატრანსპორტო კვანძის განვითარებისთვის, პოლიტიკური თუ კერძო კონკურენტული კომერციული ინტერესები, ხშირ შემთხვევაში უარყოფითად აღიქმება ძირითადი მომწოდებლების მიერ ან ზიანს აყენებს თვითნაკადების თავისუფალ მოძრაობას, რაც უარყოფით გავლენას ახდენს ქვეყნის ეკონომიკაზე.

- სხვა სიტყვებით რომ ვთქვათ, რეგიონში და სატრანსპორტო დერეფანში, არსებობენ გარკვეული კომერციული ორგანიზაციები, რომლებიც გავლენას ახდენს სატრანზიტო გადაზიდვებზე. მათ აქვთ ადმინისტრაციული და პოლიტიკური რესურსი და ხშირ შემთხვევაში, იყენებენ მას, რომ ხელი შეუწყონ პირადი ინტერესების გატარებას, გარკვეულ სასაქონლო გარიგებებში და იმ კომპანიებისთვის, რომლებიც უკავშირდება მათ. შედეგად, ვხედავთ ტვირთის მოცულობების უწყვეტ კლებას ჩვენს

დერეფანში, ალტერნატიული მარშრუტების სასარგებლოდ, რაც უარყოფით გავლენას ახდენს მომსახურების კომპანიებზე, ტერმინალებზე, პორტებზე, ეკონომიკასა და მთლიანად რეგიონის განვითარებაზე.

პირადი ინტერესების ბარიერის გადაწყვეტა

- საქართველოში ოდესღაც, ძალიან ძნელი იყო მატარებლის ბილეთების შეძენა, სასტუმრო ნომრის დაჯავშნა ან საჯარო მომსახურების მიღება. დღეს ეს სიმკნელები წარსულში დარჩა. ინტერნეტ მომსახურებითა და აპლიკაციების განვითარებით საქართველო ძალიან ეფექტური გახდა, სტუმრებსა და მოქალაქეებს სწრაფი ელექტრონული მომსახურებით უზრუნველყოფს.

- სატრანსპორტო ინდუსტრიასაც, ანალოგიურად, ინტერნეტ ტექნოლოგიებისა და მომსახურების განვითარება ესაჭიროება. მხოლოდ სამართლიანი და ღია პლატფორმის განვითარებას შეუძლია, უზრუნველყოს გამჭვირვალობის გაზრდა და ადმინისტრაციული პროცედურების გამარტივება, ტრანსპორტირების ბიზნესის უპრობლემო ორგანიზება და წარმართვა. ასეთი მომსახურება ხელს შეუწყობს მთელ რეგიონში ტვირთნაკადების თავისუფალ გადაადგილებას და ვაჭრობის განვითარებას.

- სამართლიანსა და ღია ინტერნეტ პლატფორმას, მონიტორინგი დამოუკიდებელმა ინსტიტუტებმა უნდა გაუწიონ, რომ თავიდან ავიცილოთ შესაძლო ინტერვენცია და ადამიანური ფაქტორის ზემოქმედება. მხოლოდ ამ გზით შეიძლება პირადი ინტერესებისა და პრეფერენციების დაძლევა, რაც ხელს შეუწყობს ტვირთნაკადების თავისუფალ გატარებასა და მომსახურების ეფექტიანობის ამაღლებას.

ბარიერები - შიდა გადაზიდვის ტარიფები

- რატომ არჩევენ კომპანიები ნავთობპროდუქტების ავტოცისტერნების მეშვეობით გადაზიდვას სარკინიგზო ტრანსპორტის ნაცვლად? იმიტომ, რომ სარკინიგზო ტარიფი საშუალოდ 3 დოლარით მაღალია ტონაზე ანგარიშისას, ვიდრე სატვირთო მანქანების მეშვეობით ტრანსპორტირება. მეზობელ ქვეყნებში ნავთობპროდუქტების მიწოდების მიზნით, რკინიგზით გადაზიდვის ღირებულება ხშირად ორჯერ უფრო მაღალია, ვიდრე ავტოგადაზიდვის ღირებულება.⁵

შიდა გადაზიდვების ეფექტიანობის ამაღლება:

- ავტოგადაზიდვების სარკინიგზო ტრანსპორტზე გადატანა დადებით გავლენას იქონიებს:

- მოცულობითი ტვირთებისთვის გადაზიდვის მიზნით, ბაზრის მოთამაშეებისათვის ეფექტური სატრანსპორტო სისტემის ორგანიზებაზე.
- გარემოს ზემოქმედებაზე, სათბურის გაზების ემისიის შემცირების გზით.
- ავტომობილებით გადატვირთული გზების განტვირთვაზე.

ინტ. რესურსი www.gcaa.ge⁵

- საგზაო სარემონტო სამუშაოების საჭიროების მხრივ, სახელმწიფო ხარჯების შემცირებაზე.

- სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებების მიმზიდველობის გაზრდისთვის მნიშვნელოვანია შიდა სარკინიგზო სატრანსპორტო განაკვეთების გადახედვა და შემცირება.

- არსებობს კიდევ ერთი, ძალიან მნიშვნელოვანი გამოწვევა: სარკინიგზო ტრანსპორტის სიჩქარის გაზრდა. ამისათვის მნიშვნელოვანია კაპიტალური და ინფრასტრუქტურული პროექტების განხორციელება, რაც გააუმჯობესებს საერთო ეფექტიანობას, მათ შორის დადებით გავლენას იქონიებს არამარტო სატვირთო, არამედ სამგზავრო მარშრუტებზეც.

ინოვაციური მიდგომისა და ღირებულების შეთავაზების შესაძლებლობები თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმებების გამოყენებით.

თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმება ამცირებს ქვეყნებს შორის ვაჭრობის ბარიერებს. საქართველოს აქვს თავისუფალი ვაჭრობის რეჟიმები ან პრეფერენციული დაშვების რეჟიმები მსოფლიოს მრავალ ქვეყანასთან:

- დსთ-ს ქვეყნები: უკრაინა, ბელორუსია, მოლდოვა, ყაზახეთი, ყირგიზეთი, ტაჯიკეთი, უზბეკეთი, თურქმენეთი;
- დსთ და მეზობლები: თურქეთი, აზერბაიჯანი და სომხეთი;

- GSP - პრეფერენციების განზოგადებული სისტემა ამერიკის შეერთებულ შტატებთან, კანადასა და იაპონიასთან;
- DCFTA - ღრმა და ყოვლისმომცველი თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმება ევროკავშირის ქვეყნებთან და EFTA-ს ქვეყნებთან;
- ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკასთან;
- თავისუფალი ვაჭრობის რეჟიმებზე შეთანხმების, მომავალი პერსპექტივები ინდოეთსა და აშშ-სთან;

საქართველოს თავისუფალი ვაჭრობის რეჟიმები უნდა იყოს ქვეყნისთვის დამატებითი ღირებულების სერვისების განვითარების წინაპირობა, სავაჭრო და ლოგისტიკურ პლატფორმად ჩამოყალიბების საშუალება, ლოგისტიკური ცენტრების განვითარების შესაძლებლობა, საქონლის გადამუშავების, შერევისა და მრავალი სხვა მომსახურებების განვითარების საშუალება, იმისათვის, რომ საქართველოს შეეძლოს, შექმნას საფუძველი უსაფრთხო და საინტერესო გადაწყვეტილებების მიღებისათვის, ტვირთების ევროპას, აშშ-სა და აზიას შორის დაკავშირების მიზნით.

- თუ ბარიერებს არ დავუპირისპირებთ გადაწყვეტილებებს, უზარმაზარი შესაძლებლობების მიუხედავად, საქართველო კვლავაც გააგრძელებს ტვირთნაკადების შემცირებაზე დაკვირვებას, თუმცა ამასობაში ალტერნატიული მარშრუტები;
- „დიდი პრობლემა დიდი შესაძლებლობა. თუ პრობლემა არ არის, არ არსებობს გამოსავალი და არანაირი მიზეზი კომპანიის არსებობისთვის“, – ვინოდ ხოსლა.

2.3 თბილისისა და ქუთაისის ლოგისტიკური ცენტრები

ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის განვითარების პოლიტიკის დეპარტამენტის მიერ ინფორმაცია ლოგისტიკური ცენტრების შესახებ თბილისსა და ქუთაისში უკვე მზად არის საქართველოში ორი თანამედროვე ლოგისტიკური ცენტრის განვითარების ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთება.

დოკუმენტი ცნობილმა გერმანულმა კომპანია „დორნიე ქონსალთინგ ინთერნეიშენალმა“ მოამზადა, ამ კვლევის საფუძველზე გამოცხადებულია ინვესტორთა

მოსაზიდად ღია ტენდერი. ტექნიკურ-ეკონომიკურ დასაბუთების დოკუმენტის შესაბამისად შეირჩა ორი ლოკაცია: აღმოსავლეთ საქართველოში თბილისის ლოგისტიკური ცენტრი კუმისში და დასავლეთ საქართველოში ქუთაისის აეროპორტის მიმდებარედ ქუთაისის ლოგისტიკური ცენტრი. ვიცით ისიც, რომ მთავრობის შეფასებით, თბილისისა და ქუთაისის ლოგისტიკური ცენტრების განვითარებით, რვაასზე მეტი პირდაპირი ახალი სამუშაო ადგილი შეიქმნება.

პროექტთან დაკავშირებით ინტერესთა გამოხატვის ბოლო ვადა იყო 2017წლის 29იანვარი და დადგენილ ვადაში სამინისტროში შემოვიდა რვა განაცხადი, აქედან ხუთი თბილისის ლოგისტიკურ ცენტრთან მიმართებით, ხოლო სამი განაცხადი ქუთაისის ლოგისტიკურ ცენტრზე. წარმოდგენილია კომპანიების ფართო სპექტრი: „ჩინური კონსორციუმი“ (China construction engraining company) რომელთან ერთადაც კონსორციუმში გახლავთ ჰონკონგური კომპანია „ქერი ლოჯისტიკს“, ასევე არის თურქული კომპანია „კოლინ იშაატი“, ქართულ-აზერბაიჯანული კომპანია „მერფი“ - „მერფი ყაზბეგი“ და „მერფი ლოჯისტიკ სერვისი“, ასევე შვეიცარული კომპანია „მედლოგი“ და ასევე „ქართულ-ამერიკული კონსორციუმი - ანაკლიის განვითარების კონსორციუმი“ ქუეითურ კომპანია „ეჯილითისთან“ ერთად. ამ ეტაპზე მიმდინარეობს წარმოდგენილი განაცხადების შეფასება. მას შემდეგ რაც დასრულდება აღნიშნული პროცესი უწყებათა შორის სამთავრობო კომისია გამოაცხადებს აღნიშნული კომპანიების მოკლე სიას.

ჯამურად, ორივე პროექტი ითვალისწინებს 148 მლნ. ამერიკული დოლარის ინვესტიციებს. აქედან თბილისის ლოგისტიკური ცენტრისთვის გათვალისწინებულია ინვესტირება 95.5 მლნ. ამერიკული დოლარის ოდენობით, ხოლო ქუთაისის ლოგისტიკური ცენტრის შემთხვევაში საუბარია 73.5 მლნ. ამერიკულ დოლარზე.

აღნიშნული ინვესტირება უნდა გასწიოს სამთავრობო კომისიის მიერ კონკურსის წესით შერჩეულმა კერძო კომპანიებმა, ამასთან საქართველოს მთავრობას პროექტში ექნება მნიშვნელოვანი თანამონაწილეობა, კერძოდ საქართველოს მთავრობა შერჩეულ ინვესტორს გადასცემს საჭირო მიწის ნაკვეთს, დააფინანსებს გარეინფრასტრუქტურის

მშენებლობას, ასევე საქართველოს საპარტნიორო ფონდი განიხილავს პროექტის თანადაფინანსების შესაძლებლობას.

ინტერესთა გამოხატვის ფარგლებში წარდგენილი განაცხადების შეფასების ვადა დაახლოებით რამდენიმე კვირაში დასრულდება, რის შემდეგაც „უხეშად“ იგეგმება სექტემბერში ორივე პროექტის მიმართ ინვესტორის გამოვლენა.

სახელწიფო დაფინანსებასთან დაკავშირებით, პირველ რიგში საუბარია მიწის გადაცემაზე, ასევე გარეინფრასტრუქტურის მშენებლობაზე თბილისის შემთხვევაში აღნიშნული დაკავშირებულია დაახლოებით 20 მლნ. ამერიკულ დოლართან, ხოლო ქუთაისის შემთხვევაში 5 მლნ. დოლართან, თუმცა ეს დაფინანსება გაწერილი იქნება ფაზების მიხედვით. ორივე პროექტის განვითარება დაგეგმილია ფაზების მიხედვით, პირველი ფაზის ანუ მშენებლობის სავარაუდო თარიღი 2021-2025 წლები, ხოლო მეორე ფაზა 2025-2030 წლები. ანუ, პროექტი უნდა განვითარდეს პროგრესულად და ეტაპობრივად უნდა მოხდეს სასაწყობო ლოგისტიკური კლასტელის განვითარება თბილისსა და ქუთაისში.

აღნიშნული პროექტი ხორციელდება მსოფლიო ბანკის ხელშეწყობით და ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის განვითარების პოლიტიკის დეპარტამენტს იმედი აქვს. რომ არამარტო მსოფლიო ბანკი, არამედ სხვა საფინანსო ინსტიტუტებიც დაინტერესდებიან აღნიშნული პროექტით და მიიღებენ მასში მონაწილეობას.

პროექტის მთავარი მიზანია ლოგისტიკური სერვისების განვითარება, ასევე ქვეყნის სატრანზიტო და ლოგისტიკური პოტენციალის მაქსიმალურად უტრლიზება, ამ თვალსაზრისით რა თქმა უდნა არის გამოწვევები საქართველოში, რადგან არის ლოგისტიკური ცენტრების ნაკლებობა და ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის განვითარების პოლიტიკის დეპარტამენტი ცდილობს მსგავსი ტიპის პროექტებით ხელი შეუწყოს ზოგადად დარგის განვითარებას, ასევე მიიჩნევენ რომ ის მსხვილი ინფრასტრუქტურები/პროექტები რაც საქართველოში მიმდინარეობა, მაგ: ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პროექტი, ავტობანის მშენებლობა, რკინიგზის მოდერნიზება და ა.შ. ისინი ერთობლივად შექმნიან სინერგიის ეფექტს და ქვეყნის სატრანზიტო პოტენციალი

მნიშვნელოვნად იხეირებს და საქართველო შეძლებს მისი შესაძლებლობების მაქსიმალურად უტრილიზებას აღნიშნული თვალსაზრისით.

ამ მნიშვნელოვან სასიამოვნო სიახლესთან ერთად, არის რიგი პრობლემები, რომელიც ჩანს TNT-ს დირექტორის, ნინო მენტეშაშვილის ინტერვიუში. იგი საუბრობს საქართველოს ლოჯისტიკის პოტენციალის შესახებ:

მოგეხსენაბთ, ისტორია ფაქტებით ცოტათი დამძიმებულია, რადგან მოყოლებული 2013 წლიდან სახელმწიფო ცდილობს უხეშად ჩაერიოს ამ ბაზარზე, რომელიც საკმაოდ განვითარებულია, წარმოდგენილი იყო ორმოცი კომპანია ამ ბაზარზე, მათ შორის იყო დიდი ოთხეული, მსოფლიოში არსებული მსხვილი ბრენდები, როგორცაა TNT, DHL, UPS და FEDEX, შესაბამისად სახელმწიფო 2013 წლიდან ცდილობდა შემოედო და შემოქონდა კიდევ რეგულაციები. პირველი იყო 2013 წელს ფინანსთა სამინისტროს ბრძანება, რომელმაც ფაქტობრივად სახმელეთო გადამზიდავები გაყარა ბაზრიდან ერთი კომპანიის სასარგებლოდ (ეს გახლავთ საქართველოს ფოსტა), შემდეგ გადამზიდავებმა გაასაჩივრეს სასამართლოში და მოიგეს სამივე ინსტანცია, სახელმწიფომ ეს არ აკმაორა და 2014 წელს მოდის ბრძანება პრემიერ მინისტრის მიერ, რომელმაც აკრძალა სახმელეთო ტვრთების შემოტანა, ესეც საქართველოს ფოსტის სასარგებლოდ და როდესაც ჩვენ საკონსტიტუციო სასამართლოში გავასაჩივრეთ ეს ბრძანება, ამას მოყვა ეკონომიკის სამინისტროს მიერ წარმოდგენილი პროექტი, ამ სფეროს რეფორმირების შესახებ, რომელიც ფაქტობრივად ბაზრიდან ყრიდა არა მხოლოდ სახმელეთო გადამზიდავებს, არამედ ამ დიდ ოთხეულსაც კი. ამ ფაქტმა ძალიან დიდი რეზონანსი გამოიწვია, ევროკომისია ჩაერთო, იმიტომ რომ დიდი ოთხეულის პარტნიორებისთვის ცნობილი გახდა ეს ფაქტი და შესაბამისად მათ მიმართეს თავის ლოგისტიკ კომპანიებს, ევროკომისიაში შეიტანეს საჩივრები, იქიდან მოწერეს ჩვენს მთავრობას, ეკონომიკის მინისტრს, ბიზნეს ომბუცმენს, პრემიერ მინისტრს, რასაც მოყვა გაფიცვები, რომლებიც ორგანიზებული იყო ჩვენ მიერ, რადგან აბსოლუტურად ყურადღებას არ გვაქცევდნენ. შესაბამისად რაღაცნაირად ამ კანონპროექტის სწრაფად და გაუაზრებლად მიღება შეფერხდა, მაგრამ დღემდე ეს მოლოდინი არსებობს, რადგან განწყობა დღეს ეკონომიკის სამინისტროში

ჩვენ არ ვიცით. რაღაც პროცესში პერიოდულად გვრთავს ეკონომიკის სამინისტრო, თუმცა ვერ ვიტყვი, რომ ასე ღიად ითვალისწინებს ჩენს შენიშვნებს. გაურკვევლობა დღესაც რჩება, იმიტომ რომ ჯერ ერთი ძალიან დიდ ხანს გაიწელა დროში და დროში გაწელილი რეფორმის აზრს ნამდვილად აზრი არ აქვს და მეორე - ყოველთვის ამ რეფორმის მეორე ანუ უკანა მხარე ყოველთვის თავის თავში გულისხმობს კონკურენციის შეზღუდვას ბაზარზე, რაც მოგეხსენებათ, ბიზნესისა და ვაჭრობის განვითარებისთვის ზოგადად დამლუპველია.

ყველაზე მეტად, სურვილი გამოთქვა ბატონმა გიორგი გახარიამ, რომ ამ კანონ-პროექტში ჩავრთულიყავით ამ სფეროში დასაქმებული კომპანიები, მაგრამ სფეროს რეფორმირება ჯერ არ დამთავრებულა, ჩვენ არ გვაქვს გადაჭრით კარგი მოლოდინი, სტაბილური გარემო.

ამ სფეროს რეფორმირების ვადები მკაცრად იყო გაწერილი ევროკომისიის მიერ და ვადები საკმაოდ დარღვეულია, თუ არ ვცდები ერთ წელზე მეტი გადაცდა დადგენილ ვადას, რა ვადაშიც უნდა დამთავრებულიყო ამ სფეროს რეფორმირება, შესაბამისად რამდენიმე შენიშვნა ევროკომისიის მიერ გამოგზავნილიც იქნა, ჩვენ ვართ საქმის კურსში, რადგან ანალოგიური შენიშვნები და შინაარსი ჩვენთვისაც ცნობილია ხოლმე, მაგრამ რატომღაც დღეს ეკონომიკის სამინისტრო არც ამაზე რეაგირებს.

ეკონომიკის სამინისტრომ წარმოადგინა ახალი პროექტი, რომელიც ლოჯისტიკური ცენტრების მოწყობას ითვალისწინებს. ეს შანსი ჩვენთვის, გარდა საქართველოს რომ ქონდეს რეგიონში ლოჯისტიკური ცენტრის სტატუსი, არის ძალიან მომგებიანი. ამას ხელს უწყობს ორი რამ: ერთიმ რომ, საბაჟო კანონმდებლობა გვაქვს ძალიან რეფორმირებული და ძალიან ცივილური და მეორე ის რომ, რეგიონში გვაქვს საკმაოდ კარგი ურთიერთობა რეგიონის სხვა ქვეყნებთან, ვგულისხმობ აზერბაიჯანს და სომხეთს, მაგრამ ლოჯისტიკური ცენტრის მშენებლობა და ინფრასტრუქტურული მშენებლობა არ გულისხმობს დარგის განვითარებას. ტენდენცია არსებობს ასეთი, რომ დასავლეთ ევროპიდან ლოჯისტიკური ცენტრები ინაცვლებს აღმოსავლეთ ევროპაში, ამის მიზეზი არის ის, რომ იაფი მუშა ხელი გვაქვს და მიწის ღირებულებაც არის ნაკლები. შესაბამისად და მაგრამ აუცილებლად უნდა გვქონდეს ლოჯისტიკური სფერო

განვითარებული, ამის წინა პირობა არის ბაზარზე ჯანსაღი კონკურენციის უზრუნველყოფა, შესაბამისად სახელმწიფო ვალდებულია გაატაროს ქმედითი პოლიტიკა ჯანსაღი კონკურენციის არსებობისთვის არ ითამაშოს ორმაგი სტანდარტი.

დღესდღეობისთ ბაზარი არის სრულად ლიბერალიზებული, მაგრამ არასტაბილურობის და ინსტიტუციური არამდგრადობის მოლოდინი არის ძალიან დიდი.

დაახლოებით ორი წლის წინ, კონკურენციის სააგენტოს მივმართეთ თხოვნით რომ ჩართულიყო ამ კანონპროექტის განხილვაში, მაგრამ სამწუხაროდ მათგან მივიღეთ წერილი რომ ეკონომიკის სამინისტრო ჯერ მზად არ არის წარმოადგინოს კანონპროექტი, შესაბამისად ისინი თავს იკავებენ ურთიერთობისგან.

კონკრეტულად რომ ვთქვათ შეზღუდულ ბარიერებში მაგალითად იგულისხმება 2014 წელს ირაკლი ღარიბაშვილის ბრძანება, რომელიც გულისხმობდა იმას რომ საქართველოს ტერიტორიაზე ეკრძალებოდა საფოსტო ამანათების და ტვირთების დატარება ყველა კომპანიას გარდა საქართველოს ფოსტისა, შესაბამისად ჩვენ ვერ განავითარეთ ის სერვისები, რომელიც ასეთი მზარდია ევროპაში. მოგეხსენებათ, რომ მხოლოდ საჰაერო გადაზიდვებით არსებობა დღესდღეობის საკმაოდ რთულია, რადგან ძალიან ძვირი გადაზიდვებია და ჩვენი ერთ-ერთი მიმართულება იყო ის, რომ სახმელეთო გადაზიდვები ევროპიდან გაგვეკეთებინა რეგულარული ხასიათის, არა კონტეინერი, არამედ ამანათები, მაგრამ რეგულარული ხასიათის და ამ ბრძანების გაუქმების შემდეგ ჩვენ გავაკეთეთ კიდევაც ეს და დღესდღეობით გვაქვს ჩვეულებრივად რეგულარული ამანათები სახმელეთო ხაზით, რომელიც არის საკმაოდ ეკონომიური და საკმაოდ პოპულარული ბაზარზე.

ჩვენს საქმიანობაში სახელმწიფო კიდევ ჩაერია, როდესაც 2011 წელს საქართველოს ფოსტამ შესყიდვების კანონში შეღავათი მიიღო, შესაბამისად ჩვენ დავკარგეთ მაშინ ჩვენი შემოსავლის 50%, გამომდინარე იქიდან, რომ ყველა სახელმწიფო ორგანიზაციამ ადგილობრივი მომსახურებისათვის საქართველოს ფოსტასთან დადო ხელშეკრულება ტენდერის გარეშე. ეს საკითხი გასაჩივრებული გვაქვს საკონსტიტუციო სასამართლოში, განხილვები დამთავრებულია, მაგრამ სამწუხაროდ გადაწყვეტილება

წელიწადზე მეტია არ ჩანს. რა თქმა უნდა მოვიკითხეთ და ვეცადეთ გავრკვეულიყავით რა იყო ამ გადაწყვეტილების შეფერხების მიზეზი, თუმცა კონკრეტული არგუმენტი, მაშინც როცა სახელმწიფო ესე ხმამაღლა ამბობს, რომ უნდა ბიზნესი განვითარდეს და ბიზნესი ცხოვრობდეს იდეალურ პირობებში და აკეთოს თავის საქმე, ჯერჯერობით პასუხი არ გვაქვს.

2.4 ლოგისტიკის როლი ქართული ეკონომიკის განვითარებაში

ხელსაყრელი გეოგრაფიული ადგილმდებარეობის გათვალისწინებით საქართველოს გააჩნია პოტენციური კავკასიისა და ცენტრალური აზიის მთავარ ლოგისტიკურ ჰაზად იქცეს. ქართული ეკონომიკის განვითარებისთვის ლოგისტიკას მნიშვნელოვანი ადგილი უკავია, შესაბამისად, ეფექტური სატრანსპორტო და ლოგისტიკური სისტემის შექმნა ქვეყნის კონკურენტუნარიანობის ამაღლების ერთ-ერთ ძირითად და აუცილებელ ფაქტორს წარმოადგენს.

რა ტენდენციები შეიმჩნევა ლოგისტიკის განვითარების კუთხით საქართველოში, როგორია ქვეყანაში ტვირთბრუნვის დინამიკა, ლოგისტიკის მნიშვნელობა ქართული ეკონომიკისათვის, რა სარგებელი შეიძლება მოუტანოს დარგის განვითარებამ სახელმწიფოს, ამ და სხვა მნიშვნელოვან საკითხებზე გთავაზობთ საქართველოს ლოგისტიკის ასოციაციის თავმჯდომარის პროფ. გიორგი დობორჯგინიძის ინტერვიუს, რომელიც დათარიღებულია 2015 წლის მარტის მდგომარეობით:

ლოგისტიკა გლობალური ეკონომიკის ერთ-ერთ მნიშვნელოვან ნაწილს წარმოადგენს. ლოგისტიკის ბაზრის მოცულობა ევრო კავშირში 900 მრდ. ევროს აღემატება, მისი საშუალო წლიური ზრდა 5 პროცენტზე მეტია, აღმოსავლეთ ევროპაში ეს მაჩვენებელი 15 პროცენტს შეადგენს, რაც 3-4 ჯერ მეტია მთლიანი შიდა პროდუქტის (მშპ) ზრდაზე.

ლოგისტიკური სერვისისა და ინფორმაციული ტექნოლოგიების სწრაფმა განვითარებამ რევოლუციური ცვლილებები გამოიწვია წარმოებისა და დისტრიბუციის პროცესებში, რამაც გლობალური ბაზრის ჩამოყალიბება განაპირობა. მზარდი კონკურენციის პირობებში აუცილებელი გახდა ლოგისტიკური სერვისის პროვაიდერების მიერ მაღალი

ხარისხის ლოგისტიკური სერვისის უზრუნველყოფა, რომლის მთავარ ამოცანას პროდუქტის მიწოდება განსაზღვრულ ადგილას, განსაზღვრულ დროს, განსაზღვრულ მდგომარეობაში და განსაზღვრულ ფასად წარმოადგენს.

ის ქვეყნები, რომლებიც ქმნიან ხელსაყრელ პირობებსა და ეფექტურ სატრანსპორტო-ლოგისტიკურ ინფრასტრუქტურას, ახერხებენ მოიზიდონ კომპანიები, რომლებიც გლობალური ეკონომიკის ნაწილს წარმოადგენენ. გლობალიზაციის პროცესში აღნიშნული კომპანიები ღებულობენ სტრატეგიულ გადაწყვეტილებას, თუ სად განალაგონ მათი საწარმოები, სად გაასაღონ წარმოებული პროდუქცია და როგორ და რა პირობებში მოახდინონ მათი ტრანსპორტირება მსოფლიო ბაზარზე. ამ გადაწყვეტილებაზე სხვადასხვა ფაქტორი ახდენს გავლენას, მათ შორის, ლოგისტიკური სერვისის ხარისხი და მისი დანახარჯი. ამისთვის აუცილებელია მზა პროდუქციის სწრაფი, უსაფრთხო და იაფი ტრანსპორტირება საბოლოო მომხმარებელამდე.

ლოგისტიკა საქართველოს ეკონომიკის მნიშვნელოვან ნაწილს წარმოადგენს. მისი წილი ქვეყნის მთლიანი შიდა პროდუქტის 12 პროცენტს შეადგენს. ლოგისტიკის სექტორის განვითარება განაპირობებს საქართველოს ინტეგრაციას გლობალურ ლოგისტიკურ ქსელში და მის ეფექტურ დაკავშირებას მსოფლიოს წამყვან ბაზრებთან. ლოგისტიკა რეგიონებისა და კომპანიების კონკურენტუნარიანობის განმსაზღვრელი ერთ-ერთი უმთავრესი ფაქტორია, რომელიც პირდაპირ გავლენას ახდენს მათ გლობალურ ბაზარზე წარმატებულ პოზიციონირებაზე. განვითარებული ლოგისტიკა განაპირობებს მაღალი ხარისხის სერვისს, იაფ და ეფექტურ მიწოდების ქსელს, რაც კონკურენტუნარიანობის ამაღლების აუცილებელი პირობაა, როგორც მთლიანად საქართველოსთვის, ასევე ქვეყანაში მოქმედი წარმოებებისთვის.

საქართველოს გეოპოლიტიკური ადგილმდებარეობიდან გამომდინარე გააჩნია რეალური შანსი გაატაროს და გადაამუშაოს დამატებითი ტვირთების ნაკადი, რაც განაპირობებს შემოსავლების ზრდას და გაუმჯობესებულ პირობებს წარმოებისა და ვაჭრობის განვითარებისთვის.

ლოგისტიკის განვითარება საქართველოში წარმოადგენს ეროვნული ეკონომიკის

აღორძინების უმნიშვნელოვანეს ფაქტორს. სატრანსპორტო და ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურისა და ლოგისტიკაში ახალი ტექნოლოგიების დანერგვით საქართველოს უზრუნველდება რეალური შანსი, იქცეს კავკასიისა და ცენტრალური აზიის სავაჭრო-ლოგისტიკურ ჰაბად. ინტერმოდულური ლოგისტიკური სისტემის ჩამოყალიბება და ლოგისტიკური ნოუ-ჰაუს მოზიდვა წარმოადგენს საქართველოს ერთ-ერთ უმთავრეს ამოცანას, რომლის შესრულება იძლევა საშუალებას, საქართველო გახდეს გლობალური ლოგისტიკური ქსელის ნაწილი და მოიზიდოს გლობალური ეკონომიკის უდიდესი ბაზრის მოთამაშეები.

ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურის განვითარება თავის მხრივ უმნიშვნელოვანესია საქართველოს ყველაზე პერსპექტიული დარგების აღორძინებისთვის, როგორცაა სოფლის მეურნეობა, წარმოება, ვაჭრობა და ტურიზმი. მაგალითად, საქართველოში წარმოებული სოფლის მეურნეობის პროდუქტის დაახლოებით 50 პროცენტი ღპობას განიცდის, რაც განპირობებულია შესაბამისი სასაწყობო ინფრასტრუქტურის არარსებობითა და ამ მიმართულებით ტექნოლოგიური ჩამორჩენით. თანამედროვე სოფლის მეურნეობის მიწოდების ჯაჭვის ფასწარმოქმნის 70-80 პროცენტს ლოგისტიკა წარმოადგენს. მისი ეფექტური მართვაა სწორედ სოფლის მეურნეობის პროდუქტის ერთ-ერთი უმთავრესი ხარისხის განმსაზღვრელი ნიშანი საერთაშორისო ბაზარზე.

გარდა სოფლის მეურნეობისა, ლოგისტიკა წარმოადგენს უმნიშვნელოვანეს ფაქტორს წარმოებისა და ვაჭრობის განვითარებისთვის ჩვენს ქვეყანაში. ლოგისტიკური პროცესების გაუმჯობესება ამ დარგში მოღვაწე კომპანიებისთვის წარმოადგენს ერთ-ერთ მთავარ პირობას მათი კონკურენტუნარიანობის ამაღლებისა და საერთაშორისო ბაზარზე დამკვიდრებისთვის.

2009 წლიდან 2012 წლამდე საქართველოში ტვირთბრუნვა დინამიურად გაიზარდა. საშუალო წლიური ზრდა დაახლოებით 5-7 პროცენტს შედგენდა. 2013 წლიდან შეიმჩნევა მთლიანი ტვირთბრუნვის კლება საქართველოში, რაც ძირითადად ადგილობრივი მოთხოვნილებისა და გარკვეულ წილად ტრანზიტული ტვირთების კლებასთან არის დაკავშირებული. შემცირებულია ზრდის ტემპი საკონტეინერო

გადაზიდვებშიც. 2013 წელს ფოთისა და ბათუმის პორტებმა 370 ათასი კონტეინერი (TEU) გადაამუშავა, რაც საშუალოდ 20 პროცენტით ჩამოუვარდება 2010-2012 წლების საშუალო წლიურ ზრდას.

საქართველოს სატრანსპორტო გადაზიდვების ბაზრის სტრუქტურიდან ჩანს, რომ საავტომობილო გადაზიდვებს საქართველოში მაღალი პროცენტული განაკვეთი უჭირავს და სარკინიგზო გადაზიდვების როლი თანდათანობით მცირდება საქართველოში. ამის ძირითადი მიზეზი გადაზიდვების მაღალი ტარიფები, სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის არაეფექტურობაა, რაც კიდევ უფრო მოუქნელს და არაკონკურენტულს ხდის ქართულ რკინიგზას საავტომობილო ტრანსპორტთან შედარებით. საჭაერო სატვირთო გადაზიდვები უმნიშვნელო როლს თამაშობს არსებულ ბაზარზე, რაც საჭაერო ტვირთებისთვის საჭირო ინფრასტრუქტურის დეფიციტით და სერვისის მაღალი ფასებითაა გამოწვეული. საქართველოს ლოგისტიკის ბაზარი მეტად ფრაგმენტულია. მის უმნიშვნელოვანეს ნაწილს ექსპედიტორული კომპანიები წარმოადგენენ, რომელთაც ხშირ შემთხვევაში არ გააჩნიათ საკუთარი სატრანსპორტო საშუალება და ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურა. ტვირთმფლობელებს, ექსპედიტორებსა და გადამზიდავებს შორის კოორდინირების დეფიციტია, რაც განაპირობებს არაოპტიმალურ მიწოდების ქსელს, მაღალ ფასებს და ტვირთის გადაზიდვის მაღალ ხანგრძლივობას.

დღესდღეობით, ადგილობრივ ბაზარზე თითქმის არ არსებობს კვალიფიცირებული ლოგისტიკური ოპერატორები, რომლებსაც კომპლექსური ლოგისტიკური სერვისის წარმოება შეუძლიათ. ქართული მწარმოებლები და მსხვილი დისტრიბუტორები ძირითადად თავისი ძალებით ცდილობენ გადაწყვიტონ ლოგისტიკური პრობლემები. მოცულობის სიმცირისა და მაღალი ფიქსირებული დანახარჯების გამო მათი ლოგისტიკური ხარჯები ძალიან მაღალია.

ერთ-ერთ ხელისშემშლელ პირობას სასაწყობო მეურნეობების დაბალი დონე და არასაკმარისი რაოდენობა წარმოადგენს. დღეს საქართველოს ლოგისტიკურ ბაზარზე არ არსებობს A კლასის სასაწყობო მეურნეობა, არსებული B და C კლასის საწყობები ძირითადად წარმოადგენენ საბჭოთა სტილისა და სტრუქტურის ინფრასტრუქტურას.

დღეს კონკურენცია არა მარტო კომპანიებსა თუ ინდუსტრიულ ქვეყნებს შორის მიმდინარეობს, არამედ რეგიონები და სატრანსპორტო დერეფნები ეპაექრებიან ერთმანეთს. კონკურენტუნარიანობის ამაღლების ერთ-ერთ მნიშვნელოვან ფაქტორს სწორედ განვითარებული სატრანსპორტო და ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურა განაპირობებს. საქართველო მისი ხელსაყრელი ლოგისტიკური ადგილმდებარეობის საშუალებით წარმოადგენს კავკასიისა და ცენტრალური აზიის ბუნებრივ ლოგისტიკურ ჰაბს. თუმცა განვითარებული ინფრასტრუქტურა და სატრანსპორტო სისტემის დაბალი კონკურენტუნარიანობა მას არ აძლევს საშუალებას გამოიყენოს აღნიშნული პოტენციალი.

არსებული სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ერთ-ერთი მთავარი პრობლემა იმაში მდგომარეობს, რომ მას არ გააჩნია ქსელური ეფექტი. ტრანსპორტის სხვადასხვა სახეობების დამაკავშირებელი ინფრასტრუქტურის დეფიციტის გამო არ ხდება სინერგიების ათვისება სატრანსპორტო გადაზიდვებსა და ლოგისტიკაში. საჭიროა სატრანსპორტო და ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურის სისტემური განვითარება, რაც კონკურენტუნარიანს გახდის საქართველოზე გამავალ სატრანსპორტო კორიდორს და შესძენს ქვეყანას ეფექტური სატრანსპორტო დერეფნის იმიჯს.

საქართველოს სჭირდება ლოგისტიკური ნოუ-ჰოუ. დღეს უკვე აშკარა ხდება ის მოთხოვნები, რომლებსაც უცხოელი მომწოდებლები და მწარმოებლები უყენებენ წარმატებულ ქართულ სავაჭრო და საწარმოო კომპანიებს. მოთხოვნები მოიცავს ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურისა და ლოგისტიკური პროცესების მართვის დასავლურ სტანდარტებთან მიახლოების აუცილებლობას. სწორედ ამ მიზნით საქართველოს ლოგისტიკის ასოციაცია გახდა აშშ-ს ორგანიზაცია Supply Chain Council (SCC) -ის წარმომადგენელი საქართველოში და დაიწყო მიწოდების ჯაჭვის საერთაშორისო სტანდარტების- SCOR® (Supply Chain Operations Reference)-ის დანერგვა საქართველოში მოქმედ კომპანიებში.

ჩვენ მიგვაჩნია, რომ საქართველოს მისი ხელსაყრელი გეოგრაფიული ადგილმდებარეობიდან გამომდინარე გააჩნია რეალური შანსი იქცეს კავკასიისა და ცენტრალური აზიის ლოგისტიკურ ჰაბად. ამ ამოცანის შესასრულებლად საჭიროა:

- საქართველოში ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის გრძელვადიანი სახელმწიფო სტრატეგიის ჩამოყალიბება, რომლის უმთავრესი მიზანი იქნება საქართველოს, როგორც ხელსაყრელი ლოგისტიკური ადგილმდებარეობის კონკურენტუნარიანობის ზრდა და მისი გლობალურ ლოგისტიკურ ქსელში ინტეგრაცია.
- სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის სისტემური განვითარება, რომელიც გულისხმობს ეფექტური ინტერმოდალური ინფრასტრუქტურის შექმნას, რაც შესძენს სატრანსპორტო სისტემას ქსელურ ეფექტს და გაზრდის მის ეფექტურობის ხარისხს.
- სახელმწიფოს აქტიური მონაწილეობით უცხოური და ადგილობრივი ინვესტიციების მოზიდვა ინტერმოდალურ და ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურის განვითარებაში სახელმწიფო და კერძო სექტორის პარტნიორობის (Public Private Partnership) მოდელის გამოყენებით.
- ტრანსპორტსა და ვაჭრობაში სამართლებრივი ბაზის სრულყოფა, რაც ხელს შეუწყობს ვაჭრობის გამარტივებას და უცხოური ინვესტიციების შემოღინებას.
- სატრანსპორტო გადამზიდავებს, ლოგისტიკურ კომპანიებსა და ინფრასტრუქტურის ოპერატორებს შორის ურთიერთთანამშრომლობის გარდმავება და ახალი პარტნიორობის მოდელების ჩამოყალიბება.
- ლოგისტიკასა და მიწოდების ჯაჭვის მენეჯმენტში მოწინავე აკადემიური პროგრამების განვითარება და ლოგისტიკაში უახლესი ტექნოლოგიების დანერგვა ადგილობრივ კომპანიებში.

საქართველოს ლოგისტიკის ასოციაცია (GLA) 2011 წელს დაარსდა და წარმოადგენს არაკომერციულ ორგანიზაციას ლოგისტიკური, სატრანსპორტო და მიწოდების ჯაჭვის მართვის სფეროში. მისი წევრები არიან სატრანსპორტო/ლოგისტიკის და მიწოდების ჯაჭვის სფეროებში ჩართული საერთაშორისო და ადგილობრივი კომპანიები. 2013 წლის ბოლოდან GLA აშშ-ს ორგანიზაცია- Supply Chain Council-ის (SCC) წარმომადგენელია საქართველოში, რომლის ძირითადი მიზანია საქართველოში მოღვაწე კომპანიებში ლოგისტიკისა და მიწოდების ჯაჭვის პროცესების ეფექტიანობის ამაღლება საერთაშორისო სტანდარტების დანერგვით და მსოფლიოში არსებული მოწინავე გამოცდილების გაზიარებით.

საქართველოში არის დიდი შანსები განვითარდეს სასაწყობე მეურნეობები, საკონტეინერო მოედნები და ლოგისტიკური ცენტრები. ამჟამად მთლიანად საქართველოს ტერიტორიაზე არსებული სასაწყობე მეურნეობების საწყობების ფართობების ჯამი შეადგენს 1,8 მილიონ კვადრატულ მეტრს, ამ ფართობიდან კი, მხოლოდ 1,2 მილიონი კვადრატული მეტრის ფართობი ეკუთვნით კომპანიებს, რომელნიც თავად საქმიანობენ ისეთ ბიზნესში, სადაც საწყობი აუცილებელია, ხოლო დარჩენილი ფართები კი ქირავდება სხვადასხვა კომპანიებზე. მთლიანი სასაწყობე ფართის ყველაზე დიდი ნაწილი 61% თბილისშია, ხოლო ბათუმში 13%, ფოთში 10%, რუსთავში 6%. 627 000 კვ. მეტრი ფართს მოიცავს საწვავის შემნახველი საწყობები - მთლიან რაოდენობაში საწყობების 89% არის მშრალი შენახვის, ხოლო 11% არის ცივი შენახვის, ანუ მაცივარი საწყობები. მაცივრების საერთო მოცულობა კი თავის მხრივ შეადგენს 243 700 ტონას. სასაწყობე სივრცეები ინფრასტრუქტურულიდან გამომდინარე კლასიფიცირებულია A-უმაღლესი, B-საშუალო, C-დაბალი შეფასებით. საქართველოში საწყობების დაახლოებით 59% მიეკუთვნება „B“ კლასს, 38% - „C“ კლასს, ხოლო 2% - საუკეთესო „A“ კლასს.

დღესათვის A კლასის საწყობში, მშრალი შენახვით 1მეტრ კვადრატზე საიჯარო ქირა შეადგენს 11 ამერიკულ დოლარს დღე-ს გარეშე. B კლასის საწყობში იგივე ღირებულება შეადგენს 2.3-დან 4.7 ამერიკულ დოლარს ერთ კვადრატულ მეტრზე, ხოლო C კლასში 0.5-დან 2.4-მდე ამერიკულ დოლარს. რაც შეეხება მცივრებს აქ ერთი ტონის შენახვის ფასი საშუალოდ 14-დან 17 აშშ დოლარამდეა დღე-ს გარეშე.

რეგიონში პირველი თანამედროვე სტანდარტების ლოგისტიკური ცენტრი თბილისში აშენდა. დღესათვის თბილისს გააჩნია ორი მულტიმოდალური ლოგისტიკური ცენტრი. ერთი ქართული კომპანიის შპს „PROPERTY MANAGEMENT“ და უცხოური კომპანია „GERMAN TRASCARE AG“. საკონტეინერო ტერმინალი წლიურად ატარებს 26 500 TEU კონტეინერს, ამასთან საგულისხმოა, რომ ეს ტერმინალი 2013 წელს შევიდა ექსპლუატაციაში. ამავე წელს ავსტრიულმა კომპანიამ „GEBRUDER WEIS“-მა გახსნა მისი ლოგისტიკის ცენტრი თბილისის ლოგისტიკური ცენტრიდან 10კმ-ის დაშორებით.

2003 წლის „ვარდების რევოლუციის“ შემდეგ ახალი პოლიტიკური კურსის გამო, საქართველოს ეკონომიკის ზრდამ მიაღწია ორნიშნა მაჩვენებელს. ეს ზრდა შეჩერებულ იქნა 2008 წლის რუსეთ-საქართველოს ომის შედეგად და ასევე იმ პერიოდში არსებული ეკონომიკური და ფინანსური გლობალური კრიზისის გამო. თუმცა საქართველოს ეკონომიკამ შეძლო საერთაშორისო დონორთა საზოგადოების დახმარებით თავისი ზრდის კურსის დაბრუნება. 2013 წელს შეწყდა რუსეთის მხრიდან ბოიკოტი ქართული ნაწარმის წინააღმდეგ. ლიბერალური ეკონომიკური პოლიტიკა, ასევე რამდენიმე თავსუფალი ვაჭრობის შეთანხმება ხელს შეუწყობს საქართველოს ეკონომიკის განვითარებას და ეს პოზიტიური ნაბიჯები მასზე უახლეს წლებში აისახება. საქართველოს მისი ადგილმდებარეობის გამო, ევროპასა და შუააზიას შორის, ასევე რუსეთსა და ირანს შორის, როგორც თურქეთს, ჩვენს ქვეყანას აქვს პოტენციალი, უახლეს წლებში შექმნას ინტერნაციონალური საერთაშორისო ლოგისტიკური ცენტრი. ამასთან საქართველო თავაზობს საზღვარგარეთულ კომპანიებს მრავალრიცხოვან და მრავალფეროვან ბიზნეს შესაძლებლობებს, რომელიც ჯერ კიდევ არ არის სრულად გამოყენებული ტრანსპორტის და ლოგისტიკის ბიზნეს საქმიანობის მიერ და უფროდაუფრო მეტი აუთვისებელი პოტენციალი იჩენს თავს.

საქართველო ლოგისტიკური გზებით განკარგავს კავკასიის ქვეყნებს, რადგან ერთადერთი ქვეყანაა, რომელიც გადის შავ ზღვაზე და საზღვაო პოტენციალი გააჩნია ევროპისკენ. ასევე ძალზედ მნიშვნელოვანია რომ საქართველოს არ გააჩნია პოლიტიკური კონფლიქტები მეზობელ ქვეყნებთან, აზერბაიჯანთან, სომხეთთან და თურქეთთან, ასე რომ ამ დროისთვის ყველაზე მოკლე, უსაფრთხო და საიმედო მარშრუტი გაივლის საქართველოზე კასპიის ზღვისკენ (ბაქო) და ევროპისკენ (სახმელეთო გზა თურქეთის გავლით და საზღვაო გზა, გემით რუმინეთისკენ). ტრანსპორტის გადაადგილება აზერბაიჯანიდან თურქეთში სომხეთის გავლით, ან პირიქით თურქეთიდან აზერბაიჯანში, პოლიტიკური კონფლიქტების გამო ამ ქვეყნებს შორის შეუძლებელია, რაც ამ ეტაპზე ხელსაყრელია საქართველოსთვის, როგორც ლოგისტიკური არხების გამტარი ქვეყნისთვის.

საქართველოში სატრანსპორტო და ლოგისტიკურ სექტორზე, ქვეყნის მთლიანი შიდა პროდუქტის დაახლოებით 10% მოდის, თუმცა, პოტენციური ჯერ კიდევ არ არის ამოწურული და ჯერ კიდევ დიდ წილად შესაცვლელი და გასაახლებელია ინფრასტრუქტურა, რომელიც დღევანდელი ეკონომიკური თუ ლოგისტიკური არხების ტემპებთან მიმართებაში ხშირ შემთხვევაში არაადეკვატურია. ასევე დიდ პრობლემას წარმოადგენს მონოპოლური სტრუქტურები ლოგისტიკის სექტორში. იმის გამო, რომ ნავთობისა და ნავთობ შემცველი პროდუქტების ტრანსპორტირების მოთხოვნა აზერბაიჯანიდან და ცენტრალური აზიიდან ევროპის მიმართულებით გაიზარდა და მოსალოდნელია დასავლეთ ჩინეთიდან მზარდი სასაქონლო ნაკადები, საქართველო სთავაზობს ინვესტორებს მრავალ სამომავლო პერსპექტივას. გარდა ამისა ბოლო წლებში სწრაფი განვითარება მოხდა ენერგო სექტორის ინფრასტრუქტურაში, ასევე გამოსწორდა მდგომარეობა პორტებში, რკინიგზაზე, გზებსა და საკომუნიკაციო ტექნოლოგიებში. საქართველო სულ უფროდაუფრო ინტეგრირებს გლობალურ მსოფლიოში, იგი სულ უფრო მეტად გარდაიქმნება მნიშვნელობან სავაჭრო ცენტრად და ასევე ევროპული ბაზრის სატრანსპორტო არხის გამტარად, ახალ აღმოსავლეთისკენ და დსთ-ს ქვეყნებისკენ. საქართველოს აქვს იდეალური პოზიცია, რაც ევროპის, კასპიის ზღვის, შუა აზიისა და ჩინეთის ბაზრების ვაჭრობის ზრდის შედეგად, მის ეკონომიკურ ზრდასაც პროგნოზირებს. ასევე აღსანიშნავია, რომ საქართველოს სატრანსპორტო სისტემა მნიშვნელოვნად უკავშირდება ისტორიულ „აბრეშუმის გზას“.



სურათ.1. „აბრეშუმის გზა“

წლიური წილი მაკროეკონომიკურ წარმოებაში ტრანსპორტისა და ლოგისტიკისა კაპიტალის ანალიზის მიხედვით ამჟამად 1 მილიარდზე ნაკლებია. უახლესი ხუთი წლის განმავლობაში მაკროეკონომიკური ბაზარი 9 მილიარდ დოლარზე მეტი იქნება. ეს განვითარება ასევე პოზიტიურად ასახება ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის სექტორზეც, ასევე საექსპორტო პროდუქციაზეც იქნება ამ მოვლენას დადებითი ეფექტი. ანუ, შესაძლებელი გახდება ლოგისტიკური არხების მაქსიმალურად გამართულობის შემთხვევაში, ქართულმა ექსპორტმა კონკურენცია გაუწიოს უცხოური ბაზრის მოთამაშეებს. ეს ყველაფერი ხელს შეუწყობს ქართველი მწარმოებლების ექსპორტით დაინტერესებას და დროთა განმავლობაში ექსპორტის ზრდას საზღვარგარეთის ბაზრებზე. თუმცა, ეს ყველაფერი მოითხოვს მასიური ინვესტიციების განხორციელებას საქართველოს გზებისა და ინფრასტრუქტურის მოსაწყობად.

ინტ. რესურსები <http://forbes.ge/news/189/saqarTvelos-satranzito-derefani>⁶

საქართველოდან ტვირთის უმეტესი ნაწილი თურქეთში, უკრაინაში, რუსეთში, აზერბაიჯანსა და სომხეთში გადის. განსაკუთრებით მნიშვნელოვან როლს ითამაშებს საქართველოს ეკონომიკისა და საერთაშორისო ვაჭრობისთვის შავი ზღვის პორტების

(ბათუმის, ფოთის და ანაკლიის) განვითარება და ინფრასტრუქტურული მოწყობა. გარდა ამისა, TRACE CA (სატრანსპორტო კორიდორი ევროპა-კავკასია-აზია) უფრო მნიშვნელოვანი ხდება ეროვნული და საერთაშორისო საკონტეინერო სატრანზიტო გადაზიდვებში, რადგან დღითიდღე იზრდება წარმოების ტემპები დასავლეთ ჩინეთში. გეოგრაფიულად დასავლეთ ჩინეთის სამრეწველო ქალაქები ზღვიდან იმდენად დაშორებულია, რომ ურჩევნიათ სახმელეთო გზით შუაზიისა და საქართველოს გავლით გავიდნენ ევროპულ ბაზარზე. დასავლეთ ჩინეთის გაზრდილი წარმოება და ექსპორტზე ორიენტირება აბრეშუმის გზასთან ერთად მის მახლობლად მდებარე მიწებზეც დადებით ეკონომიკურ გავლენას ახდენს. მაგალითად ბაქოს საზღვაო პორტი ფართოვდება დასავლეთ ჩინეთიდან ევროპაში საქონლის ტრანსპორტირების ტარიფების გაერთიანების ანუ ერთ სტრუქტურაში მოქცევის მიზნით.

საქართველოს მთავრობა პოლიტიკური მიზნებიდან გამომდინარე ორიენტირებულია ინფრასტრუქტურის განვითარებასა და მოწყობაზე, ისევე როგორც, ინტეგრაციაზე საერთაშორისო სატრანსპორტო ლოგისტიკურ სისტემაში საქართველო 2000წლიდან მსოფლიო სავაჭრო ორგანიზაციის წევრია. გარდა ამისა, იგი ასევე მსოფლიო ბანკის (EBRD) წევრია. საქართველო არის ასევე ტრანზიტული, გამტარი ქვეყანა, ისეთი სატრანსპორტო და ლოგისტიკური ორგანიზაციებისთვის, როგორებიცაა: საერთაშორისო სატრანსპორტო კავშირი (IRU), საერთაშორისო ტრანსპორტის ფორუმი (ITF), შავი ზღვის ეკონომიკური თანამშრომლობის ორგანიზაცია (BSEC) და დემოკრატიისა და ეკონომიკური განვითარების ორგანიზაცია. საქართველოს რეგიონალური ჯგუფის წევრები კი არიან: უკრაინა, სოლხეთი და მოლდოვა (სუამი).

2014 წლის ივნისში საქართველომ და ევროკავშირმა ხელი მოაწერეს ასოცირების შესახებ შეთანხმებას, რომელიც ასევე მოიცავს ღრმა თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმებას, რომელიც დროებით გამოყენებულ იქნა 2014 წლის სექტემბრიდან. საქართველო ასევე ცდილობს დაასრულოს თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმება აშშ-სა და კანადასთან, ხოლო 2007 წლიდან საქართველოსა და თურქეთს შორის არსებობს თავისუფალი ვაჭრობის ხელშეკრულება.

საქართველოს დედაქალაქი თბილისი ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი საერთაშორისო სატრანსპორტო პუნქტია სამხრეთ კავკასიის რეგიონში და ამასთანავე ერთადერთი ძირითადი ეროვნული ლოგისტიკური ცენტრი. თბილისი საქართველოს ყველაზე მნიშვნელოვანი ეკონომიკური ადგილია. თბილისში საცალო ვაჭრობის ბრუნვა მთლიანი ქვეყნის ვაჭრობის 80%-ს შეადგენს, ხოლო სამშენებლო ბიზნესის მოცულობის (ქვეყნის მასშტაბით) 70%-ს კი მხოლოდ თბილისში მიმდინარე მშენებლობის ბრუნვა შეადგენს. მეორე ყველაზე მნიშვნელოვანი სამრეწველო და ლოგისტიკური ტერიტორია საქართველოში არის რუსთავი, თბილისის სამხრეთ-აღმოსავლეთით, სადაც მძიმე ინდუსტრიაა შემოსავლის წყარო: მეტალურგიული ქარხანა, ავტობაზრობა და სხვ. ამჟამად მუშავდება პროექტები შეიქმნას თანამედროვე ლოგისტიკური ცენტრები, განსაკუთრებით იგეგმება ბათუმისა და ფოთის პორტების მოდერნიზაციისა და გაფართოების პროექტები, ასევე მიმდინარეობს ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის მშენებლობა.

1993 წელს ევრკავშირის მიერ ინიცირებული TRACECA-ს პროექტი მიზნად ისახავდა დაეხმაროს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის გაფართოებას და განვითარებას. შესაბამისად ამ ქვეყნებში ინფრასტრუქტურა საგრძნობლად გაუმჯობესდა. პროექტს რა თქმა უნდა მაღალი პოტენციალი აქვს, მაგრამ ამჟამად სტაგნაციას ახდენს პარტნიორ ქვეყნებში არსებული პოლიტიკური პრობლემები, რომლებიც აგრეთვე აფერხებს სატრანსპორტო და ლოგისტიკური მრეწველობის განვითარებას მთელი რეგიონის მასშტაბით.

საქართველოში სატვირთო გადაზიდვები დიდწილად ძველ ნიშნულზე დარჩა, ხოლო ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების შემოსავლიანობა გაიზარდა.

სატვირთო გადაზიდვები საქართველოში 2011 - 2015 წ



სურთ. 2. სატვირთო გადაზიდვები საქართველოში 2011-2015წ

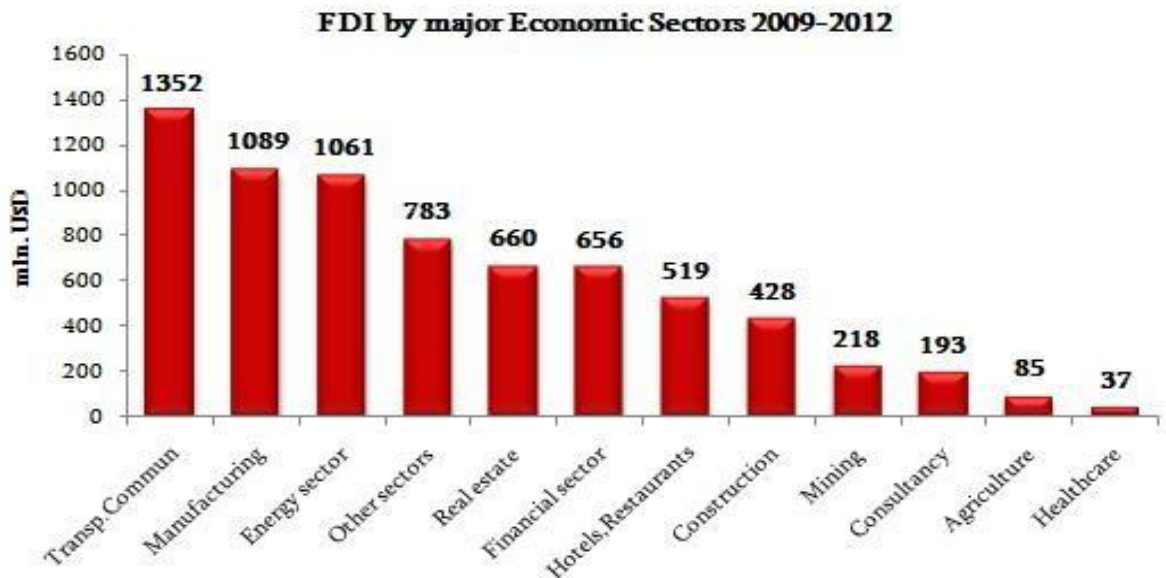
ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის მოცულობა ეკონომიკაში						
წელი	ჯამი	ლოგისტიკური სექტორები				
		საგზაო ტრანსპორტითა და მილსადენებით ტრანსპორტირება	საზღვაო ტრანსპორტი	სააერო ტრანსპორტი	ტურ ოპერატორული საქმიანობები	ფოსტა და კომუნიკაციები
მილიონი ლარი						
	1	2	3	4	5	6
1999	523.7	101.6	16	30.1	231.6	144.4
2000	639.3	139	5.7	55.7	267.6	171.3
2001	739.7	190.3	1.3	53.9	264.6	229.6
2002	879.9	181.4	1.7	72.6	322.8	301.4
2003	1080.3	166.8	1.7	74.8	416.3	420.7
2004	1617	387.7	2	98.2	564.9	564.2
2005	2008.4	442.7	2	97.9	750.1	715.7
2006	2442	550.6	2.1	88.8	945.2	855.3
2007	2766.4	603.7	2.3	109.5	1038.5	1012.4
2008	3004.7	631.1	0.5	142.6	1045.7	1184.9
2009	2858.1	569.9	1.8	138.7	1060.1	1087.5
2010	3313.6	729.5	4.1	183.6	1292.7	1103.6
2011	4045.8	1119.5	4	140.9	1758.7	1022.6
2012	4519.1	1344.6	5.2	105.1	1920.1	1144.1
2013	4867.2	1328.4	...	126.6	2215.1	1195.5
2014	5167.2	1472.2		125.1	2348.7	1219.4

ცხრილი 2. ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის მოცულობა ეკონომიკაში

ინტერესური <http://www.mof.ge/en/2600>

საქართველოში ბოლო პერიოდში უფროდაუფრო იზრდება პირდაპირი უცხოური ინვესტიციების რიცხვი. განსაკუთრებით ეს ზრდა აშკარაა სატრანსპორტო და

ლოგისტიკის სექტორში. 2013 წელს, პირდაპირი უცხოური ინვესტიციები, ტრანსპორტისა და კომუნიკაციის სექტორში 15%-ს შეადგენდა, რაც დაახლოებით 137 მილიონი ამერიკული დოლარია. ხოლო 2014 წელს კი ეს მაჩვენებელი 27%-მდე გაიზარდა, რაც მნიშვნელოვან წინსვლად შეგვიძლია ჩავთვალოთ. 2009-2012 წლებში კი უცხოური ინვესტიციების ჯამმა ამ სექტორში 1352 მილიონი ამერიკული დოლარი შეადგინა.



სურთ. 3. პირდაპირი უცხოური ინვესტიციების ძირითადი ეკონომიკური სექტორები

იმის გამო, რომ აქტუალურად იზრდება საერთაშორისო და ასევე ადგილობრივი მოთხოვნები ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის სფეროში, სატრანსპორტო და ტრანსპორტის უსაფრთხოების სფეროში მრავალი პროექტია დაგეგმილი, მათგან ზოგიერთი მიმდინარეა და მუშაობის პროცესშია, ზოგი კი უკვე დასრულებულია. ამ პროექტების დაფინანსების შესახებ მოლაპარაკებები მიმდინარეობს უმსხვილეს საერთაშორისო ფინანსურ ორგანიზაციებთან, როგორცაა მსოფლიო ბანკი, იაპონიის საერთაშორისო თანამშრომლობის სააგენტო (JICA), აზიის განვითარების ბანკი (ADB), რათა მათი თანადაფინანსებით მოხდეს აღმოსავლეთ-დასავლეთის მაგისტრალის მშენებლობის დასრულება. გარდა ამისა, არსებობს სარეაბილიტაციო პროექტი, რომელიც რეალიზაციის პროცესშია, იგი ხორციელდება ათასწლეულის გამოწვევის

თანამშრომლობის (MCE) დაფინანსების ფარგლებში, ამასთან შესაძლოა ითქვას, რომ საქართველოს გზების უმრავლესობა კარგ მდგომარეობაშია.

ფოთი არის საქართველოს ყველაზე დიდი პორტი, ყველაზე მეტი ტევადობა აქვს კონტეინერების. ამის მთავარი მიზეზი ბურგასის მარშუტია, ანუ ბურგასი - ფოთი - ნოვოსიბირსკი - ბურგასი. დაახლოებით 50% პორტის ტვირთბრუნვისა არის ტრნზიტული ტვირთები. 2008 წლიდან ფოთის პორტის ტერიტორია, საქართველოს მთავრობის მიერ გამოცხადებულ იქნა თავისუფალ სავაჭრო ზონად. გარდა ამისა არსებობს აგრეთვე მარცვლეულის ტერმინალი, რომელიც ემსახურება საერთაშორისო მარცვლეულის ბაზრის მსხვილ მოთამაშეებს და ახორციელებს რეექსპორტს ყაზახეთის მიმართულებით.

ბათუმის პორტი საერთაშორისო სატრანსპორტო ქსელთან მჭიდროდ არის დაკავშირებული. იგი ეკუთვნის შპს „ბათუმის ინდუსტრიულ ჰოლდინგს“ (BIH), რომელიც ყაზახური კომპანიის „KASTRANSOIL“-ის შვილობილი კომპანიაა. არსებობს გაფართოებისა და განვითარების გეგმები, რომელიც 2020 წლამდე უნდა განხორციელდეს. გარდა ამისა მუშავდება პროექტი, რომლის მიხედვითაც უნდა გაერთიანდეს მატარებლითა და საზღვაო ტრანსპორტით გადაზიდვის ხაზი: ყაზახეთიდან-ბაქომდე და ბაქოდან-ბათუმამდე. ხოლო ბათუმში მოხდება გადატვირთვა გემზე. 2008 წლიდან ბათუმის პორტში ფუნქციონირებს დაკონტეინერო ტერმინალიც. ბოლო წლებში ტერმინალის მფლობელმა ფილიპინურმა კომპანიამ „ICTSI“-მ რამდენიმე მილიონი დოლარის ინვესტიცია განახორციელა ადგილობრივ ინფრასტრუქტურაში. საკონტეინერო ტერმინალის წლიური გამტარუნარიანობა 100000 TEU-ს აღწევს. ამან გამოიწვია ისიც, რომ რეგულარული მიმოსვლა დაიწყო რუსულმა და უკრაინულმა გემებმა ბათუმის პორტში.

საქართველოს აქვს ასევე ორი ნავთობტერმინალი: ყულევის რომელიც აზერბაიჯანულ კომპანია „სოკარს“ ეკუთვნის და სუფსის ტერმინალი, რომელიც დიდი ბრიტანეთის ნავთობ-კომპანია „BP“-ს ეკუთვნის.

ინფრასტრუქტურის გაფართოებისთვის ამჟამად ხორციელდება სხვადასხვა პროექტები, ზოგიერთი პროექტი კი დამუშავების პროცესშია. საქართველოს

სატრანსპორტო და ლოგისტიკის ცენტრებში უკვე გაუმჯობესებული საგზაო პირობების გარდა, უნდა მოხდეს კვლავინდებურად გაფართოების ხელშეწყობა, რათა ტრანსპორტირება პუნქტებს შორის უფრო სწრაფად მოხდეს და ამასთანავე უსაფრთხოდ. ანუ სულ მეტად შეიქმნას უკეთესი ლოგისტიკური პირობები. გარდა ამისა, სატრანსპორტო კავშირების შექმნას ან განახლებას პორტებსა და ტერმინალებზე დიდი მნიშვნელობა აქვს სატრანსპორტო და ლოგისტიკის სექტორის შემდგომი განვითარებისთვის. პორტის ინდუსტრია განსაკუთრებით მაღალი პოტენციალია ქვეყნის ეკონომიკისთვის. მათი განვითარება უნდა გაიზარდოს კარგად დაგეგმილი და გააზრებული კონცეფციით. სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის გაფართოება ძირითადად უცხოური ინვესტიციით ხორციელდება.

იმისთვის, რომ სექტორს (გადამზიდ კომპანიებს) დამაბულობა მოეხსნათ, საჭიროა პირველ რიგში სახელმწიფომ უზრუნველყოს ბაზარზე კონკურენციის ხელშეწყობა და ამ მიმართულებით ქმედითი პოლიტიკის გატარება, ანუ მიიღოს კანონმდებლობა იმ სახით, რომ არ შეზღუდოს კომპანიები, არ ქონდეს ადგილი რერეგულაციას, რაც უპრეცედენტოა, იმიტომ რომ უკვე ლიბერალიზებულ ბაზარზე რერეგულაციების პრეცედენტი ევროპაში მაგალითად არ არსებობს, შესაბამისად ბიზნესი უნდა იყოს თავისუფალ დინებაში მიშვებული. რომ არა სახელმწიფოს უხეში ჩარევები და ლეგალური ბარიერების დაწესება პერიოდულად, ბიზნესი ამ ლოჯისტიკურ ცენტრებს თვითონ გააკეთებდა, იმიტომ რომ ეს სფერო მაგალითად ამ კომპანიების (დიდი ოთხეულის) ერთ-ერთი ძირითადი მიმართულებაა.

ჩვენთან ლოგისტიკაზე მოთხოვნა არის, მაგრამ ბაზარი მაინც ძალიან მცირეა. ასევე, ინდუსტრიული კომპანიების ნაკლებობაა და განვითარებაც ნაკლებია. იმისთვის, რომ უცხოელები დავაინტერესოთ ლოჯისტიკური მიმართულებით, მაქსიმალურად გაიოლებული უნდა გვქონდეს კავკასიაში გავლა. ეს მხოლოდ ჩვენზე არ არის დამოკიდებული და სომხეთსა და აზერბაიჯანსაც ეხება. გარდა ამისა, ჩვენ ცენტრალური აზიისკენ ერთგვარი ჭიშკარის ფუნქციაც გვაქვს, რაც უნდა გამოვიყენოთ და ამ კუთხით შესაძლებელია უცხოური კომპანიების მოზიდვა. ამ მოზიდვაში სახელმწიფოს როლი მნიშვნელოვანი იქნება.

თუ ბარიერებს არ დავუპირისპირებთ გადაწყვეტილებებს, უზარმაზარი შესაძლებლობების მიუხედავად, საქართველო კვლავაც გააგრძელებს ტვირთნაკადების შემცირებაზე დაკვირვებას, თუმცა ამასობაში ალტერნატიული მარშრუტები განვითარდება და ჩვენი სატრანსპორტო დერეფანი, პოტენციური ლოგისტიკური და სავაჭრო პლატფორმის ნაცვლად, გადაიქცევა გარკვეულ ჩიხად ან დამატებითი ღირებულების არმქონე გამტარად.

გამოყენებული ლიტერატურა:

1. ლოგისტიკური მენეჯმენტი- ლევან ბოცვაძე
2. მარკეტინგის საფუძვლები- ბაბუღია მღებრიშვილი 2009წ.
3. <https://imedinews.ge/ge/ekonomika/4800/saqartvelos-kvela-portshi-tvirtbrunva-shemtsirebulia> (გადამოწმებული -14 თებერვალი; 2017)
4. <https://imedinews.ge/ge/ekonomika/47182/2017-tsels-saqartvelos-satransporto-derepanshi-tvirtbrunva-shemtsirda>
5. <https://imedinews.ge/ge/ekonomika/47192/2017-tsels-kvelaze-meti-konteineri-potis-navsadgurshi-gadamushavda>
6. <https://imedinews.ge/ge/ekonomika/47052/saqartvelos-rkinigzaze-tvirtbrunva-shemtsirda>
7. <https://www.youtube.com/watch?v=pQirgcBch2k>
8. https://www.youtube.com/watch?v=8kuxG_QX0FU
9. https://commerciant.ge/?view=post&id=127283&lang_id=ge
10. <https://pia.ge/post/152483-saqartvelos-satranzito-potenciali-problemebi-da-perspeqtivebi>
11. http://commerciant.ge/index.php?view=post&id=128819&lang_id=ge
12. <http://forbes.ge/news/189/saqartvelos-satranzito-derefani>
13. www.economy.ge
14. www.railway.ge
15. www.potiseaport.ge
16. www.batumiport.com
17. www.gcaa.ge
18. www.tbilisiaairport.com
19. www.batumiaairport.com
20. www.georoad.ge
21. <http://www.mof.ge/en/2600>