

საქართველოს სატრანსპორტო სისტემების გამომწვევები და მისი დაძლევის გზები

თენგიზ გაბინაშვილი
სტუ-ს საინჟინრო ეკონომიკის,
მედიატექნოლოგიებისა და სოციალურ
მეცნიერებათა ფაკულტეტის დოქტორანტი
თბილისის სატრანსპორტო კომპანია,
მარშრუტების დაგეგმვის სპეციალისტი

მაია ბენია
(ხელმძღვანელი)
საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი,
ეკონომიკურ მეცნიერებათა დოქტორი

DOI: <https://doi.org/10.52340/gbsab.2025.55.11>

საკვანძო სიტყვები: ლოგისტიკა, ტრანსპორტი, ინფრასტრუქტურა, ტრანზიტი, მულტიმოდალურობა, ეკონომიკა, ინვესტიცია.

შესავალი

ქართული ეკონომიკის განვითარებისა და კონკურენტუნარიანობის ასამაღლებლად ერთ-ერთ ძირითადი და აუცილებელი ფაქტორია ეფექტური სატრანსპორტო და ლოგისტიკური სისტემის შექმნა, გამომდინარე გეოგრაფიული ადგილმდებარეობიდან, საქართველო მდებარეობს მნიშვნელოვანი ევრაზიის სავაჭრო გზების გადაკვეთაზე. ამიტომ საქართველოს დამატებითი ტვირთების ნაკადების მოზიდვისა და გატარების რეალური შანსი გააჩნია, რაც კიდევ უფრო გაზრდის შემოსავლებს. ქვეყნის ტერიტორიაზე გადის სატრანსპორტო დერეფნები, რომელიც აერთიანებს ევროპას აზიასთან, მათ შორის დერეფნები TPACEKA, „შუა დერეფანი“, საერთაშორისო სატრანსპორტო და სარკინიგზო მარშრუტები. ერთის მხრივ, მიუხედავად გეოგრაფიული უპირატესობისა და მოდერნიზების პოლიტიკური ნებისა, საქართველოს სატრანსპორტო სისტემა აწყდება რიგ სისტემურ და ინფრასტრუქტურულ პრობლემებს, რომლებიც ამცირებენ მისი ფუნქციონირების ეფექტიანობას და ქვეყნის სატრანზიტო მიმზიდველობას

2000 წლის შემდეგ მნიშვნელოვნად გაიზარდა საქართველოს სატრანზიტო როლი, რაც უკავშირდება ჩინეთის, ცენტრალური აზიისა და ევროპის ქვეყნებს შორის მზარდ ვაჭრობას. კონკრეტულად, შუა სატრანსპორტო დერეფნის მნიშვნელობა, რომელიც გადის კასპიის ზღვისა და საქართველოს ტერიტორიის გავლით შავ ზღვაზე, გაზარდა საერთაშორისო ინიციატივებმა, მაგალითად, როგორიცაა „ერთი სარტყელი-ერთი გზა“.

სატრანსპორტო სისტემის ძირითად პრობლემებს წარმოადგენს:

ინფრასტრუქტურის გაუარესება. მიუხედავად ცალკეული საინვესტიციო პროექტებისა, მაგალითად, აღმოსავლეთ-დასავლეთის სწრაფი ავტომაგისტრალი, გზების უმეტესი ნაწილი და სარკინიგზო ინფრასტრუქტურა ითხოვს კაპიტალურ

რემონტს და მოდერნიზაციას. განსაკუთრებით მწვავედ დგას პრობლემა საქალაქო ცენტრებიდან დაშორებულ რეგიონებში.

მულტიმოდალურობის უკმარისობა. ცუდად არის განვითარებული რკინიგზის, საგზაო და საზღვაო ტრანსპორტის დამაკავშირებელი ინტერმოდალური კვანძები. ინტეგრირებული ლოგისტიკური ცენტრების ნაკლებობა კი ზრდის ტრანსპორტირების დროს და ღირებულებას.

არასაკმარისი დიგიტალიზაცია. ჯერ კიდევ ფრაგმენტულადაა დანერგილი ლოგისტიკური პროცესების ავტომატიზაცია, ტვირთების თვალთვალის სისტემა, ელექტრონული დოკუმენტბრუნვა და ციფრული საბაჟო გაფორმება. ყოველივე ეს კი აფერხებს ტვირთების დამუშავების სიჩქარეს და კონკურენტუნარიანობას საერთაშორისო ბაზრებზე.

საკადრო დეფიციტი. სატრანსპორტო-ლოგისტიკურ სექტორში მწვავედ იგრძნობა შესაბამისი კვალიფიკაციის მქონე კადრების უკმარისობა. არასაკმარისი პროფილური განათლება და თანამედროვე პროგრამები ლოგისტიკის, ინჟინრების და ციფრული ლოგისტიკის სპეციალისტების მოსამზადებლად ქმნის დამატებით ბარიერებს.

გეოპოლიტიკური რისკები და არასტაბილურობა. მიმდინარე ტერიტორიული კონფლიქტები და მეზობელი ქვეყნების პოლიტიკურ ვითარებაზე დამოკიდებულება მოქმედებს საქართველოს გავლით სატრანზიტო მარშრუტების საიმედოობასა და პროგნოზირებაზე.

სატრანსპორტო სისტემებში პრობლემების გადასაღებად საჭიროა:

ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაცია. აუცილებელია რკინიგზის ხაზების სისტემური მოდერნიზაცია, საავტომობილო გზების გაფართოება, პორტების რეკონსტრუქცია და ტერმინალების ინფრასტრუქტურის რეკონსტრუქცია. განსაკუთრებული ყურადღება უნდა მიექცეს მულტიმოდალური ლოგისტიკური ცენტრების მშენებლობას ფოთში, თბილისში და ქუთაისში.

ციფრული გადაწყვეტილებების შემუშავება. ტრანსპორტირების, რეალურ დროში ტვირთების თვალთვალის სისტემების და ლოგისტიკურ პროცესებში მონაწილეთა შორის მონაცემების გაცვლის ელექტრონული პლატფორმის მართვისთვის საჭიროა ციფრული პლატფორმების დანერგვა. რეკომენდირებულია აქტიური მონაწილეობა საერთაშორისო ციფრულ დერეფნებში, ინტეგრაცია TIR-EPD-თან, e-CMR-თან და e-TIR-თან.

ინვესტიციების მოზიდვა. ხელსაყრელი საინვესტიციო კლიმატის შექმნა, სახელმწიფო-კერძო პარტნიორული მექანიზმების გამოყენება, საერთაშორისო საფინანსო ორგანიზაციებთან თანამშრომლობა არის ინფრასტრუქტურული და ინოვაციური პროექტების პრიორიტეტები.

საკადრო პოტენციალის განვითარება. უნივერსიტეტებში პროფილური საგანმანათლებლო პროგრამების შექმნა, ევროპულ ლოგისტიკურ ასოციაციებთან თანამშრომლობა, პროფესიული სწავლების განვითარება და ლოგისტიკური ოპერატორების სერტიფიცირება, მათ შორის მოქმედი ტექნოპარკების ბაზაზე.

საერთაშორისო და რეგიონალური თანამშრომლობა. აქტიური მონაწილეობა TPACEKA-ს და „შუა დერეფნის“ პროექტებში, EC -თან, თურქეთთან, ჩინეთთან და შუა აზიის ქვეყნებთან ინტეგრაციის გაფართოება. შესაბამისობის სტანდარტების განვითარება, საზღვრების გადაკვეთის პროცედურების გამარტივება, დოკუმენტების ორმხრივი აღიარება.

ზღვისპირა განვითარებადი ქვეყნებისათვის (Lldc) მდგრადი კავშირების დასამყარებლად აუცილებელია ტრანზიტისა და საზღვრის კვეთის პროცედურების დიგიტალიზაცია და მულტიმოდალური დერეფნების განვითარება, რაც ხელს

შეუწყობს აღნიშნულ ქვეყნებში ვაჭრობის ხარჯების შემცირებას.

ციფრული კავშირისა და ტექნოლოგიების გაზრდილი აუცილებლობა ნათელი გახდა განსაკუთრებით COVID-19 პანდემიის დროს, რამაც, სხვადასხვა ფაქტორებიდან გამომდინარე, დიდი გავლენა მოახდინა დერეფნების გამართულ მუშაობაზე. პანდემიის გამო დაიხურა სახელმწიფო საზღვრები და შეიზღუდა ადამიანებისა და საქონლის გადაადგილება. მსგავს შემთხვევაში ციფრული კავშირები და ტექნოლოგიები კი იძლევა არაფიზიკური ვაჭრობის გამარტივების საშუალებას.

მიუხედავად არსებული პრობლემებისა, ბოლო წლებში გატარებული რეფორმების შედეგად საქართველოში შესამჩნევად განვითარდა ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის სექტორი, შესაბამისად ამაღლდა ქვეყნის სატრანზიტო და ლოგისტიკური პოტენციალი, რამაც საფუძველი ჩაუყარა გლობალურ ბაზრებთან უკეთეს კავშირს.

საქართველო ფლობს სტრატეგიულ პოტენციალს იქცეს კავკასიისა და ცენტრალური აზიის მთავარ ლოგისტიკურ ჰაბად. ლოგისტიკა გლობალური ეკონომიკის მნიშვნელოვან ნაწილს წარმოადგენს. ლოგისტიკური ტექნოლოგიების სწრაფმა განვითარებამ საფუძველი ჩაუყარა წარმოებისა და დისტრიბუციის პროცესების რევილუციური ცვლილებების განვითარებას, რამაც განაპირობა გლობალური ბაზრის ჩამოყალიბება. მზარდმა კონკურენციამ გამოიწვია ლოგისტიკური სერვისის პროვაიდერების მხრიდან ლოგისტიკური სერვისის მომსახურების მაღალი ხარისხით უზრუნველყოფა, რომლის მთავარი ამოცანაცაა განსაზღვრულ ადგილას, განსაზღვრულ ფასად, განსაზღვრულ დროს და განსაზღვრულ მდგომარეობაში პროდუქტის მიწოდება.

შესაბამისი პირობები და ეფექტური სატრანსპორტო ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურა ქვეყნებს აძლევს უფრო მეტი კომპანიების მოზიდვის საშუალებას, რომლებიც გლობალიზაციის პროცესში დებულობენ სტრატეგიულ გადაწყვეტილებას, თუ სად უნდა განლაგდეს მათი საწარმოები, წარმოებული პროდუქციის გასაღების ბაზრები და მათი ტრანსპორტირება მსოფლიო ბაზარზე. თუმცა, გადაწყვეტილებაზე გავლენას ახდენს სხვადასხვა ფაქტორები, როგორცაა ლოგისტიკური სერვისის მომსახურების ხარისხი და დანახარჯი ტრანსპორტირებისას. ამასთან, ერთ-ერთ მნიშვნელოვან ფაქტორს წარმოადგენს შესაბამისი კვალიფიკაციის მქონე ლოგისტიკური ოპერატორების მომზადება, რომლებსაც შეეძლებათ კომპლექსური ლოგისტიკური სერვისების წარმოება.

აღსანიშნავია სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ქსელური ეფექტის არარსებობა. მის ერთ-ერთ მიზეზს კი წარმოადგენს სხვადასხვა სახის ტრანსპორტის დამაკავშირებელი ინფრასტრუქტურის დეფიციტი, ანუ არ ხდება მათი ერთობლივი და ერთგვაროვანი მოქმედება. არსებული პრობლემის აღმოსაფხვრელად საჭიროა ლოგისტიკური სიახლეების დანერგვა, სამეცნიერო-ტექნიკური დოკუმენტაციის გაცვლა, საჭირო კადრების ურთიერთგაგზავნა კვალიფიკაციის ასამაღლებლად და სხვა, რადგან უცხოელი მომწოდებლები და მწარმოებლები ქართულ სავაჭრო და საწარმოო კომპანიებს უყენებენ მოთხოვნებს, რომლებიც მიახლოებულია დასავლურ სტანდარტებთან.

საქართველოს ლოგისტიკის დარგი ცვლილებების პროცესშია. ქართულ ბაზარზე გამოჩნდნენ ახალი მოთამაშეები, რომლებიც თანდათან ფართოვდებიან. საერთაშორისო ლოგისტიკის ინდექსში (LPI) საქართველო 79-ე ადგილზეა 139 ქვეყანას შორის.

ბოლო მონაცემების მიხედვით საქართველომ გააუმჯობესა საბაჟოს, საერთაშორისო გადაზიდვების, ლოგისტიკის, მიკვლევადობის და დროის საკითხი, გარდა ინფრასტრუქტურისა. რაც შეეხება ინფრასტრუქტურას, ამ მიმართულებით

განხორციელდა დიდი ინვესტიციები, ლოგისტიკა და ინტერმოდალური ინფრასტრუქტურა კი დასახვეწია განვითარებულ ქვეყნებთან შედარებით, რაც ლოგისტიკის სისტემის ექსპლუატაციის დაბალი ეფექტურობის მაჩვენებელია. ამასთან ღირებულება მაღალია და სისტემის საიმედოობაც შედარებით ნაკლები. მაღალი ხარჯები უარყოფითად მოქმედებს საერთაშორისო გადაზიდვებზე, რაც ნათლად ჩანს საერთაშორისო ლოგისტიკის ინდექსში (LPI) ინდექსის შეფასებებში. 2023 წლის საერთაშორისო ლოგისტიკის ინდექსის მიხედვით საქართველო, მიუხედავად მიღწეული განვითარებისა (2.7 ქულა), ჩამორჩება ცენტრალური აზიისა და ევროპის რეგიონების საშუალო მაჩვენებელს (3.1 ქულა). ამდენად, კონკურენტუნარიანობა და ეფექტურობა ლოგისტიკის სექტორში ისევ დაბალი რჩება.

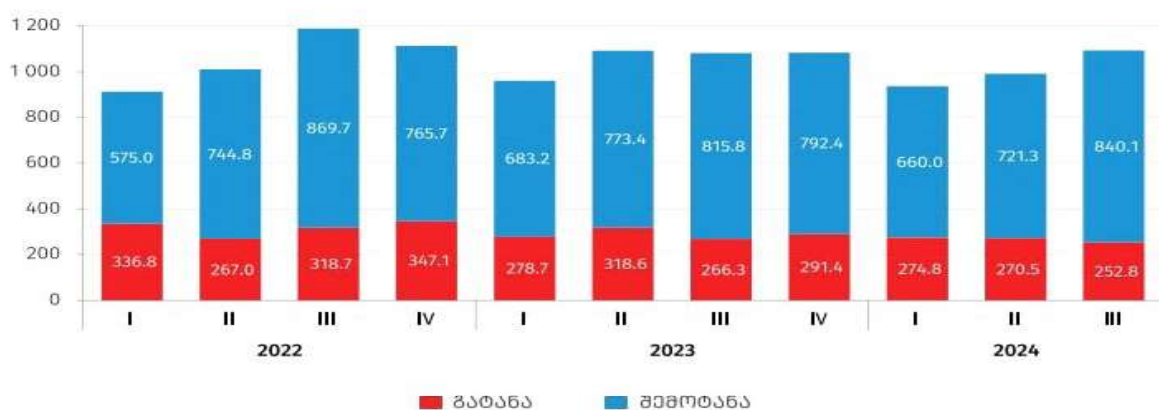
საქართველოს სატრანსპორტო სისტემა აერთიანებს ოთხ საკვანძო კომპონენტს: საავტომობილო, სარკინიგზო, საზღვაო და საჰაერო ტრანსპორტს. ძირითადი სატრანსპორტო გზები თბილისს აკავშირებს მსხვილ ქალაქებთან და სასაზღვრო პუნქტებთან. სარკინიგზო ქსელი მოიცავს სტრატეგიულ მიმართულებებს და ემსახურება შავი ზღვის სანაპირო პორტებს, ბათუმსა და ფოთს. საზღვაო ტრანსპორტი ორიენტირებულია ტვირთების ექსპორტსა და იმპორტზე, საჰაერო ტრანსპორტი კი მგზავრებისა და ტვირთების გადაზიდვაზე.

2023 წლის ბოლოს რკინიგზის ხაზების საერთო სიგრძემ საქართველოში შეადგინა 2401.3 კილომეტრი. აქედან 98.4% იყო ელექტროფიცირებული. ძირითადი სადგურები განლაგებულია თბილისში, გორში, ხაშურში, ზესტაფონში, სამტრედიიაში და ფოთისა და ბათუმის ნავსადგურებთან ახლოს. ახალი რკინიგზა ერთმანეთთან დააკავშირებს თურქეთსა და აზერბაიჯანს, რაც წაახალისებს თურქ გადამზიდავებს ექსპორტის საავტომობილო ტრანსპორტიდან სარკინიგზო ტრანსპორტზე გადასატანად. გრძელვადიან პერსპექტივაში ბაქო-თბილისი-ყარსის პროექტი უნდა იქცეს ევროპა-აზიის დამაკავშირებელი დერეფნის ერთ-ერთ მნიშვნელოვან მარშრუტად.

საქართველოს რკინიგზის შემოსავლების 90% მოდის სატვირთო გადაზიდვებთან დაკავშირებულ შემოსავლებზე. 2019 წლიდან, პირველად, დაფიქსირდა სატვირთო გადაზიდვების ზრდა. საქართველოს რკინიგზის გადაზიდვების მაჩვენებელზე განსაკუთრებით დადებითად იმოქმედა ახალმა საბაჟო რეგულაციებმა მეზობელ ქვეყნებში, სანქციების დაწესებამ კონკურენტ დერეფნებზე, ახალმა ტრანსკონტინენტურმა მიმართულებებმა და ეკონომიკური მდგომარეობის გაუმჯობესებამ რეგიონში. დიაგრამა №2-ზე მოცემულია რკინიგზით გადატანილი ტვირთების რაოდენობა საერთაშორისო გადაზიდვების რეჟიმში.

დიაგრამა №1

საერთაშორისო გადაზიდვების რაჟიონში რკინიგზით გადატანილი ტვირთის სტრუქტურა, (ათასი ტონა)



წყარო: სს საქართველოს რკინიგზა

მიუხედავად ეკოლოგიურად შედარებით სუფთა და უსაფრთხო ტრანსპორტის სახეობისა, რკინიგზის პოტენციური საქართველოში არასაკმარისად გამოიყენება, რაც დაკავშირებულია გარკვეულ ძირითად გამოწვევებთან. გასაუმჯობესებელია სავაგონო-სალოკომოტივო პარკი და მთლიანად ინფრასტრუქტურა. თუ გავითვალისწინებთ პარკის ტექნიკურ პარამეტრებსა და მდგომარეობას, იგი საკმაოდ მოძველებულია და საჭიროებს განახლებას/მოდერნიზებას.

მნიშვნელოვანი პრობლემებია ასევე სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგის არაეფექტური ინსტიტუციური მოწყობის მხრივაც. ამ მიმართულებით მნიშვნელოვანი გამოწვევაა ევროკავშირის 8 საკანონმდებლო აქტის დანერგვა სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგში. თუ იქნება გათვალისწინებული აღნიშნული რეგულაციები და მათი შინაარსი, სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგში განხორციელდება სრული რეფორმირება და რესტრუქტურირაცია.

ასევე მნიშვნელოვან გამოწვევას წარმოადგენს ახალი სარკინიგზო დერეფნების არასაკმარისი კონკურენტუნარიანობა. ცენტრალური აზიისა და ევროპის დაკავშირება ვაჭრობის, ენერგეტიკული უსაფრთხოების, პროდუქტების ტრანსპორტირების თვალსაზრისით სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანია და სწორედ აქედან გამომდინარე შუა დერეფანი წარმოადგენს ძალიან მნიშვნელოვან პროექტს და შეიძლება ითქვას, რომ თამაშის წესების შემცვლელია რეგიონში და ის ასევე უპასუხებს არსებულ საჭიროებებს და წარმოადგენს გეოპოლიტიკური გამოწვევებიდან გამოსავალს..... საქართველო უკვე ბევრს აკეთებს შუა დერეფნისთვის და უნდა განაგრძოს ეს და უნდა მოიწვიოს ქვეყნები უფრო ფართო თანამშრომლობისათვის“ , განაცხადა ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის (EBRD) რეგიონულმა ხელმძღვანელმა კავკასიაში ალკის ვრიენიოს დრაკინოსმა, EBRD-ის 57-ე ყოველწლიურ შეხვედრაზე.

შუა დერეფნის განვითარება დაიწყო 2013 წელს, „ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტის განვითარების საკოორდინაციო კომიტეტის დაფუძნების შესახებ“ შეთანხმებაზე ხელის მოწერის შემდეგ. აღნიშნული დერეფანი ითვალისწინებდა ტვირთების გადაზიდვას ჩინეთიდან ევროპისა და უკუმიმართულებით ყაზახეთის, აზერბაიჯანისა და საქართველოს გავლით, რომელსაც 2017 წელს შეეცვალა სახელი და ეწოდა „შუა დერეფანი“. პირველი სარკინიგზო-საკონტეინერო გადაზიდვა შუა დერეფნის გავლით განხორციელდა 2015 წელს. არანაკლები პოტენციური გააჩნია სამხრეთ-დასავლეთ დერეფანს, რომელიც საქართველოზე გავლით სპარსეთის ქვეყნებსა და ინდოეთს დააკავშირებს ევროკავშირის ქვეყნებთან.

არსებული გამოწვევები სარკინიგზო ტრანსპორტში განაპირობებს რკინიგზის ნაკლებ კონკურენტუნარიანობას სავაგონო ტრანსპორტთან შედარებით. სარკინიგზო ტრანსპორტს საერთაშორისო სახმელეთო გადაზიდვებში უკავია 48%.

მიუხედავად აღნიშნულისა, საქართველოს რკინიგზა ცდილობს გააუმჯობესოს მისი სერვისები, რაც აისახა კიდევ საკონტეინერო გადაზიდვების მომსახურების ტარიფების ეროვნულ ვალუტაზე გადაყვანაში და ტარიფზე ფასდაკლების შეთავაზებაში ტვირთების ისეთი ტიპებისათვის, როგორიცაა ჯართი და სრული ვაგონის გადაზიდვების შემთხვევაში, ახალ ინიციატივებში, ახალი საკონტეინერო გემით გადაზიდვების განვითარებაში.

საერთაშორისო ნაოსნობისთვის საქართველოს გააჩნია ოთხი საზღვაო ნავსადგური: ბათუმის, ფოთის, შავი ზღვის ტერმინალი (ყულევი) და სუფსის საზღვაო ტერმინალი. ფოთისა და ბათუმის ნავსადგურებში ხდება ყველანაირი ტვირთის გადამუშავება, იქნება ეს მშრალი, საკონტეინერო თუ თხევადი. ყულევის ნავსადგურში ხორციელდება ისეთი სახის ტვირთების გადამუშავება, როგორიცაა თხევადი გაზი, ნედლი ნავთობი

და ნავთობპროდუქტები. სუფსის ნავსადგურში კი მიმდინარეობს ნედლი ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების გადამუშავება.

ბათუმის საზღვაო ნავსადგური არის თანამედროვე ტექნოლოგიებით აღჭურვილი საკონტეინერო, საბორნე და გენერალური ტვირთების ნავსადგური.

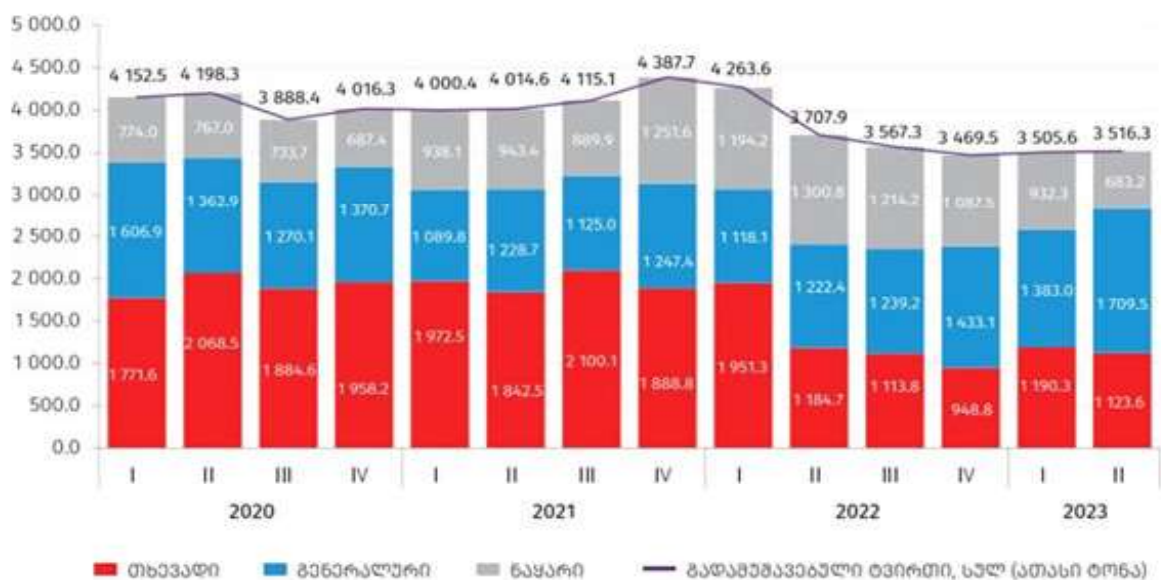
ბათუმის ნავსადგური ოდითგანვე იყო ევროაზიური და საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნის შემადგენელი უმნიშვნელოვანესი ნაწილი. ის არის ევროპის აზიასთან და პირიქით შემაერთებელი სატრანსპორტო ხაზი. ნავსადგურს, საავტომობილო და სარკინიგზო გზებით, კავშირი აქვს კავკასიის, თურქეთის, რუსეთისა და ცენტრალური აზიის ქვეყნებთან.

ბათუმის ნავსადგური არის მთავარი სატრანზიტო ნავსადგური ყაზახეთიდან და აზერბაიჯანიდან წამოსული ნავთობის გადასამუშავებლად.

ნავსადგურს ახასიათებს გეოსტრატეგიული და ბუნებრივი უპირატესობები. ნავსადგური განთავსებულია ბუნებრივად ღრმაწყლიან უბეში, რაც მას აძლევს საშუალებას დიდტონაჟიანი გემების მისაღებად. ის სანაპიროდან კარგადაა დაცული და მასთან მისასვლელად გემს არ სჭირდება არხის გავლა, რის გამოც გემფლობელები გათავისუფლებული არიან მოსაკრებლის გადასახადისაგან. სწორედ ამ უპირატესობებიდან გამომდინარე ბათუმის ნავსადგურმა მიიღო თავისუფალი პორტის, „პორტო-ფრანკო“-ს სტატუსი. ბაქოდან ბათუმში რკინიგზის ხაზის საშუალებით გადაზიდული ნავთობი იქცა როგორც ბათუმის, ასევე ნავსადგურის განვითარების საფუძვლად. ნავთობის გადამუშავებასთან ერთად გაზრდილმა მოთხოვნებმა გაზარდა სხვადასხვა მოთხოვნებიც, რაც საფუძვლად დაედო ქალაქის ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესებას.

დიაგრამა №2

საქართველოს ნავსადგურებში და ტერმინალებში გადამუშავებული ტვირთის მოცულობა სახეების მიხედვით, ათასი ტონა



წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური

შესამჩნევად გაიზარდა ტვირთბრუნვა ფოთის პორტში, რაც გამომდინარეობდა შუა დერეფნის მიმართ მზარდი ინტერესით მეზობელი ქვეყნებიდან. რუსეთ-უკრაინის ომის გამო ჩინეთიდან წამოსული ტვირთების გადაზიდვის პროცესებმა გადაინაცვლა ყაზახეთზე გავლით, შემდეგ კი კასპიის ზღვით ხვდება აზერბაიჯანში,

შემდეგ ფოთის პორტში ზღვით ევროპაში მოსახვედრად. ფოთის პორტის ოპერატორი კომპანიაა APM Terminals, რომელიც წარმოადგენს დანიის გადამზიდავი კომპანიის Maersk-ის სატრანსპორტო და ლოგისტიკის განყოფილებას.

გამომდინარე იქიდან, რომ საქართველოს ნავსადგურებში ტვირთნაკადებიდან უდიდესი ნაწილი ტრანზიტულია, მასზე მნიშვნელოვნად ზემოქმედებს გარე ფაქტორები, რომელსაც, მაგალითისთვის მიეკუთვნება ეკონომიკური აქტივობების შენელება და გააქტიურება მეზობელ ქვეყნებში. გარდა ამისა, ფერხდება საზღვაო პოტენციალის სრული რეალიზება, რაც გამოწვეულია საზღვაო ნავსადგურების არასათანადო კონკურენტუნარიანობით.

ამასთან, საქართველოს საზღვაო ნავსადგურები ხასიათდება არასაკმარისი საიმედოობით, რაც დაკავშირებულია ნავსადგურების დახურვასთან უამინდობის გამო და ტვირთების გადამისამართება სხვა ნავსადგურებზე/მარშრუტებზე/დერეფნებზე.

გარკვეულ გამოწვევებთანაა დაკავშირებული ფიქსირებული გრაფიკის დადგენა. ნავსადგურებში გემების შემოსვლის განრიგი არაპროგნოზირებადია, რადგან ბოსფორის სრუტეზეა დამოკიდებული გემების შემოსვლა შავ ზღვაზე. ამასთან გასათვალისწინებელია ის ფაქტიც, რომ საქართველოში მხოლოდ სამი საკონტეინერო ნავმისადგომია, ორი ფოთშია, ერთი კი ბათუმში.

საქართველოს ნავსადგურებიდან საბოლოო გადაზიდვებს აძვირებს ნავსადგურებში მხოლოდ ბორნისთვის გამოყოფილი ტერმინალის არარსებობა, რომელიც არ საჭიროებს ლოცმანისა და ბუქსირის დახმარებას, რაც ასევე გამოწვევის ერთ-ერთ ფაქტორს წარმოადგენს.

გამოწვევას წარმოადგენს ასევე საზღვაო ნავსადგურებს, საზღვაო ხაზებსა და რკინიგზის ოპერატორებს შორის არასაკმარისი კოორდინაცია, რაც ნეგატიურ გავლენას ახდენს გადაზიდვების ეფექტიანობასა და ტრანსპორტირების ხარჯებზე.

მნიშვნელოვანი გამოწვევა იყო საქართველოს საზღვაო ნავსადგურებთან სახმელეთო წვდომა. თუმცა ბოლო წლებში ეს პრობლემა აღმოფხვრა ბათუმის მიმდებარე ტერიტორიაზე განხორციელებულმა ერთკილომეტრიანი ესტაკადის მშენებლობამ, რომელმაც განმუხტა საცობები, რადგან მოხდა საკონტეინერო ტერმინალისა და ქალაქში შესასვლელი გზების განცალკევება.

მართალია, კერძო ოპერატორების ძალისხმევით, საქართველოს საზღვაო ნავსადგურებში გაიზარდა გადამუშავებული ტვირთების მოცულობა და ეფექტურობა, მაგრამ შეზღუდული კონკურენციიდან გამომდინარე იზრდება სანავსადგურო მომსახურების ტარიფები, რაც ხელისშემშლელ ფაქტორს წარმოადგენს ნავსადგურებში დამატებითი ტვირთნაკადების მოსაზიდად. საქართველოს საზღვაო ნავსადგურები ერთ-ერთი ყველაზე ძვირი ნავსადგურებია შავი და მარმარილოს ზღვების აუზში.

ზემოაღნიშნული გამოწვევების გარდა, აუცილებლად გასათვალისწინებელია შიდა სახმელეთო წყლების ტრანსპორტის რეგულირება, რადგან არ არსებობს გამოწვევები შიდა სახმელეთო ტრანსპორტის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებით.

დასკვნა

საქართველოს სატრანსპორტო სექტორის არასაკმარისი ეფექტურობიდან და არასანდოობიდან გამომდინარე, ქვეყანა საკმარისად ვერ იყენებს იმ შესაძლებლობებსა და პოტენციალს, რაც გააჩნია ქვეყანას ამ მიმართულებით, მიუხედავად სტრატეგიული მდგომარეობისა.

საქართველოს სატრანსპორტო სისტემების პრობლემები ატარებს კომპლექსურ

ხასიათს, რომელშიც გაერთიანებულია როგორც ინფრასტრუქტურული, ასევე ინსტიტუციონალური გამოწვევები. ერთის მხრივ ქვეყანა ფლობს უნიკალურ შესაძლებლობებს გახდეს აღმოსავლეთსა და დასავლეთს შორის საკვანძო ლოგისტიკური ცენტრი. ამისათვის მოითხოვება შეთანხმებული სახელმწიფო სტრატეგიის განხორციელება, რომელიც მიზნად ისახავს მოდერნიზაციას, დიგიტალიზაციას, პერსონალის მომზადებასა და საერთაშორისო კავშირების განმტკიცებას. ასეთი მიდგომა არა მარტო მისცემს არსებული ბარიერების გადალახვის საშუალებას, არამედ გრძელვადიანი კონკურენტული უპირატესობების შექმნის შესაძლებლობას გლობალურ ლოგისტიკაში.

ბიბლიოგრაფია

1. აზიის დეველოპორული ბანკი. (2022), საქართველო: ტრანსპორტის სექტორის შეფასება;
2. მსოფლიო ბანკი. (2023), ლოგისტიკის შესრულების ინდექსი;
3. საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო. (2023), სატრანსპორტო პოლიტიკის სტრატეგია 2021-2030;
4. ტრასეკა. (2021), მულტიმოდალური სატრანსპორტო დერეფნების განვითარება;
5. UNESCAP. (2022), ციფრული და მდგრადი ტრანსპორტი ცენტრალურ აზიასა და კავკასიაში;
6. <https://www.interpressnews.ge/ka/article/274690-logistikis-rol-i-kartuli-ekonomikis-ganvitarebashi/>

რეზიუმე

საქართველო, რომელიც სტრატეგიულად მდებარეობს ევრაზიის სავაჭრო გზების გზაჯვარედინზე, მნიშვნელოვან პოტენციალს ფლობს, გახდეს მთავარი ლოგისტიკური ჰაბი, რომელიც სარგებლობს ისეთი დერეფნებით, როგორიცაა TRACECA და „შუა დერეფანი“. მიუხედავად მისი გეოგრაფიული უპირატესობისა, ქვეყნის სატრანსპორტო სისტემა დგას მნიშვნელოვანი გამოწვევების წინაშე, რაც ხელს უშლის მის ეფექტურობასა და სატრანზიტო საქმიანობას.

სტატიაში განხილულია საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის ძირითადი პრობლემები და მათი გადალახვის შესაძლო გზები. ძირითადი საკითხები მოიცავს ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესებას, ბევრი გზა და სარკინიგზო ქსელი მოითხოვს მნიშვნელოვან მოდერნიზაციას ცალკეული პროექტების მიღმა, როგორიცაა აღმოსავლეთ-დასავლეთის მაგისტრალი. მულტიმოდალური ინტეგრაციის არარსებობა კიდევ ერთი მნიშვნელოვანი დაბრკოლებაა, რადგან ნაკლებად განვითარებული ინტერმოდალური კვანძები, რომლებიც აკავშირებს რკინიგზას, სახმელეთო მაგისტრალსა და საზღვაო ტრანსპორტს, ზრდის ტრანზიტის დროსა და ხარჯებს. გარდა ამისა ლოგისტიკური პროცესების, რეალურ დროში ტვირთების თვალთვალისა და საბაჟო პროცედურების არასაკმარისი დიგიტალიზაცია ანელებს პროცესებს და ამცირებს საერთაშორისო კონკურენტუნარიანობას. აგრეთვე არის შესაბამისი კვალიფიკაციის მქონე კადრების დეფიციტი, რაც გამომდინარეობს არასრულყოფილი სპეციალიზებული განათლებიდან და შესაბამისი თანამედროვე სასწავლო პროგრამებიდან. შედეგად, გეოპოლიტიკური რისკები და რეგიონული

არასტაბილურობა მნიშვნელოვნად მოქმედებს სატრანზიტო მარშრუტების საიმედოობაზე საქართველოზე გავლით.

მიუხედავად არსებული დაბრკოლებებისა, ბოლო რეფორმებმა უკვე გააძლიერა საქართველოს ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის სექტორი, გაზარდა მისი სატრანზიტო პოტენციალი და გააუმჯობესა გლობალური ბაზრის კავშირი. სტრატეგიული განვითარების გაგრძელებით, საქართველო მზად არის შეასრულოს თავისი პოტენციალი, როგორც ცენტრალური ლოგისტიკური ჰაბი კავკასიასა და ცენტრალურ აზიაში.

სტატიაში, სატრანსპორტო სისტემებში არსებული ზოგადი გამოწვევებისა, განხილულია კონკრეტულად სარკინიგზო და საზღვაო ტრანსპორტში არსებული პრობლემები და მათი გადაჭრის გზები.

CHALLENGES OF GEORGIAN TRANSPORT SYSTEMS AND WAYS TO OVERCOME IT

Tengiz Gabinashvili
Georgian Technical University
Faculty Of Engineering Economics,
Media Technologies and Social Sciences
PhD Student Tbilisi Transport Company, Route Planner
Head Maya Benia
Georgian Technical University, Associate professor,
Doctor of Economic Sciences

ABSTRACT

Strategically located at the crossroads of Eurasian trade routes, Georgia has significant potential to become a major logistics hub, benefiting from corridors such as TRACECA and the “middle corridor”. Despite its geographical advantage, the country’s transport system faces significant challenges that hinder its efficiency and transit activities.

The article discusses the main problems of the Georgian transport system and possible ways to overcome them. Major issues include deteriorating infrastructure, with many roads and rail networks requiring significant modernization beyond individual projects, such as the east-west highway. The lack of multimodal integration is another major obstacle, as the underdeveloped intermodal nodes connecting rail, land highway and sea transport increase transit time and costs. In addition, insufficient digitization of logistics processes, real-time cargo tracking and customs procedures slows down processes and reduces international competitiveness. There is also a shortage of staff with relevant qualifications, which results from imperfect specialized education and relevant modern training programs. As a result, geopolitical risks and regional instability significantly affect the reliability of transit routes through Georgia.

Despite existing obstacles, recent reforms have already strengthened Georgia’s transport and logistics sector, increased its transit potential and improved global market connectivity. By continuing its strategic development, Georgia is ready to fulfill its potential as a central logistics hub in the Caucasus and Central Asia.

The article discusses the general challenges in transport systems, specifically the problems in rail and sea transport and the ways to solve them.

Keywords: logistics, transport, infrastructure, transit, multimodality, economy, investment.