

ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი  
ეკონომიკისა და ბიზნესის ფაკულტეტი



ირაკლი დანელია

გეოეკონომიკური ჰაბის სატრანზიტო შესაძლებლობების განვითარების  
პერსპექტივები საქართველოში

ეკონომიკის დოქტორის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად წარმოდგენილი  
სადისერტაციო ნაშრომი

სამეცნიერო ხელმძღვანელი: აკადემიკოსი, ეკონომიკის მეცნიერებათა დოქტორი, თსუ  
პროფესორი ავთანდილ სილაგაძე

თბილისი

2019

## აბსტრაქტი

კლასიკური ეკონომიკური დოქტრინები გლობალური ეკონომიკის პირობებში ვერ ასახავენ საერთაშორისო ეკონომიკური ურთიერთობების ყველა ასპექტს, განსაკუთრებით, სტრატეგიის და ტაქტიკის კონტექსტში. მაგალითად, შედარებითი უპირატესობის თეორიას ძალზედ უჭირს ყველა იმ ნიშან-თვისების ახსნა, რომლითაც ხასიათდება გლობალური ეკონომიკური ურთიერთობები, რადგან კლასიკური ეკონომიკური დოქტრინები თანამედროვე გლობალური ეკონომიკისთვის გარკვეულ შეზღუდვებს უშვებენ. ეკონომიკური ძლიერების მისაღწევად მხოლოდ საბაზრო ფაქტორების ცოდნა ვერ იძლევა წარმატების გარანტიას, რადგან არასაბაზრო ფაქტორებიც არანაკლებ მნიშვნელოვან როლს თამაშობენ ეკონომიკური მიზნების მიღწევაში. ამ მოცემულობაში გაცილებით რელევანტური ხდება გეოეკონომიკური ანალიზი, რომელიც აერთიანებს სხვადასხვა არასაბაზრო ფაქტორს. თანამედროვე გეოეკონომიკის კონცეფცია განსხვავდება სახელმწიფოთა განსხვავებულობის გათვალისწინებით. აქედან გამომდინარე, გეოეკონომიკური მეცნიერების შესწავლა აქტუალურია თანამედროვე ეტაპზე გეოეკონომიკური ძლიერების შექმნის და თანამედროვე გეოეკონომიკურ დაპირისპირებაში გამარჯვების რთული სისტემისა და ამ სისტემაში თავის დამკვიდრების ინსტრუმენტის გამოცნობის მიზნით.

ამდენად, არსებული პრობლემების გამოკვლევის აქტუალობა და აუცილებლობა განპირობებულია არსებული გეოგრაფიული, ისტორიული, პოლიტიკური, ეკონომიკური და ინსტიტუციური ფონის კომპლექსური შესწავლით. სატრანზიტო ფუნქციის გათვალისწინებით, ქვეყნის გეოეკონომიკური განვითარების შესაძლებლობებზე, დღეს პრაქტიკულად არ მოიპოვება ქართულ ეკონომიკურ ლიტერატურაში კომპლექსური კვლევა და ანალიზი, რომლის საფუძველზეც უნდა მოხდეს საქართველოს გეოეკონომიკური ჰაბის ფორმირება.

სადოქტორო კვლევის მიზანია საქართველოს გეოეკონომიკური ჰაბის სატრანზიტო შესაძლებლობების პოტენციალისა და როლის შესწავლა-გაანალიზება და თანამედროვე

მსოფლიო ეკონომიკის ინტეგრაციის პროცესში ქვეყნის ეკონომიკურ განვითარებაზე მისი გავლენის დადგენა. ზემოაღნიშნული მიზნიდან გამომდინარეობს შემდეგი ამოცანები:

- ✓ გეოეკონომიკური ჰაზის შესაძლო ფორმირების თეორიულ-მეთოდოლოგიური საფუძვლების შესწავლა-ანალიზი და საქართველოს გეოეკონომიკური სტრატეგიის განსაზღვრისთვის ოპტიმალური ინსტრუმენტის იდენტიფიცირება;

- ✓ საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის ფორმირების პროცესის გაანალიზება და არსებული შესაძლებლობების დადგენა;

- ✓ კონკურენტი სატრანზიტო კორიდორების უპირატესობებისა და ნაკლოვანებების იდენტიფიცირება და მათი შედარებითი ანალიზი;

- ✓ სატრანსპორტო/ლოჯისტიკური დარგის განვითარების მნიშვნელოვანი მასტიმულირებელი დეტერმინანტის იდენტიფიცირება და მისი ეფექტის დადგენა.

- ✓ სატრანზიტო/ლოჯისტიკური შესაძლებლობების გავლენის დადგენა ქვეყნის ეკონომიკურ განვითარებაზე.

კვლევის ობიექტს წარმოადგენს ეკონომიკური თანამშრომლობისა და განვითარების ორგანიზაციის წევრ სახელმწიფოთა, კავკასიისა და ცენტრალური აზიის ქვეყნებში სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სექტორი, როგორც ქვეყნის ეკონომიკური განვითარების უმნიშვნელოვანესი ინსტრუმენტი, ხოლო კვლევის საგანია ეკონომიკური თანამშრომლობისა და განვითარების ორგანიზაციის წევრ ქვეყნებში, კავკასიისა და ცენტრალური აზიის სახელმწიფოებში, უპირატესად საქართველოში, სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სექტორის მიზნობრივ-შედეგობრივ მაჩვენებელთა შედარებითი ანალიზი.

კვლევის თეორიულ საფუძველს წარმოადგენს საკვლევი პრობლემის შესახებ ქართველი და უცხოელი მეცნიერ-მკვლევარების ნაშრომები. ჩატარებული კვლევა ეყრდნობა მსოფლიო ბანკის, ეკონომიკური განვითარებისა და თანამშრომლობის ორგანიზაციის, ევროსტატის, საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის, ქართული და უცხოური პროფილური სამინისტროების, ქართული და უცხოური

საზღვაო ნავსადგურების, რკინიგზისა და საავტომობილო ოპერატორების მასალებს, ასევე საქართველოს კანონებს საკვლევ თემატიკაზე.

ნაშრომი ეფუძნება ანალიზისა და სინთეზის, რაოდენობრივ და თვისებრივ, დაჯგუფებების, შეფარდებით და საშუალო სიდიდეთა, გრაფიკული გამოსახვის, საინდექსო, შედარებითი ანალიზის, წრფივი რეგრესიის, კორელაციისა და პანელურ მონაცემთა ანალიზის მეთოდებს.

საქართველოში გეოეკონომიკური ჰაბის სატრანზიტო შესაძლებლობების განვითარების პერსპექტივების კომპლექსური გამოკვლევის მცდელობა, რომლის შედეგად დადგენილია, რომ:

- ქვეყნის გეოეკონომიკური პოზიციონირებასა და გეოეკონომიკური სტრატეგიის ფორმირებას კლასიკურ შემთხვევაში დიდი სახელწიფოებისთვის შესაძლოა განსაზღვრავდეს ოთხი ძირითადი ფაქტორი: გეოგრაფიული განფენილობა, პოლიტიკური კონიუნქტურა, ისტორიული გამოცდილება და ეკონომიკური შესაძლებლობები;
- ქვეყნის გეოეკონომიკური ჰაბის ფორმირება დაკავშირებულია ქვეყნის მეზობელი და პარტნიორი სახელწიფოების გეოეკონომიკური ინტერესების გადაკვეთასთან;
- საქართველოს გეოეკონომიკური ჰაბის ფორმირება ქვეყნის გეოეკონომიკური სტრატეგიის იმ ძირითადმა ფაქტორებმა (გეოგრაფიული განფენილობა, პოლიტიკური კონიუნქტურა, ისტორიული გამოცდილება, ეკონომიკური შესაძლებლობები, მსოფმხედველობითი თავისებურებები და ეთნოფსიქოლოგია, რელიგიური კუთვნილება) განსაზღვრეს, რომლებიც კონსოლიდირებულად ქმნიან ქვეყნის სატრანზიტო შესაძლებლობებს და სრულყოფენ მის სატრანსპორტო/ლოჯისტიკური უზრუნველყოფის პოტენციალსა და სატრანზიტო ჰაბად ფორმირებას;
- საერთაშორისო კონკურენტი დერეფნების შედარებითმა ანალიზმა დაადასტურა, რომ მოკლევადიან პერიოდში ახალი აბრეშუმის გზის და მის ავანგარდში ტრანსკავკასიური კორიდორის ანუ საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის განხილვა ევროპასა და ჩინეთს შორის სავაჭრო ტვირთების გადასაზიდი კორიდორების კონკურენციის ჭრილში

ემბრიონულ მდგომარეობაშია. ტრანსკავკასიური კორიდორი მხოლოდ რეგიონულ სატრანზიტო დერეფნად რჩება და რეალურ კონკურენტ მარშრუტებს ჩრდილოეთისა და სამხრეთის მულტიმოდალური კორიდორები წარმოადგენენ, რომელთა მიმართაც ჩატარებული შედარებითი ანალიზის შედეგად ტრანსკავკასიურ კორიდორს ხარჯიანობის და სატრანზიტო დროის თვალსაზრისით, საკონტეინერო ტვირთზიდვის პროცესში კონკურენტუნარიანობის დაბალი მახასიათებლები გააჩნია;

- ეკონომეტრიკული მოდელების გამოყენებით ტეუ<sup>1</sup>-ებისა და მთლიანი სამამულო პროდუქტის<sup>2</sup> კორელაციური და რეგრესიული გათვლებით დასაბუთებულია, რომ 2020 წლისათვის, ქართულ საზღვაო აკვატორიაში გაზრდილი ტვირთნაკადების შეუფერხებელი მომსახურებისთვის, აუცილებელი იქნება ახალი საპორტო ინფრასტრუქტურის შექმნა;

- სატრანზიტო ფუნქციისა და ზღვაზე გასასვლელის მქონე ეკონომიკური თანამშრომლობისა და განვითარების ორგანიზაციის (OECD) წევრი და პარტნიორი ქვეყნებისათვის ჩატარებულმა პანელურ მონაცემთა ანალიზმა და ეკონომეტრიკულმა გაანგარიშებებმა დაადასტურა, რომ ამ ქვეყნების სატრანსპორტო/ლოჯისტიკურ ინფრასტრუქტურაში განხორციელებული ინვესტიციები მაღალეფექტიანია თავად სატრანსპორტო/ლოჯისტიკური სექტორის სტიმულირებაში და ასევე ქვეყნის სოციალურ-ეკონომიკურ განვითარებაში უაღრესად პოზიტიურ როლს ასრულებს.

ნაშრომის გამოყენება შესაძლებელია საქართველოს სატრანზიტო სისტემების განვითარების, მისი მსოფლიო ეკონომიკაში წარმატებულ ინტეგრაციასთან დაკავშირებული წინააღმდეგობების დასაძლევად. ამდენად, მოცემული საკვლევო თემის შედეგები და რეკომენდაციები მიზანშეწონილია ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს, რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს, საქართველოს პარლამენტისა და სხვა დარგობრივი სახელისუფლებო, არასამთავრობო, სამეცნიერო ორგანიზაციებისა და სხვა დაინტერესებულ პირთა

---

<sup>1</sup>TEU - Twenty-Foot Equivalent Unit - განიზაზღვრება სტანდარტული ტიპის 20 ფუტისანი კონტეინერი.

<sup>2</sup>Papava V., Silagadze A. (2019). On the Georgian name of one key economic term “Gross Domestic Product”. J. Economics and Business, No. 1. Tbilisi, pp.180-182.

საქმიანობისთვის, ასევე, მისი გამოყენება შესაძლებელია „გეოეკონომიკის“, „საერთაშორისო ეკონომიკის“, „მსოფლიო ეკონომიკის“ და მათი მომიჯნავე დისციპლინების სწავლების პროცესში.

**საკვანძო სიტყვები:** გეოეკონომიკა; ტრანსკავკასიური კორიდორი; სატრანზიტო ჰაბი; ეკონომიკური ზრდა; ინფრასტრუქტურული ინვესტიციები; სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სექტორი.

Ivane Javakhishvili Tbilisi State University  
Faculty of Economics and Business

**Development perspectives of the transit opportunities of geoeconomic hub in Georgia**

Irakli Danelia

Scientific Supervisor: Avtandil Silagadze  
Academician, Doctor of Economics, TSU Professor

**Abstract**

The introduction of the doctoral thesis discusses the importance of the research topic. In addition, the purpose and objectives of the research are determined, the object and subject of the research and the theoretical-methodological basis of the research topic are discussed. The key findings and scientific novelties received as a result of the conducted survey are outlined. The practical significance of the doctoral thesis is indicated and the information about approbation of the outcomes of the doctoral research, the structure and volume of the thesis are presented.

Under global economy classical economic doctrines cannot reflect every aspect of international economic relations, especially in the context of strategy and tactics. For example, the theory of comparative advantage can hardly explain all the characteristics of global economic relations as classical economic doctrines allow certain restrictions of the modern global economy. Knowledge of only market factors cannot ensure the success in achieving economic strength as non-market factors also play quite an important role in achieving economic goals. In such terms, geo-economic analysis, which combines various non-market factors, is much more relevant. The concept of modern geo-economy is different taking into consideration the differences across countries. Therefore, the study of geo-economic science is important for creating geo-economic power and for identifying the complex system for winning in modern geo-economic confrontation and the tools for self-establishment in this system.

Thus, the topicality and necessity of studying the existing problems is due to the need for the complex study of the existing geographical, historical, political, economic and institutional background. Taking into consideration the transit function, there is almost no complex research and analysis of geo-economic development opportunities of the country based on which geo-economic hub of Georgia should be formed.

The purpose of the doctoral research is to study and analyze the potential and role of transit capacities of Georgia's geo-economic hub and to determine its impact on the economic development of the country in the process of integration of the modern world economy. The following objectives are derived from the above purpose:

- ✓ To study and analyze theoretical-methodological basis for the possible formation of the geo-economic hub and identifying optimal tools for determining geo-economic strategy of Georgia;
- ✓ To analyze the process of formation of Georgia's transit function and determining the existing possibilities;
- ✓ To identify advantages and disadvantages of the competitors' transit corridors and making their comparative analysis;
- ✓ To identify significant stimulating determinants for the development of transportation and logistics sector and determining its effect;
- ✓ To determine the impact of transit and logistics opportunities on the country's economic development.

The object of the research is the transport and logistics sector, as an important tool of the country's economic development, in the Caucasian and Central Asian countries, the member states of the Organization for Economic Cooperation and Development.

The subject of the research is the comparative analysis of target outcome indicators of the transport and logistics sector in the Caucasian and Central Asian countries, the member states of the Organization for Economic Cooperation and Development and especially in Georgia.

Theoretical basis of the research is the scientific papers of Georgian and Foreign scholars. The conducted research is based on the materials provided by the World Bank, the Organization for Economic Cooperation and Development, Eurostat, National Statistics Office of Georgia, respective ministries of Georgia and foreign countries, Georgian and foreign sea ports, railway and car operators as well as laws of Georgia on the research topic.



The thesis is based on various research methods like analysis and synthesis, quantitative and qualitative, grouping, relative and average values, graphical expression, indexing, comparison, linear regression, correlation, panel data analysis, etc.

An attempt to conduct a complex study of development perspectives of the transit opportunities of geoeconomic hub in Georgia, based on which it is determined that:

- In classical cases, geo-economic positioning and formation of geo-economic strategy in large countries might be determined by four basic factors: geographical distribution, political conjuncture, historical experience and economic possibilities;
- Formation of geo-economic hub of a country is related to linking the geo-economic interests of the country's neighboring and partner states;
- Formation of geo-economic hub of Georgia was determined by the key factors of geo-economic strategy of the country (like geographical distribution, political conjuncture, historical experience, economic possibilities, ideological peculiarities and ethno psychology, religious identity), which create transit opportunities of the country and improve its transport and logistics potential and formation of a transit hub;
- Comparative analysis of the corridors of international competitors substantiated that in the short term, it is too early to consider the new Silk Road and the Transcaucasian Corridor - the transit function of Georgia – as a competitor to the corridors used to ship goods between Europe and China. Transcaucasian corridor remains only a regional transit corridor and multimodal corridors of the North and the South play the role of real competing routes. As a result of the comparative analysis conducted on these corridors, it was identified that in terms of cost and transit time, Transcaucasian corridor has low competitiveness indicators in shipping cargoes;
- Based on correlation and regression calculations for TEUs and Gross National Product by using the econometric models, it is substantiated that for serving the increased number of cargoes, construction of new port infrastructure will be needed in Georgian marine water areas by 2020;

– Panel data analysis and econometric calculations for the OECD member and partner states with transit function and sea access proved that investments in the transport and logistics infrastructure of these countries are highly effective in stimulating the transport and logistics sector itself and play a very positive role in the socio-economic development of the country.

The research can be used to overcome the challenges related to the development of transit systems in Georgia and their successful integration into the world economy. Therefore, the findings and recommendations of the research are advisable for the Ministry of Economy and Sustainable Development, the Ministry of Regional Development and Infrastructure, the Parliament of Georgia and other relevant governmental, non-governmental, scientific organizations and other stakeholders. In addition, they can be also used in teaching Geoeconomics, International Economics, World Economy and other related disciplines.

**Keywords:** Geoeconomics; Transcaucasian Corridor; Transit Hub; Economic Growth; Infrastructural Investments; Transport-Logistic Sector.

## შინაარსი

შესავალი.....	1
თავი 1. გეოეკონომიკის თეორიულ-მეთოდოლოგიური საფუძვლები.....	7
1.1. გეოეკონომიკური აზრის ფორმირება და ევოლუცია.....	7
1.2. გეოეკონომიკური პრობლემატიკის გააქტიურება საქართველოში.....	28
თავი 2. საქართველოს სატრანზიტო დერეფნის განვითარების თავისებურებანი და შესაძლებლობები .....	54
2.1. ტრასეკა და საქართველოს ენერგეტიკული დერეფანის ფორმირება .....	54
2.2. სატრანსპორტო სექტორის მიმოხილვა საქართველოში .....	59
2.2.1. სარკინიგზო სექტორი .....	65
2.2.2. საზღვაო სექტორი.....	84
2.2.3. საავტომობილო სექტორი.....	106
თავი 3. კონკურენტი სატრანზიტო დერეფნების შედარებითი ანალიზი .....	121
3.1. ჩრდილოეთისა და სამხრეთის საზღვაო დერეფანი .....	123
3.2. ტრანსციმბირული სარკინიგზო და სამხრეთის საზღვაო დერეფანი .....	131
3.3. ახალი აბრეშუმის გზის (ტრანსკავკასიური) სატრანზიტო დერეფანი .....	138
3.4. ჩრდილოეთისა და სამხრეთის მულტიმოდალური სატრანზიტო დერეფნები .....	142
თავი 4. საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის განვითარების პერსპექტივები და მისი გავლენა ქვეყნის ეკონომიკაზე .....	167
4.1. სატრანზიტო ფუნქციაზე მომქმედი დეტერმინანტები .....	167
4.2. სატრანსპორტო სექტორის გავლენა ქვეყნის ეკონომიკურ ზრდაზე .....	178
დასკვნები და რეკომენდაციები .....	189
გამოყენებული ლიტერატურა .....	201
გამოქვეყნებული სამეცნიერო შრომები.....	221
დანართები.....	223

ნახაზები:

ნახაზი 1. მთლიანი სამამულო პროდუქტის დარგობრივი სტრუქტურა 2017 წელს - გვ. 60

ნახაზი 2. მთლიანი სამამულო პროდუქტის დარგობრივი სტრუქტურა 2018 წელს გვ. 60

ნახაზი 3. ტრანსპორტისა და კავშირგაბმულობის პროდუქციის გამოშვება - გვ. 61

ნახაზი 4. ტრანსპორტსა და კავშირგაბმულობაში დასაქმებულთა რაოდენობა -  
გვ. 62

ნახაზი 5. ტრანსპორტსა და კავშირგაბმულობაში დასაქმებულთა საშუალოთვიური შრომის ანაზღაურება - გვ. 62

ნახაზი 6. ტრანსპორტსა და კავშირგაბმულობაში განხორციელებული ინვესტიციები ფიქსირებულ აქტივებში - გვ. 63

ნახაზი 7. ტრანსპორტისა და კავშირგაბმულობის დამატებული ღირებულება -  
გვ. 63

ნახაზი 8. სატრანსპორტო დარგების მიერ გადაზიდული ტვირთების რაოდენობა (ჯამური) - გვ. 64

ნახაზი 9. ტვირთბრუნვა საქართველოს რკინიგზაზე (მლნ ტ.) 2012-2018 წწ. - გვ. 69

ნახაზი 10. ტვირთების მოცულობა სატრანსპორტო პირობების მიხედვით საქართველოს რკინიგზაზე (მლნ ტ.) - გვ. 70

ნახაზი 11. საქართველოს რკინიგზაზე გატარებული ტვირთების მოცულობა (1000ტ.) - გვ. 70

ნახაზი 12. თხევადი ტვირთის მოცულობა საქართველოს რკინიგზაზე 2012-2018 წწ. (მლნ.ტ.) - გვ. 71

ნახაზი 13. აზერბაიჯანის რკინიგზაზე გატარებული ტვირთების მოცულობა (1000 ტ.) -  
გვ. 77

ნახაზი 14. სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის ხარისხის ინდექსი, 2012-2017 წწ. -  
გვ. 80

ნახაზი 15. საზღვაო ხაზების საბაზრო წილი ქართულ პორტებში 2017 წელს - გვ 98

- ნახაზი 16. საზღვაო ნავსადგურებში და საზღვაო ტერმინალებში გადამუშავებული ტვირთების რაოდენობა (ჯამური) - მლნ ტ. - გვ. 99
- ნახაზი 17. საზღვაო ნავსადგურებში გადამუშავებული კონტეინერების რაოდენობა 2012-2018 (TEU) - გვ. 100
- ნახაზი 18. კონტეინერების მთლიანი რაოდენობა ქართულ პორტებსა და რკინიგზაზე 2012-2018 (TEU) - გვ. 18
- ნახაზი 19. სატრანსპორტო დარგების მიერ გადაზიდული ტვირთების რაოდენობა - გვ. 108
- ნახაზი 20. საავტომობილო დარგის მიერ გადაზიდული ტვირთების რაოდენობა (მლნ. ტ.), 2012-2018 წწ. - გვ. 108
- ნახაზი 21. საქართველოს სატრანსპორტო დერეფნით ტრანზიტით მოძრავი ავტოტრანსპორტის რაოდენობა - გვ. 109
- ნახაზი 22. საგზაო ტრანსპორტის კავშირი საქართველოში გვ. 110
- ნახაზი 23. საგზაო ტრანსპორტის კავშირი აზერბაიჯანში - გვ. 112
- ნახაზი 24. ალტერნატიული მარშრუტები ჩინეთიდან ევროკავშირის და ევროკავშირიდან ცენტრალური აზიის მიმართულებებით - გვ. 143
- ნახაზი 25. ანტვერპენისა და სავანას პორტებიდან ალმა-ატამდე გადაზიდვის ღირებულებისა და ტრანზიტული დროის შედარებითი ანალიზი - გვ. 156
- ნახაზი 26. შანხაისა და ანტვერპენის პორტებიდან ბაქომდე გადაზიდვის ღირებულებისა და ტრანზიტული დროის შედარებითი ანალიზი - გვ. 157
- ნახაზი 27. ჰამბურგიდან ბაქომდე გადაზიდვის ღირებულება ტრანსკავკასიური კორიდორის გავლით (ფოთი-ბაქო რკინიგზით) - 158
- ნახაზი 28. ჰამბურგიდან ბაქომდე გადაზიდვის ფასი ტრანსკავკასიური კორიდორის გავლით (ფოთი-ბაქო მანქანით) - გვ. 159
- ნახაზი 29. ჰამბურგიდან ბაქომდე გადაზიდვის ტრანზიტული დრო ტრანსკავკასიური კორიდორის გავლით (ფოთი-ბაქო რკინიგზით) - გვ. 159
- ცხრილები:

- ცხრილი 1. საქართველოს რკინიგზაზე ნავთობის ტრანსპორტირების ფასი, გატარებული მოცულობა და პროდუქციის ფასი 2012-2018 წწ. - გვ. 71
- ცხრილი 2. მშრალი ტვირთების მთლიანი მოცულობა საქართველოს რკინიგზაზე 2012-2018 წწ. (მლნ. ტ.) - გვ. 72
- ცხრილი 3. უკრაინული ტვირთის ტრანსპორტირება ტრანსკავკასიური რკინიგზით თურქმენეთში - გვ. 76
- ცხრილი 4. საქართველოს რკინიგზის ძირითადი ხაზის კვანძები და სიჩქარის ლიმიტები - გვ. 80
- ცხრილი 5. ფოთის პორტის ნავმისადგომების მიმოხილვა - გვ. 85
- ცხრილი 6. ს.ს. ფოთის საზღვაო ნავსადგურის დაკეტვის დღეების რაოდენობა - გვ. 87
- ცხრილი 7. შავი ზღვისპირა პორტების სიღრმე და გამტარუნარიანობა - გვ. 94
- ცხრილი 8. მთლიანი სამამულო პროდუქტის მოსალოდნელი ზრდა (წელი, %) - გვ. 97
- ცხრილი 9. მსოფლიოს უმსხვილესი საზღვაო ხაზებისა და ალიანსების მარშრუტები შავი ზღვის მიმართულებით - გვ. 97
- ცხრილი 10. კავკასიის ქვეყნების მსკ და ქართული პორტების მიერ გადამუშავებული ტვირთების მოცულობა, 2000-2018 წწ. - გვ. 102
- ცხრილი 11. საქართველოს, აზერბაიჯანისა და სომხეთის მსკ-სა და ქართული პორტებს შორის დამოკიდებულების რეგრესული განტოლება - გვ. 103
- ცხრილი 12. საქართველოს მსკ/კონტეინერიზებული ტვირთის რეგრესია - გვ. 104
- ცხრილი 13. პროგნოზირებული ტვირთბრუნვის მოცულობა (TEU) საქართველოს პორტებში 2020-2025 წწ. - გვ. 105
- ცხრილი 14. საქართველოსა და თურქეთს შორის არსებული საერთაშორისო საზღვრისკვეთის პუნქტები - გვ. 117

- ცხრილი 15. საქართველოსა და აზერბაიჯანს შორის არსებული საერთაშორისო საზღვრისკვეთის პუნქტები - გვ. 117
- ცხრილი 16. აზერბაიჯანსა და ირანს შორის არსებული საერთაშორისო საზღვრისკვეთის პუნქტები - გვ. 117
- ცხრილი 17. ევროკავშირის იმპორტი ჩინეთიდან 2018 წ. - გვ. 121
- ცხრილი 18. ევროკავშირის ექსპორტი ჩინეთში 2018წ. - გვ. 121
- ცხრილი 19. საზღვაო ფრახტის ღირებულება და სატრანზიტო დრო ჩინეთი-ჩრდილოეთ ევროპა (FOB პირობა) - ფასის მოქმედების ვადა 1.01.2019-31.01.2019 - გვ. 126
- ცხრილი 20. სატერმინალო მოსახურება ჩინეთში ექპორტი/იმპორტი - მოქმედების ვადა: 01/01/2019-31/12/2019 - გვ. 127
- ცხრილი 21. სატერმინალო მოსახურება ჩრდილოეთ ევროპაში ექპორტი/იმპორტი - მოქმედების ვადა: 01/01/2019-31/12/2019 - გვ. 127
- ცხრილი 22. ჯამური ხარჯი პორტიდან პორტამდე გადაზიდვის პირობით ჩინეთიდან ჩრდილოეთ ევროპამდე - მოქმედების ვადა: 01/01/2019-31/12/2019 - გვ. 128
- ცხრილი 23. სატერმინალო მომსახურების მოსაკრებელი ფოთისა და ბათუმში - მოქმედების ვადა: 1/01/2019-31/12/2019 - გვ. 148
- ცხრილი 24. სატერმინალო მომსახურების მოსაკრებელია ბანდარ აბასსში - მოქმედების ვადა: 1/01/2019-31/12/2019 - გვ. 148
- ცხრილი 25. სატერმინალო მომსახურების მოსაკრებელია რიგაში - მოქმედების ვადა: 1/01/2019-31/12/2019 - გვ. 148
- ცხრილი 26. ჰამბურგის პორტიდან ალმა-ატამდე გადაზიდვების შედარებითი ანალიზი - გვ. 154
- ცხრილი 27. ჰამბურგისა და ქინგდაოს პორტებიდან ბაქომდე ტრანსპორტირების ხარჯებისა და ტრანზიტული დროის შედარებითი ანალიზი - გვ. 155
- ცხრილი 28. სატვირთო მანქანების მიმოსვლის რაოდენობა თურქეთიდან ცენტრალური აზიის მიმართულებით - გვ. 163

ცხრილი 29. ლოჯისტიკური უზრუნველყოფის ინდექსი და მისი კომპონენტები 2010 წწ. - გვ. 168

ცხრილი 30. მოდელში გამოყენებული ცვლადები დეფინიცია - გვ. 182

ცხრილი 31. ცვლადებთან დაკავშირებული აღწერილობითი სტატისტიკა - გვ. 184

ცხრილი 32. მოდელში გამოყენებული ცვლადების კორელაციის კოეფიციენტი - გვ. 184

ცხრილი 33. რეგრესული განტოლების შედეგები (მოდელი 1) - გვ. 186

ცხრილი 34. რეგრესული განტოლების შედეგები (მოდელი 2) - 187

დანართები:

დანართი 1. გეოეკონომიკური სტრატეგიის ფორმირების ფაქტორები - გვ. 223

დანართი 2. საქართველოს გეოეკონომიკური სტრატეგიის ფორმირების ფაქტორები - გვ. 223

დანართი 3. ბაქო-თბილისი-ყარის სარკინიგზო მარშრუტი - გვ. 224

დანართი 4.. ტრანსკავკასიური სატრანზიტო კორიდორის სარკინიგზო მარშრუტის მთავარი სექცია - გვ. 224

დანართი 5. აზერბაიჯანის სატრანზიტო კორიდორის სარკინიგზო მარშრუტის მთავარი სექცია - გვ. 224

დანართი 6. ფოთის საზღვაო პორტი - გვ. 224

დანართი 7. ბათუმის საზღვაო პორტი - გვ. 225

დანართი 8. ბაქოს საერთაშორისო საზღვაო ვაჭრობის ნავსადგური - გვ. 225

დანართი 9. ალიატის საზღვაო პორტი - გვ. 225

დანართი 10. ანაკლიის საზღვაო პორტი - გვ. 225

დანართი 11. ტრანსევროპული საგზაო კავშირი - გვ. 226

დანართი 12. მიმდინარე და დაგეგმილი საგზაო ინფრასტრუქტურის განახლების პროექტები 2017-2020 წლებისთვის - გვ. 226



- დანართი 13. მიმდინარე და დაგეგმილი საგზაო ინფრასტრუქტურის განახლების პროექტები საქართველოში - გვ. 227
- დანართი 14. აზერბაიჯანის საგზაო ქსელი - გვ. 227
- დანართი 15. ჩრდილოეთის საზღვაო დერეფანი - გვ. 228
- დანართი 16. სამხრეთის საზღვაო დერეფანი - გვ. 228
- დანართი 17. ტრანსციმბირული სარკინიგზო დერეფანი - გვ. 228
- დანართი 18. ტრანსციმბირული სარკინიგზო ხაზი - გვ. 229
- დანართი 19. სამხრეთის საგზაო დერეფანი - გვ. 229
- დანართი 20. ახალი აბრეშუმის გზის სატრანზიტო დერეფანი - გვ. 229
- დანართი 21. სამხრეთის მულტიმოდალური დერეფანი - 230
- დანართი 22. ლოჯისტიკური უზრუნველყოფის ინდექსი და მისი კომპონენტები 2010-2018 წწ. - გვ. 230
- დანართი 23. სამამულო ლოჯისტიკური უზრუნველყოფის ინდექსი და მათი კომპონენტების შეფასებები 2018 წ. - გვ. 231
- დანართი 24. მოდელში გამოყენებული ცვლადების მაჩვენებლები 2010-2016 წწ. - გვ. 233
- დანართი 25. მოდელში გამოყენებული ცვლადები სატრანსპორტო დარგების მიხედვით 2000-2016 წწ. - გვ. 23
- დანართი 26. მოდელში გამოყენებული ცვლადების ლოგარითმული მაჩვენებლები სატრანსპორტო დარგების მიხედვით 2000-2016 წწ. - გვ. 236
- დანართი 27. მოდელში გამოყენებული: ექსპორტი, იმპორტი, სავაჭრო ბრუნვა, სარკინიგზო და საზღვაო გადაზიდვები ტეუ-ში - გვ. 239

## შესავალი

*“ტრანზიტული ვაჭრობა, სატრანზიტო ფუნქცია – ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი და ეკონომიკური  
თვალსაზრისით საჭირო და ეფექტიანი ფუნქციაა”.*

*ნიკო ნიკოლაძე, 1843-1928*

**თემის აქტუალობა.** კლასიკური ეკონომიკური დოქტრინები გლობალური ეკონომიკის პირობებში ვერ ასახავენ საერთაშორისო ეკონომიკური ურთიერთობების ყველა ასპექტს, განსაკუთრებით, სტრატეგიის და ტაქტიკის კონტექსტში. მაგალითად, შედარებითი უპირატესობის თეორიას ძალზედ უჭირს ყველა იმ ნიშან-თვისების ახსნა, რომლითაც ხასიათდება გლობალური ეკონომიკური ურთიერთობები, რადგან კლასიკური ეკონომიკური დოქტრინები თანამედროვე გლობალური ეკონომიკისთვის გარკვეულ შეზღუდვებს უშვებენ. ეკონომიკური ძლიერების მისაღწევად მხოლოდ საბაზრო ფაქტორების ცოდნა ვერ იძლევა წარმატების გარანტიას, რადგან არასაბაზრო ფაქტორები დღეს არანაკლებ მნიშვნელოვან როლს თამაშობენ ეკონომიკური მიზნების მიღწევაში. ამ მოცემულობაში გაცილებით რელევანტური ხდება გეოეკონომიკური ანალიზი, რომელიც აერთიანებს სხვადასხვა არასაბაზრო ფაქტორს. თანამედროვე გეოეკონომიკის კონცეფცია განსხვავდება სახელმწიფოთა განსხვავებულობის გათვალისწინებით. აქედან გამომდინარე, გეოეკონომიკური მეცნიერების შესწავლა აქტუალურია თანამედროვე ეტაპზე გეოეკონომიკური ძლიერების შექმნის და თანამედროვე გეოეკონომიკურ დაპირისპირებაში გამარჯვების რთული სისტემისა და ამ სისტემაში თავის დამკვიდრების ინსტრუმენტის გამოცნობის მიზნით.

ამდენად, არსებული პრობლემების გამოკვლევის აქტუალობა და აუცილებლობა განპირობებულია არსებული გეოგრაფიული, ისტორიული, პოლიტიკური, ეკონომიკური და ინსტიტუციური ფონის კომპლექსური შესწავლით. სატრანზიტო ფუნქციის გათვალისწინებით, ქვეყნის გეოეკონომიკური განვითარების შესაძლებლობებზე, დღეს პრაქტიკულად არ მოიპოვება ქართულ ეკონომიკურ ლიტერატურაში კომპლექსური კვლევა და ანალიზი, რომლის საფუძველზეც უნდა მოხდეს საქართველოს გეოეკონომიკური ჰაბის ფორმირება.

**კვლევის მიზანი და ამოცანები.** სადოქტორო კვლევის მიზანია საქართველოს გეოეკონომიკური ჰაბის სატრანზიტო შესაძლებლობების პოტენციალისა და როლის შესწავლა-გაანალიზება და თანამედროვე მსოფლიო ეკონომიკის ინტეგრაციის პროცესში ქვეყნის ეკონომიკურ განვითარებაზე მისი გავლენის დადგენა. ზემოაღნიშნული მიზნიდან გამომდინარეობს შემდეგი *ამოცანები*:

✓ გეოეკონომიკური ჰაბის შესაძლო ფორმირების თეორიულ-მეთოდოლოგიური საფუძვლების შესწავლა-ანალიზი და საქართველოს გეოეკონომიკური სტრატეგიის განსაზღვრისთვის ოპტიმალური ინსტრუმენტის იდენტიფიცირება;

✓ საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის ფორმირების პროცესის გაანალიზება და არსებული შესაძლებლობების დადგენა;

✓ კონკურენტი სატრანზიტო კორიდორების უპირატესობებისა და ნაკლოვანებების იდენტიფიცირება და მათი შედარებითი ანალიზი;

✓ სატრანსპორტო/ლოჯისტიკური დარგის განვითარების მნიშვნელოვანი მასტიმულირებელი დეტერმინანტის იდენტიფიცირება და მისი ეფექტის დადგენა.

✓ სატრანზიტო/ლოჯისტიკური შესაძლებლობების გავლენის დადგენა ქვეყნის ეკონომიკურ განვითარებაზე.

**კვლევის ობიექტი და საგანი.** კვლევის *ობიექტს* წარმოადგენს ეკონომიკური თანამშრომლობისა და განვითარების ორგანიზაციის წევრ სახელმწიფოთა, კავკასიისა და ცენტრალური აზიის ქვეყნებში სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სექტორი, როგორც ქვეყნის ეკონომიკური განვითარების უმნიშვნელოვანესი ინსტრუმენტი.

*კვლევის საგანია* ეკონომიკური თანამშრომლობისა და განვითარების ორგანიზაციის წევრ ქვეყნებში, კავკასიისა და ცენტრალური აზიის სახელმწიფოებში, უპირატესად საქართველოში, სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სექტორის მიზნობრივ-შედეგობრივ მაჩვენებელთა შედარებითი ანალიზი.

**კვლევის თეორიული და მეთოდოლოგიური საფუძვლები.** კვლევის თეორიულ საფუძველს წარმოადგენს საკვლევი პრობლემის შესახებ სხვადასხვა მეცნიერ-მკვლევარის გ. აბესაძის, თ. აბესაძის, რ. აბესაძის, ა. აბრალავას, ი. ანანიაშვილის, ჟ.

ატალის, ე. ბარათაშვილის, ნ. ბარათაშვილის, თ. ბასილიას, ლ. ბახტაძის, ს. ბოდენჰეიმერის, რ. ბოშმანის, ფ. ბროდერის, ზ. გარაყანიძის, ა. გეგეშიძის, დ. გეგიას, მ. გედენიძის, ს. გელაშვილის, ჯ. გელბრეითის, რ. გველესიანის, რ. გირაგოსიანის, ა. დუგინის, ი. ვალერშტეინის, ე. ვერნონის, შ. ვეშაპიძის, ჯ. ზარანდიას, თ. ზიადოვის, თ. ზუბიაშვილის, ა. თვალჭრელიძის, მ. თოქმაზიშვილის, ლ. თუროვის, ე. ისმაილოვის, რ. კელინის, გ. კვინიკაძის, ნ. კილურაძის, თ. კოჩაძის, ე. კოჩეტოვის, ვ. კუჭუხიძის, ე. ლეკაშვილის, ვ. ლისტის, გ. ლობჯანიძის, ნ. ლომოურის, ო. ლორთქიფანიძის, პ. ლოროტის, ე. ლუტვაკის, ნ. მამედოვის, რ. მამულაძის, მ. მაქსოევის, ი. მესხიას, ე. მექვაბიშვილის, ს. მინასიანის, ს. ნაის, ვ. ნესტერის, ს. პავლიაშვილის, ვლ. პაპავას, ნ. პაპაჩაშვილის, რ. პიტის, ა. რონდელის, ჰ. რორიგის, გ. სანიკიძის, ს. სელცერის, ე. სეფაშვილის, ა. სილაგაძის, კ. სპანგის, დ. სპარის, გ. ტობინის, გ. ტომპსონის, დ. ტრენინის, კ. ფრენკენის, რ. ფუტკარაძის, გ. ქეშელაშვილის, გ. დაღანიძის, ლ. ყორღანაშვილის, თ. შენგელიას, თ. ჩიკვაიძის, ი. ცქიფურიშვილის, ა. ჭოხონელიძის, რ. ჯავახიშვილის, ლ. ჯამაგაძის, ს. ჰანთინგტონის, პ. ჰერსტის და სხვ. ნაშრომები.

ჩატარებული კვლევა ეყრდნობა მსოფლიო ბანკის, ეკონომიკური განვითარებისა და თანამშრომლობის ორგანიზაციის, ევროსტატის, საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის, ქართული და უცხოური პროფილური სამინისტროების, ქართული და უცხოური საზღვაო ნავსადგურების, რკინიგზისა და საავტომობილო ოპერატორების მასალებს, ასევე საქართველოს კანონებს საკვლევ თემატიკაზე.

ნაშრომი ეფუძნება ანალიზისა და სინთეზის, რაოდენობრივ და თვისებრივ, დაჯგუფებების, შეფარდებით და საშუალო სიდიდეთა, გრაფიკული გამოსახვის, საინდექსო, შედარებითი ანალიზის, წრფივი რეგრესიის, კორელაციისა და პანელურ მონაცემთა ანალიზის მეთოდებს.

**კვლევის მეცნიერული სიახლე:** საქართველოში გეოეკონომიკური ჰაბის სატრანზიტო შესაძლებლობების განვითარების პერსპექტივების კომპლექსური გამოკვლევის მცდელობა, რომლის შედეგად დადგენილია, რომ:

- ქვეყნის გეოეკონომიკური პოზიციონირებასა და გეოეკონომიკური სტრატეგიის ფორმირებას კლასიკურ შემთხვევაში დიდი სახელწიფოებისთვის შესაძლოა განსაზღვრავდეს ოთხი ძირითადი ფაქტორი: გეოგრაფიული განფენილობა, პოლიტიკური კონიუნქტურა, ისტორიული გამოცდილება და ეკონომიკური შესაძლებლობები;
- ქვეყნის გეოეკონომიკური ჰაბის ფორმირება პირდაპირ დაკავშირებულია ქვეყნის მეზობელი და პარტნიორი სახელწიფოების გეოეკონომიკური ინტერესების გადაკვეთასთან;
- საქართველოს გეოეკონომიკური ჰაბის ფორმირება ქვეყნის გეოეკონომიკური სტრატეგიის იმ ძირითადმა ფაქტორებმა (გეოგრაფიული განფენილობა, ქვეყნის ირგვლივ შექმნილი პოლიტიკური კონიუნქტურა, ისტორიული გამოცდილება, ეკონომიკური შესაძლებლობები, არსებული მსოფმხედველობითი თავისებურებები და ეთნოფსიქოლოგია, რელიგიური მრწამსი და კუთვნილება) განსაზღვრეს, რომლებიც კონსოლიდირებულად ქმნიან საქართველოს სატრანზიტო შესაძლებლობებს და სრულყოფენ მის სატრანსპორტო/ლოჯისტიკური უზრუნველყოფის პოტენციალსა და სატრანზიტო ჰაბად ფორმირებას;
- საერთაშორისო კონკურენტი დერეფნების შედარებითი ანალიზის შედეგად შეიძლება დავასკვნათ, რომ მოკლევადიან პერიოდში ახალი აბრეშუმის გზის და მის ავანგარდში ტრანსკავკასიური კორიდორის ანუ საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის განხილვა ევროპასა და ჩინეთს შორის სავაჭრო ტვირთების გადასაზიდი კორიდორების კონკურენციის ჭრილში ემბრიონულ მდგომარეობაშია. ტრანსკავკასიური კორიდორი მხოლოდ რეგიონულ სატრანზიტო კორიდორად რჩება და რეალურ კონკურენტ მარშრუტებს ჩრდილოეთისა და სამხრეთის მულტიმოდალური კორიდორები წარმოადგენენ, რომელთა მიმართაც ჩატარებული შედარებითი ანალიზის შედეგად ტრანსკავკასიურ კორიდორს ხარჯიანობის და სატრანზიტო დროის თვალსაზრისით, საკონტეინერო ტვირთზიდვის პროცესში კონკურენტუნარიანობის დაბალი მახასიათებლები გააჩნია.

- ეკონომეტრიკული მოდელების გამოყენებით ტეუ<sup>3</sup>-ებისა და მთლიანი სამამულო პროდუქტის<sup>4</sup> კორელაციური და რეგრესიული გათვლებით დასაბუთებულია, რომ 2020 წლისათვის, ქართულ საზღვაო აკვატორიაში გაზრდილი ტვირთნაკადების შეუფერხებელი მომსახურებისთვის, აუცილებელი იქნება ახალი საპორტო ინფრასტრუქტურის შექმნა;

- სატრანზიტო ფუნქციისა და ზღვაზე გასასვლელის მქონე ეკონომიკური თანამშრომლობისა და განვითარების ორგანიზაციის (OECD) წევრი და პარტნიორი ქვეყნებისათვის ჩატარებულმა პანელურ მონაცემთა ანალიზმა და ეკონომეტრიკულმა გაანგარიშებებმა დაადასტურა, რომ ამ ქვეყნების სატრანსპორტო/ლოჯისტიკურ ინფრასტრუქტურაში განხორციელებული ინვესტიციები მაღალეფექტიანია თავად სატრანსპორტო/ლოჯისტიკური სექტორის სტიმულირებაში და ასევე ქვეყნის სოციალურ-ეკონომიკურ განვითარებაში უაღრესად პოზიტიურ როლს ასრულებს.

**კვლევის პრაქტიკული მნიშვნელობა.** ნაშრომის გამოყენება შესაძლებელია საქართველოს სატრანზიტო სისტემების განვითარების, მისი მსოფლიო ეკონომიკაში წარმატებულ ინტეგრაციასთან დაკავშირებული წინააღმდეგობების დასაძლევად. ამდენად, მოცემული საკვლევი თემის შედეგები და რეკომენდაციები მიზანშეწონილია ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს, რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს, საქართველოს პარლამენტისა და სხვა დარგობრივი სახელისუფლებო, არასამთავრობო, სამეცნიერო ორგანიზაციებისა და სხვა დაინტერესებულ პირთა საქმიანობისთვის, ასევე, მისი გამოყენება შესაძლებელია „გეოეკონომიკის“, „საერთაშორისო ეკონომიკის“, „მსოფლიო ეკონომიკის“ და მათი მომიჯნავე დისციპლინების სწავლების პროცესში.

**ნაშრომის სტრუქტურა და მოცულობა:** ნაშრომის ძირითადი ტექსტი მოიცავს 200 გვერდს და შედგება შესავლის, 4 თავის, დასკვნებისა და რეკომენდაციებისაგან. ნაშრომს თან ერთვის გამოყენებული ლიტერატურის სია (რომელიც აერთიანებს ადგილობრივი

<sup>3</sup>TEU - Twenty-Foot Equivalent Unit - განიზაზღვრება სტანდარტული ტიპის 20 ფუტის კონტეინერი.

<sup>4</sup>Papava V., Silagadze A. (2019). On the Georgian name of one key economic term “Gross Domestic Product”. J. Economics and Business, No. 1. Tbilisi, pp.180-182.

და უცხოელი მეცნიერების ნაშრომებს, ოფიციალური ორგანიზაციების პორტალებსა და ინტერნეტ ვებ-გვერდებს) და დანართები. ძირითად ტექსტში წარმოდგენილია 29 გრაფიკული ნახაზი და 34 ცხრილი, მითითებულია 160 სქოლიო. ბეჭდვითი და ელექტრონული გამოყენებული ლიტერატურათა ჯამური რაოდენობა შეადგენს 264 წყაროს. ნაშრომს ასევე თან ერთვის გამოქვეყნებული სამეცნიერო შრომების სია.

## თავი 1. გეოეკონომიკის თეორიულ-მეთოდოლოგიური საფუძვლები

### 1.1 გეოეკონომიკური აზრის ფორმირება და ევოლუცია

სახელმწიფოთა შორის ურთიერთობების გამორკვევისა და მათი შემდგომი განვითარების მიზნით წარმოებული ანალიზისას, ბოლო საუკუნეებში მეცნიერები და ქვეყნის მმართველები გეოპოლიტიკურ მიდგომებს ითვალისწინებენ.<sup>5</sup> დასავლეთ ევროპის ქვეყნების მმართველები და მეცნიერები, ცდილობდნენ თავიანთი ქვეყნის გავლენების საზღვრებს მიღმა განვრცობას, ქვეყნების შედარებითი ძალაუფლებისა და სიძლიერის ანალიზში გეოპოლიტიკური უპირატესობების ფაქტორების (ტერიტორია, მოსახლეობა, შეიარაღებული ძალები და სხვ.) უფრო წინა პლანზე წამოწევას. ასეთი მიდგომები გამოკვეთილია გეოპოლიტიკის „კლასიკოსების“ რუდოლფ ჩელენის<sup>6</sup>, ალფრედ მეჰენის<sup>7</sup> და სხვ. ნაშრომებში. რ. ჩელენის მიხედვით, „გეოპოლიტიკა არის მეცნიერება სახელმწიფოს, როგორც გეოგრაფიული ორგანიზმის შესახებ, რომელიც ფუნქციონირებს სივრცეში“.<sup>8</sup> მიუხედავად ეკონომიკისთვის მინიჭებული გარკვეული მნიშვნელობისა, გეოპოლიტიკური აზროვნების პირობებში, ტრადიციულად, ერთი სახელმწიფოს მიერ სხვა სახელმწიფოზე ეკონომიკურ უპირატესობებს, სამხედრო-სტრატეგიული და ტერიტორიული პრიორიტეტები ჩრდილავდა.

ცივი ომის პერიოდში საერთაშორისო სისტემა ბიპოლარული სტრუქტურით ხასიათდებოდა და იდეოლოგიურად ორ მთავარ ძალას შორის მტრული დამოკიდებულებით იმართებოდა. მათ წინაშე მდგარი სტრატეგიული მიზნები გეოპოლიტიკურ ჭრილში ფორმირდებოდა, რომელიც სახელმწიფოთა პოლიტიკური და ეკონომიკური პრიორიტეტების, პოლიტიკური პროცესებისა და საერთაშორისო კრიზისების რეგულირების კომბინირებულ ანალიზს ეფუძნებოდა.

<sup>5</sup>Spang, C. W., Milovanovic, S.&I. (2011). An Introduction to Early 20<sup>th</sup> Century Geopolitics, University of Tsukuba. Tsukuba, p. 15

<sup>6</sup>პოლიტოლოგიისა და ისტორიის შვედი პროფესორი, პანგერმანისტი რუდოლფ ჩელენი (1846-1922) იყო. ის საკმაოდ აქტიურად მონაწილეობდა ქვეყნის პოლიტიკურ ცხოვრებაში, იყო შვედეთის პარლამენტის წევრი. სამეცნიერო ბრუნვაში სწორედ მან შემოიტანა და დამკვიდრა ტერმინი გეოპოლიტიკა („სახელმწიფო, როგორც ცხოვრების სტილი“, 1916).

<sup>7</sup>ამერიკელი ადმირალი ალფრედ მეჰენი (1840-1914) – სამხედრო ფლოტის ისტორიის მასწავლებელი. („საზღვაო ძალის გავლენა ისტორიაზე“, 1890).

<sup>8</sup>Kjellen, R. (2001). The State as a Living Organism, Review of International Studies. Berlin, pp. 451-463.



გეოეკონომიკური აზროვნებისა და შეხედულებების ფორმირება განსაკუთრებით გააქტიურდა მეორე მსოფლიო ომის შემდგომ პერიოდში. ამ დროს უფრო აღქმადი გახდა სახელმწიფოთა ეკონომიკური ინტერესების ურთიერთგადაჯახული ხასიათი.<sup>9</sup> ამდენად, შეიძლება ითქვას, რომ მეორე მსოფლიო ომის დასრულება გახდა მსოფლიო გეოპოლიტიკური რუკის ახლებურად, გეოეკონომიკური პრინციპებით გადანაწილებისა და თანამედროვე გეოეკონომიკის კონტურების ფორმირების გააქტიურების საფუძველი.

ქვეყნები დაიყო ეკონომიკურ გავლენათა რადიუსის ტრაექტორიის სიდიდის მიხედვით. ეს შეიძლება შეფასდეს, როგორც გეოპოლიტიკურ სტრატეგიებში ეკონომიკური ინტერესების ზრდის პროცესი, რამაც თავის მხრივ, საფუძველი დაუდო ეკონომიკური რეგიონალიზაციის, შემდგომ კი გლობალიზაციის სწრაფ „დინებას“. სახელმწიფოთა საგარეო ეკონომიკური ურთიერთობების განვითარება, მათი რეგიონალიზაციისა და გლობალიზაციის აქტიურ ფაზაში გადასვლა, გეოეკონომიკური თანამედროვე აზროვნების ფორმირების უმთავრესი მასტიმულირებელი ფაქტორი და შედეგია. ამ პროცესებში სახელმწიფოთა საგარეო პოლიტიკური სტრატეგიები ეკონომიკური ასპექტებით ძლიერდება და სახელმწიფოთა ეკონომიკური ძლიერება სრულად დამოკიდებული ხდება სტრატეგიული მართვის გლობალურ, ეროვნულ და მულტიეროვნული კორპორაციების დონეებზე. გეოეკონომიკა, განსხვავებით გეოპოლიტიკისაგან, თავისი გავლენის ზრდას უზრუნველყოფს არა ტერიტორიების მიტაცების ძალისმიერი მეთოდებით, არამედ კომერციული სტრატეგიების ფორმირებით მეზობელ და არამეზობელ სახელმწიფოებთან. „გეოეკონომიკური მსოფლიოს“ ჩამოყალიბების პირობებში სახელმწიფოთა სიძლიერის მთავარ დეტერმინანტად გვევლინება არა მილიტარისტული შესაძლებლობები, არამედ ყველა ის მიკრო-, მაკრო- და საერთაშორისო ეკონომიკური შესაძლებლობები, რომლებიც ქმნიან ქვეყნების

---

<sup>9</sup>მეორე მსოფლიო ომის შემდგომ ეტაპზე სახელმწიფოებმა დაიწყეს საერთაშორისო პოლიტიკური, ეკონომიკური და უსაფრთხოების კუთხით აქტიური თანამშრომლობა, ამას მოწმობს 1945 წელს გაეროს შექმნა (50 ხელმოწერილი სახელმწიფო), ბრეტონ-ვუდის ხელშეკრულებით იქმნება საერთაშორისო სავალუტო სისტემა, რომელიც გვირგვინდება საერთაშორისო სავალუტო ფონდის შექმნით 1944 წლის ბოლოს. 1945 წელს იქმნება ისეთი ფინანსური ინსტიტუტი, როგორცაა მსოფლიო ბანკი, რომლის შექმნის მიზანიც სუსტად განვითარებული ქვეყნების ფინანსური და ტექნიკური დახმარებაა. მნიშვნელოვანია აღინიშნოს ასევე 1951 წელს მიღებული პარიზის ხელშეკრულება ევროპის ქვანახშირისა და ფოლადის გაერთიანების შესახებ, რომელიც წარმოადგენდა შუამანის გეგმის ნაწილს, რაც შემდგომში ევროკავშირის ფორმირების საფუძველი გახდა. უფრო მოგვიანებით - 1995 წელს - შეიქმნა ვაჭრობის მსოფლიო ორგანიზაცია (ვმო), რომელიც გლობალური ვაჭრობის სისტემის წესებს ადგენს და მის წევრ ქვეყნებს შორის უთანხმოებებს აგვარებს.

ეკონომიკურ ძალას. თანამედროვე ეტაპზე წარმოუდგენელია საერთაშორისო ბაზარზე კონკურენციის მუდმივად შეზღუდვა სამხედრო ძალის გამოყენებით. შესაბამისად, მილიტარისტული შესაძლებლობები ნელ-ნელა კარგავს იმ ადგილს, რომელიც მას ეკავა გეოპოლიტიკური აზროვნების და სტრატეგიული შეხედულებების პირობებში. ამჟამად, ვაჭრობის ბალანსი, სავალუტო რეზერვები, უცხოური ინვესტიციები, კონკურენტუნარიანობა, სავაჭრო-ეკონომიკური სანქციები და სხვ. მსოფლიოში სახელმწიფოთა შორის ძალთა ბალანსის მნიშვნელოვანი დეტერმინანტებია. დასავლური სახელმწიფოების ინტერესს გეოეკონომიკის მიმართ განაპირობებს სურვილი შეინარჩუნონ ლიდერის პოზიციები მსოფლიო ეკონომიკურ სისტემასა და მის მექანიზმებში მიმდინარე სწრაფ ცვლილებებზე, ადეკვატური სტრატეგიების შემუშავებითა და შესაბამისი გეოეკონომიკური გადაწყვეტილებების მიღებით. გარდა ამისა, გეოეკონომიკური სტრატეგიის ფორმირების აქტუალურობა განპირობებულია მსოფლიო თანამეგობრობის წევრ სახელმწიფოთა შორის ეკონომიკური ბერკეტების როლის ზრდით, რათა ერთმა სახელმწიფომ აიძულოს მეორე სახელმწიფო განახორციელოს კონკრეტული პოლიტიკური ქმედება ეკონომიკური დამოკიდებულების მეშვეობით. სახელმწიფოთა ძლიერება და თავისი მოსახლეობის კეთილდღეობა, სულ უფრო მეტად დამოკიდებული ხდება ამ სახელმწიფოში ოპერირებადი ეკონომიკური სუბიექტების კონკურენტუნარიანობაზე, ვიდრე სახელმწიფოს ტერიტორიულ სიდიდესა და მოსახლეობის რაოდენობაზე. ამდენად, სახელმწიფოთა შორის ეკონომიკური შერკინება თანამედროვე გლობალური სამყაროს ჩვეული მდგომარეობაა და სწორედ ამ ასპექტში განიხილება გეოეკონომიკა. ეს საკითხი განსაკუთრებით აქტუალურია ეკონომიკურად მოწყვლადი ქვეყნებისთვის, რომელთაც როგორც გეოპოლიტიკური, ისე გეოეკონომიკური თვალსაზრისით, დიდი მოთამაშე სახელმწიფოები ესაზღვრება.

გეოეკონომიკა ახალი დარგია და შეიძლება ითქვას ჯერ კიდევ ბოლომდე შეუსწავლელი, თუმცა დაკვირვებები სივრცის, ეკონომიკის, ისტორიისა და პოლიტიკის ურთიერთკავშირების შესახებ გვხვდება მე-19 – მე-20 საუკუნეებში მოღვაწე მეცნიერთა ნაშრომებში. საინტერესოა ის, რომ ეკონომიკას განიხილავენ არა მხოლოდ ეკონომისტები,

არამედ პოლიტიკურ მეცნიერებათა, გეოგრაფიის, ისტორიისა და ფილოსოფიის ცნობილი მოღვაწეები. გეოეკონომიკა, როგორც სახელწოდებიდან ჩანს, სწავლობს ეკონომიკას და მის დამოკიდებულებას სივრცული განფენილობის მიმართ ე.ი გეოგრაფიული მდებარეობის გავლენას პროდუქტის წარმოება-განაწილების სფეროზე და მის გამოყენებას ეკონომიკური საქმიანობისათვის.

მე-19 საუკუნის პირველ ნახევარში, ეკონომიკისთვის მძიმე პერიოდში, ცნობილმა გერმანელმა ეკონომისტმა ფრიდრიხ ლისტმა გამოსცა წიგნი სახელწოდებით - „პოლიტიკური ეკონომიის ეროვნული სისტემა“<sup>10</sup>, რომელიც გეოეკონომიკური აზროვნების ჩანასახად შეიძლება მივიჩნიოთ. ფ. ლისტი წარმოგვიდგენს არა მხოლოდ მშრალ, თეორიულად გამართულ მოსაზრებებს, არამედ კონკრეტული პრობლემების გადაჭრის პრაქტიკულ გზებს გვთავაზობს. მისი შეხედულებები ნაწილობრივ შეიძლება თანამედროვე რეალობასაც მოვარგოთ. ეს უნიკალურ შესაძლებლობას გვაძლევს შევადაროთ გეოეკონომიკის ძველი და თანამედროვე მოსაზრებები. მისი ნაშრომები გარკვეულწილად ამ მეცნიერების ევოლუციური განვითარების ისტორიულ გზას ასახავს. ფ. ლისტის პრაქტიკაზე ორიენტირებულობა არანაირად არ აკნინებს მისი თეორიული აზროვნების ღრმა სისტემურ ხასიათს. ის ითვალისწინებს რიგ გარემოებებს, რომლებშიც შესაძლოა ქვეყნის ეკონომიკა იმყოფებოდეს მისი საშინაო და საგარეო ზემოქმედი ფაქტორების გათვალისწინებით. რაც მთავარია, მისმა შეხედულებებმა გააქტიურა გეოეკონომიკის შემდგომი კვლევა.

ფ. ლისტის შეხედულებებით<sup>11</sup>, ნებისმიერი თეორია შეიძლება იყოს ლოგიკური, თანმიმდევრული და დასაშვები, მაგრამ რეალურ სამყაროში არსებული სხვა ფაქტორების გათვალისწინების გარეშე – პრაქტიკაში განუხორციელებელი. ლისტი არ უშინდება კლასიკური ეკონომიკის მამად წოდებული მეცნიერის ა. სმითის კრიტიკას ისე, რომ არ აკნინებს მის მიდგომებს. ამ კრიტიკის გამო, ფ. ლისტი კლასიკური დოქტრინის მოწინააღმდეგედ მონათლეს. რეალურად, ლისტი საკუთარი შეხედულებებით სრულად არ უგულვებლყოფდა კლასიკოსთა თეორიულ შეხედულებებს, რადგან ამ თეორიებს

<sup>10</sup>List, F. (1841). The National System of Political Economy (translated by Lloyd, S.S.). New York.

<sup>11</sup>List, F. (1841). The National System of Political Economy (translated by Lloyd, S.S.). New York, pp. 222-224.

განიხილავდა უფრო რეალურ გარემოში, ვიდრე ორი ქვეყნისა და ორი საქონლის წარმოების პირობებში შეიძლება დავინახოთ. იგი პატივს სცემდა კლასიკოსთა თეორიულ დოქტრინებს, მაგრამ სურდა შეეცოთ ის ხარვეზები, რომლებიც არსებობდა მათ თეორიულ დაშვებებში, სადაც ისინი არ ითვალისწინებდნენ ქვეყნის განვითარების კონკრეტულ პირობებსა და შესაძლო მოცემულ განსხვავებებს. კერძოდ, ფ. ლისტი ა. სმითს აკრიტიკებს იმასთან დაკავშირებით, რომ მისი თეორია კოსმოპოლიტიურია, არ ითვალისწინებს ქვეყნის გეოგრაფიულ განფენილობას და საქონლის განაწილებას - გადანაწილების ტერიტორიულ ფაქტორებს. შესაბამისად, არ განიხილავს ცალკეულ სახელმწიფოთა ეკონომიკური განვითარების ეროვნულ თავისებურებებსა და მახასიათებლებს. ლისტის აზრით, საყოველთაოდ მიღებული დოგმებისა და ეკონომიკური კანონების მიღება, თუნდაც თავისუფალი ვაჭრობის შესახებ, მოგებიანია რა თქმა უნდა ყველაზე მეტად განვითარებული სახელმწიფოებისთვის და ამ აზრის ქომაგებს, მათ შორის იმ დროისათვის წარმატებული სახელმწიფოს ინგლისის წარმომადგენელ ადამ სმითს ახალი პრაქტიკული მოთხოვნა წაუყენა. მისი აზრით, ეკონომიკური თეორიები არ შეიძლება იყოს უნივერსალური და პრაქტიკული სინამდვილისგან მოწყვეტილი.<sup>12</sup>

ზემოაღნიშნულის გარდა, ფ. ლისტის კვლევის ობიექტია ერის ბუნება, რომელიც შეიძლება ითქვას მედიატორის როლს ასრულებს პიროვნებასა და კაცობრიობას შორის. ის უპირისპირებს სახელმწიფოს გეოგრაფიულ საზღვრებში განთავსებული ცალკეული სუბიექტების ეკონომიკურ ინტერესებს და გვთავაზობს მათი უზრუნველყოფის ოპტიმალურ საშუალებებს. ფ. ლისტი არ ემხრობა მოსაზრებას იმის შესახებ, რომ ადამიანის ბუნების ახსნა შესაძლებელია მხოლოდ მისი ამა თუ იმ ერზე ბიოლოგიური მიკუთვნებულობის მიხედვით და არ ითვალისწინებს ეკონომიკური საკითხის კორელაციის შესაძლებლობებს. იგი მიიჩნევს, რომ ნაციონალიზმის იდეოლოგიის მიმდევრები ცდილობენ საზოგადოების სხვადასხვა ფენებს შორის გარკვეულ იზოლირებას რასის, კანის ფერის, რელიგიური მრწამსის, მსოფლმხედველობისა და

---

<sup>12</sup>List, F. (1841). The National System of Political Economy (translated by Lloyd, S.S.). New York, pp. 102-103.

ეროვნული ნიშნის მიხედვით. ბიოლოგიური ნაციონალიზმი ანაწევრებს ქვეყანას და მოსახლეობას ერთმანეთს უპირისპირებს, რასაც შედეგად მოჰყვება ეკონომიკური ურთიერთობების გართულება. ზემოაღნიშნულის საწინააღმდეგოდ, ფ. ლისტი გვთავაზობს „ეკონომიკური ნაციონალიზმის“ ცნებას, რომელიც ქვეყნის სამამულო ეკონომიკის შენარჩუნება-გადარჩენაზე ფოკუსირებას გულისხმობს. მისი აზრით, ეკონომიკური ნაციონალიზმი ახდენს ერის გაერთიანებას საერთო ეკონომიკური ინტერესების გარშემო და იმავდროულად აქარწყლებს ბიოლოგიურ, კულტურულ და მენტალურ კუთვნილებას.

ფ. ლისტი ვაჭრობის ლიბერალიზებას ერთმნიშვნელოვნად სასარგებლოდ არ მიიჩნევს ვაჭრობის პარტნიორ ქვეყანასთან შედარებით სუსტი ეკონომიკური განვითარების მქონე სახელმწიფოსთვის, რადგან ის სავაჭრო-ეკონომიკურ ურთიერთობებში ყოველთვის დაიჩაგრება ასიმეტრიული შესაძლებლობებიდან გამომდინარე. სწორედ ამ მოსაზრების გამო, ფ. ლისტი ეკონომიკურად წარუმატებელი ქვეყნების ერთგვარ გულშემატკივრად ითვლება და ანვითარებს ე.წ. „დამწევი განვითარების თეორიას“ (Catching up development), რაც გულისხმობს გარკვეულ ისტორიულ მონაკვეთში, ეკონომიკურად ძლიერი ქვეყნების მხრიდან სუსტი ქვეყნების ტექნოლოგიურ-ეკონომიკურ განვითარებაში დახმარებას. ფ. ლისტი ეკონომიკურად სუსტად განვითარებული ქვეყნებისთვის ისევე აქტუალურია, როგორც ა. სმითი და დ. რიკარდო მსოფლიო ეკონომიკის ლიდერი ქვეყნებისათვის. ფ. ლისტის მოსაზრებით<sup>13</sup>, შეუძლებელია ერთმნიშვნელოვნად გადავწყვიტოთ რომელი იქნება უფრო მოგებიანი: ერთი ქვეყნის საგარეო ეკონომიკური ურთიერთობა სხვა ქვეყანასთან თავისუფალი ვაჭრობის პირობებში თუ პროტექციონისტული პოლიტიკის არსებობის შემთხვევაში, რადგან აუცილებლად გასათვალისწინებელია მოცემული ისტორიული პერიოდი. მეცნიერის აზრით<sup>14</sup>, ჩვენ უნდა გავარკვიოთ რა გზით განვავითაროთ საბაზრო ურთიერთობები კონკრეტულ ქვეყანაში ისე, რომ ბაზრის განვითარების თვალსაზრისით, უფრო განვითარებულ სამყაროსთან კონტაქტისას არ დაიკარგოს მისი პოლიტიკური

<sup>13</sup>List, F. (1841). The National System of Political Economy (translated by Lloyd, S.S.). New York, pp. 105-107.

<sup>14</sup>List, F. (1841). The National System of Political Economy (translated by Lloyd, S.S.). New York, pp. 118.

ძლიერება, ეკონომიკური სუვერენიტეტი, ეროვნული დამოუკიდებლობა და კულტურული თვითმყოფადობა. ამ ოთხი უმნიშვნელოვანესი აქტივის შესაძლო დაკარგვის შიშით, ფ. ლისტმა გააანალიზა ეკონომიკური ავტარკიის<sup>15</sup> ცნება და მისი შესაძლო პოზიტიური შედეგები. მეცნიერის მტკიცებით, ქვეყნის ეკონომიკის წარმატებით განვითარებისათვის სახელმწიფოს და ერს უნდა გააჩნდეს მაქსიმალურად დიდი გეოგრაფიული განფენილობა, რომელიც საერთო ეკონომიკური სტრუქტურითა და სისტემებით იქნება გაერთიანებული. მხოლოდ ასეთ შემთხვევაშია რეალისტური ეკონომიკური დამოუკიდებლობის საწყისი ბაზის ფორმირება. აღნიშნული შეხედულების განვითარების პარალელურად ფ. ლისტი აქტიურად სთავაზობდა წინადადებებს იმ დროინდელ სახელისუფლებო ძალებს იმასთან დაკავშირებით, რომ აუცილებელი იყო გერმანული მიწებისა და ავსტრიის ერთიან საბაჟო კავშირში გაერთიანება. აღნიშნული კავშირის ფარგლებში წევრ სახელმწიფოებს შორის ინტენსიურად განვითარდებოდა ინტეგრაციული პროცესები და საბაზრო ურთიერთობები. ამასთანავე იგი დაჟინებით მოითხოვდა კავშირის შიგნით ვაჭრობის ლიბერალიზებას და სატარიფო ბარიერების მაქსიმალურად შეზღუდვას. ფ. ლისტის აზრით, მხოლოდ თავისუფალი ვაჭრობა ვერ მოუტანს სახელმწიფოს ეკონომიკურ სიმდიერეს, საჭიროა სახელმწიფომ კომპლექსური განვითარების გზა აირჩიოს, რითაც მრეწველობისა და ზოგადად ინდუსტრიის განვითარების აუცილებლობაზე მიანიშნებდა.<sup>16</sup> ზემოთ უკვე აღინიშნა, რომ ფ. ლისტი ცნობილია, როგორც „ეკონომიკური ნაციონალიზმის“ ფუძემდებელი. მისი თეორიის მიხედვით, ყველა ცივილიზებული ერი მჭიდრო საერთაშორისო ინტეგრაციისკენ მიისწრაფვის: „ამჟამად უკვე დარწმუნებით შეიძლება იმის განჭვრეტა, რომ რამდენიმე ათეული წლის შემდეგ, სატრანსპორტო მიმოსვლის გაუმჯობესების კვალობაზე, მაღალი ცივილიზაციის ხალხები თავისი მატერიალური და გონებრივი ურთიერთობებით ისევე მჭიდროდ იქნებიან ერთმანეთთან დაკავშირებულნი, როგორც ასი წლის წინათ ინგლისის სხვადასხვა

<sup>15</sup>პოლისების ჩაკეტილობა - თვითმმართველობა (ქვეყნის ეკონომიკური რეჟიმი, რომელიც გულისხმობს მის თვითმმართველას და სხვა ქვეყნებთან გაცვლითი ურთიერთობების არ არსებობას).

<sup>16</sup>Clairmonte, F. (1959). *Friedrich list and the historical concept of balanced growth*. Springer. Dehli, pp. 27-28.

საგრაფო“.<sup>17</sup> ამდენად, ფ. ლისტის შეხედულებით, ეკონომიკური ნაციონალიზმის კონცეფციაში იგულისხმება ტერიტორიული გაერთიანება ეკონომიკური მიზნების მისაღწევად და არა სხვადასხვა ერების კარჩაკეტილობა.<sup>18</sup>

ფ. ლისტის ნაშრომებში ჩაღრმავებისას მკაფიოდ იკვეთება მისეული გეოეკონომიკური ხედვა, საიდანაც თამამად შეგვიძლია ვთქვათ, რომ ფ. ლისტი არის ერთ-ერთი პირველი მეცნიერი, რომელმაც გეოეკონომიკის მომავალი იწინასწარმეტყველა. მართალია, მას „გეოეკონომიკა“, როგორც ტერმინი არ ჩამოუყალიბებია, მაგრამ მის მიერ დასმული საკითხები ეკონომიკის გლობალიზაციის ეპოქაში ნაწილობრივ რეალიზდება. მას ეკუთვნის მოსაზრება: „რაც უფრო ვითარდება მრეწველობა, მით უფრო თანაბრად ხდება მისი განაწილება დედამიწაზე და მით უფრო შემცირდება ომში სამხედრო ძალის გამოყენების შესაძლებლობა“ (გვ. 119-120).

მე-20 საუკუნის გეოეკონომიკური აზრის განვითარებას და თანამედროვე გაგებით გეოეკონომიკური კონცეფციის ფორმირებას შემდგომ პერიოდში ხელი შეუწყო ცნობილმა გერმანელმა მეცნიერმა, ისტორიკოსმა ფრიც რორიგმა ნაშრომში „ლუბეკის ბაზარი“<sup>19</sup>. მეცნიერი გეოპოლიტიკური მიზნების განხილვისას სახელმწიფოს მიზნების მიღწევის გზაზე წინა პლანზე ეკონომიკურ ფაქტორს აყენებს. მისი აზრით, სახელმწიფოთა ინტერესები მსოფლიო გეოპოლიტიკურ ლანდშაფტში გაზარდონ სხვა ქვეყნებზე საკუთარი ძალაუფლება, ეკონომიკური დოვლათის მიღებითაა განპირობებული. მეცნიერის აზრით,<sup>20</sup> მსოფლიო ეკონომიკაში ყველაფერი იმაზეა დამოკიდებული, თუ სად არის კონცენტრირებული მძლავრი წარმოების კერები, წარმოების საშუალებები (შრომა, მიწა, კაპიტალი) და ნედლეული. მეცნიერი ამტკიცებს, რომ გეოგრაფიულ/სივრცული სიდიდე, სასარგებლო წიაღისეულის მარაგები ქმნიან ეფექტიან პროდუქტიულობას, შესაბამისად მხოლოდ რესურსებით მდიდარი და

<sup>17</sup>Лист, Ф. (2005). Национальная система политической экономики. Европа. Москва, с. 117.

<sup>18</sup>Лист, Ф. (2005). Национальная система политической экономики. Европа. Москва, с. 118.

<sup>19</sup>Rorig, F. (1922). Der Markt von Lubeck: Topographisch-statistische Untersuchungen zur Deutschen Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Quelle & Meyer. Leipzig, pp. 355-357.

<sup>20</sup>Selzer, S. (2016). Nachgrabung auf dem Markt von Lubeck. Rorig, F. „Gründungsunternehmerthese ‘in der deutschen Geschichtsforschung der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, in: Zeitschrift für Lübeckische Geschichte 96. Lübeck, pp. 14-15.

ტერიტორიულად დიდი სახელმწიფოები წარმოადგენენ მსოფლიო ეკონომიკის ჰეგემონ ძალებს.<sup>21</sup>

ისტორიკოს ფ. რორიგის შეხედულებათა მოდიფიცირება შემდგომში შემოგვთავაზა ფრანგმა მეცნიერმა, ისტორიკოსმა, ფერნანდ ბროდელმა თავის ნაშრომებში: „ისტორია და სოციოლოგია“<sup>22</sup>, „ცივილიზაცია და კაპიტალიზმი“<sup>23</sup>. ის იყო პირველი მეცნიერი, რომელმაც მკვეთრად ასახა გეოეკონომიკის ეკონომიკური და გეოგრაფიული ურთიერთდამოკიდებულების მნიშვნელობა. ამდენად, ფერნანდ ბროდელს არ იქნება გადაჭარბებული თუ ერთ-ერთ პირველ გეოეკონომისტს ვუწოდებთ, რომელმაც ეკონომიკური ინტერესების გრავიტაციული ასპექტების მნიშვნელობაზე ისაუბრა. მეცნიერი თავის ნაშრომებში მუდმივად აპელირებს ეკონომიკის სივრცისა და დროის კორელაციის მნიშვნელობაზე. ფ. ბროდელის მოსაზრებით, თანამედროვე ეტაპზე, ეკონომიკის დომინანტობა სულ უფრო წონადი ხდება. მისი შეფასებით “ეკონომიკა არის ფოკუსი, რომელიც არღვევს გეოპოლიტიკურ წონასწორობას და მნიშვნელოვან ზეგავლენას ახდენს სხვა წესრიგზე”<sup>24</sup>. ბროდერი ასევე ხაზს უსვამს ეკონომიკის ბუნებას, რომელიც ხელს უწყობს ხალხთა შორის მკვეთრი უთანაბრობის ზრდას და ადამიანთა დაყოფის შესაძლებლობას მათი მატერიალური შესაძლებლობებისა და შეუძლებლობების მიხედვით.

იმისათვის, რომ სახელმწიფოებს საკუთარი საგარეო ურთიერთობის სტრატეგიები უფრო ეკონომიკურ საწყისებზე გადაეტანათ, ვიდრე სამხედრო-ძალისმიერ შესაძლებლობებზე, ჯერ კიდევ მე-19 საუკუნის დასაწყისიდან დაიწყო მეცნიერთა მიერ აქტიური განხილვები გეოეკონომიკური ხედვისა და აზრის განვითარების აუცილებლობაზე. მიუხედავად ამისა, მეორე მსოფლიოს ომის დასრულებამდე ევროპაში მოქმედებდა გერმანული ე.წ. „სასიცოცხლო სივრცის“<sup>25</sup> გეოპოლიტიკური დოქტრინა,

---

<sup>21</sup>Rorig, F. (1922). Der Markt von Lubeck: Topographisch-statistische Untersuchungen zur Deutschen Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Quelle & Meyer. Leipzig, pp. 358.

<sup>22</sup>Braudel, F. (1980). On History: History and Sociology. Weidenfeld & Nicolson. London, pp. 42-43.

<sup>23</sup>Braudel, F. (1981). Civilization and Capitalism, 15<sup>th</sup> – 18<sup>th</sup> Century. London, pp. 106-107.

<sup>24</sup>Braudel, F. (1982). On History. Chicago Press. Chicago, pp. 25-27.

<sup>25</sup>„სასიცოცხლო სივრცე“ - გერმანული გეოპოლიტიკის ერთ-ერთი ძირითადი ცნება, რომლის მიხედვითაც, ერს და, შესაბამისად, მის სახელმწიფოს ნორმალური განვითარებისათვის სჭირდება გარკვეული სასიცოცხლო სივრცე, რომელიც მან თვითონვე უნდა შექმნას.



რომლის მიხედვითაც საბჭოთა კავშირსა და გერმანიაში გეოპოლიტიკა დომინანტობდა გეოეკონომიკურ შეხედულებებზე. ცხელი ომის დასრულებისთანავე აშშ-ის სამეცნიერო და პოლიტიკურ წრეებს შემოაქვთ და ავრცელებენ ე.წ. „სასიცოცხლო ინტერესების ზონის“ კონცეფციას, რომელიც უპირისპირდება აქამდე არსებულ გერმანულ დოქტრინას. ამერიკული დოქტრინის კონცეფციის მიხედვით, მსოფლიო ლიდერობა მიიღწევა ეკონომიკური ძლიერების გზით და არა სამხედრო-პოლიტიკური სიძლიერით. კონცეფციაში აშკარად გამოიკვეთა გეოპოლიტიკის და გეოეკონომიკის დაახლოების ნიშნები. სწორედ ამგვარმა იდეოლოგიურმა ცვლილებებმა ხელი შეუწყო ბერლინის კედლის დაცემასა და შემდგომ საბჭოთა კავშირის მიერ აღმართული ე.წ. „რკინის ფარდის“ სწრაფ და მოულოდნელ ჩამოშლას, რამაც საბოლოო ჯამში ის სოციალისტური სივრცე, რომელიც რუსული გეოპოლიტიკური აზროვნების მარწუხებში იყო მოქცეული გეოეკონომიკურად თავისუფალ ადგილად და აშშ ახალი მსოფლიოს ეკონომიკური წესრიგის ჰეგემონ სახელმწიფოდ აქცია. ამდენად, აშშ-ში საფუძველი ჩაეყარა ახალ გეოეკონომიკურ აზროვნებას, რომელიც სრულად მოტივირებულია ეკონომიკური ინტერესების დაკმაყოფილებით. ფაქტობრივად ეს არის კონცეფცია, სადაც დასაბუთებულია მსოფლიო ლიდერობის მიღწევა გეოეკონომიკური ომის გზით, საფუძვლიანად მოფიქრებული ეკონომიკური კონკურენტი ძალის გაუნებელყოფა ან/და ეკონომიკური ლიკვიდაციის სტრატეგია სხვადასხვა ეკონომიკური ინსტრუმენტების გამოყენებით. ამ პროცესს, ამერიკული ტრანსეროვნული კორპორაციების მსოფლიო გავლენების ზრდას ხელს მნიშვნელოვნად უწყობდა ტექნიკური პროგრესის სწრაფი ტემპები ისეთ მიმართულებაში, როგორცაა საერთაშორისო სატრანსპორტო-კომუნიკაციების განვითარება.

აშშ-ის ზემოთხსენებული გეოეკონომიკური კონცეფცია დასავლელი პოლიტოლოგების, ეკონომისტებისა და ეკონომიკური გეოგრაფების ახლებური მეცნიერული მსოფლმხედველობის იდეოლოგიური საფუძველი გახდა. ამ თვალსაზრისით, დასავლური აზროვნების მთავარი დასაყრდენია ჰარვარდის

---

ამ აზრის განმავითარებლად კი მიიჩნევა გერმანელი გეოგრაფი და სოციოლოგი, გერმანული გეოპოლიტიკური სკოლის ფუძემდებელი კარლ ჰაუსჰოფერი.

უნივერსიტეტის პოლიტიკური ეკონომიის სკოლა, რომელიც სიდრმისეულად სწავლობს მსოფლიო ეკონომიკისა და კაპიტალიზმთან დაკავშირებულ საკითხებს. აღნიშნული მიმართულებით სხვადასხვა დროს ცნობილ მეცნიერთა არაერთი საინტერესო ნაშრომი იქნა გამოქვეყნებული. განსაკუთრებით ყურადსაღებია, ამერიკული ეკონომიკური აზრის ერთ-ერთი თვალსაჩინო წარმომადგენლის ჯონ ქენეთ გელბრეითის, ნაშრომები: „ეკონომიკის ისტორია: წარსული, როგორც აწყმო“<sup>26</sup> და „კარგი საზოგადოება: ჰუმანური დღის წესრიგი“<sup>27</sup> მეცნიერი დასავლურ სახელმწიფოთა საზოგადოების განვითარებულობას ამ საზოგადოების ცხოვრების ხარისხის გაცილებით მაღალი სტანდარტებით ხსნის. გელბრეითის შეფასებით, თანამედროვე პერიოდის უმთავრეს ამოცანას აგრესიული ნაციონალიზმის დაძლევა წარმოადგენს, რადგან თვლის, რომ ნაციონალიზმის მძაფრი გამოვლინება ძალიან აზარალებს სახელმწიფოთა ეკონომიკურ ინტეგრაციებსა და მსოფლიო ეკონომიკური სისტემის ერთსულოვნებას, რაც საბოლოოდ ხელს უშლის სამართლიანი საზოგადოების ფორმირების პროცესს.

მსოფლიო ეკონომიკური პრობლემის კვლევის საქმეში ნიშანდობლივია ცნობილი ამერიკელი მეცნიერის ლესტერ კარლ თუროუს მიგნებები, რომლებიც პრობლემის მკვეთრად გამოკვეთილ გეოეკონომიკურ ხასიათს ატარებს. იგი ნაშრომში: „პირისპირ: მომავალი ეკონომიკური ბრძოლა იაპონიას, ევროპასა და ამერიკას შორის“<sup>28</sup> და „კაპიტალიზმის მომავალი“<sup>29</sup> ამტკიცებს, რომ იმ ლოგიკით თუ მე-19 საუკუნეში ლოკალური ეკონომიკური სისტემები შეიცვალა ეროვნული ეკონომიკური სისტემებით, მე-20 საუკუნის მიწურულს ეროვნულ ეკონომიკებს ცვლის მსოფლიო ეკონომიკური უნიფიცირებული სისტემა, თუმცა არ გამორიცხავს რეგიონული ეკონომიკური ინტეგრაციების ფორმირების ტენდენციასაც. სწორედ ამიტომ ის აშშ-სა და იაპონიის გარდა, მთავარ ეკონომიკურ პოლიგონად მიიჩნევს არა ცალკეულ ევროპულ სახელმწიფოებს ან თუნდაც ევროპაში ყველაზე მძლავრ ეკონომიკებს (გერმანია, დიდი ბრიტანეთი, საფრანგეთი), არამედ ევროპულ ქვეყნებს, როგორც ერთიან ეკონომიკურ

<sup>26</sup>Galbraith, J. K. (1987). A History of Economics: The Past as The Present. London.

<sup>27</sup>Galbraith, J. K. (1996). The Good Society: The Humane Agenda. London.

<sup>28</sup>Thurow, L. (1992). Head to head: The coming economic battle among Japan, Europe, and America. New York.

<sup>29</sup>Thurow, L. (1996). The Future of Capitalism. J. Leadership & Organization Development. New York.

მოთამაშეს. მეცნიერის აზრით, შემოსავლები დამოკიდებული გახდება იმაზე თუ რამდენად იქნებიან ინტეგრირებული ქვეყნების ეკონომიკები ახალ მსოფლიო ეკონომიკაში. იგი გლობალურ ეკონომიკურ სისტემაში წარმატებული ინტეგრაციის მთავარ ფაქტორად და 21-ე საუკუნის სტრატეგიულ რესურსად ცოდნასა და ადამიანურ რესურსს მიიჩნევს.

ჰარვარდის უნივერსიტეტის, პოლიტოლოგიის პროფესორი სამუელ ჰანტინგტონი ნაშრომში „ცივილიზაციათა შეჯახება და ახალი მსოფლიო წესრიგის ფორმირება“<sup>30</sup> ამტკიცებს, რომ „დასავლეთი უნიკალურია, მაგრამ არა უნივერსალური“. სამუელ ჰანტინგტონის აზრით, სახელმწიფოსთვის უმთავრესია პრესტიჟი, რომელიც ნიშნავს ძალას. ძალა კი თავის მხრივ, არის ეკონომიკური პროდუქტიულობა, რომელიც შემდგომ ქმნის ძალაუფლებასაც.<sup>31</sup> მეცნიერი გვთავაზობს საკუთარ პროგნოზს მომავალთან დაკავშირებით და ასაბუთებს, რომ შემდეგი მსოფლიო ომის შემთხვევაში, თუ ასეთი რამ მოხდა, იქნება ომი ცივილიზაციათა შორის. განიხილავს, რა მსოფლიოში მიმდინარე კონკრეტულ პოლიტიკურ და ეკონომიკურ პროცესებს, მეცნიერი მიაჩნებს ეკონომიკური და პოლიტიკური რეგიონული კავშირების ფორმირების ტენდენციაზე, რომლის საფუძველსაც წარმოადგენს ამა თუ იმ ცივილიზაციისადმი კუთვნილება. იგი ცალკე გამოყოფს აშშ-ს როლს მსოფლიოს მომავალ წესრიგში. მისი აზრით, აშშ-ის ლიდერ ზესახელმწიფოდ შენარჩუნება წარმოადგენს უმნიშვნელოვანეს წინაპირობას კეთილდღეობისა და უსაფრთხოების, თავისუფლებისა და დემოკრატიის, ღია ეკონომიკის განვითარებისა არა მხოლოდ ამერიკელი მოსახლეობისთვის, არამედ მთელ დანარჩენ მსოფლიოში საერთაშორისო საზოგადოებისათვის წესრიგისა და სტაბილურობის უზრუნველსაყოფად.

მე-20 საუკუნის 80-იანი წლების დასაწყისში, „მსოფლიო სისტემების თეორია“<sup>32</sup> გახდა ერთ-ერთი პირველი გეოეკონომიკური ხასიათის კონცეფციის შემმუშავებელი ნაშრომი, რომელმაც მსოფლიო სამეცნიერო წრეებში დიდი ხმაური და

<sup>30</sup>Huntington, S. (1997). *The Clash of Civilizations and the Remaking of World Order*. Touchstone. New York.

<sup>31</sup>Surku, I. (2005). *Geoeconomic policies for regional development: Turkey as a catalyst for Eastern Europe*. Mokslo darbai, Vilniaus Universitetas. Vilnius, p.31.

<sup>32</sup>Wallerstein, I. (1974). *World System Theory*. University of Washington. Washington.

არაერთგვაროვანი რეაქციები გამოიწვია. აღნიშნულის ავტორი იყო ამერიკელი სოციოლოგი იმანუილ ვალერშტეინი. მიუხედავად მისი საკმაოდ გამოკვეთილი გეოეკონომიკური ხედვისა უნდა აღინიშნოს, რომ მისი მსოფლისსტემური მიდგომა მაინც არ პასუხობს თანამედროვე გეოეკონომიკის პრინციპებსა და ფუნდამენტურ მიმართულებებს. მეცნიერის მთავარი ლაიტმოტივი, რომელიც გეოეკონომიკურ აზროვნებასთან ყველაზე ახლოა, დაკავშირებულია მის მიერ შემუშავებულ ახალ მეცნიერულ პარადიგმასთან - კაცობრიობის განვითარება ეკონომიკური საქმიანობის სივრცობრივი გააზრების და ეკონომიკური ურთიერთკავშირების კონტექსტში. მაგრამ ამ პარადიგმის განვითარებას ახდენს არა ეკონომიკურ კორელაციაზე, ზოგადად გეოეკონომიკაზე, ეკონომიკური ინტერესების, როგორც საბოლოო მიზნის დეკლარირებით, არამედ გეოგრაფიული განფენილობის საკითხებზე.

თანამედროვე გეოეკონომიკური მეცნიერების არსის ერთ-ერთი ყველაზე უფრო დასაბუთებული და გასაგები ხედვა შემოგვთავაზა ედვარდ ნიკოლაე ლუტვაკმა ნაშრომში: „გეოპოლიტიკიდან გეოეკონომიკისაკენ“ კონფლიქტის ლოგიკა და კომერციის გრამატიკა<sup>33</sup>. ე. ლუტვაკი თანამედროვე მსოფლიოს ერთ-ერთი გამოჩენილი მეცნიერია, რომელიც სამართლიანად ითვლება გეოეკონომიკის ფუძემდებლად. სწორედ მან შეძლო ეს ახალგაზრდა, მეცნიერულად ჯერ კიდევ შეუსწავლელი დარგი ერთ-ერთ ყველაზე უფრო პერსპექტიულ მიმართულებად ექცია სოციალურ მეცნიერებებში. იგი აღნიშნავს, რომ საგარეო ვაჭრობის მეთოდები თრგუნავენ მილიტარისტული მეთოდების საჭიროებას. ლუტვაკი თავის ნაშრომში ასაბუთებს, რომ სახელმწიფოები, როგორც გარკვეული გეოგრაფიულ-ტერიტორიული ობიექტები, არ გაქრებიან, მაგრამ გადაეწყობიან გეოპოლიტიკური რელსებიდან გეოეკონომიკაზე, რათა მოახდინონ მათი შესუსტებული გეოპოლიტიკური როლის აღორძინება. მეცნიერი ტერმინს „გეოეკონომიკა“ მიიჩნევს საუკეთესოდ იმის ასაღწერად თუ როგორი კომპლექსური პროცესია ის, რასაც კონფლიქტის ლოგიკასა და კომერციის გრამატიკას უწოდებს. გეოეკონომიკის სულისჩამდგმელად წოდებული ედვარდ ლუტვაკი გეოეკონომიკას

---

<sup>33</sup>Luttwak, E. N. (1990). From Geopolitics to Geo-Economics: Logic of Conflict, Grammar of Commerce. Philadelphia.

განმარტავს, როგორც კომერციული საშუალებებით ურთიერთგადამკვეთი მიზნების მიღწევის საშუალებას<sup>34</sup>. გეოკონომიკა სწავლობს ქვეყნის სტრატეგიის ანალიზისა და ეროვნული კონკურენტუნარიანობის განვითარების ინსტრუმენტების შემუშავების საკითხებს.<sup>35</sup> 1990-ანი წლების ძირითად ტენდენციას ე. ლუტვაკი განსაზღვრავს, როგორც გეოპოლიტიკიდან გეოეკონომიკაზე გადასვლას. მისი აზრით, ეს პროცესი, წარმოადგენს ახალ რეალობას და სახელმწიფოთშორისი დაპირისპირების ახალ ლოგიკას. მეცნიერის შეფასებით „გეოეკონომიკაში გაბატონებულია შეტევითი იარაღი და მისი მთავარი მიზანია, საკუთარი როლის მოპოვება და დამკვიდრება მსოფლიო ეკონომიკაში“.<sup>36</sup> მანვე იწინასწარმეტყველა გეოეკონომიკური ომების მოახლოება. ეს წინასწარმეტყველება გამართლდა, ვინაიდან უკვე 1990-ანი წლების დასაწყისშივე მსოფლიო შეძრა სავალუტო და ვაჭრობის ომების მთელმა სერიამ.

ზემოაღნიშნულის მიუხედავად, ე. ლუტვაკის მოსაზრებებს გამოუჩნდნენ ოპონენტები, რომლებმაც მწვავედ გააკრიტიკეს მისი პოზიცია ამერიკის პოტენციურ ეკონომიკურ მეტოქეებთან (ევროპა და იაპონია) დაკავშირებით. რაიმონდ ვერნონი აკრიტიკებდა რა ე. ლუტვაკის შეფასებებს, მიუთითებდა, რომ მისი მოსაზრებები მეტისმეტად გადამლამებულია და არსებულ მდგომარეობას დამახინჯებულად გადმოსცემს<sup>37</sup>. თანამედროვე გეოეკონომიკაში კონკურენტუნარიანი უპირატესობის თეორია განსაკუთრებულ მნიშვნელობას ანიჭებს ერებს შორის განსხვავებულობას და ეროვნულ ხასიათთა მრავალფეროვნებას. მსგავსი სიჭრელე უდევს საფუძვლად კონკურენტუნარიან უპირატესობას. მსოფლიო გამოცდილება გვიჩვენებს, რომ ამა თუ იმ ქვეყნის ის დარგები გახდნენ კონკურენტუნარიანები, რომლებიც ადამიანთა ეთნოგეოგრაფიული და მსოფლმხედველობრივ სპეციფიკას დაეფუძნენ და არა ბუნებრივ რესურსებს (შვეიცარია, ავსტრია, დანია, ბელგია, იაპონია, ტაივანი, სინგაპური და ა.შ.). ამჟამად, არა მხოლოდ ნახსენები, არამედ მსოფლიოს დანარჩენ ნაწილში მყოფი

<sup>34</sup>Luttwak, E. N. (1990). From Geopolitics to Geo-Economics: Logic of Conflict, Grammar of Commerce”, The National Interest, No. 20. Philadelphia, pp. 17-22.

<sup>35</sup>ბესაძე, გ., აბესაძე, თ. (2011). გლობალიზაცია და საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის თავისებურებანი. თბილისი, გვ. 75.

<sup>36</sup>Luttwak, E. N. (1993). The coming Global War for Economic Power. Philadelphia, p. 65.

<sup>37</sup>Free Press. (1989). Beyond Globalism: Remaking American Foreign Economic Policy. New York.

სახელმწიფოებიც აქტიურად იყენებენ გეოეკონომიკურ მეთოდებს, რაც იმაზე მიუთითებს, რომ გეოეკონომიკური კონცეფცია გაცილებით მასშტაბურია და მთელ მსოფლიოს მოიცავს.

კიდევ ერთი ამერიკელი მეცნიერი უილიამ ნესტერი ეხმიანება მიმდინარე გეოეკონომიკის აქტუალურ საკითხებს თავის ნაშრომში: „საერთაშორისო ურთიერთობები: გეოპოლიტიკური და გეოეკონომიკური კონფლიქტი და თანამშრომლობა“<sup>38</sup>. ავტორი საკუთარი ახალი გეოეკონომიკური ტერმინოლოგიების შემოღებით ადასტურებს საერთაშორისო ურთიერთობებში გეოეკონომიკის უმნიშვნელოვანეს როლს. მის სახელთანაა დაკავშირებული ისეთი ტერმინების დამკვიდრება, როგორცაა: გეოეკონომიკური კონფლიქტი, გეოეკონომიკური თანამშრომლობა, გეოეკონომიკური სტრატეგია, გეოეკონომიკური ძალა, გეოეკონომიკური ბალანსი და სხვა. რ. ვერნონი, დ. სპარი და გ. ტობინი ანვითარებენ აზრს იმის შესახებ, რომ ეკონომიკური დიპლომატია ხდება მთავარი ინსტრუმენტი სახელმწიფოთა საგარეო ურთიერთობების კონფლიქტებისა ან/და თანამშრომლობის მიზეზიც და შედეგიც.<sup>39</sup>

გეოეკონომიკაზე საუბრისას არ უნდა დაგვავიწყდეს ამერიკელი მეცნიერის, ჰარვარდის უნივერსიტეტის პროფესორის ჯოზეფ სამუელ ნაი უმცროსის ე.წ. „რბილი ძალის“ კონცეფცია, რომელიც შემოგვთავაზა თავის ნაშრომებში: „რბილი ძალა - მსოფლიო პოლიტიკაში მიზნის მიღწევის საშუალება“<sup>40</sup> და „ძლიერების მომავალი“<sup>41</sup>. ავტორი ამტკიცებს, რომ ე.წ. „უხეში ძალის“ თეორია, რომელიც იძულებისა და ზეწოლის მექანიზმებს იყენებს, წარსულს ჩააბარა ლიდერმა სახელმწიფოებმა. მისი შეფასებით, თანამედროვე ეტაპზე ჰეგემონისტურად განწყობილი ქვეყნები სასურველი მიზნის მისაღწევად, „რბილი ძალის“ თეორიას იყენებენ, რაც გულისხმობს თანამშრომლობისა და მიმზიდველობის მექანიზმების ერთობლივ გამოყენებას ეკონომიკური ექსპანსიით

<sup>38</sup>Nester, W. (1995). International Relations: Geopolitical and Goeconomic Conflict and Cooperation. HarperCollins Publishers. Bloomington, Indiana.

<sup>39</sup>Vernon, R., Spar D., Tobin, G. (1991). Iron Triangles and Revolving Doors: Cases in U.S. Foreign Economic Policymaking. Santa Barbara.

<sup>40</sup>Nye, J. S. (2004). Soft Power: The Means to Success in World Politics. Washington.

<sup>41</sup>Nye, J. S. (2011). The Future of Power. Washington.

დაინტერესებული სახელმწიფოს მიმართ „მსხვერპლი სახელმწიფოს“ კეთილგანწყობის მოპოვებას. ნაი მიიჩნევს, რომ, “რბილი ძალა არის, უნარი მიაღწიო შედეგს არა ძალდატანებით, არამედ დარწმუნებისა და მიმზიდველობის მეშვეობით”.<sup>42</sup> რბილი ძალა მართლაც რომ მიმზიდველი ძალაა, რასაც სხვადასხვა კატეგორიის ფაქტორი და მახასიათებელი განაპირობებს. „კლასიკური Soft Power (რბილი ძალა-ი.დ.) სამი კომპონენტისაგან შედგება: ღირებულებები, კულტურა და დიპლომატია“.<sup>43</sup>

გეოეკონომიკის შემსწავლელი ამერიკული სკოლის შემდგომ აღსანიშნავია ევროპელი მეცნიერების შეხედულებები და შეფასებები. ამ კუთხით განსაკუთრებით ყურადსაღებია ფრანგი მეცნიერი ჟაკ ატალი, რომელმაც თავის ნაშრომში „ჰორიზონტის ხაზები“<sup>44</sup> განსხვავებით ჯოზეფ სამუელ ნაისისგან, სრულიად უგულვებელყო კულტურული, იდეოლოგიური, ეროვნული და რელიგიური მრწამსი. ჩამოთვლილი ფაქტორების ნაცვლად, ორიენტირი სივრცესთან ეკონომიკური რეალობის ურთიერთობასა და მათ შესაძლო კავშირზე შეაჩერა. ჟაკ ატალისთვის აუცილებელ ფაქტორს არ წარმოადგენს ამა თუ იმ ერის საცხოვრებელი ადგილის, ისტორიის, კულტურული ტრადიციების, ადათ-წესებისა და მრწამსის გარკვევა. მისთვის „მნიშვნელოვანია სად არის განლაგებული მსოფლიო ფინანსური ცენტრები, სასარგებლო წიაღისეულის რესურსები, ინფორმაციული ცენტრები, მსხვილი საწარმოები“.<sup>45</sup> ავტორი გეოეკონომიკურ მიდგომებზე დაყრდნობით გამოყოფს სამ მთავარ რეგიონს (აშშ, ევროპა, იაპონია), რომელიც - მისი აზრით, მსოფლიოს ახალი ეკონომიკური ცენტრები გახდებიან.

ნიშანდობლივია ასევე ფრანგი მეცნიერის პასკალ ლოროტის ნაშრომი: „შესავალი გეოეკონომიკაში“. ამ მეცნიერის აზრით, გეოეკონომიკა შეისწავლის და განიხილავს გარკვეულ პოლიტიკურ პირობებში სახელმწიფოთა მიერ არჩეულ ეკონომიკურ სტრატეგიებს მსოფლიო სასაქონლო, კაპიტალისა და სავალუტო ბაზრებზე საკუთარი

<sup>42</sup>Nye, J. S. (2004). Soft Power: The Means to Success in World Politics. Washington, p.12.

<sup>43</sup>ფხალაძე, თ., შარაშენიძე, თ., ვოლსკი, გ. (2010). რუსეთის საგარეო პოლიტიკის ახალი კონცეფცია საქართველოსთან მიმართებაში. გეოპოლიტიკური კვლევების საერთაშორისო ცენტრი. თბილისი, გვ. 8.

<sup>44</sup>Attali, J. (1990). Lines on the Horizon: A New Order in The Making. Paris.

<sup>45</sup>იქვე, pp. 6-7.

პოზიციების დამკვიდრებისა და გაძლიერებისთვის. ავტორი ამტკიცებს, რომ ეს ეკონომიკური სტრატეგიები, რომლებიც პოლიტიკური კონიუნქტურით არის გაჯერებული, მიმართულია საკუთარი ეკონომიკის ან მისი ცალკეული სექტორის დასაცავად; მსოფლიო ბაზრის გარკვეული სეგმენტის დაპყრობისა თუ გაკონტროლებისკენ და სამამულო წარმოების დასახმარებლად ტექნოლოგიების შესაძენად. მეცნიერი იზიარებს პ. კრუგმანის აზრს იმის შესახებ, რომ „სახელმწიფო დღემდე მთავარ როლს ასრულებს საკუთარი მრეწველობის საერთაშორისო კონკურენტუნარიანობის ამაღლებაში“.<sup>46</sup>

საბჭოთა კავშირის უცახედი ჩამოშლის შემდგომ რუსეთი, როგორც კავშირის სამართალმემკვიდრე სახელმწიფო, აქტიურად იკვლევს გეოეკონომიკურ თეორიებსა და საკუთარი გეოეკონომიური სტრატეგიების ფორმირებას ახდენს. რუსული გეოეკონომიკური სკოლის ფუძემდებლად შეიძლება მივიჩნიოთ პროფესორი ერნესტ კოჩეტოვი, რომელიც ნაშრომში: „გეოეკონომიკა - მსოფლიო ეკონომიკური სივრცის ათვისება“<sup>47</sup> წერს, რომ რუსული გეოეკონომიკური აზრი ფორმირების პროცესში ორიენტირებულია ორ ძირითად მიმართულებაზე: პირველი შეეხება იმ ხერხებისა და სტრატეგიების განსაზღვრას, რომელიც ხელს შეუწყობს რუსეთის ფედერაციის დამოუკიდებელი და თვითკმარი ბაზრის ფორმირებას, ხოლო მეორე მიმართულება გულისხმობს ძლიერი ეკონომიკური ექსპანსიის მეშვეობით გააკონტროლოს „ახალი საზღვარგარეთის“<sup>48</sup> ბაზრების მნიშვნელოვანი ნაწილი. რუსეთში გეოეკონომიკური ცნება გამოიყენებოდა დიდი სივრცეების გეოპოლიტიკის ტრადიციულ სტილში. შეიძლება ითქვას, რომ კოჩეტოვის ნაშრომში - „გეოეკონომიკა და გლობალისტიკა“<sup>49</sup> მტკიცდება, რომ რუსული გეოეკონომიკური აზრი უფრო გეოპოლიტიკური შეხედულებებითაა გაჯერებული და იმეორებს იმ ძველ შეხედულებებს, რომელზეც დასავლურმა სამყარომ ჯერ კიდევ მე-20 საუკუნის პირველი ნახევრის ბოლოს თქვა უარი. აქედან გამომდინარე, რუსული გეოეკონომიკა შეიძლება ჩაითვალოს თანამედროვე გეოპოლიტიკურ

<sup>46</sup>Lorot, P. (1999). The Evolution of Geoeconomics - From its historical origins to a Geoeconomic network. Paris, pp. 12-15.

<sup>47</sup>Кочетов, Э. (1999). Геоэкономика. Освоение мирового экономического пространства. Учебник для вузов. Москва.

<sup>48</sup>Кочетов, Э. (2010). Геоэкономика. Освоение мирового экономического пространства“. Учебник для вузов. Норма. Москва, с. 203.

<sup>49</sup>Кочетов, Э. (2006). Геоэкономика и глобалистика, Экономика и экономические науки. Москва.



შეხედულებად, რომელსაც ეკონომიკური კომპონენტი უდაოდ გააჩნია, თუმცა მასში კვლავინდებურად მნიშვნელოვანი ადგილი უკავია ტერიტორიულ, პოლიტიკურ და რაც მთავარია სამხედრო ძალისმიერ ფაქტორებს.

ე. კონკრეტისაგან რადიკალურად განსხვავებულ შეხედულებებს გვთავაზობს პ. შედროვიცი, რომელიც წერს, რომ “ეროვნულ-ტერიტორიული საზღვრები ჩვენს თვალწინ კარგავენ ეკონომიკურ აზრს” და იგი არ ენდობა არც “ეროვნული კაპიტალის ენაზე მომავლის დაგეგმვას” და არც “ქვეყანა-სისტემების” სიცოცხლისუნარიანობას. მისთვის მისაღებია მსოფლიო, სადაც წინა პლანზე გამოდის მსოფლიო დიასპორები. მსხვილი ტრანსრეგიონული გაერთიანებები, ან ქვეყნების სტრატეგიული ალიანსები, მსოფლიო ქალაქები (მსოფლიო გეოეკონომიკური ქსელის ინფრასტრუქტურული კვანძები) ერთად შეკრული ჯგუფები და ასოციაციები, რომლებიც იყენებენ, ერთი მხრივ, საქმიანობის ორგანიზაციის ქსელურ ფორმებს და მეორე მხრივ, კულტურულ პოლიტიკას მსოფლიო პროცესებში აქტიური მონაწილეობისათვის, სადაც დიასპორები და მსოფლიო ქსელები გადაიქცევიან გადაწყვეტილების მიმღებ ცენტრებად, რომელიც შემდეგ ფორმდება სახელმწიფოთა ვალდებულებებად. ეს არის ის ახალი სტრატეგია, რომელსაც რუსეთი იყენებს ყოფილ პოსტსაბჭოთა სივრცეში გავლენების შესანარჩუნებლად. სხვა სიტყვებით, რომ ვთქვათ, რუსეთი ცდილობს „უხეში ძალის“ ჩანაცვლებას „რბილი ძალით“.<sup>50</sup>

ჩრდილოელი მეზობლის გარდა, საკუთარ გეოეკონომიკური ხასიათის კვლევებს ატარებენ სომხეთსა და აზერბაიჯანში. სომხეთში გეოეკონომიკური შეფერილობის კვლევებში აქტიურია იგორ მურადიანი: “პოლიტიკური განვითარების გეოეკონომიკური ფაქტორები კავკასიურ-კასპიურ რეგიონში”<sup>51</sup>, „აშშ-ს პოლიტიკა და სამხრეთ კავკასიის რეგიონის უსაფრთხოების პრობლემები”<sup>52</sup>, ხოლო აზერბაიჯანში – ელდარ ისმაილოვი, რომელსაც მრავალი ნაშრომი ქართველ კოლეგასთან აკადემიკოს ვლადიმერ პაპავასთან

<sup>50</sup>Тренин, Д. (09 АВГ. 2010). Включить мягкую силу, Московский Центр Карнеги <http://carnegie.ru> (10.10.2017).

<sup>51</sup>Мурадян, И. (2001). Геоэкономические факторы развития политических процессов в Кавказско-Каспийском регионе : ситуационный анализ. Изд. дом "Антарес". Москва.

<sup>52</sup>Мурадян, И. (2000). Политика США и проблемы безопасности региона Южного Кавказа. Антарес. Москва.

ერთად აქვს შესრულებული: “ცენტრალური ევრაზია - გეოეკონომიკური ნარკვევები”<sup>53</sup>, “ცენტრალური კავკასია: ისტორია, პოლიტიკა, ეკონომიკა”<sup>54</sup>. აღსანიშნავია, რომ ჩვენი მეზობლების გეოეკონომიკური ინტერესები ძალიან განსხვავდება ერთმანეთისგან, რაც განპირობებულია დღეს არსებული სამხედრო, კონფლიქტური, და პოლიტიკური მოცემულობით. აქვე ხაზგასასმელია ისიც, რომ ძირითადად ორივე სახელმწიფო საკუთარ გეოეკონომიკური ინტერესების სფეროს უკავშირების სატრანზიტო მარშრუტებს და მასთან დაკავშირებულ ეკონომიკურ საკითხებს არსებული გეოგრაფიული, პოლიტიკური და სამხედრო/კონფლიქტური მდგომარეობის გათვალისწინებით.

1990-იანი წლების დასაწყისში, დამოუკიდებლობის მოპოვების შემდეგ, საქართველოშიც დაიწყო გეოეკონომიკური ხასიათის საკითხებზე მეცნიერული კვლევა-ძიება როგორც ეკონომისტების, ისე გეოგრაფების, პოლიტოლოგებისა და საერთაშორისო ურთიერთობების სპეციალისტების მიერ. ამ მხრივ აღსანიშნავია ალექსანდრე რონდელის ნაშრომი „პატარა ქვეყანა საერთაშორისო სისტემაში“, 2003; ვლადიმერ პაპავას ნაშრომები: “რას ნიშნავს ძლიერი ქვეყანა”, 2014; „ცენტრალური კავკასია: გეოპოლიტიკური ნარკვევები“, 2009; „ეკონომიკური ურთიერთობანი ცენტრალურ კავკასიაში“ 2007; “ „ცენტრალური ევრაზია: ახლებური გეოპოლიტიკური გააზრება“ (თანაავტორი ელდარ ისმაილოვი), 2012; არჩილ გეგეშიძის ნაშრომი „გეოპოლიტიკა“, 1997. მნიშვნელოვანია ასევე ქართველი გეოგრაფების კვლევები, მათ შორის ლევან გაჩეჩილაძის „საქართველო მსოფლიო კონტექსტში“, 2013; გიორგი კვინიკაძის „გეოეკონომიკა“, 2008; „გეოეკონომიკის საფუძვლები“.

გეოეკონომიკის თეორიული წინამძღვრების ზოგადი ანალიზიც მეტყველებს, რომ მასში აქცენტები გეოგრაფიული სივრცისა და ეკონომიკის ურთიერთკავშირების კვლევაზე კეთდება. აღნიშნული ურთიერთდამოკიდებულება არსებობდა მაშინაც, როცა ქვეყნის პოლიტიკა გარკვეულ ამოცანებს ისახავდა და ეკონომიკურ შესაძლებლობებსა და ინტერესებს ითვალისწინებდა. თავის მხრივ, ეკონომიკა პოლიტიკას აწვდიდა იმ

<sup>53</sup>Исмаилов, Э., Папава, В. (2012). Центральная Евразия: геополитическое переосмысление. Издательский дом SA&CC Press Стокгольм.

<sup>54</sup>Исмаилов, Э., Папава, В. (2007). Центральный Кавказ. История, политика, экономика. SA&CC Press. Стокгольм.

მატერიალურ რესურსს, რომელიც აუცილებელი იყო პოლიტიკური მიზნების მისაღწევად. ამასთან, პოლიტიკა ეკონომიკას იყენებდა, როგორც გარკვეული სახის იარაღს ეკონომიკური სანქციების და ემბარგოს სახით. მიუხედავად ამისა, ტერმინ „გეოეკონომიკის“ დამკვიდრება ერთბაშად არ მომხდარა და მას საკმაოდ დიდი დრო დასჭირდა, რადგან თანდათან დაიხვეწა მსოფლიო გეოგრაფიული სივრცე და ზუსტად შემოიხაზა გეოეკონომიკის ფუნქციონირების არეალი.

მე-20 საუკუნის პირველი ნახევრიდან დღემდე გეოეკონომისტები იკვლევენ დამოკიდებულებებს „ჰომო ეკონომიკუსსა“ და სივრცეს შორის,<sup>55</sup> სივრცის გავლენას წარმოების და პროდუქციის ნაკადებზე. სივრცის ფაქტორი გულისხმობს გეოგრაფიულ მდებარეობას, ბუნებრივი და ადამიანური რესურსების გადანაწილებას, წარმოების კვანძების ადგილმდებარეობას, სარკინიგზო ხაზისა და ტელეკომუნიკაციების სპეციფიკას, სტრუქტურას, ექსპლუატაციისა და ტრანსპორტირების რესურსების დანახარჯებს და სხვ. გეოეკონომიკა განისაზღვრება, როგორც გეოგრაფიის, ეკონომიკის, ისტორიისა და პოლიტიკის სინთეზი. იგი ქმნის იმგვარ ეკონომიკურ პოლიტიკას რეგიონულ და საერთაშორისო დონეზე, რომელიც მას საზღვრებს გარეთ გეოგრაფიულ სივრცეში წარმატებული პოზიციონირების საშუალებას აძლევს, რაც აუცილებელია შემდგომი ეკონომიკური განვითარებისა და მსოფლიო ეკონომიკაში ღირსეული ადგილის დამკვიდრებისთვის. აქედან გამომდინარე, ლოგიკურია დავასკვნათ, რომ ეკონომიკური გლობალიზაცია სწორედ სახელმწიფოთა გეოეკონომიკური სტრატეგიების ფორმირების შედეგია. ამჟამად, თავად ეკონომიკური გლობალიზაცია უმნიშვნელოვანეს გავლენას ახდენს ქვეყანათა ეკონომიკური ურთიერთობების მთელ კომპლექსზე და მათ შორის სატრანსპორტო-ენერგეტიკული დერეფნების განვითარებაზე, თუმცა ეს გავლენები განსხვავებულია რეგიონებისა და ქვეყნების გეოგრაფიული სივრცის მიხედვით.

მეორე მსოფლიო ომის შემდგომ საერთაშორისო ურთიერთობების კონფიგურაცია მკვეთრად შეიცვალა და დაიწყო სტაბილიზაციის პროცესი, რაც გახდა ქვეყნებში

---

<sup>55</sup> ისმაილოვი, ე., პაპავა, ვ. (2007). ცენტრალური კავკასია: გეოპოლიტიკური ეკონომიის ნარკვევები. გამომც. „დიოგენე“. თბილისი.

გეოპოლიტიკური ხედვიდან გეოეკონომიკისაკენ გადანაცვლების მიზეზიც და შედეგიც. გაიზარდა ინტერესი ეკონომიკური პროცესების მიმართ, გახშირდა სახელმწიფოთშორისი ორმხრივი და მრავალმხრივი ეკონომიკური კავშირები, რეგიონული ეკონომიკური ინტეგრაციები, გლობალიზაციის პროცესი და სხვადასხვა სახის ეკონომიკური ურთიერთთანამშრომლობა. თანამედროვე პირობებში სახელმწიფოები ერთიანდებიან საერთო ეკონომიკური ხასიათის გამოწვევების წინააღმდეგ და ეძებენ საერთო გზებს. შესაბამისად, სწრაფი ტემპებით მიმდინარეობს ტრანსეროვნული ქსელებისა და ინფორმაციულ ტექნოლოგიათა განვითარება, მსოფლიო ეკონომიკების ლიბერალიზება და გლობალიზაცია. თანამედროვე პერიოდში ქვეყნის გეოეკონომიკური პოლიტიკა მიმართულია არა მხოლოდ სამამულო ეკონომიკური ზრდისა და სოციალური საკითხების გადაწყვეტისაკენ, არამედ სახელმწიფოებს შორის ურთიერთობებისა და ურთიერთდამოკიდებულებების გაზრდით მთავარ დიპლომატიურ იარაღადაა ქცეული. ამჟამად, „გეოეკონომიკური მეტოქეობა სახელწიფოთა შორის მიმდინარეობს ისეთი ქმედებების გატარების შედეგად, როგორცაა: ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესება, განათლებისა და პროფესიული დონის ამაღლება, მომსახურების სფეროს სრულყოფა, ექსპორტის მხარდაჭერა და ა.შ.“<sup>56</sup>

ზემოთ მოცემული ანალიზის შედეგად შესაძლოა გამოვყოთ სახელწიფოს გეოეკონომიკური სტრატეგიის ოთხი ძირითადი ფაქტორი: პოლიტიკური კონიუნქტურა, გეოგრაფიული განფენილობა, ეკონომიკური შესაძლებლობები და ისტორიული გამოცდილება (დანართი 1).

გეოეკონომიკის მიზანი კი არის ქვეყნის ეკონომიკური სივრცის მაქსიმალურად გაზრდა რეგიონულ და საერთაშორისო დონეზე სხვა ქვეყნების ეკონომიკური ექსპანსიის გზით ყველა იმ საბაზრო და არასაბაზრო ფაქტორების გამოყენებით, რომელიც გააჩნია სახელმწიფოს. მათი სტრატეგიული მიზანია მიწოდების არხებისა და მეტოქესთან კონკურენტული უპირატესობის მოპოვების გარანტირება. გეოეკონომიკური მიზნის მიღწევაში კი სახელმწიფოები ახდენენ გეოეკონომიკური სტრატეგიის ფორმირებას, იმ

---

<sup>56</sup>კეკელიძე, გ. (2008). გეოეკონომიკა. თბილისი, გვ. 77.

პოლიტიკის შესაბამისად, რომელიც გულისხმობს: საკუთარი ეროვნული ეკონომიკის ან მისი რომელიმე სეგმენტის დაცვას; სამამულო წარმოების პროტექციას, სამამულო წარმოების დახმარებას უახლესი ტექნოლოგიების ათვისებაში და მსოფლიო ბაზრის გარკვეული სეგმენტის დაკავებას ან გაკონტროლებას, ვინაიდან ეს ფაქტორი მის მფლობელ სახელმწიფოს ან ადგილობრივ მეწარმეს ანიჭებს საერთაშორისო ძლიერების და გავლენის ელემენტს და ხელს უწყობს საკუთარი ეკონომიკური და სოციალური პოტენციალის გაძლიერებას.

ამრიგად, თუ მთლიანობაში გავანალიზებთ გეოეკონომიკის თეორიასა და პრაქტიკაში არსებულ მიღწევებს, მაშინ შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ გეოეკონომიკა არის მეცნიერება სახელმწიფოს კომპლექსური განვითარებისა და მსოფლიოს გლობალურ სისტემებში ინტეგრაციის შესახებ, რომელიც თანაბრად ემყარება ქვეყნის გეოგრაფიულ ანუ სივრცობრივ განფენილობას, მის ისტორიულ წარსულსა და გამოცდილებას, მასში და მის გარშემო არსებულ პოლიტიკურ კონუქტურასა და ეკონომიკურ შესაძლებლობებსა და ტექნოლოგიური განვითარების დონეს.

## 1.2 გეოეკონომიკური პრობლემატიკის გააქტიურება საქართველოში

დიდი ხნის მანძილზე ქვეყნები თვითკმარობისაკენ მისწრაფოდნენ და გაბატონებული ეკონომიკური ნაციონალიზმის პროცესში ეკონომიკურ განვითარებას ავტარკიულ პირობებში ცდილობდნენ. მე-20 საუკუნის პირველი ნახევრის მიწურულიდან სახელმწიფოები საერთაშორისო ეკონომიკური ურთიერთობების ჩამოყალიბებასა და გაღრმავებაზე გადავიდნენ, რამაც ერთი მხრივ, სახელმწიფოთა ეკონომიკური ურთიერთდამოკიდებულება გაზარდა და მეორე მხრივ, სწრაფი გლობალური ბაზრის ფორმირების პროცესში ყველა მონაწილე ქვეყნისათვის შექმნა მძლავრი კონკურენტული გარემო. ადრე, როცა “ნეომერკანტილიზმი წარმოადგენდა სახელმწიფოთა ეკონომიკური აზროვნების ძირითად საფუძველს, მსხვილი სახელმწიფოების სამამულო ბაზარი და გეოგრაფიული სიდიდე უმნიშვნელოვანესი

ფაქტორი იყო“.<sup>57</sup> თანამედროვე ეტაპზე ბაზარი გლობალური გახდა და ცალკეული ქვეყნების სამამულო ბაზრის ტევადობას ადრინდელი მნიშვნელობა აღარ გააჩნია. როდერიკ პიტის შეფასებით, „ეკონომიკური თვითკმარობა საჭიროა მხოლოდ ომის პირობებში, ხოლო მშვიდობის ჟამს ავტარკიისაკენ სწრაფვას აზრი არ აქვს“.<sup>58</sup> ქვეყნის არსებობა–განვითარებისთვის მნიშვნელოვანი გახდა არა ტერიტორიული სიდიდე ან მილიტარისტული შესაძლებლობები, არამედ „შეძლებს თუ არა იგი გლობალურ სისტემაში თავისი ადგილის მონახვას“.<sup>59</sup> ამდენად, ამჟამად არსებული ეკონომიკურ–პოლიტიკური გავლენების მქონე ქვეყნებს შორის ისეთ პატარა სახელმწიფოს როგორცაა საქართველო, შანსი ეძლევა თავი ღირსეულად დაიმკვიდროს საერთაშორისო ეკონომიკურ სისტემაში მიუხედავად იმისა, რომ მას არ გააჩნია არც დიდი ტერიტორია, არც რესურსების საკმარისი რაოდენობა, არც მნიშვნელოვანი მილიტარისტული შესაძლებლობები და არც იმგვარი პოლიტიკური ძალა, რომ გავლენა მოახდინოს სხვა დიდ მოთამაშეებზე მსოფლიო მასშტაბით. საქართველო მართლაც ვერ უგულვებელყოფს რესურსების სიმწირესა და სამამულო ბაზრის სიმცირეს. ამიტომაც, მისი სამამულო წარმოება და საექსპორტო პოტენციალი ვერ იქნება იმ რაოდენობით, რაც ქვეყნის სწრაფი ეკონომიკური განვითარების საწინდარი და საერთაშორისო ეკონომიკურ სისტემაში მნიშვნელოვანი ჩართულობის გარანტი გახდება სამომავლოდ. კვლევებმა აჩვენა, რომ „საერთაშორისო ბაზარზე ფეხის მოკიდების მოსურნე პატარა ქვეყნისათვის უფრო ადვილია მინერალური თუ სასოფლო-სამეურნეო ნედლეულის ექსპორტის მეშვეობით მიაღწიოს ამას და არა გადამამუშავებელი მრეწველობის პროდუქციის გატანით“.<sup>60</sup>

საქართველო განლაგებულია მსოფლიოს ერთ-ერთ ყველაზე უფრო მნიშვნელოვან და რთულ გეოპოლიტიკურ რეგიონში, დიდი აბრეშუმის გზის საკვანძო ადგილზე, რომელიც ისტორიულად უდიდეს როლს თამაშობდა ევროპისა და აზიის განვითარებასა

---

<sup>57</sup>Bodenhimer, S. (1971). Dependency and Imperialism: The Roots of Latin American Underdevelopment. J. Politics & Society. London, pp. 160 - 180.

<sup>58</sup>Peattie, R. (1972). Look to the Frantiers: A Geography for Peace Table (Man and His Environment). London, p. 144.

<sup>59</sup>Cohen, S. (1963). Geography and Politics in a World Divided. Random House. New York, pp. 37-42.

<sup>60</sup>Knox, A.D. (1967). Some Economic Problems of Small Countries, in B. Benedict (ed.), Problems of Smaller Territories. Athlone Press. London, pp. 35-45.

და ურთიერთობებში.<sup>61</sup> მას შემდეგ რაც საქართველომ თავი დააღწია საბჭოთა კავშირის გეოპოლიტიკურ ტყვეობას, ქვეყანა საკუთარი გეოგრაფიული სივრცის, ისტორიული წარსულის, პოლიტიკური მნიშვნელობისა და ეკონომიკური შესაძლებლობებიდან გამომდინარე გახდა ახალი გეოეკონომიკური ცენტრი ევროპასა და აზიას შორის, რუსეთსა და ახლო აღმოსავლეთს შორის. შესაბამისად საქართველოს, როგორც ახალი გეოეკონომიკური მიზიდულობის ცენტრის მიმართ გაჩნდა მზარდი ინტერესი, როგორც რეგიონულ, ისე საერთაშორისო ასპარეზზე. ქვეყანა გაწვევრიანდა სხვადასხვა პოლიტიკურ და ეკონომიკურ გაერთიანებებში და ამჟამად მისი უმთავრესი გეოპოლიტიკური ამოცანა ევროკავშირსა და ჩრდილო-ატლანტიკურ ალიანსში ინტეგრაცია წარმოადგენს. ამდენად, გეოპოლიტიკური სტრატეგია მკაფიოდ არის დეკლარირებული, ხოლო ეკონომიკური მდგრადობის შენარჩუნებისათვის და მსოფლიო ეკონომიკაში საკუთარი ნიშის დამკვიდრებისათვის კი უაღრესად მნიშვნელოვანია სწორად ჩამოყალიბებული გეოეკონომიკური სტრატეგიის ფორმირება და მისი იმპლემენტაცია რეგიონის ლოკალურ და საერთაშორისო მოკავშირეებთან შესაბამისი თანამშრომლობით. ამდენად, საქართველოს გეოეკონომიკურ პოზიციონირებაზე გავლენას ახდენს როგორც სამამულო, ისე შიდა რეგიონული (სომხეთი, აზერბაიჯანი), გარე რეგიონული (რუსეთი, თურქეთი, ირანი, ცენტრალური აზიის ქვეყნები და საერთაშორისო დონის მოთამაშეები, როგორებიც არიან ევროკავშირი, ამერიკის შეერთებული შტატები და ჩინეთი.

საქართველოს სავაჭრო-ეკონომიკურ ურთიერთობას მეზობელ და არამეზობელ ქვეყნებთან დიდი ხნის ისტორია გააჩნია. ამიერკავკასიის ძველი სატრანზიტო ვაჭრობის გზები, ისტორიულად არსებული სახმელეთო, საზღვაო და სამდინარო საერთაშორისო ვაჭრობის გზათა სისტემის შემადგენელი ნაწილი იყო.<sup>62</sup> კავკასიის რეგიონის სტრატეგიული მდებარეობიდან გამომდინარე, იგი ხშირად იყო ტერიტორიული

<sup>61</sup> თვალჭრელიძე, ა. სილაგაძე, ა., ქველავილი, გ., გეგია, დ. (2011). საქართველოს სოციალური-ეკონომიკური განვითარების პროგრამა. თბილისი, გვ. 222.

<sup>62</sup> გედენიძე, მ. (2013). აბრეშუმის გზის (ტრასევა) საქართველოს მონაკვეთის არქიტექტურული და ფუნქციურ-გეგმარებითი ორგანიზაცია, მეთოდური მითითებები და საკურსო პროექტის მოცემულობა ქალაქთმშენებლობაში. ტექნიკური უნივერსიტეტის გამომცემლობა. თბილისი, გვ. 64-68.

კონფლიქტების ობიექტი სპარსეთის, ოტომანთა და რუსეთის იმპერიებს შორის. ბრინჯაოს ხანიდან (ძვ.წ III–II ათასწლეული) მოყოლებული, სწორედ კავკასიის საშუალებით ხდებოდა კავშირები აღმოსავლურ სამყაროსა და ევროპის ტერიტორიაზე მცხოვრებ მოსახლეობას შორის. ახალი წელთაღრიცხვის დასაწყისში, საქართველოზე გადიოდა ვაჭრობის გზა, რომელიც ინდოეთს ხმელთაშუა ზღვის ქვეყნებთან აკავშირებდა.<sup>63</sup> ძვ. წ.-ის III-II ათასწლეულში იქმნება სახმელეთო და საზღვაო მარშრუტების სისტემა, რომელიც ერთმანეთთან აკავშირებს საკმაოდ დაშორებულ კულტურებსა და ცივილიზაციებს ფართო რეგიონში - მესოპოტამიის დაბლობიდან ინდის სანდინარო ზონამდე, ცენტრალური აზიის უდაბნოებიდან არაბეთის ზღვამდე. მომავალში ამ მარშრუტებმა განაპირობეს დიდი აბრეშუმის გზის ტრასების ჩამოყალიბება.<sup>64</sup> ჩვენთვის ყველაზე მნიშვნელოვანი “აბრეშუმის გზა”, რომელიც წყაროებში ტრანსკონტინენტურ საქარავნო გზად მოიხსენიება, ჩინეთს შავი ზღვის გავლით ხმელთაშუა ზღვის ევროპულ სანაპიროებთან აკავშირებდა. აღსანიშნავია, რომ “აბრეშუმის გზა”-მ ხელი შეუწყო აღმოსავლეთ-დასავლეთის პოლიტიკურ, ეკონომიკურ და კულტურულ დაახლოებას.

მე-10 საუკუნიდან მოყოლებული საქართველო აქტიურად იყო ჩართული სავაჭრო-კომერციულ ურთიერთობებში. მე-15 საუკუნიდან საქართველო მჭიდრო სავაჭრო-ეკონომიკურ ურთიერთობებს აყალიბებს სპარსეთთან და მისი გავლით შორეული აღმოსავლეთის ქვეყნებთან. ამ დროისთვის საქართველოში დიდი რაოდენობით შემოჰქონდათ ძვირფასი ქსოვილები, აბრეშუმი, იარაღი, მარილი, ბამბა, ბრინჯი, ტყავეული, მინის ჭურჭელი, მატყელი და სხვ. სანაცვლოდ, საქართველოდან გაჰქონდათ ღვინო, ხილი, ნიგოზი, თაფლი, გაჰყავდათ ცხენები. მოგვიანებით, საქართველომ თავისი საგარეო-ეკონომიკური ურთიერთობა გააუმჯობესა ოსმალეთთან (თანამედროვე თურქეთი). სწორედ თურქეთის გავლით საქართველოში ევროპიდან შემოჰქონდათ მაღალი ხარისხის ქსოვილები, სანაცვლოდ, თურქეთში და მისი გავლით, ევროპაში

<sup>63</sup>ლომოური, ნ. (1958). ძველი საქართველოს სავაჭრო გზების საკითხისათვის. ივანე ჯავახიშვილის სახ. ისტორიის ინ-ტის შრომები, ტ. 4, ნაკ. 1. თბილისი.

<sup>64</sup>ჭოხონელიძე, ა. (2009). აბრეშუმის გზა აღმოსავლეთის ისტორიაში, პერსპექტივა - XXI, XI. თბილისის თავისუფალი უნივერსიტეტის აზიის და აფრიკის ინსტიტუტი, აკად. გ. წერეთლის სახ. აღმოსავლეთმცოდნეობის ინსტიტუტი, თბილისი, გვ. 77.



გაქონდათ კანაფი, თაფლი, ბრინჯი, ადგილობრივი ტილო, ნაწილობრივ ღვინო, ბზის ხეები, ხარის ტყავები და სხვა. ამავ პერიოდში შედარებით გაუმჯობესდა რუსეთ-საქართველოს ეკონომიკური და სავაჭრო კავშირებიც, რასაც მე-13 საუკუნის პირველი ნახევრის მიწურულს დარიალის გზის გახსნამაც შეუწყო ხელი, რითაც შესაძლებელი გახდა ევროპული საქონლის უხვად შემოდინება საქართველოში.

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

სამხრეთ კავკასია წარმოადგენს დასავლეთ-აღმოსავლეთის (ევროპა და ცენტრალური აზია) და ჩრდილოეთ-სამხრეთის (რუსეთის ფედერაცია და ახლო აღმოსავლეთი) დამაკავშირებელ რეგიონს და ამ რეგიონში საკვანძო ადგილი საქართველოს უკავია. რეგიონში საქართველოსთვის ძირითადი შედარებითი უპირატესობაა მისი გეოგრაფიული მდებარეობა განახლებული დიდი აბრეშუმის გზის - ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელი სატრანსპორტო დერეფნის გასწვრივ, რაც განსაზღვრავს კიდევ ცენტრალური კავკასიის ამ ქვეყნის ეკონომიკურ ფუნქციას<sup>65</sup>. ამდენად, საქართველოს წამყვანი პოზიცია რეგიონში განპირობებულია გეოგრაფიული მდებარეობით. მას აქვს შავ ზღვაზე გასასვლელი და წარმოადგენს სამხრეთ კავკასიის ჭიშკარს დასავლეთისკენ. აღსანიშნავია, რომ რეგიონის სამივე ქვეყანას (საქართველო,

---

<sup>65</sup>პაპავა, ვ. (2009). ცენტრალური კავკასია. გამომც. „სიახლე“. თბილისი, გვ. 42.

სომხეთი და აზერბაიჯანი) მეზობელი ქვეყნის მიერ ოკუპირებული კონფლიქტური ტერიტორიები გააჩნია, მაგრამ ეს კონფლიქტი სამხრეთ კავკასიის მასშტაბით ერთმანეთში მხოლოდ აზერბაიჯანსა და სომხეთს შორის არსებობს და მათ შორის ურთიერთობაში მედიატორის როლი სწორედ საქართველოს უკავია. აღნიშნული კონფლიქტური რეგიონები მნიშვნელოვან როლს თამაშობენ საქართველოს, როგორც ახალი გეოეკონომიკური ცენტრის ფორმირებაში, რადგან, რომ არა ნახსენები კონფლიქტური მდგომარეობა შესაძლოა საქართველოს სატრანზიტო ფუნქცია იმ დოზით ვერ ათვისებულყო მეზობელი აზერბაიჯანისა და თურქეთის მიერ, როგორც ეს ამჟამად ხდება. იგივე შეიძლება ითქვას გარერეგიონულ მეზობელ სახელმწიფოებზეც. მაგალითად, ირანის პორტი - ბანდარ აბასი, რომელიც წარმოადგენს აზერბაიჯანული, სომხური და თურქმენული ტვირთების გადასაზიდ ალტერნატიულ საზღვაო კორიდორს, რითაც ხდება შორეული აზიიდან წამოდებული ტვირთნაკადების „გადასროლა“ ნახსენებ მიმდებ ქვეყნებში ქართული პორტების გვერდის ავლით. საერთაშორისო ეკონომიკური სანქციები ირანის წინააღმდეგ, რაოდენ პარადოქსულიც არ უნდა იყოს, ქართული კორიდონის წისქვილზე ასხამს წყალს იმ კუთხით, რომ საერთაშორისო საზღვაო ოპერატორები უარს ამობენ ირანული კორიდორის გამოყენებაზე და აღნიშნული ტვირთნაკადები იძულების გზით გადიან ტრანსკავკასიურ კორიდორს ქართული პორტების მეშვეობით - შავი ზღვის გავლით.

სომხეთსა და საქართველოს შორის პოლიტიკური და ეკონომიკური თანამშრომლობა უმეტესწილად საქართველოს ტერიტორიაზე გამავალ ვაჭრობის და ენერგეტიკულ ტრანზიტს ეფუძნება. სომხეთი, რომელსაც შავ ზღვაზე გასასვლელი არა აქვს, სატრანზიტო პოტენციალით ორი ქვეყნის სავაჭრო-ეკონომიკური და პოლიტიკური თანამშრომლობის კონტექსტში საგარეო ვაჭრობის მხრივ, ტვირთების ტრანსპორტირებით დამოკიდებულია საქართველოში არსებულ ფოთისა და ბათუმის პორტებზე. მოგეხსენებათ, რომ უკანასკნელი ათეული წლების მანძილზე სომხეთის საგარეო ვაჭრობის უმთავრეს პარტნიორს რუსეთის ფედერაცია წარმოადგენდა<sup>66</sup>, ახლა კი

---

<sup>66</sup>სომხეთის სტატისტიკის ევროვნული სამსახური. <http://www.armstat.am/en/> (15.10.2017).

სომხეთი გვევლინება რუსეთის მიერ შექმნილი ევრაზიული საბაჟო კავშირის წევრ სახელმწიფოდ. აქედან გამომდინარე, სომხეთსა და რუსეთის ფედერაციას შორის ვაჭრობისთვის საჭირო სატრანზიტო გზას არსებითად მნიშვნელოვანი ფუნქცია გააჩნია, რომელიც სწორედ საქართველოზე გადის, კონკრეტულად - ლარსის გამშვებ პუნქტზე. გარდა ტვირთების გადაზიდვისა, სომხეთის დამოკიდებულება საქართველოზე განპირობებულია იმითაც, რომ რუსეთიდან იმპორტირებული გაზსადენი სწორედ საქართველოს ტერიტორიაზე გადის, საიდანაც საქართველო შესაბამის ფინანსური სახის სარგებელს იღებს.<sup>67</sup> ამჟამად, საქართველოსთვის სომხეთის მიმართულებას არ გააჩნია განსაკუთრებით მნიშვნელოვანი სატრანზიტო ფუნქცია, თუმცა თეორიულ დონეზე დასაშვებია ის, რომ რუსეთთან არაკეთილმეზობლური მდგომარეობის შენარჩუნების პირობებში და ირანზე საერთაშორისო ეკონომიკური სანქციების მოხსნის შემთხვევაში, სომხეთი შესაძლოა განხილულ იქნას საქართველოს რეგიონული და ტრანზიტული ინტერესების მომავალი პერსპექტივების კონტექსტში. ბოლო მონაცემებით, საქართველოსა და სომხეთის ეკონომიკა სტრუქტურულად საკმაოდ ჰგავს ერთმანეთს, სწორედ აქედან გამომდინარე ნაკლებად არიან ერთმანეთში ინტეგრირებული. ისინი განსხვავებულ ბაზრებზე ორიენტირდებიან, რადგან 2013 წლის სექტემბერში სომხეთმა რუსეთთან, ბელორუსთან და ყაზახეთთან ერთად საბაჟო კავშირში შესვლის გადაწყვეტილება მიიღო და 2015 წელს ევრაზიული ეკონომიკური თანამეგობრობის წევრი გახდა.<sup>68</sup> საქართველომ კი 2013 წლის ნოემბერში, ვილნიუსში, ევროკავშირის „აღმოსავლეთ პარტნიორობის“ პროგრამების სამიტზე ასოცირების შეთანხმება და ევროკავშირთან DCFTA<sup>69</sup>-ს პარაფირება მოახდინა.<sup>70</sup>

გარდა ამისა, საქართველო და სომხეთი ენერგორესურსებითა და ნედლეულით სხვადასხვა მომწოდებლებზე არიან დამოკიდებული. თუ მოცემულ მომენტში სავაჭრო,

<sup>67</sup>საქართველოს ნავთობისა და გაზის კორპორაცია. <http://www.gogc.ge/ge/>(18.11.2017).

<sup>68</sup>Giragosian, R. (8 Jan. 2015). Armenia and The Euroasian Economic Union: The view from Yerevan. <http://www.ecfr.eu>(10.12.2017).

<sup>69</sup>ევროკავშირთან ღრმა და ყოვლისმომცველი თავისუფალი სავაჭრო სივრცის შესახებ შეთანხმება (DCFTA) ასოცირების შესახებ შეთანხმების უმნიშვნელოვანესი ნაწილია, რადგან სწორედ ის მოიცავს ევროკავშირთან ეკონომიკური ინტეგრაციის მექანიზმს და საქართველოსთვის ხსნის ევროკავშირის შიდა ბაზარს. DCFTA გულისხმობს როგორც საქონლით, ისე მომსახურებით ვაჭრობის ლიბერალიზებას. DCFTA საქართველოს აძლევს საშუალებას ეტაპობრივად მიიღოს ევროკავშირის შიდა ბაზრის ოთხი თავისუფლებიდან სამი: საქონლის, მომსახურების და კაპიტალის თავისუფალი გადაადგილება. <http://www.economy.ge> (7.04.2018).

<sup>70</sup>ევროკომისიის ოფიციალური ვებ. პორტალი / საქართველო. <http://ec.europa.eu/trade> (21.04.2018).

ეკონომიკურ და სატრანზიტო სფეროებში სომხეთს ჯერ კიდევ ცოტა რამ თუ შეუძლია საქართველოს შესთავაზოს, ამავე სფეროებში თავად ბევრად არის დამოკიდებული მეზობელზე. სომხეთისთვის ეს განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია აზერბაიჯანთან და თურქეთთან რთული ურთიერთობების პირობებში, რაც ამ ქვეყნების მხრიდან ათეული წლების განმავლობაში სომხეთის სატრანსპორტო-საკომუნიკაციო გზების ბლოკადაში გამოიხატება. საქართველოს ტერიტორიაზე ხორციელდება სომხეთის მთლიანი საქონელბრუნვის 60-70%-ის ტრანზიტი<sup>71</sup>, ქვეყანაზე გადის იმპორტირებული გაზის ძირითადი ნაკადი და მოქმედებს ამ მომენტში ერთადერთი ფუნქციონირებადი სარკინიგზო ქსელი. აქედან გამომდინარე, გასაგებია, რაოდენ მნიშვნელოვანია სომხეთისთვის საქართველოში პოლიტიკური, საკომუნიკაციო, ენერგეტიკული და სატრანსპორტო სტაბილურობის შენარჩუნება, რაც საბოლოო ჯამში წარმოადგენს სომხეთის გეოეკონომიკურ ინტერესს საქართველოს მიმართ. ამის გამო, ბუნებრივია, ტრანზიტში თავისი განსაკუთრებული როლის გათვალისწინებით, საქართველო საკმაოდ მგრძობიარედ რეაგირებს რეგიონულ პოლიტიკურ ლანდშაფტზე სავარაუდო ცვლილებებს ან დინამიკაზე, რომლებმაც საქართველოს სატრანზიტო-კომუნიკაციური მნიშვნელობა შეიძლება შეარყიონ. მაგალითად, 2008-2010 წწ. სომხურ-თურქული დაახლოების პროცესის აქტიური ფაზის პერიოდში საქართველოს გარკვეულ საზოგადოებრივ-პოლიტიკურ წრეებში შემფოთების ნიშნები გაჩნდა. თბილისში ბევრი შიშობდა, რომ სომხურ-თურქული საზღვრების და თურქეთის გავლით საკომუნიკაციო გზების გახსნა ნეგატიურად აისახებოდა საქართველოს რეგიონულ სატრანზიტო მდგომარეობაზე და საქართველო დაკარგავდა „პრივილეგირებულ პოზიციას“ რეგიონულ ტრანზიტებსა და ეკონომიკურ პროექტებში.

სომხეთში აქტიურად განიხილავენ ყარსი-ახალქალაქის რკინიგზის მშენებლობის პროექტს<sup>72</sup>, რომელიც სარკინიგზო კორიდორის მშენებლობად მოიაზრება, კორიდორის, რომელიც სომხეთის გვერდის ავლით და საქართველოს გავლით ერთმანეთთან

<sup>71</sup>მინასიანი, ს. (16/09/2016). სომხეთი და საქართველო: სატრანზიტო პოტენციალი ორი ქვეყნის სავაჭრო-ეკონომიკური და პოლიტიკური თანამშრომლობის კონტექსტში. <http://regional-dialogue.com/geo-arm/> (3.05.2018).

<sup>72</sup>საქართველოს რკინიგზის ოფიციალურ ვებ. პორტალი. <http://www.railway.ge/?web=0&action> (20.06.2018).

დააკავშირებს თურქეთს და აზერბაიჯანს. მთლიანობაში, სამმხრივი ქართულ-თურქულ-აზერბაიჯანული პოლიტიკური და სატრანზიტო-ეკონომიკური პროექტების გააქტიურება ყოველთვის საკმაოდ ნეგატიურად აღიქმება სომხეთში.

სომხეთს ალელვებს საქართველოში თურქეთისა და აზერბაიჯანის ეკონომიკური პოზიციების გაძლიერება სომხეთის წინააღმდეგ პოლიტიკური ლობირების მოსალოდნელი გააქტიურების მიზნით სომხეთის ტრანზიტის საქართველოზე გავლის გართულების ჭრილში. ამას მოწმობს არაერთხელ გაჟღერებული ინფორმაცია, რომ აზერბაიჯანს სურვილი აქვს შეისყიდოს საქართველოსგან გაზსადენი მილის ნაწილი, რომლითაც რუსული გაზი სომხეთს მიეწოდება.<sup>73</sup> ასევე, საქართველოს არამყარი პოზიცია საავტომობილო გზის პრიორიტეტულობის საკითხში, რომლითაც სომხეთი თავისი მშენებარე ტრასის „ჩრდილოეთი-სამხრეთის“ ირანის საზღვრიდან საქართველოს საზღვრამდე გაერთიანებას აპირებს. სომხური მხარე ამ ტრასის საქართველოს ტერიტორიაზე შემდგომი გაგრძელებითაა დაინტერესებული, რაც მოიაზრებს შედარებით მოკლე და მოსახერხებელ მარშრუტს სამცხე-ჯავახეთის რეგიონისა და უფრო მეტად, აჭარისა და ბათუმის პორტის გავლით.

მნიშვნელოვანია აზერბაიჯანის ეკონომიკური დამოკიდებულება საქართველოზე. როგორც ცნობილია, აზერბაიჯანი წარმოადგენს ნავთობისა და გაზის ექსპორტიორ ქვეყანას, რომლის ეკონომიკა ძირითადად ამ რესურსებით ვაჭრობაზეა ორიენტირებული, რაც ეკონომიკის ნაკლებად დივერსიფიცირებაზე მიუთითებს. ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენი<sup>74</sup> და ბაქო-თბილისი-ერზრუმის გაზსადენი<sup>75</sup> აზერბაიჯანის საქართველოზე დამოკიდებულებას აჩვენებს. ასევე შეიძლება ითქვას ყულევის პორტისა (შექმნილია აზერბაიჯანული ნავთობის მომსახურების მიზნით) და ბაქო-სუფსის ნავთობსადენის შესახებ. აზერბაიჯანის და სომხეთის შავ ზღვაზე გასასვლელის არ ქონის გამო, დასავლეთთან და განსაკუთრებით თურქეთთან ვაჭრობაში

<sup>73</sup>ეკონომიკა. (20 დეკ. 2016). სომხეთი სატრანზიტო გაზსადენის საქართველოს მონაკვეთის აქციების 25%-ის გაყიდვის გამო ღელავს. <http://pia.ge/post/84275-nerviulobs> (9.06.2018).

<sup>74</sup>საქართველოს ნავთობისა და გაზის კორპორაციის ოფიციალური ვებ. პორტალი <http://www.gogc.ge> (18.06.2018).

<sup>75</sup>საქართველოს ნავთობისა და გაზის კორპორაციის ოფიციალური ვებ. პორტალი <http://www.gogc.ge> (29.06.2018).

საზღვაო გადაზიდვებით აზერბაიჯანის, ისევე, როგორც სომხეთის მხარე, საქართველოზეა დამოკიდებული.

გეოპოლიტიკური თვალსაზრისით, დასავლეთისთვის საქართველო წარმოადგენს ჰარტლენდის<sup>76</sup> ჩაკეტილი სივრცის ერთადერთ ნიშას აზიისკენ ვაჭრობის უმოკლესი მარშრუტის გახსნისათვის. ამდენად, ყაზახეთსა და თურქმენეთს საკუთარი ენერგომატარებლების ექსპორტირების კუთხით ზუსტად იგივე ინტერესები და დამოკიდებულება გააჩნიათ საქართველოს სატრანზიტო მარშრუტზე რაც აზერბაიჯანს, თუმცა მათ, განსხვავებით აზერბაიჯანისგან, უფრო რბილი და ფრთხილი საუბრის ტონი აქვთ შერჩეული რუსეთის ფედერაციასთან. შუა აზიის ქვეყნები საკუთარი გეოგრაფიული უმწეობიდან გამომდინარე კვლავაც რჩებიან უძლურნი რუსეთის გეოპოლიტიკურ-გეოეკონომიკური ინტერესების წინაშე. ყაზახეთი გვევლინება ევრაზიული კავშირის ერთ-ერთ სულისჩამდგმელად, რომელიც უკვე სრულუფლებიანი წევრია აწ უკვე შექმნილი ევრაზიული საბაჟო კავშირის.<sup>77</sup> თურქმენეთი მაქსიმალურად ცდილობს გარკვეული ნეიტრალიტეტი შეინარჩუნოს და რუსეთთან ფრთხილი ურთიერთობის პარალელურად დასავლეთთან აქტიური თანამშრომლობა აწარმოოს სხვადასხვა ეკონომიკურ საკითხებზე. თუმცა, როგორც თურქმენეთს, ისე ყაზახეთს სურს გარკვეული ეკონომიკური თანამშრომლობის განვითარება/გაღრმავება, როგორც ევროკავშირთან, ისე სწრაფად მზარდ ჩინურ ბაზართან და ამ საკითხების ფარგლებში

---

<sup>76</sup>სიტყვასიტყვით „შუაგული მიწა“. ერთ-ერთი ძირითადი ცნება გეოპოლიტიკაში. ტერმინის ავტორია კლასიკური გეოპოლიტიკის ერთ-ერთი ფუძემდებელი, ინგლისელი გეოგრაფი ჰ. მაკინდერი. მისი თეორიის მიხედვით (Weigert H., W. (1946). The American Scholar, Vol. 15, No. 1. New York, pp. 43-54) მსოფლიო ისტორიის „საყრდენი წერტილი“, „გეოგრაფიული ღერძი“ არის ტერიტორია, რომელიც აერთიანებს ცენტრალურ აზიას, ურალსა და ციმბირს. აღნიშნული სივრცე არის ევრაზიის (და ამიტომ მთელი მსოფლიოს) შუაგული, „ჰარტლენდი“, საიდანაც ცხენოსანი ლაშქარი აკონტროლებდა ევროპისა და აზიის სივრცეებს. დიდი გეოგრაფიული აღმოჩენების შემდეგ, ამ ტერიტორიის მნიშვნელობა მკვეთრად შემცირდა და ძალთა ბალანსი საზღვაო სახელმწიფოებისაკენ გადაიხარა. მაგრამ XIX ს-ის ბოლოდან იწყება ახალი, ე.წ. პოსტკოლუმბის ხანა, როცა სახმელეთო სახელმწიფოები იბრუნებენ უპირატესობას და ჰ-ის მნიშვნელობა განუზომლად იზრდება. იგი ფაქტობრივად მიუდგომელია საზღვაო სახელმწიფოებისათვის და გარს ორი კონცენტრირებული „ნახევარმთვარე“ აკრავს. აქედან შიდა ნახევარმთვარე აერთიანებს ევროპას, ახლო აღმოსავლეთს, ინდოეთსა და ჩინეთს, ხოლო გარე ნახევარმთვარე – ამერიკის ორივე კონტინენტს, აფრიკას, ავსტრალია-ოკეანეთს, აგრეთვე იაპონიასა და დიდ ბრიტანეთს. ჰ-ის სტრატეგიულ მნიშვნელობას ემატება მისი უღვევი ბუნებრივი რესურსები. მაკინდერის „ჰარტლენდის თეორიის“ არსი ისაა, რომ საზღვაო სახელმწიფოებს (პირველ რიგში აშშ-სა და დიდ ბრიტანეთს) არ დაეშვათ რუსეთისა და გერმანიის დაახლოება და მათ შორის პოლიტიკური ალიანსის შექმნის შესაძლებლობა. ვერსალის კონფერენციის თანახმად, ამ მიზანს ემსახურებოდა მთელი რიგი ბუფერული სახელმწიფოების ჩამოყალიბება პირველი მსოფლიო ომის შემდეგ. შემდგომში ჰ-ის ნეიტრალიზების იდეამ ევროატლანტიკური ალიანსის სახით იჩინა თავი, რომლის გამოხატულებაც ნატოს შექმნა იყო.

<sup>77</sup>ევრაზიული ეკონომიკური კავშირის ოფიციალური ვებ პორტალი <http://www.eaeunion.org/?lang=en> (14.07.2018).

საქართველოს ფაქტორი აღნიშნული სახელმწიფოებისთვის ძალზედ მნიშვნელოვანი ხდება.

რუსეთის ფედერაციისთვის საქართველოს გეოგრაფიულ მდებარეობას უმნიშვნელოვანესი გეოეკონომიკური მნიშვნელობა გააჩნია. საქართველოა სწორედ ის სახელმწიფო, რომლის კონტროლქვეშ მოქცევის შემდეგ შესაძლებელი იქნება არა მხოლოდ სამხრეთ კავკასიის რეგიონზე, არამედ რეგიონის მეზობელ სივრცეზე საკუთარი გეოეკონომიკური სტრატეგიის გატარების შესაძლებლობა. ამდენად რუსეთს არ სურს დასავლეთის მოძლიერება საქართველოში და ზოგადად სამხრეთ კავკასიის რეგიონში, რასად ავტომატურად რუსეთი საკუთარი პოზიციების დათმობასთან აიგივებს.<sup>78</sup> რუსეთისთვის ენერგომატარებლების ტრანსპორტირების თვალსაზრისით საქართველო კონკურენტს წარმოადგენს, რადგან აზერბაიჯანული ენერგომატარებლები საქართველოს გავლით თურქეთში და იქედან ევროპაში გაედინება რუსეთის გვერდის ავლით. რუსეთი მაქსიმალურად ცდილობს ცენტრალური აზიის ქვეყნების მიერ მოპოვებული ნავთობის ტრანზიტის მის ტერიტორიაზე მოხდეს და სატრანზიტოდ არ იქნას გამოყენებული სამხრეთ კავკასიური კორიდორი. გარდა ზემოაღნიშნული ფაქტორებისა, რუსეთის ფედერაციის გეოეკონომიკურ ინტერესს საქართველოს მიმართ ამჟამად ის, რომ საქართველოსთან შეთანხმების შემთხვევაში შესაძლოა რუსეთის ფედერაციამ პირდაპირი სახმელეთო კავშირი დაამყაროს ირანთან „აფხაზეთის“ (ი.დ.), საქართველოსა და სომხეთის გავლით.<sup>79</sup> როგორც ცნობილია სომხეთის რკინიგზა რუსეთის ფედერაციის მფლობელობაშია<sup>80</sup> და ამ მხრივ, რუსეთს პრობლემები არ გააჩნია, საქართველოსთან მიმართებაში კი გარკვეული სამუშაოების ჩატარება სჭირდება. რუსეთის ფედერაციის ამგვარი კავშირი ირანთან და ზოგადად ახლო აღმოსავლეთთან მათ სავაჭრო ურთიერთობების გაღრმავებას შეუწყობს ხელს და რუსეთისთვის ახლო აღმოსავლეთში

<sup>78</sup>რონდელი, ა. (2003). პატარა ქვეყანა საერთაშორისო სისტემაში. გამომც. „მეცნიერება“. თბილისი, გვ. 107-109.

<sup>79</sup>კუჭუხიძე, გ. (2013). რა შეიძლება მოჰყვეს სოხუმი-თბილისი-ერევნის სარკინიგზო ხაზის აღდგენას - გეოპოლიტიკა რეესებზე. <http://aaf.ge/index.php?menu=2&jurn=34&rubr=0&mas=1744> (26.07.2018).

<sup>80</sup>Concession Agreement on The Transfer of The Armenian Railway System to the “South – Caucasus Railway” Closed Joint Stock Company Created by “Russian Railways” Closed Open Joint Stock Company., (13 Feb. 2008). <http://ppp.worldbank.org> (30.07.2018).

პოზიციების გამყარებისთვის პოლიტიკური დივიდენდების მოპოვების კარგი საფუძველი შეიძლება გახდეს.

წინა საუკუნის 90-იან წლებში სამხრეთ კავკასიაში შემოსვლას იწყებს დასავლური და თურქული კაპიტალი, რაც თანდათანობით რუსული გავლენის შესუსტებას იწვევს. დღეისათვის რეგიონში მიმდინარე პროცესები დიდი სახელმწიფოების მიერ პოზიციების განმტკიცებისათვის ბრძოლის გამო ხატულდება. ბოლო დროის ტენდენციების გათვალისწინებით, თურქეთი საერთაშორისო ასპარეზზე და თავის რეგიონშიც გამოდის, როგორც თვითმყოფადი ინტერესებისა და ამბიციური მიზნების მქონე ძლიერი სახელმწიფო. მისი გეოეკონომიკური ინტერესი ძალზედ დიდია სამხრეთ კავკასიის მიმართ. განსაკუთრებით აზერბაიჯანზე, რომელსაც საქართველოს მეშვეობით უკავშირდება და ჩართულია იმ მილსადენების პროექტებში, რომლებიც უზრუნველყოფენ აზერბაიჯანული ენერგომატარებლების მიღებას საქართველოზე ტრანზიტით. რომ არა სომხეთის დიპლომატიური ურთიერთობის კოლაფსი თურქეთთან და კონფლიქტური ურთიერთობა აზერბაიჯანთან, ზემოაღნიშნული მილსადენების სომხეთზე გავლა, სპეციალისტების აზრით,<sup>81</sup> გაცილებით უფრო ნაკლებ დანახარჯებს გამოიწვევდა. თურქეთი თავიდანვე აქტიურად ცდილობდა თავისი მიზნის მიღწევას - აზერბაიჯანში მოპოვებულ ნავთობს გაეგლო თურქეთის ტერიტორიაზე და გადამუშავებულიყო თურქეთის ნავთობგადამამუშავებელ საწარმოებში, ხოლო შემდგომ მისი პორტებიდან მზა საწვავი უკვე დასავლეთის მიმართულებით წასულიყო. კასპის პროექტებთან დაკავშირებით ატეხილმა სანავთობო ბუმმა კიდევ უფრო დააახლოვა თურქეთი აზერბაიჯანსა და საქართველოსთან. ამჟამად, საქართველოს მიერ სატრანზიტო-სერვისული ფუნქციის განხორციელება ბევრადაა დამოკიდებული საქართველოს, აზერბაიჯანისა და თურქეთის სახელმწიფოებს შორის არსებულ კეთილმეზობლურ ურთიერთობებზე.<sup>82</sup>

<sup>81</sup>Ziyadov, T. (2004). (The Baku-Ceyhan Pipeline and its Potential Impact on Turkish-Russian Relations. Crissma Working Paper, N.3. Ankara, pp. 26-28.

<sup>82</sup>ჯავახიშვილი, რ. (2009). საქართველოს სატრანზიტო-სერვისული ფუნქცია, საერთაშორისო სამეცნიერო - ანალიტიკური ჟურნალი „ეკონომისტი“, №1. თბილისი, გვ. 49.



თანამედროვე მსოფლიოში მნიშვნელოვანია კავკასიის ენერგო-დერეფნის ფუნქცია, რომელიც ენერგო-რესურსებით მდიდარ კასპიის ზღვის აუზს ევროპასთან აკავშირებს. თურქეთის პოლიტიკის შედეგიანობაზე უკვე განხორციელებული პროექტები და ამ პროექტების მომავალი პერსპექტივები მეტყველებს. აღსანიშნავია ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენი, რომლის მშენებლობა საქართველოში 2005 წელს დასრულდა. ის, ბაქო-თბილისი-ერზრუმის გაზსადენთან ერთად, მსოფლიოს ენერგეტიკული უსაფრთხოებისათვის მნიშვნელოვან პროექტს წარმოადგენს, რადგან კასპიის ზღვის აუზიდან რუსეთის გვერდის ავლით აწვდის ევროპას ენერგო-რესურსებს. არანაკლები ფუნქციური დატვირთვა აქვს ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო მაგისტრალს, რომელიც ჩინეთისა და ყაზახეთის ჩართვის შემთხვევაში კონკურენციას გაუწევს რუსეთზე გამავალ ტრანსციმბირულ მაგისტრალს. მას „რკინის აბრეშუმის გზასაც“ კი უწოდებენ. თურქეთს, მსგავს პროექტებში ჩართულობა არა მარტო კავკასიაში, არამედ მთელ მსოფლიოში განსაკუთრებული მნიშვნელობის სახელმწიფოს სტატუსს ანიჭებს. თურქეთის მიერ თავის გარშემო კეთილმეზობლური წრის შეკვრა ამყარებს მის პოზიციებს რეგიონში. აზერბაიჯანის პროთურქული პოლიტიკა უკვე ტრადიციადაა ქცეული. საქართველოსა და თურქეთს შორის კი საკმაოდ მჭიდრო თანამშრომლობა ჩამოყალიბდა ბოლო ათწლეულის მანძილზე. ის ყველაზე მნიშვნელოვანი პარტნიორია ვაჭრობაში (საქართველოსა და თურქეთს შორის სავაჭრო ბრუნვა 1.5 მილიარდს აჭარბებს)<sup>83</sup>. გარდა ამისა, საყურადღებოა ორმხრივი და სამმხრივი ხელშეკრულებები: ღია საზღვრები, თავისუფალი ვაჭრობის შესახებ შეთანხმება<sup>84</sup>, კავკასიის სტაბილურობისა და თანამშრომლობის პაქტი და ახლახანს გაფორმებული „ტრაპზონის დეკლარაცია“<sup>85</sup>. თურქეთის მასშტაბებისა და სამხედრო თუ პოლიტიკური წონის გათვალისწინებით გრძელვადიან პერსპექტივაში მოცემული მდგომარეობა ამ ქვეყანას უპირატესობას ანიჭებს რეგიონში, რადგან ზრდის შედარებით პატარა ქვეყნების მასზე

<sup>83</sup>საქართველოს სტატისტიკის ევროვნული სამსახურის ოფიციალური ვებ. პორტალი. <http://geostat.ge> (15.10.2018).

<sup>84</sup>საქართველოს საკანონმდებლო მაცნეს ოფიციალური ვებ. პორტალი. <https://www.matsne.gov.ge/> (9.09.2018).

<sup>85</sup>Trabzon Declaration - „ტრაპზონის დეკლარაცია“.

დეკლარაცია სამი ქვეყნის ურთიერთთანამშრომლობის გაღრმავებისკენაა მიმართული და მოიცავს ეკონომიკური, ენერგეტიკული, ინფრასტრუქტურის, კულტურისა და ჰუმანიტარულ სფეროებში პარტნიორობას. ხელშეკრულების ფარგლებში ხელი მოეწერა 2013-2015 წლების სამოქმედო გეგმას.

დამოკიდებულების ხარისხს. ეკონომიკური აქტიურობის ფონზე თურქეთის გავლენა განუხრელად იზრდება სამხრეთ კავკასიაში. აღსანიშნავია, რომ მას ძლიერი შეიარაღების, სწრაფი ეკონომიკური და სოციალური განვითარების ფონზე სურვილი აქვს თავისი გავლენის სფეროში მოაქციოს ეს რეგიონი. მსგავსი მცდელობა შესაძლოა მისი გრძელვადიანი პოლიტიკური კურსის ერთ-ერთი შემადგენელი ნაწილი იყოს და პანთურქული<sup>86</sup> იდეოლოგიასთანაც კი აღმოაჩნდეს საერთო. ამჟამინდელი თურქეთის შესაძლებლობები კარდინალურად შეცვლის ევრაზიულ პოლიტიკურ არქიტექტურას. თუმცა, სანამ მისი მსგავსი მიზნები რეალობად იქცევა, აუცილებლად მოუწევს კონკურენცია გაუწიოს რუსეთს. აქვს თუ არა თურქეთს ამისათვის საკმარისი ძალა და რესურსები? – საკმაოდ საეჭვოა. უფრო სავარუდოა, რომ ის სამხრეთ კავკასიაში ეკონომიკურ ლიდერად დარჩეს და არ შეეცილოს რუსეთს პოლიტიკურ ძალაუფლებაში. ამდენად, სამხრეთ კავკასიაში საკუთარი ინტერესების დაცვისათვის გამორჩეულია, რუსეთ-თურქეთის დაპირისპირება, მაგრამ ცივი ომის დასრულების შემდეგ, რუსეთი და თურქეთი აქტიურ ეკონომიკურ პარტნიორებად მოგვევლინენ. მათი ეკონომიკური თანამშრომლობის დონე ყოველწლიურად იზრდება. თუმცა, ორ ქვეყანას შორის სერიოზული დაპირისპირება მაინც არსებობს: თურქეთი სამხრეთ კავკასიის კონფლიქტურ ზონებში დსთ-ის სამშვიდობო ძალების, საერთაშორისო ძალებით ჩანაცვლებას მოითხოვს, რაც რუსეთის გავლენის სფეროში შეჭრის ტოლფასად აღიქმება; დაპირისპირება მილსადენების მარშრუტების გამო: რუსეთი ბაქო-ნოვოროსიისკის, თურქეთი კი ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მილსადენს უჭერს მხარს; რუსეთი შემფოთებულია შავ ზღვაში თურქეთის საზღვაო ფლოტის გაძლიერებით, მას შემდეგ, რაც შავი ზღვის ყოფილი საბჭოთა ფლოტი შესამჩნევად დასუსტდა; რუსეთი ირანს სამხრეთ კავკასიაში თურქეთის კონტრძალად მოიაზრებს, რაც თურქეთის უკმაყოფილების მიზეზია; თურქეთი სომხეთში რუსული სამხედრო ბაზების არსებობას საფრთხის წყაროდ განიხილავს. თავის მხრივ, რუსეთი უკმაყოფილოა თურქეთის სრუტეებზე ანკარას მიერ შემუშავებული პოლიტიკით, რაც კასპიური ნავთობით

---

<sup>86</sup>პანთურქიზმი (პანთურანიზმი) - საზოგადოებრივ-პოლიტიკური მოძრაობა აზერბაიჯანსა და თურქეთში, რომელიც მიზნად ისახავს ყველა თურქი ხალხის კულტურულსა და პოლიტიკურ კონსოლიდაციას ერთი, საერთო სახელმწიფოს, ან კონფედერაციის შიგნით.

დატვირთული ტანკერების გასვლას ზღუდავს. ქვეყნებს შორის მრავლად არის სხვა სახის დაპირისპირებაც, რაც ხელს არ უშლის მათ ეკონომიკურ თანამშრომლობას. სწორედ ამით არის აღსანიშნავი ორი ქვეყნის ურთიერთობა. მაგრამ, უდავოა, რომ რუსეთი სამხრეთ კავკასიაში თურქეთთან რაიმე სახით თანამშრომლობის პერსპექტივით არ იხიბლება. რუსეთი სამხრეთ კავკასიას დღესაც თავისი მონოპოლიური გავლენის სფეროდ მიიჩნევს, სადაც სხვა სახელმწიფოების შესვლა რუსეთის მხრიდან სერიოზული საფრთხის წყაროდ განიხილება. თუმცა, როგორც მოვლენების განვითარება გვიჩვენებს, კავკასიაში აშშ-ის სახით ახალი ძალა იწყებს დამკვიდრებას.

რუსეთ-თურქეთის ურთიერთობაში უმნიშვნელოვანეს როლს ბუნებრივი აირი (გაზი) ასრულებს, რომელიც რეგიონში დიდი პოლიტიკური თამაშის ელემენტი გახდა. რუსული გაზის საკითხი უშუალოდ უკავშირდება იმ მილსადენების ბედს, რომელმაც აზერბაიჯანის, საქართველოსა და თურქეთის ტერიტორიებზე უნდა გაიაროს. ამ მხრივ, საყურადღებოა „ცისფერ ნაკადად“<sup>87</sup> მონათლული გაზსადენი, რომელმაც რუსეთის შავიზღვისპირა პორტ ჯუზგადან თურქულ პორტ სამსუნამდე უნდა გაიაროს და შემდეგ ანკარამდე გაგრძელდეს. გაზსადენის სიგრძე 750 მილია. ამ პროექტზე საუბარი 1997 წლის დეკემბერში დაიწყო, რომლის წარმატება უდიდეს დარტყმას მიაყენებს აშშ-ს ინტერესებს რეგიონში და მის მოკავშირეებს სამხრეთ კავკასიაში, საქართველოსა და აზერბაიჯანს. რუსეთის მთავრობას „ცისფერი ნაკადის“ პროექტის განხორციელება პრიორიტეტად აქვს დასახული, რადგან მისგან გამომავალი შედეგები ეკონომიკურის მიღმა პოლიტიკურიცაა. აშშ-ს მხარე თურქეთს აფრთხილებს, რომ რუსეთი გაზსადენით მასზე ზეწოლის ძლიერ ბერკეტს შეიძენს, რაც ამავე დროს, ფაქტობრივად, სერიოზულ პრობლემას შეუქმნის ტრანსკასპიურ გაზსადენის პროექტს (თურქმენული გაზი), სადაც ქართული მონაკვეთი საკვანძო ადგილს იკავებს. თუმცა, ამერიკული წინააღმდეგობის მიუხედავად, რუსეთი აქტიურად ცდილობს თავისი გაიტანოს და აღნიშნული პროექტი რეალობად აქციოს, მიუხედავად ფინანსური და ტექნიკური პრობლემებისა. რუსეთს „ცისფერი ნაკადით“ თურქმენული და ყაზახური ნავთობის თურქეთსა და სამხრეთ

---

<sup>87</sup>გაზპრომ ექსპორტი. <http://www.gazpromexport.ru/en/projects/1/> (12.09.2018).

ევროპაში ექსპორტიც შეუძლია, რაც რეგიონში რუსეთს ენერგორესურსების ტრანსპორტირების ქსელზე კონტროლის მძლავრ მექანიზმებს მოუპოვებს. ამდენად, შეიძლება ითქვას, რომ „ცისფერი ნაკადის“ პროექტი ეკონომიკური მიზნების გარდა, პოლიტიკურსაც ისახავს. მისი განხორციელება რუსეთს საშუალებას მისცემს ეკონომიკურად გაბატონდეს კასპიისა და სამხრეთ კავკასიის რეგიონში: თურქეთი თავისი გაზის ექსპორტის „ტყვედ“ აქციოს, რაც თურქეთს მუდმივად აიძულებს რუსეთთან გარკვეულ გარიგებებზე წავიდეს. საქართველოსა და აზერბაიჯანს კი ტრანსკასპიური გაზსადენით მისაღებ პოტენციურ შემოსავალს დაუკარგავს, რაც ამ ქვეყნებისთვის ეკონომიკურის გარდა, პოლიტიკურ დატვირთვასაც ატარებს.

საქართველო ირანისათვის სტრატეგიული და ეკონომიკური მნიშვნელობის ქვეყანაა, რომლის მეშვეობითაც შესაძლოა მოხერხდეს ირანული გაზის ტრანსპორტირება ევროპაში. ირანის პოლიტიკა სამხრეთ კავკასიის ქვეყნების მიმართ აგებულია და ფუნქციონირებს პრაგმატიზმისა და რეალპოლიტიკის, ისტორიული გამოცდილებისა და რეგიონში ძალთა ბალანსის შენარჩუნების ბაზაზე. თავისი გავლენის გაძლიერებისათვის, ირანის მთავარ ინსტრუმენტად გვევლინება დიპლომატია, ეკონომიკური ურთიერთობები. ირანი ცდილობს ხაზი გაუსვას თავის ენობრივ, ეთნიკურ და რელიგიურ კავშირებს ადგილობრივ მოსახლეობასთან და ცდილობს ამით გააძლიეროს საკუთარი პოზიციები. ირანის მიმდინარე საგარეო პოლიტიკის მიზნები არ განისაზღვრება მხოლოდ კულტურული ფაქტორით. მიუხედავად იმისა, რომ ირანი ცდილობს თავის დამკვიდრებას, როგორც რეგიონული ძალა, მას კარგად ესმის, რომ ამ ეტაპზე საკუთარი შესაძლებლობები არ აძლევს ამის საშუალებას და ის მხოლოდ აკვირდება საგარეო გამოწვევებს. აქედან გამომდინარე, მისი რეგიონული პოლიტიკა ფრთხილი და დაბალანსებულია. ირანის საგარეო პოლიტიკის სტრატეგიული მიდგომა სამხრეთ კავკასიისადმი უფრო პრაგმატულია, ვიდრე იდეოლოგიური. იგი ეფუძნება ეთნიკურ-რელიგიურ კუთვნილებას და ორიენტირებულია პრევენციული ღონისძიებების გატარებაზე, რათა არ მოხდეს ისეთი მნიშვნელოვანი ცვლილება რეგიონში, რომელმაც შეიძლება აშშ-ის, ევროკავშირისა და NATO-ს პოზიციები

გააძლიეროს. გამომდინარე იქიდან, რომ სამხრეთ კავკასიაში ირანის გავლენა გაცილებით სუსტია, ვიდრე დასავლეთისა ან თურქეთის, ირანი მხარს უჭერს რუსეთის გავლენის შენარჩუნებას ამ რეგიონში ძალთა ბალანსის დაცვის მიზნით. ამავე დროს ირანი მაქსიმალურად ცდილობს ეკონომიკური პროექტების განხორციელებით გააძლიეროს საკუთარი გავლენის სფეროები საქართველოში. ერთ პერიოდში, თეირანთან ბირთვულ პროგრამასა და დასავლეთის მიერ სანქციების მოხსნასთან დაკავშირებული შეთანხმების მიღწევის შედეგად, ირანის და დასავლეთის ურთიერთობებში ნორმალიზაცია დაიწყო. აშკარაა, რომ ის დადებითად აისახა ირან-სომხეთ-საქართველოს სამხრეთი თანამშრომლობის ფორმატზე. ბირთვულ პროგრამაზე წარმატებულ მოლაპარაკებებს და შედეგად, ირანის წინააღმდეგ დასავლეთის სანქციების დიდი ნაწილის მოხსნას დადებითი მნიშვნელობა ჰქონდა მთელი სამხრეთ კავკასიისათვის არამხოლოდ საქონელბრუნვის, ეკონომიკური აქტივობისა და ირანული ინვესტიციების კონტექსტში. ირანისთვის, ისევე როგორც სომხეთისა და საქართველოსთვის ზემოაღნიშნულ ფაქტს შეიძლება გეოპოლიტიკური, საკომუნიკაციო და ენერგეტიკული ახალი, მასშტაბური პროექტების განხორციელების თეორიული შესაძლებლობა გაეჩინა, თუმცა საერთაშორისო სანქციების ახალმა ტალღამ ირანის პოზიციონირების კონტურები კვლავ შეცვალა კავკასიაში. ირანის სურვილი განეხორციელებინა სომხეთის მიმართულებით ახალი საავტომობილო მაგისტრალის „ჩრდილოეთი-სამხრეთის“ მშენებლობა, რომელიც ირანის საავტომობილო სისტემასთან მიერთების შემთხვევაში სომხეთისთვის ბათუმის პორტსა და სპარსეთის ყურის სანაპიროზე მდებარე ბანდარ აბასის პორტს შორის უმოკლეს და მოსახერხებელ დამაკავშირებელ გზას შექმნიდა - შეჩერდა. ირანული პორტი ბანდარ აბასი წარმოადგენს ქართული პორტების: ფოთისა და ბათუმის ნავსადგურების მნიშვნელოვან ალტერნატივას ჩინეთიდან და ზოგადად შორეული აზიის ქვეყნებიდან სომხეთში, აზერბაიჯანსა და თურქმენეთში მიმავალი ტვირთების ტრანსპორტირებაში, რადგან ტრანზიტული დრო და გადაზიდვის ღირებულება გაცილებით უფრო კონკურენტულ პოზიციაში აყენებს ბანდარ აბასის გავლით ტვირთმფლობელებს, ვიდრე ქართული ტრანსკავკასიური კორიდორის გამოყენების

შემთხვევაში შესაძლოა ესარგებლათ. ამდენად, საერთაშორისო სანქციების პირობებში ქართული პორტები ბანდარ აბასის სანქცირების პირობებში უფრო მეტი ტვირთნაკადების მიღების პერსპექტივის წინაშე დგებიან. მიუხედავად სანქციებისა, მხარეები სერიოზულად განიხილავენ ირანული გაზის სომხეთის გავლით საქართველოსთვის და შემდგომ შავი ზღვის ფსკერით მისი ევროკავშირისთვის მიწოდებას. არსებობს იდეები საქართველოში ე.წ. „სომხური მილსადენით“ რუსული გაზის სვოპური მიწოდების პროექტით ირანული გაზის პროექტზე რუსეთის მიერთების და ირანის მხრიდან სომხეთისათვის ანალოგიური მოცულობების ანაზღაურების შესახებ. რუსეთის ჩართულობა ასევე განიხილება ირანი-სომხეთის სარკინიგზო ქსელის მშენებლობის შესაძლო პროექტებში, რომლებიც ფინანსური სიძვირიდან გამომდინარე, ჯერჯერობით მხოლოდ მიმზიდველ იდეად რჩება.

დასავლეთის გეოეკონომიკურ ინტერესს საქართველოს და ზოგადად სამხრეთ კავკასიის მიმართ წარმოადგენს აზერბაიჯანული და ცენტრალური აზიის ქვეყნების ნავთობის/ნავთობპროდუქტებისა და გაზის ტრანზიტით მიწოდების წყაროების დივერსიფიცირება, რათა ერთი მხრივ, ევროპამ შეამციროს მისი დამოკიდებულება რუსეთის ფედერაციაზე და მეორე მხრივ, შეერთებულმა შტატებმა შეამციროს დამოკიდებულება სპარსეთის ყურეში მოპოვებულ ნავთობზე.

აშშ-ს რეგიონში რამდენიმე მიზანი ამოძრავებს: 1. აშშ-ს, რომელსაც ნავთობი პოლიტიკურად არასტაბილური სპარსეთის ყურიდან შემოაქვს, სურს შექმნას ალტერნატიული წყარო კავკასიისა და შუა აზიის რეგიონის სახით ანუ მოახდინოს მიწოდების არხების დივერსიფიცირება რისკების გადანაწილების მიზნით; 2. აშშ-ს გააჩნია თავისი კომერციული ინტერესები ნავთობის მოპოვებასა და გადამუშავების საქმეში. ამერიკულ მხარეს მიაჩნია, რომ საკუთარი კომპანიების შესვლა რეგიონში ხელს შეუწყობს რეგიონის ქვეყნებში ეკონომიკური რეფორმების სწრაფ და ეფექტიან გატარებას და საბოლოოდ რეგიონის ინტეგრაციას მსოფლიოს ეკონომიკურ სისტემაში.<sup>88</sup> ამერიკული კომპანიების შეღწევას, რასაც თან ახლავს მსხვილი ინვესტიციები და ტექნოლოგიური

---

<sup>88</sup>Croissant, M., P. (2007). U.S. Interests in the Caspian Sea Basin. Washington, pp. 358-360. <https://www.tandfonline.com> (7.05.2018).

სიახლის დანერგვა, აუცილებლად მოჰყვება ამერიკის მთავრობის პოლიტიკური გავლენის გაძლიერებაც; 3. ეს არის რეგიონის სახელმწიფოების სუვერენიტეტისა და ტერიტორიული მთლიანობის მხარდაჭერა. ამერიკელთა აზრით, როგორც ნავთობით მდიდარი ქვეყნების, ასევე სატრანზიტო ქვეყნის - საქართველოსთვის ნავთობი ეკონომიკური აღმავლობის ძირითადი საწინდარი გახდება. ასევე მნიშვნელოვანია საქართველოს მიმართ დასავლეთის გეოპოლიტიკური ინტერესები საქართველოს სახით ჰყავდეთ სტაბილური მოკავშირე და საყრდენი, მძიმე სამხედრო საშუალებების ლოჯისტიკური უზრუნველყოფის თვალსაზრისით, ერაყსა და ავღანეთთან საომარი ურთიერთობის პირობებში.

ზემოთ წარმოდგენილ დაინტერესებულ ქვეყნებთან ერთად აუცილებელია გავაანალიზოთ ისეთი ქვეყნის პოტენციურად მზარდი გეოეკონომიკური ინტერესი, როგორცაა ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკა. უკანასკნელ წლებში ჩინეთი გახდა ერთ-ერთი სერიოზული მოთამაშე. ეკონომიკური ზრდა ჩინეთში განაპირობებს მოთხოვნის ზრდას ენერგეტიკულ რესურსებზე და საექსპორტო ბაზრების სწრაფ ათვისებაზე. ჩინეთში ნავთობის წარმოება წელიწადში დაახლოებით 160 მლნ ტონას შეადგენს, მაგრამ მისი მოთხოვნილება ბევრად აღემატება ნავთობმოპოვებას. სტატისტიკური მონაცემების მიხედვით, ყოველწლიურად ნავთობპროდუქტებზე მოთხოვნა საშუალოდ 15-20%-ით იზრდება.<sup>89</sup> ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, კასპიის რეგიონში მიმდინარე სანავთობო პროექტებმა მადა ჩინეთსაც გაუღვიძა. ამდენად, საქართველოს მომავალი მნიშვნელოვანწილად დასავლეთ-აღმოსავლეთისა და ჩრდილოეთ-სამხრეთის, ანუ როგორც განედის, ისე მერიდიანის მიმართულებით საკომუნიკაციო ღერძებზე გეოეკონომიკური ფუნქციების რეალიზაციით განისაზღვრება.<sup>90</sup> თუმცა, გარდა კასპიური ნავთობის მიმართ ინტერესისა, ჩინეთს ძალიან დიდი მიზნები და გეგმები გააჩნია საქართველოსა და ზოგადად ტრანსკავკასიური სატრანზიტო კორიდორის ათვისებაში, რათა მან დასავლეთისკენ საკუთარი მიწოდების გზების დივერსიფიცირება მოახდინოს.

<sup>89</sup>China. (14 May. 2015). U.S. Energy Information Administration. <https://www.eia.gov/> (28.06.2018).

<sup>90</sup>ისმაილოვი, ე., პაპავა, ვ. (2007). ცენტრალური კავკასია -გეოპოლიტიკური ეკონომიის ნარკვევები, გამომც. „დიოგენე“. თბილისი, გვ. 98.

ამდენად, ჩინეთის მიერ შემოთავაზებული „ახალი აბრეშუმის გზის“ კონცეფცია არის მნიშვნელოვანი, რადგან ის აერთიანებს სხვადასხვა ქვეყნების განვითარების პოლიტიკას ერთი პლატფორმის ქვეშ და სხვადასხვა ქვეყნების კონკურენტულ უპირატესობებს ათავსებს ერთმანეთთან. აბრეშუმის გზის ეკონომიკური სარტყელი და 21-ე საუკუნის საზღვაო აბრეშუმის გზა – ასევე ცნობილი როგორც “ერთი სარტყელი, ერთი გზა” (OBOR) გახლავთ ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის მიერ შემუშავებული გეგმა, რომელიც მიზნად ისახავს ევრაზიის კონტინენტზე მდებარე ქვეყნების თანამშრომლობის გაღრმავებას.<sup>91</sup>

ახალი აბრეშუმის გზის ეკონომიკური სარტყელი მოიცავს ზემოთ ნახსენები ისტორიული აბრეშუმის გზის ქვეყნებს ცენტრალურ აზიაში, დასავლეთ აზიაში, ახლო აღმოსავლეთსა და ევროპაში. ამ პროექტის ფარგლებში იგეგმება რეგიონის ეკონომიკური ინტეგრაცია, ინფრასტრუქტურული პროექტების განხორციელება და ორმხრივი და მრავალმხრივი სავაჭრო შეთანხმებების გაფართოება. გარდა გზის ისტორიული ქვეყნებისა, პროექტი ასევე მოიცავს სამხრეთ და სამხრეთ-აღმოსავლეთ აზიას. პროექტის თანახმად, ახალი აბრეშუმის გზა ცენტრალური ჩინეთიდან, სიანიდან დაიწყება, შეუერთდება განსუს პროვინციის დედაქალაქ ლანჯოუს, გაგრძელდება სინძიანის პროვინციის ქალაქ ურუმჩიში და ხორგასში, საიდანაც გადადის ყაზახეთისა და თურქმენეთის გავლით და იყოფა ორ განშტოებად: ერთი მიდის ირანის ჩრდილოეთით, საიდანაც გრძელდება ერაყში, სირიასა და თურქეთში. სტამბულიდან ბოსფორის სრუტის გავლით გადადის ევროპაში – ბულგარეთში, რუმინეთში, ჩეხეთის რესპუბლიკასა და გერმანიაში. გერმანიაში დუისბურგიდან გრძელდება ნიდერლანდებში (როტერდამი), იქედან კი იტალიაში (ვენეცია), სადაც უერთდება ამავე პროექტის მეორე განშტოებას – 21-ე საუკუნის საზღვაო აბრეშუმის გზას. ხოლო მეორე განშტოება გადის კასპიის ზღვაზე, აზერბაიჯანისა და საქართველოს ანუ ტრანსკავკასიური სატრანზიტო დერეფნის გავლის შემდგომ, შავი ზღვით უკავშირდება რუმინეთისა და ბულგარეთის პორტებს კონსტანცას და ვარნას. პორტების შემდგომ სახმელეთო მარშრუტებით ვრცელდება დანარჩენ ცენტრალურ და დასავლურ ევროპულ ქვეყნებში. ზემოაღნიშნული მარშრუტიდან

---

<sup>91</sup>საქართველო და „ერთი სარტყელი, ერთი გზა“. <http://ge.china-embassy.org/eng/xwdt/t1434029.htm> (19.04.2018).



ყველაზე მოკლე სწორედ ქართულ სატრანზიტო დერეფანზე გადის. ამდენად, ჩინეთის ინტერესი ქართულ სატრანზიტო ფუნქციის ათვისებაზე ძალზედ დიდია, საკუთარი გეოეკონომიკური სტრატეგიის მისაღწევად მაქსიმალურად სწრაფად და ეფექტიანად მოახდინოს დასავლური ბაზრის ექსპანსია გამარტივებული და სწრაფი მიწოდების ჯაჭვების სისტემების ფორმირებით.

ჩინეთის ინტერესი საქართველოს და ზოგადად სამხრეთ კავკასიის მიმართ არც ახალია და არც მოულოდნელი, მაგრამ ჩინეთი არასდროს არ განიხილავდა ამ რეგიონს გეოპოლიტიკური თვალსაზრისით, ბოლო დროს განვითარებული მოვლენებიდან გამომდინარე კი, შეიძლება საქართველო და ტრანსკავკასიური სატრანზიტო კორიდორი ჩინეთის გეგმებში ერთ-ერთი მთავარი როლის შემსრულებლად მოგვევლინოს.

ჩინეთსა და საქართველოს შორის მეოცე საუკუნის მიწურულს **ვაჭრობის** ბრუნვა ამ ორ ქვეყანას შორის მხოლოდ 4 მლნ. ამერიკულ დოლარამდე შეადგენდა. თუმცა, ბოლო წლებში ჩინეთის დაინტერესება ჩვენი ქვეყნით მნიშვნელოვნად გაიზარდა და თუ კი უკანასკნელ სტატისტიკას გადავავლებთ თვალს დავინახავთ, რომ ჩინეთი უკვე საქართველოს ნომერ მესამე სავაჭრო პარტნიორად მოგვევლინა, თურქეთის და აზერბაიჯანის შემდეგ. რთულია ვივარაუდოთ თუ როდის გადაწყვიტა ჩინეთმა თავის ამბიციურ გეგმებში საქართველოს ჩართვა, რადგან თვადაპირველ გეგმაში ქართული მონაკვეთი არ არსებობდა და მხოლოდ ირანის ჩრდილოეთის ნაწილის გავლით თურქეთის მეშვეობით აპირებდა ევროპულ ბაზარზე შეღწევას. უმთავრესი მიზეზი ალბათ ჩვენს გეოპოლიტიკურ მდებარეობაშია, როგორც ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელი საუკეთესო ხიდი, ამასთანავე, დამატებით პლუსად ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზაც შეგვიძლია განვიხილოთ, რადგან ჩინეთის გეგმის ერთ-ერთი პუნქტი ქვეყნებს შორის დამაკავშირებელი რკინიგზების მშენებლობას გულისხმობს. ჩინეთის ეკონომიკის „დადმასვლის ფონზე“ კი უკვე გამზადებული, დამაკავშირებელი რკინიგზა აზიასა და ევროპას შორის ჩინეთისთვის ნამდვილად მიმზიდველია.

ჩინური მხარე, ვიდრე ქართულ მონაკვეთზე მოახდენდა ფოკუსირებას, აღნიშნული პროექტის ფარგლებში საყრდენად ევროპაში ბელორუსი და უნგრეთი მიიჩნეოდა.

სწორედ ამ ორ ქვეყანას თვლიდა ჩინეთი დამაკავშირებელ ხიდად, მაგრამ როგორც ჩანს საქართველოს გეოგრაფიული მდებარეობით უფრო მოხიბლული დარჩა, გარდა ამისა თუ ბელორუსში და უნგრეთში მას საკმაოდ დიდი ინვესტიციის განხორციელება უწევდა სარკინიგზო სისტემისთვის, საქართველოში მას უკვე გამზადებული ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო ხაზი დახვდა, თანაც, როგორც აღმოჩნდა, ჩინეთიდან საქართველოში ტვირთის ტრანსპორტირებაც უფრო სწრაფად ყოფილა შესაძლებელი. ჩინელებმა ასევე ძალიან კარგად იციან, რომ საქართველომ ევროკავშირთან ღრმა და ყოვლისმომცველ ვაჭრობის შეთანხმებას მოაწერა ხელი, რაც საშუალებას მისცემს ჩინურ კომპანიებს, საქართველოს გავლით გაიტანონ თავიანთი პროდუქცია ევროპულ ბაზარზე ყოველგვარი ბარიერების გარეშე. ამდენად, ჩინური ინვესტიციების შედეგად, საქართველო შესაძლოა გახდეს ჩინეთისთვის ახალი აბრეშუმის გზის პროექტის დასაყრდენი და უმთავრესი ხიდი. ამრიგად, ჩინეთის ეკონომიკური ზრდის უზრუნველსაყოფად ჩინური მხარის მთავარი ინტერესი ამ პროექტის განხორციელებაა, თანაც შედარებით ნაკლები დანახარჯებით.

1994 წელს „საუკუნის კონტრაქტის“<sup>92</sup> ხელმოწერისათვის მომზადდა ოთხი სატრანზიტო მარშრუტი, რომლითაც უნდა მომხდარიყო კასპიის აუზში მოპოვებული ენერგომატარებლების ტრანსპორტირება, ესენია: სამხრეთ-აღმოსავლეთის გზა ირანი-თურქეთის გავლით; სამხრეთ-დასავლეთის გზა სომხეთის-თურქეთის გავლით; ჩრდილოეთის გზა რუსეთის გავლით (ბაქო-გროზნო-ნოვოროსისკი); დასავლეთის გზა საქართველოს გავლით.

საერთაშორისო სანავთობო კონსორციუმმა ირანული ვარიანტი, სადაც აშშ-ის კომპანიებს აქციათა უდიდესი წილი 44% ეკუთვნოდა, დაიწუნა. უარყოფილ იქნა სომხეთის ვარიანტიც სომხეთ-აზერბაიჯანის კონფლიქტის გამო. არც ჩრდილოეთის ვარიანტი იქნა მოწონებული, რომლის მიხედვით აზერბაიჯანული, თურქმენული და

---

<sup>92</sup>„საუკუნის კონტრაქტის“ - იგულისხმება ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენის მშენებლობასთან დაკავშირებული შეთანხმება, რომელიც საქართველო, აზერბაიჯანსა და თურქეთს შორის დაიდო. აზერბაიჯანის რესპუბლიკის პრეზიდენტის ჰეიდარ ალიევის სიტყვა აზერბაიჯანის დედაქალაქის მახლობლად სანგაჩალის სანაპირო ტერმინალზე ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მთავარი საქსპორტო მილსადენის სამირველის ჩაყრასთან დაკავშირებით გამართულ საზეიმო ცერემონიაზე - 2002 წლის 18 სექტემბერი. გადათარგმნილია გაზეთიდან “ბაკინსკი რაზოჩი“, (19 სექ. 2002). <http://lib.aliyevheritage.org/ge> (23.11.2017).

ყაზახური მილსადენები რუსეთზე უნდა გასულიყო, რაც აშშ-ის აზრით, რეგიონში რუსეთის ბატონობას გამოიწვევდა. თუმცა აშშ იძულებული გახდა გაეთვალისწინებინა რუსული ინტერესი და საბოლოოდ მილსადენები წამოვიდა როგორც საქართველოს, ისე რუსეთის ფედერაციის ტერიტორიის გავლით ნოვოროსისკის პორტამდე. ვინაიდან, კასპიის ნავთობის ათვისებასა და მის შემდგომ ტრანსპორტირებას ეკონომიკურ-გეოგრაფიული და ტექნოლოგიური ასპექტების გარდა, პოლიტიკური ასპექტიც გააჩნდა, ყველაზე ოპტიმალურ მარშრუტად შეირჩა დასავლეთის გზა, რომელიც საქართველოზე ტრანზიტს გულისხმობდა. კასპიის ზღვის რეგიონი მოიცავს მსოფლიო ნავთობის რეზერვების 3-4%. (ახლო აღმოსავლეთი 65%) და მსოფლიო გაზის რეზერვების 5-6% (ახლო აღმოსავლეთი 34%).<sup>93</sup> კასპიის აუზის წილი ნავთობისა და გაზის გლობალურ რეზერვებში უმნიშვნელოა, თუმცა სპარსეთის ყურის ნავთობის მიწოდების რისკიანობიდან გამომდინარე და ასევე რუსეთის მიერ ენერგო მატარებლების პოლიტიკურ ხელსაწყოდ გამოყენების თავიდან ასაცილებლად კასპიური და ცენტრალურ აზიური (ყაზახეთი და თურქმენეთი) ენერგო მატარებლების დასავლეთისთვის ყველაზე ოპტიმალური სატრანსპორტო მარშრუტი სწორედ კავკასიაზე და კერძოდ, საქართველოზე გადის. ამჟამად, სწორედ ეს ფაქტი ქმნის საქართველოს სატრანზიტო დერეფანს სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვან სივრცედ ქვეყნის გეოეკონომიკური პოზიციონირებისა და ენერგოუსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად.

ამრიგად, თუ კომპლექსურად დავინახავთ და გავაანალიზებთ საქართველოს გეოგრაფიულ მდებარეობას, აქედან გამომდინარე შევაფასებთ მის ისტორიულ ფუნქციასა და გამოცდილებას, პოლიტიკურ მნიშვნელობას მეზობელი და საერთაშორისო ფაქტორებისათვის და ეკონომიკურ შესაძლებლობებს, მაშინ შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ საქართველოს მსგავსად პატარა ქვეყნები დიდ სახელმწიფოებზე არიან დამოკიდებულნი: „ეკონომიკურად სუსტი პატარა ქვეყანა ხშირად ამა თუ იმ ძლიერ ქვეყანაზე ხდება დამოკიდებული, რომლისგანაც ფინანსურ- ეკონომიკურ მხარდაჭერას იღებს. საპასუხოდ კი ძლიერი ქვეყანა მისგან პოლიტიკურ მხარდაჭერას მოითხოვს

---

<sup>93</sup>ენერგო ინფორმაციის ადმინისტრაცია. <http://www.eia.gov/> (17.06.2018).

ხოლმე“.<sup>94</sup> პატარა ქვეყნის ეკონომიკის დამახასიათებელი ნიშანია ვიწრო საექსპორტო სპეციალიზება, რადგან სამამულო ეკონომიკას არ შეუძლია მრავალი სახეობის პროდუქციის წარმოება. ამდენად, როგორც წესი, პატარა ქვეყნებში ისეთი დარგებია განვითარებული, რომლებშიც მას შედარებითი უპირატესობა აქვს მოპოვებული. ამგვარი უპირატესობა მას შეიძლება შეუქმნას გარკვეულმა ბუნებრივმა წიაღისეულმა, იაფმა ან კვალიფიციურმა მუშახელმა, მომსახურების რომელიმე სახეობამ ან ხელსაყრელმა სატრანსპორტო-გეოგრაფიულმა მდებარეობამ. როგორც ჩანს ზემოთჩამოთვლილ მიმართულებათაგან ქვეყნის უპირატესობა იკვეთება სწორედ მის სატრანსპორტო შესაძლებლობებსა და სატრანზიტო ფუნქციაში. ამდენად, საქართველოს გეოეკონომიკური სტრატეგიის ფორმირება, რომელიც პირდაპირ კავშირშია ქვეყნის სატრანზიტო პოტენციალის განვითარებასთან შესაძლოა განპირობებული იყოს გეოგრაფიული განფენილობით, ქვეყნის ირგვლივ შექმნილი პოლიტიკური კონიუნქტურით, ისტორიული გამოცდილებით, ეკონომიკური შესაძლებლობებით, არსებული მსოფმხედველობითი სპეციფიკითა და ეთნოფსიქოლოგიით, რელიგიური მრწამსითა და მიკუთვნებულობით (დანართი 2).

საქართველოს გეოეკონომიკური პოზიციონირების მთავარ ამოსავალ წერტილს, რომ სატრანზიტო ფუნქცია წარმოადგენს მტკიცდება შიდა რეგიონული, გარე რეგიონული და საერთაშორისო მოთამაშეების გამძაფრებული სატრანსპორტო-ეკონომიკური ინტერესებით საქართველოს მიმართ და ამის მტკიცებულებაა ყველა ის საერთაშორისო პროექტი, რომელიც დაკავშირებულია ქვეყნის სატრანზიტო ფუნქციის გამოყენებასთან, რომელიც უზრუნველყოფს დასავლეთ-აღმოსავლეთისა და ჩრდილოეთ-სამხრეთის დაკავშირებას ნავთობისა და მშრალი ტიპის ტვირთების ტრანზიტში. ამდენად, თუ კი ქვეყნის გეოეკონომიკური პოზიციონირება დამოკიდებულია სახელმწიფოს გლობალურ ეკონომიკურ სისტემებში/ბაზრებში ინტეგრირების ხარისხზე, შესაბამისად, გეოეკონომიკური სტრატეგია გვევლინება, როგორც საკუთარი ნიშის დამკვიდრებისათვის გლობალურ ბაზრებზე ინტერვენციის საშუალება. საერთაშორისო

---

<sup>94</sup>რონდელი, ა. (2009). პატარა ქვეყანა საერთაშორისო სისტემაში. „GFSIS“. თბილისი, გვ. 200.

სისტემაში არსებობს ისეთი მაგალითები შვეიცარიის, ტაივანი, სინგაპური, დანიის, კუვეიტის, ისრაელის და ა.შ სახით, რომლებმაც მოახერხეს საკუთარი სტატუსის - „პატარა ქვეყანა“-ს მიუხედავად წამყვან სახელმწიფოებად ჩამოყალიბება. ამგვარი ვითარება იმაზე მიგვითითებს, რომ ქვეყნის ზომას მისი სოციალურ-ეკონომიკური განვითარებისათვის გადამწყვეტი მნიშვნელობა არა აქვს (თუმცა ადრე ამის საწინააღმდეგო აზრი იყო მიღებული)<sup>95</sup>. ამჟამად, საქართველოს გოეკონომიკური პოზიციონირების ფორმირების უმთავრესი წინაპირობა სწორედ მისი გეოგრაფიული განფენილობა და მასზე შექმნილი სატრანსპორტო შესაძლებლობები წარმოადგენს. ამას ემატება არსებული პოლიტიკური კონიუნქტურა რეგიონში და საერთაშორისო ასპარესზე, არსებული კონფლიქტური ზონები, ისტორიული გამოცდილება სატრანზიტო მარშრუტის ფუნქციონირებასთან დაკავშირებით და ეკონომიკური ინტერესები საქართველოზე, როგორც უმნიშვნელოვანესი სატრანზიტო კვანძის მიმართ.

მოცემულ თავში შემოთავაზებული ანალიზის შედეგად მნიშვნელოვანია ხაზი გავუსვამთ მიგნებას, რომელიც ამტკიცებს, რომ გეოეკონომიკა როგორც დარგი შეიძლება განვსაზღვროთ, როგორც გეოგრაფიის, ეკონომიკის, ისტორიისა და პოლიტიკური მეცნიერების სინთეზი. იგი ქმნის იმგვარ ეკონომიკურ პოლიტიკას შიდა რეგიონულ, გარე რეგიონულ და საერთაშორისო დონეზე, რომელიც საკუთარ ფიზიკური საზღვრებს გარეთ, გეოგრაფიულ სივრცეში კონკურენტუნარიანი პოზიციონირების საშუალებას იძლევა საერთაშორისო ეკონომიკურ სისტემაში. ანალიზის შედეგად ასევე ვასკვნით, რომ ნებისმიერი ტიპის ქვეყნისთვის საკუთარი სახელმწიფოს გეოეკონომიკური სტრატეგიის ფორმირებას განსაზღვრავს ოთხი ძირითადი ფაქტორი: პოლიტიკური კონიუნქტურა, გეოგრაფიული განფენილობა, ეკონომიკური შესაძლებლობები და ისტორიული გამოცდილება. თავში განხილული თეორიული საფუძვლები გაანალიზებით ვასკვნით, რომ ეკონომიკური გლობალიზაცია სწორედ სახელმწიფოთა გეოეკონომიკური სტრატეგიების ფორმირების შედეგია. ეს უკანასკნელი კი უმნიშვნელოვანეს გავლენას ახდენს სახელმწიფოთა საერთაშორისო ეკონომიკური ურთიერთობების მთელ

---

<sup>95</sup>რონდელი, ა. (2009). პატარა ქვეყანა საერთაშორისო სისტემაში. თბილისი, გვ. 190.

კომპლექსზე და მათ შორის სატრანზიტო ფუნქციისა და კორიდორების ფორმირებასა და მათ შემდგომ განვითარებაზე. გეოეკონომიკის მიზანი კი არის ქვეყნის ეკონომიკური სივრცის ზრდა მეზობელი და პარტნიორი სახელმწიფოთა ეკონომიკური ექსპანსიის გზით. ამდენად, გეოეკონომიკის თეორიული საფუძვლებისა და პრაქტიკული მიღწევების შედეგად შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ გეოეკონომიკა არის მეცნიერება სახელმწიფოს კომპლექსური განვითარებისა და საერთაშორისო ეკონომიკურ სისტემაში ინტეგრაციის შესახებ, რომელიც თანაბრად ემყარება ქვეყნის გეოგრაფიულ ანუ სივრცობრივ განფენილობას, მის ისტორიულ წარსულსა და გამოცდილებას, მასში და მის გარშემო არსებულ პოლიტიკურ კონუქტურასა და ეკონომიკურ შესაძლებლობებსა და ტექნოლოგიური განვითარების დონეს.

საქართველოს გეოეკონომიკური პოზიციონირების მთავარ ამოსავალ წერტილს, რომ სატრანზიტო ფუნქცია წარმოადგენს მტკიცდება შიდა რეგიონული, გარე რეგიონული და საერთაშორისო მოთამაშეების გამძაფრებული სატრანსპორტო-ეკონომიკური ინტერესებით საქართველოს მიმართ ქვეყნის სატრანზიტო ფუნქციის გამოყენებასთან დაკავშირებით. ამდენად, თუ კი ქვეყნის გეოეკონომიკური პოზიციონირება დამოკიდებულია სახელმწიფოს საერთაშორისო ეკონომიკურ სისტემაში ინტეგრირების ხარისხზე, შესაბამისად გეოეკონომიკური სტრატეგია გვევლინება, როგორც საკუთარი ნიშის დამკვიდრებისათვის გლობალურ ბაზრებზე ინტერვენციის საშუალება. ამჟამად, საქართველოს გეოეკონომიკური პოზიციონირების ფორმირების უმთავრესი წინაპირობა სწორედ მისი გეოგრაფიული განფენილობა და მასზე შექმნილი სატრანსპორტო შესაძლებლობები წარმოადგენს. ამას ემატება არსებული პოლიტიკური კონიუნქტურა რეგიონში და საერთაშორისო არენაზე, არსებული კონფლიქტური ზონები, ისტორიული გამოცდილება სატრანზიტო მარშრუტის ფუნქციონირებასთან დაკავშირებით და ეკონომიკური ინტერესები საქართველოზე, როგორც უმნიშვნელოვანესი სატრანზიტო კვანძის მიმართ.

თავი 2. საქართველოს სატრანზიტო დერეფნის განვითარების თავისებურებანი და შესაძლებლობები

## 2.1 ტრასეკა და საქართველოს ენერგეტიკული დერეფნის ფორმირება

გეოგრაფიული მდებარეობიდან გამომდინარე, საქართველოს ეკონომიკის განვითარება პირდაპირ კავშირში იყო სატრანზიტო ფუნქციის გამართულ და ეფექტიან გამოყენებასთან. საქართველოსთვის, როგორც სატრანზიტო ფუნქციის მატარებელი ქვეყნისთვის, მისი გეოეკონომიკური პოზიციონირების სტრატეგიის ფორმირებაში არანაკლები მნიშვნელობა გააჩნია სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურულ შესაძლებლობებს. საქართველოს სატრანსპორტო პოტენციალის ათვისება, რეალიზაცია და განვითარება აქტიურად მე-20 საუკუნის 90-იანი წლებიდან დაიწყო და მიუხედავად ქვეყანაში ბოლო 28 წლიანი არასტაბილური პოლიტიკური მდგომარეობისა, სულ უფრო მეტი საერთაშორისო მოთამაშის დაინტერესებას იწვევს.

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

1993 წელს ქ. ბრიუსელში ევროკომისიის მიერ მოწვეულ კონფერენციაზე მიღებული დეკლარაციით, რომლის საფუძველზეც სამხრეთ კავკასიისა და ცენტრალური აზიის რეგიონის ქვეყნებისთვის შემუშავდა რეგიონული პროგრამა - TRACECA და მის უმთავრეს მიზნად ტრანსპორტის ტრადიციული სახეობების - რკინიგზის, საავტომობილო გზების, საზღვაო პორტების, ტერმინალების მშენებლობა, რეკონსტრუქცია, მოდერნიზაცია და ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის

ევროპულ დერეფანთან მიერთება განისაზღვრა. TRACECA-ს პროგრამამ მალე შეიძინა დინამიზმი და მიიღო საერთაშორისო აღიარება.<sup>96</sup>

TRACECA-ს პროგრამის პარალელურად დაიწყო პროექტების შემუშავება აზერბაიჯანიდან საქართველოს გავლით ნავთობის საერთაშორისო ბაზარზე ექსპორტის თაობაზე. 1996 წელს საქართველოსა და აზერბაიჯანს შორის ხელმოწერილი შეთანხმების საფუძველზე დაწყებული ბაქო-სუფსის ნავთობსადენის მშენებლობა 1999 წელს დასრულდა და სატრანზიტო დერეფანმა მეტად მნიშვნელოვანი ენერგეტიკული ასპექტი შეიძინა. იმავდროულად ექსპლუატაციაში შევიდა TRACECA-ს პროგრამის ფარგლებში აშენებული ფოთის სარკინიგზო-საბორნე გადასასვლელი, რითაც საქართველომ საერთაშორისოდ აღიარებული სატრანზიტო ფუნქცია დაიმკვიდრა.

საქართველოს სატრანზიტო კორიდორის ფუნქციის გაძლიერებისთვის გეოეკონომიკურად სტრატეგიული მნიშვნელობის გადაწყვეტილება იქნა მიღებული, როცა სატრანსპორტო დერეფანმა ორი მსხვილი რეგიონული ნავთობსადენის ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანი და ბაქო-სუფსის, ასევე სამხრეთ კავკასიური გაზსადენის ბაქო-თბილისი-ერზრუმის (შაჰ-დენიზი) პროექტი განხორციელდა. სამივე ობიექტი მნიშვნელოვანია არა მარტო საქართველოს ენერგეტიკული სატრანზიტო პოტენციალის გაზრდის მიზნით, არამედ რეგიონული ინტეგრაციის გაუმჯობესების თვალსაზრისითაც. ამდენად, საქართველო-აზერბაიჯანი-თურქეთის გრძელვადიანი სტრატეგიული თანამშრომლობის მთავარი ამოცანა ენერგეტიკული დერეფნის განვითარებაში მდგომარეობს.

ბაქო-სუფსის სახელით ცნობილი დასავლეთ მარშრუტის მილსადენი საერთაშორისო ნავთობ-კონსორციუმის მიერ განხორციელებული პირველი ინვესტიციაა საქართველოში. მილსადენის საშუალებით აზერბაიჯანში კასპიის ზღვის ჩირაგის საბადოდან მოპოვებული ნავთობი სანგაჩალის ტერმინალის გავლით სუფსის ტერმინალამდე მიდის. აღნიშნული მარშრუტის საექსპორტო მილსადენის საერთო

---

<sup>96</sup>გეგეშიძე, ა. (2007). ევროკავშირის სამეზობლო პოლიტიკა და საქართველო (დამოუკიდებელ ექსპერტთა ანალიზი)/საქართველოს სატრანზიტო როლის განვითარების ხელშეწყობა რეგიონალური ინტეგრაციის გათვალისწინებით. თბილისი.



სიგრძე 830 კმ-ია, რომლიდანაც 375 კმ საქართველოზე გადის და საბოლოო წერტილში-სუფსის ტერმინალში ჩაედინება, რომლის ტევადობაც 1.000.000 ბარელს აჭარბებს.<sup>97</sup>

სანგაჩალის ტერმინალიდან ნავთობი 1998 წლის დეკემბერში გამოუშვეს, ხოლო მომდევნო წლის იანვრის დასაწყისში იგი საქართველოს ტერიტორიაზე შემოედინა. ნავთობსადენის მაქსიმალური წლიური სიმძლავრე 5,75 მლნ ტონაა. აღნიშნული პროექტის საქართველოს მონაკვეთის მართვას ახორციელებს BP, რომელიც ნავთობ კონსორციუმის უდიდესი წილის მფლობელია. პროექტის უპირატესობებია: მილსადენის სიმოკლე, სხვა მარშრუტებთან შედარებით სიახვე და სუფსის ტერმინალის სეზონური უწყვეტობა.

1999 წლის ეუთოს სტამბულის სამიტზე საქართველომ, აზერბაიჯანმა და თურქეთმა ხელი მოაწერეს სახელმწიფოთშორისო ხელშეკრულებას ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენის მშენებლობასთან დაკავშირებით. აღნიშნული მილსადენი კასპიისა და ხმელთაშუა ზღვებს შორის ნავთობის ტრანსპორტირების პირველი და უმოკლესი მარშრუტია. მილსადენის სიგრძე 1768 კმ-ია, აქედან აზერბაიჯანზე მოდის 443 კმ, საქართველოზე - 249 კმ და თურქეთზე - 1076 კმ. მილსადენის გამტარუნარიანობა მხოლოდ აზერბაიჯანული ნავთობის გამტარიანობა 50 მლნ. ტონაა წელიწადში, ხოლო ყაზახური და თურქმენული ნავთობის დამატების შემთხვევაში 80 მლნ. ტონა იქნება წელიწადში.<sup>98</sup> 2000 წლის მარტში თბილისში საქართველოსა და აზერბაიჯანის პრეზიდენტების შეხვედრისას მიღებული შეთანხმებით, საქართველო 40 წლიანი ხელშეკრულების პერიოდში 2100.000.000 აშშ დოლარს მიიღებს, რაც ყოველწლიურად 62,5 მლნ. დოლარის შემოსავალს ნიშნავს. ნავთობსადენის მშენებლობა საქართველოში 2005 წელს დასრულდა, სრულ ექსპლუატაციაში კი მომდევნო წელს შევიდა.

ზემოაღნიშნული მილსადენი აზერი-ჩირაგ-გიუნეშლის საბადოზე მოპოვებული ნავთობის ტრანსპორტირებას ახდენს. ბაქო-სუფსის ნავთობსადენის მსგავსად, ამ შემთხვევაშიც პროექტის მმართველ კომპანიად BP გვევლინება. ორივე ობიექტი მეტად მნიშვნელოვანია არა მარტო საქართველოს სატრანზიტო პოტენციალის გაზრდის

<sup>97</sup>საქართველოს ნავთობისა და გაზის კორპორაცია. <http://www.gogc.ge/ge/> (8.07.2018).

<sup>98</sup>საქართველოს ნავთობისა და გაზის კორპორაცია. <http://www.gogc.ge/ge/> (8.07.2018).

თვალსაზრისით, არამედ რეგიონული ინტეგრაციის ხელშეწყობის მხრივაც. ახლო მომავალში ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მეშვეობით ყაზახეთის ნავთობის ექსპორტიც იგეგმება, რაც ამ ქვეყნის რეგიონული ინტეგრაციის პროცესებში ჩართვის პირობებს შექმნის.

საქართველოს ტერიტორიაზე გარდა გეოეკონომიკურად სტრატეგიული და საერთაშორისო მნიშვნელობის ნავთობსადენებისა, განთავსებულია ორი უმნიშვნელოვანესი გაზსადენი: ჩრდილოეთ-სამხრეთის და ბაქო-თბილისი-ერზრუმის გაზსადენები. ჩრდილოეთ-სამხრეთის მაგისტრალური გაზსადენი მე-20 საუკუნის მეორე ნახევარში აშენდა, რომლის მეშვეობით რუსული გაზის ტრანსპორტირება ხდება საქართველოსა და სომხეთში.

ზემოაღნიშნული გაზის მილსადენის საქართველოს მონაკვეთის სიგრძე 221 კმ-ია. რაც შეეხება სამხრეთ-კავკასიურ გაზსადენს, იგი საქართველოს გავლით, შაჰ-დენიზისა და კასპიის ზღვის აუზის სხვა საბადოებიდან მოპოვებული გაზის თურქეთში ტრანსპორტირებას და შემდგომ ევროპაში დისტრიბუციას ემსახურება. გაზსადენის საქართველოს მონაკვეთის სიგრძე შეადგენს 249 კმ-ს. საქართველო-თურქეთის საზღვარზე გაზსადენი თურქეთის მხარის მიერ აშენებულ განშტოებას უერთდება, რომელიც SCP-ს ერზრუმთან ადგილობრივი გაზომარაგების სისტემასთან აკავშირებს. აღნიშნული გაზსადენის მშენებლობა 2006 წელს დასრულდა და საქართველოში გაზი მომდევნო წლის დასაწყისში შემოვიდა. განვითარების დამატებითი ეტაპების დასრულებისა და სრულად ექსპლუატაციის შემდეგ გაზსადენი წელიწადში 24 მლრდ. კუბურ მეტრამდე გაზის ტრანზიტს შეძლებს. ამჟამად მისი წლიური სიმძლავრე 6 მლნ. ტონას აღწევს.<sup>99</sup> მნიშვნელოვანია იმის ხაზგასმა, რომ საქართველო არა მხოლოდ სატრანზიტო დერეფნად, არამედ ბუნებრივი აირის მომხმარებელ სახელმწიფოდ გვევლინება. საქართველოს, აზერბაიჯანიდან თურქეთში ექსპორტირებული გაზის 5%-მდე მოცულობის შეღავათიან ფასად შესყიდვის პირობა აქვს მიღებული. გარდა ამისა, პროექტის ექსპლუატაციაში ჩაშვებიდან 20 წლის განმავლობაში საქართველო პროექტის

---

<sup>99</sup>საქართველოს ნავთობისა და გაზის კორპორაცია. <http://www.gogc.ge/ge/> (7.08.2018).

ინვესტორებისგან ბუნებრივი გაზის დამატებით მოცულობას - წელიწადში 500 მლრდ. კუბურ მეტრ გაზს სპეციალურ ფასში შეისყიდის.

სამხრეთის დერეფნის ფარგლებში გაზის ტრანსპორტირების ახალი მარშრუტის ჩამოყალიბების მიზნით 2010 წელს აზერბაიჯანი-საქართველო-რუმინეთის ინტერკონექტორის (AGRI-Azerbaijan-Georgia-Romania Interconnector) პროექტის რეალიზაციაზე შეთანხმდნენ, რომელიც საქართველოს ტერიტორიის და შავი ზღვის გავლით (გათხევადებული ფორმით) რუმინეთში და შემდგომ ევროპის ბაზარზე გაზის ტრანსპორტირებას ითვალისწინებს.

2011 წელს, ქ. ბაქოში საქართველოს, აზერბაიჯანის და რუმინეთის პრეზიდენტებმა და უნგრეთის პრემიერ-მინისტრმა ხელი მოაწერეს პროექტის მხარდამჭერ დეკლარაციას.<sup>100</sup> ამავე ღონისძიების ფარგლებში, სამივე ქვეყნის შესაბამისმა კომპანიებმა - SOCAR (აზერბაიჯანი), GOGC (საქართველო) და Romgaz (რუმინეთი) ხელი მოაწერეს აზერბაიჯანი-საქართველო-რუმინეთის ინტერკონექტორის პროექტის განმახორციელებელი ერთობლივი კომპანიის - SC AGRI LNG Project Company S.R.L. სადამფუძნებლო ხელშეკრულებას და ურთიერთგაგების მემორანდუმს პროექტის განხორციელების თაობაზე. მოგვიანებით SC AGRI LNG Project Company S.R.L.-ს შეუერთდა უნგრული კომპანია MVM.

აზერბაიჯანი-საქართველო-რუმინეთის ინტერკონექტორის პროექტის ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთების მომზადების მიზნით ერთობლივი კომპანიის მიერ დაქირავებული იქნა ინგლისური საკონსულტაციო კომპანია Penspen Ltd. 2015 წლის იანვარში AGRI LNG Project Company S.R.L.-ის დირექტორთა საბჭომ მიიღო Penspen Ltd.-ის მიერ AGRI-ს პროექტის ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთება.<sup>101</sup> AGRI ევროკავშირის ენერგოდვერსიფიკაციისა და გაზის მიმწოდებელთა ალტერნატიული მარშრუტების შემუშავების პოლიტიკას პასუხობს. პროექტი “გაზის სამხრეთ დერეფნის” შემადგენელი ნაწილია და საერთაშორისო მხარდაჭერით სარგებლობს.

<sup>100</sup>ერთი მხრივ, საქართველოსა და მეორე მხრივ, ევროკავშირს და ევროპის ატომური ენერჯის გაერთიანებას და მათ წევრ სახელმწიფოებს შორის ასოცირების შესახებ შეთანხმებისა და საქართველოსა და ევროკავშირს შორის ასოცირების დღის წესრიგის განხორციელების 2015 წლის ეროვნული სამოქმედო გეგმის შესრულების ანგარიში. <http://www.energy.gov.ge> (12.08.2018).

<sup>101</sup>საქართველოს ნავთობისა და გაზის კორპორაცია. <http://www.gogc.ge/ge/> (18.09.2018).

ამრიგად, საქართველოზე გამავალი სატრანზიტო სატრანსპორტო სექტორებს შორის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანია ნავთობისა და ბუნებრივი აირის მილსადენები: ბაქო-სუფსა, ბაქო-ერზერუმი, ბაქო-ჯეიჰანი, ხოლო ჩრდილოეთ-სამხრეთის მიმართულებაზე ყაზახი-საგურამო, სომხეთის განშტოება. ეს უკანასკნელი ემსახურება რუსული გაზის ტრანსპორტირებას სომხეთში და იგივე გაზის საქართველოში მოხმარებასაც. ამ მილსადენებს გარკვეული სარგებლობა მოაქვს ქვეყნისათვის, როგორც პირდაპირი სასაქონლო უზრუნველყოფით ანუ ნატურით, ისევე ეკონომიკური და სოციალურად მილსადენების მშენებლობასა და ექსპლოატაციაზე დასაქმებულთა გზით; ევროპული სამეზობლო პოლიტიკის სამოქმედო გეგმის<sup>102</sup> თანახმად, ენერგეტიკის სფეროში თანამშრომლობის დიაპაზონი მნიშვნელოვნად გაფართოვდა, რასაც მოწმობს ზემოაღნიშნული მილსადენების პროექტები. არსებული პოტენციალის უფრო ეფექტიანი გამოყენებისა და ინფრასტრუქტურის მაქსიმალურად დატვირთვის მიზნით, აუცილებელია საქართველოსა და აზერბაიჯანის ენერგეტიკული პოლიტიკის ევროპის მდგრადი, კონკურენტული და უსაფრთხო ენერჯის სტრატეგიასთან შესაბამისობაში მოყვანა. მნიშვნელოვანია საქართველოსა და აზერბაიჯანის ენერგეტიკის პოლიტიკის ევროკავშირის ენერგეტიკის პოლიტიკის ამოცანებთან, ელექტროენერჯის და გაზის შიდა ბაზრის პრინციპებთან თანდათანობითი დაახლოება; კასპიისა და შავი ზღვის რეგიონული ენერგეტიკის სფეროში თანამშრომლობის გაღრმავება და საქართველოს გავლით ევროპაში კასპიისპირეთის ენერგომატარებლების ტრანზიტის პროცედურების გაჯანსაღება; ევროკავშირის ენერგოუსაფრთხოების უზრუნველყოფის ხელშეწყობის მიზნით მნიშვნელოვანია საქართველოზე გამავალი ენერგოდერეფნის ეფექტიანად გამოყენება.

## 2.2. სატრანსპორტო სექტორის მიმოხილვა საქართველოში

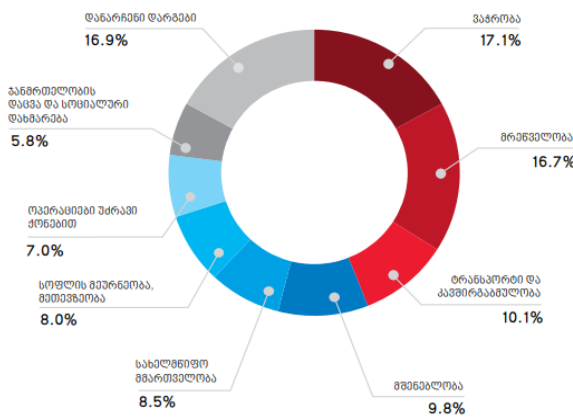
სატრანსპორტო სექტორი საქართველოს ეკონომიკის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი შემადგენელი ნაწილია, რასაც ოფიციალური სტატისტიკაც მოწმობს. 2017 წლის

---

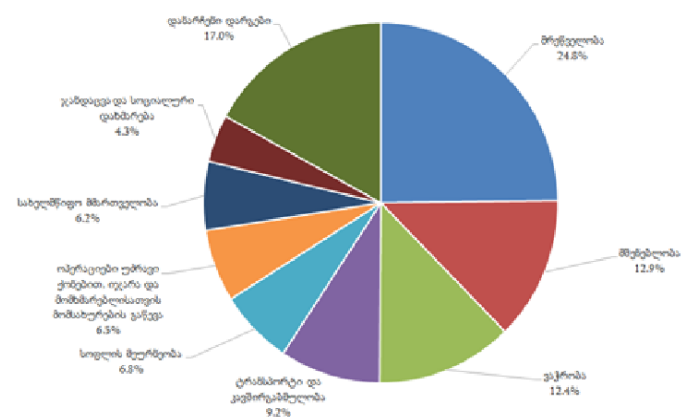
<sup>102</sup>ევროპის სამეზობლო პოლიტიკა (2006). სამოქმედო გეგმა, ევროკავშირი-საქართველო. <http://mfa.gov.ge>(2.10.2018).

მონაცემებით, სატრანსპორტო სექტორს 10,1%-იანი წილით მე-3 ადგილი უკავია ქვეყნის მთლიან სამამულო პროდუქტში (მსპ)<sup>95</sup> და მას უსწრებს ეკონომიკის ისეთი სექტორები, როგორცაა ვაჭრობა - 17,1 % და მრეწველობა - 16,4%. ხოლო სატრანსპორტო და კომუნიკაციური სექტორის შემდგომ წარმოდგენილია მშენებლობა, სახელმწიფო მმართველობა, სოფლის მეურნეობა და სხვ. (ნახაზი 1). თუმცა აქვე გვაქვს 2018 წლის მონაცემები სადაც სექტორის წილი მთლიან მსპ-ში შემცირებულია 9,2%-მდე და იკავებს და ჩამორჩება მრეწველობს, მშენებლობასა და ვაჭრობას (ნახაზი 2). აღნიშნული მონაცემები წინასწარია და შესაძლოა დაკორექტირდეს 2019 წლის 15 ნოემბრამდე.

ნახაზი 1. მთლიანი სამამულო პროდუქტის დარგობრივი სტრუქტურა 2017 წელს



ნახაზი 2. მთლიანი სამამულო პროდუქტის დარგობრივი სტრუქტურა 2018 წელს

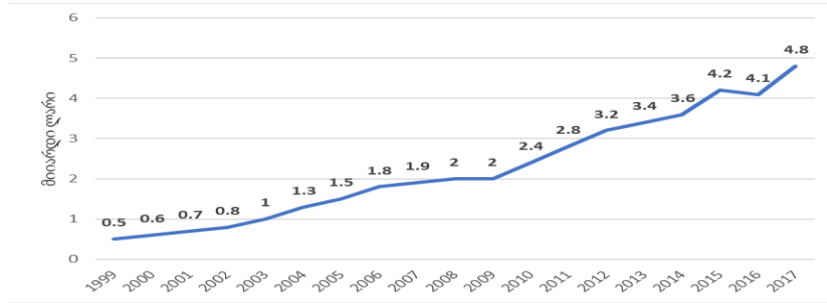


საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური [www.geostat.ge](http://www.geostat.ge) (10.04.2019).

ტრანსპორტისა და კავშირგაბმულობის სექტორში ბრუნვის მოცულობა 1999 წლიდან დაწყებული 2017 წლის ჩათვლით სტაბილური ზრდით ხასიათდებოდა და ბიზნეს სექტორის საერთო ბრუნვაში მნიშვნელოვან ადგილს იკავებდა. თუ დავაკვირდებით ქვემოთ მოტანილ ტრენდს, რომელიც 1999 წლიდან 2017 წლის ჩათვლით პერიოდს მოიცავს დავინახავთ, რომ 2016 წლის გამოკლებით სატრანსპორტო და კომუნიკაციების სექტორის მიერ პროდუქციის გამოშვების მოცულობა ზრდით ხასიათდებოდა, 2017 წელს კი ის 4.8 მილიარდ ლარს გაუტოლდა, რაც წინა წლის ანალოგიურ მაჩვენებელს 0.7 მლნ. ლარით აღემატებოდა. როგორც ქვემოთ ილუსტრირებული დიაგრამა გვიჩვენებს (თუ არ ჩავთვლით იმას, რომ 2008 - 2009 წლებში სატრანსპორტო და კომუნიკაციების საერთო გამოშვების დონე პრაქტიკულად

უცვლელი იყო). 2015 წელს ტრანსპორტისა და კავშირგაბმულობის სექტორში პროდუქციის გამოშვებამ 4.2 მლნ. ლარს მიაღწია და ბიზნეს სექტორის პროდუქციის საერთო გამოშვების 14.8% შეადგინა (ნახაზი 3).

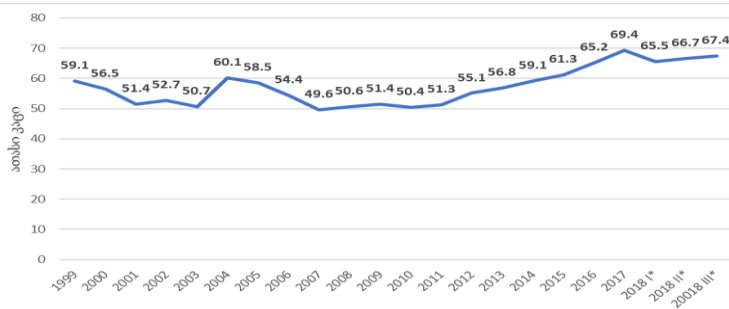
ნახაზი 3. ტრანსპორტისა და კავშირგაბმულობის პროდუქციის გამოშვება



შედგენილია საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის ინფორმაციაზე დაყრდნობით. [www.geostat.ge](http://www.geostat.ge) (9.10.2018)

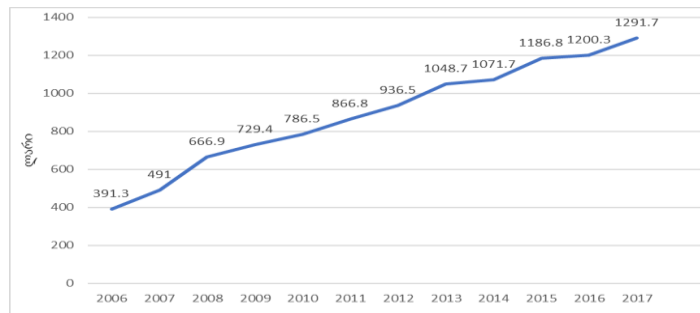
ასევე, მნიშვნელოვანია დასაქმებულთა ის რაოდენობა, რომლებიც დაკავებულები არიან სრული განაკვეთის სატრანსპორტო და კომუნიკაციების სფეროში. 2017 წელს დასაქმებულთა რაოდენობამ ისტორიულ მაქსიმუმს მიაღწია და 69,4 ათასი ადამიანი შეადგინა, რომელიც უსწრებს 1999 და 2004 წლების უმაღლეს მაჩვენებლებს. როგორც მოცემული ნახაზიდან ჩანს (ნახაზი 4) 1999 წლის მონაცემთან შედარებით, 2017 წელს ტრანსპორტისა და კავშირგაბმულობაში დასაქმებულთა რაოდენობა 10 ათასზე მეტი ადამიანით გაიზარდა. მკვეთრის ზრდის ტენდენცია კი 2007 წლიდან იწყება როცა სექტორში დასაქმებულთა რაოდენობა 50 ათასამდეც ვერ აღწევდა უკვე ათი წლის შემდგომ 2017 წელს თოთქმის 20 ათასი ადამიანით იზრდება. ტრანსპორტისა და კავშირგაბმულობაში თითოეული დასაქმებულის საშუალო თვიური ანაზღაურება 1200-1300 ლარის ფარგლებში ლავირებს, რაც საკმაოდ მაღალია სხვა ბიზნეს სექტორებში დასაქმებულთა ანაზღაურებასთან შედარებით. ამასთან, სატრანსპორტო და კომუნიკაციის სფეროში საშუალო სახელფასო ბადაე 1999 წლიდან დღემდე ზრდადი ტრენდით ხასიათდება. 2017 წლის მონაცემებით, ნახსენებ სექტორში დასაქმებულთა საშუალო ხელფასი დაახლოებით 1290 ლარს შეადგენს. (ნახაზი 5).

ნახაზი 4. ტრანსპორტსა და კავშირგაბმულობაში დასაქმებულითა რაოდენობა



შედგენილია საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის ინფორმაციაზე დაყრდნობით. [www.geostat.ge](http://www.geostat.ge) (9.10.2018)

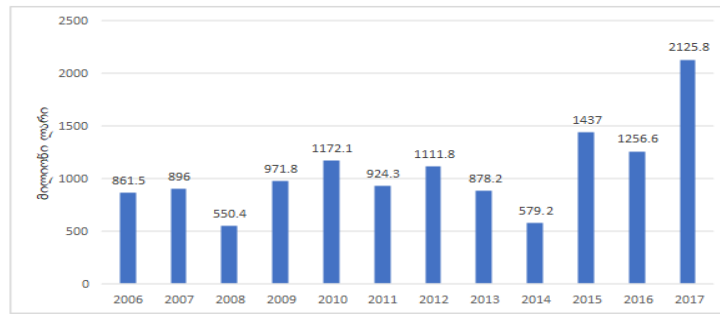
ნახაზი 5. ტრანსპორტსა და კავშირგაბმულობაში დასაქმებულითა საშუალოთვიური შრომის ანაზღაურება



შედგენილია საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის ინფორმაციაზე დაყრდნობით. [www.geostat.ge](http://www.geostat.ge) (9.10.2018).

ნიშანდობლივია, რომ საინვესტიციო ნაკადები სატრანსპორტო და კომუნიკაციების სფეროში საკმაოდ მაღალი რყევებით ხასიათდება და ამის მრავალი არგუმენტი არსებობს საშინაო და საგარეო ფაქტორების გათვალისწინებით, თუმცა 2017 წელს განხორციელებულმა ინვესტიციებმა ტრანსპორტისა და კავშირგაბმულობის ფიქსირებულ აქტივებში 1999 წლიდან დღემდე ისტორიულ მაქსიმუმს მიაღწია და 2125.8 მილიონი ლარი შეადგინა. აღნიშნული მაჩვენებელი წინა წელთან შედარებით 869.6 მლნ. ლარით გაუმჯობესდა. უკანასკნელი ათი წლის განმავლობაში სექტორში ინვესტიციების ყველაზე დაბალი მაჩვენებელი 550.4 მლნ ლარი დაფიქსირდა 2008 წელს, მას მოსდევდა 2014 წელს განხორციელებული ინვესტიციების მთლიანი დონე, რომელმაც 579.2 მლნ. ლარი შეადგინა. ამის შემდგომ უკვე 2015 წელს კი მკვეთრად გაიზარდა სექტორში განხორციელებული ინვესტიციები ფიქსირებულ აქტივებში და დაფიქსირდა 1437.0 მლნ. ლარი, რაც წინა წლის ანალოგიური პერიოდის მონაცემს თითქმის 150%-ით აღემატებოდა. (ნახაზი 6).

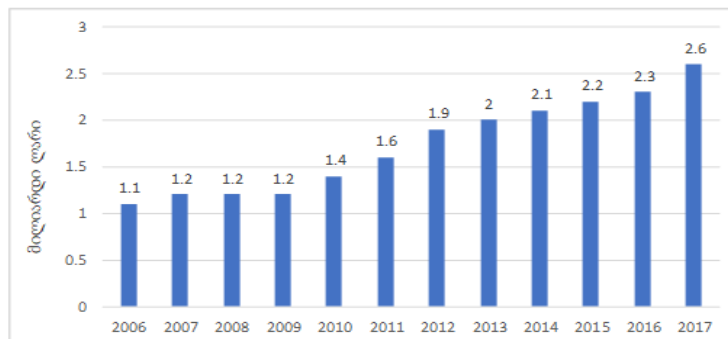
ნახაზი 6. ტრანსპორტსა და კავშირგაბმულობაში განხორციელებული ინვესტიციები ფიქსირებულ აქტივებში.



შედგენილია საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის ინფორმაციაზე დაყრდნობით. [www.geostat.ge](http://www.geostat.ge) (12.10.2018).

ტრანსპორტსა და კავშირგაბმულობაში შექმნილი დამატებული ღირებულების მთლიანი მოცულობა 2006 წლიდან 2017 წლის ჩათვლით ძირითადად ზრდით ხასითდებოდა. გამონაკლისია 2007-2009 წწ., როცა თითქმის მსგავსი მოცულობის დამატებული ღირებულება დაფიქსირდა – 1.2 მლრდ. ლარი. ყველაზე მკვეთრი ზრდა დაფიქსირდა 2017 წელს, რომელმაც გაიმეორა 2012 წლის შედეგი და წინა წლის ანალოგიური პერიოდის მონაცემებს 0.3 მლრდ. ლარით გაუსწრო. თუ კი შევადარებთ 2006-2017 წლებს დავინახავთ რომ თერთმეტი წლის განმავლობაში ტრანსპორტისა და კავშირგაბმულობის სექტორში შექმნილი დამატებული ღირებულების მთლიანი მოცულობა 1.5 მლრდ. ლარით გაიზარდა. (ნახაზი 7).

ნახაზი 7. ტრანსპორტისა და კავშირგაბმულობის დამატებული ღირებულება



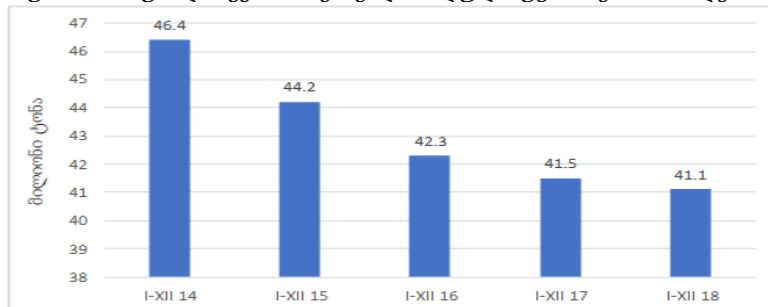
შედგენილია საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის ინფორმაციაზე დაყრდნობით. [www.geostat.ge](http://www.geostat.ge) (12.10.2018).

საქართველოში არსებული სატრანსპორტო საშუალებების მიხედვით ტვირთბრუნვათა მოცულობები საზღვაო, საავტომობილო, სარკინიგზო და საჰაერო ტრანსპორტის მიხედვით განსხვავებულია. ქვემოთ მოტანილი გრაფიკიდან კარგად ჩანს, რომ ზოგადად სატრანსპორტო საშუალებებით გადაზიდული ტვირთების მოცულობას



2015 წლის სრული წლის (44.2 მლნ. ტონა) მონაცემებიდან 2016 წლის თორმეტი თვის ჯამური მონაცემის (342.3 მლნ. ტონა) გათვალისწინებით, მართალია არა დრამატულად, მაგრამ მაინც შემცირდა. ტვირთბრუნვის კლებადი ტრენდი შენარჩუნდა 2017 წელსაც და სრული წლის მონაცემებით, სატრანსპორტო დარგების მიერ გადაზიდული ტვირთების საერთო ჯამურმა რაოდენობამ 41.5 მლნ. ტონა შეადგინა, რაც წინა წლის ანალოგიური პერიოდის მაჩვენებელს 0.8 მლნ. ტონით ჩამორჩება, ხოლო 2015 წლის მაჩვენებელს - 2.7 მლნ. ტონით. მართალია მცირე, თუმცა ზრდა დაფიქსირდეს 2018 წლის ჯამურ მონაცემებში. 2018 წელს ტვირთბრუნვათა მოცულობა 0,4 მლნ. ტონით ჩამორჩება ანალოგიური მაჩვენებელს, რომელიც გასულ წელს დაფიქსირდა. ამგვარი ტრენდი სექტორში შეიძლება განპირობებული იყოს როგორც საშინაო, ისე საგარეო ფაქტორების გამო. ეს იმას ნიშნავს, რომ არსებობს ტვირთბრუნვის მოცულობაზე უარყოფითად მოქმედი სხვადასხვა ფაქტორები, რომელიც შეიძლება დაკავშირებული იყოს, როგორც მაკროეკონომიკურ ისე საერთაშორისო ეკონომიკურ ფაქტორებთან, ისე რეგიონსა და მსოფლიოში მიმდინარე პოლიტიკურ წიაღსვლებთან, რომლის გაანალიზებასაც ქვემოთ შევეცდები (ნახაზი 8).

ნახაზი 8. სატრანსპორტო დარგების მიერ გადაზიდული ტვირთების რაოდენობა (ჯამური)



შედგენილია საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის ინფორმაციაზე დაყრდნობით. [www.geostat.ge](http://www.geostat.ge) (25.10.2018).

ამრიგად, ზემოაღნიშნული მაჩვენებლების გათვალისწინებით ტრანსპორტის სექტორის როლი და ფუნქცია ქვეყნის ეკონომიკაში ძალზედ დიდია, თუმცა სამწუხაროდ, ბოლო პერიოდში ტვირთბრუნვის მოცულობის კლებადმა ტრენდმა საკუთარი უარყოფითი ეფექტი მოუტანა თავად სექტორის პოზიციონირებას ქვეყნის მსკ-ს სტრუქტურაში; 2017-2018 წლების კლებადი ტრენდის პირობებში სექტორის წილი ქვეყნის მსკ-ში 0.9 %-ით შემცირდა და მე-3 ადგილიდან ერთი პოზიციით ჩამოქვეითდა

მშენებლობის სექტორის სასარგებლოდ. მიუხედავად ზემოაღნიშნულისა, სექტორში შექმნილი დამატებული ღირებულება და ასევე საშუალოთვიური ხელფასის დონე წლიდან წლამდე ზრდადი ტრენდით ხასიათდება, რაც გარკვეულწილას იმედის მომცემ ფაქტს წარმოადგენს სექტორის განვითარების პოტენციალის კუთხით.

### 2.2.1 სარკინიგზო სექტორი

შავ და კასპიის ზღვებს შორის მდებარე ევრაზიის სატრანსპორტო არტერიის მნიშვნელოვანი ნაწილია საქართველოს რკინიგზა, რომელიც ევროპას ცენტრალურ აზიასთან და შემდგომ ჩინეთთან უმოკლესი გზით აკავშირებს. მისი საექსპლუატაციო სიგრძე 1 575 კილომეტრია. საქართველოს რკინიგზა თავისი განვითარებული ინფრასტრუქტურით ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანზიტო კორიდორის წარმატებული ფუნქციონირების ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი განმსაზღვრელი ფაქტორია.

სარკინიგზო ტრანსპორტის ისტორია ჩვენს ქვეყანაში თითქმის 140 წელს ითვლის. ორი კონტინენტის ერთმანეთთან დაკავშირების იდეა ჯერ კიდევ მე-19 საუკუნის დასაწყისში გაჩნდა. სამხრეთ კავკასიის სხვა მეზობელი ქვეყნებისგან განსხვავებით, საქართველო პრივილეგირებულ მდგომარეობაში აღმოჩნდა. შავი და კასპიის ზღვების დამაკავშირებელი სარკინიგზო მაგისტრალის მშენებლობა 1865 წელს დაიწყო და პირველმა მატარებელმა რკინიგზის მონაკვეთი ფოთი-ზესტაფონი 1871 წელს გაიარა, ხოლო 1872 წელს თბილისიდან ფოთში ჩავიდა. მას შემდეგ რკინიგზის განვითარება სწრაფი ტემპებით მიმდინარეობდა. რკინიგზის მშენებლობის მეორე ეტაპს განეკუთვნება სარკინიგზო ხაზი თბილისი-ბაქო, რომელიც ექსპლოატაციაში 1883 წელს შევიდა. იგი ევრაზიის დერეფნის ნაწილი იყო, რომელმაც საფუძველი ჩაუყარა ბათუმის პორტიდან შავი ზღვის გავლით აზერბაიჯანული ნავთობის მსოფლიო ბაზარზე გატანას. 1899 წელს კი გაიხსნა საქართველო-სომხეთის დამაკავშირებელი სარკინიგზო გზა. საქართველოს სარკინიგზო გზის საერთო სიგრძე 2344.2 კმ-ს შეადგენს.<sup>103</sup>

<sup>103</sup>საქართველოს რკინიგზის შვილობილი კომპანია - ჯიარ ლოჯისტიკა და ტერმინალები. [www.railway.ge](http://www.railway.ge) (1.11.2018).

უკანასკნელ პერიოდში კავკასიის დერეფნის გასწვრივ სარკინიგზო მიმოსვლის მოცულობის ზრდის საფუძველი გახდა ტრასეკას ფარგლებში განხორციელებული პროექტების მიერ სარკინიგზო მიმოსვლის უსაფრთხოებისა და ეფექტიანობის ზრდა. ამჟამად, საქართველოს რკინიგზის ყველაზე მოგებიანი მიმართულება სატვირთო გადაზიდვებია და ამ გადაზიდვებით საქართველოს რკინიგზა, კასპიისა და ცენტრალური აზიის რეგიონების ევროპასთან დამაკავშირებელ ალტერნატიულ გზად განიხილება, რომელიც უკავშირდება ფოთის, ბათუმისა და ყულევის პორტებს, საიდანაც ტვირთები პირდაპირ გადაიზიდება ბულგარეთის, რუმინეთის, უკრაინის, რუსეთისა და თურქეთის პორტებში.

საქართველოსთვის უმნიშვნელოვანეს ახალ მიმართულებას წარმოადგენს ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო ხაზის მშენებლობის პროექტი. ეს არის სარკინიგზო მაგისტრალი, რომელიც კრავს აზერბაიჯანის, საქართველოსა და თურქეთის სარკინიგზო ხაზებს. პროექტი მოიცავს 105 კილომეტრიანი მონაკვეთის სარკინიგზო ხაზის ათვისებასა და ექსპლუატაციას, საიდანაც თითქმის 75 კილომეტრი თურქეთის ტერიტორიაზე გადის. აღნიშნული სარკინიგზო მაგისტრალის პროექტის განხორციელება 2007 წელს დაიწყო, მშენებლობა კი - 2008 წელს. პროექტის ფარგლებში გათვალისწინებულ იქნა საქართველოს ტერიტორიაზე მარაბდა-ახალქალაქის სარკინიგზო ხაზის რეაბილიტაცია-რეკონსტრუქცია და ახალი სარკინიგზო ხაზის მშენებლობა ახალქალაქიდან თურქეთის საზღვრამდე, რომელიც დასრულდა 2017 წელს. მატარებელს აზერბაიჯანული ლოკომოტივი საქართველოს საზღვრამდე მოიყვანს, შემდეგ მას ჩაიბამს ქართული ლოკომოტივი, ხოლო თურქეთის საზღვართან - თურქული ლოკომოტივი. აღნიშნული პროექტით ნავარაუდევია 5 მლნ. ტონიდან 15 მლნ. ტონამდე ტვირთნაკადების ზრდის შესაძლებლობა (დანართი 3). ამ პროექტის განხორციელების შედეგად, თურქეთის გავლით, გაიხსნა სარკინიგზო დერეფანი კასპიის ზღვიდან ევროპისკენ. სტამბულში, ბოსფორის სრუტეში გამავალი რკინიგზის გვირაბის მშენებლობის დასრულებების შემდეგ, იგი შეიძლება საზღვაო გზით გადაზიდვის ალტერნატივად ჩამოყალიბდეს. ბაქო-თბილისი-ყარსის პროექტით ასევე შესაძლებელია

გაიხსნას დერეფანი, რომელიც რუსეთს თურქეთთან დააკავშირებს. ამ ხაზით მოხდება სატვირთო და სამგზავრო გადაზიდვები. იგი მოიაზრება, როგორც ირანიდან მომავალი არსებული სატრანზიტო გზების ალტერნატიული სატვირთო ტრანსპორტირების გზა. კომპანიის მენეჯმენტი ფიქრობს, რომ ახალი სარკინიგზო ხაზი გაზრდის ტვირთბრუნვის, კერძოდ კონტეინერებით გადაზიდვადი ტვირთის მოცულობას, თუმცა იმის გამო, რომ სარკინიგზო გზა ახალია, მენეჯმენტის აზრით, ტვირთების მნიშვნელოვანი მოცულობის მოზიდვას დრო დასჭირდება. ამჟამინდელი ტვირთბრუნვის მიხედვით ნავარაუდევია, რომ 2019 წლისთვის კომპანიას შეეძლება შეცვალოს ამჟამად არსებული მინიმუმ 3 მილიონი ტონა ტვირთის გადაზიდვის მარშრუტი (უმთავრესად მშრალი ტვირთის, რომლის გადაზიდვაც ამჟამად სატვირთო მანქანებით ხდება - კარბამიდი, ჯართი, პოლიეთილენი და სხვ.) თურქეთს, კავკასიას, რუსეთსა და ცენტრალურ აზიას შორის.

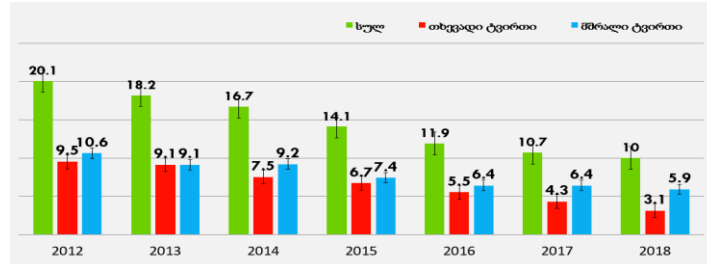
თურქეთსა და ცენტრალურ აზიას შორის გაზრდილი ეკონომიკური ურთიერთობანი ვაჭრობის ნაკადის მოპოვების მნიშვნელოვან შესაძლებლობას უზრუნველყოფს (ცენტრალური აზიიდან თურქეთში იმპორტირებული ნედლეული და თურქეთიდან ექპორტირებული პროდუქცია). თურქულ-რუსული ვაჭრობის გათვალისწინებით, საქართველოს რკინიგზის მენეჯმენტის აზრით, არსებობს დამატებითი მოცულობის ტვირთის მოპოვების შესაძლებლობა, კერძოდ, მშრალი ტვირთის, რომლის გადაზიდვაც ამჟამად თურქეთიდან ირანის, ან რუსეთის ტერიტორიაზე შავი ზღვის გავლით ხდება. ახლად აშენებული ბაქო-თბილისი-ყარსის ხაზის მთლიანი სიგრძე 153 კმ-ია, მთიან რეგიონებში აშენებული რთული პირობებით მშენებლობისა და სამომავლო საქმიანობისთვის, მაგ. ხაზის ყველაზე მაღალი წერტილი ზღვის დონიდან 2 205 მ. საერთო ჯამში 105 კილომეტრი ახალი ხაზი აშენდა ყარსსა და ახალქალაქში, თურქეთში 76 კილომეტრითაა და საქართველოში 29 კმ დაშორებით ევროპული სტანდარტის ლიგაში 1 435 მმ. არსებული სარკინიგზო ხაზები ახალქალაქიდან მარაბდას, თბილისსა და ბაქოს მიმართულებით განახლდა. საწყის ეტაპზე ახალ რკინიგზაზე ტვირთბრუნვის მოცულობის რაოდენობას დაახლოებით 2

მლნ ტონას ვარაუდობენ. საშუალოვადიან პერსპექტივაში დაგეგმილმა მოცულობამ ყოველწლიურად 6 მილიონ ტონას უნდა მიაღწიოს. ქართული ნაწილის ოპერატორი და ახალქალაქში გადაყვანის ცენტრი იქნება საქართველოს რკინიგზა, რომელიც ასევე შეიმუშავებს სატარიფო პოლიტიკასაც. აზერბაიჯანის რკინიგზის მიხედვით აღნიშნული რკინიგზა ძირითადად საკონტეინერო ტვირთების ექსპორტზე იქნება სპეციალიზებული.

ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების, განსაკუთრებით ნედლი ნავთობის ტრანსპორტირებაში საქართველოს სარკინიგზო მარშრუტის კონკურენტებად არსებული ნავთობსადენები გვევლინებიან. 2016 წლის პირველი კვარტლის მონაცემებით, 2015 წლის ანალოგიურ მაჩვენებელთან შედარებით, 1 254 მლნ. ტონით ნაკლები ნედლი ნავთობი და ნავთობპროდუქტები გადაიზიდა. აღნიშნული მაჩვენებელი კიდევ უფრო შემცირდა 2017 წელს. აქედან გამომდინარე, საერთაშორისო სარეიტინგო კომპანია FITCH-მა საქართველოს რკინიგზას რეიტინგი BB-დან B+მდე შეუმცირა, რაც განპირობებული იყო აღნიშნული ნედლი ნავთობის მილსადენებზე გადასროლით, თუმცა უკვე 2018 წელს იგივე პოზიცია დაიბრუნა. თუ დავაკვირდებით ქვემოთ მოცემულ დიაგრამას დავინახავთ, რომ 2012 - 2018 წწ. ტრანსპორტირებული როგორც მშრალი, ისე თხევადი ტვირთების მთლიანი მოცულობა კლებადი ხასიათისაა. 2012 წლის მონაცემებით, სახეზეა მთლიანი ტვირთბრუნვის მოცულობის მკვეთრი შემცირება 20.1 მლნ. ტონიდან 10.0 მლნ. ტონამდე, რაც ფაქტობრივად 50%-იან ვარდნას ნიშნავს და კატასტროფულ შედეგს იძლევა. როგორც ჩანს თხევადი ტვირთების მთლიანი მოცულობა ყოველ წელს მცირედით ჩამორჩებოდა მშრალი ტვირთების რაოდენობას, თუმცა თხევად ტვირთებში უფრო მნიშვნელოვანი ვარდნა ფიქსირდება. 2012 წელს ჯამურად საქართველოს რკინიგზის მიერ გადაიზიდა 9.5 მლნ. ტონა ნავთობი და ნავთობპროდუქტი, ხოლო 2018 წელს ეს მაჩვენებელი 3.1 მლნ ტონამდე შემცირდა, აქედან თხევადი ტვირთების მოცულობა თითქმის 67%-ით, ხოლო მშრალი ტვირთების მოცულობა - 40%-ით, რადგან 2012 წლის მონაცემებით, რკინიგზაზე გატარდა 10.6 მლნ ტონა მშრალი ტვირთი, ხოლო 2018 წელს ეს მაჩვენებელი ფაქტობრივად განახევრდა და 5.9 მლნ ტონა შეადგინა. მიუხედავად კლებადი ტვირთბრუნვის ტრენდისა საქართველოს

რკინიგზის მიზანია ახლანდელი 27 მლნ. ტონიანი გამტარუნარიანობა წელიწადში 100 მლნ. ტონამდე გაზარდოს.<sup>104</sup>

ნახაზი 9. ტვირთბრუნვა საქართველოს რკინიგზაზე (მლნ ტ.) 2012-2018 წწ.



საქართველოს რკინიგზის ადმინისტრაცია, [www.railway.ge](http://www.railway.ge) (25.01.2019).

მნიშვნელოვანია საქართველოს რკინიგზაზე გამავალი ტვირთების მთლიანი მოცულობის გამიჯვნა სატრანსპორტო პირობების მიხედვით. კერძოდ, ტრანზიტული ტვირთების ცალკე იდენტიფიცირება და საექსპორტო, საიმპორტო და ადგილობრივი ტვირთბრუნვისა - ცალკე. 2012-2018 წლებში გადაზიდული თითოეული კატეგორიის ტვირთების მოცულობაში ფაქტობრივად ყველა კომპონენტში კლება ფიქსირდება, გარდა იმპორტის შემთხვევისა, სადაც უკანასკნელი 3 წლის განმავლობაში უცვლელია ტვირთების მოცულობა და 2.7 მლნ. ტონას შეადგენს. 2018 წელს კი აღნიშნული კომპონენტი 2.9 მლნ ტონამდეა გაზარდილი. თუმცა თუ 2018 წლის საიმპორტო მონაცემებს 2012 წლის სტატისტიკას შევადარებთ მარტივად დავინახავთ, რომ სახეზე გვაქვს 12%-იანი შემცირება, ასევე ფიქსირდება ექსპორტირებული პროდუქციის კლება 23%-ით, ხოლო ლოკალური ანუ ადგილობრივი ტვირთბრუნვის მოცულობა 40%-ით. როდესაც ვსაუბრობთ ტრანსკავკასიური, კერძოდ ქართული კორიდორის კონკურენტუნარიანობაზე, უმნიშვნელოვანესია გვქონდეს ტვირთბრუნვის მაღალი ზრდა სწორედ ტრანზიტული ტვირთების ტრანსპორტირების დინამიკაში, მაგრამ სამწუხაროდ, 2018 წელს 2012 წელთან შედარებით წლის ჯამური მონაცემებით 67%-იანი შემცირება მივიღეთ. აქედან, თხევადი ტვირთების ტრანზიტი 68%-ითაა შემცირებული რაც გამოწვეული იყო ნავთობის მილსადენებში გადამისამართებით, ხოლო მშრალი ტვირთების ტრანზიტი - 64%-ით. (ნახაზი 10 და 11).

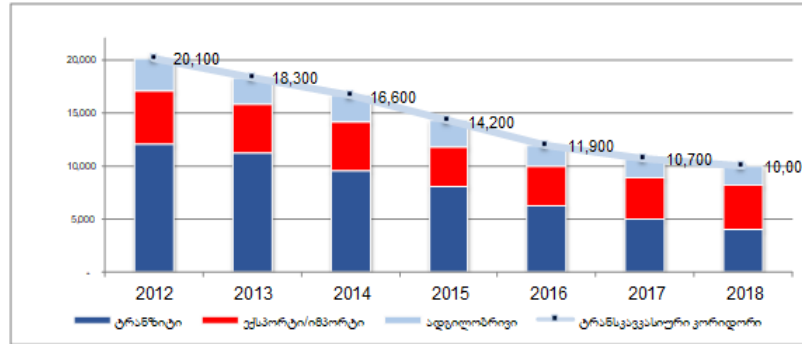
<sup>104</sup>საქართველოს რკინიგზის ოფიციალური ვებ. პორტალი. [www.railway.ge](http://www.railway.ge) (24.12.2018).

ნახაზი 10. ტვირთების მოცულობა სატრანსპორტო პირობების მიხედვით საქართველოს რკინიგზაზე (მლნ ტ.)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	%
ტრანზიტი	12.1	11.2	9.5	8	6.2	5	4	-67%
ტრანზიტული თხევადი ტვირთი	8.2	7.9	6.3	5.4	4	3.2	2.6	-68%
ტრანზიტული მშრალი ტვირთი	3.9	3.3	3.2	2.6	2.2	1.8	1.4	-64%
ექსპორტი	1.7	1.8	1.6	1.1	1	1.1	1.3	-23%
იმპორტი	3.3	2.8	3	2.7	2.7	2.7	2.9	-12%
ადგილობრივი	3	2.5	2.5	2.4	2	1.9	1.8	-40%

საქართველოს რკინიგზის ადმინისტრაცია [www.railway.ge](http://www.railway.ge) (25.01.2019).

ნახაზი 11. საქართველოს რკინიგზაზე გატარებული ტვირთების მოცულობა (1000ტ.)



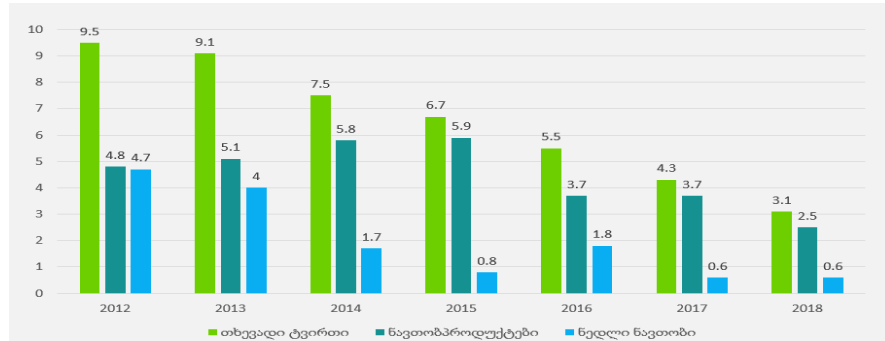
საქართველოს რკინიგზის ადმინისტრაცია, [www.railway.ge](http://www.railway.ge) (25.01.2019).

ზემოთ მოცემული გრაფიკით ნათლად ჩანს, რომ 2012 წლიდან 2018 წლის ჩათვლით რკინიგზაზე გატარებული ტვირთების ჯამური მოცულობა მკვეთრად კლებადი ხასიათისაა და ვარდნა ჯამურად 50%-ს აღემატება.

საქართველოს რკინიგზაზე გატარებულმა ნავთობპროდუქტებმა 47%-იანი კლება განიცადეს, აქედან ნედლი ნავთობის მოცულობა შემცირდა 87%-ით და 2012 წელს 4.7 მლნ. ტონიდან 2018 წელს 0.6 მლნ. ტონამდე ჩამოვიდა, რაც გამოწვეული იყო თხევადი ტვირთის მთლიანი მოცულობის დრამატული შემცირებით რკინიგზაზე 9.5 მლნ. ტონიდან 3.1 მლნ. ტონამდე როგორც ქვემოთ მოცემული ნახაზიდან ჩანს. მიზეზი ნედლი ნავთობის მილსადენებში გადამისამართებისა იყო სარკინიგზო გადაზიდვის ტარიფების უცვლელად დატოვება, მაშინ, როცა თავად ნედლ ნავთობზე მსოფლიო ბაზარზე ფასები მკვეთრად შემცირდა. ამდენად, მილსადენებით ტრანსპორტირება უფრო რენტაბელური გახდა მიმწოდებლებისთვის, ვიდრე სარკინიგზო საშუალებით გადაზიდვა. როგორც ქვემოთ მოცემული ცხრილიდან (ცხრილი 1) ჩანს 2012-2016 წწ. ნავთობზე ფასები მკვეთრად მცირდებოდა და 2017 წელს 2016 წლის ანალოგიური ფასი შენარჩუნდა, თუმცა რკინიგზაზე ერთი ტონის გადაზიდვის ფასი 2012-2014 წწ. ზრდით ხასიათდებოდა და 2015-2018 წწ. ტვირთის ღირებულების შემცირებისა 10.6 აშშ დოლარს არ ჩამოსცდენია

სწორედ ამგვარმა ხისტმა საფასო პოლიტიკამ ხელი შეუწყო ნავთობმიმწოდებლებს გადაესროლად ეს ტვირთი მილსადენებში და შედეგმაც არ დააყოვნა ტვირთგადაზიდვის მოცულობის მკვეთრი შემცირების თვალსაზრისით. (ნახაზი 12; ცხრილი 1).

ნახაზი 12. თხევადი ტვირთის მოცულობა საქართველოს რკინიგზაზე 2012-2018 წწ. (მლნ.ტ.)



საქართველოს რკინიგზის ადმინისტრაცია; [www.railway.ge](http://www.railway.ge) (25.01.2019).

ცხრილი 1. საქართველოს რკინიგზაზე ნავთობის ტრანსპორტირების ფასი, გატარებული მოცულობა და პროდუქციის ფასი 2012-2018 წწ.

წელი	1 ტონა წვდილი ნავთობის ტრანსპორტირების ფასი საქ. რკინიგზაზე (აშშ დოლარი)	წვდილი ნავთობის ფასი საერთაშორისო ბაზარზე	საქ. რკინიგზაზე გატარებული წვდილი ნავთობის მოცულობა (მლნ. ტ.)
2012	6.2	110-120	4.7
2013	8.5	100-110	4
2014	10.6	90-100	1.7
2015	10.6	40-50	0.8
2016	10.6	40-50	1.8
2017	10.6	40-50	0.6
2018	10.6	60-70	0.6

საქართველოს რკინიგზის ადმინისტრაცია; [www.railway.ge](http://www.railway.ge) (25.01.2019).

რაც შეეხება მშრალი ტვირთების მოცულობის ტრანსპორტირების ტრენდს, როგორც ზემოთ აღინიშნა, აქაც სერიოზული კლება დაფიქსირდა. ქვემოთ მოცემული ცხრილით (ცხრილი 2) პრაქტიკულად ყველა სახის ძირითად სასაქონლო ნომენკლატურაში გამოისახება კლება ტრენდი. საქართველოს რკინიგზით ძირითადად გადაიზიდება შემდეგი ტვირთები: მადნეული, მარცვლელი, ფერადი მეტალები, ჯართი, შაქარი, ქიმიური ნივთიერებები, სასუქი, საამშენებლო მასალები და სხვ. როგორც წესი, უპირატესად რკინიგზა გამოყენებულია არაგაბარითული და მძიმე ტვირთების ტრანსპორტირებისთვის. ჩამოთვლილ სასაქონლო ნომენკლატურებს შორის ყველაზე დიდი კლება 2018 წელს, 2012 წელთან შედარებით, დაფიქსირდა მარცვლელულზე და მარცვლელის პროდუქტების მოცულობაში 72%-ით, მას მოსდევს 45%-იანი კლებით - მადნეული და 40%-იანი კლებით - შაქარი.



ცხრილი 2. მშრალი ტვირთების მთლიანი მოცულობა საქართველოს რკინიგზაზე 2012-2018 წწ. (მლნ. ტ.)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	%
<b>მშრალი ტვირთები</b>	<b>10.6</b>	<b>9.1</b>	<b>9.16</b>	<b>7.39</b>	<b>6.39</b>	<b>6.32</b>	<b>5.91</b>	<b>-44%</b>
მადნეული	2.17	1.96	1.82	1.46	1.45	1.25	1.19	-45%
მარცვლეული და მარცვლეულის პროდუქტები	1.42	0.95	0.86	0.72	0.45	0.3	0.39	-72%
ფერადი მეტალი და ჯართი	1.1	0.93	1.06	0.89	0.66	0.7	0.71	-35%
შაქარი	0.7	0.61	0.62	0.46	0.5	0.38	0.42	-40%
ქიმიური ნივთიერებები და სასუქები	0.51	0.48	0.51	0.51	0.43	0.56	0.6	17%
საამშენებლო მასალები	1.59	1.41	1.79	1.42	1.06	1.1	1.2	-24%
<b>სხვა</b>	<b>3.11</b>	<b>2.76</b>	<b>2.5</b>	<b>2.27</b>	<b>1.83</b>	<b>2.03</b>	<b>1.4</b>	<b>-54%</b>

საქართველოს რკინიგზის ადმინისტრაცია; [www.railway.ge](http://www.railway.ge) (25.01.2019).

მე-19 საუკუნის ბოლოდან საქართველოსა და აზერბაიჯანის რკინიგზები წარმოადგენენ რუსეთის რკინიგზის რეგიონულ ფილიალებს/წრმომადგენლობებს, რაც აერთიანებდა სსრკ-ის საერთო სარკინიგზო სისტემის შემადგენელ ნაწილებს და 1 520 ლიანდაგიან ტერიტორიას მოიცავდა. მათ შორის ფინეთის, ბალტიის ქვეყნების, რუსეთის შორეულ აღმოსავლეთის, მონღოლეთის და ჩინეთის რკინიგზებს. კავკასიის რკინიგზა, იმართებოდა საბჭოთა კავშირის ოპერატიული და ინფრასტრუქტურული მართვის საერთო სისტემით, ამიტომ სამხრეთ კავკასიის რკინიგზის დეპარტამენტის მიერ შემუშავებული ყველა ტექნიკური, ოპერაციული და უსაფრთხოების წესები მკაცრად შეესაბამებოდა სსრკ-ს მასშტაბით გამოყენებულ სამთავრობო სტანდარტებს. 1990-იანი წლებიდან სამხრეთ კავკასიის ქვეყნების რკინიგზა ფუნქციონირებს, როგორც სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული დამოუკიდებელი სუბიექტები. საქართველოს რკინიგზის ისტორიაში წლიური ტვირთის გამტარუნარიანობის ყველაზე დიდი რაოდენობა იყო 1985 წელს - 64 მლნ ტონა და ყველაზე დაბალი 1995 წელს - 4.6 მლნ ტონა.<sup>105</sup>

საქართველოს რკინიგზის შესაძლებლობების გაანალიზებისას, მნიშვნელოვანია განვიხილოთ კავკასიის რეგიონის სხვა წევრი სახელმწიფოების სარკინიგზო შესაძლებლობები და ნაკლოვანებები. ამდენად, ტრანსკავკასიის სარკინიგზო მაგისტრალი წარმოადგენს ბათუმი/ფოთი-თბილისი-ბაქოს სარკინიგზო ხაზს, შავი ზღვის აღმოსავლეთ სანაპიროდან კასპიის ზღვის დასავლეთ სანაპირომდე და აზერბაიჯანის დედაქალაქ ბაქოში სრულდება. ფოთი-ბაქოს 863 კილომეტრიანი მარშრუტი თითქმის ორჯერ იკვრება. ქართული მონაკვეთები ბათუმიდან 396

<sup>105</sup>საქართველოს რკინიგზის სატვირთო გადაზიდვების დეპარტამენტი (26.12.2018)

კილომეტრით და ფოთიდან 362 კილომეტრით აზერბაიჯანის სახელმწიფო საზღვრამდე და აზერბაიჯანში ბეიუკ კიასიკიდან ბაქომდე 501 კმ-ით (დანართი 4).

საქართველოსა და აზერბაიჯანის რკინიგზები წარმოადგენენ რკინიგზის თანამშრომლობის ორგანიზაციის (OSJD) წევრებს, რომელიც დაარსდა 1956 წელს ვარშავაში. ორგანიზაციას დამკვირვებლის სტატუსით შეუერთდა გერმანია და ევროკავშირის სხვა ქვეყნები. აღნიშნული ორგანიზაცია კოორდინაციას უწევს სარკინიგზო ტრანსპორტის ასპექტების გაუმჯობესებას, განსაკუთრებული ყურადღებაა გამახვილებული "ტრანსპორტის საერთაშორისო გადაზიდვების შესახებ შეთანხმების" (SMGS) კონვენციის წევრ სახელმწიფოებს შორის აზიიდან ევროპისკენ მიმავალ ტრანსპორტზე. კონვენცია ადგენს პროცედურებს, საერთო აღჭურვილობასა და სარკინიგზო გადაზიდვების სამართლებრივ სტანდარტებს. პოლონეთის ქალაქ ვარშავაში სათაო ოფისი OSJD-ის კომიტეტი მუშაობს სხვა სატრანსპორტო პირობებთან შედარებით სარკინიგზო ტრანსპორტის კონკურენტუნარიანობის გაზრდის საკითხებზე.

საქართველოს რკინიგზა არის სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული სააქციო საზოგადოება, რომელიც უზრუნველყოფს როგორც სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის მართვას და განვითარებას, ისე სამგზავრო და სატვირთო მომსახურების ყველა ოპერაციის შესრულებას. მიუხედავად იმისა, რომ რკინიგზა სახელმწიფოს საკუთრებაა ს.ს. „საქართველოს რკინიგზა“ აწესებს საკუთარ ტარიფს და კლიენტებთან კომერციული მოლაპარაკებისას სრულიად დამოუკიდებელია.

ს.ს. საქართველოს რკინიგზის სატვირთო გადაზიდვების ძირითადი ფუნქციები და მიმართულებებია:

- სატვირთო გადაზიდვების მართვა;
- მოძრავ საშუალებათა მართვა;
- სატვირთო გადაზიდვების კლიენტებთან ურთიერთობა;
- სატარიფო პოლიტიკის შემუშავება და განვითარება;
- აღრიცხვა და აღრიცხვიანობის სისტემის მართვა.

პროდუქცია და სერვისები:

- სავაგონო და საკონტეინერო გადაზიდვები;
- რეფრეჟერატორებით გადაზიდვა;
- სასადგურე მომსახურება და ტვირთის/ვაგონის საკუთარ ჩიხებში მიწოდება და გამოტანა;
- 24 საათზე მეტი დროით სადგურის მომსახურება;
- ტვირთის დატვირთვა-გადმოტვირთვა;
- სამანევრო ლოკომოტივით მომსახურება;
- ტვირთის შენახვა;
- ვაგონებისა და ლოკომოტივების რემონტი;
- ვაგონებისა და ლოკომოტივების იჯარა და სხვ.

არსებული ინფრასტრუქტურა, ოპერაციების მართვა და ხელმისაწვდომი აღჭურვილობა საშუალებას იძლევა საქართველოს რკინიგზამ დაამუშაოს 27 მლნ ტონა ტვირთი წელიწადში.

საქართველოს მსგავსად, აზერბაიჯანში მთელი სარკინიგზო ქსელი სახელმწიფოს კუთვნილი სააქციო საზოგადოების მფლობელობაშია და სატვირთო გადაზიდვები კომპანიის ძირითადი ბიზნესია. ნედლი ნავთობი და პროდუქტი მოიცავს ძირითადი ტვირთის ტიპებს, რომლებიც გადაიზიდება კომპანიის მიერ. შედარებით ნაკლებადაა განვითარებული კონტეინერებით ტრანსპორტირება. აზერბაიჯანის რკინიგზის უმთავრესი სატრანსპორტო მარშრუტია ტრანსკავკასიური კორიდორი. რკინიგზის საერთო სიგრძე სარკინიგზო ხაზების მიხედვით შეადგენს 2 115 კმ-ს. რომელთაგან 820 კმ უკავია ჩრდილოეთ დერეფანში რუსეთში მიმავალ სარკინიგზო ხაზებსა და დასავლეთ დერეფანში - საქართველოში მიმავალ ხაზებს. ქვემოთ მოცემული ნახაზი გვიჩვენებს, რომ ტვირთის სტრუქტურა აზერბაიჯანის რკინიგზაზე ძირითადად ემყარება საერთაშორისო გადაზიდვებს, მათ შორის იმპორტ-ექსპორტისა და სატრანზიტო ტვირთებს. ტრანსკავკასიური სატრანზიტო კორიდორში გატარებული ტვირთების ძირითადი წილი წარმოადგენს აზერბაიჯანის რკინიგზის მიერ გადამუშავებულ ტვირთებს. 2017 წელს აზერბაიჯანის რკინიგზის მიერ გადამუშავებული ტვირთის

მოცულობა 15 მლნ. ტონაზე მეტი იყო, საიდანაც 13.5 მლნ ტონა გადაიტანეს ტრანსკავკასიური კორიდორის მეშვეობით.<sup>106</sup>

ტრანსკავკასიური კორიდორის სარკინიგზო მარშრუტი ხასიათდებოდა ნედლი ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების ტრანზიტის მაღალი კოეფიციენტით, ძირითადად, აზერბაიჯანის და ცენტრალური აზიის სახელმწიფოებიდან გადმოქაჩული ტვირთების შემთხვევაში. თუმცა უკანასკნელ წლებში საერთაშორისო ბაზარზე ნავთობის ფასების დაცემის და შემდგომ წლებშიც საკმაოდ არასტაბილურობის გამო, ტრანსკავკასიური კორიდორის სარკინიგზო მარშრუტით მიმავალი ნედლი ნავთობის მოცულობა შემცირდა. მათი დიდი წილი გადავიდა არსებულ ნავთობსადენებში და მილსადენების გზით ხდება ნედლი ნავთობის გადაქაჩვა შავი ზღვის ქართულ, თურქულ და რუსულ პორტებამდე და იქიდან ევროპაში. ცხადია ძირითადი სასაქონლო ნომენკლატურის მოცულობა შემცირდა, თუმცა, ტრანსკავკასიური კორიდორი დღემდე რჩება აზერბაიჯანის რკინიგზის ყველაზე აქტიურ და დატვირთული მარშრუტად ყველა სახის გადაზიდვაზე. უფრო მეტიც, არნახულად გაიზარდა მშრალი და ე.წ. ნაყარი ტვირთების გადაზიდვები სარკინიგზო საშუალებებით, თუმცა აქაც რკინიგზას კონკურენციას უქმნის საავტომობილო გადაზიდვები. ამ პროდუქტების უმრავლესობა წარმოადგენს სარკინიგზო ვაგონების ან კონტეინერების პოტენციურ ბაზარს.

სარკინიგზო ტრანსპორტს აქვს შესაძლებლობა საკუთარი კონკურენტუნარიანობა გამოავლინოს ხარჯების და გარემოსდაცვითი უსაფრთხოების თვალსაზრისით, რადგან საავტომობილო გადაზიდვების პირობებში არსებობს ტვირთების შეფერხების რისკი, საგზაო შემთხვევებისა და გარემოს დაბინძურების პრობლემური საკითხები. საქართველოსა და აზერბაიჯანის საავტომობილო სექტორებში რეფორმები და სწრაფი ინფრასტრუქტურის განვითარება ნაყოფიერი აღმოჩნდა საერთაშორისო და საშინაო სატვირთო გადაზიდვების საგზაო გადაადგილებისთვის, რომელიც დაკავშირებულია ასევე ტრანსკავკასიური სატრანზიტო კორიდორის გასწვრივ სარკინიგზო მიმოსვლასთან. უფრო მეტიც, კომბინირებული საბორნე/სარკინიგზო გადაზიდვების

---

<sup>106</sup>აზერბაიჯანის რკინიგზის ოფიციალური ვებ. პორტალი. <https://www.ady.az/index.php?en> (18.01.2018).

ინტერმოდალური პრინციპით ტრანსკავკასიური კორიდორის გასწვრივ უკრაინიდან ცენტრალურ აზიაში და პირიქით, ბევრი ინფრასტრუქტურული და საოპერაციო ცვლილება იქნება საჭირო დერეფნის სარკინიგზო/საზღვაო რეჟიმის კონკურენტუნარიანობის ასამაღლებლად.

ცხრილი 3. უკრაინული ტვირთის ტრანსპორტირება ტრანსკავკასიური რკინიგზით თურქმენეთში

გენერალური ტვირთის გადაზიდვის სატარიფო განაკვეთები მოკლე ზღვის / სარკინიგზო ხაზის მეშვეობით					
უკრაინიდან ცენტრალურ აზიამდე					
პირობა	დახურული ვაგონი <=17 მ., 60 ტ.		40 ფუტის კონტეინერი (25 ტ.)		
	აშშ დოლარი	დრო (დღე)	აშშ დოლარი	დრო (დღე)	
ოდესა-ფოთი	2506	2	1547	2	
ფოთი-გარდაბანი	757	2-3	554	2-3	
გარდაბანი-ალიატი ან ბაქო	1226	2-3	570	2-3	
ბაქო-თურქმენბაში (აქტაუ)	750 (825)	0.7 (1)	510 (585)	0.7 (1)	
სულ-ხარჯი და დრო	5239 (5314)	10	3181	10	
ხარჯი/ტონა	87		127		
უკრაინიდან აზერბაიჯანამდე					
პირობა	დახურული ვაგონი <=17 მ., 60 ტ.		40 ფუტის კონტეინერი (25 ტ.)		
	აშშ დოლარი	დრო (დღე)	აშშ დოლარი	დრო (დღე)	
ოდესა - ფოთი	2506	2	1547	2	
ფოთი - გარდაბანი	964	2-3	554	2-3	
გარდაბანი - კიშლი, ბაქო	1398	2-3	507	2-3	
სულ - ხარჯი და დრო	4868	8	2608	8	

საქართველოს რკინიგზის ადმინისტრაცია [www.railway.ge](http://www.railway.ge) (12.02.2019).

2008 წელს მსოფლიო ბანკის რეაბილიტაციის პროექტის ფარგლებში აზერბაიჯანის რკინიგზამ 450 მლნ აშშ დოლარი მიიღო, რათა მოეხდინათ ინფრასტრუქტურის მნიშვნელოვანი განახლება. 2013 წელს კი იმავე პროგრამით მსოფლიო ბანკისგან 220 მლნ დოლარის დამატებითი დაფინანსება მიიღო.<sup>107</sup> ინფრასტრუქტურასა და ოპერაციებთან დაკავშირებული ეს ორი კომპონენტი სტრატეგიულ პრიორიტეტს და ბიუჯეტის ყველაზე დიდ ნაწილს შეადგენს (დანართი 5).

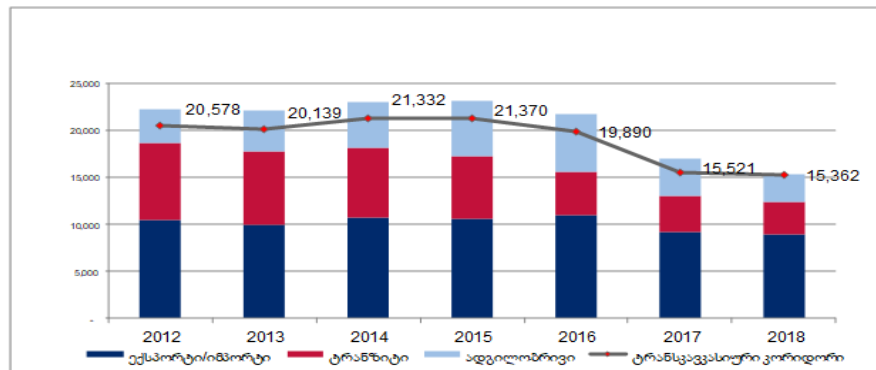
მაგისტრალურ კომპონენტში შედის სიგნალიზაციის (17 მლნ დოლარი) და ელექტროენერჯის მიწოდების სისტემების რეაბილიტაცია (307 მლნ დოლარი) სარკინიგზო დერეფნის გასწვრივ. მოდერნიზებული იქნება 317 კილომეტრიანი მაგისტრალური ტრასა (აღმოსავლეთ-დასავლეთიდან 240 კმ-ის და ჩრდილო-სამხრეთიდან 77 კმ-ის დაშორებით). აღნიშნული საინვესტიციო პროექტით მოიხსნება არსებული შეზღუდვა სიჩქარეზე და აზერბაიჯანის რკინიგზას მიეცემა საშუალება სამგზავრო მატარებლების შემთხვევაში განავითაროს სიჩქარე 100 კმ/საათში, ხოლო

<sup>107</sup>მსოფლიო ბანკის ოფიციალური ვებ. პორტალი. [www.worldbank.org](http://www.worldbank.org) (12.12.2018).

სატვირთო გადაზიდვების შემთხვევაში - მაქსიმუმ 80 კმ. საათში. საინვესტიციო პროექტი 317 კმ-იან აღმოსავლეთ-დასავლეთის დერეფანში, ასევე ითვალისწინებს ელექტროენერჯის მიწოდებას 25 კილოვატამდე (კვ.მ), მათ შორის ახალი ელექტროსადგურების, კატანების და განახლებული სიგნალიზაციის აღჭურვილობის მოდერნიზებას ტრანსკავკასიური კორიდორის გასწვრივ აზერბაიჯანის ტერიტორიაზე.<sup>108</sup>

ახალი მაგისტრალური ლოკომოტივის კომპონენტი აღმოსავლეთ-დასავლეთის დერეფანში ფუნქციონირებს დაახლოებით 50 ახალი მაგისტრალური ელმავლით. ახალ 25 კვ-იანი ლოკომოტივებს, ენერჯის სისტემის მიხედვით, ექნებათ 9000 ტონაზე უფრო მაღალი ტრაექტორია, რომელიც აზერბაიჯანის რკინიგზას შესაძლებლობას მისცემს აღმოსავლეთ-დასავლეთის მაგისტრალური მანძილი დაახლოებით 12 საათის განმავლობაში დაფაროს. აზერბაიჯანის რკინიგზამ 2017 წელს ცნობილი ფრანგი მწარმოებელი კომპანია Alstom-ისგან შეისყიდა პირველი 10 ერთეული, ხოლო დანარჩენი - 2018 წელს. ახალი ლოკომოტივის ფლოტი აზერბაიჯანულ რკინიგზას კონკურენტუნარიანობის გაზრდის საშუალებას მისცემს. ვინაიდან, ამჟამად არ არსებობს ტრაქტიანი ძრავები, რომლებიც 500 კმ-იანი ტრანსკავკასიურ სატრანზიტო კორიდორს 12 საათში დაფარავს<sup>109</sup>.

ნახაზი 13. აზერბაიჯანის რკინიგზაზე გატარებული ტვირთების მოცულობა (1000 ტ.)



აზერბაიჯანის რკინიგზის ადმინისტრაცია [www.ady.az](http://www.ady.az) (20.02.2019).

ზემოთმოცემული ნახაზის (ნახაზი 13) მიხედვით, რომელიც აზერბაიჯანის რკინიგზის მიერ შემოთავაზებული სტატისტიკის საფუძველზეა შედგენილი, საქართველოსგან განსხვავებით აზერბაიჯანის რკინიგზაზე გატარებული ტვირთების

<sup>108</sup> აზერბაიჯანის რკინიგზის ოფიციალური ვებ. პორტალი. <https://www.ady.az/index.php?en> (11.12.2018).

<sup>109</sup> აზერბაიჯანის რკინიგზის ოფიციალური ვებ. პორტალი. <https://www.ady.az/index.php?en> (20.02.2018).

უმეტესობა ქვეყნის ექსპორტ/იმპორტზე მოდის და მასთან შედარებით ტრანზიტული ტვირთების რაოდენობა მცირეა. აღნიშნულ ტრანზიტულ ტვირთებში მოიაზრება ცენტრალური აზიის და მცირე დოზით ირანული ტვირთებიც. ტრანზიტული ტვირთების მოცულობას უმნიშვნელოდ ჩამორჩება ადგილობრივი ანუ ქვეყნის შიგნით გადაზიდული ტვირთების საერთო რაოდენობა. 2012 წლიდან 2015 წლის ჩათვლით ტვირთზიდვის ჯამური რაოდენობა ზრდადი ხასიათის იყო, თუმცა 2016 წლიდან 2018 წლის ჩათვლით კლებადი ტრენდი დაფიქსირდა, აქედან დრამატიული ვარდნა 2017 წელს იყო და 21%-ს გადააჭარბა წინა წლის მაჩვენებელთან მიმართებაში. უკანასკნელ წლებში ჯამურად აზერბაიჯანის რკინიგზაზე გატარებულ ტვირთების საერთო მოცულობა 15 მლნ. ტონას მცირედით გადააჭარბა, მაშინ, როცა 2016 წელს ანალოგიური მაჩვენებელი თითქმის 20 მლნ ტონამდე გაიზარდა.

2005 წელს აზერბაიჯანი ოფიციალურად შეუერთდა "ჩრდილოეთ-სამხრეთის" საერთაშორისო სატრანსპორტო კორიდორს (NSTC), რომელიც 2000 წელს სანქტ-პეტერბურგში რუსეთის ფედერაციას, ირანსა და ინდოეთს შორის შეთანხმდა. NSTC აკავშირებს ჩრდილოეთ ევროპას სამხრეთ-აღმოსავლეთ აზიასთან.

2016 წლის აპრილში, აზერბაიჯანმა და ირანმა ორი ქვეყნის საზღვარზე მდინარე ასტრასზე სარკინიგზო ხიდის მშენებლობის ინოვაციური ცერემონია გამართეს. 2017 წლის აპრილში მდინარეზე 8.3 კილომეტრიანი სარკინიგზო ხიდის მშენებლობა დასრულდა და ტესტირებაც გაიარა.

ტრანსკავკასიური კორიდორი უერთდება NSTC-ს ახლად აშენებულ კასპიის პორტის, ალიატის გზაჯვარედინს. სარკინიგზო და საავტომობილო მონაკვეთები ირანის საზღვრის გასწვრივ კასპიის ზღვის სანაპიროზე სამხრეთით გადის. ირანის მხარეს, 600 მეტრ სარკინიგზო ტრასებსა და ინტერმოდალურ ტერმინალებს რეკონსტრუქცია ჩაუტარეს, მიმდინარეობს 35 ჰა ფართობის რკინიგზის სადგურის მშენებლობა. აღნიშნული სამშენებლო სამუშაოების ნაწილია ასევე გზის მშენებლობაც.

გლობალური კონკურენტუნარიანობის ინდექსის 2012-2018 წლების ინფრასტრუქტურული შეფასების ნაწილი, რომელიც ყოველწლიურად არის შედგენილი

მსოფლიო ეკონომიკური ფორუმის ექსპერტების მიერ, დგება 140 ქვეყნის სხვადასხვა ეკონომიკური მაჩვენებლების გათვალისწინებით. საქართველოს რკინიგზის ინფრასტრუქტურა უახლეს ანგარიშში 38-ე ადგილზეა, აზერბაიჯანის რკინიგზა 29-ე პოზიციაზე დაწინაურდა მისი განახლების პროექტების შედეგად, რომელიც დასრულების შემდეგ, უფრო თვალსაჩინო გახდება დასრულების შემდეგ. საქართველოს რკინიგზის რეიტინგი მეტ-ნაკლებად სტაბილურობას ინარჩუნებს, მაგრამ პოზიციის გასაუმჯობესებლად გრძელვადიან პერსპექტივაში აუცილებელი იქნება უფრო სერიოზული განახლებები.

კონკურენტ ჩრდილოეთის დერეფანს, რუსეთის რკინიგზას 25-ე ადგილი უკავია, ტრანსკავკასიური კორიდორის რკინიგზების ოდნავ ზემოთ, რომელიც შემოსავლების, ფიზიკური ინფრასტრუქტურისა და მოძრავი შემადგენლობის მოთხოვნების გათვალისწინებით. კიდევ ერთი კონკურენტი, ირანის რკინიგზის კომპანია, რომელიც ტრანსკავკასიური სატრანზიტო კორიდორის სარკინიგზო ინფრასტრუქტურას უკავშირდება - 46-ე პოზიციაზეა.

სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის ხარისხის ინდექსს, რომელსაც მსოფლიო ბანკი გვთავაზობს<sup>110</sup>, 2012 წლიდან 2017 წლის ჩათვლით საქართველოსა და უკრაინას კლებადი ტრენდი გააჩნია. სადაც საქართველო 2017 წელს 3.84 ქულას იღებს, ხოლო უკრაინა - 3.94 ქულას მაქსიმალური 7 ქულიდან (1-7). ზემოთ აღნიშნული აქტიური განახლების პირობებში, აზერბაიჯანული სარკინიგზო ინფრასტრუქტურა მკვეთრი გაუმჯობესებით ხასიათდება და განსაკუთრებით 2015 - 2017 წლებში მაღალ ზრდას აფიქსირებს, ამიტომ 2017 წლის შედეგით 4.69 ქულით შეფასდა. აზერბაიჯანის ნიშნულს ოდნავ ჩამორჩება რუსეთის ფედერაცია - 4.55 ქულა, რომელიც ასევე მნიშვნელოვნად უსწრებს საქართველოს რკინიგზის ინფრასტრუქტურის ხარისხის დონეს. ერთადერთი სარკინიგზო ხაზი, რომელიც ქართულ მაჩვენებელს ჩამორჩება არის ირანის სარკინიგზო ინფრასტრუქტურა, რომელიც 2017 წლის მონაცემებით 3.71 ქულით შეფასდა (ნახაზი 14).

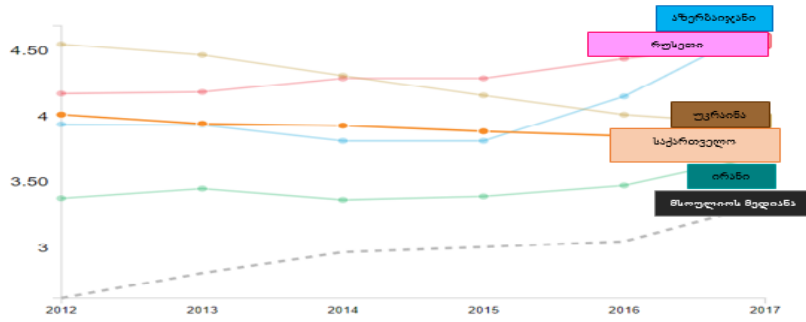
---

<sup>110</sup>Quality of Railroad Infrastructure, Index – By The World Bank. <https://tcdata360.worldbank.org/> (05.09.2018).



საქართველოს რკინიგზა 2012-2017წწ., სამწუხაროდ, ყოველწლიურად ამცირებდა საკუთარი ინფრასტრუქტურის ხარისხის დონეს საშუალოდ 0.91%-ით. სხვა შერჩეულ ქვეყნებს შორის აზერბაიჯანს ჰქონდა ზრდის ყველაზე დიდი მაჩვენებელი, საშუალოდ 3.71%, ხოლო ყველაზე მკვეთრი შემცირება უკრაინას საშუალოდ 2.81%. (ნახაზი 14).

ნახაზი 14. სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის ხარისხის ინდექსი, 2012-2017 წწ.



მსოფლიო ბანკის მონაცემთა სისტემა <https://tcdata360.worldbank.org/> (05.09.2018).

საქართველოს რკინიგზის ქსელის დაახლოებით 80% მთის რელიეფშია. რკინიგზას აქვს 2 344 კმ–იანი საერთო სიგრძე, რომლის ძირითადი სარკინიგზო ქსელი 1 600 კმ სიგრძეა და შავ ზღვისა და კასპიის ზღვას შორის არსებულ მნიშვნელოვან კავშირს წარმოადგენს. ამ უკანასკნელის ფუნქცია შესრულებულია ტრანსკავკასიური სატრანზიტო კორიდორის ნაწილში და თითქმის მთლიანად გაორმაგდა ქართულ მონაკვეთში. სულ სარკინიგზო სისტემას აქვს 126 სადგური, 45 გვირაბი. სარკინიგზო ქსელის დაახლოებით 94% ელექტროფიცირებულია (ცხრილი4).

ცხრილი 4. საქართველოს რკინიგზის ძირითადი ხაზის კვანძები და სიჩქარის ლიმიტები

ტრანსკავკასიური კორიდორის ქართული მონაკვეთი					
სადგურები		ერთმავი მიება (კმ)	ორმავი მიება (კმ)	სრული სექციის სიგრძე (კმ)	საშუალო სიჩქარის ლიმიტი (კმ/სთ)
სადგურიდან	სადგურამდე				
ბათუმი	სამტრედია	102	-	102	60
ფოთი	სენაკი	42	-	42	63
სენაკი	სამტრედია	28	-	28	62
სამტრედია	ზესტაფონი	6	55	61	64
ზესტაფონი	ხაშური	4	59	63	42
ხაშური	თბილისი	-	126	126	67
თბილისი	გარდაბანი (საზღვარი)	-	42	42	62
სულ		-	282	362	-

საქართველოს რკინიგზა <http://www.railway.ge/> (8.10.2018).

2010 წლიდან საქართველოსა და აზერბაიჯანის რკინიგზის ამჟამინდელი ბიზნეს სტრუქტურები ევროპული რკინიგზის სამოქმედო სტანდარტებს მიუახლოვდნენ. ორივე კომპანიის საქმიანობა მკაცრად განსაზღვრულია სატვირთო და ინფრასტრუქტურულ

ერთეულებში და სამგზავრო განყოფილებაში. ორივე მათგანი განსაზღვრავს თავიანთ ტარიფებს სატვირთო გადაზიდვებზე დამოუკიდებელ სახელმწიფოთა თანამეგობრობის (CIS) ტარიფის შეთანხმების (CISSTA) პრინციპების საფუძველზე. საქართველოს და დღეს ქვეყნების რკინიგზის მართვის ორგანოებმა ხელი მოაწერეს CISTA-ს, რომლის წევრებიც ყოველწლიურად განიხილავენ და განსაზღვრავენ თავიანთ ტერიტორიებზე სატვირთო გადაზიდვების მომავალი წლის მაქსიმალურ სატარიფო განაკვეთებს.

საქართველოსა და აზერბაიჯანის რკინიგზებს შორის არ იყო საერთო მიდგომა ტარიფებზე, რომლებიც მორგებული იქნებოდა საერთო ბაზრის კონკურენტული ფასების პოლიტიკის მიხედვით ტვირთების მოსაზიდად. 2016 წელს აზერბაიჯანმა, ყაზახეთმა, საქართველომ და უკრაინამ ხელი მოაწერეს ოქმს კონკურენტუნარიანი შეღავათიანი ტარიფების დაწესებაზე სატვირთო გადაზიდვებზე ტრანსკასპიურ საერთაშორისო მარშრუტზე, რომელიც გადის ჩინეთის, ყაზახეთის, აზერბაიჯანის, საქართველოსა და შემდეგ თურქეთისა და უკრაინის ტერიტორიების გავლით ევროპაში.<sup>111</sup>

ამრიგად:

- სარკინიგზო გადაზიდვები, როგორც მშრალი, ისე თხევადი ტვირთების მიმართულებით, უკანასკნელი წლების განმავლობაში მკვეთრი ვარდნით ხასიათდება, რაც სხვადასხვა ფაქტორებითაა გამოწვეული. სარკინიგზო გადაზიდვების შეფასებისას მნიშვნელოვანია საკითხის კომპლექსური გაანალიზება. რკინიგზაზე ტვირთების შემცირებას თუ ზრდას მხოლოდ ინფრასტრუქტურული შესაძლებლობები არ განაპირობებს, აქ მნიშვნელოვანია სწორად შეფასდეს ის ადმინისტრაციული, ეკონომიკური და საოპერაციო საკითხები, რომლებიც ტვირთების შეუფერხებელ, უსაფრთხო და იაფ გადაზიდვას უზრუნველყოფენ როგორც ქართულ მონაკვეთში, ისე მთლიანად ტრანსკავკასიურ სარკინიგზო კორიდორში. სარკინიგზო გადაზიდვებში თხევადი ტვირთების (ნავთობი და ნავთობპროდუქტები) მოცულობის დრამატული შემცირების მოტივი გადაზიდვის სიძვირეშია. აღნიშნული ტვირთების შენარჩუნება-დაბრუნებისთვის კი საჭიროა მოხდეს ე.წ. გამჭოლი ტარიფების დაწესება თურქეთს,

---

<sup>111</sup> აზერბაიჯანმა, საქართველომ და ყაზახეთმა ტვირთების გადაზიდვის გაზრდაზე მოილაპარაკეს <https://sputnik-georgia.com> (09.10.2018).

საქართველოს, აზერბაიჯანსა და ცენტრალური აზიის ქვეყნებს შორის, რათა ერთი და იმავე ტარიფით მოხდეს ტვირთზიდვა აღნიშნული კორიდორის ნებისმიერ მონაკვეთში. რკინიგზის მაქსიმალური დატვირთვა თხევადი ტვირთებით, რომლებიც ძირითადად აზერბაიჯანული ნავთობით და ნავთობპროდუქტებითაა წარმოდგენილი, არ უნდა განვიხილოთ, როგორც თხევადი ტვირთის მილსადენებით გადაზიდვის კონკურენტი ალტერნატივა, რადგან მნიშვნელოვანია არსებული მილსადენების დატვირთვა ცენტრალური აზიური ნავთობპროდუქტებით მოხდეს, რომელთა უმეტესობა ე.წ. ჩრდილოეთის ნაკადის მარშრუტის გამოყენებით ნოვოროსისკის პორტამდე ჩადის და იქიდან საზღვაო ტანკერებით ევროპასა და ახლო აღმოსავლეთის ქვეყნებში ნაწილდება. მნიშვნელოვანია, რომ საქართველოს რკინიგზას ჰქონდეს განსაზღვრული საკუთარი მომსახურების კომერციალიზაციის კონკრეტული მიმართულებები მშრალი ტვირთების შემთხვევაში. სამიზნე ამ შემთხვევაში ნაყარი ტვირთები შეიძლება იყოს დაბალი ღირებულების მაღალტონაჟიანი ტვირთები, რომელთა კონტაინერიზებული ფორმით გადაზიდვა საავტომობილო ტრანსპორტით არაკონკურენტული იქნება, ასევე მენიშვნელოვანია ფოკუსირება მოხდეს ე.წ. არაგაბარიული და საპროექტო ტვირთების ტრანსპორტირებაზე. სარკინიგზო გადაზიდვების გააქტიურება ვერ მოხერხდება ლოჯისტიკის სხვა ოპერაციული რგოლების ჩართულობის გარეშე, ამ შემთხვევაში საპორტო ტერმინალებთან მჭიდრო თანამშრომლობის გარეშე;

- საქართველოსა და აზერბაიჯანის რკინიგზამ უნდა განაგრძოს ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესების პროექტების მხარდაჭერა, რომელიც პირდაპირ დაკავშირებულია მშრალი საკონტეინერო ტვირთების გადაზიდვის ინტენსივობის ზრდასთან. აუცილებელია ფოთი-სამტრედიის სარკინიგზო მონაკვეთის ორმხრივი ხაზისა და ფოთში, თბილისსა და ბაქოში ლოკომოტივებისა და ინტერმოდალური ტერმინალის გატარების ტექნიკის გაუმჯობესება. ასევე მნიშვნელოვანია მთიანი ხეობის მონაკვეთის განახლება, რაც სავარაუდოდ მნიშვნელოვნად შეამცირებს სიჩქარის ლიმიტს და ჯამურად 4 საათამდე შეამცირებს ტრანზიტულ დროს. აღსანიშნავია თბილისის

შემოვლითი გზის დასრულება, რაც მნიშვნელოვანია ქალაქის ცენტრში სატვირთო სარკინიგზო მიმოსვლისა და ხეობის მონაკვეთის გამტარუნარიანობის განმუხტვისათვის;

- საქართველოსა და აზერბაიჯანის რკინიგზებს შეუძლიათ საკუთარი შვილობილი კომპანიების GRTL და ADY Express terminal and forwarding ბიზნეს აქტივობის ფუნქციების სხვადასხვა ბიზნეს სუბიექტებში გადანაწილება, რაც ინტერმოდალურ გადაზიდვებში ბაზრის ლიბერალიზებასა და კონკურენციის გაჯანსაღებას შუწყობს ხელს. კერძოდ, რეგიონული გამომგზავნები და ფორვარდერები პირდაპირ წვდომაში იქნებიან სახმელეთო ტერმინალებთან, საზღვაო და სარკინიგზო ხაზებთან ერთდროულად. ადგილობრივი ბაზარი იმართება უკვე კარგად გამოცდილი ფორვარდერული და ლოჯისტიკური კომპანიების მიერ, როგორც მულტიმოდალურ გადაზიდვებზე კარიდან-კარამდე პრინციპით, ისე ადგილობრივ კლიენტებზე. ამდენად, საქართველოსა და აზერბაიჯანის რკინიგზების შვილობილი კომპანიები ფოკუსირებული უნდა იყვნენ არა ადგილობრივ, არამედ დიდი დისტანციის მქონე მშრალი, ნაყარი, საპროეტო და საკონტეინერო ტვირთების მოზიდვაზე, მათ სტრატეგიულ-კომერციულ დაგეგმვაზე და რეგულარული საერთაშორისო პროექტების კონკურენტი მარშრუტებიდან გადმობირებაზე. სარკინიგზო ინფრასტრუქტურისა და საოპერაციო მართვა მკაცრად უნდა იყოს გამიჯნული ერთმანეთისაგან, რაც ეფექტიანი განვითარებისა და კონკურენტუნარიანობის ამაღლების რეალურ შესაძლებლობებს იძლევა;
- საქართველოს რკინიგზის ტექნიკური პერსონალი აზერბაიჯანის საზღვართან მატარებლისა და ვაგონების ინსპექტირებას ახდენს, ხოლო გარდაბანში კომერციულ პერსონალს ტვირთის შესაბამისობის შემოწმება ევალება, როცა ორივე გუნდს საზღვარზე ერთდროულად შეუძლია შეასრულოს თავიანთი სამუშაოები. გარდაბანში მატარებლის ჩამოსვლამდე ქართული საბაჟო ტრანსპორტი მიიღებს ინფორმაციას ელექტრონულ მონაცემთა გაცვლის (EDI) მეშვეობით და წინასწარ დაგეგმავს საბაჟო პროცედურებს. ამან შეიძლება შეამციროს სატრანზიტო დრო მინიმუმ ორი საათით. გარდა ამისა, ორი ქვეყნის საბაჟო ორგანოები შეთანხმდებიან EDI სისტემების მეშვეობით ინფორმაციის ურთიერთგაცვლის თაობაზე, დაგვიანებების თავიდან აცილების მიზნით;

- ამჟამად საქართველოს რკინიგზის შვილობილი კომპანია GRLT კონტეინერების მცირე რაოდენობას ფლობს. აუცილებელია მათი გაზრდა, რათა დატვირთვა-გადმოტვირთვის საოპერაციო დროს არ იყოს შეფერხებები. საქართველოსა და აზერბაიჯანის სარკინიგზო კომპანიებს შეუძლიათ მოამზადონ გარკვეული ტიპის ხელშეკრულება საერთაშორისო საზღვაო ხაზებთან საქართველოში, რათა მათ ექსკლუზიურად, საჭიროებისამებრ ქონდეთ საშუალება გამოიყენონ საზღვაო ხაზების კუთვნილი კონტეინერები რეგულარული ბიზნესის მომსახურებისთვის. ქართულ და აზერბაიჯანულ რკინიგზას აქვს კონტეინერების გარკვეული რაოდენობა ბაქოში აზერბაიჯანული და ირანული ტვირთების საექსპორტოდ, რაც შეამცირებს დამატებით ხარჯებს: განთავსების, მოცდენისა და ასევე ორმაგი შიდასახმელეთო ტრანსპორტირების ხარჯებს. მნიშვნელოვნად აუცილებელია, რომ იგივე სატარიფო პოლიტიკა მუშავდებოდეს ბათუმი-თბილისის სარკინიგზო გადაზიდვაზე, რაც ფოთი-თბილისის შემთხვევაში, ვინაიდან ბათუმის პორტის სატერმინალო მომსახურება გაცილებით იაფია ფოთის პორტის მომსახურებაზე. ამით შესაძლოა სტიმული მიეცეს ბათუმის საპორტო მიმართულების განვითარებას;

- მნიშვნელოვანია ასევე შეიქმნას საზღვაო სარკინიგზო შეთანხმება პორტებიდან რკინიგზით, როგორც საქართველოში ისე სომხეთსა და აზერბაიჯანში პირდაპირი წესით ტრანსპორტირების ორგანიზება ე.წ. მშრალი პორტების/ტერმინალების ფორმირებით თბილისში, ბაქოში და ერევანში. შედეგად, შემცირდება საოპერაციო ხარჯი პორტებში. ნაკლები საოპერაციო რგოლის გავლა შეამცირებს ტრანზიტულ დროსა და კონტეინერის / ვაგონის მოცდენის ხარჯებს ტვირთმიმღებებისა და გამგზავნებისთვის.

### 2.2.2. საზღვაო სექტორი

საქართველოს ეკონომიკაში საზღვაო ტრანსპორტს სტრატეგიულად უმნიშვნელოვანესი როლი აკისრია. ამ მხრივ აღსანიშნავია ფოთის, ბათუმისა და ყულევის პორტები. მათი მეშვეობით საქართველოზე გამავალი ტრანზიტული ტვირთები

გადაიზიდება, ვარნას, კონსტანცას, ნოვოროსისკის, ოდესისა და სტამბულის პორტების მიმართულებით. დავახასიათოთ თითოეული მათგანის მნიშვნელობა:

სტრატეგიულად განთავსებული ფოთის საზღვაო ნავსადგური საქართველოში ყველაზე მსხვილი პორტი და ტრანსკავკასიური სატრანზიტო კორიდორის მთავარი კარიბჭეა, რომელიც ახორციელებს თხევადი და მშრალი, ნაყარი და საკონტეინერო ტვირთების დამუშავებას. პორტის ექსპლუატაციას ახორციელებს გლობალური ოპერატორი APM terminals. ფოთის პორტი საქართველოს პირველი ნავსადგურია. 1889-1905 წლებში ორჯერ მოხდა პორტის ფორმირება და დღეს ის TRACECA-ს უმნიშვნელოვანეს შემაერთებელ რგოლს წარმოადგენს. ტვირთის ტრანსპორტირებისთვის საჭირო პირობები მორგებულია როგორც მშრალი, ისე თხევადი ტვირთების გადასაზიდად. ფოთის პორტში მშრალი და თხევადი ტვირთების გამტარუნარიანობა შეადგენს დაახლოებით – 400 000 TEU. არსებული ნავმისადგომის მთლიანი სიგრძე 2 900 მეტრია, სადაც 20-ზე მეტი საპორტო ამწეა განლაგებული.<sup>112</sup> 2013 წელს გაიხსნა მარცვლეულის გადამამუშავებელი ტერმინალი (500 000 ტონა - წლიური პროდუქტიულობის შესაძლებლობით), რომელიც შავი ზღვისა და ხმელთაშუა ზღვის რეგიონებში ცენტრალური აზიის ხორბლის ექსპორტისთვის ალტერნატიულ მარშრუტს წარმოადგენს (დანართი 6).

ნავმისადგომთა სიღრმე მერყეობს 6 დან 12.5 მეტრამდე, თუმცა დიდი ნალექის პირობებში მდინარე რიონის მიერ მოტანილი ნაშალი მასალის შემოდინებით ზღვაში სიღრმე 1–1.5 მეტრით მცირდება.

ცხრილი 5. ფოთის პორტის ნავმისადგომების მიმოხილვა

ნავმისადგომი	ფუნქციონალობა	სიგრძე (მ)	დადგენილი სიღრმე (მ)
1	თხევადი ტვირთი	200	12.5
2	სარკინიგზო/ლიანდაგიანი ტერმინალი	183	12.5
3	ნაყარი ტვირთი	215	8.5
4	ნაყარი ტვირთი	154	8.5
5	ნაყარი ტვირთი	173	8.5
6	ნაყარი ტვირთი	212	9.7
7	საკონტეინერო ტერმინალი	211	8.2
8	გენერალური/მშრალი და ნაყარი ტვირთი	215	9.7
9	გენერალური/მშრალი ტვირთი	220	8.0
10	გენერალური/მშრალი და ნაყარი ტვირთი	264	8.0
11	გენერალური/მშრალი ტვირთი	71	8.0
12	გენერალური/მშრალი ტვირთი	250	6.1
13	რო-რო ტერმინალი	97	6.5
14	მულტიფუნქციური საკონტეინერო ტერმინალი	253	8.4
15	გენერალური/მშრალი ტვირთი	190	7.5

<sup>112</sup>ეი პი ემ ტერმინალს ფოთი / ს.ს. ფოთის საზღვაო ნასადგური. [www.apmterminals poti.com](http://www.apmterminals poti.com) (6.08.2018).

ეი პი ემ ტერმინალს ფოთი / ს.ს. ფოთის საზღვაო ნასადგური <http://www.apmterminals poti.com/> (23.08.2018).

ფოთის პორტი უკანასკნელი 20 წლის განმავლობაში ყოველწლიურად მნიშვნელოვანი ზრდით ხასიათდებოდა და მისი საშუალო წლიური ზრდა 15–20%-ს აღწევდა. აღნიშნული პორტი წარმოადგენს უმნიშვნელოვანეს ლოჯისტიკურ კვანძს არა მხოლოდ ქართული, სომხური და აზერბაიჯანული ტვირთების დამუშავებისთვის, არამედ მთლიანად ცენტრალური აზიის ქვეყნებისთვისაც. ფოთის პორტი ინარჩუნებს იმგვარ „უნიკალურობას“, რომელიც დაკავშირებულია სასაწყობე და სატერმინალო მომსახურებების პორტის გარეთ მიწოდებასთან ანუ 6–8 კმ-თ არის დაახლოებით დაშორებული ყველა ის კერძო ტერმინალი და სასაწყობე მეურნეობა თავად საპორტო ნავმისადგომებიდან, რომლებშიც უნდა დასაწყობდეს გემიდან გადმოტვირთული კონტეინერები თუ ნაყარი ტვირთები, ამგვარი ე.წ. ოფ დოკების (off-dock) არსებობა ზრდის დანახარჯებს, რადგან გემიდან ჩამოცლის შემდგომ კონტეინერები უნდა გადატვირთონ მანქანებზე და ამის შემდგომ დასაწყობდნენ ტერმინალებზე, რაც მეტ დროს მოითხოვს და ზრდის საავტომობილო მომსახურებაზე გათვალისწინებული ხარჯებსა და საოპერაციო სირთულეებს. კერძო ტერმინალებს ჰქონდათ სურვილი საკუთარი ინვესტირება მოეხდინათ პორტის ნავმისადგომებთან სატერმინალო ინფრასტრუქტურის მოსაწყობად, თუმცა თავად პორტის ხელმძღვანელმა კომპანიამ შეისყიდა მიწის ნაკვეთი თავისუფალ ინდუსტრიულ ზონასთან და თავად მოაწყო სატერმინალო ინფრასტრუქტურა საერთაშორისო საკონტეინერო ტერმინალის სახელწოდებით (ICT), რომელსაც საკუთარი სარკინიგზო ქსელი უკავშირდება და შეუძლია 2 500 TEU შენახვის უზრუნველყოფა თანამედროვე lift-on/lift-off აღჭურვილობის მეშვეობით.

ქართული და აზერბაიჯანული პორტების დამახასიათებელ ნიშნად იქცა ქარიან ამინდში საზღვაო პორტების დაკეტვა, რაც ასევე იწვევს გემების მიღებისა და მომსახურების საოპერაციო ნაწილის გართულებას, დიდ რეიდებს. წლის განმავლობაში ფოთის პორტის დღიური დახურვის საერთო რაოდენობა 2012–2017 წლებში გამოსახულია ქვემოთ მოცემულ ცხრილში (ცხრილი 6).

ცხრილი 6. ს.ს. ფოთის საზღვაო ნავსადგურის დაკეტვის დღეების რაოდენობა

წლები	2012	2013	2014	2015	2016	2017
საზღვაო ნავსადგურის დაკეტვის დღეების რაოდენობა	76	73	85	95	119	128

საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტო <http://mta.gov.ge> (14.09.2018).

ამინდი არის ერთ-ერთი მიზეზი, რის გამოც გემები ცდებიან ფოთის ნავსადგურში. ხშირი დაგვიანება და მოცდენა კი დამატებით საოპერაციო ხარჯებს წარმოშობს, რასაც სხვა დამატებითი ადგილობრივი ხარჯები ემატება და საბოლოო ჯამში გადაზიდვის ღირებულების ზრდით სრულდება. ამჟამინდელი არსებული ამწე-კრანული ინფრასტრუქტურული შესაძლებლობები საათში იძლევა 16–18 გადატვირთვის ოპერაციის განხორციელების საშუალებას, მისი გაზრდა დაგეგმილია 25–მდე, ასევე დაგეგმილია ფოთის მეგა პორტის მშენებლობა თავისუფალ ინდუსტრიულ ზონასთან, რომელიც შეძლებს პანამაქსის ტიპის გემების მიღებას.

მე-20 საუკუნის დასაწყისში ბათუმის ნავსადგური გახდა ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანი ნავსადგური შავი ზღვის ბასეინზე ტვირთბრუნვის მაჩვენებლის მიხედვით. მოგვიანებით აგრეთვე აშენდა 5 ნავმისადგომი ტანკერებისა და მშრალტვირთმზიდებისათვის. გაიზარდა ნავსადგურის ტვირთბრუნვა, გაფართოვდა გადასამუშავებელი ტვირთების ნომენკლატურა. 1923 წელს, საბჭოური მმართველობის პერიოდში, ბათუმის ნავსადგური გადავიდა ნავსადგურების რეესტრის უმაღლეს-1 კატეგორიაში, რამაც უფრო დააჩქარა მისი განვითარება. მაშინ ის შედიოდა საბჭოთა კავშირის იმ ნავსადგურების რიცხვში, რომელთა ტვირთბრუნვა აჭარბებდა 1 მილიონ ტონას. 1959-1962 წლებში აშენდა საზღვაო სადგურის შენობა, ხოლო 1967 წლისათვის ნავსადგურს უკვე შეეძლო შიდა რეიდზე დიდტონაჟიანი გემების მიღება. ნავთობის ტრანსპორტირებაში მონაწილეობამ, ბათუმის ნავსადგური გადააქცია ევროპის სატრანსპორტო დერეფნის უმნიშვნელოვანეს კვანძად და საერთაშორისო მნიშვნელობის მსხვილ სატრანსპორტო ობიექტად.

თუ ფოთის პორტში ძირითადად მუშავდება ნაყარი და კონტეინერიზებული ტვირთები, ბათუმის პორტის ძირითად ნიშას წარმოადგენს ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების გადამუშავება, ტრანსპორტირება და ის საკონტეინერო



გადაზიდვებში გარკვეულწილად, შემავსებელი ნაწილია ფოთის პორტისთვის.

ბათუმის პორტის მართვას ახორციელებს საერთაშორისო კომპანია ICT (დანართი 7).

2008 წელს, ბათუმის საზღვაო ნავსადგური ყაზახეთის საექსპორტო მარშრუტების დივერსიფიცირების მიზნით შეისყიდა ყაზახეთის სახელმწიფო კომპანიამ, ყაზტრანსოლის (ყაზმუნაიგაზის შვილობილი კომპანია) ყაზახეთის სახელმწიფო კომპანიამ გრძელვადიანი 49 წლიანი საკონტრაქტო ხელშეკრულებით, რომელიც ითვალისწინებს როგორც საკონტეინერო ტერმინალით, ისე საბორნე ტერმინალით მომსახურებას. BSP-ის ამჟამინდელი გამტარუნარიანობა თხევადი წილის, ძირითადად ნედლი ნავთობის, დაახლოებით 14 მლნ ტონაა, ხოლო მშრალი ნაყარი და საერთო ტვირთის მოცულობა დაახლოებით 2 მლნ ტონას შეადგენს. BSP ბრუნვამ 2013 წელს პიკს მიაღწია, რასაც შემდგომ მოჰყვა მკვეთრი შემცირება. მენეჯმენტი ამის მიზეზად რეგიონში ვაჭრობის ტენდენციების გაუარესებასა და საქართველოს რკინიგზაზე არაკონკურენტუნარიანი სატარიფო განაკვეთების პოლიტიკას ასახელებს. კერძოდ, ტარიფი ტრანზიტული ტვირთისთვის, ფოთისა და ბათუმიდან სომხეთისა და აზერბაიჯანის მიმართულებით განსხვავდება და შესაბამისად, ტონაზე 1.8-დან 3 დოლარამდე მერყეობს.

ბათუმის პორტში წარმოდგენილია მხოლოდ ერთი საერთაშორისო საზღვაო ოპერატორი (MSC), რომელიც ცალკეული ტვირთების შემთხვევაში ფოთის პორტის ბათუმის პორტით ჩანაცვლებას ახდენს. BICT-ს გააჩნია ადვილად ხელმისაწვდომი პოტენციალი, მისი შესაძლებლობები გაზარდოს 13 ჰექტარზე ბათუმის პორტის მიმდებარე მიწის ნაკვეთზე, სამომავლოდ ტვირთნაკადების გაზრდის მიზნით.

ბათუმის პორტი, ფოთის ნავსადგურის მსგავსად, ამუშავებს თხევად და მშრალ ტვირთებს, რომლის გამტარუნარიანობა დღეს 15 მლნ. ტონას შეადგენს და მისი 28 მლნ ტონამდე გაზრდაა მოსალოდნელი. აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ ბათუმის საკონტეინერო ტერმინალის გამტარუნარიანობა წელიწადში 100 000 TEU-ს შეადგენს. მშრალი ტვირთების ტერმინალის მაქსიმალური გამტარუნარიანობა წელიწადში 2.0 მილიონი ტონაა. 2013 წლის პირველი ნახევრის შედეგებით ბათუმის პორტის მშრალი ტვირთების

ტვირთბრუნვამ 789 629 ტონა შეადგინა, რაც 26%-ით მეტია წინა წლის ანალოგიურ პერიოდთან შედარებით.<sup>113</sup>

ბათუმის ნავთობტერმინალი ყაზახეთის პირველი სტრატეგიული ინვესტირების ობიექტია შავ ზღვაზე. ტერმინალი უზრუნველყოფს ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების გადატვირთვის მომსახურებას ყაზახეთიდან, აზერბაიჯანიდან, თურქმენეთიდან, საქართველოდან და სხვ. ქვეყნებიდან. ნავთობი ბათუმის ნავთობტერმინალს საქართველოს რკინიგზის მეშვეობით ვაგონ-ცისტერნებით მიეწოდება, რომელთა დაცლა თანამედროვე სარკინიგზო ესტაკადებზე ხორციელდება. ბათუმის ნავთობტერმინალზე მოქმედებს 7 ნავთობჩამოსასხმელი სარკინიგზო ესტაკადა, რომელთა მეშვეობით შესაძლებელია ერთდროულად 194 ვაგონ-ცისტერნის ან დღე-ღამეში 770-ზე მეტი ვაგონ-ცისტერნის დაცლა.<sup>114</sup>

საქართველოს გავლით სამხრეთ კავკასიური კორიდორის მეშვეობით მხოლოდ ორი პორტი ახდენს ნედლი ნავთობის გადამუშავებას ესენია: სუფსა, რომელიც ამუშავებს 4.5 მლნ. ნავთობს წელიწადში ბაქო-სუბსის მილსადენის მეშვეობით და ყულევი, რომელსაც აქვს 6 მლნ. გამტარუნარიანობა წელიწადში.

ყულევის ტერმინალის მშენებლობა 2000 წელს დაიწყო, მაგრამ ორი წლის შემდეგ დაფინანსების შეწყვეტის გამო შეჩერდა. მშენებლობას საქართველოს რკინიგზა და ავსტრიული კომპანია „არომაგ ოილი“ აწარმოებდა. 2004 წლის სექტემბერში პროექტის გაგრძელების მიზნით შეიქმნა საერთაშორისო კონსორციუმი, რომელშიც ტერმინალის მშენებლობის ინიციატორები და ქართველი და უცხოელი ბიზნესმენები შედიოდნენ. 2007 წლის იანვარში ტერმინალი აზერბაიჯანის სახელმწიფო ნავთობკომპანია Socar-მა შეიძინა. საბოლოოდ, ყულევის ნავთობტერმინალი 2008 წლის 16 მაისს გაიხსნა.

„სოკარ“-მა დღეისათვის საქართველოს ეკონომიკაში 400 მილიონამდე დოლარის ინვესტირება განახორციელა. ტერმინალმა თავის თავზე აიღო გარკვეული ვალდებულებები, რომლებიც საქართველოს რკინიგზაზე მთელი რიგი სამშენებლო და

<sup>113</sup>ბათუმის საზღვაო ნავსადგური <http://www.batumiport.com/> (20.09.2018).

<sup>114</sup>ბათუმის საზღვაო ნავსადგური <http://www.batumiport.com/> (20.09.2018).

სარეაბილიტაციო სამუშაოების განვითარებას გულისხმობდა. სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის განვითარებისათვის 3 მლნ დოლარი გამოიყო.<sup>115</sup>

ყუღევის ტერმინალის გამტარუნარიანობა - წელიწადში 10 მლნ ტონამდე ნავთობპროდუქტის გადატვირთვის საშუალებას იძლევა, აქედან: 3 მლნ ტონა ნავთობის, 3 მლნ ტონა დიზელისა და 4 მილიონი ტონა მაზუტის. სარეზერვუარო პარკის მთლიანი მოცულობა 320 ათასი კუბური მეტრია, 380 ათას ტონამდე გაზრდის პოტენციალით. ნავთობპროდუქტების ჩამოსხმის პროდუქტიულობა საათში 1000-დან 8000-მდე კუბურ მეტრს შეადგენს.<sup>116</sup>

2010 წლის ივლისიდან ყუღევის პორტმა ყაზახური ნავთობის გადაზიდვა დაიწყო. ამ პროექტის რეალიზაციისათვის, რომელიც დიდტონაჟიანი ტანკერების (100 000 ტონაზე მეტი ტვირთამწეობის) მომსახურების აუცილებლობასთან იყო დაკავშირებული, ფსკერის დაღრმავების სამუშაოები განახორციელა. 2012 წლის ივლისში კი ნავთობტერმინალში არსებული პროპილენის გადასატვირთი ახალი კომპლექსის მეშვეობით, ყუღევის ტერმინალით ქიმიური პროდუქციის გადატვირთვაც გახდა შესაძლებელი. ოფიციალური სტატისტიკური მონაცემების მიხედვით, შეგვიძლია ვთქვათ, რომ 2012 წლის პირველი ათი თვის მონაცემების შედარებით ყოველ მომდევნო წლის ანალოგიური პერიოდის მონაცემებთან 2016 წლის ჩათვლით, საზღვაო პორტებსა და ტერმინალებში გადამუშავებული მილიონ ტონებში გამოსახატული ტვირთების მთლიანი რაოდენობა კლებით ხასიათდებოდა. გამონაკლისად შეიძლება ჩაითვალოს 2011–2012 წლის აგვისტოს მონაცემები, როცა ტვირთნაკადების მოცულობა თითქმის ერთი და იგივეა და 14.6 მლნ. ტონა შეადგინა. თუ ჯამურად აღვრიცხავთ და შევადარებთ 2012 წლის მონაცემებს - 2016 წლის ანალოგიურ მონაცემებთან დავინახავთ, რომ ტვირთბრუნვის მთლიანი მოცულობა ჯამურად 3.5 მლნ ტონით შემცირდა.<sup>117</sup>

ბაქოს პორტი (დანართი 8) წარმოდგენილია 4 ძირითადი ტერმინალით: ნაყარი ტვირთის, საბორნე, საკონტეინერო და ნავთობ ტერმინალით. ნაყარი ტვირთის

<sup>115</sup>ბათუმის საერთაშორისო ნავთობ ტერმინალი <http://www.batumioilterminal.com/?lang=en> (30.09.2018).

<sup>116</sup>ყუღევის ნავთობ ტერმინალის ოფიციალური ვებ. პორტალი. [kulevioilterminal.com/](http://kulevioilterminal.com/) (28.09.2018).

<sup>117</sup>საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო. [www.economy.gov.ge](http://www.economy.gov.ge) (8.10.2018).

ტერმინალში მიმდინარე ბრუნვის მოცულობა წელიწადში ორ მილიონ ტონამდე აღწევს, საბორნე ტერმინალის მაქსიმუმ 6 მლნ ტონამდე და ნავთობტერმინალზე 15 მლნ ტონამდე. საკონტეინერო ტერმინალს გააჩნია 5000 TEU- ს შენახვის შესაძლებლობა.

ბაქოს საერთაშორისო საზღვაო სავაჭრო ნავსადგურის (BISTP) (დანართი 9) ყოველწლიური დახურვის დღეების საერთო მაჩვენებელი მნიშვნელოვნად მაღალია - წელიწადში 90 დღე. ეს იწვევს ჩრდილოეთ კასპიის პორტების საერთო დაყოვნებას და საოპერაციო პრობლემების შექმნას. ამიტომ აუცილებელი გახდა Alyat-ის ახალი პორტის მშენებლობა, რომლის შედეგად შესაძლებელი იქნება უფრო პროგნოზირებადი და სანდო ოპერირება, ვინაიდან ბაქოს ნახევარკუნძულის სამხრეთ ნაწილში ალიატის პორტის შერჩეული მდებარეობა ბუნებრივი ჩრდილოეთ ქარებისა და წვიმებისგან დაცულ ზონაშია. ახალი პორტის მშენებლობა სოფელ ალიატში ჯერ კიდევ 2012 წელს დაიწყო და ექსპლუატაციაში 2018 წელს ჩაეშვა. ახალი ნავსადგური ბაქოდან 70 კილომეტრში მდებარეობს და აზერბაიჯანული მხარის გადაწყვეტილებით მან სრულად უნდა ჩაანაცვლოს ბაქოს საზღვაო სავაჭრო პორტი. პორტის ნავმისადგომებთან მოეწყო როგორც მშრალი, ისე თხევადი და ნაყარი ტვირთებისთვის შესაბამისი თანამედროვე ტექნიკით უზრუნველყოფილი ტერმინალები და ასევე რო-რო ტერმინალიც. ხოლო პორტის უკანა მკლავზე დაგეგმილია სპეციალური ეკონომიკური ზონის მოწყობა. ახალი პორტი განაშენიანებულია 400 ჰექტარზე და მისი სრულად დატვირთვისთვის სამი ფაზაა შესასრულებელი. პირველი ფაზა 2018 წელს დასრულდა და 40 000 TEU დასაწყობების საშუალების მქონე ტერმინალი ექსპლუატაციაში ჩაეშვა. მშენებლობის პირველი ფაზის ბოლოს პორტის სრული წლიური გამტარუნარიანობა 10 მლნ ტონამდე უნდა გაიზარდოს

მიმდინარეობს ბაქო-ალიატის სარკინიგზო მარშრუტის მშენებლობა, რომელიც აზერბაიჯანის მთავრობას 546 მლნ ევრო უჯდება. საბოლოოდ მე-3 ფაზის დასრულებისას პორტის გამტარუნარიანობა წლიურად 25 მლნ ტონას მიაღწევს.

ანაკლიის პორტი საქართველოს პირველი ღრმაწყლოვანი პორტი იქნება. იგი აღიჭურვება თანამედროვე ტექნიკითა და ინფრასტრუქტურით. ეს ფაქტორები უმაღლესი ხარისხის მომსახურებასთან ერთად, ხელს შეუწყობს პორტის პროდუქტიულობასა და

საიმედოობას. ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის პირველი ფაზის მშენებლობის დასრულება და გახსნა 2020 წელს იგეგმება. მთლიანობაში, პორტი 9 ფაზად განვითარდება. ინვესტიციის მთლიანი მოცულობა 2.5 მილიარდ დოლარს შეადგენს. პორტის სიღრმე 16 მეტრი იქნება, რაც საშუალებას იძლევა, მიიღოს 10 000 კონტეინერიანი (TEU) გემები (დანართი 10).

2017 წლის ზაფხულში SSA Marine-ი ოფიციალურად გახდა ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის საკონტეინერო ტერმინალის ოპერატორი. SSA Marine-ი მსოფლიოს ერთ-ერთი ყველაზე დიდი ტერმინალ-ოპერატორია, რომელიც 250 სტრატეგიულად მნიშვნელოვან ლოკაციაზე ოპერირებს და საუკეთესო გამოცდილებით და პროდუქტიულობით გამოირჩევა. SSA Marine-ი „ანაკლიის განვითარების კონსორციუმის“ ძირითადი ინვესტორიცაა.

მნიშვნელოვანია საქართველოს მთავრობის ჩართულობა პორტის განვითარებაში. ის უზრუნველყოფს უახლეს საგზაო და სარკინიგზო კავშირს ნავსადგურთან. საქართველოს მთავრობა პასუხისმგებელია მოსახლეობის განსახლების პროექტზე, რომელიც საერთაშორისო სტანდარტების მიხედვით განხორციელდა. საქართველოს მთავრობასა და „ანაკლიის განვითარების კონსორციუმს“ შორის გაფორმებული საინვესტიციო ხელშეკრულების მიხედვით, კონსორციუმს პორტი გადაეცა აღნაგობის უფლებით, 52 წლის ვადით, Build-Operate-Transfer-ის (BOT) პრინციპით. ამ შეთანხმების ფარგლებში, საქართველოს მთავრობა „ანაკლიის განვითარების კონსორციუმს“ უზრუნველყოფს 330 ჰა სახმელეთო და 225 ჰა საზღვაო ტერიტორიით, რათა კონსორციუმმა განავითაროს, ააშენოს და ოპერირება გაუწიოს მას. 2017 წლის 30 ოქტომბერს „ანაკლიის განვითარების კონსორციუმმა“ მიიღო მშენებლობის დაწყების ოფიციალური ნებართვა პირველი ფაზის განსახორციელებლად.

I ფაზაში ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის გამტარუნარიანობა 9.3 მილიონ ტონას მიაღწევს. პირველი ფაზის მშენებლობის დასრულება იგეგმება 2020 წლისთვის, რის შემდეგაც შესაძლებელი გახდება პანამაქსის და პოსტპანამაქსის ტიპის გემების მიღება.

*I ფაზის მახასიათებლები:* ნავსადგურის კედელი: 625 მეტრი; სიღრმე: 16 მეტრი; ნავმისადგომების რაოდენობა: 2; კონტეინერების ამწეები: 4-დან 6-მდე; RTG ტიპის ამწეები: 12-დან 18-მდე; ჯებირი : 1600 მეტრი; პორტის ოპერაციების ხანგრძლივობა წელიწადში: 95%; ინტერმოდალური ეზო: 800 მეტრის სიგრძის 10 ფაზა.

„ანაკლიის განვითარების კონსორციუმმა“ დაასრულა პორტის კონცეპტუალურ დიზაინზე მუშაობა და წარადგინა 9 ფაზის გენერალური გეგმა. დიზაინის მიხედვით, ანაკლიის პორტი შეძლებს დაწინაურდეს რეგიონში არსებულ კონკურენტებთან შედარებით, საუკეთესო საგზაო, სარკინიგზო და საკომუნიკაციო ინფრასტრუქტურითა და ინოვაციური აღჭურვილობით. პორტს ექნება საშუალება მიიღოს 10 000 კონტეინერიანი (TEU) გემები. პირველი ფაზის განმავლობაში მოხდება 60 ჰა სახმელეთო ტერიტორიაზე საკონტეინერო ტერიმინალის მშენებლობა, რომელიც 900 000 კონტეინერსა და 1.5 მილიონ ტონა ტვირთს დაიტევს.<sup>118</sup>

*IX ფაზა - წინასწარი დიზაინი:* ნავსადგურის კედელი: 2 250 მეტრი; ჯებირი: 2 940 (ჩრდილოეთი და სამხრეთი); კონტეინერების სადგომები: 7 (59 მლნ. ტონა); მყარი ტვირთის სადგომი: 2 (5 მლნ. ტონა); თხევადი ტვირთის სადგომი: 1 (36 მლნ. ტონა); სრული 9 ფაზა - 100 მლნ. ტონა.

ანაკლიის ღრმაწყლოვან პორტს ექნება ორი ტალღმტეხი და ერთი ნავმისადგომი. მთავარ ნავმისადგომში იქნება 7 საკონტეინერო სადგომი. მყარი ტვირთისთვის განკუთვნილი სადგომები იქნება ჩრდილოეთით არსებულ ტალღმტეხთან, საზღვაო მომსახურების/სანაპირო დაცვის დაწესებულებებთან ერთად. თხევადი ტვირთისთვის განკუთვნილი სამი მისადგომი განთავსებულია სამხრეთ ტალღმტეხზე. როგორც ტრანსპორტირებაზე ზემოქმედების კვლევა ადასტურებს, ცალმხრივი შესასვლელი არხი საკმარისია პორტში გემების გრძელვადიანი ტრაფიკისთვის. მოსაზრუნებლად განკუთვნილი სივრცე მესამე და მეოთხე ნავმისადგომების წინ მდებარეობს, რომლის რადიუსი სრულიად საკმარისია ყველაზე დიდი მოცულობის (10 000 TEU, 300 მ.) მქონე გემების მოსაზრუნებლად.

<sup>118</sup>ანაკლიის განვითარების კონსორციუმის ოფიციალური ვებ. პორტალი. <http://anakliadevelopment.com/ka/info/> (14.11.2018).

უკანასკნელი ათწლეულის განმავლობაში, მსოფლიო ფინანსური კრიზისების მიუხედავად, დასავლეთსა და აღმოსავლეთს შორის ტვირთბრუნვის საერთო მოცულობის ზრდისა, შავი ზღვის რეგიონი საერთაშორისო აქტივობების მიღმა დარჩა. 2003 წლამდე პანამაქსის ტიპის გემები ვერ შემოდიოდნენ შავ ზღვაში ანუ გამგზავნი პირდაპირ ვერ უკავშირდებოდა შავ ზღვაში მყოფ მიმღებს და საჭირო იყო სტამბულისა და პირეუსის პორტებში ტვირთების პატარა გემებზე ანუ ფიდერებზე გადატვირთვა და ამ მეთოდით შავი ზღვის პორტებში მიტანა, რაც გადაზიდვის პროცესში, დამატებით ზრდის სატრანზიტო დროს და საოპერაციო ხარჯებს. შავ ზღვაში არ შემოდის ოკეანეთის დიდი გემები, თუმცა არსებულ შავიზღვისპირა პორტების სიღრმეები ერთმანეთისგან განსხვავდება (ცხრილი 7).

ცხრილი 7. შავიზღვისპირა პორტების სიღრმე და გამტარუნარიანობა

ტერმინალის დასახელება	მფლობელობა	სამუშაო პროექტით 2017	მომსახურე საკონტეინერო გემების მანქანიზაციის ზომა 2017, TEU	დაგეგმილი წლიური გამტარუნარიანობა (TEU, 1000)
HPC-ოდესა (უკრაინა)	HPC (გერმანია)	14 მ	8,000	790 000
BK-ოდესა (უკრაინა)	უკრაინა	13 მ	6,000	250 000
ჩორნომორსკი (უკრაინა)	უკრაინა	14 მ	7,000	500 000
იუჟნი (უკრაინა)	უკრაინა	19 მ (21 მ)	10,000	350 000
DP-ვოსტანცა (რუმინეთი)	DP World (არაბთა გაერთიანებული ემირატები)	16 მ	8,500	1,500 000
NUTEP-ნოვოროსისკი (რუსეთი)	DP World (არაბთა გაერთიანებული ემირატები)	12.5 მ (15.5 მ)	4,500 (10,000)	350 000

მერსკ უკრაინა, მერსკ ბულგარეთი, მერსკ რუმინეთი და მერსკ ნოვოროსისკი. <http://uspa.gov.ua> (20.11.2018).

პირდაპირი სერვისები შორეული აღმოსავლეთის, ჩრდილოეთ ევროპის, ამერიკისა და სამხრეთ-აფრიკის რეგიონების პორტებიდან შავი ზღვის პორტებამდე პანა მაქსის ოკეანური გემების შემოსვლით და ამით ფიდერების ანუ პატარა გემებზე გადატვირთვის ოპერაციის თავიდან აცილებით ძალიან დიდი ფინანსურ დანახარჯებს არიდებს თავს საკონტეინერო საზღვაო ხაზები. შავი ზღვის აუზის პორტების მიერ გადამუშავებული საკონტეინერო ტვირთების მოცულობები წლების მიხედვით იცვლება, თუმცა ყველაზე დაბალი ტვირთბრუნვით გამოირჩევა ბულგარეთი, რომელსაც მცირეოდენით აღემატება ქართული პორტების მიერ გადამუშავებული ტვირთების საერთო მოცულობა 2012-2017 წლების ჯამურ რაოდენობაში.

შავი ზღვის რეგიონის საზღვაო საკონტეინერო ტერმინალებს შორის ყველაზე დიდი ზრდა უკანასკნელ წლებში ფიქსირდება შემდეგ ტერმინალებში: NUTEP (რუსეთი),

BKP (უკრაინა), NLE (რუსეთი) და TIS (უკრაინა). 2017-2018 წლებში DPW (რუმინეთი) რჩება ლიდერ პოზიციაზე კონტეინერების საერთო ბრუნვის მიხედვით, NUTEP (ნოვოროსისკი) რუსეთი იკავებს მეორე ადგილს. APMT ფოთის საზღვაო ტერმინალი ინარჩუნებს მესამე ადგილს. მსოფლიო ფინანსურმა კრიზისმა ძალიან დიდი უარყოფითი გავლენა იქონია შავი ზღვის საკონტეინერო ბაზარზე 2008 წელს, თუმცა კვლავინდებური მკვეთრი ზრდა დაფიქსირდა უკვე 2010-2011 წლებში. კრიზისიდან გამოსვლის შემდგომ ბაზარმა დაიწყო გამოცოცხლება და ზრდის დონემ 26%-ს მიაღწია, მაგრამ მომდევნო წლებში ზრდის ტემპი კვლავ შემცირდა, თუმცა კრიზისის პერიოდში დაფიქსირებულ ზღვარს მაინც არ მიახლოვებულა. 2012 წელს ბაზრის ზრდის დონე 2.65%-ს შეადგენდა, 2013 წელს კი 9.95% -მდე გაიზარდა. 2014 წელს ახალი კრიზისი დაიწყო,<sup>119</sup> რამაც შავი ზღვის საკონტეინერო ბაზარზე 1,08%-იანი ვარდნა გამოიწვია და უკვე 2015 წელს აღნიშნული ვარდნის დონე 12.1%-მდე გაიზარდა. 2016 წელს ბაზრის 7.2%-იანი ზრდა, დაფიქსირდა. 2017 წელს ზრდის ტენდენციამ 11.9% შეადგინა.<sup>120</sup>

მიუხედავად სათანადო გამტარუნარიანობისა და მაღალი ტარიფებისა რუსეთის მხარემ 2013 წელს მნიშვნელოვან ზრდას მიაღწია, თუმცა უკვე 2014 წელს მან 0.33%-იანი ვარდნა დააფიქსირა და ეს უარყოფითი ტრენდი უფრო თვალსაჩინო გახდა მომდევნო წელს, როდესაც ტვირთბრუნვის საერთო მოცულობა ნოვოროსისკის პორტში 18.93%-ით შეიკვეცა წინა წლის ანალოგიურ პერიოდთან შედარებით. უკრაინაში ტვირთბრუნვის შემცირება ძირითადად განპირობებული იყო საბაჟო პროცედურების საკითხებზე საკანონმდებლო-მარეგულირებელი ჩარჩო-პირობების ცვლილებებით. აღნიშნულის შედეგად უკრაინულმა პორტებმა, სხვადასხვა გათვლებით, დაახლოებით 50 000 – 100 000 TEU მოცულობის ტვირთი დაკარგა ჩრდილოეთ ევროპის ქვეყნების პორტებიდან წამოსული (ჰამბურგი, ანტვერპენი, როტერდამი) ბალტიისპირა ქვეყნების პორტებისა და რუმინეთის პორტის საპირწონედ. შედეგად, 2015 წელს ტვირთბრუნვის საერთო მოცულობა 22% შემცირდა წინა წელთან მიმართებაში. ამავე წელს ტვირთბრუნვის

<sup>119</sup>Ukraine Crisis - Russian Military Intervention. (2014). [www.globalsecurity.org/military/world/ukraine/politics2014-ext.htm](http://www.globalsecurity.org/military/world/ukraine/politics2014-ext.htm) (3.12.2018).

<sup>120</sup>Informall, (29 Dec. 2018). Black Sea Container Market – Overview. [www.hellenicshippingnews.com/black-seacontainer-market-nine-month-increase-of-10-21/](http://www.hellenicshippingnews.com/black-seacontainer-market-nine-month-increase-of-10-21/) (11.01.2019).



დრამატული ვარდნის მთავარი მიზეზი რუსეთთან ქვეყნის აღმოსავლეთ ნაწილში და სამხრეთის სანაპირო ზოლში მიმდინარე სამხედრო კონფლიქტშიც უნდა ვეძებოთ. 2016 წელს ქვეყანამ არაპროგნოზირებადი შედეგი მიიღო და ტვირთბრუნვის ზრდამ 31%-იან ნიშნულს მიაღწია. მომდევნო წელს კი 6.38%-იანი ზრდით შემოიფარგლა. 2017 წელს შავი ზღვის რეგიონის პრაქტიკულად ყველა ქვეყანამ ტვირთბრუნვის მოცულობის ზრდა დააფიქსირა. რუმინეთმა - 6.42%, ბულგარეთი - 9.79%; უკრაინასთან სამხედრო კონფლიქტი და დასავლეთის მიერ დაწესებული ეკონომიკური სანქციების პირობებში ნოვოროსისკის პორტის მიერ დამუშავებული ტვირთების საერთო მოცულობა მნიშვნელოვნად შეიკვცა და 2016 წელს ზრდამ 5% შეადგინა, თუმცა 2017 წელს ეს მაჩვენებელი გაოთხმაგდა და 20%-იან ნიშნულს მიაღწია.<sup>121</sup>

მსოფლიო ბანკის მონაცემებით,<sup>122</sup> მთლიანი სამამულო პროდუქტის საშუალო მაჩვენებლის ზრდა შავი ზღვის რეგიონის ქვეყნებში, გლობალური ფინანსური კრიზისის შემდგომ 3.58%-ის ოდენობით დაფიქსირდა. 2015 წელს ეს მაჩვენებელი 0.44%-ს შეადგენდა. 2009 წლიდან მოყოლებული საკონტეინერო ტვირთების მოცულობის საშუალო ზრდის მაჩვენებელი რეგიონის წევრ სახელმწიფოთა მსკ-ს 1%-იან ზრდასთან მიმართებაში 4.72%-ს შეადგენდა. ამდენად, 2015 წელს მსკ-ს საშუალო ზრდის 0.44%-იანი მაჩვენებლის პირობებში კონტეინერების ბრუნვის საერთო მოცულობა 12.1%-ით შემცირდა. 2016 წელს მსკ-ს ზრდის 1.52%-იანი მაჩვენებლის პირობებში კონტეინერების მოცულობის 7.2%-იანი ზრდა დაფიქსირდა. 2017 წელს კი ანალოგიური თანაფარდობა შემდეგნაირად განაწილდა მსკ-ს ზრდა - 3.27% და კონტეინერების მოცულობის ზრდა - 11.9%. 2018 წელს კი მსკ-ს 3.56%, ხოლო კონტეინერების მოცულობის ზრდა 10.3%. მსოფლიო ბანკის პროგნოზის მიხედვით, 2019 წელს კონტეინერების მოცულობის ზრდა მოსალოდნელია 12%-მდე, ხოლო მსკ-ს ზრდის საშუალო მაჩვენებელი კი 3.72%-ს შეადგენს<sup>123</sup>.

<sup>121</sup>Informall. (2016 FY). Black Sea Container Market – Overview. <http://www.informall.biz/en/> (6.12.2018).

<sup>122</sup>მსოფლიო ბანკის მონაცემთა ოფიციალური ვებ. პორტალი. <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD> (6.11.2018).

<sup>123</sup>მსოფლიო ბანკის მონაცემთა ბაზა. <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD> (7.11.2018).

ცხრილი 8. მთლიანი სამამულო პროდუქტის მოსალოდნელი ზრდა (წელი,%)

	00-13	2014	2015	2016	2017	2018	2019
ბულგარეთი	1.75	1.3	3.6	3.9	3.8	3.9	4
საქართველო	4.9	4.6	2.9	2.8	4.3	4.2	4.7
რუმინეთი	2.75	3.1	3.9	4.8	6.4	4.5	4.1
რუსეთი	2.65	0.7	2.8	0.2	1.7	1.7	1.8
უკრაინა	1.6	6.6	9.8	2.3	2	3.5	4

მსოფლიო ბანკი - <https://www.worldbank.org> (4.11.2018).

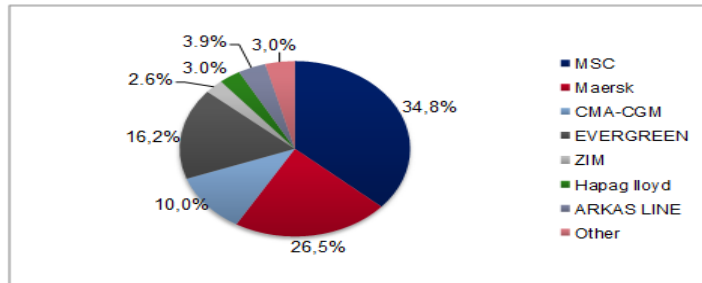
გლობალური საზღვაო საკონტეინერო ხაზები იბრძვიან მოიპოვონ მასშტაბის ეკონომია და ამისათვის ხშირ შემთხვევაში მიმართავენ ოკეანური გაერთიანებებისა და ალიანსების ფორმირებას (ცხრილი 9). აღნიშნული პოლიტიკა ემსახურება პანა მაქსის ტიპის გემებზე საკუთარი კონტეინერებისათვის ადგილების გაყოფა ერთმანეთში და ამით გადაზიდვის რაციონალიზაციას. ამ პირობებში მნიშვნელოვანია, რომ საზღვაო ხაზებს არ უწევდეთ დამატებითი გადატვირთვის ოპერაციების უზრუნველყოფა (პანა მაქსის ტიპის გემებიდან ფიდერების ტიპის ანუ პატარა გემებზე კონტეინერების გადასროლა) და პორტიდან პროტამდე გადაზიდვა შესრულდეს სრული, პირდაპირი სერვისის მეშვეობით. 2016 წელს მსგავსი სურვილით გლობალური საკონტეინერო ბაზრის ორი ლიდერი კომპანია MAERSK და MSC გაწევრიანდა M2 ალიანსში<sup>124</sup>, რის საფუძველზეც ტრანსოკეანურ მარშრუტებზე ისინი ინაწილებენ საკუთარ გემებზე კონტეინერებისთვის ადგილებს, კერძოდ, შორეული აღმოსავლეთ-ხმელთაშუა ზღვისა და ტრანსატლანტიკურ მარშრუტებზე. 2016 წლის მდგომარეობით, პირდაპირი ოკეანური მომსახურება განხორციელდა მსოფლიოს უმსხვილესი საზღვაო ხაზებისა და ალიანსების მიერ შავი ზღვის პორტების მიმართულებით.

ცხრილი 9. მსოფლიოს უმსხვილესი საზღვაო ხაზებისა და ალიანსების მარშრუტები შავი ზღვის მიმართულებით<sup>125</sup>

სერვისი/საზღვაო ხაზი	წრიული მარშრუტი	გემების სიხშირე / გამტარუნარიანობა	ტრანზიტული დრო (დღეები)
მერსკი და ემ ეს სი	იოკოჰამა-ნაგოია-ბუსანი-შანხაი-ნინგბო-იანტიანი-სინგაპური-იზმირი-სტამბული(ამბარლი)-კონსტანცა - ჩონომოსკი-ოდესა-ნოვოროსისკი-კონსტანცა-სტამბული(ამბარლი)-პორტ საიდ-ტანჯუნგ-ჰონგ კონგ-იანტიანი-შანხაი-ბუსან	8 x 4500 TEU	70
სიემი სიჯემ, არაბთა გაერთიანებულ საამიროების საზღვაო კომპანია, კოსკო.	დალიანი-ტიანჯინი-კვანგია-ბუსან-შანხაი-ნინგბო-ჩივან-პორტ კლანგ-ბირუთ-იზმირი-სტამბული(ამბარლი)-კოსტანცა-ოდესა-ილიჩევსკი-სტამბული(ამბარლი)-პირეუს-დალიანი	11 x 9000 TEU	75
აღმოსავლეთ ხმელთაშუა ექსპრესი: ზიმი, ოუოუსი.	ბუსანი-ნინგბო-შანხაი-შენჯენი-პორტ კლანგი-სუეცის არხი-ჰაიფა-სტამბული(ამბარლი)-ნოვოროსისკი-ოდესა-სტამბული(ამბარლი)-ჰაიფა-ნავა შევა-პორტ კლანგ-შენჯენ-ბუსანი	10 x 4200 TEU	70
ეკვადორი-ხმელთაშუა: მერსკ	გუაიკუილი-ბალბოა-მანხანილო-ალგესირასი-იზმირი-სტამბული(ამბარლი)-ნოვოროსისკი-იუენი(ოდესა)-სტამბული	8 x 3500 TEU	69

<sup>124</sup>Crouch, D. (10 Jul. 2014). Maersk Forms new alliance with MSC after China setback. <https://www.ft.com/content/-00144feab7de> (9.04.2018).  
<sup>125</sup>New shipping alliances: What you need to know (21 Mar. 2017). <https://www.icontainers.com/us/2017/03/21/newwhat-yoknow/> (17.06.2018).

ნახაზი 15. საზღვაო ხაზების საბაზრო წილი ქართულ პორტებში 2017 წელს

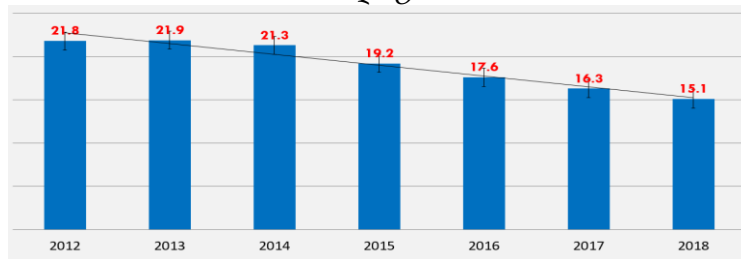


ეს პი ემ ტერმინალს ფოთის ადმინისტრაცია <http://www.apmterminalsputi.com/index.php/en> (20.10.2018)

ზემოთ მოცემული ნახაზი 15-დან ჩანს, რომ ეს პი ემ ტერმინალს, ფოთის ადმინისტრაციის 2017 წლის მონაცემებით, ემ-ეს-სი და მერსკი ერთობლივად იყოფენ საქართველოში 61.3%-იან საბაზრო წილს, ხოლო შემდგომ მათ მოსდევს ისეთი საზღვაო ხაზები, როგორებიცაა ევერგრინი – 16.2% და სი-ემ-ეი სი-ჯი-ემ – 10%. ფოთის პორტში შემოსული კონტეინერების რაოდენობით მერსკი ლიდერ პოზიციაზეა, მაგრამ ვინაიდან ემესი ფოთის გარდა, ბათუმის პორტშიც შედის, სწორედ ბათუმის ტერმინალზე შეტანილი კონტეინერების რაოდენობა განაპირობებს ემესის ლიდერობას. გემების ზომების (4 500 TEU) და მერსკისა და ემესის (2M Alliance, ECUMED) გემების ვოიაჟის სიხშირის გათვალისწინებით, (წლიურად 80 პორტი ემსახურება), ტრანსკავკასიური კორიდორის პორტები მუდმივად ივსება ამ ორი გიგანტი საზღვაო ხაზის მიერ შავი ზღვის ხუთ საზღვაო პორტში (კონსტანცა-ოდესა-ჩორნომორსკი-ნოვოროსისკი-ფოთი/ბათუმი) ჩატანილი 1200 TEU-თი.

საზღვაო ნავსადგურებსა და ტერმინალებში (ფოთი, ბათუმი, ყულევი, სუფსა) გადამუშავებული ტვირთების რაოდენობა ჯამურად 2012-2018 წწ. კლებადი ხასიათისაა, თუ არ ჩავთვლით 2013 წელს, როცა 0.04%-იანი ზრდა დაფიქსირდა. აბსოლუტურ ციფრებში: 2013 წელს 0.1 მლნ ტონით მეტი გადამუშავდა - წინა წელთან შედარებით. ჯამური რაოდენობა 2012 წელს შეადგენდა 21.8 მლნ. ტონას, 2018 წლის ანალოგიური პერიოდისათვის ტვირთბრუნვის საერთო მოცულობამ 15.1 მლნ ტონას მიაღწია, რაც იმას ნიშნავს რომ ჯამური მაჩვენებელი 2012-2018 წწ. 30.7%-ით შემცირდა და დრამატულად გაუარესდა. (ნახაზი 16).

ნახაზი 16. საზღვაო ნავსადგურებში და საზღვაო ტერმინალებში გადამუშავებული ტვირთების რაოდენობა (ჯამური) - მლნ ტ.

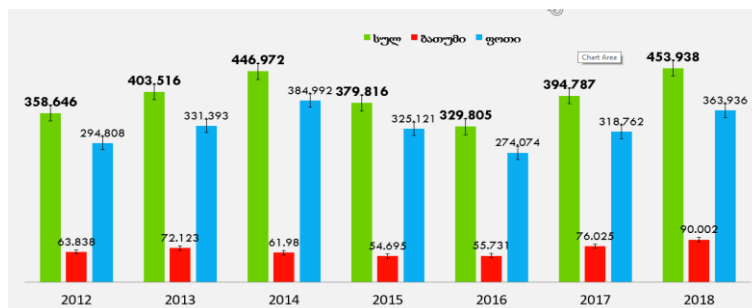


საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო [www.economy.ge](http://www.economy.ge) (23.01.2019).

ქართულ საზღვაო ნავსადგურებში გადამუშავებული კონტეინერების რაოდენობის გაანალიზებით ერთმნიშვნელოვნად ვერ ვიტყვით, რომ 2012-2018 წლებში კლების ტენდენცია ფიქსირდებოდა თუ ზრდის, რადგან ამ წლებში გადაზიდული კონტეინერების რაოდენობა საკმაოდ ეკლექტურია. ქვემოთ მოცემული ნახაზიდან (ნახაზი 17) ჩანს, რომ 2012-2014 წწ. ზრდადი ტენდენცია ფიქსირდება. მაგალითად, 2012 წელს ფოთისა და ბათუმის პორტებში ჯამურად გადამუშავებული კონტეინერების რაოდენობა 358 646 ტეუ-ს შეადგენდა, რომელიც 2013 და 2014 წლებში მნიშვნელოვნად იზრდებოდა და 2014 წელს მაქსიმალურმა რაოდენობამ 446 972 ტეუ შეადგინა, რაც 2012 წლიდან ტვირთბრუნვის 24.6%-იან ზრდას გულისხმობს. სამწუხაროდ, 2014 წლის მაჩვენებელი 2015-2016 წლებში გაუარესდა და 2016 წელს გადამუშავებული კონტეინერების ჯამურმა რაოდენობამ 329 805 ტეუ შეადგინა, რაც 2014 წლის მაჩვენებელიდან 26.2%-იან კლებას გულისხმობს. ამის შემდგომ 2018 წლის ჩათვლით კვლა ზრდადი ტრენდი დაფიქსირდა და უკვე 2018 წელს დაფიქსირებული მაქსიმალური მაჩვენებელი - 453.938 ტეუ, 2012 წლიდან დღემდე ყველაზე მაღალი მაჩვენებელი გახდა, რაც 2016 წლის მაჩვენებელზე 37.6%--იან ზრდას გულისხმობს. ჯამურად ყველაზე მეტი კონტეინერი გადამუშავდა ფოთისა და ბათუმის პორტებში. ფოთის საზღვაო ნავსადგური ყოველთვის იყო ლიდერი და უკანასკნელი წლებიც ინარჩუნებს ამ პოზიციას, რითაც ამტკიცებს, რომ ფოთის ნავსადგური არის ძირითადი საზღვაო კარიბჭე და ბათუმის პორტი წარმოადგენს მის დამხმარე შემადგენელ ნაწილს. თუ დავაკვირდებით ქვემოთ მოცემულ დიაგრამას დავინახავთ, რომ ფოთის პორტში გადამუშავებული კონტეინერების მოცულობის ცვლილება მიჰყვება ჯამურად გადამუშავებული კონტეინერების ტრენდს და 2012-2014 წლებში 294.808 ტეუ-დან 384.992 ტეუ-მდე

გაიზარდა. 2014-2016 წლებში ფოთის პორტში გადამუშავებული კონტეინერების რაოდენობამ 28.8%-იანი შემცირება დააფიქსირა, თუმცა 2016-2018 წლების მონაცემები კვლავ ზრდის ტენდენციით აღინიშნა და 2018 წელს 363,936 ტეუს მიაღწია. თუმცა 2018 წელს გადამუშავებული კონტეინერების ჯამური რაოდენობისგან განსხვავებით, 2018 წელს მხოლოდ ფოთის პორტში გადამუშავებული კონტეინერების რაოდენობა არ წარმოადგენს 2012-2018 წლებში ფოთის პორტში გადამუშავებული კონტეინერების რაოდენობების მაქსიმალურ რაოდენობას, რადგან 2014 წელს დაფიქსირდა ფოთის პორტში გადამუშავებული ყველაზე მეტი კონტეინერების რაოდენობა და ეს ნიშნული - 384 992 ჯერ კიდევ მიუღწეველი რჩება. ბათუმის პორტის შემთხვევაში ტრენდი ფაქტობრივად იგივეა რაც ფოთი პორტის შემთხვევაში, გარდა 2014 წლის გამონაკლისისა, როცა ფოთში გადამუშავებული კონტეინერების რაოდენობა და ჯამურად არ აღემატებოდა 2013 წლის ანალოგიურ მაჩვენებლებს, ბათუმის შემთხვევაში, პირიქით, კლება დაფიქსირდა 2013 წლის მონაცემთან შედარებით, თუმცა 2015 წლიდან გადამუშავებული კონტეინერების რაოდენობა კვლავ გაიზარდა. 2018 წელს, 2015 წელთან შედარებით, ბათუმში გადამუშავებული კონტეინერების რაოდენობა 64.5%-ით გაიზარდა. თვალნათლივ ჩანს, რომ ფოთის პორტის კონტრიბუცია საქართველოს საზღვაო ნავსადგურებში გადამუშავებული კონტეინერების რაოდენობაში გაცილებით აღემატება ბათუმისას, მაგრამ საშუალოდ ბათუმისა და ფოთის პორტების მიერ გადამუშავებული კონტეინერების წილი ჯამურად გადამუშავებულ მოცულობაში გადნაწილებლია 15%/85% თანაფარდობით. (ნახაზი 17).

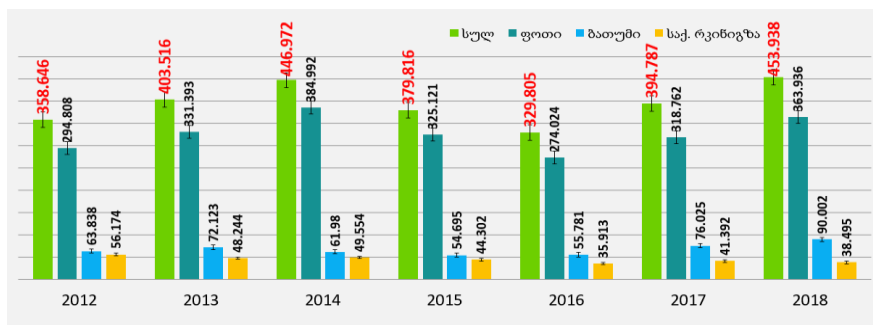
ნახაზი 17. საზღვაო ნავსადგურებში გადამუშავებული კონტეინერების რაოდენობა 2012-2018 (TEU)



საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო [www.economy.ge](http://www.economy.ge) (25.01.2019).

საინტერესოა გავაკეთოთ შედარებითი ანალიზი საზღვაო ნავსადგურებში გადამუშავებული კონტეინერების რაოდენობასა და რკინიგზაზე გატარებული კონტეინერების მოცულობას შორის. ქვემოთ მოცემული ნახაზიდან (ნახაზი 18) ნათლად ჩანს, რომ რკინიგზის გამოყენება საკონტეინერო გადაზიდვებში მინიმალურია და ყოველწლიურად ქართულ პორტებში გადამუშავებული კონტეინერების ჯამური რაოდენობის დაახლოებით საშუალოდ 10%-15% გადაიზიდება რკინიგზის გამოყენებით, რაც ძალიან დაბალი მაჩვენებელია. 2012 წელს ფოთისა და ბათუმის პორტებში გადამუშავებული კონტეინერების მხოლოდ 15.6% გადაიზიდა საქართველოს რკინიგზის გამოყენებით, ხოლო დანარჩენი საავტომობილო გზით იქნა ტრანსპორტირებული. ასევე 2018 წლის მონაცემებით (ნახაზი 18), ჯამურად გადაზიდული კონტეინერების 453 938 ტეუ-დან მხოლოდ 38 495 ტეუ-ს გადაზიდვა განხორციელდა საქართველოს რკინიგზით, რაც ჯამური რაოდენობის მხოლოდ 8.48%-ია. 2017 წელს რკინიგზით გადაიზიდა კონტეინერების ჯამური რაოდენობის 10%, რაც იმის მანიშნებელია, რომ საქართველოს რკინიგზა არ ან ვერ არის ფოკუსირებული მულტიმოდალური გადაზიდვების განხორციელებაზე, არ არასებობს საზღვაო პორტებსა და რკინიგზას შორის თანამშრომლობა არც ოპერაციული და არც საფასო პოლიტიკის მიმართულებით, რათა მოხდეს სპეციალური პირობების დათქმა ტვირთების საბოლოო დანიშნულების ადგილამდე ერთობლივი ჩართულობით ორგანიზებისთვის. მაშინ როდესაც, ევროკავშირის ქვეყნების სტატისტიკური მონაცემებით, პორტიდან/პორტამდე გადაზიდვების 45-50% ხორციელდება სწორედ სარკინიგზო გზით მისი უსაფრთხოებისა და რაც მთავარია სიჩქარის გამო. (ნახაზი 18).

ნახაზი 18. კონტეინერების მთლიანი რაოდენობა ქართულ პორტებსა და რკინიგზაზე 2012-2018 (TEU)



საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტო [www.mta.gov.ge/](http://www.mta.gov.ge/) (4.02.2019).

*საკონტინენტო ტვირთბრუნვის პროგნოზი ქართულ პორტებზე*

არც თუ ისე იშვიათად გვხვდება რაოდენობრივი კვლევები იმის შესახებ თუ რა მეთოდებით შეიძლება განვსაზღვროთ საზღვაო პორტებში ტვირთების მოცულობის ცვლილება. წრფივი რეგრესიის მოდელი შეიძლება გამოყენებულ იქნას დროითი მწკრივის მონაცემების ანალიზისთვის, სადაც ცვლადი განიხილება, როგორც დამოკიდებული (პორტში დამუშავებული ტვირთი TEU) და სხვა ცვლადები (მეპ), როგორც დამოუკიდებელი განმსაზღვრელი ან ამხსნელი. პროგნოზირებული ცვლადი განიხილება, როგორც ამხსნელი ცვლადის ფუნქცია. მიუხედავად იმისა, რომ მიდგომა განიხილება, როგორც მარტივი, ჯერ კიდევ ფართოდ გამოიყენება პირდაპირი ინსტრუმენტი, რომელიც აფასებს ურთიერთდამოკიდებულებებს ქვეყნების ეკონომიკურ ზრდას შორის, ასე მაგალითად, მსპ-სა და პორტის მიერ საკონტინენტო ტვირთების გამტარუნარიანობას შორის. ჩვენ შეგვიძლია მივიღოთ ეს მოდელი საქართველოს პორტების საკონტინენტო გამტარუნარიანობასთან მიმართებაში, რათა გავაანალიზოთ ტვირთბრუნვის საშუალო მოსალოდნელი დინამიკა.

ფოთისა და ბათუმის საკონტინენტო ტერმინალები წარმოადგენენ საერთო კარიბჭეს არა მხოლოდ ქართული ბაზრისთვის, არამედ სომხური და აზერბაიჯანული ბაზრებისთვისაც და შესაბამისად შეიძლება ითქვას, რომ ქართული პორტებში ტვირთბრუნვის ინტენსივობის ზრდა TEU-ში გამოსახული ხელს უწყობს კავკასიის რეგიონის ქვეყნების ეკონომიკურ ზრდას. ქვემოთ მოცემულ ცხრილში (ცხრილი 10) მსოფლიო ბანკის მონაცემთა ბაზაში მოპოვებული მსპ დაფიქსირებულია მუდმივ მაჩვენებელში (დოლარი), რათა აღმოვხვრას მონაცემთა დამახინჯება სამი სხვადასხვა ადგილობრივი ვალუტის მკვეთრი გაცვლითი კურსის ცვლილების გამო, სომხური დრამი, აზერბაიჯანული მანათი და ქართულ ლარი და რათა მივიღოთ ინფორმაცია, რომელიც უფრო მჭიდროდ ასახავს ეკონომიკურ ზრდას რეალურ პირობებში.

*ცხრილი 10. კავკასიის ქვეყნების მსპ და ქართული პორტების მიერ გადამუშავებული ტვირთების მოცულობა, 2000-2018 წწ.*

	სომხეთის მსპ მუდმივ ფასებში მლრდ. (2010 USD)	აზერბაიჯანის მსპ მუდმივ ფასებში მლრდ. (2010 USD)	საქართველოს მსპ მუდმივ ფასებში მლრდ. (2010 USD)	ქართული პორტების მიერ გადამუშავებული ტვირთების რაოდენობა TEU
2000	4310688308	13146538453	6331045822	35 206
2001	4722645336	14448045760	6635281199	40 088
2002	5345387543	15979538495	6998485748	48 983

2003	6095922453	17769246844	7772385449	62 602
2004	6734033975	19581710093	8222871319	79 927
2005	7667755682	24751281716	9011304085	105 931
2006	8679746346	33290473787	9860235676	126 905
2007	9873142201	41629404407	11100533051	184 970
2008	10554389013	46113899019	11368955406	253 810
2009	9060944166	50453518393	10953977076	181 613
2010	9260284938	52902703376	11638536862	226 028
2011	9695518330	52937578302	12479016506	261 532
2012	10393595650	54102205125	13271494212	363 111
2013	10736584306	57238335961	13721005572	403 897
2014	11123101341	58383102680	14355373148	446 972
2015	11479040584	59025316699	14768853662	379 816
2016	11501998665	57195531762	15189614371	329 805
2017	12364648565	57252727187	15923763449	394 787
2018	12667503919	56051935704	16448986948	453 938

მსოფლიო ბანკის მონაცემთა ბაზა <https://data.worldbank.org/> (12.05.2019).

რეგრესიისთვის პროგრამული პაკეტი სტატას<sup>126</sup> დახმარებით ჩვენ ავაგეთ წრფივი რეგრესიული განტოლება, რათა განისაზღვროს მოცემული სამი ქვეყნის მსპ-სა და ქართული პორტების მიერ გადამუშავებული კონტეინერიზებული ტვირთნაკადების მოცულობებს შორის ურთიერთკავშირის განმსაზღვრელი ძალა. შედეგი წარმოდგენილია ქვემოთ მოცემულ ცხრილში (ცხრილი 11).

ცხრილი 11. საქართველოს, აზერბაიჯანისა და სომხეთის მსპ-სა და ქართული პორტებს შორის დამოკიდებულების რეგრესიული განტოლება

Source	SS	df	MS	Number of obs = 19		
Model	3.6934e+11	3	1.2311e+11	F( 3, 15) =	74.81	
Residual	2.4684e+10	15	1.6456e+09	Prob > F =	0.0000	
Total	3.9403e+11	18	2.1891e+10	R-squared =	0.9374	
				Adj R-squared =	0.9248	
				Root MSE =	40566	

TEU	Coef.	Std. Err.	t	P> t	[95% Conf. Interval]	
ArmGDP	-.0000173	.0000173	-1.00	0.332	-.0000542	.0000195
AzerGDP	1.55e-06	1.73e-06	0.90	0.383	-2.13e-06	5.24e-06
GeoGDP	.0000494	.0000138	3.58	0.003	.00002	.0000787
_cons	-237555.3	47191.44	-5.03	0.000	-338141.4	-136969.1

გაანგარიშებულია: სტატას მეშვეობით (24.03.2019)

ზემოთ მოცემული ცხრილიდან ჩანს, რომ კორელაცია და დეტერმინაციის კოეფიციენტები არის საკმაოდ მაღალი. მოდელების დადასტურება ვერ მოხერხდება, რადგან დამოუკიდებელი ცვლადები X1 (სომხეთის მსპ) და X2 (აზერბაიჯანის მსპ) უარყოფითად კავშირშია რეგიონული პორტების ზრდის დონესთან. გარდა ამისა, მოცემული ცვლადები არ არის სტატისტიკურად მნიშვნელოვანი და შესაბამისად ჰიპოთეზის დადასტურება, რომ სომხური და აზერბაიჯანული მოთხოვნის დინამიკა დაკავშირებულია ქართულ პორტებში ტვირთბრუნვის გამტარუნარიანობის ზრდაზე კითხვის ნიშნის ქვეშ დგას.

<sup>126</sup>მონაცემების დამუშავებისა და სტატისტიკური ანალიზის კომპიუტერული პროგრამა - (STATA).



უფრო მეტიც, მიღებული შედეგი წარმოშობს კითხვას თუ რამდენად გამართლებულია დაშვება, რომ ქართული პორტები წარმოადგენენ რეგიონის კარიბჭეს საკონტეინერო ტვირთების ტრანსპორტირებაში ისეთი ჩაკეტილი და ზღვაზე გასასვლელის არმქონე მეზობელი ქვეყნებისათვის, როგორცაა სომხეთი და აზერბაიჯანი.

აზერბაიჯანის ეკონომიკის უდიდესი ნაწილი დამოკიდებულია ნავთობის ექსპორტზე და მისი მსპ შესაძლოა გაიზარდოს არაპროპორციულად ქართული პორტების მიერ წლიური ტვირთნაკადებთან მიმართებაში. სომხეთი პატარა ბაზარია, რომლის უმსხვილეს სავაჭრო პარტნიორს რუსეთი წარმოადგენს, რომელთანაც ტვირთზიდვისთვის იყენებს მხოლოდ საავტომობილო გზას საქართველოზე გამავალი ლარსის გამშვები პუნქტის მეშვეობით.

აღნიშნული მოდელი შედეგს გვანახებს მხოლოდ ერთი დამოუკიდებელი ცვლადის პირობებში, საქართველოს მსპ, რომელსაც ჰქონდა ძლიერი დეტერმინაციის კოეფიციენტი და მოცემული ცვლადი ამავე დროს იყო სტატისტიკურად მნიშვნელოვანი. შედეგების ცხრილის კოეფიციენტი ასევე აღწერს TEU-ს ზრდის ელასტიურობას, როგორც 0,000044 აშშ დოლარის ზრდის მუდმივ ფასებში.

საქართველოს მსპ/საკონტეინერო ტვირთების რეგრესიული ანალიზი გვიჩვენებს, რომ მათ შორის არსებობს მაღალი კორელაცია (95%), მოდელის დეტერმინაციის კოეფიციენტის საპროგნოზო მაჩვენებელი R2 (93%) და მსპ-ს/TEU-ს ელასტიურობის კრახის დაბალი ალბათობა და სხვა სტატისტიკური მაჩვენებლები/პარამეტრები აჩვენებს, რომ მოდელი ამართლებს TEU-ს საპროგნოზო მაჩვენებელს საქართველოს მსპ-თან მიმართებაში.

ცხრილი 12. საქართველოს მსპ/კონტეინერიზებული ტვირთის რეგრესია

Source	SS	df	MS	Number of obs = 19		
Model	3.6708e+11	1	3.6708e+11	F( 1, 17) =	231.58	
Residual	2.6947e+10	17	1.5851e+09	Prob > F =	0.0000	
				R-squared =	0.9316	
				Adj R-squared =	0.9276	
Total	3.9403e+11	18	2.1891e+10	Root MSE =	39813	

TEU	Coef.	Std. Err.	t	P> t	[95% Conf. Interval]	
GeoGDP	.000044	2.89e-06	15.22	0.000	.0000379	.0000501
_cons	-269442.3	34099.77	-7.90	0.000	-341386.5	-197498.1

გაანგარიშებულია: სტატას მეშვეობით (26.04.2019)

რეგრესიის წრფის ფორმულა შემდეგ სახეს მიიღებს:

$$Y (\text{ქართული პორტები}) = -269442.3 + 0.000044 (\text{მსკ})$$

მიღებული ცვლადი რეგრესიის განტოლების ერთ ცვლადში გვიჩვენებს ძლიერი ურთიერთობებისა და პროგნოზირების ძალას (R2) ქართული პორტების კონტინენრიზებული ტვირთის ნაკადთან მიმართებით. ამდენად, ის შეიძლება გამოყენებულ იქნას ტვირთბრუნვის (TEU-ში) დონის შეფასებისთვის, რომელიც მოცემული იქნება საქართველოს მთლიანი ეროვნული პროდუქტის გარკვეულ მოცულობასთან მიმართებაში მომავალში.

საერთაშორისო სავალუტო ფონდი აქვეყნებს მოსალოდნელი რეალური მსკ-ს მოცულობა მომდევნო წლების განმავლობაში წინასწარ. ამდენად, პროგნოზირებული დონე ქვემოთ მოცემული ცხრილიდან შესაძლოა გამოყენებულ იქნას ყოველწლიური მსკ-ს დონის შესაფასებლად 2025 წლამდე.

ცხრილი 13. პროგნოზირებული ტვირთბრუნვის მოცულობა (TEU) საქართველოს პორტებში 2020-2025 წწ.

	საქართველოს მსკ-ს პროგნოზი 2010 წლის მუდმივ მაჩვენებელში (აშშ დოლარი)	ელასტიურობის კოეფიციენტი	საერთაშორისო სავალუტო ფონდის პროგნოზი მსკ-ს ზრდა (%)	პროგნოზირებადი ტვირთბრუნვის მაჩვენებელი
2020	17842576276	0,0044%	4.99%	515 631
2021	18817673070	0,0044%	5.47%	558 535
2022	19859983981	0,0044%	5.54%	604 397
2023	20649219745	0,0044%	3.97%	639 123
2024	21573685313	0,0044%	4.48%	679 800
2025	22646113210	0,0044%	4.97%	726 986

საერთაშორისო სავალუტო ფონდი <https://www.imf.org> (6.05.2019).

ფოთისა და ბათუმის ამჟამინდელი ჯამური გამტარუნარიანობის სიმძლავრე წელიწადში 500 000 TEU-ს შეადგენს, რაც იმას ნიშნავს, რომ აღნიშნულ რაოდენობაზე მეტი ტვირთის დამუშავებას არსებული საპორტო ინფრასტრუქტურა ვერ მესძლებს. 2020 წელის მეოთხე კვარტალში უკვე ქართულ პორტებს მოუწევთ შეფერხებით მოემსახურონ არსებულ ტვირთნაკადებს ამდენად უმნიშვნელოვანესია რომ განხორციელდეს ახალი პორტის მშენებლობის პროექტი დაგეგმილი ტემპებით ან/და არსებული ეი პი ემ ტერმინალს ფოთის მიერ დაგეგმილი 2 მლნ. TEU-იანი ტერმინალის მეგა პორტის მშენებლობა განხორციელდეს რათა მოხდეს დროული და შეუფერხებელი ტვირთი დვა ქართულ სატრანზიტო კორიდორში.

მთლიანობაში: საზღვაო გადაზიდვების ანალიზისას მნიშვნელოვანია ერთმანეთისაგან გავმიჯნოთ ტვირთბრუნვის მაჩვენებლები - პორტებში დამუშავებული ტვირთების მთლიანი მოცულობა ტონებში და დამუშავებული ტვირთების რაოდენობა TEU-ში, რადგან ქართული პორტების მიერ დამუშავებული ტვირთების მოცულობა ტონებში 2012-2018 წწ. კლებადი ხასიათისაა, იგივე ტრენდი კი TEU-ს შემთხვევაში არ ფიქსირდება; საზღვაო გადაზიდვების შეფასებისას ასევე მნიშვნელოვანი ფაქტორია - სრულყოფილი ინფრასტრუქტურა, რომელიც ამცირებს გადაზიდვების დროსა და ხარჯებს, ასევე ღრმაწყლოვანი პორტის არსებობა, რომელიც ზრდის ქართული საზღვაო კორიდორის გამტარუნარიანობას და ამცირებს საზღვაო გადაზიდვების დანახარჯებს მასშტაბის ეკონომიის ზრდის პირობებში; უმნიშვნელოვანესია ანაკლიის პორტის მშენებლობის პროექტი დაგეგმილი ტემპებით განხორციელება ან/და ეი პი ემ ფოთის მიერ დაგეგმილი 2 მლნ. TEU-იანი ტერმინალის მეგა პორტის მშენებლობა; პორტებში ტვირთბრუნვის ზრდისათვის აუცილებელია მასთან პირდაპირ ბმაში იმყოფებოდეს საქართველოს რკინიგზა, რაც გააუმჯობესებს საფასო და საოპერაციო მდგომარეობას.

### 2.2.3. საავტომობილო სექტორი

საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის სტრუქტურაში საავტომობილო ტრანსპორტი უმნიშვნელოვანეს ადგილს იკავებს. საბჭოთა კავშირის დროს ამ დარგის საქმიანობა ძირითადად ქვეყნის შიგნით ფუნქციონირებაზე იყო მორგებული, საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ კი სატრანსპორტო სექტორი საერთაშორისო ბაზარზეა ორიენტირებული. თურქეთთან საზღვრის გახსნამ მკვეთრად გაზარდა საავტომობილო ტრანსპორტის საქმიანობის მასშტაბები. შესაბამისად იზრდება საავტომობილო გზებით გადაზიდული ტვირთების მოცულობა და ტვირთბრუნვის მაჩვენებლები. ქვეყნის საავტომობილო გზებით საშუალოდ ყოველწლიურად თითქმის 17.2 მილიონი ტონა ტვირთის გადაზიდვა ხორციელდება. საქართველოში გადაზიდული ტვირთის მოცულობაში დიდი ხვედრითი წილი, დაახლოებით 59.9%, საავტომობილო

გადაზიდვებზე მოდის.<sup>127</sup> 1990 წლის შემდეგ საავტომობილო მაგისტრალებმა თავისი ფუნქცია დაიბრუნეს, თუმცა აღსანიშნავია, რომ მოუვლელობის შედეგად მაგისტრალების უმეტესობა ამორტიზირდა. მას შემდეგ, რაც საქართველომ შეიძინა აზია-ევროპის დამაკავშირებელი კორიდორის სტატუსი, სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარება ქვეყნისთვის პრიორიტეტული გახდა. საავტომობილო გადაზიდვების გაზრდილმა მოთხოვნებმა, დღის წესრიგში არსებული გზების რეკონსტრუქციის და ზოგ შემთხვევაში, ახალი უსაფრთხო მონაკვეთების მშენებლობის აუცილებლობა დააყენა.

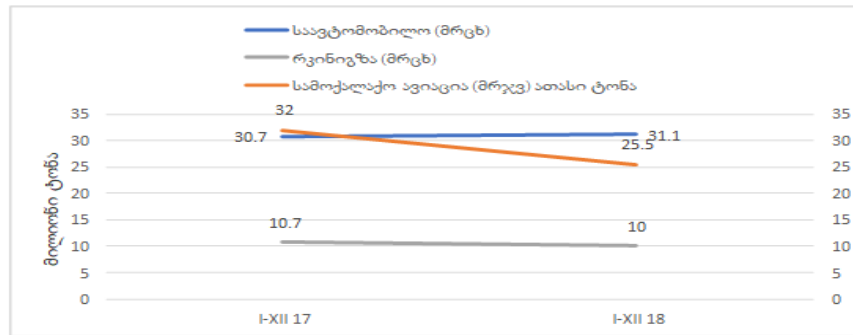
საქართველოს ტერიტორიაზე სატრანზიტო ტვირთის გადაადგილებისათვის საერთაშორისო მნიშვნელობის გზის საერთო სიგრძე 1467კმ-ია, ხოლო შიდასახელმწიფოებრივი გზის საერთო სიგრძე - 3477 კმ.<sup>128</sup>

ქვემოთ მოცემული ოფიციალური სტატისტიკური მონაცემებით (ნახაზი 19) საავტომობილო გადაზიდვები წამყვან პოზიციებს არ თმობს უკანასკნელი ხუთი წლის განმავლობაში და მცირე, თუმცა მაინც ზრდით ხასიათდება. 2012-2018 წწ. სატრანსპორტო დარგების მიერ გადაზიდული ტვირთების რაოდენობის ყველაზე დიდი წილი მოდის საავტომობილო სატრანსპორტო საშუალებებზე, რომელიც საქართველოს რკინიგზის მთავარ კონკურენტს წარმოადგენს, როგორც ქვეყნის შიგნით ექსპორტისა და იმპორტის გადაზიდვებში, ისე ტრანზიტული ტვირთზიდვის შესრულებისას. საავტომობილო გადაზიდვებს მოსდევს სამოქალაქო ავიაციის მიერ განხორციელებული სატვირთო გადაზიდვების მოცულობა და ბოლოს სარკინიგზო გზებით გადაზიდული ტვირთების მოცულობა, რაც ქვემოთ მოცემული გრაფიკიდანაც (ნახაზი 19) კარგად ჩანს, სადაც მოცემულია 2017-2018 წლების საავტომობილო, სარკინიგზო და საავიაციო ტრანსპორტით გადაზიდული ტვირთების მოცულობების შედარებითი მაჩვენებლები.

<sup>127</sup> ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო. <http://www.economy.ge/> (16.01.2019).

<sup>128</sup> საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი. <http://www.georoad.ge/> (18.01.2019).

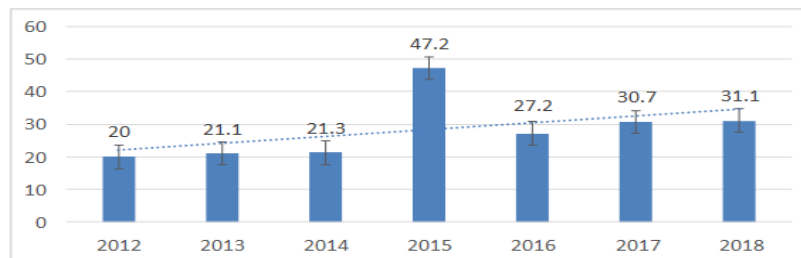
ნახაზი 19. სატრანსპორტო დარგების მიერ გადაზიდული ტვირთების რაოდენობა



შედგენილია საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის ინფორმაციაზე დაყრდნობით. [www.geostat.ge](http://www.geostat.ge) (16.01.2019).

საავტომობილო სექტორი და მასზე გატარებული ტვირთების რაოდენობა 2012-2018 წლებში მზარდი ხასიათისაა. ქვემოთ მოცემული ნახაზზე (ნახაზი 20) ჩანს, რომ 2012 წელს ჯამურად გადაზიდულია დაახლოებით 20 მლნ. ტონა ტვირთი. 2018 წელს აღნიშნული მაჩვენებელი 31 მლნ. ტონას აღემატება, რაც იმას ნიშნავს, რომ 7 წლის თავზე საავტომობილო სექტორში გადაზიდული ტვირთის მოცულობა დაახლოებით 55 %-ით გაიზარდა. ეს მაღალი მაჩვენებელია იმის ფონზე თუ გავითვალისწინებთ საქართველოს რკინიგზაზე ტვირთზიდვის კლებად ხასიათს. 2015 წელს განსაკურებულად მაღალი მოცულობით მოხდა ტვირთზიდვის შესრულება სწორედ საავტომობილო სექტორში და 47 მილიონი ტონა ტვირთის გადაზიდვით ჯერ კიდევ მოუხსნელ რეკორდულ მაჩვენებელს მიაღწია.

ნახაზი 20. საავტომობილო დარგის მიერ გადაზიდული ტვირთების რაოდენობა (მლნ. ტ.), 2012-2018 წწ.



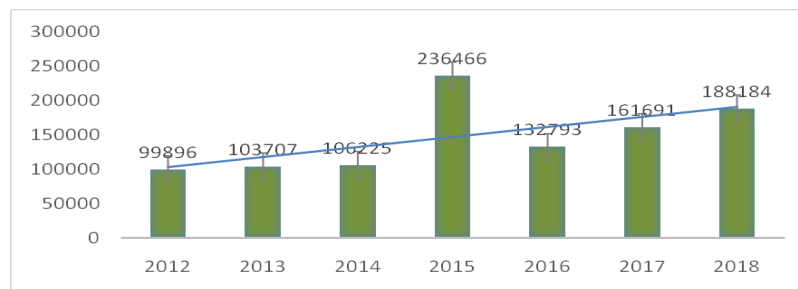
საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო [www.economy.ge](http://www.economy.ge) (28.01.2019)

საავტომობილო ტრანსპორტით სატრანზიტო გადაზიდვების ზრდა შესაძლოა დაკავშირებული იყოს შემდეგ ფაქტორებთან: 1. რუსეთსა და სომხეთს შორის ძირითადი ტვირთების საავტომობილო ტრანსპორტზე გადართვით, მნიშვნელოვნად გაიზარდა ხორბლის გადაზიდვა ლარსის გამშვები პუნქტის დახმარებით; 2. აზერბაიჯანის მიერ 2015 წელს გატარებულმა რეფორმამ, რომელიც მიმართული იყო აზერბაიჯანის

ტერიტორიაზე, არაოფიციალური საბაჟო გადასახადების გაუქმებისკენ, თურქეთ - ირანის/ცენტრალური აზიის საავტომობილო ნაკადი, საქართველო აზერბაიჯანის მიმართულებით გადმორთო.

ქვემოთ მოცემული ნახაზიდან (ნახაზი 21) კარგად ჩანს 2012 – 2018 წლებში ტრანსკავკასიურ კორიდორში ტრანზიტის რეჟიმში მოძრავი საავტომობილო ტრანსპორტის ერთეულის რაოდენობა, კერძოდ, საქართველოს სატრანზიტო დერეფანში პერმანენტულად იზრდება. თუ 2012 წელს 99896 ერთეულმა დატვირთულმა სატვირთო მანქანამ გაიარა, 2018 წელს - 198184 ერთეული ფიქსირდება, რაც 5 წელში 88%-იან ზრდას ნიშნავს, თუ არ ჩავთვლით რეკორდულ ზრდას 2015 წელს, როდესაც ჯამურად 236466 ერთეული სატვირთო ავტომანქანა დაფიქსირდა.

ნახაზი 21. საქართველოს სატრანსპორტო დერეფნით ტრანზიტით მოძრავი ავტოტრანსპორტის რაოდენობა



საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო [www.police.ge](http://www.police.ge) (15.02.2019).

საავტომობილო ტრანსპორტი უმნიშვნელოვანესი სატრანსპორტო სახეობაა არა მხოლოდ როგორც ინდივიდუალური სატრანსპორტო სექტორი, არამედ მას უმნიშვნელოვანესი ადგილი უკავია სხვა სახის სატრანსპორტო სექტორის განვითარებაში, როგორც საზღვაო, ისე სარკინიგზო და საჰაერო მიმართულებებში. ამ უმნიშვნელოვანესი ფუნქციის პირობებში საავტომობილო ტრანსპორტი წარმოადგენს გადაზიდვის ყველაზე მოქნილ მოდელს.

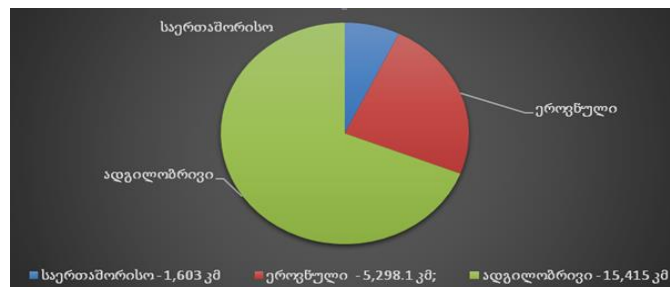
სატრანზიტო ფუნქციის რეალიზაციის კონტექსტში ტვირთის გადაზიდვის უმრავლესობა საავტომობილო ტრანსპორტზე მოდის. საქართველოსა და აზერბაიჯანში საავტომობილო გზები სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მნიშვნელოვან კომპონენტებს წარმოადგენენ. საავტომობილო ტრანსპორტის მოცულობების გაზრდის გათვალისწინებით, გზების რეკონსტრუქცია ტრანსკავკასიური კორიდორის

განვითარების ერთ-ერთ პრიორიტეტულ მიმართულებას წარმოადგენს. სწორედ აღნიშნულიდან გამომდინარე, საქართველო გაწევრიანებულია ტრანსევროპულ საგზაო კავშირში<sup>129</sup> (დანართი 11).

საქართველოს საავტომობილო ქსელის საერთო სიგრძე 23 ათას კმ-ს შეადგენს, რაც შიდა სატვირთო გადაზიდვებს ემსახურება და მთავარ საერთაშორისო გზებზე ხელმისაწვდომობას უზრუნველყოფს.<sup>130</sup> გამოიყოფა:

- საერთაშორისო მნიშვნელობის საავტომობილო გზები - 1 603 კმ;
- ეროვნული მნიშვნელობის საავტომობილო გზები - 5 298.1 კმ;
- ადგილობრივი მნიშვნელობის გზები - 15 415 კმ;
- საერთაშორისო მნიშვნელობის ხიდები - 567;
- ეროვნული მნიშვნელობის ხიდები - 1609;
- გვირაბები - 16 - საერთო სიგრძე 9.9 კმ.

ნახაზი 22. საგზაო ტრანსპორტის კავშირი საქართველოში



სავტომობილო გზების დეპარტამენტი [www.georoad.ge](http://www.georoad.ge) (17.11.2018).

შავ ზღვასა და კასპიის ზღვას შორის საავტომობილო ტრანსპორტის ძირითადი საგზაო ხაზი ფოთი/ბათუმი-თბილისი-წითელი ხიდის მონაკვეთზე გადის. მსოფლიო ბანკი საგზაო ინფრასტრუქტურის საერთაშორისო მაგისტრალური სტანდარტების შესაქმნელად ქართული და აზერბაიჯანული მხარისთვის გასცემს დაბალპროცენტის და გრძელვადიან კრედიტს. პროექტი დასავლეთ-აღმოსავლეთის მაგისტრალების გაუმჯობესების სახელითაა ცნობილი East-West Highway Improvement Project (EWHIP). მისი მიზანია საგზაო ინფრასტრუქტურის მოდერნიზება, რის შედეგად მათი გამტარუნარიანობა უპასუხებს არსებული ტვირთბრუნვის გამოწვევებს. პროექტის სამი

<sup>129</sup>ევროკომისია, ტრანსპორტი და მობილობა. [https://ec.europa.eu/transport/home\\_en](https://ec.europa.eu/transport/home_en) (06..05.2018).

<sup>130</sup>საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს ადმინისტრაცია. <http://lta.gov.ge> (09.10.2018).

ფაზა უკვე დასრულებულია, რომელიც დაკავშირებულია ალაიანი-აგარის მაგისტრალური მონაკვეთის რეკონსტრუქციასთან. მე-4 ფაზა იმპლემენტაციის პროცესშია და აგარა-ოსიაურისა და ზემო ოსიაური-ჩუმათელეთის საგზაო მონაკვეთებს მოიცავს. შემდგომი ფაზა ითვალისწინებს ჩუმათელეთისა და ხევის საგზაო მარშრუტის დაფარვას, რაც თავის რიკოთის ხეობაში საგზაო გვირაბების მშენებლობას გულისხმობს. ასევე, მიმდინარეობს და დაგეგმილია სხვადასხვა საგზაო ინფრასტრუქტურული პროექტები (დანართი 12; დანართი 13).

აზიის განვითარების ბანკის (ADB)- ის ფინანსური მხარდაჭერით, საფუძველი ჩაეყარა საქართველოში ძალიან მნიშვნელოვან პროექტს აჭარის რეგიონში - ქობულეთის და ბათუმის შემოვლითი გზების მშენებლობას. დიდი რაოდენობით საერთაშორისო ტრანსპორტიორები იყენებენ ბათუმისა და ფოთის მონაკვეთს. დასრულდა ქობულეთის შემოვლითი გზის პირველი მონაკვეთი და მიმდინარეობს მეორე ნაწილის მშენებლობა. ბათუმის შემოვლითი გზის მონაკვეთის გახსნა ტურისტულ ზონაში მოძრაობას მთლიანად განტვირთავს და სატრანზიტო დროს შეამცირებს.

საქართველოში, ევროპული სტანდარტების ჰარმონიზებასთან დაკავშირებით ტვირთის გადაზიდვის პირობებში განისაზღვრა რეგულაციები. კერძოდ, ნებადართული სატვირთო სატრანსპორტო საშუალებების ზომები არ უნდა აღემატებოდეს სიგანეში 2.5 მ-ს, სიმაღლეში 4 მ-ს, სიგრძეში 20 მ-ს. თითო ღერძის წონა არ უნდა აღემატებოდეს 10 ტონას და მთლიანი წონა-44 ტონას. ქვეყანაში არაგაბარიტული და წონაგადაჭარბებული მანქანების გადაადგილება აუცილებელია ესკორტირების რეჟიმით.

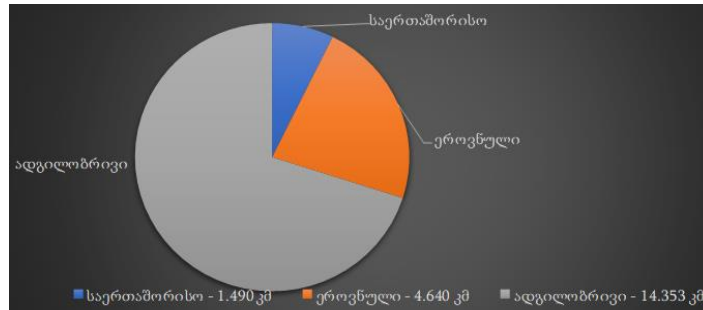
აზერბაიჯანის საავტომობილო ქსელის მთლიანი სიგრძე დაახლოებით 29 000 კმ-ით შიდა სატვირთო გადაზიდვებს ემსახურება და საერთაშორისო მაგისტრალებზე ხელმისაწვდომობას უზრუნველყოფს (დანართი 14). საავტომობილო გზები, ძირითადად რეაბილიტირებულია, თუმცა ტრანსპორტის მზარდი ტრანზიტის ჩასატარებლად საერთაშორისო სტანდარტების განახლება კვლავაც საჭიროა. ძირითადი და სოფლის გზები სავალალო მდგომარეობაშია და გადაუდებელ რეაბილიტაციას მოითხოვს.



ქვემოთ მოცემულია აზერბაიჯანის ტერიტორიაზე არსებული საერთაშორისო, რეგიონული და ადგილობრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების მონაცემები:

- საერთაშორისო მნიშვნელობის საავტომობილო გზები - 1 490 კმ;
- ეროვნული მნიშვნელობის საავტომობილო გზები - 4 640 კმ;
- ადგილობრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზები - 14 353 კმ.

ნახაზი 23. საგზაო ტრანსპორტის კავშირი აზერბაიჯანში



აზერბაიჯანის სახელმწიფო სტატისტიკის კომიტეტი [www.stat.gov.az](http://www.stat.gov.az) (26.11.2018).

საერთაშორისო მიმოსვლის ძირითადი მაგისტრალი გადის ბაქო-ალატი-განჯა-ქაზახი-საქართველოს სასაზღვრო დერეფნის (CTC- ის აზერბაიჯანული სექცია) 503 კმ-იანი სიგრძის მონაკვეთს და ასევე მოიცავს ე.წ. ჩრდილო-სამხრეთის სატრანსპორტო 521 კილომეტრიან მონაკვეთს რუსეთიდან ირანის საზღვრამდე. აზერბაიჯანსა და სომხეთს შორის, მიმდინარე სამხედრო კონფლიქტის გამო, სომხეთთან საგზაო კავშირები ჩაიშალა.

საავტომობილო გზის მშენებლობის თვალსაზრისით, მთავარი გამოწვევაა ხარისხის კონტროლის უზრუნველყოფა. ტრანზიტული ტვირთის მოსაზიდად, როგორც აზერბაიჯანის, ასევე ეროვნული და საერთაშორისო გზების გრძელვადიანი მდგრადობის უზრუნველყოფა და გზებისა და მაგისტრალების საერთაშორისო სტანდარტებისადმი შესაბამისობა.

განჯისა და აზერბაიჯანის საზღვრის გზის დერეფნის გაუმჯობესების ხელშეწყობის მიზნით, EBRD განიხილავს აზერბაიჯანის სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული გზის სააგენტოს - აზერავთიოლის დაფინანსებას. შემოთავაზებული სამუშაოები ითვალისწინებს არსებული ორი საავტომობილო გზის სავალი ნაწილის გაფართოებასა

და/ან გადაადგილებას დააცენტრალური რეზერვაციით ორმაგი ორსართულიანი სავალი ნაწილის შექმნას (მაგალითად, ოთხი შესახვევი).

რეგულირება არაგაბარიტულ და წონაგადაჭარბებულ ტრანსპორტზე შეესაბამება "საერთაშორისო შეთანხმებას სატვირთო მანქანის ზომებისა და წონების შესახებ საერთაშორისო საავტომობილო ტრანსპორტის სტანდარტს დსთ ქვეყნებში." სატვირთო მანქანის ზომები არ უნდა აღემატებოდეს 4 მ სიმაღლეში, 2.55 მ სიგანეში, 20 მ სიგრძეში და მანქანის წონა არ უნდა აღემატებოდეს 44 ტონას. სხვა შემთხვევებში, საჭიროა მხოლოდ ერთჯერ სპეციალური მანქანის ავტორიზაცია. ესკორტი სავალდებულო ხდება იმ შემთხვევაში, თუ ავტომობილის სიგანე, სიგრძე და წონა აღემატება 3.5 მ, 30 მ და 80 ტ. ავტომობილის ღერძის დატვირთვა მერყეობს 10 ტონადან ერთი ღერძიანი სატრანსპორტო საშუალებით ტრიპლელური მანქანებისათვის 22 ტონამდე. თუმცა, ამ რეგულაციის აღსრულება სუსტია და ლიმიტი ხშირად დარღვეულია, რაც აზიანებს გზებისა და ხიდების საფარველს.

სატვირთო ავტომობილების რეგისტრაციის რაოდენობა 2012 წლიდან 2018 წლის ჩათვლით სულ უფრო იზრდება როგორც საქართველოში, ისე აზერბაიჯანში, რაც იმას ნიშნავს, რომ საერთაშორისო და ეროვნულ გზებზე პოტენციურად იზრდება საავტომობილო მიმოსვლის ინტენსივობა. 2018 წელს საქართველოში რეგისტრირებულ საავტომობილო გზებზე სატვირთო მანქანების რაოდენობა 2012 წელთან შედარებით 37%-ით გაიზარდა, აზერბაიჯანის შემთხვევაში ანალოგიური მაჩვენებელი 2018 წელს, 2012 წელთან შედარებით, 40%-იან ზრდით ფიქსირდება.<sup>131</sup>

ვაჭრობის ხელშეწყობა შესაძლოა სხვადასხვა ეფექტით გამოვლინდეს, როგორცაა საზღვრისკვეთის პროცედურების გამარტივება, გადაზიდვების რისკის უკეთესი გათვლა და დოკუმენტების გაფორმების თვალსაზრისით პერსონალის მომსახურების მაღალი პროდუქტიულობა. ვაჭრობის გამარტივების მაჩვენებლები აღწერს და ასახავს ვაჭრობის ხელშეწყობის სხვადასხვა ასპექტებს. ყველაზე ხშირად გამოყენებული ინდიკატორები ფოკუსირებულია შემდეგ ასპექტებზე:

---

<sup>131</sup> საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო. [www.police.ge](http://www.police.ge) (22.09.2018).

- ✓ სასაზღვრო პუნქტიდან საქონლის გათავისუფლებისთვის ძირითადი პროცესებისა და პროცედურებისთვის მოთხოვნილი დრო;
- ✓ სატრანსპორტო ან სატვირთო ხარჯები;
- ✓ საქონლის განბაჟებისათვის საჭირო დოკუმენტების რაოდენობა;
- ✓ სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურისა და მომსახურების ხელმისაწვდომობა/ხარისხი;
- ✓ კანონის უზენაესობის გავრცელება ან კორუფციის დონე.

საქართველო შეესაბამება ან აჭარბებს ქვედა საშუალო შემოსავლის ქვეყნების საშუალო მაჩვენებელს საზოგადოებრივი და კერძო დიალოგის, დოკუმენტების გამარტივებისა და ჰარმონიზების, პროცედურების ავტომატიზაციის თვალსაზრისით. თუმცა ინფორმაციის ხელმისაწვდომობის სფეროში საუკეთესოდ ვერ გამოიყურება.

აზერბაიჯანმა საშუალო დონის მისაღწევად საჭიროა გააუმჯობესოს მთელი რიგი ვაჭრობის პროცედურები. აქ მომავალი რეფორმები ორიენტირებული უნდა იყოს ვაჭრობისა და საბაჟო პროცედურების გაუმჯობესებაზე: მარტივი, გამჭვირვალე და საოპერაციო წესები და პროცედურები; დუბლირების თავიდან აცილება; სავაჭრო კონსულტაცია; კორექტირებისა და გასაჩივრების მექანიზმები; ნაკლები ბიუროკრატიული/ნაკლებდოკუმენტური ვაჭრობა; რისკების მართვა და მოვაჭრეების ავტორიზაცია; დოკუმენტების სტანდარტიზაცია და მონაცემთა ელექტრონული მოთხოვნები და ვაჭრობის მონაცემების საერთაშორისო ელექტრონული გაცვლა.

საშუალო სიჩქარე კორიდორებს შორის ძალიან დაბალია და დაახლოებით 18 კმ/სთ შეადგენს. ძირითადი პრობლემები დაკავშირებულია საზღვრის კვეთის პროცედურებთან და რიგების სისტემაში დიდი ხნით დაყოვნებასთან. რიგის სისტემაში დაყოვნების დრო და სასაზღვრო კონტროლის ხანგრძლივობა ზოგჯერ სრული მარშრუტის ტრანზიტული დროის 60% -ს აღემატება.

საქართველოს საბაჟოს მიერ მიღებული წარმატებული ღონისძიებების მიუხედავად, საზღვრებზე ლოდინი ჯერ კიდევ ტრანსკავკასიური კორიდორის ერთ-ერთ მთავარ პრობლემად რჩება. თურქულ-ქართულ სასაზღვრო პუნქტში - სარფში დაყოვნების

საშუალო დრო მინიმუმ 24 საათია, თუმცა დეკემბრის ე.წ. მაღალი სეზონის პერიოდში, მოლოდინის ხანგრძლივობა გრძელდება სამი დღის განმავლობაში. მსგავსი პრობლემებია წითელ ხიდზეც, თუმცა სარფთან შედარებით დაყოვნების ნაკლები დროა. სარფის სასაზღვრო-გამშვები პუნქტის მთავარი პრობლემა თურქეთის მხარის შეზღუდული ინფრასტრუქტურული შესაძლებლობებია, რაც აფერხებს მაღალი მოცულობის ტვირთის მოძრაობას. თურქეთის მთავრობის მიერ სარფის სასაზღვრო გამშვები პუნქტის მოდერნიზაციის პროექტი მიმდინარეობს, თუმცა მთიანი რელიეფის და ზღვის კომბინაცია ტვირთზიდვის ტექნიკურ მხარეს ბუნებრივი შეზღუდვებს უქმნის.

სარფში, ორ ქვეყანის საზღვრის მაკონტროლებელ სახელმწიფო უწყებებს შორის თანამშრომლობის დონე დამაკმაყოფილებელია. შეიქმნა ერთობლივი ინსპექცია. კარგად არის ორგანიზებული ინფორმაციის ურთიერთგაცვლის პროცესი. მაქსიმალურ დონეზეა ჰარმონიზებული კანონები და წესები. მეთოდები და საშუალებები სტანდარტიზებულია, პროცედურები გამარტივებული. საზღვრის ორივე მხარეს, სასაზღვრო კონტროლის უწყებებმა შექმნეს თითქმის ყველა ხელსაყრელი პირობები. საქართველოსა და თურქეთს შორის ორი ალტერნატიული საზღვრის კვეთის პუნქტი არსებობს - ვალე და კარსტახი, თუმცა ნაკლებად გამოიყენება ძირითადად რეგიონის გეოგრაფიული ადგილმდებარეობისა და რთული ლანდშაფტის გამო.

"წითელი ხიდი" საქართველოსა და აზერბაიჯანის მთავარ სასაზღვრო პუნქტს წარმოადგენს. წითელი ხიდის სასაზღვრო-გამშვები პუნქტის ინფრასტრუქტურას უფრო მაღალი შესაძლებლობები აქვს, თუმცა სასაზღვრო თანამშრომლობა და საბაჟო პროცედურების ეფექტიანობა, ძირითადად, აზერბაიჯანის მხარეს, საშუალო სტანდარტისაა. აზერბაიჯანისა და საქართველოს სასაზღვრო კონტროლის უწყებებს შორის თანამშრომლობის გაღრმავება, ინფორმაციის გაცვლასთან დაკავშირებული თანამედროვე მეთოდების დანერგვის, საბაჟო ინსპექციის და სატრანსპორტო საშუალებების რიგის სისტემაში მომლოდინე რეჟიმში ყოფნის დროის მინიმალიზების საშუალებას იძლევა.

სატრანზიტო დრო აზერბაიჯანის კასპის ზღვის მიმართულებით საბორნე გადაზიდვების განხორციელებისას კიდევ უფრო დიდია, კასპის ზღვაზე აზერბაიჯანის საზღვრის გადაკვეთის შეფერხების გამო. ტვირთზიდვის პროცესში მსხვილ პროექტებში აზერბაიჯანული რკინიგზის მიერ ორგანიზებულ გადაზიდვებში კასპის ზღვაზე გადასაზიდად უპირატესობა ენიჭება აზერბაიჯანის კასპის საზღვაო გადაზიდვების კომპანიას (კასპის გადაზიდვის ძირითადი სატრანსპორტო საშუალების მქონე საბორნე კომპანია), რაც ხელს უშლის ავტოსატრანსპორტო გადაზიდვების განვითარებასა და საიმედოობას ტრანსკავკასიურ კორიდორში. სატრანსპორტო მოცულობები კასპის გამოყენებით ცენტრალური აზიის მიმართულებით სავარაუდოდ მნიშვნელოვნად გაიზრდება, რადგან თურქმენეთი, უზბეკეთი და ყაზახეთი ბაქოს ტრანსსასაზღვრო პროცედურებისა და ინფრასტრუქტურის განვითარებით არიან დაინტერესებულნი რათა მათ შეძლონ საკუთარი ნედლეულის შეუფერხებელი ტრანსპორტირება როგორცაა ზამბა, პოლიეთილენი, ალუმინიუმის ხვეულები, კარბამიდი და სხვ.

დამატებითი ლოგიკური გაგრძელებაა საერთაშორისო საავტომობილო ტრანსპორტის ელექტრონული წინასწარი დეკლარაციისა (TIR-EPD) და ე.წ. მწვანე ბილიკების ფორმირება, რაც საშუალებას მისცემს სატვირთო მანქანებს სასაზღვრო-გამშვებ პუნქტებზე დამატებით დრო არ დაკარგონ და ყველა საჭირო საბაჟო და ტექნიკური პროცედურა წინასწარ ელექტრონულად გაიარონ, ვიდრე საზღვრისკვეთის პუნქტამდე მივა ტვირთით სავსე მანქანა. თუ წინასწარი რისკის შეფასების სისტემა ვერ უზრუნველყოფს შესაბამის კონტროლს, შესაბამისი პროცედურები შესრულდება გამარტივებული რეჟიმის ზონაში ანუ მწვანე ზონაში, რაც შესაძლებელს გახდის საზღვრების და სატრანსპორტო ხარჯების საგრძნობ შემცირებას, საბაჟო კონტროლის, მუშახელის საბაჟო ოპერაციაში ჩართულობის ინტენსივობის შემცირებას და საბოლოოდ შეამსუბუქებს საზღვრის გადაკვეთის ინფრასტრუქტურაზე დატვირთვას. TIR-EPD უკვე წარმატებით აპრობირებულია 33 ქვეყანაში, მათ შორის საქართველოში. მიუხედავად იმისა, რომ 2014 წლიდან TIR-EPD-ის განაცხადი ძალაშია, სატრანსპორტო ოპერატორები აქტიურად არ იყენებენ მას, რადგან მათი აზრით, მოლოდინები ხარვეზებთან

დაკავშირებით და ასევე ფინანსური კუთხით არარენტაბელურია. ქვემოთ მოცემულ ცხრილებში (ცხრილი 14; ცხრილი 15 და ცხრილი 16) ტრანსკავკასიურ კორიდორში არსებული საზღვრისკვეთის ძირითადი პუნქტებია წარმოდგენილი.

ცხრილი 14. საქართველოსა და თურქეთს შორის არსებული საერთაშორისო საზღვრისკვეთის პუნქტები

	საზღვრისკვეთის პუნქტები საქართველოში	დისლოკაცია საქართველოში	საზღვრისკვეთის პუნქტები თურქეთში	დისლოკაცია თურქეთში
1	სარფი	აჭარა, სოფ. სარფი	სარფი	ტრაპზონი, ართვინის პროვ.
2	ვალე	სამცხე-ჯავახეთი, სოფ. ვალე	პოსოფი	ერზურუმი, არდაჰანის პროვ.
3	კარწახი	სამცხე-ჯავახეთი, სოფ. ვალე	ჩილდირი	ერზურუმი, არდაჰანის პროვ.

საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს სასაზღვრო დაცვის პოლიცია <http://bpg.gov.ge/ge/> (26.08.2018).

ცხრილი 15. საქართველოსა და აზერბაიჯანს შორის არსებული საერთაშორისო საზღვრისკვეთის პუნქტები

	საზღვრისკვეთის პუნქტები საქართველოში	დისლოკაცია საქართველოში	საზღვრისკვეთის პუნქტები აზერბაიჯანში	დისლოკაცია აზერბაიჯანში
1	წითელი ხიდი	ქვემო-ქართლი, მუდანლო	წითელი ხიდი	განჯა, შიხლი II
2	ვახტანგისი	ქვემო-ქართლი, სოფ. ვახტანგისი	სადახლო	განჯა, სოფ. სადახლო
3	ცოდნა	კახეთი, ლაგოდეხი	ცოდნა	შაკი

საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს სასაზღვრო დაცვის პოლიცია <http://bpg.gov.ge/ge/> (26.08.2018).

ცხრილი 16. აზერბაიჯანსა და ირანს შორის არსებული საერთაშორისო საზღვრისკვეთის პუნქტები

	საზღვრისკვეთის პუნქტები აზერბაიჯანში	დისლოკაცია აზერბაიჯანში	საზღვრისკვეთის პუნქტები ირანში	დისლოკაცია ირანში
1	ჯოღღა	ნახიჩევანი	ჯოღღა	ჯოღღა
2	ასტარა	ასტარა	ასტარა	გილანის პროვ.

ტრასეკა <http://www.traceca-org.org/en/> (27.08.2018).

საკითხის გაანალიზებამ ცხადყო, რომ ამჟამად საავტომობილო გადაზიდვები უმთავრეს მიმართულებას წარმოადგენს ტრანსკავკასიურ კორიდორში, საზღვაო და სარკინიგზო გადაზიდვებთან შედარებით, სადაც ტვირთბრუნვა ყოველწლიური ზრდადი ტენდენციით ხასიათდება. აღნიშნული განპირობებულია სხვადასხვა ფაქტორებით, თუმცა მათ შორის უმთავრესია საოპერაციო სიმარტივე და კონკურენციის მაღალი დონე, რაც საავტომობილო გადაზიდვებს უფრო მოქნილს და იაფს ხდის ტვირთმფლობელებისთვის. საავტომობილო გადაზიდვების კიდევ უფრო განვითარების მთავარ დამაბრკოლებელ საკითხს წარმოადგენს საზღვრის კვეთის რთული პროცედურები მეზობელ სახელმწიფოებთან და არასათანადო ინფრასტრუქტურა რათა მიიღონ შესაბამისი რაოდენობის საავტომობილო საშუალება, შედეგად იზრდება მოცდენის დრო, ხარჯი და საბოლოო ჯამში ტრანზიტული დროც. ამდენად, საქართველოს საბაჟოს მიერ მიღებული ქმედითი ღონისძიებების მიუხედავად, მეზობელი ქვეყნების საზღვრებზე მოლოდინი ჯერ კიდევ ტრანსკავკასიური კორიდორის

ერთ-ერთ მთავარ პრობლემად რჩება. მნიშვნელოვანია მოხდეს აზერბაიჯანისა და საქართველოს სასაზღვრო კონტროლის უწყებებს შორის თანამშრომლობის გაღრმავება, არაგაბარიტული და მძიმეტონაჟიანი ტვირთების რეგულაციის გადახედვა და ახალი სტანდარტების დაწესება ექსპორტის ხარჯის თავიდან აცილების მიზნით, ან თავად საექსპორტო მომსახურების ღირებულების შემცირება, ტვირთზიდვასთან დაკავშირებული ინფორმაციის ოპერატიული და შეუფერხებელი გაცვლისთვის თანამედროვე მეთოდების დანერგვა, საბაჟო ინსპექციის და სატრანსპორტო საშუალებების რიგის სისტემაში მომლოდინე რეჟიმის მინიმალიზება. სასაზღვრო გამშვებ პუნქტებზე ხანგრძლივი დოკუმენტური მონიტორინგისა და რიგების თავიდან აცილების მიზნით მნიშვნელოვანია სავალდებულო წესით საერთაშორისო საავტომობილო ტრანსპორტის ელექტრონული წინასწარი დეკლარაციისა (TIR-EPD) და ე.წ. მწვანე ბილიკების ფორმირება, რაც საშუალებას მისცემს სატრანსპორტო საშუალების მფლობელებს სასაზღვრო-გამშვებ პუნქტებზე დამატებით დრო არ დაკარგონ და ყველა საჭირო საბაჟო და ტექნიკური პროცედურა წინასწარ ელექტრონულად გაიარონ, ვიდრე საზღვრისკვეთის პუნქტამდე მივა ტვირთით სავსე სატრანსპორტო საშუალება;

მთლიანობაში, ზემოაღნიშნული სატრანსპორტო სექტორების და მათზე გატარებული ტვირთნაკადების გაანალიზების შედეგად შეიძლება დავასკვნათ, რომ სატრანსპორტო დერეფნები უნდა განვიხილოთ არა მარტო საერთაშორისო ეკონომიკური და სატრანსპორტო დერეფნებში ინტეგრაციის პოზიციიდან, არამედ უპირველ ყოვლისა, როგორც მსოფლიო ლოჯისტიკური სისტემის უმნიშვნელოვანესი ელემენტი. ამასთან, ლოჯისტიკური სისტემის ინფრასტრუქტურულ შემადგენლობას წარმოადგენენ გამანაწილებელი ცენტრები, მულტიმოდალურ/ინტერმოდალურ სატრანსპორტო ქსელთა ურთიერთმოქმედი მულტიმოდალურ-ტერმინალური კომპლექსები, რომლებიც შეკრულნი არიან ერთ სისტემად, მუშაობენ ერთიანი სტანდარტებით, ნორმებით და წესებით „კარიდან კარამდე“<sup>132</sup> და „ზუსტად დროში“ ტექნოლოგიებით მაღალეფექტიანი საბოლოო შედეგის მიღწევით. აღნიშნულ ლოჯისტიკურ სისტემაში კი უმნიშვნელოვანეს

<sup>132</sup> სატრანსპორტო ლოჯისტიკა. (2015). განათლების ხარისხის განვითარების ეროვნული ცენტრი. თბ.

ოპერაციულ რგოლებს წარმოადგენენ საზღვაო პორტები, რკინიგზა და საავტომობილო ტრანსპორტი, რომლის ტექნიკური მაჩვენებლები, გამტარუნარიანობა და საფასო პოლიტიკა სატრანსპორტო კორიდორში ტვირთზიდვის მოცულობის ცვლილებას განსაზღვრავს. ზემოთმოცემული ანალიზიდან ჩანს, რომ ყველა სატრანსპორტო საშუალების მიერ გადაზიდული ტვირთების ჯამური რაოდენობა უკანასკნელი წლების განმავლობაში კლებადი ტენდენციით ხასიათდება, ხოლო ტვირთზიდვის ტრენდი განსხვავდება ერთამანეთისაგან სატრანსპორტო საშუალებების მიხედვით და ლიდერი პოზიცია საავტომობილო გადაზიდვებს უკავია, რომელსაც მოსდევს საზღვაო და შემდგომ სარკინიგზო გადაზიდვები, თუმცა საავტომობილო და სარკინიგზო გადაზიდვებში გათვალისწინებულია ტვირთების ის მოცულობა, რომლებიც ქართულ პორტებში შემოდის საკონტეინერო და ნაყარი ტვირთების სახით და ნაწილდება საქართველოში, აზერბაიჯანში, სომხეთსა და ცენტრალურ აზიაში. ამდენად, რეალურად საზღვაო გადაზიდვების წილი ტვირთბრუნვის მთლიან მოცულობაში საერთაშორისო გადაზიდვების კუთხით მოწინავეა და მას მოსდევს საავტომობილო გადაზიდვები და ბოლოს სარკინიგზო გადაზიდვები. სატრანსპორტი საშუალებებისა და მასზე განხორციელებული ტვირთბრუნვების მიხედვით ნათლად გამოიკვეთა, რომ პოტენციური გამტარუნარიანობა ჯერ კიდევ აუთვისებელია, თუმცა არსებობს ტექნიკური, ადმინისტრაციული და საფასო საკითხები, რომელთა მოგვარება უნდა მოხდეს, როგორც ქვეყნის შიგნით სექტორულ დონეზე, ისე მეზობელ და პარტნიორ სახელმწიფოებთან ორმხრივი და მრავალმხრივი შეთანხმებების დადებით თამაშის საერთო წესის ფორმირებისათვის, რათა ხელი შეეწყოს ყველა სატრანსპორტო საშუალების ორკესტრირებულ ამოქმედებას შეუფერხებელი მიწოდების ჯაჭვის ფორმირებისათვის არა მხოლოდ ქართულ სატრანსპორტო მონაკვეთზე, არამედ მთლიანად ტრანსკავკასიური კორიდორის ყველა ლოჯისტიკური რგოლის გაერთიანებით, ისე, რომ სხვადასხვა სატრანსპორტო საშუალებები და ინფრასტრუქტურული პროექტები იყვნენ ტვირთზიდვის პროცესში ურთიერთშემავსებელი ფუნქციის მატარებლები და არა ურთიერთგამომრიცხავი, რადგან წინააღმდეგ შემთხვევაში მივიღებთ ერთი



სატრანსპორტო დარგის გაძლიერებ-განვითარების სანაცვლოდ სხვა სატრანსპორტო დარგის ჩავარდნას, ამისათვის კი მნიშვნელოვანია სარკინიგზო, საზღვაო და საავტომობილო სექტორებმა იდენტიფიცირება მოახდინონ ძირითადად განსხვავებული ტიპის ტვირთების გადაზიდვაზე და ითანამშრომლონ საერთო ინტერესის ტვირთზიდვებზე, რათა თითოეულმა მათგანმა საკუთარი კონტრიბუციით შექმნას მიწოდების ჯაჭვის ის ნაწილი, რომელიც შეუძლებელი იქნება სხვა სატრანსპორტო დარგის მიერ და პირიქით.

*თავი 3. კონკურენტი სატრანზიტო დერეფნების შედარებითი ანალიზი*

ევროპისა და აზიის სავაჭრო-ეკონომიკურ ურთიერთკავშირში უმნიშვნელოვანესი როლი უკავია ყველა იმ სატრანზიტო მარშრუტს, რომელიც უზრუნველყოფს ტვირთნაკადების გადაზიდვას, როგორც სარკინიგზო, ისე სა, საზღვაო და შერეული ფორმით. მსოფლიო ტვირთნაკადების 50%-ზე მეტი მოდის დასავლეთსა და აღმოსავლეთს შორის შესრულებულ ტვირთზიდვაზე. 2017 წელს ევროკავშირი იყო ჩინეთისთვის რიგით მეორე უდიდესი სავაჭრო პარტნიორი ამერიკის შეერთებული შტატების შემდგომ. ამერიკაზე მოდიოდა ჩინური ექსპორტის 18%. ევროკავშირსა და ჩინეთზე ჯამურად მოდის მსოფლიოს მოსახლეობის 64% და გლობალური მსკ-ს 30%-ზე მეტი. როგორც ქვემოთ მოცემული ცხრილით (ცხრილი 17 და 18) ჩანს სარკინიგზო მარშრუტზე ევროკავშირ-ჩინეთს შორის ვაჭრობის დაახლოებით 1% მოდის და ძირითადად ტვირთზიდვა ხორციელდება საზღვაო მარშრუტით, რომელიც ტვირთბრუნვის საერთო მოცულობის 90%-ს აჭარბებს.

*ცხრილი 17. ევროკავშირის იმპორტი ჩინეთიდან 2018 წ.*

<i>სატრანსპორტო მარშრუტი</i>	<i>მოცულობა</i>	<i>წილი (%)</i>
საზღვაო	213.7 მლრდ. ევრო	90.80%
საჰაერო	83.4 მლრდ. ევრო	2.00%
საგზაო	27.7 მლრდ. ევრო	4.40%
სარკინიგზო	506 მლრდ. ევრო	1.00%
სულ	342.5 მლრდ. ევრო	

*ევროპის სტატისტიკის სამსახური <https://ec.europa.eu/eurostat> (01.02.2019).*

*ცხრილი 18. ევროკავშირის ექსპორტი ჩინეთში 2018წ.*

<i>სატრანსპორტო მარშრუტი</i>	<i>მოცულობა</i>	<i>წილი (%)</i>
საზღვაო	101.9 მლრდ. ევრო	96.40%
საჰაერო	52.5 მლრდ. ევრო	1.50%
საგზაო	3.5 მლრდ. ევრო	1.30%
სარკინიგზო	4.5 მლრდ. ევრო	0.80%
სულ	164.2 მლრდ. ევრო	

*ევროპის სტატისტიკის სამსახური <https://ec.europa.eu/eurostat> (01.02.2019).*

სატრანსპორტო/ლოჯისტიკური კომპანიები და ის ქვეყნები, რომლებიც მონაწილეობენ სატრანსპორტო სისტემებში, ყოველწლიურად ასეულობით მილიონ აშშ დოლარის შემოსავალს იღებენ. თანამედროვე ეტაპზე აზიის წყნარი ოკეანის სანაპიროზე განლაგებული ქვეყნები დასავლეთ ევროპის ატლანტიკის ოკეანისპირა განვითარებულ სახელმწიფოებს ხუთი არსებული საერთაშორისო მარშრუტით უკავშირდებიან,

რომელთაგანაც ერთ-ერთი საქართველოს ტერიტორიაზე გადის. ეს საერთაშორისო სატრანზიტო დერეფნებია:

- ჩრდილოეთის საზღვაო დერეფანი;
- სამხრეთის საზღვაო დერეფანი;
- ტრანსციმბირული სატრანზიტო დერეფანი;
- სამხრეთის საგზაო სატრანსპორტო დერეფანი;
- ახალი აბრეშუმის გზის ანუ ტრანსკავკასიური სატრანზიტო დერეფანი.

იმისათვის, რომ მოვახდინოთ ზემოთ ჩამოთვლილი კორიდორების შეფასება და მათი შედარებითი ანალიზი უნდა გავითვალისწინოთ, რომ შედარებისათვის უმთავრეს ორ ინდიკატორს წარმოადგენს ამ კორიდორში გატარებული ტვირტის ტრანსპორტირების ხარჯი და მისი ტრანსპორტირებისთვის საჭირო ტრანზიტული დრო, რაც ფულადი გამოხატულებით იანგარიშება ტვირტმფლობელების მიერ საკუთარი ფულადი ნაკადების ანუ ე.წ. Cashflows-ს გამოთვლისას დროსთან მიმართებაში ფულის ბრუნვის სიჩქარის კონტექსტში.

აქვე მნიშვნელოვანია ხაზი გავუსვათ იმ გარემოებას, რომ ზემოთ ჩამოთვლილი მარშრუტები წარმოადგენენ ქართული ანუ ტრანსკავკასიური კორიდორის კონკურენტ დერეფნებს მხოლოდ ევროპასა და აზიას შორის ტვირტშიდგების კუთხით და ამ თვალსაზრისით საუბარი გვაქვს საერთაშორისო მოთამაშეების ანუ ჩინეთისა და ევროკავშირის ინტერესებზე რაც შეიძლება უმოკლესი და ნაკლებდანახარჯიანი გზით მოახდინონ ურთიერთვაჭრობის განვითარება სატრანსპორტო დროისა და დანახარჯების მინიმიზალიზებისა და გამარტივების გზით, მაგრამ ასევე აუცილებელია ჩვენს მიერ გაანალიზებულ იქნას ორი დამატებითი მარშრუტი: ე.წ. სამხრეთის მულტიმოდალური (შერეული) სატრანზიტო კორიდორი, რომელიც აზიური ტვირტების გადაზიდვას უზრუნველყოფს ირანის პორტ ბანდარ აბასამდე სამხრეთის საზღვაო კორიდორით და შემდგომ სარკინიგზო და საავტომობილო გზებით ახდენს ტვირტების გადამისამართებას სომხეთში, აზერბაიჯანსა და ცენტრალურ აზიაში, ქართული ანუ ტრანსკავკასიური კორიდორის გვერდის ავლით და მეორე ე.წ. ჩრდილოეთის მოკლე

ზღვის მულტიმოდალური კორიდორი, რომელიც ევროპული ტვირთების ტრანსპორტირებას ახდენს ჩრდილოეთ ევროპის მაღალგამტარიანი პორტებიდან (როტერდამი, ჰამბურგი, ანტვერპენი) რიგის პორტამდე და იქიდან რუსეთის გავლით რკინიგზით ცენტრალურ აზიასა და აზერბაიჯანში. აღნიშნული უკანასკნელი ორი მარშრუტი ამ შემთხვევაში უნდა განვიხილოთ როგორც საშინაო რეგიონული (აზერბაიჯანი და სომხეთი) და საგარეო რეგიონული (ცენტრალური აზიის ქვეყნები) სახელმწიფოების ტვირთზიდვის პროცესში უმნიშვნელოვანეს კონკურენტ დერეფნებად. ამ პროცესში კი არ განიხილება ჩინეთსა და ევროკავშირს შორის ვაჭრობის სატრანზიტო ტვირთები.

### 3.1. ჩრდილოეთისა და სამხრეთის საზღვაო დერეფანი

ჩრდილოეთის საზღვაო მარშრუტი გულისხმობს მანძილს ჩრდილოეთ ევროპის სკანდინავიური ქვეყნების ნავსადგურებიდან ჩრდილოეთის ყინულოვანი ოკეანის გავლით წყნარი ოკეანის აზიური ქვეყნების პორტებამდე. ჩრდილოეთის საზღვაო მარშრუტის უპირატესობა, გეოგრაფიული თვალსაზრისით, სამხრეთის საზღვაო დერეფანთან მიმართებაში მდგომარეობს მისი მანძილის სიმოკლეში, რამაც შეიძლება ნახსენები სატრანზიტო დერეფანი მეტად კონკურენტუნარიანი გახადოს ევროპასა და შორეული აღმოსავლეთის ქვეყნებს შორის ტვირთნაკადების გადაზიდვის პროცესში. გემების მოძრაობა ჩრდილოეთის საზღვაო დერეფანში მკვეთრად ამცირებს გადაზიდვის სატრანზიტო დროს იაპონიისა და კორეის პორტებიდან. მაგალითად, იოკოჰამას, ნაგოიას, ბუსანისა და ინჩეონის საზღვაო ნავსადგურებიდან როტერდამისა და ჰამბურგის პორტამდე ტრანზიტული დრო სულ რაღაც დაახლოებით 28-30 დღემდე მერყეობს. ასევე ჩინეთის პორტი ქინგდაოდან ჰელსინკის პორტამდე მანძილი 11500 კმ-ს არ აჭარბებს, რაც პრაქტიკულად სამხრეთის საზღვაო კორიდორის ნახევარი მანძილია. აქვე მნიშვნელოვანია აღინიშნოს რუსეთის აქტიური მუშაობა ჩრდილოეთ საზღვაო დერეფნის კომპლექსური განვითარების მიმართულებით, რათა მისი უპირატესობები მკვეთრად დაფიქსირდეს მსოფლიო სატრანზიტო რუკაზე, თუმცა, დღემდე არქტიკული ზონის

ფაქტორი მნიშვნელოვან ბარიერებს ქმნის და დერეფანს სეზონურობის რისკს სძენს. ამდენად, ამ მარშრუტის გამოყენება დამატებით დამხმარე საშუალებების გარეშე პრაქტიკულად შეუძლებელია და გემების მოძრაობა შეუფერხებლად წელიწადში მაქსიმუმ 4 თვემდე მიმდინარეობს. გაზაფხულისა და შემოდგომის სეზონზე მძლავრი ცინულმჭრელების დახმარების გარეშე გადამზიდავი გემები დიდი პრობლემების წინაშე დგანან, რაც სერიოზულ დანახარჯებთანაა დაკავშირებული. აღარაფერს ვამბობთ ზამთრის სეზონზე, როდესაც მოცემული დერეფანი სრულად პარალიზებულია. მსგავსი სეზონურობით არ ხასიათდება სამხრეთის საზღვაო დერეფანი. იგი სტაბილურ საზღვაო მარშრუტს წარმოადგენს, თუმცა დიდი მანძილის გამო სატრანზიტო დრო მერყეობს 40 დან 55 დღემდე. მიუხედავად დიდი ტექნიკური სირთულეებისა, ზამთრის სეზონზე ისეთმა საზღვაო გიგანტმა, როგორცაა დანიური მერსკი (A.P. Moller Maersk) გადაწყვიტა მის ფლოტში არსებული გემების კონკრეტული რაოდენობა აღჭურვოს ცინულმჭრელი დანადგარებით და მაქსიმალურად აითვისოს გვიანი შემოდგომისა და ადრეული გაზაფხულის პერიოდი ჩრდილოეთის საზღვაო მარშრუტზე და პირველი ვოიაჟი საკონტინერო გადაზიდვაზე უკვე ჩაინიშნა 2020 წლისთვის.<sup>133</sup>

ჩრდილოეთის საზღვაო დერეფანი (დანართი 15) დღეის მდგომარეობით მოკლედ შეიძლება შემდეგნაირად ჩამოვაყალიბოთ: აზია - ჩრდილოეთ ცინულოვანი ოკეანის აუზი - ჩრდილოეთ ევროპა (სკანდინავიური ქვეყნები). მისი ძირითადი უპირატესობები:

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

მისი ძირითადი ნაკლოვანებებია:

- სეზონურობა;
- ტექნიკური ბარიერების მაღალი დონე;
- მაღალხარჯიანობა (გადაზიდვის მაღალი ტარიფები);
- საოპერაციო მართვის პროცედურების სირთულე.

---

<sup>133</sup><https://www.highnorthnews.com/en/maersk-container-ship-transits-arctic-ocean-icebreaker-escort> (08.05.2018).

სამხრეთ კორეის მაღალგამტარუნარიანი პორტიდან ბუსანიდან როტერდამის პორტამდე მანძილი შეადგენს 12 700 კმ-ს ჩრდილოეთის საზღვაო კორიდორის ანუ არქტიკული კორიდორის პირობებში, ხოლო იგივე პორტებს შორის მანძილი ტრადიციული ე.წ. საზღვაო აბრეშუმის გზის ანუ სამხრეთის საზღვაო კორიდორის გავლით 20100 კმ-ს რაც ფაქტობრივად აორმაგებს სატრანზიტო დროს ტვირთზიდვისას.

ვინაიდან ჩრდილოეთის საზღვაო დერეფანი ჯერ აუთვისებელია და მისი კონტრიბუცია პრაქტიკულად ნულის ტოლია დასავლეთ-აღმოსავლეთისა და პირიქით ტვირთზიდვის პროცესში, ამდენად რთულია რაიმე გათვლების გაკეთება ტვირთზიდვის განხორციელებაზე თუ რამდენი დანახარჯი შეიძლება ქონდეს ერთი TEU-ს პირობებში, ამგვარი დათვლის საშუალება მოგვეცემა საორიენტაციოთ 2020 წლისთვის, როცა მერსკი თავის პირველ საკონტეინერო გემს გაატარებს აღნიშნულ მარშრუტზე და დააფიქსირებს საზღვაო ფრახტის ღირებულებას მშრალი კონტეინერების შესაბამისი ტიპების მიხედვით.

სამხრეთის საზღვაო დერეფანი გულისხმობს სამხრეთ ევროპული ქვეყნების, როგორც ხმელთაშუა ზღვისპირა ქვეყნების, ისე ჩრდილოეთ ევროპის პორტებიდან სუეცის არხით ინდოეთის ოკეანესთან დაკავშირებას და საბოლოოდ აზიის წყნარი ოკეანისპირა ქვეყნებამდე მანძილს (დანართი 16).

ქვემოთ (ცხრილი 19) მოცემულია ჩინეთის ძირითადი პორტებიდან (ქინგდაო, შანხაი, ნინგბო, ქსიამენი, იანტიანი) ჩრდილოეთ ევროპის ყველაზე მეტად გამტარუნარიან პორტებამდე (ჰამბურგი, როტერდამი, ფელიქსტოუ) სატრანზიტო მარშრუტი და დრო. საზღვაო მარშრუტის დიდ სატრანზიტო დროს კიდევ უფრო მეტად აფერხებს სეზონურობა. კლიმატური პირობების გამო საკონტეინერო ხაზები პორტებში საოპერაციო რიგებს ქმნიან და ვერ ხერხდება მათგან კონტეინერების გადმოტვირთვა. გარდა ამისა, შემაფერხებელ ფაქტორს წარმოადგენს ე.წ. გადატვირთვის საერთაშორისო პორტები, სადაც ხშირია ტვიტების შეფერხება ჭარბი ტვირთბრუნვის გამო ანუ საერთაშორისო გადატვირთვის პორტი სხვადასხვა საზღვაო ხაზს შესაძლოა განსხვავებულ პორტებში ქონდეს და აღნიშნულ პორტებში ხდება კონტეინერების

გადმოტვირთვა შემდგომი გადანაწილებისა და მიზნობრივი დატვირთვის მიხედვით. ამდენად, ხშირად კონკრეტული კონტეინერი საერთაშორისო გადატვირთვის პორტებში ტერმინალებზე გადმოიტვირთება და შემდგომ რიგითობის პრინციპით ხდება მათი დაჯავშნა გემებზე. აღნიშნულიდან გამომდინარე არის შემთხვევები, როცა კონკრეტული კონტეინერები ერთი და ორი თვითაც კი რჩებიან საერთაშორისო გადატვირთვის პორტებში და ამასობაში პრიორიტეტულ კონტეინერებს ტვირთავენ უახლოეს გემზე (როგორც წესი რეფრიჟერატორიან კონტეინერებში მოთავსებული ტვირთების ტრანსპორტირება ყოველთვის პრიორიტეტულია ანუ მალფუჭებადი პროდუქციას ამგვარი შემთხვევა ნაკლებად შესაძლოა დაუდგეს). ეს იწვევს საერთაშორისო საზღვაო გადაზიდვების დროის გაზრდას. სწორედ ამიტომაც საზღვაო გადაზიდვის მთავარ დოკუმენტში (კონოსამენტი) ხაზგასმით მითითებული, რომ საზღვაო ხაზი არ არის პასუხისმგებელი დამოუკიდებელ მიზეზთა გამო ტვირთის თავდაპირველად შეთანხმებულ სატრანზიტო დროზე გვიან მიწოდებასთან დაკავშირებით.

ცხრილი 19. საზღვაო ფრახტის ღირებულება და სატრანზიტო დრო ჩინეთი-ჩრდილოეთ ევროპა (FOB პირობა) - ფასის მოქმედების ვადა 1.01.2019-31.01.2019

მარშრუტი		გენერალური, მშრალი ტვირთი		დრო (დღე)
დატვირთვის პორტი	დაცლის პორტი	ხარჯი/ 20' კონტეინერი (26 t)	ხარჯი/ 40' კონტეინერი (26 t)	
ქინგდაო	ჰამბურგი; როტერდამი; ანტვერპენი	850	1550	35
შანხაი		850	1550	35
ნინგბო		850	1550	35
ქსინგანგი		850	1550	35
ქინგდაო	რიოა; ტალინი; კლიპედა	815	1425	48
შანხაი		815	1425	48
ნინგბო		815	1425	48
ქსინგანგი		815	1425	48

შპს მერსკ საქართველო. <https://www.maersk.com/> (16/01/2019).

ზემოთ მოცემულ ცხრილში (ცხრილი 19) ნაჩვენებია ჩინეთის უმსხვილესი პორტებიდან ევროპის მაღალგამტარუნარიან პორტებამდე დანახარჯი და სატრანზიტო დრო, როგორც მშრალი 20 ფუტიანი კონტეინერით ტრანსპორტირების შემთხვევაში, ისე 40 ფუტიანის შემთხვევაში. მნიშვნელოვანია გავითვალისწინოთ, რომ ამ ცხრილში გათვალისწინებულია მხოლოდ საზღვაო ფრახტის დანახარჯი. იმისათვის, რომ სრულად შეგვექმნას წარმოდგენა რა სატრანსპორტო დანახარჯი შეიძლება ჰქონდეს ტვირთმფლობელს, ასევე უნდა გავითვალისწინოთ დატვირთვისა და დაცლის პორტებში არსებული სატერმინალო მომსახურების დანახარჯები, კონტეინერის ტერმინალიდან გატანის მოსაკრებლები, საიმპორტო და საექსპორტო განბაჟების

ხარჯები და ძალიან ბევრი სხვა ხარჯი, რომელიც სპეციფიკურია ყველა ქვეყნისთვის ინდივიდუალურად, თუმცა ჩვენ მხოლოდ სტანდარტულ ხარჯებს დავაფიქსირებთ და ვნახავთ ე.წ. FREE ON BOARD (FOB) კომერციული გარიგების პირობით ტრანსპორტირებისას ანუ პორტიდან-პორტამდე რა ჯდება მშრალი, კონტეინერიზებული ტვირთის ტრანსპორტირება. როგორც ცხრილიდან ჩანს, საშუალოდ დაახლოებით ტრანზიტული დრო ჩინეთის ძირითადი პორტებიდან ჩრდილოეთ ევროპის პორტებამდე (ჰამბურგი, როტერდამი, ანტვერპენი) მერყეობს 35 დღის ფარგლებში და 20 ფუტიანი კონტეინერის საზღვაო ფრახტი შეადგენს 850 აშშ დოლარს, მაშინ როცა 40 ფუტიანის დანახარჯი თითქმის გაორმაგებულია და შეადგენს 1550 აშშ დოლარს. ბალტიურ პორტებამდე კი ტრანზიტული დრო იზრდება დაახლოებით 48 დღემდე, მაშინ როცა 20 ფუტიანი კონტეინერის დანახარჯი ცოტათი ნაკლებია - 815 აშშ დოლარი, ისევე როგორც 40 ფუტიანის საზღვაო ფრახტი და შეადგენს 1425 დოლარს.

სატრანსპორტო დანახარჯზე სრული წარმოდგენის შესაქმნელად, მნიშვნელოვანია საზღვაო ფრახტთან ერთად გავითვალისწინოთ საექსპორტო და საიმპორტო სატერმინალო მომსახურების ღირებულებები. ქვემოთ მოცემულ ცხრილებში (ცხრილი 20 და 21) წარმოდგენილია ჩინეთის ძირითად პორტებში საექსპორტო და საიმპორტო სატერმინალო მომსახურების დანახარჯები, როგორც 20 ფუტიან, ისე 40 ფუტიან მშრალ კონტეინერებზე. ასევე წარმოდგენილია ჩრდილოეთ ევროპის ძირითადი, მაღალგამტარუნარიანი პორტების ანალოგიური დანახარჯები.

ცხრილი 20. სატერმინალო მოსახურება ჩინეთში ექსპორტი/იმპორტი - მოქმედების ვადა: 01/01/2019-31/12/2019

პორტი	20 ფუტიანი მშრალი კონტეინერი		40 ფუტიანი მშრალი კონტეინერი	
	ექსპორტი (USD)	იმპორტი (USD)	ექსპორტი (USD)	იმპორტი (USD)
ქინგდაო	95	95	145	145
შანხაი	90	90	140	140
ნინგბო	100	100	150	150
ქსინგანგი	90	90	140	140

შპს მერსკ საქართველოს ოფიციალურ ინფორმაციაზე დარყდნობით <https://www.maersk.com/> (16/01/2019).

ცხრილი 21. სატერმინალო მოსახურება ჩრდილოეთ ევროპაში ექსპორტი/იმპორტი - მოქმედების ვადა: 01/01/2019-31/12/2019

პორტი	20 ფუტიანი მშრალი კონტეინერი		40 ფუტიანი მშრალი კონტეინერი	
	ექსპორტი (USD)	იმპორტი (USD)	ექსპორტი (USD)	იმპორტი (USD)
ჰამბურგი	320	320	320	320
რიგატალინი, კლაიპედა	115	115	115	115

შპს მერსკ საქართველოს ოფიციალურ ინფორმაციაზე დარყდნობით <https://www.maersk.com/> (16/01/2019).



ამდენად, ჯამური ხარჯი პორტიდან პორტამდე გადაზიდვის პირობით ადგილობრივი სატერმინალო მომსახურების ხარჯის გათვალისწინებით გამოიყურება შემდეგნაირად (ცხრილი 22):

ცხრილი 22. ჯამური ხარჯი პორტიდან პორტამდე გადაზიდვის პირობით ჩინეთიდან ჩრდილოეთ ევროპამდე - მოქმედების ვადა: 01/01/2019-31/12/2019

მარშრუტი		გენერალური, მშრალი ტვირთი		დრო (დღე)
დატვირთვის პორტი	დაცლის პორტი	OF+THC/LD ხარჯი/ 20' კონტეინერი (26 t)	OF+THC/LD ხარჯი/ 40' კონტეინერი (26 t)	
ქინგდაო	ჰამბურგი	1265	1965	35
შანხაი		1260	1960	35
ნინგბო		1270	1970	35
ქსინგანგი		1260	1960	35
ქინგდაო	რიგა; ტალინი; კლაიპედა	1025	1635	48
შანხაი		1020	1630	48
ნინგბო		1030	1640	48
ქსინგანგი		1020	1630	48

შპს მერსკ საქართველოს ინფორმაციაზე დარყდნობით <https://www.maersk.com/> (19/01/2019).

სამხრეთის საზღვაო დერეფანი დღეის მდგომარეობით მოკლედ შეიძლება შემდეგნაირად ჩამოვყალიბოთ: აზია - ხმელთაშუაზღვის აუზი - ჩრდილოეთ ევროპა - სკანდინავია - ბალტიისპირა ქვეყნები. მისი ძირითადი უპირატესობები:

- უსაფრთხოება;
- დაბალი ტარიფები;
- დაფარვის მასშტაბები;
- კონკურენციის მაღალი დონე საზღვაო ხაზებს შორის;
- ვოიაჟი სრული წელი.

მისი ძირითადი ნაკლოვანებები:

- შორი მანძილი;
- დიდი სატრანზიტო დრო;
- მრავალი საერთაშორისო გადაზიდვის პორტი.

ტარიფებსა და სატრანზიტო დროის გარდა, მნიშვნელოვანია სამხრეთის საზღვაო კორიდორის ისეთი უპირატესობის აღნიშვნა, როგორცაა დაფარვის მაღალი მასშტაბი. ჩინეთის ძირითადი პორტებიდან წამოსული პანა მაქსის ტიპის გემს შეუძლია გზად ძალიან ბევრი ქვეყნის ტვირთი წამოიღოს ერთსა და იმავე მარშრუტზე და ამით მასშტაბის ეკონომიას მიაღწიოს. მაგალითისათვის ქვემოთ მოტანილია საზღვაო გიგანტის - მერსკის მარშრუტი, რომელიც მოიცავს ჩინეთის პორტებიდან ჩრდილოეთ

ევროპის პორტებამდე საზღვაო კორიდორს. როგორც ვხედავთ ამ კორიდორში გამავალი გემი რეალურად არა მხოლოდ ჩინური ტვირთის ტრანსპორტირებას ახდენს ევროპაში არამედ ინდოეთის, არაბეთის, სამხრეთ ევროპის ანუ ხმელთაშუაზღვისპირა ევროპული ქვეყნების ტვირთის მიწოდებასაც ახდენს ერთიდამავე ვოიაჟის დროს. ასევე, ჩინეთიდან წამოსული ტვირთი, რომელიც ევროპის დამაკავშირებელ მარშრუტზე გადის შესაძლოა ევროპაში სულაც არ ჩავიდეს და განკუთვნილი იყოს არაბული ბაზრისთვის და გადმოიტვირთოს ჯებელ ალის პორტში საერთაშორისო გადატვირთვის პორტში.

რაც შეეხება კონკურენციის მაღალ დონეს, ეს უპირატესობა პრინციპში ქმნის ამ კორიდორში გადაზიდვის დაბალბიუჯეტურობის უპირატესობასაც. გამომდინარე იქიდან, რომ მსოფლიო ვაჭრობის უმეტესი ნაწილი დასავლეთ-აღმოსავლეთს შორის ვაჭრობაზე მოდის და იმის გათვალისწინებითაც, რომ მსოფლიო ვაჭრობის 90%-ზე მეტი სრულდება სწორედ საზღვაო გადაზიდვებით, გასაკვირი არ იქნება თუ აღვნიშნავთ, რომ სამხრეთის საზღვაო კორიდორში წარმოდგენილია მსოფლიოს ყველა უმსხვილესი საზღვაო ხაზი (MAERSK, MSC, CMA CGM, COSCO, EMC და სხვა). მათ უწევთ ერთმანეთთან ფასით და ტრანზიტული დროით კონკურენცია. ამდენად იმისათვის, რომ ბაზრის წილი მათთვის სასარგებლოდ გადანაწილდეს უწევთ ფასების შემცირება კონკრეტულ მარშრუტებზე და ლავირება ტრანზიტულ დროზე კონკრეტული გადატვირთვის პორტების ხარჯზე. აქედან გამომდინარე, ტვირთმფლობელები ირჩევენ, მათი სასაქონლო ნომეკლატურის საჭიროებებიდან გამომდინარე, იმ საზღვაო ხაზს, რომელსაც უფრო დაბალ ფასად და მინიმალურ დროში შეუძლია ტვირთგადაზიდვა. აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ ტვირთის თვისებიდან გამომდინარე ეს პრიორიტეტებიც იცვლება. მაგალითად, მალფუჭებადი პროდუქციის შემთხვევაში შესაძლოა ტვირთმფლობელმა არჩიოს უფრო სწრაფად და ნაკლებ სატრანზიტო დროში ტვირთის ტრანსპორტირება მეტი ფასის გადახდის პირობებში ან პირიქით ტვირთმფლობელს გააჩნდეს ისეთი ტვირთი (მაგ. ჯართი, მინერალური სასუქები, მანქანები და სხვ.), რომლის გადაზიდვის სისწრაფე ნაკლებად პრიორიტეტულია იმის საპირწონედ, რომ

მნიშვნელოვანი იყოს გადაზიდვის დაბალი დანახარჯი თავად ტვირთის თვითღირებულების სიიაფიდან გამომდინარე.

სამხრეთის საზღვაო კორიდორი წარმოადგენს არა მხოლოდ შორეულ აღმოსავლეთსა და ევროპას შორის ტვირთზიდვის უმთავრეს არტერიას, არამედ ის გვევლინება შორეული აღმოსავლეთიდან საქართველოში, აზერბაიჯანსა და სომხეთში, მეტიც, ცენტრალური აზიის ქვეყნებში ტვირთზიდვის უმთავრეს მარშრუტად. ამდენად, განსხვავებით ჩრდილოეთ საზღვაო კორიდორისაგან, რომელიც ქართული ტრანსკავკასიური კორიდორის ალტერნატივა შეიძლება გახდეს მხოლოდ აღმოსავლეთ-დასავლეთს შორის ვაჭრობის ტვირთნაკადების დამუშავებაში, სამხრეთის საზღვაო კორიდორი გვევლინება კონკურენტად, როგორც ევროპასა და შორეულ აღმოსავლეთს შორის ვაჭრობის ტვირთბრუნვაში, ისე შორეული აღმოსავლეთიდან კავკასიასა და ცენტრალურ აზიაში ტვირთზიდვების ნაწილშიც, თუმცა ამას ერთმნიშვნელოვნად ვერ ვიტყვით, რადგან მას ურთიერთშემავსებლის და ურთიერთგამომრიცხავობის შესაძლებლობა შეიძლება გააჩნდეს. მაგალითად, თუ განვიხილავთ ტვირთებს, რომლებიც ჩინეთიდან სამხრეთ საზღვაო კორიდორით მოდის საქართველოში, სომხეთში, აზერბაიჯანში ან ცენტრალური აზიის რომელიმე ქვეყანაში ბოსფორისა და შავი ზღვით საქართველოს პორტების გავლით, მაშინ ტრანსკავკასიური კორიდორი ამ ტვირთების გადაზიდვაში ჩართულია და ეს კარგია, მაგრამ თუ იგივე ტვირთი ჩინეთიდან მიდის ირანში ბანდარ აბასის პორტის მეშვეობით, შემდგომ ნაწილდება სომხეთში, აზერბაიჯანსა და ცენტრალური აზიის ქვეყნებში, მაშინ ქართული და ზოგადად, ტრანსკავკასიური კორიდორის ათვისება ვერ ხერხდება და ეს უარყოფითად ისახება ქართულ კორიდორში ტვირთზიდვის საერთო მოცულობის ტრენდზე. აღნიშნული მარშრუტი ე.წ. სამხრეთის მულტიმოდალური კორიდორი წარმოადგენს უმნიშვნელოვანეს კონკურენტ ტრანზიტულ მარშრუტს ტრანსკავკასიური კორიდორისათვის და ამაზე ქვემოთ ვისაუბრებთ.

ამრიგად: ტრანსკავკასიური სატრანზიტო კორიდორის საერთაშორისო კონკურენტებია ჩრდილოეთისა და სამხრეთის საზღვაო დერეფნები, რომლებიც

კონკურენციას უწევს ტრანსკავკასიურ კორიდორს შორეული აღმოსავლეთსა და ევროპას შორის ტვირთგადაზიდვაში. თითოეულ მათგანს გააჩნია თავისი უპირატესობები და ნაკლოვანებები. ამჟამად ძირითად საზღვაო მარშრუტს ქმნის სამხრეთის ე.წ. აბრეშუმის ზღვის კორიდორი, რომელიც „გამწევი ძალაა“ აღმოსავლეთ-დასავლეთს შორის ტვირთზიდვის პროცესში. მისი ძირითადი ძლიერი მხარეებია უსაფრთხოების მაღალი დონე, კონკურენციით განპირობებული დაბალი ტარიფები, ტვირთდაფარვის დიდი მასშტაბი და სხვ. მის ნაკლოვანებად უნდა ჩაითვალოს დასავლეთ-აღმოსავლეთს შორის გრძელი მარშრუტი და ტვირთგადასაზიდად საჭირო მეტი დრო, რასაც ემატება სხვადასხვა საერთაშორისო გადატვირთვის პორტებში შესვლის დრო - დამატებით საოპერაციო დრო, რაც საბოლოოდ აისახება გაზრდილ სატრანზიტო დღეებში; ჩრდილოეთის საზღვაო დერეფანი (ჩრდილოეთის მარშრუტი), რომელიც აერთიანებს ჩრდილოეთის ყინულოვან ოკეანის აუზსა და ჩრდილოეთ ევროპის ქვეყნებს (სკანდინავიური ქვეყნები, ბალტიის ქვეყნები), სამხრეთის საზღვაო მარშრუტზე უფრო მოკლეა და ნაკლებ სატრანზიტო დროს მოითხოვს (ამის გამაპირობებელი ერთ-ერთი ფაქტორი საერთაშორისო გადატვირთვის პორტების რაოდენობის სიმცირეცაა), თუმცა მისი შემაფერხებელი ბარიერი სეზონურობაა, რომელიც ქმნის არასტაბილურობას ტვირთზიდვის პროცესში და ზრდის გადაზიდვის დანახარჯებს.

### 3.2 . ტრანსციმბირული სარკინიგზო და სამხრეთის საზღვაო დერეფანი

ტრანსციმბირული სატრანზიტო დერეფანი მოიცავს იმ სარკინიგზო მარშრუტს, რომელიც რუსეთის ტერიტორიის გავლით, იაკონიას, ჩრდილოეთ კორეას, მონღოლეთს, ჩინეთს და შუა აზიის ქვეყნებს აკავშირებს ჩრდილოეთის სკანდინავიურ ქვეყნებსა და აღმოსავლეთით ბალტიისპირა სახელმწიფოებთან (დანართი 17).

ტრანსციმბირული სარკინიგზო დერეფანს, რომელიც თავდაპირველად მოსკოვისა და რუსეთის შორეულ აღმოსავლეთის ერთმანეთთან დასაკავშირებლად აიგო, ამჟამად უმნიშვნელოვანესი საერთაშორისო სატრანზიტო ფუნქცია გააჩნია დასავლეთ-

აღმოსავლეთის ტვირთზიდვის პროცესში. რუსეთის რკინიგზა მსოფლიოში ყველაზე გრძელი 9289 კმ-იანი სარკინიგზო ხაზით იაპონიის ზღვასთან უკავშირდება მონღოლეთის, ჩინეთისა და ჩრდილოეთ კორეის სარკინიგზო ხაზებს. 2008 წელს ჩინეთი, მონღოლეთი, რუსეთი, ბელორუსი, პოლონეთი და გერმანია შეთანხმდნენ ტვირთზიდვის პროცესში ბეიჯინგიდან ჰამბურგის პორტამდე სარკინიგზო ხაზით თანამშრომლობაზე, რომელიც ანახევრებს და ხშირ შემთხვევაში მესამედამდე დაჰყავს სატრანზიტო დრო რომელიც ფიქსირდება სამხრეთის საზღვაო დერეფნით სარგებლობისას. მოცემულ დანართში (დანართი 18) წარმოდგენილია მანძილი და სატრანზიტო დრო ტრანსციმბირული სარკინიგზო ხაზის საკვანძო პუნქტებს შორის.

ტრანსმანჯურიული მარშრუტი მიჰყვება ტრანსციმბირულ მიმართულებას მოსკოვი-ჩიტას სარკინიგზო ხაზს და შემდგომ ჩინეთში შედის. ჩინეთის სასაზღვრო ქალაქ მანჯოულიდან ბეიჯინგამდე 1443 კმ-ია, ხოლო მოსკოვიდან ბეიჯინგამდე- 6638 კმ. მოსკოვიდან ბეიჯინგამდე სატრანზიტო დრო 6 დღე-ღამეს შეადგენს. რაც შეეხება ტრანსმონღოლურ მარშრუტს, იგი მიჰყვება ტრანსციმბირულ სარკინიგზო ხაზს მოსკოვი – ულან-უდემდე და შემდეგ გრძელდება მონღოლეთსა და ჩინეთში (ბეიჯინგში). ქალაქ ერენჰოტი, რომელიც ბეიჯინგიდან დაშორებულია 842 კმ-ით არის ჩინეთის სასაზღვრო ქალაქი. აღნიშნული მარშრუტით მოსკოვიდან ბეიჯინგამდე მანძილი 8961 კმ-ია.

ჩრდილოეთით, რუსეთის ფედერაციაზე გამავალი სახმელეთო, კერძოდ, სარკინიგზო დერეფანი, რომელსაც ტრანსციმბირულ სარკინიგზო დერეფანსაც უწოდებენ, კონკურენცია უწევს აბრეშუმის გზას და შესაბამისად - ტრანსკავკასიურ სატრანზიტო დერეფანს ტვირთზიდვისთვის ნაკლები ლოჯისტიკური და ოპერაციული საჭიროებების თვალსაზრისით. რადგან რეალურად მხოლოდ ერთ ქვეყანაზე ხდება ტვირთების ტრანზიტული გადაადგილება, ეს ამცირებს ადმინისტრაციულ ბიუროკრატიასა და საბაჟო პროცედურას და რაც მთავარია, სატარიფო პოლიტიკა კორიდორში ჩართულ მხარეებს შორის შეთანხმებულია და საერთო „თამაშის წესებს“ ითვალისწინებს, ამის გამო, ფასი გადაზიდვებზე მნიშვნელოვნად დაბალია და სტაბილური მკვეთრი და ინტენსიური რყევებისა და ცვლილებებისაგან. რაც ამ

კორიდორის ბენეფიციარებს სტაბილურობის შეგრძნებას აძლევს, გაატარონ ნებისმიერი სახის ტვირთი გრძელვადიანი თუ მოკლევადიანი კონტრაქტის პირობებში ისე, რომ გადაზიდვის პროცესში არ გაუძვირდებათ ფასები ყოველი შემდგომი ლოტის გადაზიდვისას. ექსპერტთა აზრით, ტრანსციმბირულ სარკინიგზო დერეფანს შეუძლია გაატაროს ევროპასა და აზიას შორის მოძრავი ტვირთების 30%, რაც უხეში გათვლებით 160.000 TEU-ს შეადგენს წელიწადში. ბოლო პერიოდში ყოველი შემდგომი ლოტის გადაზიდვისას რუსეთის, როგორც სატრანზიტო დერეფნის მიმართ ინტერესი მცირდებოდა არსებული საბაჟო პროცედურების, ტარიფების, ადმინისტრაციული სირთულეებისა და მოძველებული ტექნოლოგიების გამო. შედეგად, რუსეთის ფედერაცია ყოველწლიურად ათეულობით მილიონ დოლარს კარგავდა, მაგრამ განახლებული საბაჟო პროცედურების და მოდერნიზებული ჩქაროსნული კონტეინერმზიდების მეშვეობით, შესაძლებელი გახდა იაპონიიდან - რუსეთის გავლით - დასავლეთ ევროპაში (პოლონეთი, გერმანია და საფრანგეთი) ტვირთის 19 დღეში ჩატანა, სამხრეთ კორეიდან - 17 დღეში, ჩინეთის ჩრდილოეთის პორტებიდან კი 18 დღეში. ანუ საოპერაციო და ინფრასტრუქტურულმა რეფორმებმა მეტად სწრაფი და კომფორტული გახადა ეს დერეფანი, თუმცა დღემდე გადაუჭრელ პრობლემას წარმოადგენს რუსეთში არსებული კორუფციის მაღალი დონე და კრიმინალური მდგომარეობა, რაც სერიოზული რისკის ქვეშ აყენებს ტვირთების გადაზიდვის უსაფრთხოებას. გარდა ამისა, ტრანსციმბირული სარკინიგზო დერეფნის ნაკლოვანებას წარმოადგენს სარკინიგზო ხაზებში არსებული ტექნიკური სტანდარტების განსხვავებულობა. კერძოდ, ყოფილი საბჭოთა კავშირის ქვეყნებში არსებული გაბარიტული/განიერი სარკინიგზო ლიანდაგები არ შეესაბამება ჩინეთის, მონღოლეთისა და ევროპის სარკინიგზო ხაზებს, რაც ჩინეთის, მონღოლეთის, უკრაინისა და ბელორუსის საზღვრებთან ქმნის შემაფერხებელ ბარიერებს და თავის მხრივ, დაკავშირებულია გადატვირთვების ორგანიზებასთან და დამატებით ფინანსურ დანახარჯებთან.

ზემოაღნიშნული სატრანზიტო დროის სიმცირის გარდა, მნიშვნელოვანია აღინიშნოს, რომ გერმანიას, პოლონეთს, ბელორუსს, რუსეთს, მონღოლეთსა და ჩინეთს

შორის 2008 წელს დაიღო ხელშეკრულება გადაზიდვაზე გამჭოლი ტარიფების შემოღებასთან დაკავშირებით, რომლის მიხედვითაც გადაზიდვების ღირებულება 1500 დოლარია, რაც 20%-ით ჩამორჩება ამჟამად არსებულ სამხრეთის საზღვაო დერეფანში სტანდარტული კონტეინერის გადაზიდვის ტარიფს და მაგალითად, იოკოჰამადან, ბუსანიდან და ჩინეთის სხვა ძირითადი პორტებიდან პოლონეთამდე 40 ფუტიანი სტანდარტულის კონტეინერის ტრანსპორტირების ფასი 1900 აშშ დოლარიდან 2200 დოლარამდე მერყეობს.<sup>134</sup>

ამჟამად, ტრანსციმბირული სარკინიგზო დერეფნის ძირითადი უპირატესობებია:

- არ გააჩნია სეზონურობა;
- ერთი სატრანზიტო ქვეყანა ჩინეთსა და ევროპას შორის;
- ერთი საბაჟო პროცედურა;
- გამჭოლი და ფიქსირებული ტარიფები.

მისი ძირითადი ნაკლოვანებებია:

- შორი მანძილი;
- დიდი სატრანზიტო დრო (ტრანსკავკასიურ კორიდორთან შედარებით);
- კორუფციისა და კრიმინალის მაღალი დონე;
- ტექნიკური შეუთავსებლობა საზღვრისკვეთისას.
- გადატვირთვის საოპერაციო სირთულე.

ტრანსკავკასიური კორიდორის კიდევ ერთი კონკურენცია - ე.წ. სამხრეთის საგზაო დერეფანი (დანართი 19), რომელიც თავდაპირველად განსაზღვრული იყო როგორც ახალი რკინის აბრეშუმის გზა ჩინეთიდან ევროპამდე. 2016 წლის 15 თებერვალს ჩინეთიდან დაძრული სატვირთო მატარებელი თეირანში ჩავიდა, რომელმაც ირანის მიმართ პოსტსანქციების პირობებში, ჩინეთ-ირანის ურთიერთობებში ახალი ფურცელი გადაშალა. ირანის საზღვრამდე აღმოსავლეთ ჩინეთის ჟეჯიანგის პროვინციის ქალაქ ივუდან სატვირთო მატარებელმა გაიარა ყაზახეთისა და თურქმენეთის ტერიტორია და დაფარა 10 399 კმ 14 დღის მანძილზე. ეს სატრანზიტო დრო დაახლოებით 20 დღით

---

<sup>134</sup>Chapter 4: Freight Rates. (2011). Review of Maritime Transport (United Nations Conference on Trade and Development). New York.

ნაკლებია, ვიდრე შანხაიდან სამხრეთის საზღვაო კორიდორის გავლით ბანდარ აბასის პორტამდე მარშრუტი. 2017 წელს უკვე მეორედ დაიძრა სატვირთო მატარებელი ჩრდილოეთ ჩინეთის ნინქსია ჰუის ავტონომიური რეგიონის ქალაქ ინჩუანიდან თეირანის მიმართულებით მანქანის ნაწილების, საყოფაცხოვრებო ნივთებისა და კერამიკული და მინის ნაწარმის გადასაზიდად რასაც 15 დღე დასჭირდა.<sup>135</sup> ირანიდან კი თურქეთის გავლით დანარჩენ ევროპაში ტვირთების გადასაზიდად თითქმის იგივე ტრანზიტური დრო სჭირდება, რაც ჯამურად 25-26 დღემდე ზრდის სატრანზიტო დროს ჩინეთიდან დასავლეთ ევროპულ ქვეყნებამდე.

სამხრეთის საზღვაო კორიდორთან შედარებით, მნიშვნელოვნად მცირე სატრანზიტო დროის მიუხედავად, სამხრეთის საგზაო/სარკინიგზო მარშრუტს საკუთარი სირთულეებიც გააჩნია, კერძოდ, ტვირთს უწევს რამოდენიმე ქვეყნის საზღვრის გადაკვეთა და იმავე რაოდენობის საბაჟო პროცედურების გავლა (ყაზახეთი, თურქმენეთი, ირანი, თურქეთი და შემდგომ ევროკავშირი). ეს, რა თქმა უნდა, ზრდის დაყოვნების დროს და ადმინისტრაციულ ბარიერებს. როგორც ჩინელი ტვირთმზიდველებისთვის და მით უფრო ევროპული მხარისთვის. ტვირთების დაკარგის მაღალი რისკია ყაზახეთსა და თურქმენეთში. აღნიშნულის გარდა, ცენტრალურ აზიასა და ირანში, ინფრასტრუქტურული თვალსაზრისით, მნიშვნელოვანი ხარვეზებია სატრანსპორტო საშუალებების მაქსიმალურად ეფექტიანი ოპერირებისთვის. ერთადერთი, რაც გადაზიდვის ფასს ამცირებს, საწვავზე იაფი წვდომაა, თუმცა საოპერაციო და ლოჯისტიკური დანაკარგები იმდენად დიდია, რომ აღნიშნული ფაქტიც ვერ ახდენს ამის კომპენსირებას და საბოლოო ჯამში 20 ფუტიანი კონტეინერის გადაზიდვა ჩინეთი-პოლონეთის მიმართულებით 3450 აშშ დოლარი ჯდება, ხოლო 40 ფუტიანი მშრალი კონტეინერისა - 6550 აშშ დოლარი, რაც დიდი თანხაა, მით უმეტეს, თუ გავითვალისწინებთ ძირითადად რა ტიპის ტვირთებზეა საუბარი. ამ კორიდორზე გამავალი ტვირთი, როგორც წესი, ძალიან დაბალი თვითღირებულებით ხასიათდება. ამდენად, აღნიშნული ხარჯი ხშირ შემთხვევაში უბრალოდ არარენტაბელურია არა თუ

---

<sup>135</sup>Xinhua. (16 Feb. 2016). First train from China to Iran stimulates Silk Road revival. [www.chinadaily.com.cn/china/2016-02/16/content\\_23502293.htm](http://www.chinadaily.com.cn/china/2016-02/16/content_23502293.htm) (6.08.2018).



ევროპა-ჩინეთს შორის სავაჭრო ტვირთების გადაზიდვის შესასრულებლად, არამედ ამჟამად თავად ჩინეთ-ირანს შორის სავაჭრო ტვირთების გადასაზიდადაც.

რაც შეეხება სამხრეთის სახმელეთო დერეფანს, ის მოიცავს ევროპიდან თურქეთის გავლით, ირანის, თურქმენეთის, უზბეკეთის და ყაზახეთის მარშრუტს, რომელიც ჩინეთის წყნარი ოკეანის სანაპიროებამდე მიდის. გრძელი მანძილის, გაუმართავი და არარენტაბელური მომსახურების, პოლიტიკურად არასტაბილური სახელმწიფოს – ირანის ფაქტორისა და გართულებული საზღვრისკვეთის პროცედურების გამო, აღმოსავლეთ-დასავლეთის ვაჭრობისთვის აღნიშნული გზა მნიშვნელოვნად არასდროს ყოფილა დატვირთული. ის ძირითადად გამოიყენება თურქეთის, ირანისა და შუააზიის ქვეყნების ტვირთების გადასაზიდად და არა ჩინური საქონლის ევროპაში ტრანსპორტირებისთვის. მიუხედავად ამისა, აღნიშნული მარშრუტი შესაძლებელია უფრო მეტად გამოიყენებადი გახდეს სხვა პარალელური პროექტების განხორციელების პირობებში. მაგალითად, ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელი სატრანსპორტო მარშარის გვირაბით, რომელიც ბოსფორის სრუტის ქვეშ გადის.<sup>136</sup> ამ პროექტის დასრულება უზრუნველყოფს ტვირთნაკადებს ევროპიდან თურქეთის გავლით ირანსა და შუა აზიაში და იქიდან ჩინეთში. თუმცა, იქიდან გამომდინარე, რომ მარშარის გვირაბში სარკინიგზო ხაზით ტვირთზიდვის შეზღუდული პირობები იქნება, რადგან აღნიშნული გვირაბი მოემსახურება მგზავრთა გადაყვანასაც, რის გამოც სახიფათო ტვირთების გადაზიდვა ამ რკინიგზით აიკრძალება. ამ ფაქტორების გათვალისწინებით, შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ აღნიშნული დერეფანი სრულად ვერ აითვისებს თავის პოტენციალს და მნიშვნელოვან კონკურენციას ვერ გაუწევს სხვა დანარჩენ სახმელეთო და საზღვაო საერთაშორისო სატრანზიტო დერეფნებს.<sup>137</sup>

მთლიანობაში, სამხრეთის საგზაო დერეფნის ძირითადი უპირატესობებია:

- მოკლე მანძილი;
- მცირე სატრანზიტო დრო.

<sup>136</sup>Onur, U. (20 May 2013). False Facts About Marmaray, Rail Turkey. Istanbul. <https://railturkey.org/2013/05/20/complet-ely-false-facts-about-marmaray/> (12.09.2018).

<sup>137</sup>Onur, U. (12 Nov. 2013). Is Marmaray Key for Europe-Asia Rail Connection?, Rail Turkey. Istanbul. <https://railturkey.org/2013/11/12/marmaray-connects-asia-europe/> (3.10.2018).

მისი ძირითადი ნაკლოვანებებია:

- გადაზიდვის საოპერაციო სირთულე;
- კორუფციისა და კრიმინალის მაღალი დონე;
- გამჭოლი ტარიფების არ არსებობა;
- შეთანხმებული საერთო საბაჟო პროცედურების არ არსებობა;
- განსხვავებული საზღვრისკვეთის პროცედურები კორიდორში;
- ლოჯისტიკური უზრუნველყოფის ინფრასტრუქტურის დაბალი დონე.

ამრიგად: ტრანსკავკასიური კორიდორის სახმელეთო საერთაშორისო კონკურენტ კორიდორებს წარმოადგენენ ტრანსციმბირული სარკინიგზო და სამხრეთის სახმელეთო კორიდორი. ორივე მათგანს აქვს ამბიციის მოახდინოს დასავლეთ-არმოსავლეთს შორის ტვირთნაკადების მოზიდვა და საკუთარ დერეფანში გადაზიდვა, თუმცა ამას მეტ-ნაკლები წარმატებით მხოლოდ ტრანსციმბირული სარკინიგზო კორიდორი ახერხებს, ვიდრე სამხრეთის სახმელეთო დერეფანი. რუსეთზე გამავალი კორიდორის უპირატესობა მდგომარეობს იმაში, რომ შორეულ აღმოსავლეთსა და ევროპას შორის ტვირთი გადაზიდვა ხდება მხოლოდ ერთი ქვეყნის გადაკვეთით, რაც ამარტივებს საბაჟო პროცედურასა და არ არის საჭირო სხვა ქვეყნებთან საზღვრისკვეთის პროცედურების გავლა. აღნიშნულ კორიდორში დაწესებულია გამჭოლი და ფიქსირებული ტარიფები, რაც გადაზიდვას იაფს, სტაბილურს და პროგნოზირებადს ხდის. მიუხედავად ნახსენები უპირატესობებისა, სარკინიგზო კორიდორი საქმოდ გრძელია და შესაბამისად მოითხოვს უფრო მეტ ტრანზიტულ დროს, ვიდრე თანაბარ პირობებში დასჭირდებოდა სამხრეთის სახმელეთო კორიდორის შემთხვევაში ერთი ერთეული ტვირთის გადასაზიდად. ასევე აღსანიშნავია კორუფციისა და კრიმინალის მაღალი დონე სამხრეთის კორიდორის შემთხვევაშიც. ხაზგასასმელია საოპერაციო სირთულეც, რომელიც დაკავშირებულია საზღვრისკვეთისას ტექნიკურ შეუთავსებლობასთან მოსაზღვრე ქვეყნებსა და რუსეთს შორის. შეიძლება ითქვას, რომ ტრანსციმბირულ სარკინიგზო კორიდორსა და სამხრეთის სახმელეთო დერეფანს შორის ფაქტობრივად მანძილი და სატრანზიტო დრო განსხვავდება, რადგან სხვა კომპონენტში როგორცაა

ტვირთის ადმინისტრირება, მონიტორინგის სისტემები, ტექნიკური შეუთავსებლობა კორიდორში, საბაჟო და საზღვრის კვეთის პროცედურები თითქმის იდენტურია.

### 3.3. ახალი აბრეშუმის გზის (ტრანსკავკასიური) სატრანზიტო დერეფანი

ისტორიულ აბრეშუმის გზაზე გამავალი სატრანსპორტო კორიდორი და მისი ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი რგოლი საქართველო, ევროპა-აზიის შემაერთებელ დერეფანს წარმოადგენს. ზემოთ ნახსენები წინა ოთხი სატრანზიტო მარშრუტისაგან განსხვავებით იგი მოიცავს მულტიმოდალურ გადაზიდვებს, რაც გულისხმობს სარკინიგზო, საავტომობილო და საზღვაო გადაზიდვების კომპლექსურ გამოყენებას. აღნიშნული მარშრუტით ცენტრალური და სამხრეთ ევროპული ქვეყნების ტვირთნაკადები შავი ზღვის, საქართველოსა და აზერბაიჯანის, შემდეგ კასპიის ზღვისა და ყაზახეთის გავლით ხვდება ჩინეთში.

ევროპა-კავკასია-აზიის ანუ ტრანსკავკასიური სატრანსპორტო დერეფნის ისევე, როგორც სხვა დერეფნების კონკურენტუნარიანობას გადაზიდვების სიიარაღე, სისწრაფე და საიმედოობა განსაზღვრავს. ყოველივე აღნიშნული, თავის მხრივ, დამოკიდებულია სატრანსპორტო დერეფნის სიგრძეზე და სატრანზიტო ინფრასტრუქტურის ხარისხზე, მათ შორის საკუთრივ სატრანსპორტო კომუნიკაციების მდგომარეობაზე, სამართლებრივ რეგულაციებსა და სატარიფო პოლიტიკის მოქნილობაზე.

მიუხედავად იმისა, რომ ტრანსკავკასიური დერეფნის საქართველოს მონაკვეთში სატრანზიტო ტვირთზიდვის მოცულობის დინამიკა წლების მიხედვით ზრდის ტენდენციით ხასიათდება, მთელი რიგი ნიშნების მიხედვით, კონკურენტებთან შედარებით მაგისტრალის საერთო კონკურენტუნარიანობა ქვეითდება. მაგალითად, საავტომობილო ტრანსპორტი, ძირითადად, მხოლოდ საქართველოს მომიჯნავე ქვეყნებთან ორმხრივ ტვირთზიდვას უზრუნველყოფს და დერეფნის გასწვრივ სატრანზიტო გადაზიდვებში უმნიშვნელოდ მონაწილეობს. გარდა ამისა, ქვეყნის გავლით როგორც საავტომობილო ტრანსპორტით, ისე რკინიგზით გადაზიდული ტრანზიტული ტვირთების 60%-ზე მეტი მოდის აზერბაიჯანზე და სომხეთზე, ხოლო

აზიური ქვეყნების ტვირთების წილი უმნიშვნელოა და ბოლო წლების მიხედვით იკლებს კიდევ. ამის ერთ-ერთი მიზეზი რუსეთზე და ირანზე გამავალ დერეფნებში უფრო მოქნილი სატარიფო პოლიტიკაა. ნავსადგურებშიც დამუშავებული სატრანზიტო ტვირთის დიდი ნაწილი დაახლოებით 85% აზერბაიჯანსა და სომხეთზე მოდის, ხოლო აზიურ ტვირთებზე - არაუმეტეს 15%.<sup>138</sup>

ახალი აბრეშუმის გზის უპირატესობები აქამდე განხილულ კორიდორებთან შედარებით მდგომარეობს იმაში, რომ ყველაზე მოკლე მანძლია დასავლეთსა და აღმოსავლეთს შორის. 2015 წელს ეპოქალური მნიშვნელობის მოვლენა მოხდა: ჩინეთიდან საქართველოში პირველი სატვირთო მატარებელი ჩამოვიდა. საქართველოს, აზერბაიჯანის, ყაზახეთისა და ჩინეთის პროექტის შედეგად ჩინეთიდან საქართველოში ტვირთის ტრანსპორტირება 9 დღეში, განხორციელდა, მაშინ როცა სამხრეთი საზღვაო დერეფნის გამოყენებით ტვირთის ჩამოტანას 45 დღე სჭირდება (დანართი 20).

ტრანსაზიურ-კავკასიური მატარებელი ჩინეთიდან საქართველოს შავი ზღვის პორტების მიმართულებით იმოდრავებს, საიდანაც ტვირთი შემდგომ ევროპის, ხმელთაშუა ზღვისა და შავი ზღვის სხვა ქვეყნებს მიეწოდება, მაგრამ აქვე უნდა აღინიშნოს უარყოფითი მხარეც, რომელიც მულტიმოდალურ გადაზიდვას გულისხმობს და სახმელეთო და საზღვაო ტრანსპორტის ერთდროულად გამოყენებით გამოიხატება. ეს ართულებს გადაზიდვის საოპერაციო მხარეს და ზრდის სატრანსპორტო ხარჯებს. საუბარია იმაზე, რასაც შევხებით სამხრეთის სარკინიგზო კორიდორის განხილვისას ანუ ახალი აბრეშუმის გზა, რომელიც ტრანსკავკასიური კორიდორის გავლას გულისხმობს აერთიანებს მრავალ ქვეყანას, რაც კორიდორს რთულსა და კომპლექსურს ქმნის. კერძოდ, ჩინეთიდან წამოსულმა ტვირთმა უნდა გაიაროს ისეთი არასაიმედო და არასტაბილური ქვეყნების ტერიტორია, როგორცაა თურქმენეთი და ყაზახეთი, შემდგომ კასპიის ზღვის გადაკვეთით გაიაროს აზერბაიჯანის ტერიტორია, გადაკვეთოს ქართული სატრანზიტო კორიდორი და შავი ზღვით ან თურქეთზე გავლით მოხვდეს ევროკავშირის ზონაში. ეს კი ზრდის ადმინისტრაციულ პროცედურებს. აღნიშნულ კორიდორში რამდენი ქვეყნის

---

<sup>138</sup>საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტო <http://mta.gov.ge/> (22.10.2018).

საზღვარსაც გადაკვეთს ერთეული ტვირთი, იმდენჯერ უწევს საბაჟო პროცედურის გავლა, რაც იმას ნიშნავს, რომ ტვირთის გადაზიდვის პროცესში ტვირთმფლობელმა უნდა გაითვალისწინოს თითოეული სახელმწიფოს მიერ დადგენილი რეგულაციები კონკრეტული სახის ტვირთის გატარებასთან დაკავშირებით, რადგან არ არსებობს საერთო საბაჟო კონტროლის მექანიზმი და საერთო მარეგულირებელი საკანონმდებლო შეთანხმება სახელმწიფოთშორის დონეზე. გარდა ამისა, გადაზიდვის ღირებულება იზრდება საოპერაციო სირთულიდან გამომდინარე. კერძოდ, ჩინეთიდან წამოსული მატარებელი უნდა გადაიტვირთოს ყაზახურ სარკინიგზო პლატფორმებზე, იქიდან თურქმენულზე პორტში, შემდგომ ტრანსპორტირება ისევ საავტომობილო ან სარკინიგზო გზით ფოთისა და ბათუმის პორტამდე და შავი ზღვით რუმინეთში ან ბულგარეთში გადატვირთვა ან საქართველოს გავლით ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო მარშრუტით, თურქეთის გავლით ტვირთების ევროკავშირში გატანა. ეს ყველაფერი მნიშვნელოვნად ზრდის ტვირთების ფასს, ასევე ზრდის თავად ტვირთების გატაცებისა და დაკარგვის რისკს თურქმენეთსა და ყაზახეთში გატარებისას. ამას ემატება ისიც, რომ აღნიშნულ სახელმწიფოებს შორის არ არის შემუშავებული და დაფიქსირებული გამჭოლი ტარიფები, რათა მოხდეს კორიდორში საფასო პოლიტიკის საერთო „თამაშის წესების“ დანერგვა და გათვალისწინება. ახალი აბრეშუმის გზის წევრ ქვეყნებს შორის ამ ეტაპზე არსებობს მრავალი ტექნიკური ბარიერი, არ არის შეთანხმებული სამართლებრივი საკითხები. ამდენად, მოკლევადიან პერიოდში ახალი აბრეშუმის გზის და კერძოდ, ტრანსკავკასიური სატრანზიტო ფუნქციის განხილვა დასავლეთსა და აღმოსავლეთს შორის ვაჭრობის ტვირთების გადასაზიდი დერეფნების კონკურენციის კრილში ემბრიონულ მდგომარეობაშია. მაგალითად, 2015 წელს საქართველომდე 20 ფუტიანი ტვირთის გადაზიდვის ფასი 2015 წელს სარკინიგზო მარშრუტით იყო 5200 აშშ დოლარი, ხოლო 40 ფუტიანი - 8480 აშშ დოლარი.<sup>139</sup> საქართველოს გავლით ევროკავშირის ქვეყნებამდე გაცილებით მაღალი დანახარჯებია საჭირო, თუმცა გრძელვადიან პერიოდში ამ კორიდორის კონკურენტუნარიანობის

---

<sup>139</sup>საქართველოს რკინიგზის შვილობილი კომპანია - ჯიარ ლოჯისტიკა და ტერმინალები. <http://www.railway.ge/> (30.11.2018).

განხილვა შესაძლებელია გარკვეული პირობების გათვალისწინებით, რადგან მნიშვნელოვანია რა ტიპის ტვირთებზე იქნება ორიენტირი ალებული. სამხრეთის საზღვაო მარშრუტი ჯერ-ჯერობით ყველაზე დაბალდანახარჯიანი და იაფი კორიდორია, თუმცა მაღალი სატრანზიტო დროით. ამგვარი პირობები მისაღებია დაბალი და საშუალო ღირებულების ტვირთების გადასაზიდად, მაგრამ არსებობს საშუალოზე უფრო მაღალი და მაღალი ღირებულების ტვირთები, რომლებისთვისაც მნიშვნელოვანია დანიშნულების ადგილამდე მინიმალურ დროში მიწოდება. ამ შემთხვევაში ტრანსპორტირების სიჩაფე არ არის გადამწყვეტი, რადგან სატრანზიტო დროის სიმცირე ტვირთმფლობელს უკომპენსირებს ტრანსპორტირების ღირებულებას დროში. ფულის ბრუნვის სიჩქარე ანუ დაბალი სატრანზიტო დრო ფულად ნაკადებს უზრდის კომპანიაში.

ამრიგად, ტრანსკავკასიური კორიდორი საკმაოდ ახალგაზრდაა სხვა კორიდორებთან შედარებით. მიუხედავად იმისა, რომ ინტერესი მაღალია, სატრანზიტო კორიდორის გააქტიურება და ჩინური ტვირთების ევროპაში გადაზიდვის პროცესი ფერხდება. ამიტომ იგი მხოლოდ რეგიონულ სატრანზიტო კორიდორად რჩება და არა საერთაშორისო მოთამაშედ. უმთავრეს ნაკლოვანებას ქმნის კორიდორის მულტიმოდალურობა, რაც იმას ნიშნავს, რომ ტვირთზიდვაში ჩართულია, როგორც საზღვაო, ისე სახმელეთო ტრანსპორტი, რაც მნიშვნელოვნად აძვირებს ტრანსპორტირებას კორიდორში. ასევე აღსანიშნავია არასაკმარისი სატრანსპორტო-ინფრასტრუქტურული დონე, ამას ემატება ისიც, რომ ე.წ. ახალი აბრეშუმის გზის სახელმწიფოებს შორის არ არის შემუშავებული და დაფიქსირებული გამჭოლი ტარიფები, საერთო საფასო პოლიტიკა. ახალი აბრეშუმის გზის წევრ სახელმწიფოებს შორის არსებული ტექნიკური ბარიერები და განსხვავებული სამართლებრივი რეგულაციები ტვირთზიდვის საკითხებთან დაკავშირებით ართულებს საზღვრისკვეთისა და საბაჟო პროცედურებს. ამდენად, მოკლევადიან პერიოდში ახალი აბრეშუმის გზის და მის ავანგარდში ტრანსკავკასიური კორიდორის ანუ საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის განხილვა ევროპასა და ჩინეთს შორის ვაჭრობის ტვირთების გადასაზიდი კორიდორების კონკურენციის ჭრილში ემბრიონულ მდგომარეობაშია;

გრძელვადიან პერიოდში ამ კორიდორის კონკურენტუნარიანობის განხილვა შესაძლებელი იქნება გარკვეული ტიპის სასაქონლო ნომენკლატურის გადაზიდვის შემთხვევაში. კერძოდ, ახალი აბრეშუმის გზის კორიდორი, საერთაშორისო კონკურენტებთან შედარებით, შესაძლოა უფრო მომხიბვლელი იყოს მოკლე მანძილითა და მცირე სატრანზიტო დროით მაღალღირებულების მქონე ტვირთებისთვის, რომლის ტრანსპორტირებისას პრიორიტეტია მინიმალურ დროში მიწოდება. ამ შემთხვევაში ხარჯები არ არის გადამწყვეტი ფაქტორი, რადგან თავად სატრანზიტო დროის სიმცირე ტვირთმფლობელს უკომპენსირებს ტრანსპორტირების ღირებულებას.

#### 3.4. ჩრდილოეთისა და სამხრეთის მულტიმოდალური სატრანზიტო დერეფნები

საქართველოს და ზოგადად ტრანსკავკასიური კორიდორის სატრანზიტო ჰაბად ფორმირებისთვის, სამწუხაროდ, ჯერ სრულყოფილ კონკურენციას ვერ გავუწევთ დასავლეთ-აღმოსავლეთს შორის ანუ ევროპა-ჩინეთს შორის ვაჭრობის ტვირთბრუნვის გამტარებელ კორიდორებს, კერძოდ, უკვე ნახსენებ ტრანსციმბირულ სარკინიგზო კორიდორს და სამხრეთის საზღვაო კორიდორს. მათ მნიშვნელოვანი უპირატესობები გააჩნიათ განსაკუთრებით დაბალი და საშუალო ღირებულების ტვირთების გადაზიდვაში, რომელიც ორმხრივი ვაჭრობის უმეტესობას შეადგენს. უპირველესად, მნიშვნელოვანია გამოვიცნოთ ამჟამინდელი გამოწვევები და ის კონკურენტი კორიდორები, რომლებიც სამამულო რეგიონული და საგარეო რეგიონული ტვირთზიდვის პროცესში არიან ჩართულები. ამდენად, გამოსაყოფია ერთმანეთში მძლავრ კონკურენციაში მყოფი სამი კორიდორი (მათ შორისაა ტრანსკავკასიური სატრანზიტო დერეფანი):

*ა) ჩრდილოეთის მულტიმოდალური სატრანზიტო დერეფანი:*

- ✓ ანტვერპენი/როტერდამი/ჰამბურგი (ევროკავშირი) - რიგა - ალმა-ატა (რკინიგზა);
- ✓ სავანა/ჩარლსტონი (აშშ) - რიგა - ალმა-ატა (რკინიგზა).

*ბ) სამხრეთის მულტიმოდალური სატრანსპორტო დერეფანი:*

- ✓ შანხაი/ქინგდაო/ნინგბო - ბანდარ აბასი - ბაქო, ერევანი, ცენტრალური აზია;

✓ შანხაი/ქინგდაო/ნინგბო - ამბარლი/სტამბული - ბაქო, ცენტრალური აზია.

გ) ტრანსკავკასიური ანუ ახალი აბრეშუმის გზის სატრანზიტო დერეფანი:

✓ ანტვერპენი, როტერდამი, ჰამბურგი - ფოთი - ბაქო/აქტაუ - ალმა-ატა;

✓ სავანა/ჩარლსტონ (აშშ)- ფოთი - ბაქო/აქტაუ - ალმა-ატა;

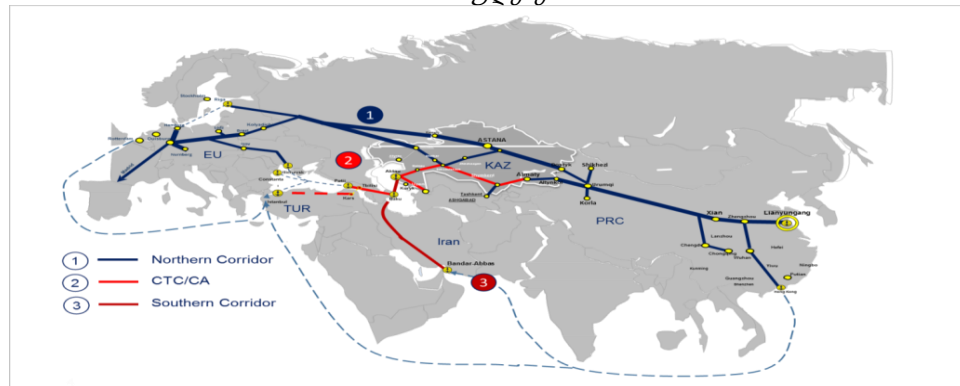
✓ სტამბული/ამბარლი - ფოთი - ბაქო/აქტაუ - ალმა-ატა;

✓ შანხაი - ფოთი - ბაქო/აქტაუ - ალმა-ატა;

✓ სტამბული/ამბარლი-სარკინიგზო/საავტომობილო მარშრუტი-ბაქო/აქტაუ-ალმა-ატა.

ქვემოთ მოცემული ილუსტრირებიდანაც (ნახაზი 24) კარგად ჩანს თუ რა ტრანსპორტით ექიშება ერთმანეთს ზემოაღნიშნული რეგიონული კორიდორები სწორედ, რომ კავკასიური და ცენტრალური აზიური ტვირთების ტრანსპორტირებაში და აქ არ განიხილება დასავლეთ-აღმოსავლეთს შორის ვაჭრობის ტვირთები, როგორც ეს გვხვდებოდა საერთაშორისო კორიდორების შემთხვევაში.

ნახაზი 24. ალტერნატიული მარშრუტები ჩინეთიდან ევროკავშირის და ევროკავშირიდან ცენტრალური აზიის მიმართულებით



აბრეშუმის გზის ფორუმის მასალები მოწოდებული ინვესტ ინ ჯორჯიას ადმინისტრაციიდან <http://www.investingeorgia.org/> (20.11.2017).

უმნიშვნელოვანეს ბარიერს ევროპასა და ცენტრალურ აზიას შორის საერთაშორისო საზღვრის კვეთა წარმოადგენს. ამასთან დაკავშირებით ბალტიის რეგიონისა და რუსეთის ტერიტორიაზე გამავალ მარშრუტს აქვს შემდეგი უპირატესობები: საზღვრისკვეთის პროცედურების სიმარტივე რუსეთსა და ყაზახეთს შორის შექმნილი ევრაზიული საბაჟო კავშირიდან გამომდინარე; არსებული რეგულარული ბლოკ ჩეინ მატარებლების მომსახურება რიგასა და ალმაატას შორის და კონტეინერებისა და ვაგონების მარტივი მიწოდების საშუალება აადვილებს და ამცირებს სატრანზიტო დროს; რეგულარული



ზლოკ ჩეინ მატარებლების არსებობა ჩრდილოეთის მარშრუტს ქმნის უფრო მეტად სანდოს, ვიდრე ტრანსკავკასიურს. რიგისა და ბალტიისპირა ქვეყნების სხვა საპორტო ქალაქები აწარმოებენ კონტეინერებისა და ვაგონების სწრაფ მიწოდებას ექსპორტისა და იმპორტის ოპერაციებისთვის ცენტრალურ აზიასა და ევროპას შორის; წარმოდგენილია რეგულარული სარკინიგზო სერვისი რიგასა და ალმაატას, აშხაბადს, ბიშკეკს, დუშამბესა და ტაშკენტს შორის სიხშირით 2–3 მატარებელი კვირაში. ტრანზიტული დრო რიგადან ალმა-ატამდე შეადგენს 8–10 დღეს.<sup>140</sup>

ბალტიისა და რუსეთის გავლით ალმაათში ტვირთის იმპორტირებისას, სატრანსპორტო ხარჯები მთელს ევროპაში განსხვავებულია ადგილმდებარეობების მიხედვით. ყველაზე უპირატესი მარშრუტი არის საზღვაო მარშრუტი ანტვერპენი/ჰამბურგი/როტერდამიდან რიგამდე, სადაც ტვირთის ტრანსპორტირება 500 აშშ დოლარი ჯდება 40 ფუტიან კონტეინერზე და 5350 აშშ დოლარი - სარკინიგზო გადაზიდვა რიგიდან ალმაატამდე. ტრანზიტული დრო ჯამურად შეადგენს 32-35 დღეს.<sup>141</sup>

ბალტიის გავლით მარშრუტის უმთავრესი უპირატესობა არის მნიშვნელოვნად მოკლე საზღვაო სატრანზიტო დრო, მაგალითად, ანტვერპენსა და როტერდამს შორის, რიგის, ტალინისა და კლაიპედას პორტებს შორის. ამ პორტებს შორის ტრანსპორტირების დანახარჯები ბევრად ჩამორჩება ბალტიის პორტებს შორის ტრანსპორტირების დანახარჯებს.

ჩრდილოეთის მულტიმოდალური დერეფანი დღეის მდგომარეობით წარმოდგენილია შემდეგნაირად: ანტვერპენი/როტერდამი/ჰამბურგი - რიგა - რუსეთი - ცენტრალური აზია. მისი ძირითადი უპირატესობებია:

- მოკლე მანძილი და მცირე სატრანზიტო დრო;
- გადაზიდვის სიჩქარე.

მისი ძირითადი ნაკლოვანებებია:

- მცირე გამტარუნარიანობა საპორტო მომსახურებაში;

<sup>140</sup>სატვირთო ექსპედიტორთა ასოციაციების საერთაშორისო ფედერაცია. <https://fiata.com/home.html> (18.08.2018).

<sup>141</sup>A.P. Moller Maersk Group. [www.maersk.com](http://www.maersk.com) (30.02.2019).

➤ სეზონურობა.

შორეული აღმოსავლეთიდან, კერძოდ, ჩინეთიდან ტვირთების გადაზიდვისთვის აზერბაიჯანში, სომხეთსა და ცენტრალურ აზიაში აქტიურად გამოიყენება ე.წ. სამხრეთის მულტიმოდალური კორიდორი (დანართი 21), რომელიც ჩინეთის ძირითადი პორტებიდან (შანხაი, ნინგბო, ქსინგანგი) გადაიტვირთება სამხრეთის საზღვაო კორიდორის მეშვეობით ირანის პორტ ბანდარ აბასში და იქიდან სარკინიგზო და საავტომობილო გზებით მიედინება სომხეთში, აზერბაიჯანსა და ცენტრალურ აზიაში. აღნიშნული დერეფანი პირდაპირი კონკურენტია ტრანსკავკასიური, კერძოდ, ქართული სატრანზიტო დერეფნის, რადგან საუბარია სწორედ იმ ტვირთებზე, რომლის ტრანზიტად გადატანის ამბიცია ქართულ სატრანზიტო კორიდორს გააჩნია ფოთისა და ბათუმის პორტების მეშვეობით.

სამხრეთის მულტიმოდალური კორიდორის შეფასებისას და მისი სტაბილურობა/არასტაბილურობის განხილვისას მნიშვნელოვანია სათანადო ყურადღება დაეთმოს ისეთ საერთაშორისო ფაქტორს, როგორცაა ირანის მიმართ სანქციების ამოქმედება. 2015 წელს აშშ-მა, საფრანგეთმა, გერმანიამ, დიდმა ბრიტანეთმა, ჩინეთმა და რუსეთმა ირანთან მიაღწიეს შეთანხმებას, რომელიც ითვალისწინებს თეირანის მიერ ბირთვულ პროგრამაზე უარის სანაცვლოდ საერთაშორისო სანქციების, მათ შორის ირანის მიერ ნავთობით ვაჭრობის აკრძალვის გაუქმებას. 2016 წლის იანვარში ირანის მიმართ საერთაშორისო სანქციების ნაწილი გაუქმდა. გასული წლის 8 მაისს კი აშშ-ის პრეზიდენტმა დონალდ ტრამპმა განაცხადა, რომ ვაშინგტონი ირანთან გაფორმებული ბირთვული შეთანხმებიდან გადის და ამ ქვეყნის წინააღმდეგ სანქციებს აღადგენს. ამდენად, 4 ნოემბრისთვის, ძალაში შევიდა სანქციები ირანის ნავთობის, ენერგეტიკის და საბანკო სექტორების წინააღმდეგ.

საქართველოში ტვირთნაკადების საერთო მოცულობაზე ირანის წინააღმდეგ სანქციების აღდგენის გავლენა მნიშვნელოვანია რამდენიმე ასპექტით იქნას განხილული. ირანი მსოფლიოში ნავთობის მეხუთე უდიდესი ექსპორტიორი ქვეყანაა და მისი სანქციებით შეზღუდვა, პირდაპირ აისახება მსოფლიო ბაზარზე. ირანის წინააღმდეგ

მოქმედი წინა სანქციების დროს, ბაზარს ამ ქვეყნის 2.4 მილიონი ბარელი ნავთობი დააკლდა. სავარაუდოა, რომ ახალი სანქციების სრულად ამოქმედების შემდეგ, ირანული ნავთობის დანაკლისი გაცილებით მეტი იქნება. მათი პროგნოზით, სანქციების სრულად ამოქმედების შემდეგ, ბარელი ნავთობის ფასი ადვილად მიაღწევს 80-დოლარიან ზღვარს და შესაძლოა, 90 დოლარის დონეზეც კი გადავიდეს. ირანული ნავთობის მიწოდების შეზღუდვა გამოიწვევს მსოფლიო ბაზარზე საწვავის ფასის ზრდას და შესაბამისად საზღვაო და სახმელეთო გადაზიდვების ტარიფების ზრდასაც. გაიზრდება საპორტო ხარჯიც არა მხოლოდ საქართველოს შემთხვევაში, არამედ გლობალურ დონეზე.

ირანის მიმართ საერთაშორისო სანქციების ამოქმედებას აქვს მეორე მხარეც, რომელიც დაკავშირებულია იმ ტვირთნაკადების მოზიდვასთან, რომლებიც საზღვაო გზით შორეული აღმოსავლეთის ქვეყნებიდან ირანის პორტის ბანდარ აბასის გავლით მიდის სომხეთსა და აზერბაიჯანში და ცენტრალურ აზიაში. ანუ, ბანდარ აბასის პორტი წარმოადგენს ამ ტვირთზიდვებში ქართული პორტებისა და შესაბამისად ქართული სატრანზიტო კორიდორის სერიოზულ კონკურენტსა და ალტერნატივას საკონტეინერო გადაზიდვებში. მაგალითად, ჩინეთის ძირითადი პორტებიდან (ქინგდაო, შანხაი, ნინგბო) ფოთამდე ტრანზიტული დრო შეადგენს დაახლოებით 45 დღეს, მაშინ, როცა ბანდარ აბასამდე ტრანზიტული დრო შეადგენს დაახლოებით 30 დღეს, დროითი ეს განსხვავება უმნიშვნელოვანეს ფაქტორს წარმოადგენს დროში ფულის ბრუნვის სიჩქარით. გარდა ამისა, საზღვაო გადაზიდვის - ფრახტის ფასი ჩინეთის ძირითადი პორტებიდან ბანდარ აბასის პორტამდე დაახლოებით 200-300 დოლარით ნაკლებია ქართულ პორტამდე არსებულ ფრახტის ფასთან შედარებით. მნიშვნელოვანია ისიც, რომ ბანდარ აბასის საპორტო და სატერმინალო მომსახურების ღირებულება გაცილებით ჩამორჩება ქართული პორტებისა და ტერმინალების ანალოგიური მომსახურების ფასებს, თუმცა რთულია პროგნოზირება, რადგან ბოლო სამი წლის განმავლობაში 14-ჯერ შეიცვალა ადგილობრივი საპორტო და სატერმინალო მომსახურების დანახარჯის მოცულობა. უკანასკნელ წლებში ფოთის ნავსადგურში საკონტეინერო ნაკადის შემცირება, ნაწილობრივ განპირობებული იყო ბანდარ აბასიდან სომხეთისა და

აზერბაიჯანის მიმართულებით გადაზიდვების გააქტიურებით. თუმცა, ირანის მიმართ ახალი სანქციების ამოქმედების დაანონსებამ, ბანდარ აბასიდან სომხეთისა და აზერბაიჯანის მიმართულებით დაახლოებით 1000-1200 დოლარით გააძვირა ერთი კონტეინერის გადაზიდვა და შესაბამისად გაიზარდა ფოთის პორტზე ტვირთნაკადების რაოდენობაც 2018 წლის ივლისსა და აგვისტოში. იმ შემთხვევაში, თუ კი ირანის მიმართ აღნიშნული სანქციები გაგრძელდება 2019 წლის ბოლომდე, შესაძლოა ქართულ პორტებში ტვირთბრუნვის მთლიანი მოცულობა დაახლოებით 15-20%-ით გაიზარდოს სწორედ ბანდარ აბასის პორტის ჩანაცვლების შედეგად.

სამხრეთის მულტიმოდალური დერეფანი დღეის მდგომარეობით წარმოდგენილია შემდეგნაირად: ჩინეთი-ირანი-სომხეთი, აზერბაიჯანი, ცენტრალური აზია. მისი ძირითადი უპირატესობებია:

- არასეზონურობა;
- მოკლე მანძლი;
- მცირე სატრანზიტო დრო;
- გადაზიდვის სიიაფე.

მისი ძირითადი ნაკლოვანებებია:

- გაუმართავი სატრანზიტო ინფრასტრუქტურა;
- საზღვრისკვეთის პროცედურის სირთულე;
- სამხედრო და პოლიტიკური არასტაბილურობა;
- ტვირთზიდვის უსაფრთხოების დაბალი დონე;
- არაპროგნოზირებადი ადგილობრივი ხარჯები;
- გაუმართავი ლოჯისტიკური ოპერაციული სისტემა.

ტრანსკავკასიური სატრანზიტო კორიდორის დაბალკონკურენტუნარიანობა ამჟამად განპირობებულია სხვადასხვა დეტერმინანტით, რასაც მომდევნო თავში უფრო დეტალურად გავაანალიზებთ ლოჯისტიკური უზრუნველყოფის ინდექსის მეშვეობით, თუმცა ერთ-ერთ უმთავრესი კორიდორის ხარჯიანობაა, კერძოდ საპორტო და სატერმინალო მომსახურების მაღალი ტარიფები კონკურენტ ნავსადგურებთან

შედარებით, მათ შორის ზემოთ ნახსენებ ბანდარ აბასისა და რიგის პორტთან შედარებითაც.

იმისათვის, რომ მოვახდინოთ ფოთის, რიგისა და ბანდარ აბასის პორტების მეშვეობით ერთი კონტეინერის ტრანსპორტირების დანახარჯების შედარებითი ანალიზი, განვიხილოთ სრული სატრანსპორტო მოსახურების ძირითადი კომპონენტების ხარჯვითი ნაწილის განსაზღვრა, ასე მაგალითად, ქვემოთ მოცემულია (იხილეთ ცხრილი 23, 24 და 25) სატერმინალო მომსახურების დანახარჯები ქართული, ირანული და ლატვიური პორტის შემთხვევაში.

ცხრილი 23. სატერმინალო მომსახურების მოსაკრებელი ფოთისა და ბათუმში - მოქმედების ვადა: 1/01/2019-31/12/2019

პორტი	ექსპორტი	იმპორტი	ექსპორტი	იმპორტი
	20 ფუტისანი მშრალი კონტ.		40 ფუტისანი მშრალი კონტ.	
ფოთის პორტი	260 USD	365 USD	300 USD	430 USD
ბათუმის პორტი	200 USD	320 USD	290 USD	400 USD

ეი პი ემ ტერმინალს ფოთი/სს ფოთის საზღვაო ნავსადგურის ადმინისტრაცია; ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის ადმინისტრაცია; [www.maersk.com](http://www.maersk.com) (20.02.2019).

ცხრილი 24. სატერმინალო მომსახურების მოსაკრებელია ბანდარ აბასში - მოქმედების ვადა: 1/01/2019-31/12/2019

პორტი	ექსპორტი	იმპორტი	ექსპორტი	იმპორტი
	20 ფუტისანი მშრალი კონტ.		40 ფუტისანი მშრალი კონტ.	
ბანდარ აბასი	140 USD	140 USD	180 USD	180 USD

შპს მერსკ საქართველოს ოფიციალურ ინფორმაციაზე დარყდნობით <https://www.maersk.com/> (23.02.2019).

ცხრილი 25. სატერმინალო მომსახურების მოსაკრებელია რიგაში - მოქმედების ვადა: 1/01/2019-31/12/2019

პორტი	ექსპორტი	იმპორტი	ექსპორტი	იმპორტი
	20 ფუტისანი მშრალი კონტ.		40 ფუტისანი მშრალი კონტ.	
რიგა	115 USD	115 USD	115 USD	115 USD

შპს მერსკ საქართველოს ოფიციალურ ინფორმაციაზე დარყდნობით <https://www.maersk.com/> (23.02.2019).

როგორც ზემოთ მოტანილი ცხრილებიდან (ცხრ.: 23, 24, 25) ჩანს, ბანდარ აბასის სატერმინალო დანახარჯები იმპორტ-ექსპორტის ორივე ტიპის კონტეინერზე პრაქტიკულად 50%-ით ნაკლებია ქართულ სატერმინალო მომსახურების დანახარჯებთან შედარებით. აღარაფერს ვამბობთ რიგის პორტზე, რომელიც მიეკუთვნება ე.წ. FREE OUT პორტების კატეგორიას, რაც იმას ნიშნავს, რომ ცალკე სატერმინალო დანახარჯი არ წარმოიქმნება, თუმცა საზღვაო ფრაქტში გათვალისწინებულია და 115 აშშ დოლარს შეადგენს ნებისმიერი ტიპის კონტეინერზე. ქართული პორტების სატერმინალო ხარჯებს, რომელიც ცხრილშია წარმოდგენილი, ემატებათ ე.წ. გატანის საკომისიო საიმპორტო და სატრანზიტო ტვირთების შემთხვევაში და 40 აშშ დოლარს შეადგენს.

ტრანსკავკასიური კორიდორის შემთხვევაში ტიპიური მარშრუტია ტბირთის ფოთის პორტის გავლით, რკინიგზით ბაქოს პორტამდე ჩატანა, იქიდან კასპიის ზღვით აქტაუს პორტამდე და შემდგომ ცენტრალური აზიის საბოლოო გადმოტვირთვის ადგილამდე ტრანსპორტირება. ამდენად, აღნიშნული კორიდორი რთული მულტიმოდალურობით ხასიათდება.

ზემოაღნიშნულის გარდა ერთ–ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანი ნაკლოვანება ჩვენი კორიდორისა არის შავი ზღვისა და კასპიის ზღვის პორტების არასაიმედოება და საზღვაო ხაზების მიმოსვლის სიხშირის დაბალი დონე; დაბალი ინტენსივობა საბორნე გადაზიდვებში ბაქოსა და აქტაუს პორტებს შორის. საკონტეინერო გადაზიდვების არ არსებობა. თითქმის ყველა კასპიური გემები ოპერირებენ აზერბაიჯანული Caspian Sea Shipping Company–ის მიერ, რომელსაც შეუძლია დაიტოს მაქსიმუმ 52 სარკინიგზო ვაგონი ერთ გემზე. როგორც ყოველთვის ტანკ ვაგონები სარგებლობენ უპირატესობით სხვა ტიპის ტვირთების მიმართ, ამიტომ სხვა ტიპის ტვირთების მფლობელებს რამოდენიმე დღით ან კვირით სხვა გემის ლოდინი უწევთ აქტაუს პორტში. მოცდენის დრო ძირითადად მერყეობს 1–7 დღემდე. გადაზიდვის ტარიფები არაპროგნოზირებადია და ხშირად იცვლება. კასპიის ზღვაში არ არის წარმოდგენილი საკონტეინერო გადამზიდი გემები, რომლებიც შეუფერხებლად მოახდენდნენ კონტეინერების გადაზიდვებს შავი ზღვის მიმართულებით.

ტრანზიტული დრო ანტვერპენის პორტიდან სტამბულის გავლით ფოთის პორტამდე შეადგენს დაახლოებით 24 დღეს, ხოლო ფოთიდან ალმა-ატამდე სარკინიგზო მიმოსვლით 18 დღეს, შედეგად ევროპის ძირითადი პორტებიდან ალმა-ატამდე სატრანზიტო დრო შეადგენს დაახლოებით 42 დღეს და 40 ფუტიანი მშრალი კონტეინერის ტრანსპორტირების ფასი მერყეობს 7 600 აშშ დოლარის ფარგლებში, მაშინ, როცა ბალტიის რეგიონის/რუსეთის გავლით ჩრდილოეთის კორიდორით ტარიფი 3050 აშშ დოლარით ნაკლებია. სატრანზიტო დრო ბალტიის/რუსეთის მარშრუტსა და ტრანსკავკასიურ კორიდორს შორის განსხვავდება 7-9 დღით. საავტომობილო გადაზიდვა ფოთიდან ალმა-ატას მიმართულებით უფრო ნაკლებ ტრანზიტულ დროს მოითხოვს,

თუმცა გადაზიდვის ტარიფი მკვეთრად მაღალია და დაახლოებით 8 900 აშშ დოლარს შეადგენს, რომელიც კონკურენტული არაა სარკინიგზო გადაზიდვის მიმართ.

ყველაზე ხშირად ტრანსკავკასიური კორიდორი გამოიყენება მაღალი ფასის საამშენებლო მასალების, სხვადასხვა მანქანა/დანადგარებისა და მანქანის ნაწილების ტრანსპორტირებისათვის ევროპიდან ცენტრალური აზიის ქვეყნების მიმართულებით და ასევე ნედლი და გადამუშავებული ნავთობპროდუქტების გადასაზიდად ყაზახეთიდან და აზერბაიჯანიდან ევროპის მიმართულებით.

კონტეინერების გადაზიდვა ქართული პორტებიდან ბაქოს პორტამდე უმეტესად ხდება საავტომობილო გზით, ვიდრე სარკინიგზო მარშრუტით. ნავთობის ფასის შემცირებამ სარკინიგზო გადაზიდვები საკონტეინერო მიმართულებით არაკონკურენტული გახდა საავტომობილო გადაზიდვებთან მიმართებაში. ტრანზიტული დრო ფოთიდან ბაქომდე შეადგენს მაქსიმუმ 2 დღეს, ხოლო რკინიგზით შესაძლოა ტვირთები უფრო მეტად შეყოვნდეს. ტრანსპორტირების ტარიფი 40 ფუტიან სტანდარტულ კონტეინერზე საავტომობილო გადაზიდვისას 2100 დოლარის ფარგლებში, ხოლო 20 ფუტიანის შემთხვევაში 1900 დოლარი ჯდება, ხოლო რკინიგზის შემთხვევაში - 1670 და 1400 აშშ დოლარის ფარგლებში მერყეობს.<sup>142</sup>

აბრეშუმის გზის სატრანზიტო დერეფნის კიდევ ერთ უშუალო კონკურენტად გვევლინება სამხრეთის სახმელეთო მარშრუტი, რომელიც გაცილებით მოკლე მანძილს წარმოადგენს დასავლეთსა და აღმოსავლეთს შორის მსგავსად Nostrac-ისა, რომელიც რუსეთის ტერიტორიის გავლით, შემდგომ კასპიის ზღვით საბორნე გადაზიდვებით ირანთან და თურქმენეთთან, ამირაბადსა და კრასნოვოდსკის პორტების აშენებით შორეულ აღმოსავლეთთან დაკავშირებას გულისხმობს. ასევე სარკინიგზო მარშრუტით ცენტრალური ევროპა-უკრაინა-საქართველო-ირანი გამოირიცხება კასპიის ზღვის საბორნე მონაკვეთი და ხმელეთით ირანი დაუკავშირდება შუააზიასა და ჩინეთს.

თანამედროვე სტანდარტების შესაბამისად აგებული ინფრასტრუქტურა და მართვის მაღალი ორგანიზაცია ყველა წინაპირობას შექმნის ენერგეტიკული დერეფნის

---

<sup>142</sup>შპს მერსკ საქართველო. <https://www.maersk.com/> (05.03.2019).

კონკურენტუნარიანობის შენარჩუნებისა და შემდგომი ამაღლებისთვის. განსაკუთრებით ეს ნავთობის ტრანზიტთან მიმართებაშია აღსანიშნავი, მით უმეტეს, რომ ყაზახეთმა უკვე გამოთქვა მზადყოფნა და სურვილი აქტიურად გამოიყენოს სამხრეთკავკასიური მარშრუტი საკუთარი ნავთობის ექსპორტისათვის.

სახმელეთო და საზღვაო გზის გარდა, საქართველოზე გადის ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელი 600 კმ-იანი საჰაერო გზა, რომელიც სატრანსპორტო დერეფნის ორგანული ნაწილია. საქართველოს პორტების და ევროპის პორტების საბორნე გზით დაკავშირებით საქართველოს სატრანსპორტო სისტემა ევროპის სატრანსპორტო სისტემას უერთდება და მისი ორგანული ნაწილი ხდება. შესაბამისად, საბორნე გადასასვლელთა სისტემის განვითარება (იაფი, მარტივი, სწრაფი და ორგანიზებული) ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფნისა და ერთდროულად საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის განვითარების აუცილებელი პირობა ხდება.

საქართველოს აქვს ჩრდილოეთსა და სამხრეთს შორის დამაკავშირებელი სატრანსპორტო დერეფნის განვითარების მნიშვნელოვანი პოტენციალი. ამ მიმართულებით განსაკუთრებული ყურადღება უნდა მიექცეს რუსეთთან სატრანსპორტო ურთიერთობის გაზრდის პოლიტიკურ დარეგულირებას, მით უფრო რომ ევრაზიულ კავშირში გაწევრიანებული სომხეთის უმთავრეს სავაჭრო პარტნიორს რუსეთის ფედერაცია წარმოადგენს, რაც ნიშნავს, იმას, რომ ამ ორ ქვეყანას შორის ტვირთბრუნვის მოცულობა უფრო ინტენსიური გახდება.

ტრანსკავკასიური სატრანზიტო კორიდორი არის ევრაზიული სატრანსპორტო დერეფნის ნაწილი და ახალი აბრეშუმის გზის საკვანძო მონაკვეთი, რომელიც ინიცირებულ იქნა ჩინური მხარის მიერ შეიქმნას ერთი გზა ერთი სატრეკელი ჩინეთსა და ევროკავშირს შორის უმოკლესი კორიდორი. გადაზიდვათა დიდი უმეტესობა ევროპასა და აზიას შორის სრულდება საზღვაო გადაზიდვებით. მაგალითად, 2017 წელს გადაზიდული ტვირთის საერთო მოცულობამ<sup>143</sup> დაახლოებით 14.5 მლნ TEU შეადგინა, საიდანაც ევროკავშირის მიერ ექსპორტირებულია მთლიანი ტვირთბრუნვის 25%, ხოლო

---

<sup>143</sup><https://ec.europa.eu/eurostat> (10.03.2019).



ჩინეთის მხრიდან კი სამჯერ მეტი ანუ 75%. ევროპასა და აზიას შორის არსებული სარკინიგზო მარშრუტი მეტ მნიშვნელობას იძენს დასავლეთ–აღმოსავლეთ შორის მაღალი ფასის მქონე ტვირთების გადაზიდვებში. ეს მარშრუტი მიჩნეულია, როგორც მნიშვნელოვანი კონკურენტული მიმართულება სატრანზიტო დროისა და სატრანსპორტო მომსახურების ფასს შორის. საერთაშორისო ოპერატორები იყენებენ აღნიშნულ სარკინიგზო მარშრუტს ჩინური ტვირთების რუსეთისა და ბელორუსის გავლით ევროკავშირში გადასაზიდად. თუმცა დასავლეთ–აღმოსავლეთის ტვირთზიდვის მხოლოდ 1% მოდის სარკინიგზო გადაზიდვებზე. ამ ტვირთების 70% კი გადაიზიდება პირდაპირი წესით ჩინეთიდან რუსეთის ტრანსციმბირული სარკინიგზო მარშრუტით, 30% მოდის ყაზახეთის მარშრუტზე (დოსტიკის ან ხორგოს საზღვრისკვეთის პუნქტის გავლით).<sup>144</sup>

სარკინიგზო კორიდორი ჩინეთსა და ევროკავშირს შორის კონკურენტული უპირატესობით ხასიათდება მაღალფასიანი ტვირთების ტრანსპორტირების პირობებში, რომლებიც საერთო ტვირთნაკადების 40%-ს შეადგენენ. ეს სეგმენტი ხსნის ახალ შესაძლებლობებს ტრანსკავკასიური სატრანზიტო კორიდორისთვის კონკურენტებისგან მოიზიდოს დამატებითი სატვირთო ნაკადები. ყოველწლიური კონტეინერების ჯამური მოცულობა, რომელიც აზიისა და ევროკავშირს შორის სარკინიგზო გადაზიდვაზე იქნება განსაზღვრული დაახლოებით 1 მლნ TEU-მდე გაიზრდება და შესაბამისად, სარკინიგზო გადაზიდვების 1%-იანი წილი 5%-მდე გაიზრდება გადასაზიდი ტვირთების მთლიანი მოცულობის შესაბამისად, რომელიც როგორც ნავარაუდევია 2030 წლისთვის 20 მლნ TEU-ს მიაღწევს 2030 წლისთვის.<sup>145</sup>

უკანასკნელი 4 წლის განმავლობაში მნიშვნელოვნად გაუმჯობესდა სარკინიგზო ინფრასტრუქტურა, რომელიც უნდა მოემსახუროს დასავლეთ–აღმოსავლეთის ტვირთბრუნვის ზრდას. ამ დროისთვის 13 ჩინურმა ქალაქმა შექმნა/მოდერნიზაცია მოახდინა/ სარკინიგზო მომსახურების პუნქტი ევროპის მიმართულებით. 2011 წლიდან

<sup>144</sup>Informal. document ITC (2018) No. 8, Economic Commission for Europe, Report on Phase III of the Euro-Asian Transport Links Project, Eightieth session, Euro-Asian Transport Links (EATL) Project, Geneva. <https://www.unece.org/> (10.03.2019).

<sup>145</sup>Transcontinental Infrastructure Needs to 2030/2050 Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) (12.11.2018).

2015 წლის ჩათვლით 14-დან 80-მდე გაიზარდა ბლოკ ჩეინის ტიპის მატარებლების რიცხვი, და მას კიდევ ზრდის პერსპექტივა გააჩნია. გარდა კერძო ინიციატივებისა, ჩინეთსა და ევროკავშირს შორის სარკინიგზო კორიდორის განვითარებას ხელს უწყობს საერთაშორისო, სახელმწიფოთშორისო ინიციატივები ეკონომიკის, ვაჭრობის, ტრანსპორტისა და საზღვრისკვეთის ხელშეკრულებების საკითხების განვითარებით. ამის მაგალითია ჩინეთის „ერთი გზა–ერთი სარტყელი“, ყაზახეთის „ნურლი ჟოლ“ და განმავითარებელი პროგრამები CAREC (Central Asia Regional Economic Cooperation).

ჩინელი და ევროპელი მწარმოებლები, ჩინეთში სარკინიგზო გადაზიდვებს იყენებენ მხოლოდ მაღალი ღირებულების მქონე ტვირთების შემთხვევაში, როგორცაა საყოფაცხოვრებო ტექნიკა და სხვ., ხოლო უკანა გზაზე ჩინეთში ძირითადად მიდის (მაგრამ მათი რაოდენობა გაცილებით ნაკლებია) მანქანის ნაწილები, ქიმიური საშუალებები, ფარმაცევტული ნაწარმი. ჯამურად დაახლოებით 5.2 მლნ. TEU განკუთვნილია სწორედ მაღალი ღირებულების მქონე ისეთი ტვირთების გადაზიდვაზე, როგორცაა აღჭურვილობა (40%), მანქანის ნაწილები (25%, საყოფაცხოვრებო ტექნიკა (20) და ტექსტილი (40%).<sup>146</sup>

ტრანსკავკასიურ სატრანზიტო კორიდორს, როგორც ახალი აბრეშუმის გზის ნაწილს, ჩინეთ-ევროპას შორის ვაჭრობაზე საკუთარი ტვირთბრუნვის ზრდის ძალიან დიდი პერსპექტივა გააჩნია. ეს ეხება იმ ტვირთებს, რომელიც ნაკლებ დროსა და დაბალხარჯიანობას მოითხოვს. ჩინეთის მთავრობა მაღალი ღირებულების სასაქონლო ნომენკლატურის წარმოების განვითარებას გეგმავს დასავლეთ ჩინეთის პროვინციებში, რაც უფრო მომხიბლავს ხდის ამ მიმართულებას, რომლის განვითარება პირდაპირ დამოკიდებულია ტრანსკავკასიური კორიდორის სისწრაფესა და სანდოობაზე. ამჟამად, ტრანსკავკასიური კორიდორი არ წარმოადგენს ტრანსციმბირული მარშრუტის კონკურენტს. 40 ფუტისანი მშრალი კონტეინერის ტრანსპორტირება „კარიდან კარამდე“ პრინციპით ჩინეთიდან (ურუმჩი) ევროკავშირამდე (ბერლინი, გერმანია) დაახლოებით შეადგენს 7 800 აშშ დოლარი, სატრანზიტო დრო კი მერყეობს 20 დღის რადიუსში. ეს

---

<sup>146</sup>Kushkunov, V. (2017). The efficient use of international railway transport corridors in Kazakhstan. pp. 9-12. [www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/143219/Bachelor%20Thesis\\_Vadim%20Kushkunov.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/143219/Bachelor%20Thesis_Vadim%20Kushkunov.pdf?sequence=1&isAllowed=y) (15.03.2019).

მაშინ, როცა ტრანსკავკასიური კორიდორზე გატარების შემთხვევაში სატრანსპორტო დანახარჯი შეადგენს 8 600 აშშ დოლარს 32 დღიანი სატრანზიტო დროით.

ჩრდილოეთის მულტიმოდალურ კორიდორიდორს უზარბაზარი უპირატესობა გააჩნია ტრანს კავკასიურ კორიდორთან შედარებით ხარჯიანობისა და დროითი კუთხით. ბალტიის მარშრუტის უმთავრეს უპირატესობას წამოადგენს საზღვაო გადაზიდვის მონაკვეთის სიმცირე ჩრდილოეთ ევროპის ძირითადი ღრმაწყლოვანი პორტებიდან (როტერდამი, ჰამბურგი, ანტვერპენი) რიგის პორტამდე და ბალტიის პორტებიდან ცენტრალური აზიის ქვეყნებამდე სარკინიგზო გადაზიდვები გაცილებით იაფია, ვიდრე ტრანსკავკასიური სატრანზიტო მონაკვეთზე ფოთიდან ბაქომდე ტრანსპორტირების ხარჯი.

სატრანსპორტო ხარჯები იმპორტზე ცენტრალური აზიის ქვეყნების მიმართულებით ზემოაღნიშნული ანალიზის მიხედვით სამივე მარშრუტის შემთხვევაში განსხვავდება ადგილმდებარეობების მიხედვით. უმჯობესი მარშრუტი ევროპიდან არის ანტვერპენი/როტერდამი/ჰამბურგი რიგამდე. ქვემოთ მოცემული ცხრილი (ცხრილი 26) უზრუნველყოფს გადაზიდვების ხარჯებისა და ტრანზიტული დროების ურთიერთშედარებას 40 ფუტიანი კონტეინერების შემთხვევაში ჰამბურგიდან ალმაატამდე სხვადასხვა მარშრუტების გავლით და სხვადასხვა სატრანსპორტო საშუალებების კომბინირებით. სატრანსპორტო ხარჯები არ მოიცავს პორტში სატერმინალო მომსახურების ხარჯებს.

ცხრილი 26. ჰამბურგის პორტიდან ალმა-ატამდე გადაზიდვების შედარებითი ანალიზი

მარშრუტი	ტრანსპორტირების სახეობა	გადაზიდვის ხარჯი (აშშ დოლარი/TEU)	ტრანზიტული დრო (დღე)
რიგა/ბალტიისპირეთი	ზღვა/რკინიგზა	5 850	35
ტრანსკავკასიური კორიდორი/ფოთი/ბაქო	ზღვა/რკინიგზა	7 600	42
ტრანსკავკასიური კორიდორი/ფოთი/ბაქო	ზღვა/საგზაო	8 900	40
ამბარლი/სტამბული	ზღვა/საგზაო	8 500	25
ბანდარ აბასი/ირანი	ზღვა/საგზაო	5 500	40

შპს მერსკ საქართველოს ინფორმაციაზე დარყდნობით <https://www.maersk.com/> (18.03.2019).

მოცემული ცხრილი (ცხრილი 27) ახდეს შედარებით ანალიზს ერთეული კონტეინერის გადაზიდვის ხარჯიანობისა და სატრანზიტო დროის მიხედვით ჰამბურგისა და ქინგდაოს პორტებიდან ბაქომდე ალტერნატიული მარშრუტებით.

ცხრილი 27. ჰამბურგისა და ქინგდაოს პორტებიდან ბაქომდე ტრანსპორტირების ხარჯებისა და ტრანზიტული დროის შედარებითი ანალიზი

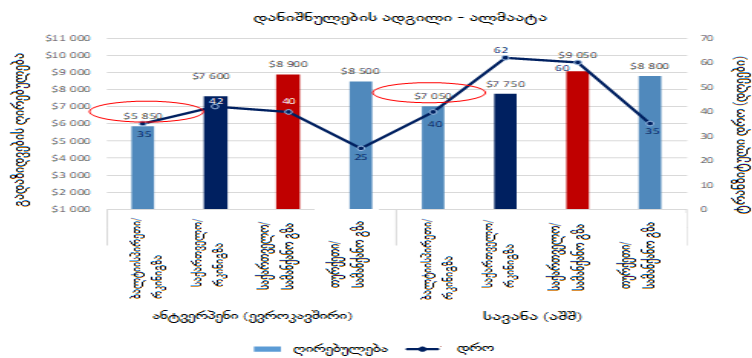
დატვირთვის პორტი	მარშრუტი	ტრანსპორტირების სახეობა	გადაზიდვის ხარჯი (აშშ დოლარი/TEU)	ტრანზიტული დრო (დღე)
ჰამბურგი	ტრანსკავკასიური კორიდორი/ფოთი	ზღვა/რკინიგზა	4 100	35
ჰამბურგი	ტრანსკავკასიური კორიდორი/ფოთი	ზღვა/საგზაო	3 100	33
ჰამბურგი	ამზარლი/სტამბული	ზღვა/რკინიგზა	4 300	20
ჰამბურგი	ბანდარ აბასი/ირანი	ზღვა/საგზაო	3 900	40
ქინგდაო	ტრანსკავკასიური კორიდორი/ფოთი	ზღვა/რკინიგზა	4 200	47
ქინგდაო	ტრანსკავკასიური კორიდორი/ფოთი	ზღვა/საგზაო	3 400	45
ქინგდაო	ამზარლი/სტამბული	ზღვა/საგზაო	4 500	35
ქინგდაო	ბანდარ აბასი/ირანი	ზღვა/საგზაო	2 300	25

შს მერსკ საქართველოს ინფორმაციაზე დარყდნობით <https://www.maersk.com/> (18.03.2019).

ქვემოთ წარმოდგენილი დიაგრამა (ნახაზი 25) შედარების ილუსტრირებას ახდენს გადაზიდვის ხარჯებსა და ტრანზიტულ დროებს შორის ანტვერპენისა და სავანას პორტებიდან ალმატას პორტამდე სხვადასხვა მარშრუტების გავლით. მარშრუტი რიგის პორტის გავლით რუსეთის ფედერაციაზე გამავალი სარკინიგზო გზით ყველაზე მეტად კონკურენტუნარიანი აღმოჩნდა, გადაზიდვის ხარჯიანობის თვალსაზრისით, ყველა დანარჩენ მარშრუტთან შედარებით და შეადგენს 5 850 აშშ დოლარს, ტრანზიტული დრო კი მერყეობს 35 დღეზე. ყველაზე ძვირიანი მარშრუტია საავტომობილო გზით ფოთის პორტის გავლით, რომელიც 8 900 აშშ დოლარს შეადგენს და სატრანზიტო დროც 40 დღემდე მერყეობს. ტრანზიტული დროის სიმცირით ყველაზე მეტად გამოირჩევა თურქეთის პორტის (ამზარლი) გავლით საავტომობილო გადაზიდვის მარშრუტი და მერყეობს 25 დღის ფარგლებში, თუმცა მხოლოდ 400 დოლარით ჩამორჩება ყველაზე ძვირადღირებულ სატრანსპორტო მარშრუტს და მერყეობს 8 500 აშშ დოლარის ფარგლებში, მასზე უფრო მეტი ხანგრძლივობითა და 900 დოლარით ნაკლები ხარჯიანობით კი ქართული პორტების გავლით სარკინიგზო მარშრუტი ხასიათდება. თუ კი კარგად დავაკვირდებით ალტერნატივების ურთიერთ მიმართება აბსოლუტურად იდენტურია სავანას პორტიდან წამოსული ტვირთის შემთხვევაში. კერძოდ, ყველაზე ძვირიან ალტერნატივაზე იგივე სიტუაციაა სავანას (აშშ) პორტიდანაც. ბალტიის მარშრუტი ყველაზე იაფია და სწრაფი სხვა დანარჩენ მარშრუტებთან შედარებით და შეადგენს 7 050 აშშ დოლარს, მას მოსდევს ქართული პორტების გავლით სარკინიგზო მარშრუტი, რომლის ხარჯიანობა დაახლოებით 700 დოლარით აღემატება ბალტიის

პორტების გავლით სარკინიგზო მარშრუტით ტვირთზიდვის ღირებულებას, თუმცა სატრანზიტო დრო ყველაზე მაღალი აქვს და შესაძლოა გასცდეს 62 დღეს. ყველაზე ძვირია ფოთის გავლით საავტომობილო ტრანსპორტით გადაზიდვა და იგი 9 050 აშშ დოლარს შეადგენს 60 დღიანი სატრანზიტო დროით, როცა გადაზიდვის ფასი სტამბულის გავლით 8 800 დოლარს შეადგენს 35 დღიანი სატრანზიტო დროით, თუმცა აღნიშნული ტვირთებისთვის ეს მარშრუტი იშვიათად გამოიყენება.

ნახაზი 25. ანტვერპენისა და სავანას პორტებიდან ალმა-ატამდე გადაზიდვის ღირებულებისა და ტრანზიტული დროის შედარებითი ანალიზი

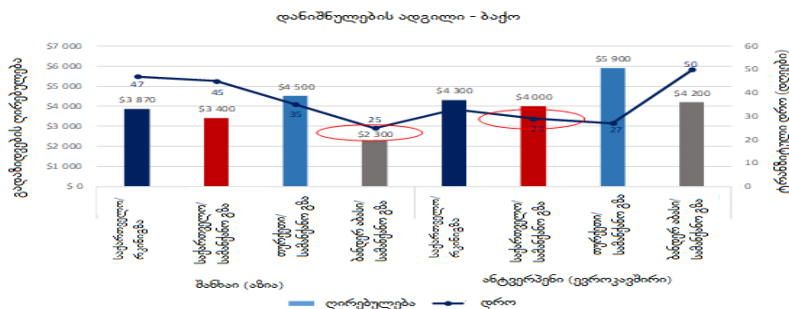


შპს მერსკ საქართველოს ინფორმაციაზე დაყრდნობით <https://www.maersk.com/> USAID/G4G in Georgia(19.03.2019).

ქვემოთ მოცემული გრაფიკი (ნახაზი 26) გვიჩვენებს შედარებას გადაზიდვის ხარჯებსა და სატრანზიტო დროის კუთხით მარშრუტებს შანხაისა და ანტვერპენის პორტებიდან ბაქოს მიმართულებით სხვადასხვა ალტერნატიული მარშრუტების გავლით. უკანასკნელი წლებში ბანდარ აბასის პორტის გავლით მდებარე მარშრუტი უფრო მეტად კონკურენტუნარიანობით ხასიათდებოდა, ვიდრე ტრანსკავკასიური კორიდორის გავლით ფოთის პორტზე. გადაზიდვის ფასი შანხაიდან ბაქომდე ბანდარ აბასის პორტის გავლით ანუ სამხრეთის მულტიმოდალური კორიდორის მეშვეობით 2300 დოლარს შეადგენს 25 დღიანი სატრანზიტო დროით, როცა ფოთის გავლით დაახლოებით 3870 დოლარი ჯდება რკინიგზით, ხოლო 3400 დოლარი საავტომობილო ტრანსპორტით სატრანზიტო 45-47 დღე სატრანზიტო დროით. თურქეთის ამბარლის პორტის გავლით საავტომობილო გზით კი ფასი მერყეობს 4 500 დოლარის ფარგლებში 35 დღიანი სატრანზიტო დროით, ანუ ეს მიმართულება ყველაზე ძვირადღირებულია ტვირთზიდვისათვის. ევროკავშირიდან ბაქომდე ტრანსკავკასიური კორიდორის ფოთის პორტის გავლით ტრანსპორტირებას ცხადია ალტერნატივა არ გააჩნია. გადაზიდვა

ანტვერპენიდან ბაქომდე საავტომობილო გზით ჯდება 4000 დოლარი და სატრანზიტო დრო მერყეობს 25 დღის ფარგლებში, მაშინ როცა ბანდარ აბასის პორტის გავლით გადაზიდვის ფასი შეადგენს 4200 დოლარს და 50 დღიან სატრანზიტო დროს. გაზრდილი სატრანზიტო დროის მიზეზი გადატვირთვის ოპერაციებია საერთაშორისო გადატვირთვის პორტში ჯებელ ალიში (არაბთა გაერთიანებული საამიროები). ევროკავშირიდან წამოსული ტვირთების უმრავლესობა გადაიტვირთება ჯებელ ალის პორტში და იქიდან ფიდერებით გადაიზიდება ბანდარ აბასის პორტში. ანტვერპენიდან მომავალი ტვირთნაკადების შემთხვევაშიც თურქეთის პორტის (ამზარლი) გავლით საავტომობილო გზით გადაზიდვა ყველაზე ძვირადღირებულია, თუმცა ტრანზიტული დროის თვალსაზრისით, ყველაზე სწრაფი გამოდის და მერყეობს 27 დღემდე.

ნახაზი 26. შანხაისა და ანტვერპენის პორტებიდან ბაქომდე გადაზიდვის ღირებულებისა და ტრანზიტული დროის შედარებითი ანალიზი

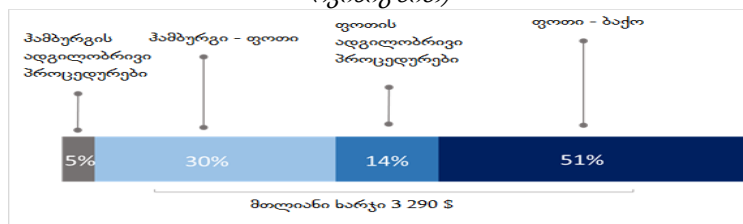


შპს მერსკ საქართველოს ინფორმაციაზე დაყრდნობით <https://www.maersk.com/> USAID/G4G in Georgia (20.03.2019) ტრანსკავკასიური სატრანზიტო კორიდორის შესაძლებლობას თავი დაიმკვიდროს კონკურენტულ სატრანზიტო არტერიად ჩინეთსა და ევროკავშირს შორის უზრუნველყოფს შემდეგი კრიტიკული ფაქტორები: ეკონომიკური სანქციები რუსეთის მიმართ ზრდის რისკს ტრანსციმბირული სარკინიგზო კორიდორის გამოყენებასთან დაკავშირებით. საერთაშორისო გამომწოდვისას კომპანიებისთვის მნიშვნელოვანია არსებობდეს ალტერნატიული მარშრუტი, რომელიც გააძლიერებს ტრანსკავკასიური კორიდორის პოზიციონირებასა და შანსებს მასზე გატარდეს დასავლეთ-აღმოსავლეთისა და პირიქით მიმდინარე ტვირთნაკადების მნიშვნელოვანი ნაწილი. ტრანსკავკასიურ კორიდორს, სხვა კორიდორებთან შედარებით, განსაზღვრული ტიპის საქონლის გატარების უპირატესობა გააჩნია. მაგალითად, აქციზური საქონლის ტრანსპორტირება

რუსეთის გავლით ევროკავშირიდან ცენტრალური აზიის ქვეყნებში დიდ ფინანსურ უზრუნველყოფას მოითხოვს. ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიზო ხაზი ტრანსკავკასიურ კორიდორს საშუალებას მისცემს შეუცვლელი სარკინიგზო მომსახურება გაუწიოს ევროკავშირიდან წამოღებული ტვირთის ტრანსპორტირებას თურქეთის გავლით ცენტრალურ აზიაში, რომელიც ალტერნატიულ ტრანსკავკასიურ სარკინიგზო კორიდორს ქმნის ცენტრალური აზიიდან და ჩინეთიდან ევროკავშირში ტვირთების გადაზიდვის მიმართულებით.

ქვემოთ მოცემულ დიაგრამაზე (ნახაზი 27) წარმოდგენილია გადაზიდვის ღირებულებისა და სატრანზიტო დროის შედარებები ტრანსკავკასიური კორიდორის პირობებში 40 ფუტის კონტეინერის ტრანსპორტირებისას ჰამბურგის პორტიდან ფოთის პორტამდე და იქიდან სარკინიგზო გზით ბაქომდე. ფოთის პორტიდან ბაქომდე ტრანსპორტირების ფასი, რომელიც მოიცავს ფოთში სატერმინალო მომსახურების დანახარჯსაც, შეადგენს მთლიანი ტრანსპორტირების 65%-ზე მეტს ჰამბურგიდან ბაქომდე. ამდენად, ამ გადაზიდვაში ფრაქტის ფაქტობრივი ფასი ჰამბურგიდან ფოთის პორტამდე შეადგენს მაქსიმუმ 30%-ს.

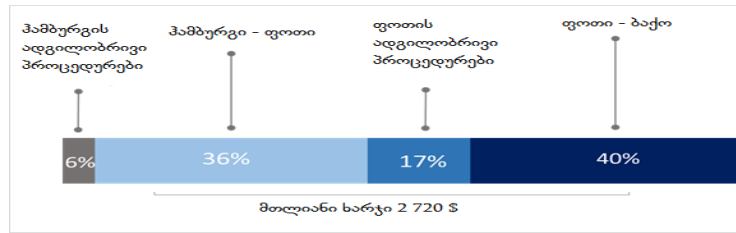
ნახაზი 27. ჰამბურგიდან ბაქომდე გადაზიდვის ღირებულება ტრანსკავკასიური კორიდორის გავლით (ფოთი-ბაქო რკინიგზით)



შპს მერსკ საქართველოს ინფორმაციაზე დაყრდნობით [https://www.maersk.com/USAID/G4G in Georgia](https://www.maersk.com/USAID/G4G%20in%20Georgia) (20.03.2019).

ფოთის პორტიდან ბაქომდე 40 ფუნტის კონტეინერის საავტომობილო ტრანსპორტით გადაზიდვის ფასი მთლიან სატრანსპორტო დანახარჯში 40% მდე შეადგენს (ნახაზი 28), ხოლო ჰამბურგი-ფოთის საზღვაო ფრაქტის წილი მთლიან სატრანსპორტო დანახარჯში 36%-ს არ აღემატება, თუმცა აღსანიშნავია ფოთის ადგილობრივი მომსახურების წილი 17%-ს, რომელშიც ფოთის სატერმინალო დანახარჯები და გატანის საკომისიოები ერთიანდება.

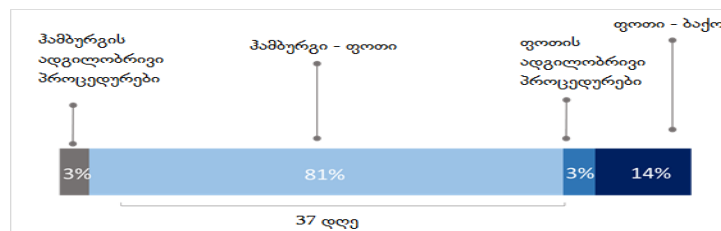
ნახაზი 28. ჰამბურგიდან ბაქომდე გადაზიდვის ფასი ტრანსკავკასიური კორიდორის გავლით (ფოთი-ბაქო მანქანით)



შპს მერსკ საქართველოს ინფორმაციაზე დაყრდნობით <https://www.maersk.com/> USAID/G4G in Georgia (20.03.2019).

სატრანზიტო დროსთან დაკავშირებით სიტუაცია განსხვავებულია. საზღვაო გადაზიდვა ჰამბურგიდან ფოთის პორტამდე მთლიან ტრანზიტულ დროში შეადგენს 81%-ს, 14% ფოთი-ბაქოს რკინიგზით გადაზიდვის დროზე მოდის, ხოლო საავტომობილო გადაზიდვისას ის 12% მდე მცირდება, რაც შეეხება საოპერაციო საკიტხებზე დახარჯულ დროს დატვირთვისა და დაცლის პორტებში ჯამურად მთლიანი ტრანზიტული დროის 6% მიაქვს. (ნახაზი 29).

ნახაზი 29. ჰამბურგიდან ბაქომდე გადაზიდვის ტრანზიტული დრო ტრანსკავკასიური კორიდორის გავლით (ფოთი-ბაქო რკინიგზით)



შპს მერსკ საქართველოს ინფორმაციაზე დაყრდნობით <https://www.maersk.com/> USAID/G4G in Georgia (20.03.2019).

სატრანსპორტო ხარჯისა და სატრანზიტო დროის ანალიზმა გვიჩვენა, რომ ტრანსკავკასიური კორიდორის შემთხვევაში კრიტიკული საკითხია სატრანსპორტო ხარჯები. ფოთი-ბაქოს მონაკვეთზე სატრანსპორტო და სატერმინალო ხარჯები გაცილებით მაღალია, ვიდრე ის შეიძლება იყოს სხვა ალტერნატიული კორიდორების შემთხვევაში. ეს ძირითადად განპირობებულია სარკინიგზო გადაზიდვების მაღალი ტარიფებით და არაეფექტიანი ოპერაციული მომსახურებებით საქართველოსა და აზერბაიჯანის ტერიტორიებზე. შემცირებული საწვავის ღირებულების პირობებში საავტომობილო გადაზიდვები გაცილებით უფრო იაფი უჯდებათ საერთაშორისო და ადგილობრივ სატრანსპორტო კომპანიებს რეგიონული გადაზიდვების შემთხვევაში. არსებობს ტვრთების მიწოდების სამომავლო ზრდის პერსპექტივა საავტომობილო ტრანსპორტის



განვითარებითა და რეგიონში უფრო ეფექტიანი კონსოლიდირებული სატრანსპორტო მომსახურების უზრუნველყოფით.

სატრანზიტო დროის, სატრანსპორტო ხარჯებისა და სანდოობის მიხედვით, მიწოდების ჯაჭვში ტრანსკავკასიური სატრანზიტო კორიდორი ხასიათდება შემდეგი სახის ხარვეზებით:

- საქართველოში ტრანსკავკასიური კორიდორი შესაძლოა გააქტიურდეს ღრმაწყლოვანი საპორტო და სატერმინალო მომსახურებით, რის შემდეგ აღარ იქნება საჭირო პანამაქსის ტიპის გემების გადატვირთვის ოპერაციები სტამბულსა და პირეიში, შემცირდება სატრანზიტო დრო, დამატებითი ხარჯები, რითაც კონკურენციას გავუწევთ როგორც ბანდარ აბასის, ისევე ბალტიისპირა პორტებს;

- ფოთის პორტს აქვს ერთ-ერთი ყველაზე ძვირადღირებული საპორტო და სატერმინალო მომსახურება შავ ზღვაზე, რაც საკონტეინერო გადაზიდვებს ტრანსკავკასიურ კორიდორში მნიშვნელოვნად აძვირებს. სატერმინალო მომსახურების ფასის შემცირება შესაძლებელი გახდება სატერმინალო ოპერაციების გამართულობითა და გემების მიღების ეფექტიანობის ზრდით;

- შეზღუდული სატერმინალო სივრცე საპორტო ინფრასტრუქტურის გასწვრივ, რომელიც ზრდის საოპერაციო სირთულესა და დანახარჯებს. კონტეინერები უნდა გადამისამართდნენ გემიდან პირდაპირ ტერმინალზე, რომლებიც ჩვენს შემთხვევაში 7-8 კილომეტრითაა დაშორებული პორტის ნავმისადგომებიდან;

- საპორტო დანახარჯები მაღალია ბაქოს პორტში. მნიშვნელოვანია შემცირდეს სატერმინალო და სხვა ადგილობრივი დანახარჯები იმისათვის, რომ შემცირდეს ტრანსკავკასიური კორიდორის სიძვირე. არსებობს მოლოდინი იმისა, რომ ახალი პორტი ალიანტი იქნება უფრო მეტად ხარჯ-ეფექტიანი, ვიდრე ბაქოს ახლანდელი საზღვაო პორტი;

- კასპიის ზღვის საბორნე გადაზიდვების დანახარჯები უნდა შემცირდეს, რათა ტრანსპორტირება ცენტრალური აზიის მიმართულებით მიზანშეწონილი გახდეს ტრანსკავკასიური კორიდორის მეშვეობით. ასევე მნიშვნელოვანია გემებზე

დატვირთვის შესაძლებლობის გაზრდა და გემების მიმოსვლის ინტენსივობა და მათი განრიგის სიზუსტე, სანდოობის გაზრდის თვალსაზრისით. მიწოდება არ პასუხობს არსებულ მოთხოვნას ანუ სახეზე გვაქვს კასპიის ზღვაზე საბორნე გადაზიდვების სიმცირე და თავად გემების რაოდენობის არასაკმარისი რაოდენობა;

- ნდობის დაბალი დონე ქართული და აზერბაიჯანული პორტების მიმართ, რადგან ამინდის მცირეოდენი გაუარესების პირობებშიც კი აღნიშნული პორტები წყვეტენ ოპერაციებს და ვერ ხდება ტვირთების დროული და ადეკვატური დამუშავება, განსაკუთრებით ზამთრის სეზონზე შემცირებულია მათი ოპერირების შესაძლებლობები;

- ტრანსკავკასიური კორიდორის სარკინიგზო ხაზი ხასიათდება დაბალი საოპერაციო სიჩქარით, რაც განპირობებულია გეოგრაფიული და ტექნიკური ფაქტორებით;

- ინტერმოდალური ტერმინალების სიმცირე იწვევს კორიდორის კონკურენტუნარიანობის შემცირებას. კორიდორში არ არსებობს რეგულარული საკონტეინერო მატარებლებისთვის საოპერაციო ტერმინალები, რაც სერიოზული ბარიერია სანდოობისა და ხარჯ-სარგებლიანობის კუთხით. უმნიშვნელოვანესია საკონტეინერო ტერმინალების არსებობა, რადგან, როგორც წესი, სარკინიგზო ხაზს არა აქვს საკმარისი სიგრძე იმისათვის, რომ დანიშნულების ადგილამდე, ბოლომდე მიიტანოს ტვირთი მატარებლით. ასევე აუცილებელია კონსოლიდირებული ლოჯისტიკური მომსახურებისთვის ლოჯისტიკური ცენტრების არსებობა;

- ფორმალობები, რომელიც საჭიროა საავტომობილო ტრანსპორტის მძღოლებისთვის საქართველო-აზერბაიჯანის საზღვარზე განსაკუთრებით, ვიზა, ორმხრივი სატრანსპორტო საშუალებათა კვოტა, საბაჟო ექსკორტები და შემოწმების პუნქტები;

- მიმდინარე ინფრასტრუქტურული გაუჯობესებები სარფსა და წითელ ხიდთან რომელიც იწვევს რიგებსა და გაზრდილ საზღვრის კვეთის პროცედურების დროს;

- ელექტრონული ერთი ფანჯრის პრინციპის არ არსებობა აზერბაიჯანულ საზღვართან.

საქართველოზე გამავალი სატრანსპორტო დერეფნით დაკარგული ტვირთნაკადის ახალი ტვირთებით ჩანაცვლება არა ნავსადგურების და რკინიგზის, დიდია სახელმწიფოს

როლი, რადგანაც ტვირთწარმომქნელ რეგიონში - ცენტრალურ აზიაში, მსხვილი სამრეწველო ობიექტების უმეტესობა სახელმწიფო დაქვემდებარებაშია.

ერთი კონკრეტული მაგალითი გოგირდის გადაზიდვაა, სადაც რუსეთი, საკუთარი ნავსადგურებით - კავკაზი (შავი ზღვის რეგიონი) და უსტ-ლუგა (ბალტიის ზღვის რეგიონი) სრულად აკონტროლებს ამ ტვირთის აფრიკაში, სამხრეთ ამერიკასა და ჩინეთში გადაზიდვას.

2018 წელს რუსეთის სატრანსპორტო დერეფნებით და სანავსადგურე ინფრასტრუქტურით 3.1 მლნ ტონა გოგირდი გადაიზიდა. მათ შორის ბრაზილიაში - 0.9 მლნ ტონა, ჩინეთში - 0.3 მლნ ტონა, აშშ ში - 0.3 მლნ ტონა, ლიტვაში - 0.3 მლნ ტონა, სენეგალში 0.2 მლნ ტონა.<sup>147</sup> დიდი მოთხოვნაა ტუნისში, მაროკოსა და თურქეთში ამ სახის ტვირთის მიწოდებაზე, აღსანიშნავია, რომ ეს ქვეყნები საქართველოს სატრანსპორტო დერეფნის, მათ შორის ბაქო - თბილისი - ყარსის ტვირთზიდვის არეალში არიან განთავსებულნი. გოგირდის წარმოება ბოლო პერიოდში საგრძნობლად იზრდება ყაზახეთში და თურქმენეთში. მიუხედავად იმისა, რომ საქართველოს რკინიგზის მიერ დაწესებულია სპეციალური ტარიფი გოგირდის გადაზიდვაზე საქართველო - აზერბაიჯანის საზღვრიდან ფოთამდე - 7 აშშ დოლარი/ტონაზე, ბათუმის ნავსადგურამდე - 8 აშშ დოლარი/ტონაზე. ნათელია რომ ეს ქმედება არ არის საკმარისი და მოითხოვს სახელმწიფოს მხრიდან დახმარებას. ამდენად, რეგიონის ქვეყნებში წარმოების გაფართოებისა და მოთხოვნის არსებობის პირობებში გოგირდის გადაზიდვა საქართველოს დერეფნით არ ხორციელდება შპს მერსკ საქართველოს ინფორმაციით.

ფოთისა და ბათუმის პორტებს აქვთ შესაძლებლობები მოიზიდონ დამატებითი ტვირთები თავად ტრანსკავკასიური კორიდორიდან, ბალტიისპირეთიდან და ირანიდან. თურქული საავტომობილო სატრანსპორტო კომპანიების, რომელიც ევროკავშირს/თურქეთსა და ცენტრალურ აზიას შორის ტვირთზიდვაში ბაზარზე მნიშვნელოვან წილს იკავებენ, გადამისამართება შესაძლებელია საზღვაო და საკონტეინერო მომსახურებაში, რათა უფრო მეტად დაიტვირთოს საზღვაო კორიდორი.

<sup>147</sup>შპს მერსკ საქართველო. <https://www.maersk.com/> (10.02.2019).

აღნიშნული თურქული მანქანები ცენტრალურ აზიაში ტვირთზიდვას ახორციელებენ, როგორც თავად ტრანსკავკასიური მარშრუტის გავლით, ასევე იყენებენ სამხრეთის სახმელეთო და ჩრდილოეთის კორიდორს რუსეთის გავლით. ქვემოთ მოცემულია ამ სამ კორიდორში თურქული მანქანების მიერ გადაზიდული ტვირთების მოცულობა.

ცხრილი 28. სატვირთო მანქანების მიმოსვლის რაოდენობა თურქეთიდან ცენტრალური აზიის მიმართულებით

დავლის ადგილი	2012		2013		2014		2015		2016		2017	
	უცხო ქვეყნები	თურქეთი	უცხო ქვეყნები	თურქეთი	უცხო ქვეყნები	თურქეთი	უცხო ქვეყნები	თურქეთი	უცხო ქვეყნები	თურქეთი	უცხო ქვეყნები	თურქეთი
თურქმენეთი	675	2.71	98	1.53	74	3.157	178	3.98	384	4.23	455	4.88
ყირგიზეთი	307	1.01	211	301	497	714	985	484	621	479	672	532
ყაზახეთი	102	728	321	1.21	935	2.09	2.19	2.97	2.77	3.91	2.81	4.41
ტაჯიკეთი	112	166	9	45	19	78	45	290	19	60	25	78
უზბეკეთი	5	30	10	500	72	283	121	283	68	426	98	457
მონღოლეთი	0	0	0	1	3	6	0	6	3	1	0	2
სულ	1.2	4.64	649	3.6	1.6	6.33	3.5	8	3.9	9.1	4.06	10.4
კამურად	5.839		4.231		7.928		11.534		12.968		14.414	
წილი (%)	21%	79%	15%	85%	20%	80%	31%	69%	30%	70%	28%	72%

თურქეთის რესპუბლიკის საგარეო საქმეთა სამინისტრო [www.mfa.gov.tr](http://www.mfa.gov.tr) (5.12.2018).

2017 წლის თურქეთის საგარეო საქმეთა სამინისტროს ინფორმაციით თურქული სატვირთო მანქანების 80% ტვირთზიდვას ახორციელებს ირანზე გამავალი სამხრეთის სახმელეთო კორიდორის მეშვეობით, 10% მოდის რუსულ მარშრუტზე, ხოლო დარჩენილი 10% კი ტრანსკავკასიურ ანუ ქართულ მონაკვეთს გადის. სამხრეთის სახმელეთო კორიდორი ზრდის თურქეთის დამოკიდებულებას ირანზე, თუმცა აღნიშნული კორიდორი კვლავ კითხვის ნიშნებს ტოვებს სანდოობის თვალსაზრისით. სატვირთო მანქანები გურმულაკის საბაჟო გამშვებ პუნქტთან, რომელიც სასაზღვრო პუნქტს წარმოადგენს ირანთან, წლის მანძილზე უმეტესად გადატვირთულია გრძელი რიგებით. მაგალითად, 2017 წელს 20 კმ-იანი რიგი იდგა წინასაახალწლო პერიოდში. ირანი აწესებს სპეციალურ საშეღავათო საფასო პოლიტიკას თურქული სატვირთო მანქანებისთვის საწვავის იაფად მიწოდებასთან დაკავშირებით, რაც მათ ამ კორიდორის გამოიყენების სტიმულს აძლევს. მნიშვნელოვანი ითქვას, რომ თეირანში მიმავალი თურქული სარკინიგზო ხაზი საჭიროებს მნიშვნელოვან ტექნიკურ განახლებას, რადგან ის ვერ პასუხობს თანამედროვე საერთაშორისო სტანდარტებს, აღნიშნულის მოგვარება ინვეტიციების მოზიდვაში მდგომარეობს, რომელიც სანქციების პირობებში პრაქტიკულად შეუძლებელია. ამდენად, ირანი თურქეთისთვის მაინც რჩება არასაიმედო კორიდორად. ცენტრალური აზიის მიმართულებით თურქული სატრანსპორტო

კომპანიები უპირატესობას ქართულ კორიდორს ანუ ტრანსკავკასიური დერეფანის გამოყენებას ანიჭებენ. 2015 წლიდან კასპიის ზღვაზე ოპერირებადი ე.წ. რო-რო გემების რაოდენობა ბაქოდან აქტაუსა და თურქმენბაშის პორტების მიმართულებით გაიზარდა, შესაბამისად შემცირდა ორივე მარშრუტზე გადაზიდვის დანახარჯიც. ამ დროს ორმხრივი მარშრუტის დანახარჯი სატვირთო მანქანებზე ბაქო-აქტაუს შორის შემცირდა 4100 აშშ დოლარიდან 2900 დოლარამდე და ბაქო-თურქმენბაშის შემთხვევაში კი 2800 დოლარიდან 2400 დოლარამდე, მაგრამ მაინც ჯერ კიდევ რო-რო გადაზიდვის ტარიფები არის ძალიან მაღალი. ამდენად, ეს მონაკვეთი საჭიროებს უფრო მეტად კონკურენტუნარიან გარემოსა და შესაბამისი ინფრასტრუქტურის გამართვას, რათა ტრანსკავკასიური კორიდორის ეს რგოლი უფრო მოქნილი, სწრაფი და ნაკლებ დანახარჯიანი გახდეს. ეს კი დამატებით ინვესტიციებს საჭიროებს. თურქული სავტომობილო გადაზიდვები ყველაზე მეტად ორიენტირებულები არიან გამოიყენონ ტრანსკავკასიური კორიდორი თურქმენეთისა და ყაზახეთის მიმართულებებზე.

ამრიგად, ტრანსკავკასიურ კორიდორს სხვა დერეფნებთან შედარებით, ხარჯიანობის და სატრანზიტო დროის თვალსაზრისით, კონკურენტუნარიანობის დაბალი მახასიათებლები გააჩნია. კონკურენტუნარიანობის ამდლების წინაპირობა მიწოდების ჯაჭვში ჩართული ყველა სატრანსპორტო რგოლის ერთდროული გამართული ოპერირებაა. ამისათვის კი საჭიროა საქართველოს, აზერბაიჯანისა და ცენტრალური აზიის ქვეყნების საპორტო, სარკინიგზო და საგზაო ინფრასტრუქტურების გაუმჯობესება მათი, რაც სატრანსპორტო საშუალებების გამტარუნარიანობის ზრდის წინაპირობა იქნება; მულტიმოდალური ტრანზიტული კორიდორის ინფრასტრუქტურული გაუმჯობესებისას, აუცილებელია არსებობდეს ორმხრივი და მრავალმხრივი შეთახმებები გამარტივებული საზღვრისკვეთის პროცედურებთან დაკავშირებით, წინასწარი საბაჟო პროცედურების ელექტრონიფიკაციის არსებობა რიგებისა და მოცდენების თავიდან ასაცილებლად, რაც სასაზღვრო გამშვებ პუნქტებში დამატებით ოპერაციულ სირთულეებს ქმნის და ზრდის ჯამურ ტრანზიტულ დროს კორიდორში; მნიშვნელოვანია ასევე გამჭოლი და ფიქსირებული ტარიფების დაწესება

კომბინირებულ ტვირთზიდვებზე საზღვაო, სარკინიგზო გადაზიდვების შემთხვევაში ქართულ, აზერბაიჯანულ და ცენტრალურ აზიურ სახელმწიფოთა უწყებებს შორის. ასევე მნიშვნელოვანია კომერციალიზაციის მასშტაბების გაზრდა ქართული და აზერბაიჯანული რკინიგზის მხრიდან, რათა მოზიდულ იქნას ის ტვირთნაკადები, რომლებიც ამჟამად არსებობს კონკურენტ ჩრდილოეთისა და სამხრეთის მულტიმოდალურ დერეფნებში. მნიშვნელოვანია, კონკურენტებთან შედარებით, ადმინისტრაციული და უსაფრთხოების თვალსაზრისით ტრანსკავკასიური კორიდორი უპირატეს მდგომარეობაში იმყოფებოდეს და ეს გახდეს მისი უმთავრესი ნიშა; ტრანსკავკასიური კორიდორის, ჩრდილოეთისა და სამხრეთის მულტიმოდალური კორიდორებსა და სამხრეთის სახმელეთო კორიდორთან შედარებით, კონკურენტუნარიანობისათვის საჭიროა აზერბაიჯანსა და საქართველოს შორის ორმხრივი ნებართვის სისტემების ლიბერალიზება, მრავალმხრივი გამოყენების ნებართვის დანერგვა. ასევე მნიშვნელოვანია საზღვრის გადაკვეთისას ერთობლივი ინსპექციის პროცედურების დანერგვა: ფიტოსანიტარიული შემოწმება, ჯანმრთელობის შემოწმება, ტრანსპორტი და სატრანსპორტო რეგულირება (სატრანსპორტო საშუალების, ტვირთის, მძღოლის), იმპორტისა და ექსპორტის პროცედურები. არანაკლებ მნიშვნელოვანია ყაზახეთის, ყირგიზეთის და უზბეკეთის საგზაო მოძრაობის კავშირებთან საზღვრის გადაკვეთის კანონმდებლობის ჰარმონიზებისა და პროცედურების გამარტივების მიმართულებით კონსულტაციების გამართვა.

ზემოაღნიშნული რეკომენდაციები გულისხმობს ორმხრივ და მრავალმხრივ შეთანხმებებს, თუმცა ასევე მნიშვნელოვანია საქართველოში და აზერბაიჯანში ლოკალურ დონეზე მოხდეს ადგილობრივი საკითხების მოგვარება. ტრანსკავკასიური კორიდორის კონკურენტუნარიანობის ზრდის თვალსაზრისით, თითოეული სახელმწიფოსთვის საჭიროა შემდეგი ღონისძიებების გატარება. ამ მიზნით საქართველომ:

- 2020 წლისთვის უნდა დაასრულოს დასავლეთ-აღმოსავლეთის მაგისტრალის მშენებლობა-რეაბილიტაცია და გაუთანაბროს ევროკავშირის საგზაო სტანდარტებს,

რომელმაც მნიშვნელოვანდ უნდა შეუწყოს ხელი სატრანზიტო დროის შემცირებას შავი ზღვის პორტებიდან კასპიის ბაჟოს პორტამდე. უნდა გაიზარდოს საგზაო გადაზიდვების უსაფრთხოების დონე და სატრანსპორტო მარშრუტების ქსელი, აგრეთვე, უნდა შეიმუშაოს სატრანსპორტო საშუალებების მონიტორინგის სისტემა გზებზე ტვირთზიდვის უსაფრთხოებისა და გადაზიდვასთან დაკავშირებული ინფორმაციის კოორდინაციის ეფექტიანობის გასაზრდელად. აქვე, მნიშვნელოვანია გადახედოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საექსპორტო მომსახურების საფასო პოლიტიკას მძიმე და არაგაბარტული ტვირთების საგზაო წესით გადაზიდვების პროცესთან დაკავშირებით, რადგან მნიშვნელოვანად მაღალია და მას ადგილობრივი სატრანსპორტო საშუალებები მონოპოლისტურად მხოლოდ საპატრულო პოლიციის მხრიდან იღებენ;

- საჭიროა გააფართოოს TIR-EPD-ისა და მწვანე ბილიკების კონცეფციის<sup>148</sup> გამოყენება, რაც დაზოგავს ტვირთების საზღვართან მოცდენის დროს ადმინისტრაციული და ოპერაციული საკითხების წინასწარ, გამარტივებული წესით შესრულებით და შეამცირებს საერთო სატრანზიტო დროს. აქვე, აუცილებელია საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების დაცვის მიზნით მოახდინოს მკაცრი რეგულაცია და აიკრძალოს იმ სატვირთო მანქანების შემოყვანა ქვეყნის ტერიტორიაზე, რომლებსაც არ გააჩნიათ ე.წ. EURO 4 ეკოლოგიურობის სტანდარტი, ასევე, აუცილებლად უნდა გაზარდოს საგზაო ინფრასტრუქტურის უსაფრთხოების დონე და საგზაო მარშრუტები. უნდა დაინერგოს საგზაო მოძრაობის მონიტორინგის სიტემები, გაიზარდოს საგზაო შემთხვევებზე რეაგირების სისწრაფე, საგზაო გადაზიდვასთან დაკავშირებული ინფორმაციის კოორდინაცია შესაბამის სახელმწიფო უწყებებსა და კერძო კომპანიებს შორის;
- მნიშვნელოვანია კონკურენტუნარიანი ფასები და წინასწარი დაჯავშნის შესაძლებლობის არსებობა კასპიის ზღვის საბორნე მომსახურებით სარგებლობისას.

<sup>148</sup>Implement TIR-EPD LANS. (16 Jun. 2016). International Road Transport Union. <http://ofae.gr> (25.10.2018).

*თავი 4. საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის განვითარების პერსპექტივები და მისი გავლენა ქვეყნის ეკონომიკაზე*

**4.1. სატრანზიტო ფუნქციაზე მოქმედი დეტერმინანტები**

როგორც ზემოთ მოცემულ თავებში გავანალიზეთ საქართველოს გეოეკონომიკური სტრატეგიის ფორმირების უმნიშვნელოვანეს ქვაკუთხედს მისი სატრანზიტო ფუნქცია წარმოადგენს როგორც რეგიონის, ისე საერთაშორისო მოთამაშეების ინტერესების გათვალისწინებით. სატრანზიტო ფუნქციის განვითარების პერსპექტივების გაანალიზებისას, მნიშვნელოვანია მოვახდინოთ ამ ფუნქციის განვითარებაზე მოქმედი დეტერმინანტების იდენტიფიცირება. სატრანზიტო ფუნქციის განვითარებაზე მოქმედი ფაქტორები შესაძლებელია დავყოთ შიდა, მაკრო და საერთაშორისო ფაქტორებად.

შიდა ფაქტორის გასაანალიზებლად მნიშვნელოვანია მოვიშველიოთ მსოფლიო ბანკის მიერ შემუშავებულია ე.წ. ლოჯისტიკური უზრუნველყოფის ინდექსი (Logistic Performance Index)<sup>149</sup>, რომელიც ეყრდნობა ლოჯისტიკის სფეროში საერთაშორისო ოპერატორების თვისებრივ და რაოდენობრივ შეფასებებს იმ ქვეყნებზე, სადაც ოპერირებენ (160 ქვეყანა). ყველა კომპონენტი, რომელიც წარმოდგენილია და გაანალიზებულია საერთაშორისო ლოჯისტიკური უზრუნველყოფის ინდექსში ეყრდნობა მიმდინარე პროცესების, მსოფლიოში წამყვანი ლოჯისტიკური კომპანიების პრაქტიკული გამოცდილებით მიღებულ თეორიულ და ემპირიულ კვლევებს.

არსებობს საერთაშორისო ლოჯისტიკური უზრუნველყოფის მაჩვენებელი, ისევე როგორც სამამულო ლოჯისტიკური უზრუნველყოფის მაჩვენებელი. საერთაშორისო მაჩვენებლის შემთხვევაში განხილულია თვისებრივი შეფასებები ქვეყნის ლოჯისტიკური სექტორის მიმართ 6 კრიტერიუმით ამ ქვეყნის ვაჭრობის პარტნიორი სახელმწიფოების მიერ, გამოკითხვაში ჩართულია ლოჯისტიკის პროფესიონალები, რომლებიც თავად საკვლევი ქვეყნის ფარგლებს გარეთ მუშაობენ, ეს კრიტერიუმებია:

- საბაჟო მომსახურებისა და სასაზღვრო მართვის ოპერაციათა ეფექტიანობა;
- ვაჭრობისა და ტრანსპორტის ინფრასტრუქტურის ხარისხი;

<sup>149</sup>Logistic Performance Index / International LPI & Domestic LPI. <http://lpi.worldbank.org/> (28.11.2018).



- კონკურენტუნარიან ფასებში საერთაშორისო გადაზიდვების სიმარტივე;
- ლოჯისტიკური მომსახურების ხარისხი და კომპეტენცია;
- ტვირთზიდვის მონიტორინგისა და კონტროლის მექანიზმები;
- ტრანსპორტირების დროულად შესრულება და გადაცდომების სიხშირე.

ლოჯისტიკური უზრუნველყოფის ინდექსი იყენებს სტანდარტულ სტატისტიკურ ტექნიკებს იმისათვის, რომ მოახდინოს იმ ყველა საინფორმაციო ბაზების თავმოყრა ერთიან ინდიკატორად, რომელიც შემდგომ შეიძლება გამოყენებულ იქნას ქვეყნების ერთმანეთთან შესადარებლად.

ზემოაღნიშნული საერთაშორისო და სამამულო ლოჯისტიკური ინდექსი მიიღება ლოჯისტიკისა და სასაწყობო ოპერატორების, სატრანსპორტო-საექსპედიტორო კომპანიების გამოკითხვის საფუძველზე. გამოკითხვა შედგება ორი ნაწილისაგან: განისაზღვრება საერთაშორისო (ხუთბალიანი შკალის მიხედვით რესპონდენტები აფასებენ კრიტერიუმებს, რომლებიც გამოხატავენ ლოჯისტიკური სისტემის უზრუნველყოფას 8 ქვეყანაში, რომლებთანაც კომპანია მუშაობს) და სამამულო ინდექსი (ხუთბალიანი შკალის მიხედვით რესპონდენტები აფასებენ ლოჯისტიკურ სისტემას ქვეყანაში, სადაც მუშაობენ). რვა ქვეყანა შემთხვევითი შერჩევის პრინციპით აირჩევა რესპონდენტის ქვეყნისათვის ყველაზე მნიშვნელოვანი ექსპორტისა და იმპორტის ბაზრების საფუძველზე, ხოლო ქვეყნებისათვის, რომლებსაც არ აქვთ გასასვლელი ზღვაზე - მეზობელი ქვეყნების საფუძველზე, რომლებიც წარმოადგენენ საერთაშორისო ბაზრებთან მათ დამაკავშირებელს. თითოეული რესპონდენტის მიერ შეფასებული ქვეყნების ჯგუფის შერჩევის მეთოდი დამოკიდებულია იმ ქვეყნის მახასიათებლებზე, რომელშიც რესპონდენტი იმყოფება. საბოლოოდ გამოიანგარიშება ინდექსის ინტეგრალური მაჩვენებელი და განისაზღვრება რეიტინგში მონაწილე ქვეყნებს შორის დაკავებული ადგილი.

ცხრილი 29. ლოჯისტიკური უზრუნველყოფის ინდექსი და მისი კომპონენტები 2010 წწ.

ქვეყანა	ქულა	ჯამური ადგილი	პროცენტული მაჩვენებელი	საბაჟო პროცედურები (ქულა)	ინფრასტრუქტურის დონე (ქულა)	საერთ. გადაზიდვების ხარჯიანობა (ქულა)	ლოჯისტიკური მომსახურების ხარისხი (ქულა)	მონიტორინგი და კონტროლი (ქულა)	დროულობა (ქულა)
გერმანია	4.11	1	100	4	4.34	3.66	4.14	4.18	4.48
ჩინეთი	3.49	27	79.9	3.16	3.54	3.31	3.49	3.55	3.91
ლატვია	3.25	37	72.2	2.94	2.88	3.38	2.96	3.55	3.72

თურქეთი	3.22	39	71.4	2.82	3.08	3.15	3.23	3.09	3.94
რუმინეთი	2.84	59	59.1	2.36	2.25	3.24	2.68	2.9	3.45
ყაზახეთი	2.83	62	58.9	2.38	2.66	3.29	2.6	2.7	3.25
ბულგარეთი	2.83	63	58.8	2.5	2.3	3.07	2.85	2.96	3.18
უზბეკეთი	2.79	68	57.5	2.2	2.54	2.79	2.5	2.96	3.72
აზერბაიჯანი	2.64	89	52.6	2.14	2.23	3.05	2.48	2.65	3.15
საქართველო	2.61	93	51.8	2.37	2.17	2.73	2.57	2.67	3.08
რუსეთი	2.61	94	51.6	2.15	2.38	2.72	2.51	2.6	3.23
უკრაინა	2.57	102	50.6	2.02	2.44	2.79	2.59	2.49	3.06
ირანი	2.57	103	50.5	2.22	2.36	2.44	2.65	2.5	3.26
სომხეთი	2.52	111	48.9	2.1	2.32	2.43	2.59	2.26	3.4
თურქმენეთი	2.49	114	47.9	2.14	2.24	2.31	2.34	2.38	3.51

მსოფლიო ბანკი <https://lpi.worldbank.org/> (20.03.2019).

ზემოაღნიშნული ცხრილიდან გამომდინარეობს, რომ საქართველოსთვის 2010 წლის ლოჯისტიკური უზრუნველყოფის ჯამური მაჩვენებელი 2.61 უკვე 2018 წელს მნიშვნელოვნად გაუარესდა და 2.44 ქულამდე შემცირდა, რაც იმას ნიშნავს, რომ ადგილების რაჩეობით, მაშინ როცა მსოფლიოს 160 ქვეყანას შორის ლოჯისტიკური უზრუნველყოფის ინდექსის მიხედვით საქართველო 93-ე ადგილს იკავებდა, უკვე 2018 წელს აღნიშნულმა მაჩვენებელმა ქვეყანა 119-ე ადგილზე გადაანაცვლა. ბოლო წლებში მაქსიმალური შედეგი 2012 წელს დაფიქსირდა და ლოჯისტიკური უზრუნველყოფის დონემ 2.77 ქულას მიაღწია, რის შედეგად დანარჩენ სახელმწიფოთა შორის ქვეყანამ 77-ე ადგილი დაიკავა. 2014-2016 წლებში მნიშვნელოვანი კლება ფიქსირდებოდა. კერძოდ, საქართველოს ლოჯისტიკური ინდექსის ჯამურმა მაჩვენებელმა 2014 წელს 2.51 ქულა, ხოლო 2016 წელს კი რეკორდულად დაბალი 2.35 ქულა დააფიქსირა. შესაბამისად, ქვეყნის პოზიციამაც რეიტინგში 130-ე ადგილზე გადმოინაცვლა. 2012 წელს, როცა საქართველოს ლოჯისტიკური უზრუნველყოფის ინდექსი საუკეთესო შედეგს აღწევს და თავისი მაჩვენებლით წინ უსწრებს ისეთ ქვეყნებს, როგორცაა: ყაზახეთი 2.69 ქულა - 86-ე ადგილი; რუსეთი 2.58 ქულა - 95-ე ადგილი; სომხეთი 2.56 ქულა - 100-ე ადგილი; ირანი 2.49 - 112-ე ადგილი და აზერბაიჯანი 2.48 ქულა - 116-ე ადგილი. აქვე აღსანიშნავია ქვეყნები, რომლებიც წინ უსწრებენ საქართველოს მაჩვენებელს: ლატვია 2.78 ქულა 76-ე ადგილი; უკრაინა 2.85 ქულა 66-ე ადგილი; რუმინეთი 3.0 ქულა - 54 ადგილი, ბულგარეთი 3.21 ქულა - 36-ე ადგილი და თურქეთი 3.51 ქულა - 27-ე ადგილი. როგორც ჩანს, საქართველო ლოჯისტიკური უზრუნველყოფით ლიდერი იყო კავკასიის შიდა რეგიონულ დონეზე, მაგრამ შავი ზღვისპირეთის რეგიონში ის ფაქტობრივად ბოლო ადგილს იკავებდა. როგორც ზემოთმოცემული ცხრილიდან ჩანს, ლოჯისტიკური

უზრუნველყოფის ინდექსის თითოეული კომპონენტის კონტრიბუცია წლების მიხედვით ჯამურ მაჩვენებელში ერთმანეთისგან განსხვავებულია. 2010 წელს საქართველოს ლოჯისტიკური უზრუნველყოფის უმთავრეს მასტიმულირებელ კომპონენტს წარმოადგენდა დროულობა - 3.8 ქულით (მაქსიმუმ 5 ქულიდან), რომელსაც მოჰყვებოდა საერთაშრისო გადაზიდვების ხარჯიანობა 2.73 ქულით და შემდგომ მონიტორინგისა და კონტროლის დონე 2.67 ქულით. ყველაზე უმნიშვნელო კონტრიბუცია ინფრასტრუქტურის დონეზე მოდის, რომელმაც 2.17 ქულას მიაღწია. 2012 წელს, როგორც ზემოთ ავღნიშნეთ, საქართველოს ლოჯისტიკური უზრუნველყოფის ინდექსი მაქსიმალურ დონეს აფიქსირებდა, რაშიც უმთავრეს როლს საბაჟო პროცედურების კომპონენტი ასრულებდა 2.90 ქულით. მას მოსდევდა დროულობისა და ინფრასტრუქტურის კომპონენტები 2.86 და 2.85 ქულებით. ყველაზე სავალალო მდგომარეობა მონიტორინგისა და კონტროლის ნაწილში დაფიქსირდა 2.59 ქულით. რაც შეეხება 2018 წელს ქვეყნის ლოჯისტიკური უზრუნველყოფის ინდექსში უმნიშვნელოვანესი წილი მოდიოდა დროულობის კომპონენტზე 2.95 ქულით, მას მოსდევს საბაჟო პროცედურები 2.42 ქულით, ინფრასტრუქტურის დონე და საერთაშრისო გადაზიდვების ხარჯიანობის კომპონენტები - 2.38 ქულით და ბოლოს 2.26 ქულიანი მაჩვენებლებით ფიქსირდებიან ლოჯისტიკური მომსახურების ხარისხის, მონიტორინგისა და კონტროლის კომპონენტები. მოცემულ წელს საქართველოს ლოჯისტიკური უზრუნველყოფის ინდექსის ექვსივე კომპონენტის ჯამური და ინდივიდუალური მაჩვენებლები მნიშვნელოვნად ჩამორჩება კავკასიის რეგიონისა და შავი ზღვის აუზის წევრ სახელმწიფოთა ანალოგიურ მაჩვენებლებს (დანართი 22).

სამამულო მაჩვენებელი, რომელიც მოიცავს როგორც თვისებრივ, ისე რაოდენობრივ შეფასებას ლოჯისტიკური სექტორის მხრიდან იმ პროფესიონალების მიერ, რომლებიც თავად საკვლევ ქვეყანაში მუშაობენ. ეს მაჩვენებელი მოიცავს დეტალურ ინფორმაციას ლოჯისტიკური გარემოს შესახებ, საკვანძო ლოჯისტიკურ პროცესებს, ინსტიტუტებსა და ლოჯისტიკური ოპერაციის შესრულების დროსა და ხარჯების მონაცემებს.

სამამულო ლოჯისტიკური უზრუნველყოფის ინდექსი დეტალურ დონეზე განიხილავს ლოჯისტიკურ გარემოს კონკრეტულ ქვეყნებში (100 ქვეყანა) და განსაზღვრავს ყველა ლოჯისტიკური ოპერაციის სიმარტივის დონეს, უმთავრეს სატრანსპორტო საშუალებებსა და ინსტიტუციურ ბაზისს, ლოჯისტიკური მომსახურების დროსა და ხარჯებს. აღნიშნული ინდექსი განიხილავს ქვეყნის ლოჯისტიკურ პოზიციონირებას არა მხოლოდ ქვეყნის საზღვრებთან არსებული ინფრასტრუქტურით, როგორცაა პორტები, საზღვრისპირა პუნქტები და სხვა, არამედ ქვეყნის მასშტაბით სხვადასხვა ლოჯისტიკური წერტილებითა და ტერმინალებით უზრუნველყოფის დონეს. მაგალითად:

- ინფრასტრუქტურა;
- მომსახურების დონე;
- სასაზღვრო პროცედურები და დროის მენეჯმენტი;
- მიწოდების ჯაჭვის უწყვეტობა და საიმედოობა.

გარდა ზემოთ მოყვანილი ჩამონათვალისა, სამამულო ლოჯისტიკური უზრუნველყოფის ინდექსი გულისხმობს ლოჯისტიკური გარემოსა და ინსტიტუციური უზრუნველყოფის მაჩვენებლების გაერთიანებას ქვემოთ მოცემული კრიტერიუმების გათვალისწინებით:

- ხარჯებისა და მოსაკრებლების დონე;
- ინფრასტრუქტურის ხარისხი;
- მომსახურების კომპეტენცია და ხარისხი;
- პროცედურათა ეფექტიანობა და დაგვიანების წყაროები.

გამოყენებული კითხვარის (დანართი 23) შედეგები საქართველოს მაგალითზეა მოცემული, საიდანაც ნათლად ჩანს, რომ 2018 წელს ხარჯებისა და მოსაკრებლების დონე ქვეყანაში არსებულ ყველა სატრანსპორტო საშუალებების მიწოდების რგოლის კომპონენტებზე არაა მაღალი. უფრო მეტიც, რესპოდენტთა სრული უმრავლესობა ერთმნიშვნელოვნად აღნიშნავს, რომ 2018 წელს გამოკითხულ რესპოდენტთა აბსოლუტური უმრავლესობა უარყოფს იმ ფაქტს, რომ ხარჯები და მოსაკრებლები მაღალი

ან ძალიან მაღალი იყო სააგენტოების მომსახურებისა და დასაწყობა/შენახვის კომპონენტში. ინფრასტრუქტურის ხარისხის ნაწილში შეფასებათა შორის მკვეთრი განსხვავება უფრო თვალნათელია, ვიდრე ხარჯებისა და მოსაკრებლების დონის ნაწილში. გამოკითხულთა ნახევარმა დაბალი ან ძალიან დაბალი შეფასება მისცა ისეთ სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურებს, როგორცაა საზღვაო პორტები, საავტომობილო გზები და რკინიგზა. თუმცა გამოკითხულთაგან აბსოლუტური უმრავლესობა უარყოფს იმ ფაქტს, რომ ანალოგიური შეფასებას იმსახურებს ისეთი კომპონენტები, როგორცაა აეროპორტის, სასაწყობო/სატერმინალო ინფრასტრუქტურა, ტელეკომუნიკაცია და ინფორმაციული ტექნოლოგიები. მნიშვნელოვანია ასევე შევხვით ლოჯისტიკური მომსახურების კომპეტენციის საკითხს და შესაბამისი ხარისხის დონეს. ამ ნაწილში სავალალო მდგომარეობა ფიქსირდება, რადგან მაღალი/ძალიან მაღალი შეფასების მიმცემ რესპოდენტთა პროცენტული მაჩვენებელი 0-ს უტოლდება საავტომობილო ტრანსპორტით მომსახურების კომპეტენციისა და ხარისხის დეტერმინანტიდან დაწყებული ტვირთგამომგზავნისა და ტვირთმიმღების მომსახურების შესაბამისი მაჩვენებლების ჩათვლით. აქვე აღსანიშნავია პროცედურათა ეფექტიანობის კომპონენტი. გამოკითხულ რესპოდენტთა 100%-ის შეფასებით ხშირად ან თითქმის ყოველთვის ეფექტიანია განბაჟების პროცედურის, სასაზღვრო სააგენტოების ოპერაციების გამჭვირვალობა და ადეკვატური და დროული ინფორმაციის რეგულარული გაცვლა. ხოლო ისეთი საკითხების ეფექტიანობა, როგორცაა საექსპორტო/საიმპორტო საბაჟო პროცედურები და წინასწარი /დაჩქარებული განბაჟების ეფექტიანობა ხშირად ან თითქმის ყოველთვის ეფექტიანობით ხასიათდება გამოკითხულთა მხოლოდ 50%-სთვის. როგორც მომსახურების კომპეტენციისა და ხარისხის კომპონენტში დაფიქსირდა სავალალო მდგომარეობა, ანალოგიური შემთხვევა გვხვდება დაგვიანების წყაროების კომპონენტშიც. კერძოდ, რესპოდენტთა აბსოლუტური უმრავლესობა უარყოფს ფაქტს, რომ დაგვიანების წყაროები ხშირად ან თითქმის ყოველთვის დაკავშირებულია სავალდებულო სასაწყობო პროცესებთან, წინასწარი გადაზიდვის ინსპექტირებასთან, საზღვაო საერთაშორისო გადატვირთვებთან, კრიმინალურ ქმედებებთან და

არაფორმალური გადახდების შუამავლობის დროსთან. რაც შეეხება 2015 წლიდან ლოჯისტიკურ გარემოში ცვლილებებს რესპოდენტთა სრული უმრავლესობის შეფასებით გაუმჯობესდა საბაჟო და სხვა სავალდებულო პროცედურები. გაუმჯობესებას აფიქსირებს გამოკითხულთა ნახევარი ისეთ საკითხებშიც, როგორცაა ვაჭრობისა და ტრანსპორტის ინფრასტრუქტურა, ტელეკომუნიკაციები და ინფორმაციული ტექნოლოგიები, კერძო ლოჯისტიკური მომსახურების ხარისხი და არაფორმალური გადახდების შუამავლობა. ერთადერთი კომპონენტია ლოჯისტიკასთან დაკავშირებული რეგულაციები, რომლის გაუმჯობესებაც არ ფიქსირდება. დაბოლოს, 2015 წლიდან რესპოდენტთა 50%-ის შეფასებით ტრადიციულ ფორვარდულ კომერციულ მომსახურებაზე მოთხოვნა შემცირდა. თუმცა რესპოდენტები იზიარებენ იმ აზრს, რომ კიბერუსაფრთხოების რისკები და კიბერშეტევის მიმართ კომპანიათა მზადყოფნის დონე არ შემცირებულა. გაიზარდა ელექტრონული ვაჭრობის პლატფორმების გამოყენების სიხშირე B2B და B2C .

ზემოაღნიშნული ლოჯისტიკური უზრუნველყოფის ინდექსის პირობებში განისაზღვრა სატრანზიტო ფუნქციაზე პირდაპირი გავლენის მქონე დეტერმინანტები, თუმცა არსებობს სხვა ისეთი განმსაზღვრელი ფაქტორები, რომლებსაც არაპირდაპირი ანუ ირიბი ზეგავლენის მოხდენა შეუძლია ტვირთზიდვის მოცულობის ცვლილებაზე და შესაბამისად, სატრანზიტო ფუნქციის განვითარებაზე, ესენია მაკრო და საერთაშორისო დონეზე არსებული დეტერმინანტები.

მაკრო დონეზე მნიშვნელოვანია გამოვეყნოთ ისეთი ფაქტორი, როგორცაა ქვეყანაში შემუშავებული ფისკალური და მონეტარული პოლიტიკა, რომელსაც სახელმწიფო ვტავაზობს, რადგან სწორედ ეს ორი ტიპის პოლიტიკა განსაზღვრავს ქვეყანაში საექსპორტო წარმოების შესაძლებლობებსა და განვითარების პერსპექტივებს, ისევე როგორც იმპორტირებულ საქონელსა და მოსახურებაზე მოთხოვნის ტრენდს. ბოლო ათწლეულში საქართველოში მოქმედებს ლიბერალური საგადასახადო პოლიტიკა, რაც იმაში გამოიხატება, რომ 2005 წელს საგადასახადო კოდექსი კარდინალურად შეიცვალა, რამაც მთლიანად შეცვალა საქართველოს ფისკალური ლანდშაფტი. საკანონმდებლო

ცვლილებების მიღების შედეგად, 2004 წელს არსებული ოცდაერთი გადასახადიდან მხოლოდ 6 შენარჩუნდა. ახალი სისტემა ისეთი დაბალი დაბეგვრის დონით ხასიათდება, რომელიც საქართველოს მსოფლიო რეიტინგში მე-4 ადგილზე აყენებს.<sup>150</sup> გარკვეული ცვლილებისა და დამატების შემდეგ საგადასახადო კოდექსი დღევანდელი ფორმით აწესებს შემდეგ გადასახადებს და საგადასახადო განაკვეთებს: საშემოსავლო გადასახადი – 20% ; მოგების გადასახადი – 15%<sup>151</sup>; დამატებული ღირებულების გადასახადი – 18%; აქციზი – განაკვეთი მერყევა; საბაჟო გადასახადი – 0%, 5% ან 12%; ქონების გადასახადი – ქონების ღირებულების არა უმეტეს 1%.<sup>152</sup>

საგადასახადო განაკვეთების ასეთი ფართომასშტაბიანი შემცირება საერთაშორისო სავალუტო ფონდის მიერ რეკომენდებული და საქართველოს მთავრობის მიერ მიღებული 3-ქიმიანი მიდგომის ერთ-ერთი კომპონენტია.<sup>153</sup> დანარჩენი ორი გახლავთ გადამხდელთა ბაზის გაზრდა და საგადასახადო სისტემის ადმინისტრირების გაუმჯობესება. რესტრუქტურირზაციამ, კადრების გადამზადებამ და ინოვაციების დანერგვამ (მაგალითად, გადასახადების ელექტრონულად გადახდა), საგადასახადო ორგანოების ერთ კალაპოტში მოქცევას და მათი ეფექტიანობის გაზრდას შეუწყო ხელი.

ამრიგად, დღეის მდგომარეობით საქართველოში არსებული ფისკალური პოლიტიკა მაქსიმალურად ხელს უწყობს საერთაშორისო ვაჭრობის განვითარებას. მაკრო დონეზე მნიშვნელოვანია ასევე მონეტარული პოლიტიკის განსაზღვრა, რადგან გაცვლითი კურსის არასტაბილურობა და მკვეთრი მერყეობა მოქმედებს როგორც საიმპორტო, ისე საექსპორტო და სატრანზიტო ტვირთნაკადების მოცულობაზე. კერძოდ, საქართველოში ლარის დევალვაცია აშშ დოლართან მიმართებაში აძვირებს აშშ დოლარში ნაყიდ იმპორტირებულ პროდუქციას. საქართველოს მსგავსი იმპორტდამოკიდებული სახელმწიფოსთვის დევალვირებული ევროვნული ვალუტა გაძვირებულ იმპორტს უფრო

<sup>150</sup>საგადასახადო სიდუხჭირისა და რეფორმების 2009 წლის ინდექსი. (2009). ჟ. ფორბსი. თბილისი. [www.forbes.com](http://www.forbes.com) (10.08.2018).

<sup>151</sup>მეწარმე, რომელიც კომპანიის მოგებას თავად კი არ დაიტოვებს, არამედ ისევ კომპანიის შიგნით ინვესტირებისთვის გამოიყენებს, მოგების გადასახადისგან გათავისუფლდება. ასე შეიძლება განიმარტოს ცვლილება საქართველოს საგადასახადო კოდექსში, რომელიც ე.წ. ესტონურ მოდელს ეყრდნობა.

<sup>152</sup>საქართველოს საგადასახადო კოდექსი, მუხლი 202. (18.08.2018).

<sup>153</sup>Bird, R. M. (2008). Tax Challenges Facing Developing Countries, Institute for International Business Working Paper No. 9. Delhi. [http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=1114084](http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1114084) (16.09.2018).

ნაკლებად მოიხმარს და შედეგად იმპორტის მოცულობის წილი ვაჭრობის მთლიან ბრუნვაში მცირდება. ამის პარალელურად, ექსპორტირებული პროდუქცია უცხოელი მომხმარებლისთვის იაფდება და შესაძლოა ექსპორტიც წახალისდეს, თუმცა ამის ერთმნიშვნელოვნად მტკიცება რთულია კონკრეტულ სიტუაციებზე დაკვირვების გარეშე.

ქვეყნის სატრანზიტო ფუნქციის განვითარების პერსპექტივების განმაპირობებელ დეტერმინანტების განხილვისას, აუცილებლად უნდა გავანალიზოთ იმ სახელმწიფოთა მაკრო ფაქტორები, რომელთა მიერ შექმნილი ვაჭრობის ბრუნვა, სატრანზიტო ტვირთების მოცულობის თვალსაზრისით, პირდაპირ აისახება ჩვენი ქვეყნის ტრანზიტულ ფუნქციაზე. მაგალითად, როდესაც ვანალიზებთ საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის განვითარების შესაძლებლობებს და მის ინდიკატორად განვიხილავთ ქვეყნის ვაჭრობის ბრუნვას ანუ საექსპორტო და საიმპორტო პროდუქციის მოცულობას, არ უნდა დაგვავიწყდეს, ის ტრანზიტული ტვირთნაკადები, რომლებიც ჩვენი მეზობელი და პარტნიორი ქვეყნების ვაჭრობის ბრუნვის იმპორტს ან და ექსპორტს წარმოადგენენ. ამდენად, ჩვენს პარტნიორ ქვეყნებში არსებული ფისკალური და მონეტარული პოლიტიკა, როგორც შიდა ფაქტორის შემთხვევაში, ლოჯისტიკური უზრუნველყოფის ინდექსის ყველა შემადგენელი კომპონენტის განვითარების დონე პირდაპირ ქმნის საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის განვითარებისთვის აუცილებელ წინაპირობას. სატრანზიტო კორიდორის განვითარება ვერ იქნება სატრანზიტო დერეფნის მონაწილე მხოლოდ ერთი ან ორი, რომელიმე მხარის წარმატებით განპირობებული კონკრეტულ ფაქტორთან მიმართებაში. წარმატების მისაღწევად საჭიროა სატრანზიტო კორიდორში ჩართული ყველა ქვეყნის ერთობლივი, კომპლექსური მიდგომა და თანამშრომლობა.

ტრანსკავკასიური სატრანზიტო კორიდორის და უფრო ფართოდ, ახალი აბრეშუმის გზის ეკონომიკური სარტყელის მონაწილე ქვეყნებს შორის თანამშრომლობაში იგულისხმება სატრანზიტო ფუნქციის განვითარების საერთაშორისო ფაქტორი. იგი გულისხმობს ტრანზიტული დერეფნის მონაწილე და პარტნიორ ქვეყნებს შორის სავაჭრო-ეკონომიკური თანამშრომლობის ფორმირებას. საქართველოს სატრანზიტო



ფუნქციის განვითარებისთვის მხოლოდ ლოჯისტიკური ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესება, ადმინისტრაციული ბარიერების შემსუბუქება, მაკრო ფაქტორების გაუმჯობესება-გამარტივება არ კმარა. მნიშვნელოვანია მეზობელ სახელმწიფოებთან, რეგიონულ მოთამაშეებთან და ვაჭრობის პარტნიორებთან თანამშრომლობის გაღრმავების მიზნით, გაფორმდეს ორმხრივი და მრავალმხრივი სავაჭრო-ეკონომიკური ხელშეკრულებები, რომლებიც გაამარტივებენ საექსპორტო-საიმპორტო ოპერაციებს ქვეყნებს შორის და ხელს შეუწყობს მეტი სასაქონლო-ნომენკლატურის რეალიზებას ერთმანეთში შეღავათიანი პირობებით, ეს კი დადებით გავლენას იქონიებს ტვირთნაკადების ინტენსივობაზე. ამ მხრივ, ქართული სახელმწიფოს მხრიდან მნიშვნელოვანი ნაბიჯები იქნა გადადგმული. საქართველოს თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმებები უკვე გაფორმებული აქვს ევროკავშირთან, თურქეთთან, დსთ-ს ქვეყნებთან და ევროპის თავისუფალი ვაჭრობის ასოციაციასთან (EFTA). 2017 წელს ხელი მოეწერა საქართველოსა და ჩინეთს შორის თავისუფალი ვაჭრობის შესახებ შეთანხმებას. მსგავსი სავაჭრო შეთანხმებები კარს უღებს ახალ ბაზრებში ქართული პროდუქციის ინტერვენციას, წარმოადგენს საექსპორტო ზრდის მნიშვნელოვან შესაძლებლობას, რაც ავტომატურად ნიშნავს ტვირთზიდვის ინტენსივობის პონტეციურ ზრდას.

*შეჯამება:*

- საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის განვითარების პერსპექტივების გაანალიზებისას გამოიკვეთა მისი განმაპირობებელი სამი ძირითადი ფაქტორი, რომელთა დეტერმინანტებიც, თავის მხრივ, ზეგავლენას ახდენენ სატრანზიტო დერეფანში ტვირთნაკადების მოცულობაზე. განხილული შიდა, მაკრო და საერთაშორისო ფაქტორებიდან საქართველოს მაგალითზე ტრანსკავკასიური კორიდორის სატრანზიტო ფუნქციის განვითარების უმთავრეს შემაფერხებელს წარმოადგენს შიდა ფაქტორი. აღნიშნული განსაზღვრავს სახელმწიფოთა ლოჯისტიკური უზრუნველყოფის დონეს, რომელიც თავის მხრივ აანალიზებს ქვეყანაში არსებულ საბაჟო მომსახურებისა და სასაზღვრო მართვის ოპერაციათა ეფექტიანობას, ვაჭრობისა და ტრანსპორტის ინფრასტრუქტურის ხარისხის დონეს, კონკურენტუნარიან ფასებში

საერთაშორისო გადაზიდვების წარმოების სიმარტივეს, ლოჯისტიკური მომსახურების ხარისხსა და კომპეტენციას, ტვირთზიდვის მონიტორინგისა და კონტროლის მექანიზმებსა და ტრანსპორტირების დროულად შესრულებისა და გადაცდომების სიხშირეს;

- ტრანსკავკასიური კორიდორი მხოლოდ საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის რეალიზაციასთან არ არის დაკავშირებული, უნდა განვიხილოთ ყველა იმ სახელწიფოთა ლოჯისტიკური ჩავარდნები, რომლებიც პირდაპირ ან ირიბად ქმნიან ტრანსკავკასიური კორიდორის ტრანზიტულ ფუნქციას და რომლებზეც დამოკიდებულია ამ ფუნქციის განვითარება. მსოფლიო ბანკის მიერ შემოთავაზებული ლოჯისტიკური უზრუნველყოფის ინდექსის ანალიზმა ცხადყო, რომ საქართველოს ლოჯისტიკური უზრუნველყოფისა და ეფექტიანობის დონე უკანასკნელ პერიოდში მნიშვნელოვნად გაუარესდა და ჩამორჩა ევროპისა და ცენტრალური აზიის ქვეყნების ანალოგიურ მაჩვენებლებს, ისევე როგორც საშუალოზე დაბალი შემოსავლის მქონე ქვეყნების მაჩვენებლებს. საქართველომ ექვსივე კომპონენტში დააფიქსირა უარესი შედეგი, ვიდრე რეგიონში მეზობელმა სომხეთმა, (რომელსაც ზღვაზე გასასვლელი არ გააჩნია) და აზერბაიჯანმა, რომლის დამოკიდებულება ქართულ პორტებზე ძალზედ დიდია. ფაქტობრივად ყველა კომპონენტის მაჩვენებელი (მაქსიმალურ დონესთან შედარებით 2.5-ჯერ ნაკლები) იმდენად დაბალი აღმოჩნდა, რომ რთულია რომელიმე კომპონენტის ცალკე გამოყოფა რათა დავასკვნათ, რომ ვთქვათ, რომ ეს კომპონენტი ყველაზე დიდი უარყოფითი ფონის შემქმნელია ქვეყნის მთლიანი ლოჯისტიკური ეფექტიანობის შეფასებისას. თანაბრად ყურადსადებია ინფრასტრუქტურის, კვალიფიციური ლოჯისტიკური მომსახურების, მონიტორინგის, კონტროლის მექანიზმებისა და კონკურენტულ ფასებში საერთაშორისო გადაზიდვის დონე. ამ მიმართულებით მნიშვნელოვანია შესაბამისი სიღრმისეული კვლევების ჩატარება და შემდგომ მათ აღმოსაფხვრელად პრაქტიკული ნაბიჯების გადადგმა. ინფრასტრუქტურის გასაუმჯობესებლად საჭიროა შესაბამის პროფესიულ და უმაღლეს სასწავლებლებში დარგობრივი პროგრამების შემუშავება, რათა ბაზრის მოთხოვნა დაკმაყოფილდეს

სატრანსპორტო-ლოჯისტიკის დარგის სპეციალისტებით, რომლებიც უზრუნველყოფენ თანამედროვე ტექნოლოგიებითა და სისტემებით ტვირთზიდვის მონიტორინგისა და კონტროლის ელექტრონული მექანიზმების შემუშავებასა და დანერგვას, როგორც სახელმწიფო უწყებრივ დონეზე, ისე ბიზნეს სუბიექტებისთვის თავიანთი ლოჯისტიკური მომსახურების ხარისხის გასაუმჯობესებლად. ასეთი მიდგომები, საბოლოო ჯამში, გააუმჯობესებს ტრანსკავკასიური კორიდორის მიმართ სანდოობის ხარისხს და ხელს შეუწყობს გამჭვირვალე, დროულ და შეუფერხებელ ტვირთზიდვის პროცესს.

#### 4.2 სატრანსპორტო სექტორის გავლენა ქვეყნის ეკონომიკურ ზრდაზე

კვლევები, რომლებიც ცდილობენ შეისწავლონ და დაადგინონ ეკონომიკურ ზრდაზე სატრანსპორტო/ლოჯისტიკური სექტორის გავლენა, საკმარისი და სრულყოფილი სახით არ არის წარმოდგენილი. ემპირიული კვლევები, სადაც გაანალიზებულია ლოჯისტიკის სექტორის მნიშვნელობა ძირითადად ფოკუსირებულია ერთი რომელიმე ქვეყნის შესწავლაზე და გამოყენებულია დროითი მწკრივების ანალიზის მეთოდი. ასევე, გვხვდება კვლევები, რომლებიც მოლოდინების ფორმირებას პანელური მონაცემების ანალიზზე დაყრდნობით კონკრეტული ქალაქებისა და რეგიონების მაგალითზე ახდენენ. მიუხედავად ამისა, ე.წ. პანელური მონაცემებით ანალიზის მეთოდი, რომელიც ორზე მეტ ქვეყანას მოიცავს, არსებულ კვლევებში ძალიან იშვიათადაა გამოყენებული. ასევე ცოტაა კვლევები, სადაც განხილულია ლოჯისტიკური ინვესტიციების მრავალგანზომილებიანობა. წინამდებარე კვლევაში გათვალისწინებულია ქვეყნები, რომლებსაც სატრანზიტო ფუნქცია გააჩნიათ მეზობელ ქვეყნებთან მიმართებაში და, რომლებსაც, რომლებსაც აქვთ ზღვაზე გასასვლელი (აზერბაიჯანის გამოკლებით), ეს მნიშვნელოვანია, რადგან მსოფლიო ვაჭრობის 90%-ზე მეტი სწორედ საზღვაო გადაზიდვაზე მოდის. ამდენად კვლევაში გამოყენებულია შემდეგი ქვეყნების მასალები: აზერბაიჯანი, ბულგარეთი, დანია, ესტონეთი, ფინეთი, საქართველო, გერმანია, ლატვია, ლიეტუვა, ნიდერლანდები, პოლონეთი, რუმინეთი, რუსეთი, თურქეთი და უკრაინა.

პანელური მონაცემების ანალიზის მეთოდის საშუალებით ლოჯისტიკის სექტორის განვითარების შესახებ კვლევაში გამოყენებულია სხვადასხვა ცვლადები. შედეგად მოხდა იმ დეტერმინანტების იდენტიფიცირება, რომლებიც ყველაზე მეტად განავითარებს ლოჯისტიკის სექტორს და მნიშვნელოვან ზეგავლენას ახდენს ეკონომიკურ ზრდაზე. მოსალოდნელია, რომ კვლევის შედეგად მიღებული შედეგები საგულისხმო და გასათვალისწინებელი იქნება ქვეყნებში ეკონომიკური განვითარების პოლიტიკის თვალსაზრისით. ვფიქრობ, ფართო ცვლადების გამოყენებით მოკრძალებულ წვლილს შევიტანთ სატრანსპორტო/ლოჯისტიკური სექტორისა და ეკონომიკური ზრდის შესახებ არსებული კვლევის გადრმავევაში.

გლობალური ეკონომიკური განვითარებისა და კონკურენტუნარიანობის ზრდის პირობებში სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სექტორი სტრატეგიულად მნიშვნელოვან ფუნქციას იძენს. შესაბამისად, აღნიშნული სექტორის განვითარება, საერთო ეკონომიკური განვითარებისთვის უმთავრესი მასტიმულირებელი ფაქტორი გახდა. ზრდადი საინვესტიციო ნაკადები სექტორში, სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების ქვეყნებს მნიშვნელოვან უპირატესობას აძლევს მარტივად, ეფექტიანად, ნაკლები ფინანსური დანახარჯებითა და ნაკლები სატრანზიტო დროით მოახდინონ საექსპორტო-საიმპორტო პროცესები. აქედან გამომდინარე, ქვეყნებმა უკვე გაზარდა მათი ინვესტიციები ამ სფეროში და ლოჯისტიკის სექტორი გახდა ცნობილი სეგმენტი, რომელიც სწრაფად იზრდება. შესაბამისად, სატრანსპორტო-ლოჯისტიკურ ინფრასტრუქტურაში განხორციელებულმა ინვესტიციებმა გაზარდა ლოჯისტიკური გამტარუნარიანობა, ეფექტიანობის და უსაფრთხოების დონე, აამაღლა მომსახურების ხარისხი, გააფართოვა ბიზნესი და გაზარდა დამატებული ღირებულება. საბოლოოდ ვიღებთ შემცირებულ სატრანსპორტო-ლოჯისტიკურ დანახარჯებს, შემცირებულ სატრანზიტო დროს და დამატებით სამუშაო ადგილებს, რაც ქვეყანას ეფექტიანობისა და კონკურენტუნარიანობის ძალას მატებს და მის ეკონომიკურ ზრდას უწყობს ხელს.

მსოფლიო მასშტაბით არსებულ კვლევებს თუ გადავხედავთ დავინახავთ, რომ კვლევების ძირითადი ნაწილი ჩატარებულია ჩინეთში. ჩინელმა მკვლევარებმა ა. მოდიმ

და ფ. ვანგმა<sup>154</sup> შეისწავლეს 1985-1989 წლებში ეკონომიკური ზრდის სხვადასხვა დეტერმინანტები მრავალი მონაცემების მეშვეობით 23 ინდუსტრიულ სექტორზე, რომლებიც განთავსებულია ჩინეთის ოკეანისპირა 7 რეგიონში. კვლევის შედეგად აღმოჩნდა, რომ სატრანსპორტო და საკომუნიკაციო შესაძლებლობების განვითარება იყო ქვეყნის წამყვანი ეკონომიკური ფაქტორი. ს. დემურგერმა<sup>155</sup> გამოიკვლია ინფრასტრუქტურულ ინვესტიციებსა და ეკონომიკურ ზრდას შორის დამოკიდებულება ჩინეთის 24 რეგიონის მაგალითზე. აღნიშნულ კვლევაში, რომელიც მოიცავს 1985-1998 წლების დროით მწკრივს, აღმოჩენილია ტრანსპორტსა და ტელეკომუნიკაციებში განხორციელებული ინვესტიციების მნიშვნელოვანი დადებითი ეფექტი ეკონომიკურ ზრდაზე. კიდევ ერთმა ჩინელმა ეკონომისტმა ზ. ჩუმ<sup>156</sup> შეისწავლა ურთიერთკავშირი ლოჯისტიკასა და ეკონომიკურ ზრდას შორის ჩინეთის 30 პროვინციის მაგალითზე 1998-2007 წლებში. აღნიშნულ კვლევაში გამოყენებულ იქნა პანელურ მონაცემთა ანალიზის მეთოდი, რის შედეგადაც გამოვლინდა მნიშვნელოვანი, პოზიტიური კავშირი ლოჯისტიკის სექტორში ინვესტიციებსა და ეკონომიკურ ზრდას შორის. თუმცა ლოჯისტიკური ინვესტიციების კონტრიბუცია ეკონომიკურ ზრდაში უფრო მეტად გამოვლინდა შიდა რეგიონებზე, ვიდრე ოკეანისპირა პროვინციებში.

ქ. ვანგმა<sup>157</sup> გაანალიზა რეგიონულ ეკონომიკურ ზრდაზე ლოჯისტიკური აქტივობების ეფექტი ჩინეთში არჰუის პროვინციის მაგალითზე. აღნიშნულ კვლევაში ტვირთბრუნვის მთლიანი მოცულობა გამოყენებულია, როგორც ლოჯისტიკური აქტივობის ძირითადი მაჩვენებელი. მიგნებები აჩვენებს, რომ ლოჯისტიკური აქტივობების ეფექტი რეგიონულ ეკონომიკურ ზრდაზე გაურკვეველია. გ. ჩენგიმ<sup>158</sup> გამოიკვლია ჰენანის რეგიონის მაგალითზე ლოჯისტიკური სექტორის ეფექტი ეკონომიკურ ზრდაზე 1978-2008 წლებში და აღმოაჩინა, რომ ლოჯისტიკის სექტორს აქვს

---

<sup>154</sup>Mody, A., Wang, F. (1997). Explaining Industrial Growth in Coastal China: Economic Reforms and What Else? (In China).

<sup>155</sup>Demurger, S. (2001). Infrastructure Development and Economic Growth: An Explanation for Regional Disparities in China? Journal of Comparative Economics, vol. 29, issue 1. (In China).

<sup>156</sup>Chu, Z., Wang, Q., Hong, J. (2011). Transport infrastructure and regional economic growth: Evidence from China. Springer Science+Business Media. (In China).

<sup>157</sup>Wang, X. (2010). Transformation of Growth Pattern and Growth Sustainability in China. (In China).

<sup>158</sup>Cheng G. P. (2010). The Impact of Developments in the Logistics Sector on Economic Growth. (In China).

უმნიშვნელოვანესი როლი ეკონომიკურ ზრდაზე. პ. ჰაიალოგლუმ<sup>159</sup> გაანალიზა ურთიერთდამოკიდებულება ლოჯისტიკურ ინფრასტრუქტურაზე განხორციელებულ ინვესტიციებსა და ეკონომიკურ ზრდას შორის ჩინეთის ცენტრალური რეგიონების მაგალითზე და აქვე მოხდა ინვესტიციების, დამატებული ღირებულებისა და ეკონომიკური ზრდის შედარება ერთმანეთთან დროითი მწკრივების ანალიზის მეთოდით. თანაინტეგრაციის ანალიზის მიხედვით გამოძღვანდა 3 თანაინტეგრაციული დამოკიდებულება ცვლადებს შორის. ს. ბუპენიმ<sup>160</sup> გაანალიზა დამოკიდებულება ლოჯისტიკურ ინვესტიციებსა და ეკონომიკურ ზრდას შორის ქვეყნების ორ ჯგუფზე, საჰარის აფრიკულ ქვეყნებსა და განვითარებად ქვეყნებზე. აღნიშნულ კვლევაში გამოყენებულ იქნა ჯვარედინა და პანელური მონაცემებით ანალიზის მეთოდი და შედეგად ორივე ჯგუფის ქვეყნებისთვის ლოჯისტიკაში ინვესტიციებს დადებითი გავლენა ქონდა ქვეყნის ეკონომიკურ ზრდაზე. თურქ მკვლევარებს ს. სეზენსა და თ. აბასიზს<sup>161</sup> თავიანთ ნაშრომში გაანალიზებული აქვთ ლოჯისტიკური სექტორის განვითარების ეფექტი ეკონომიკურ ზრდაზე ეკონომიკური თანამშრომლობისა და განვითარების ორგანიზაციის წევრი ქვეყნების მაგალითზე და დადგენილია დადებითად მნიშვნელოვანი ეფექტი ლოჯისტიკურ სექტორში განხორციელებული ინვესტიციებისა და ქვეყნის ეკონომიკურ ზრდაზე, თუმცა აღნიშნული ეკონომიკური ორგანიზაციის წევრები არიან როგორც განვითარებული, ისე განვითარებადი და გარდამავალი ეკონომიკის მქონე სახელმწიფოები, ასევე მათ შორის ზოგიერთს არ გააჩნია სატრანზიტო ფუნქცია და წარმოადგენს გეოგრაფიულად ჩაკეტილ ქვეყანას ზღვაზე გასასვლელის არ ქონის გამო, ზოგიერთ სახელმწიფოს კი სწორედ, რომ საზღვაო ვაჭრობის ფუნქცია მძლავრად აქვს ათვისებული. ამდენად, აღნიშნული კვლევაში არსებული მიგნება არ მიგვაჩნია სრულყოფილად, რადგან ერთგვაროვანი სახელმწიფოები არ არის აღებული და ამდენად ნახსენებ კვლევაზე მიღებული შედეგები აუცილებლად ვერ აისახება სხვა ნებისმიერი

<sup>159</sup>Hayaloglu, P. (2015). The Impact of Developments in the Logistics Sector on Economic Growth: The Case of OECD Countries, International Journal of Economics and Financial Issues, ISSN: 2146-4138. (in China).

<sup>160</sup>Boopen, S. (2006). Transport Infrastructure and Economic Growth: Evidence from Africa Using Dynamic Panel Estimates. The Empirical Economics Letters 5(1). (In China).

<sup>161</sup>Sezer, S., Abasiz, T. (2017). The Impact of Logistics Industry on Economic Growth: An Application in OECD Countries. Istanbul.

ქვეყნის შემთხვევაზე. ცნობილმა მკვლევარებმა, კ. შარიპბეკოვამ და ზ. რაინბეკოვამ თავიან ნაშრომში<sup>162</sup> დსთ-ს წევრ სახელმწიფოებზე ახდენენ პანელური მეთოდით ლოჯისტიკური ეფექტიანობის გავლენის დადგენას ეკონომიკურ ზრდაზე, სადაც ასევე ინფრასტრუქტურაში გაწეული ინვესტიციებს მნიშვნელოვნად დადებით ეფექტს აფიქსირებს ჩატარებული მოდელი ქვეყნის ეკონომიკურ ზრდაზე და განსაკუთრებით კორელაცია მაღალია კომუნიკაციების ინფრასტრუქტურულ ინვესტიციებსა და ეკონომიკურ ზრდას შორის.

ჩვენს მიერ ზემოაღნიშნული 15 ქვეყნა კი შერჩეულია, სწორედ იმით, რომ წარმოდგენილია სატრანზიტო ფუნქციის მქონე და ამავდროულად ზღვაზე გასასვლელის მქონე სახელმწიფოები ეკონომიკურ ზრდაზე სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სექტორის განვითარების გავლენის შეფასებისათვის უნდა შემოვიტანოთ ფაქტორული ცვლადები. ცხრილი 30-ში მოცემულია ყველა ის ფაქტორი, რომელიც გამოყენებულია ჩვენს ეკონომეტრიკულ მოდელში. ესენია მსკ მიმდინარე, აშშ დოლარებში, სახელმწიფო შესყიდვების პროცენტული წილი მთლიან მსკ-ში, მოსახლეობის რაოდენობა, დასაქმებულთა წილი (%) მთლიან სამუშაო ძალაში, სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურაში გაწეული ინვესტიციები (მოიცავს საგზაო, საზღვაო, სარკინიგზო და საჰაერო ინფრასტრუქტურას, ახალი შენობა-ნაგებობების მშენებლობას, გზების, სარკინიგზო მაგისტრალების აღდგენა-რეაბილიტაციასა და სხვ.). ასევე წარმოდგენილია შემდეგი ცვლადები: რკინიგზაზე, საავტომობილო გზებზე, საზღვაო პორტებისა და ავიაციის მიერ გადაზიდული ტვირთების მოცულობა მილიონ ტონებში, გარდა საპორტო საზღვაო გადაზიდვებისა, რადგან ეს უკანასკნელი გამოსახულია ათას ტონებში. ასევე წარმოდგენილია ყველა სატრანსპორტო საშუალოების მიერ მთლიანი ტვირთბრუნვა მილიონ ტონებში.

ცხრილი 30. მოდელში გამოყენებული ცვლადები დეფინიცია

ფაქტორი	ფაქტორის განსაზღვრება	წყარო
LGDP	მთლიანი სამამულო პროდუქტი	მსოფლიო ბანკი
GFCE	სახელმწიფო შესყიდვები (მსკ-ს %)	მსოფლიო ბანკი
POP	მოსახლეობის რაოდენობა	მსოფლიო ბანკი
EMP	დასაქმებულთა დონე (%)	მსოფლიო ბანკი

<sup>162</sup>Sharipbekova, K., Raimbekov, Z. (2018). Influence of Logistics Efficiency on Economic Growth of the CIS Countries. European Research Studies Journal. Volume XXI, Issue 2. [https://www.ersj.eu/dmdocuments/2018\\_XXI\\_2\\_52.pdf](https://www.ersj.eu/dmdocuments/2018_XXI_2_52.pdf) (5.04.2019).

LTINV	სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურაში (საავტომობილო, სარკინიგზო, საზღვაო და საჰაერო) განხორციელებული ინვესტიციები მლნ. (აშშ დოლარი)	საერთაშორისო სატრანსპორტო ფორუმი
LRAIL	რკინიგზით გადაზიდული ტვირთების მოცულობა (მლნ. ტ.-კმ.)	მსოფლიო ბანკი
LROAD	საავტომობილო გზით გადაზიდული ტვირთების მოცულობა (მლნ. ტ.-კმ.)	მსოფლიო ბანკი
LAIR	საჰაერო გზით გადაზიდული ტვირთების მოცულობა (მლნ. ტ.-კმ.)	მსოფლიო ბანკი
LPORT	საზღვაო გზით გადაზიდული ტვირთების მოცულობა (მლნ. ტ.-კმ.)	მსოფლიო ბანკი
LTFREIGHT	გადაზიდული ტვირთების მთლიანი მოცულობა (მლნ. ტ.-კმ.)	მსოფლიო ბანკი

მსოფლიო ბანკი [www.tcddata360.worldbank.org/](http://www.tcddata360.worldbank.org/); საერთაშორისო სატრანსპორტო ფორუმი [www.itf-oecd.org](http://www.itf-oecd.org) (15.04.2019).

მეორე მხრივ, ისეთი ცვლადები როგორებიცაა სახელმწიფო შესყიდვების წილი მსპ-ში, მოსახლეობის საერთო რაოდენობა და დასაქმების დონე გამოყენებულია, როგორც მაკონტროლებელი ცვლადი მოდელში, სხვა ყველა ცვლადი ლოგარითმშია აყვანილი. საკვლევ პერიოდად ეკონომეტრიკულ მოდელებში აღებულია 2000 - 2016 წწ. დროითი მწკრივი და გამოთვლილია სტატას (STATA) პროგრამული პაკეტის მეშვეობით.

*დესკრიპტიული სტატისტიკა.* დესკრიპტიული სტატისტიკა, რომელიც დაკავშირებულია ზემოთ აღწერილ ცვლადებთან მოცემულია ცხრილი 31-ში, საიდანაც ვხედავთ, რომ მაშინ, როდესაც ეკონომიკური ზრდის კრიტერიუმით გამოირჩევა მსპ-ს ცვალებადობის ყველაზე მაღალი მაჩვენებელი, რომელიც 2000-2016 წლებში ზემოაღნიშნულ ქვეყნებში დაფიქსირდა 3.89 ტრლ დოლარის ოდენობით, ამ დროს ყველაზე დაბალმა მაჩვენებელმა 3.06 ტრლ დოლარის ოდენობა შეადგინა. როგორც ჩანს სახელმწიფო შესყიდვების ცვლადის, რომელიც ერთ-ერთ მაკონტროლებელ ცვლადს წარმოადგენს მსპ-ში ყველაზე დაბალი მაჩვენებელი შეადგენს 12.3 მლრდ დოლარს, ხოლო მისი უმაღლესი მაჩვენებელი - 57.99 მლრდ დოლარს შეადგენს. მოსახლეობის რაოდენობის ცვლადი საშუალოდ შეადგენს 30 მლნ ადამიანს მოცემული წლების განმავლობაში. დასაქმებული მოსახლეობის რაოდენობის ყველაზე დაბალმა მაჩვენებელმა მთლიან სამუშაო ძალაში 2000-2016 წლებში 40.78% შეადგინა, ხოლო ყველაზე მაღალი მაჩვენებელი - 64.33% დაფიქსირდა, როგორც ქვემოთ მოცემულ ცხრილშია წარმოდგენილი (ცხრილი 31).

ზემოთ ნახსენები ცხრილიდან ჩანს, რომ ინვესტიციები სატრანსპორტო-ლოჯისტიკურ ინფრასტრუქტურაში, რომელიც გამოყენებულია ლოჯისტიკის სექტორის განვითარების მაჩვენებლად აფიქსირებს საშუალოდ - 3.6 მლრდ დოლარს 2000 წლიდან 2016 წლამდე შერჩეულ 15 ქვეყანაში. საშუალო სატრანსპორტო მაჩვენებლების გადახედვისას, აღსანიშნავია, რომ 73 142.88 მილიონი ტონა გადაზიდვა განხორციელდა



საგზაო ტრანსპორტით, 164 058.5 მილიონი ტონა რკინიგზით, 1 205.239 მილიონი ტონა - საჰაერო გზით და 21 076.48 მილიონი ტონა საზღვაო ტრანსპორტით.

ცხრილი 31. ცვლადებთან დაკავშირებული აღწერილობითი სტატისტიკა

Variable	Obs	Mean	Std. Dev.	Min	Max
GDP	270	4.72e+11	8.31e+11	3.06e+09	3.89e+12
GCF	270	24.16702	5.662393	12.37117	57.99043
GGFCE	270	18.40937	3.935351	8.495112	27.93502
POP	270	3.05e+07	3.94e+07	1314545	1.47e+08
EMP	270	53.74861	5.535251	40.785	64.337
INFINVESTeur	252	3.65e+09	5.16e+09	-7.83e+07	2.07e+10
RAILWAY	270	164058.5	496995.7	1696	2493428
ROAD	270	73142.88	98529.01	475	348559
PORT	270	21076.48	34684.02	2	133093
AIR	270	1205.239	2313.622	.003	10187.72
TOTALFREIGHT	270	335006.6	833414.1	3646	4076419
TRADE	270	93.49827	29.91048	42.00053	170.4283

განგარიშებულია: სტატას მეშვეობით (20.04.2019)

ცვლადების კორელაციის კოეფიციენტები მოცემულია ცხრილში 32. როგორც აღნიშნულია, არსებობს პოზიტიური და ზოგადად მაღალი კორელაცია მსპ-სა და საავტომობილო (0.85), საჰორტო (0.81), სარკინიგზო (0.49) და საჰაერო სატრანსპორტო (0.86) საშუალებებით გადაზიდულ ტვირთნაკადებს შორის. ასევე არსებობს პოზიტიური და მაღალი კორელაცია მსპ-სა და ტვირთზიდვის მთლიან მოცულობას (0.77) შორის. საშუალო კორელაცია ფიქსირდება საზღვაო გადაზიდვებსა და მთლიან გადაზიდვებს შორის (0.52). სატრანსპორტო ლოჯისტიკურ ინფრასტრუქტურაში განხორციელებული ინვესტიციები დაბალი კორელაციით დაკავშირებულია საჰაერო (0.22) და მაღალი კორელაციით დაკავშირებულია საავტომობილო სატრანსპორტო საშუალებებით გადაზიდული ტვირთნაკადების მოცულობასთან მიმართებაში (0.76). თუმცა, ინვესტიციები საშუალოდ კორელაციაშია სარკინიგზო გზებით გადაზიდულ ტვირთების (0.53) მთლიან მოცულობასთან და საზღვაო (0,49) გზით გადაზიდული ტვირთების მოცულობასთან.

ცხრილი 32. მოდელში გამოყენებული ცვლადების კორელაციის კოეფიციენტი

	LGDP	GCF	GGFCE	LPOP	EMP	LinfrIn	Lrailw	Lroad	Lport	LAIR	LTFREI-T	TRADE
LGDP	1.0000											
GCF	-0.4183	1.0000										
GGFCE	0.2514	-0.3616	1.0000									
LPOP	0.7960	-0.2526	-0.1909	1.0000								
EMP	0.1121	-0.0312	0.3142	-0.1201	1.0000							
LinfrIn	0.8531	-0.2739	-0.0301	0.8472	0.1634	1.0000						
Lrailw	0.4957	-0.1628	-0.1545	0.6794	0.0103	0.5341	1.0000					
Lroad	0.8564	-0.3329	-0.0448	0.8148	-0.2097	0.7633	0.6238	1.0000				
Lport	0.8120	-0.3278	0.3870	0.5299	-0.0203	0.4988	0.3011	0.6245	1.0000			
LAIR	0.8621	-0.2965	0.2281	0.7298	0.2448	0.7985	0.4358	0.6942	0.6569	1.0000		
LTFREIGHT	0.7731	-0.2886	-0.1682	0.8891	-0.0210	0.7614	0.8638	0.8667	0.5216	0.7022	1.0000	

ავტორის გამოთვლები პროგრამული პაკეტი - სტატას მეშვეობით (20.04.2019)

მეთოდი და ემპირიული შედეგები. კვლევაში სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სექტორის განვითარების გავლენა ეკონომიკურ ზრდაზე გაანალიზდა პანელური

მონაცემების ანალიზის მეშვეობით ზემოაღნიშნულ 15 ქვეყნის მაგალითებზე, აღსანიშნავია, რომ უკრაინის შემთხვევაში სამწუხაროდ, სატრანსპორტო-ლოჯისტიკურ სექტორში განხორციელებული ინვესტიციების სტატისტიკა არ არის ხელმისაწვდომი და ამდენად, ეს ინფორმაცია ჩვენს ანალიზში არ არის ჩართული. მივიღეთ გადაწყვეტილება იმასთან დაკავშირებით თუ რომელი მეთოდი იქნებოდა გამოყენებული პანელური მონაცემების ანალიზის ფარგლებში ფიქსირებული და შემთხვევითი მეთოდებიდან ამონაკრების თვისებისა და ჰასმანის ტესტის შედეგების მიხედვით. ზემოაღნიშნული ქვეყნების მახასიათებლებმა და ჰასმანის ტესტის შედეგებმა აჩვენა, რომ ფიქსირებული ეფექტის მოდელი შესწავლის ყველაზე შესაფერისი მეთოდია. ამდენად, ჩვენს მიერ ჩასატარებელი ანალიზისათვის ვიყენებთ შემდეგ ემპირიულ მოდელს:

$$LGDP_{it} = \alpha_i + \lambda_t + \beta_1 GFCE_{it} + \beta_2 Lpop_{it} + \beta_3 EMP_{it} + \beta_4 LINF_{it} + \beta_5 LRail_{it} + \beta_6 Lroad_{it} + \beta_7 Lport_{it} + \beta_8 Lair_{it} + \beta_9 LTfreigh_{it} + \beta_{10} traid_{it} + \varepsilon_{it}$$

*ანალიზში გამოყენებულ მოდელში:* სადაც,  $i$  არის ქვეყანა,  $t$  - დრო,  $\beta$  - ამხსნელი კოეფიციენტი,  $\alpha_i$  - ქვეყნის ფიქსირებული ეფექტი,  $\lambda_t$  - მუდმივი დრო,  $\varepsilon_{it}$  - შეცდომის პირობა და  $L$  - დაკავშირებული ცვლადების ლოგარითმი. სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სექტორის განვითარების მაჩვენებლად გამოყენებული ცვლადი - ინფრასტრუქტურაში გაწეული ინვესტიციები (მოიცავს საგზაო, საზღვაო, სარკინიგზო და საჰაერო ინფრასტრუქტურას, ახალი შენობა-ნაგებობების მშენებლობას, გზების, სარკინიგზო მაგისტრალების აღდგენა-რეაბილიტაციასა და სხვ.). კვლევაში, ლოჯისტიკური სექტორის განვითარებასა და ეკონომიკურ ზრდას შორის ურთიერთდამოკიდებულების ანალიზის განსახილველად ორი მოდელი ჩამოვყალიბეთ.

მოდელის 1 შედეგები მოცემულია ცხრილში 33-ში. როგორც ცხილიდან ჩანს ნეგატიური და სტატისტიკურად უმნიშვნელოვანი მიმართება არსებობს ფიქსირებულ აქტივებში ინვესტიციებსა და დამოკიდებულ ცვლადს შორის 5%-იან დონეზე. სხვა სიტყვებით რომ ვთქვათ, ფიქსირებულ აქტივებში ინვესტიციების გავლენა ეკონომიკურ ზრდაზე არის ნეგატიური - თუმცა უმნიშვნელო. მაკონტროლებელი ცვლადების

დასკვნები აჩვენებს, რომ არსებობს პოზიტიური და სტატისტიკურად მნიშვნელოვანი მიმართება სახელმწიფო ხარჯებს, მოსახლეობის რაოდენობას, დასაქმებას, სარკინიგზო გადაზიდვებსა და ეკონომიკურ ზრდას შორის 5%-იან დონეზე. ისეთი ლოჯისტიკის ცვლადი, როგორცაა ტვირთბრუნვის მთლიანი მოცულობა, დადებით დამოკიდებულებაშია მსპ-თან, რომელიც სტატისტიკურად მნიშვნელოვანია.

ცხრილი 33. რეგრესული განტოლების შედეგები (მოდელი 1)

LGDP	Coef.	Std. Err.	z	P> z	[95% Conf. Interval]
GCF	-.0070415	.0047323	-1.49	0.137	-.0163167 .0022336
GGFCE	.0680004	.0069597	9.77	0.000	.0543595 .0816412
LPOF	.7635489	.095969	7.96	0.000	.575453 .9516448
EMP	.0160583	.0045127	3.56	0.000	.0072135 .024903
LTFREIGHT	.2806713	.0778936	3.60	0.000	.1280026 .4333401
TRADE	.0000983	.0010043	0.10	0.922	-.0018701 .0020668
_cons	2.352522	.5772322	4.08	0.000	1.221167 3.483876

განგარიშებულია: სტატას მეშვეობით (22.04.2019)

თუმცა მოდელი 2, რომელიც ასახულია ცხრილ 34-ში, რომელშიც დამატებულია ისეთი ცვლადები, როგორცაა სატრანსპორტო/ლოჯისტიკურ ინფრასტრუქტურაში ინვესტირება სარკინიგზო, საავტომობილო, საზღვაო და საჰაერო სატრანსპორტო დარგებში საინტერესო შედეგებს ვიღებთ. კერძოდ, ლოჯისტიკურ ინფრასტრუქტურაში განხორციელებული ინვესტიციების ცვლადი სტატისტიკურად მნიშვნელოვანია და დადებით გავლენას ახდენს ეკონომიკურ ზრდაზე. სხვა სიტყვებით რომ ვთქვათ, სატრანსპორტო/ლოჯისტიკურ ინფრასტრუქტურაში ინვესტიციები მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს ეკონომიკურ ზრდაზე. ასევე საინტერესოა მაკონტროლებელი ცვლადების ანალიზი. როგორც ცხრილიდან ჩანს საავტომობილო, საზღვაო გადაზიდვების ცვლადი სტატისტიკურად მნიშვნელოვანია და დადებით მიმართებაშია ეკონომიკურ ზრდასთან ანუ მოცემული ცვლადები მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს ეკონომიკურ ზრდაზე. თუ კი დავაკონრეტებთ, მოცემული მოდელის მიხედვით, ყველაზე მაღალი დადებითი გავლენით ეკონომიკურ ზრდაზე ხასიათდება საგზაო ინფრასტრუქტურაში განხორციელებული ინვესტიციები. მას მოსდევს საზღვაო ინფრასტრუქტურაში განხორციელებული ინვესტირება, რომელიც თავი მხრივ უსწრებს საჰაერო და სარკინიგზო დარგში განხორციელებული ინვესტიციების გავლენას მსპ-ზე.

გარდა ამისა, მოდელში მოცემული  $R^2 = 0.97$  ნიშნავს, რომ მოდელის ამხსნელი ცვლადები 97 პროცენტით ხსნიან ასახსნელ ცვლადს.

ცხრილი 34. რეგრესული განტოლების შედეგები (მოდელი 2)

Random-effects GLS regression		Number of obs = 251	
Group variable: YEAR		Number of groups = 18	
R-sq: within = 0.9776		Obs per group: min = 13	
between = 0.9416		avg = 13.9	
overall = 0.9742		max = 14	
corr(u_i, X) = 0 (assumed)		Wald chi2(9) = 9096.49	
		Prob > chi2 = 0.0000	

LGDP	Coef.	Std. Err.	z	P> z	[95% Conf. Interval]	
LinfrIn	.3030062	.0323353	9.37	0.000	.2396302	.3663823
LPOP	.1948443	.0466628	4.18	0.000	.1033869	.2863018
GGFCE	.0271335	.0031039	8.74	0.000	.0210499	.0332171
Lrailw	-.1435916	.0322523	-4.45	0.000	-.206805	-.0803781
Lroad	.4037676	.0372555	10.84	0.000	.3307482	.4767871
Lport	.2597323	.0148955	17.44	0.000	.2305375	.288927
EMP	.0173693	.0024598	7.06	0.000	.0125482	.0221904
LTFREIGHT	.0944806	.0690121	1.37	0.171	-.0407806	.2297417
LAIR	.0133481	.0131114	1.02	0.309	-.0123498	.0390459
_cons	.494869	.4319752	1.15	0.252	-.351787	1.341525

განგარიშებულია: სტატას მეშვეობით (25.04.2019)

ცხრილი 34-ში მოცემულია რეგრესული განტოლების შედეგები, რომელიც წარმოდგენილია შემდეგი ცვლადებით: მსპ (დამოკიდებული ცვლადი), დასაქმების დონე, სატრანსპორტო ლოგისტიკურ ინფრასტრუქტურაში განხორციელებული ინვესტიციები, ტვირთბრუნვის მთლიანი მოცულობა და ამასთან წარმოდგენილია ლოჯისტიკური უზრუნველყოფის ინდექსის ექვსივე კომპონენტი.

მოცემულ ჩვენს კვლევაში ეკონომიკის ზრდაზე ლოჯისტიკური სექტორის განვითარების ზეგავლენა 2000 წლიდან 2016 წლამდე პერიოდში 15 ქვეყნისთვის ჩატარდა. კვლევაში გამოყენებულ იქნა პანელის მონაცემთა ანალიზი, ლოჯისტიკის სექტორის განვითარების მაჩვენებლად - სატრანსპორტო/ლოჯისტიკური ინფრასტრუქტურაზე გაწეული ინვესტიციები, სარკინიგზო, სახმელეთო, საჰაერო ტრანსპორტის ცვლადები. ამ კვლევის შედეგების მიხედვით, ლოჯისტიკის სექტორის სხვადასხვა ინდიკატორები გამოიყენება, სატრანსპორტო სექტორზე ინვესტიციები ხელს უწყობს აღნიშნულ ქვეყნებში ეკონომიკურ ზრდას.

შედეგად, შესაძლებელია დავასკვნათ, რომ ეკონომიკური ზრდის ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანი განმსაზღვრელი ჩვენს მიერ გაანალიზებულ ქვეყნებში ლოჯისტიკური სექტორის განვითარებაა, კერძოდ კი სექტორში ინფრასტრუქტურული პროექტების დაფინანსება. ამდენად, მთავრობათა პოლიტიკის განხორციელება, რომელიც ამ სფეროში ინვესტიციებს წახალისებს, დადებითად აისახება ეკონომიკურ ზრდაზე; სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა, როგორც ლოჯისტიკის სექტორის

მნიშვნელოვანი ასპექტი, უდიდეს როლს თამაშობს ქვეყნის ეკონომიკურ საქმიანობაში. ამ სფეროში ინვესტიციები სატრანსპორტო დანახარჯების შემცირებას და საქონლისა და მომსახურების მობილობის ზრდას უწყობს ხელს. შესაბამისად, შესაძლებელია აღნიშნულ ქვეყნებში ამ სექტორის განვითარებამ დააჩქაროს ზრდისა და განვითარების პროცესში მნიშვნელოვანი კონკურენციის უპირატესობის უზრუნველყოფა.

## *დასკვნა და რეკომენდაციები*

თეორიასა და პრაქტიკაში არსებული მიღწევების გაანალიზებით ვასკვნით, რომ გეოეკონომიკა არის მეცნიერება სახელმწიფოს კომპლექსური განვითარებისა და მსოფლიოს გლობალურ სისტემებში ინტეგრაციის შესახებ. ლოგიკურია დავასკვნათ, რომ ეკონომიკური გლობალიზაცია სწორედ სახელმწიფოთა გეოეკონომიკური სტრატეგიების ფორმირების შედეგია. ამჟამად, თავად ეკონომიკური გლობალიზაცია უმნიშვნელოვანეს გავლენას ახდენს ქვეყანათა ეკონომიკური ურთიერთობების მთელ კომპლექსზე და მათ შორის სატრანსპორტო-ენერგეტიკული დერეფნების განვითარებაზე, თუმცა ეს გავლენები განსხვავებულია რეგიონებისა და ქვეყნების გეოგრაფიული სივრცის მიხედვით. შესაბამისად გეოეკონომიკური სტრატეგია თანაბრად ემყარება ქვეყნის გეოგრაფიულ განფენილობას, მის ისტორიულ გამოცდილებას, მასში და მის გარშემო არსებულ პოლიტიკურ კონიუნქტურასა და ეკონომიკურ შესაძლებლობებს. გეოეკონომიკური სტრატეგიის ფორმირებაში პატარა სახელმწიფოსთვის დამატებითი ფაქტორებია გასათვალისწინებელი. თუ კომპლექსურად გავაანალიზებთ პატარა ქვეყნის შემთხვევას, საქართველოს მაგალითზე დავინახავთ, რომ ქვეყნის გეოგრაფიულ განფენილობას და მასზე შექმნილ სატრანსპორტო/სატრანზიტო შესაძლებლობებს, სატრანზიტო მარშრუტის ფუნქციონირების ისტორიულ გამოცდილებას, პოლიტიკურ მნიშვნელობასა და ეკონომიკურ შესაძლებლობებთან ერთად ქვეყნის გეოეკონომიკური პოზიციონირების ფორმირებაში მნიშვნელოვანი როლი გააჩნია რეგიონში და საერთაშორისო არენაზე არსებულ კონფლიქტებს, არსებულ მსოფლმხედველობით სპეციფიკასა და ეთნოფსიქოლოგიას, რელიგიურ მრწამსსა და კუთვნილებას, რომლებიც ეკონომიკური ინტერესების აკუმულირებას ახდენენ საქართველოს, როგორც უმნიშვნელოვანესი სატრანზიტო კვანძის მიმართ. საქართველოს მსგავსად პატარა ქვეყნები დიდ სახელმწიფოთა გეოეკონომიკურ ინტერესებზე არიან დამოკიდებულნი და ანალიზის შედეგად ვასკვნით, რომ საქართველოს შემთხვევაში ნახსენები ინტერესი იკვეთება სწორედ ჩვენი ქვეყნის სატრანსპორტო შესაძლებლობებსა და სატრანზიტო ფუნქციაზე. საქართველოს, როგორც გეოეკონომიკური ჰაბის ფორმირების მთავარ

ამოსავალ წერტილს, რომ სატრანზიტო ფუნქცია წარმოადგენს, მტკიცდება საქართველოს მიმართ შიდა რეგიონული, გარე რეგიონული და საერთაშორისო მოთამაშეების გამძაფრებული სატრანსპორტო-ეკონომიკური ინტერესებით.

ნაშრომში ჩატარებული ანალიზით დასტურდება, რომ ტვირთზიდვის ტრენდი განსხვავდება ერთმანეთისაგან სატრანსპორტო საშუალებების მიხედვით და ლიდერი პოზიცია ავტომანქანებით გადაზიდვებს უკავია, შემდგომ მოდის საზღვაო და სარკინიგზო გადაზიდვები. თუმცა საავტომობილო და სარკინიგზო გადაზიდვებში გათვალისწინებულია ტვირთების ის მოცულობა, რომლებიც ქართულ პორტებში შემოდის საკონტეინერო და ნაყარი ტვირთების სახით და ნაწილდება საქართველოში, აზერბაიჯანში, სომხეთსა და ცენტრალურ აზიაში. ამდენად, რეალურად საზღვაო გადაზიდვების წილი ტვირთბრუნვის მთლიან მოცულობაში საერთაშორისო გადაზიდვების კუთხით მოწინავეა და მას მოსდევს საავტომობილო და ბოლოს სარკინიგზო გადაზიდვები. სატრანსპორტი საშუალებებისა და მასზე განხორციელებული ტვირთბრუნვების ანალიზის მიხედვით, გამოიკვეთა, რომ სატრანსპორტო დარგების მიერ ტვირთების გადაზიდვის შეფასებისას მნიშვნელოვანია საკითხის კომპლექსური გაანალიზება. ნაშრომში განხილული საქართველოს სარკინიგზო, საზღვაო, სახმელეთო და საჰაერო სატრანსპორტო დარგები მნიშვნელოვნად განსხვავდებიან ერთმანეთისაგან საკუთარი სპეციფიკით, შესაძლებლობებითა და საჭიროებებით. ჩატარებული კვლევის მიხედვით, აღნიშნული დარგების განვითარება და მათ მიერ ტვირთბრუნვის ცვალებადობა სხვადასხვა ფაქტორებითაა გამოწვეული, როგორცაა ინფრასტრუქტურული და ტექნიკური შესაძლებლობები, გამტარუნარიანობა, პროგნოზირება, უსაფრთხოება, ადმინისტრაციული უზრუნველყოფა, ეკონომიკური შესაძლებლობები, ბაზარზე მონოპოლიური პოზიციონირება, თანამიმდევრული და შეთანხმებული საფასო პოლიტიკის არ არსებობა, საზღვრისკვეთის პროცედურები, წევრ სახელმწიფოებს შორის არსებული ტექნიკური ბარიერები და განსხვავებული სამართლებრივი რეგულაციები, გართულებული საზღვრისკვეთის და საბაჟო პროცედურები, საკანონმდებლო ჰარმონიზაციის,

სატრანსპორტო/ლოჯისტიკური დარგების მომსახურების ფრაგმენტაცია მომსახურების ურთიერთგამომრიცხავი კომერციული სტრატეგიების პირობებში, საბაჟო პროცედურები, საჯარო და კერძო სექტორის თანამშრომლობის სიმწირე, დარგთშორისი კოორდინაცია და საფასო პოლიტიკა სატრანსპორტო კორიდორში ტვირთზიდვის მოცულობის ცვლილებას განსაზღვრავს, როგორც თავად საქათველოში, ისე ტრანსკავკასიური კორიდორის მონაწილე ქვეყნებს შორის, რომლებიც ტვირთების შეუფერხებელ, სწრაფ, უსაფრთხო და იაფ გადაზიდვას უზრუნველყოფენ მთლიანად ახალი აბარეშუმის გზის კორიდორში. მნიშვნელოვანია, რომ თითოეული აღნიშნული ფაქტორი ერთმანეთთან მჭიდროდაა დაკავშირებული მიზეზ-შედეგობრივად.

მთლიანობაში, ზემოაღნიშნული სატრანსპორტო სექტორების და მათზე გატარებული ტვირთნაკადების გაანალიზების შედეგად შეიძლება დავასკვნათ, რომ სატრანსპორტო დერეფნები უნდა განვიხილოთ არა მარტო საერთაშორისო ეკონომიკური და სატრანსპორტო დერეფნებში ინტეგრაციის პოზიციიდან, არამედ როგორც მსოფლიო ლოჯისტიკური სისტემის უმნიშვნელოვანესი ელემენტი. ლოჯისტიკური სისტემის ინფრასტრუქტურულ შემადგენლობას წარმოადგენენ გამანაწილებელი ცენტრები, მულტიმოდალურ/ინტერმოდალურ სატრანსპორტო ქსელთა ურთიერთმოქმედი მულტიმოდალურ-ტერმინალური კომპლექსები, რომლებიც ერთ სისტემად არიან შეკრულები, მუშაობენ ერთიანი სტანდარტებით, ნორმებით და წესებით „კარიდან კარამდე“ და „ზუსტად დროში“ ტექნოლოგიებით მაღალეფექტიან შედეგებს აღწევენ. აღნიშნული ლოჯისტიკური სისტემის უმნიშვნელოვანეს რგოლებს წარმოადგენენ საზღვაო პორტები, რკინიგზა და საავტომობილო ტრანსპორტი, რომელთა განვითარება უნდა მოხდეს, როგორც ქვეყნის შიგნით სექტორულ დონეზე, ისე მეზობელ და პარტნიორ სახელმწიფოებთან ორმხრივი და მრავალმხრივი შეთანხმებების დადებით თამაშის საერთო წესის ფორმირებისათვის, რათა ხელი შეეწყოს ყველა სატრანსპორტო საშუალების ორკესტრირებულ ამოქმედებას და შეუფერხებელი მიწოდების ჯაჭვის შექმნას ისე, რომ სხვადასხვა სატრანსპორტო საშუალებები და ინფრასტრუქტურული პროექტები იყვნენ ტვირთზიდვის პროცესში ურთიერთშემავსებელი ფუნქციის



მატარებლები და არა ურთიერთგამომრიცხავი. წინააღმდეგ შემთხვევაში მივიღებთ ერთი სატრანსპორტო დარგის განვითარების სანაცვლოდ სხვა სატრანსპორტო დარგის ჩავარდნას, ამისათვის კი მნიშვნელოვანია სარკინიგზო, საზღვაო და საავტომობილო სექტორებმა იდენტიფიცირება მოახდინონ ძირითადად განსხვავებული ტიპის მქონე ტვირთების გადაზიდვაზე და ითანამშრომლონ საერთო ინტერესის ტვირთზიდვებზე, რათა თითოეულმა მათგანმა საკუთარი კონტრიბუციით შექმნას მიწოდების ჯაჭვის ის ნაწილი, რომელიც შეუძლებელი იქნება სხვა სატრანსპორტო დარგის მიერ და პირიქით.

ზემოხსენებული დარგების განვითარებასა და მათ მიერ ტვირთბრუნვის ცვალებადობაზე მომქმედი ფაქტორების პირობებში ვასკვნით, რომ სატრანზიტო კორიდორის მიმზიდველობა განისაზღვრება კორიდორის სიგრძით ანუ ტრანზიტული დროითა და ტრანსპორტირების ოპერაციული სირთულით, ტრანსპორტირების ხარჯიანობით, თუმცა ასევე მნიშვნელოვანია ისეთი საკითხები, როგორცაა კრიმინალური მდგომარეობა, კორუფციის დონე და სხვ. ამ ძირითადი კრიტერიუმიდან გამომდინარე ტრანსკავკასიურ და მთლიანად ახლი აბრეშუმის გზის ანუ ე.წ. შუა კორიდორის საერთაშორისო კონკურენტებს წარმოადგენენ ჩრდილოეთისა და სამხრეთის საზღვაო დერეფნები, ისევე, როგორც ტრანსციმბირული სარკინიგზო და სამხრეთის სახმელეთო კორიდორი. აღსანიშნავია, რომ ნახსენები მარშრუტები კონკურენციას უწევენ ტრანსკავკასიურ კორიდორს შორეულ აღმოსავლეთსა და ევროკავშირს შორის სავაჭრო ტვირთნაკადების გადაზიდვაში. თითოეულ მათგანს აქვს ამბიციის მოახდინოს დასავლეთ-აღმოსავლეთს შორის ტვირთნაკადების მოზიდვა და საკუთარ დერეფანში გადაზიდვა, თუმცა ამას წარმატებით მხოლოდ სამხრეთის საზღვაო დერეფანი და ტრანსციმბირული სარკინიგზო კორიდორი ახერხებს.

მიუხედავად იმისა რომ ახალი აბრეშუმის გზის მიმართ, სადაც საქართველოს საკვანძო სატრანზიტო როლი გააჩნია, ინტერესი მაღალია, ჩინური ტვირთების ევროპაში გადაზიდვის და პირიქით პროცესი ფერხდება. უმთავრეს ნაკლოვანებას ქმნის კორიდორის მულტიმოდალურობა, რაც იმას ნიშნავს, რომ ტვირთზიდვაში ჩართულია როგორც საზღვაო, ისე სახმელეთო ტრანსპორტი. ეს ზრდის საოპერაციო სირთულეს და

საბოლოოდ კორიდორის ხარჯიანობის ზრდაში აისახება. ამ და ზემოაღნიშნული შემაფერხებელი ფაქტორების გათვალისწინებით ვასკვნით, რომ მოკლევადიან პერიოდში ახალი აბრეშუმის გზის და მის ავანგარდში ტრანსკავკასიური კორიდორის ანუ საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის განხილვა ევროპასა და ჩინეთს შორის სავაჭრო ტვირთების გადასაზიდი კორიდორების კონკურენციის ჭრილში ემბრიონულ მდგომარეობაშია. გრძელვადიან პერიოდში ამ კორიდორის კონკურენტუნარიანობის განხილვა შესაძლებელი იქნება გარკვეული ტიპის სასაქონლო ნომენკლატურების გადაზიდვის შემთხვევაში. კერძოდ, ახალი აბრეშუმის გზის კორიდორი საერთაშორისო კონკურენტებთან შედარებით შესაძლოა უფრო მეტად მომხიბვლელი იყოს საკუთარი მოკლე მანძილითა და პოტენციურად მცირე სატრანზიტო დროით მაღალღირებულების მქონე ტვირთებისთვის, რომლის ტრანსპორტირებისას პრიორიტეტია დანიშნულების ადგილამდე მინიმალურ დროში მიწოდება. ამ შემთხვევაში ტრანსპორტირების ხარჯიანობა არ არის გადამწყვეტი ფაქტორი, რადგან თავად სატრანზიტო დროის სიმცირე ტვირთმფლობელს ტრანსპორტირების ღირებულებას უკომპენსირებს. ამდენად, ამჟამად ტრანსკავკასიური კორიდორი მხოლოდ რეგიონულ სატრანზიტო კორიდორად რჩება და არა საერთაშორისო მოთამაშედ. რეალურ კონკურენტ მარშრუტებს ტრანსკავკასიური კორიდორისთვის წარმოადგენენ ჩრდილოეთისა და სამხრეთის მულტიმოდალური კორიდორები, რომელთა მიმართაც ჩატარებული შედარებითი ანალიზის შედეგად ტრანსკავკასიურ კორიდორს ხარჯიანობის და სატრანზიტო დროის თვალსაზრისით, საკონტეინერო ტვირთზიდვის პროცესში კონკურენტუნარიანობის დაბალი მახასიათებლები გააჩნია.

მსოფლიო ბანკის მიერ შემოთავაზებული ლოჯისტიკური უზრუნველყოფის ინდექსის ანალიზმა ცხადყო, რომ საქართველოს ლოჯისტიკური უზრუნველყოფისა და ეფექტიანობის დონე უკანასკნელ პერიოდში მნიშვნელოვნად გაუარესდა და ჩამორჩა ევროპისა და ცენტრალური აზიის ქვეყნების ანალოგიურ მაჩვენებლებს, ისევე როგორც საშუალოზე დაბალი შემოსავლის მქონე ქვეყნების მაჩვენებლებს. საქართველომ ექვსივე კომპონენტში დააფიქსირა გაუარესებული შედეგი, ვიდრე რეგიონში მეზობელმა

სომხეთმა, (რომელსაც ზღვაზე გასასვლელი არ გააჩნია) და აზერბაიჯანმა, რომლის დამოკიდებულება ქართულ პორტებზე ძალზედ დიდია. ფაქტობრივად ყველა კომპონენტის მაჩვენებელი იმდენად დაბალი აღმოჩნდა, რომ რთულია რომელიმე კომპონენტის ცალკე გამოყოფა დასკვნისთვის, რომ ეს კომპონენტი ყველაზე დიდი უარყოფითი ფონის შემქმნელია ქვეყნის მთლიანი ლოჯისტიკური ეფექტიანობის შეფასებისას. თანაბრად ყურადსაღებია ინფრასტრუქტურის, კვალიფიციური ლოჯისტიკური მომსახურების, მონიტორინგის, კონტროლის მექანიზმებისა და კონკურენტულ ფასებში საერთაშორისო გადაზიდვის დონე. ამ მიმართულებით მნიშვნელოვანია შესაბამისი სიღრმისეული კვლევების ჩატარება და შემდგომ მათ აღმოსაფხვრელად პრაქტიკული ნაბიჯების გადადგმა.

ჩვენს მიერ ჩატარებული ეკონომეტრიკული გათვლებით, სადაც გამოვიყენეთ პანელური მოდელი ზღვაზე გასასვლელის მქონე 15 ქვეყანაზე 2000-2016 წლების პერიოდში, ეკონომიკური ზრდის ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანი განმსაზღვრელი ლოჯისტიკური სექტორის განვითარებაა, კერძოდ, სექტორში ინფრასტრუქტურული პროექტების დაფინანსება. ამის ნათელი მაგალითია საპორტო ინფრასტრუქტურა ღრმაწყლოვანი პორტის პროექტის სახით, რომლის აშენება აუცილებელია იმისათვის, რომ გაზრდილ ტვირთბრუნვას სახელმწიფომ საზღვაო ინფრასტრუქტურის აშენებით უპასუხოს. ეს გამოიწვევს ქართული საზღვაო კორიდორის გამტარუნარიანობის ზრდას და მაშტაბის ეკონომიის პირობებში საზღვაო გადაზიდვების ხარჯიანობის შემცირებას, რაც ბაზარზე გაზრდის კონკურენციის დონეს, შეამცირებს საპორტო მომსახურების ხარჯებს, ადგილობრივ სატერმინალო ხარჯებს და კონტეინერების გატანის საკომისიოს. საზღვაო კორიდორი უფრო კონკურენტული გახდება ბალტიისპირეთისა და ირანის პორტებთან შედარებით და მათზე გამავალი ტვირთების მოზიდვის რეალური შანსი იარსებებს. სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა, როგორც ლოჯისტიკის სექტორის მნიშვნელოვანი ასპექტი, უდიდეს როლს თამაშობს ქვეყნის ეკონომიკურ საქმიანობაში. ამ სფეროში ინვესტიციები ხელს უწყობს სატრანსპორტო დანახარჯების შემცირებას და საქონლისა და მომსახურების მობილობის ზრდას. შესაბამისად, შესაძლებელია

აღნიშნულ ქვეყნებში ამ სექტორის ზრდამ დააჩქაროს განვითარების პროცესში მნიშვნელოვანი კონკურენციის უპირატესობის უზრუნველყოფა და საბოლოოდ ხელი შეუწყოს საქართველოს გეოეკონომიკურ ჰაბად ფორმირებას სატრანზიტო ფუნქციის განვითარების კუთხით.

ამდენად, მთავრობათა პოლიტიკა, რომელიც ლოჯისტიკის სფეროში ინვესტიციებს წახალისებს, დადებითად აისახება ქვეყნის საერთო ეკონომიკურ განვითარებაზე.

გეოეკონომიკური ჰაბის სატრანზიტო შესაძლებლობების განვითარების პერსპექტივების რეალიზებისთვის და ტრანსკავკასიური კორიდორის, ჩრდილოეთისა და სამხრეთის მულტიმოდალურ კორიდორებსა და სამხრეთის სახმელეთო კორიდორთან შედარებით მეტი კონკურენტუნარიანობისათვის მნიშვნელოვანია გაიზარდოს ტრანსკავკასიური კორიდორის კონკურენტუნარიანობა, შემცირდეს ხარჯიანობა, ტრანზიტული დრო და გაიზარდოს საიმედოობა. ამისათვის მნიშვნელოვანია შემდეგი რეკომენდაციების გათვალისწინება:

ინფრასტრუქტურა - ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის პროექტის დაგეგმილი ტემპებით დასრულება და პანამაქსის ტიპის გემების მიღების ტექნიკური შესაძლებლობების უზრუნველყოფა; ეი პი ემ ტერმინალს ფოთის მიერ დაგეგმილი 2 მლნ. TEU-იანი ტერმინალის ფოთის მეგა პორტის მშენებლობის განხორციელება; ფოთის პორტში დაღრმავების პროცესის ინტენსივობის ზრდა; არსებული ამწე კრანების განახლებით ონ დოქ ტერმინალის ტექნიკური შესაძლებლობების განვითარება; ტვირთების საზღვრისპირა საპორტო გადამამუშავებელი და შემნახავი სასაწყობე მეურნეობების შექმნა, როგორც სამაცივრე, ისე მშრალი ტვირთებისათვის შესაბამისი ტექნოლოგიების დანერგვის უზრუნველყოფით; ფოთის პორტში რკინიგზის დამატებითი ხაზის შეყვანა; კასპიის ზღვაზე საკონტეინერო ფიდერებისა და ნაყარი ტვირთების გადამზიდავი გემების რაოდენობის გაზრდა; ალიანტის პორტის მეორე ფაზის დროული დასრულება; საქართველოს რკინიგზის მიერ საკუთარი კონტეინერების რაოდენობის გაზრდა; სავაგონე შემადგენლობის განახლება; ეფექტური ელექტროფიკაციის სისტემის ფორმირება და ახალი ლოკომოტივების შექმნა,

სარკინიგზო პლატფორმების თანამედროვე ტექნოლოგიით აღჭურვა საქართველოსა და აზერბაიჯანში ტვირთზიდვის სიჩქარის სტიმულირებისთვის; აუცილებელია ფოთი-სამტრედიის სარკინიგზო მონაკვეთის ორმხრივი ხაზისა და ფოთში, თბილისსა და ბაქოში ლოკომოტივებისა და ინტერმოდალური ტერმინალის გატარების ტექნიკის გაუმჯობესება; აზერბაიჯანის სავაგონე შემადგენლობების განახლება და სარკინიგზო პლატფორმების თანამედროვე ტექნოლოგიებით სიჩქარის ზრდა; კორიდორში რეგულარული საკონტეინერო მატარებლებისთვის კონსოლიდირებული ლოჯისტიკური მომსახურებისთვის ლოჯისტიკური ცენტრების არსებობა (ფოთი, ქუთაისი; თბილისი; გაბალა); სწრაფი მიწოდების ცენტრების მოწყობა-განვითარება; დასავლეთ-აღმოსავლეთის საგზაო მაგისტრალის მშენებლობა-რეაბილიტაციის დროულად დასრულება და ევროკავშირის საგზაო სტანდარტებთან გათანაბრება; სასაზღვრო კონტროლის ინფრასტრუქტურის განახლება სარფისა და წითელი ხიდის გამშვებ პუნქტებზე და მრავალჯერადი ბილიკების, ცალკე სატვირთო პარკირებისა და სპეციალური ბილიკების მოწყობა; ალტერნატიულ გამშვებ პუნქტებში კარწახსა და ლაგოდებში შესაბამისი სკანირების ინფრასტრუქტურის მოწყობა; გაიზარდოს საავტომობილო გადაზიდვების უსაფრთხოების დონე და სატრანსპორტო მარშრუტების ქსელი; ალიანტის პორტის მეორე ფაზის დროული დასრულება; აზერბაიჯანსა და სომხეთში საზღვაო ხაზებმა ადგილობრივ სარკინიგზო ხაზებთან კოლაბორაციით უნდა შექმნან საკონტეინერო დეპოები რათა იქაური ექსპორტი იაფად წამოვიდეს იქ არსებული კონტეინერებით, ამიტომ უფრო მეტი კონტეინერები უნდა დაახვედრონ; საქართველოსა და აზერბაიჯანის სახელმწიფო სატრანსპორტო უწყებების მხრიდან გაბარიტული ტვირთების გადაზიდვისას რთული ტექნიკური მონაკვეთების იდენტიფიცირება, მათი მახასიათებლების გამოკვლევა და შესაბამისი ინფრასტრუქტურული ღონისძებების ჩატარება.

ადმინისტრაცია და ოპერაცია - საჭიროა შეიქმნას საერთო საძიებო/საინფორმაციო პლატფორმა Electronic Data Interchange (EDI) ტვირთმიმოსვლის გამჭვირვალობისა და მიკვლევალობისთვის, რომელიც კოორდინირებას გაუწევს ყველა იმ ტვირთს, რომელიც

ტრანსკავკასიურ კორიდორს გადაკვეთს ნებისმიერი სატრანსპორტო საშუალებით; მნიშვნელოვანია, შეიქმნას ტვირთების საერთო საბაჟო მონიტორინგის სისტემა, კორიდორის გასწვრივ (საქართველო, აზერბაიჯანი, თურქეთი, ყაზახეთი, თურქმენეთი, ტაჯიკეთი) ელექტრონული ინფორმაციის ნაკადების განთავსებისთვის საერთო, უნიფიცირებულ ელექტრონული სისტემის მოდერნიზაცია-განახლება არსებული Trade Facilitation System (TFS) სისტემის ბაზაზე დაყრდნობით; სასაზღვრო გამშვებ პუნქტებზე სავალდებულო წესით საერთაშორისო საავტომობილო ტრანსპორტის ელექტრონული წინასწარი დეკლარაციისა (TIR-EPD) და ე.წ. მწვანე ბილიკების ფორმირება, სატრანსპორტო საშუალების მფლობელებისთვის ყველა საჭირო საბაჟო და ტექნიკური პროცედურის წინასწარ ელექტრონულად გატარება, ვიდრე მიადგებიან საზღვრისკვეთის პუნქტს; საქართველოს მხრიდან, თურქეთთან, აზერბაიჯანთან და სომხეთთან საზღვრის გადაკვეთისას ერთობლივი საბაჟო ინსპექტირების პროცედურების დანერგვა: ფიტოსანიტარიულ-ვეტერინარული შემოწმება, სატრანსპორტო რეგულირება (სატრანსპორტო საშუალების, ტვირთის, მძღოლის), იმპორტის, ექსპორტისა და ტრანზიტის პროცედურები, საბაჟო პროცედურების დროის შემცირებისა და შესაძლო არაფორმალურ პრაქტიკების თავიდან არიდების მიზნით; სატრანსპორტო პოლიტიკაზე და მის ყველა ასპექტზე პასუხისმგებელი ერთიანი სტრუქტურული/მაკოორდინირებელი ერთეულის შექმნა საჯარო-კერძო დიალოგის საფუძველზე, რომელიც კოორდინაციას გაუწევს კორიდორის წევრი სახელმწიფოების პარლამენტების, მიზნობრივი სამინისტროების, სააგენტოების, სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური დარგის ექსპერტებსა და კერძო სექტორის წარმომადგენლებს, რომლებსაც ექნებათ ვალდებულება შეისწავლონ, გაანალიზონ, მიიღონ გადაწყვეტილებები სატრანსპორტო პოლიტიკის გატარებამდე და შეიმუშაონ გადაწყვეტილებათა განხორციელების მონიტორინგის მაჩვენებელი საზომი/ბარომეტრი, რომელიც კონტროლს გაუწევს განსახორციელებელი პროექტების ვადებს, ეტაპებსა და ჩატარებულ სამუშაოებს, რადგან საიმედოობა, ტრანზიტის დრო და კარიდან კარამდე ტრანსპორტირების ხარჯიანობასთან დაკავშირებული ჩავარდნები უნდა გაიზომოს კორიდორის კონკურენტუნარიანობის

ჭრილში; ერთიანი გადაზიდვის უწყვეტი ჯაჭვის შესაქმნელად კარიდან-კარამდე პრინციპით, ერთი მხრივ, ფოთისა და ბათუმის პორტების ონ დოქ ტერმინალებიდან თბილისი, ბაქოსა და ერევნის ე.წ. მშრალი განთავსების ტერმინალებამდე (One Stop Shop) სომხეთისა და აზერბაიჯანის რკინიგზებთან თანამშრომლობით რეგულარული ბლოკ ჩეინ მატარებლების ფორმირება, ასევე საქართველოსა და აზერბაიჯანის სარკინიგზო კომპანიებსა და საზღვაო ხაზებს შორის ექსკლუზიური შეთანხმების მიღწევა, საჭიროებისამებრ გამოიყენონ ერთმანეთის კონტეინერები რეგულარული ბიზნესის მომსახურებისთვის; მნიშვნელოვანია, დერეფნის ქვეყნებს შორის მოხდეს ერთიანი სტანდარტიზაციის სისტემის შემუშავება, ამა თუ იმ ქვეყანაში აწონილი სატრანსპორტო საშუალების ნებისმიერ სხვა ქვეყანაში სავალდებულოდ აღიარების უზრუნველყოფის მიზნით, ღერძულა-წონითი და გაბარიტული ნორმების უნიფიცირება და საავტომობილო გადაზიდვაზე მრავალმხრივი ნებართვის დანერგვა; საჭიროა საქართველოსა და აზერბაიჯანს შორის გამარტივდეს საზღვრისკვეთის პროცედურები საავტომობილო ტრანსპორტით ტვირთზიდვისას და დაინერგოს ელექტრონული, ერთი ფანჯრის პრინციპით ტვირთზიდვის მონიტორინგის თანამედროვე სისტემები; ასევე დაინერგოს მრავალჯერადი ნებართვებისა და ორმხრივი სატრანსპორტო საშუალებათა კვოტირების წესი; აზერბაიჯანულმა საბაჟომ უნდა მიიღოს საკონტეინერო ტვირთები სარკინიგზო და საავტომობილო გადაზიდვისას ორიგინალი საზღვაო კონოსამენტების (საზღვაო ზედნადებების) არ ქონის შემთხვევაშიც; ქართულმა საბაჟომ უნდა ცნოს და მიიღოს კონოსამენტები, სადაც ინფორმაცია შესაძლოა არ ემთხვეოდეს დეკლარაციას (ტვირთმიმღები და ტვირთგამგზავნი მხარეები); ქართულმა საბაჟომ უნდა განავითაროს საბაჟო დეკლარირების ელ. სისტემა asycuda.rs.ge; უნდა დაინერგოს საგზაო მოძრაობის მონიტორინგის სისტემები, გაიზარდოს საგზაო შემთხვევებზე რეაგირების სისწრაფე, გაიმართოს საავტომობილო გადაზიდვასთან დაკავშირებული ინფორმაციის კოორდინაცია შესაბამის სახელმწიფო უწყებებსა და კერძო კომპანიებს შორის.

საკანონმდებლო რეგულირება - საქართველო, აზერბაიჯანსა და ცენტრალური აზიის ქვეყნებს შორის საზღვრისკვეთის კანონმდებლობის ჰარმონიზება (ორმხრივი და

მრავალმხრივი შეთანხმებები); აზერბაიჯანისა და საქართველოს სასაზღვრო კონტროლის უწყებებს შორის თანამშრომლობის გაღრმავება, არაგაბარიტული და მძიმეტონაჟიანი ტვირთების რეგულაციის გადახედვა და ახალი სტანდარტები ესკორტის ხარჯის თავიდან აცილების მიზნით; აზერბაიჯანსა და საქართველოს შორის ორმხრივი ნებართვის სისტემების ლიბერალიზება, მრავალმხრივი გამოყენების ნებართვის დანერგვა შეთანხმებული ორმხრივი კვოტის მინიმუმ 5%-ით; საგზაო მოძრაობის უსარფთხოების დაცვის მიზნით მკაცრი რეგულაცია და ქვეყნის ტერიტორიაზე იმ სატვირთო მანქანების შემოყვანის აკრძალვა, რომლებსაც არ გააჩნიათ ე.წ. EURO 4 ეკოლოგიურობის სტანდარტი; ტრანზიტის შესახებ საქართველოს კანონის შემუშავება და მიღება; გრძელვადიანი სახელმწიფო სტრატეგიის დოკუმენტის შემუშავება, რომელიც უნდა მოხდეს საქართველოს პარლამენტის დარგობრივი ეკონომიკისა და ეკონომიკური პოლიტიკის კომიტეტის კოორდინაციით და ეკონომიკის და მდგრადი განვითარების სამინისტროსა და რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს მონაწილეობით; აბრეშუმის გზისპირა ქვეყნებში საბაჟო პროცედურათა საერთო ჩარჩო-პირობების ფორმირება; ორმაგი დაბეგვრის შესახებ ხელშეკრულების გაფორმება ყველა იმ ქვეყანასთან, რომელთანაც ფიქსირდება მზარდი სავაჭრო ურთიერთობები;

კომერციული სტრატეგია - საქართველოსა და აზერბაიჯანის რკინიგზებმა უნდა იმუშაონ კონკურენტი სატრანზიტო დერეფნებიდან რეგულარული საერთაშორისო პროექტების მშრალი, ნაყარი და საკონტეინერო ტვირთების გადმოსროლაზე; სამიზნე ნაყარი ტვირთები შეიძლება იყოს დაბალი ღირებულების მაღალტონაჟიანი ტვირთები, რომელთა კონტეინერიზებული ფორმით გადაზიდვა საავტომობილო ტრანსპორტით არაკონკურენტული და არარენტაბელური იქნება. ფოკუსირება უნდა მოხდეს ე.წ. არაგაბარიტული და საპროექტო ტვირთების ტრანსპორტირებაზე. საერთაშორისო გადაზიდვების სატრანსპორტო მომსახურებისთვის არარეზიდენტი პირების მიერ გადახდილი თანხების 10%-ით დაბეგვრა გადახდის წყაროსთან გამოქვითვების გარეშე; კომერციული სტრატეგიის არსებობა მნიშვნელოვანია სარკინიგზო გადაზიდვებში ყარსი-ახალქალაქის პროექტთან მიმართებაში იმ ტვირთნაკადების მოზიდვის მიზნით,



რომლებიც ამჟამად კონკურენტ ჩრდილოეთისა და სამხრეთის მულტიმოდალურ დერეფნებში არსებობს. კორიდორის გეოგრაფიული მდებარეობის გამო, ძნელია ოპერაციული სირთულებისა და კომპლექსურობის არიდება, ამიტომ მნიშვნელოვანია ტრანსკავკასიური კორიდორი კონკურენტებთან შედარებით ადმინისტრაციული და უსაფრთხოების თვალსაზრისით უპირატეს მდგომარეობაში იმყოფებოდეს და ეს გახდეს მისი უმთავრესი ნიშა; აზერბაიჯანულმა და ქართულმა საავტომობილო კომპანიებმა იაფად შეიძინონ საწვავი ირანში და ამით აიმაღლონ კონკურენტუნარიანობა.

კადრები - სახელმწიფომ და კერძო სექტორმა ურთიერთთანამშრომლობითა და საერთაშორისო დონორების დაფინანსებით მხარი დაუჭიროს სექტორში დასაქმებულთა კვალიფიკაციის ამაღლებას შესაბამისი საგანმანათლებლო კომპონენტების გაძლიერებით, როგორც საუნივერსიტეტო/აკადემიურ დონეზე, ისე პროფესიულ და ცალკეული სატრენინგო პროგრამების შემუშავებით, რაც უზრუნველყოფს ბაზრის მოთხოვნას სატრანსპორტო-ლოჯისტიკის დარგის პროფესიონალებით;

ფასები - სატრანზიტო ტვირთებზე ე.წ. ერთიანი, კონკურენტული, ფიქსირებული და გამჭოლი ტარიფების ფორმირება და გრძელვადიანი სატარიფო პოლიტიკის შემუშავება სატრანზიტო პროცესში ჩართულ ყველა მონაწილე სახელმწიფოთა შორის;

ეკონომიკური დიპლომატია - თანამიმდევრული ეკონომიკური დიპლომატია სატრანზიტო პარტნიორ სახელმწიფოებთან წარმართოს კონკრეტული სახის ტვირთების გასამიჯნად ურთიერთხელსაყრელი პირობების უპირატესი რეჟიმებით ტრანსპორტირებისა და ქვეყნის სატრანზიტო გამტარუნარიანობის უფრო მეტად ასათვისებლად. ქართული დიპლომატიური სამსახურების კომერციული ატაშეების მეშვეობით, ქვეყნის სატრანზიტო პოტენციალის პოპულარიზაცია - ფორუმების, ბიზნეს შეხვედრებისა და გამოფენების გამართვის გზით; მნიშვნელოვანია სახელმწიფოს მხრიდან სატრანსპორტო და ლოჯისტიკურ პროექტებზე ფინანსური ხელშეწყობის მექანიზმების შემუშავება, რისი გამოცდილებაც არსებობს შორეული აღმოსავლეთის ქვეყნებში (მაგ. ტაივანსა და სამხრეთ კორეაში).

### გამოყენებული ლიტერატურა

1. აბესაძე, გ., აბესაძე, თ. (2011). გლობალიზაცია და საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის თავისებურებები. თბილისი.
2. აბესაძე, რ. (2015). თანამედროვე ტექნოლოგიები და ეკონომიკური განვითარება. წიგნში: თანამედროვე ინფორმაციული ტექნოლოგიები ეკონომიკური გლობალიზაციის პირობებში. საერთაშორისო სამეცნიერო კონფერენცია, უნივერსიტეტის გამომცემლობა. თბილისი.
3. აბესაძე, რ. (2018). გლობალური ეკონომიკური უსაფრთხოება, საერთაშორისო სამეცნიერო კონფერენცია, უნივერსიტეტის გამომცემლობა. თბილისი.
4. აბრალავა ა. (2005). ეროვნული ეკონომიკა და გლობალიზაცია. თბილისი.
5. აზერბაიჯანმა, საქართველომ და ყაზახეთმა ტვირთების გადაზიდვის გაზრდაზე მოილაპარაკეს. (2016). <https://sputnik-georgia.com/economy/20160517/231694663.html>
6. ანანიაშვილი, ი. (2018). საქართველოს ეკონომიკაში ერთობლივ მოთხოვნაზე ფისკალური და მონეტარული ინსტრუმენტების ზემოქმედების თავისებურებების ეკონომეტრიკული ანალიზი, გლობალიზაციის გამოწვევები ეკონომიკასა და ბიზნესში. თბილისი.
7. ანანიაშვილი, ი., პაპავა, ვლ. (2010). მაკროეკონომიკური წონაწილობა ლაფერ-კეინზიანური სინთეზის პირობებში, ჟურნალი „ეკონომისტი“, #5. თბილისი.
8. ბარათაშვილი ე., ზარანდია ჯ., აბრალავა ა. (2009). რეგიონალიზმი: თეორია და პრაქტიკა. თბილისი.
9. ბარათაშვილი, ნ. (2000). ევრაზიული სივრცე და ამერიკის ინტერესები, თბილისი.
10. ბარათაშვილი, ნ. (2002). გლობალური ხედვის ასპექტები. თბილისი.
11. ბასილია, თ., სილაგაძე, ა., ჩიკვაძე, თ. (2001). პოსტსოციალისტური ტრანსფორმაცია: საქართველოს ეკონომიკა XXI საუკუნის მიჯნაზე. თბილისი.
12. ბახტაძე, ლ. (2009). გარდამავალი ეკონომიკის თეორიისა და პრაქტიკის აქტუალური პრობლემები. გამომც. „თარბეგი“. თბილისი.

13. ბახტაძე, ლ., კაკულია, რ. (2007). საერთაშორისო სავალუტო, საკრედიტო და საფინანსო ურთიერთობები. სახელმძღვანელო, შპს „ვერჟე“. თბილისი.
14. ბახტაძე, ლ., კაკულია, რ. (2013). საერთაშორისო ეკონომიკურ ურთიერთობათა თანამედროვე პრობლემები. გამომც. საფინანსო-ეკონომიკური და რეგიონული პრობლემების სასწავლო-სამეცნიერო კვლევითი ცენტრი. თბილისი.
15. გეგეშიძე, ა. (2007). ევროკავშირის სამეზობლო პოლიტიკა და საქართველო (დამოუკიდებელ ექსპერტთა ანალიზი)/საქართველოს სატრანზიტო როლის განვითარების ხელშეწყობა რეგიონალური ინტეგრაციის გათვალისწინებით. თბილისი.
16. გედენიძე, მ. (2013). აბრეშუმის გზის (ტრასეკა) საქართველოს მონაკვეთის არქიტექტურული და ფუნქციურ-გეგმარებითი ორგანიზაცია. მეთოდური მითითებები და საკურსო პროექტის მოცემულობა ქალაქთმშენებლობაში. ტექნიკური უნივერსიტეტის გამომცემლობა. თბილისი.
17. გელაშვილი, ს. (2012). ეროვნული ეკონომიკები და გლობალიზაცია. თბილისი.
18. გელაშვილი, ს. (2018). ადამიანის ფიზიკური შესაძლებლობების გამოყენებისა და გლობალური ტექნოლოგიური პროგრესის ურთიერთკავშირი, ეკონომიკური მეცნიერების თეორიული და პარადიგმული საფუძვლები. თბილისი.  
<http://www.eugb.ge/uploads/content/N6/Simon-Gelashvili.pdf>
19. გელაშვილი, ს., მადრაძე, ნ. (2018). საქართველოში განხორციელებული პირდაპირი უცხოური ინვესტიციების გეოგრაფიული სტატისტიკა. თსუ შრომების კრებული. თბილისი.
20. გველესიანი, მ., ვეშაპიძე, შ. (2016). ღირებულებები: საზღვრები და წინააღმდეგობები, ჟურნ.: „გლობალიზაცია და ბიზნესი“, #1. თბილისი.
21. გველესიანი, რ. (2008). საგარეო ეკონომიკური პოლიტიკა: წინააღმდეგობები ეროვნულ და საერთაშორისო ინტერესებს შორის, საქართველოს ეკონომიკა : სამეცნიერო-ანალიტიკური ჟურნალი. თბილისი.

22. დანელია, ი. (2016). ანაკლიის პორტი და მისი პერსპექტივები (2016), ჟ. ფორბსი. თბილისი. <http://forbes.ge/news/1309/anakliis-porti-da-misi-perspeqtivebi>.
23. დანელია, ი. (2016). საქართველოს სატრანზიტო თავისებურებანი და მიმდინარე გამოწვევები. კომერსანტი. თბ. [http://commerciant.ge/?view=post&id=68360&lang\\_id=ge](http://commerciant.ge/?view=post&id=68360&lang_id=ge)
24. დუგინი, ა. (1999). გეოპოლიტიკის საფუძვლები. თბილისი.
25. ევროკომისია: ტრანსპორტი და მობილობა. [https://ec.europa.eu/transport/home\\_en](https://ec.europa.eu/transport/home_en)
26. ევროპის სამეზობლო პოლიტიკა (2006). სამოქმედო გეგმა, ევროკავშირი-საქართველო. თბილისი. [http://smr.gov.ge/Uploads/\\_\\_a2dacc8e.pdf](http://smr.gov.ge/Uploads/__a2dacc8e.pdf)
27. ეკონომიკა. (20 დეკ. 2016). სომხეთი სატრანზიტო გაზსადენის საქართველოს მონაკვეთის აქციების 25%-ის გაყიდვის გამო დელავს. <http://pia.ge/post/84275-eqs-premieris-tqmit-somxeti-saqartvelos-rkinigzis-aqciebis-25-is-gayidvis-gamo-nerviulobs>
28. ვეშაპიძე, შ., ოსაძე, ლ., სეხნიაშვილი, დ. (2012). ლოგისტიკა. თბილისი. <http://dSPACE.nplg.gov.ge/bitstream/1234/10192/3/Logistika.pdf>
29. თვალჭრელიძე, ა., სილაგაძე, ა., ქეშელაშვილი, გ., გეგია, დ. (2011). საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების პროგრამა. მდგრადი განვითარების საერთაშორისო ფონდი – საქართველო. თბილისი.
30. ისმაილოვი, ე., პაპავა ვლ. (2007). ცენტრალური კავკასია: გეოპოლიტიკური ეკონომიკის ნარკვევები. თბილისი.
31. ისმაილოვი, ე., პაპავა ვლ. (2012). ცენტრალური ევრაზია - ახლებური გეოპოლიტიკური გააზრება. გამომც. „ინტელექტი“. თბილისი.
32. ისმაილოვი, ე., პაპავა, ვლ. (2007). ცენტრალური კავკასია - გეოპოლიტიკური ეკონომიის ნარკვევები. გამომც. „დიოგენე“. თბილისი.
33. კვინიკაძე, გ. (2008). გეოეკონომიკა. გამომც. „უნივერსალი“. თბილისი.
34. კიკნაველიძე, გ. (2008). გეოეკონომიკა. თბილისი.
35. კოჩაძე, თ., ცქიფურიშვილი, ი. (2002). ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფნები და მათი განვითარების პერსპექტივები. თბილისი.

36. კუჭუხიძე, ვ. (2013). რა შეიძლება მოჰყვეს სოხუმი-თბილისი-ერევნის სარკინიგზო ხაზის აღდგენას - გეოპოლიტიკა რელსებზე. ჟ. „ბიზნესი და მენეჯმენტი“. თბილისი. <http://aaf.ge/index.php?menu=2&jurn=34&rubr=0&mas=1744>
37. ლეკაშვილი, ე. (2001). საქართველოს სავაჭრო ურთიერთობები ამიერკავკასიის ქვეყნებთან რეფორმების პირობებში (1991-1997 წლები). თბილისის უნივერსიტეტის გამომცემლობა. თბილისი.
38. ლობჯანიძე, გ. (2009). აბრეშუმის დიდი გზის სამართლებრივი ასპექტები. ჟ. „ცხოვრება და კანონი“, №2. თბილისი.
39. ლომოური, ნ. (1958). ძველი საქართველოს სავაჭრო გზების საკითხისათვის. ივანე ჯავახიშვილის სახელობის ისტორიის ინ-ტის შრომები. ტ. 4, ნაკ. 1. თბილისი.
40. ლორთქიფანიძე, ო. (1957). ანტიკურ ხანაში ინდოეთიდან შავი ზღვისაკენ მიმავალი სატრანსპორტო-სავაჭრო გზის შესახებ. საქართველოს მეცნიერებათა აკადემია. მოამბე, XIX, №3. თბილისი.
41. მამედოვა, ნ. (2009). საქართველოსა და აზერბაიჯანის ეკონომიკური თანამშრომლობა. გამომც. „უნივერსალი“. თბილისი.
42. მამულაძე, რ., დიასამიძე ა. (2007). ნავსადგურის გამტარუნარიანობისა და ტვირთბრუნვის თანაფარდობის გავლენა რესურსების გამოყენების ეფექტურობაზე. შრომები I, ბათუმის საზღვაო აკადემია, ბიზნესისა და მართვის ფაკულტეტი. ბათუმი.
43. მამულაძე, რ., ფუტყარაძე, ზ. (2009). საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის კონკურენტუნარიანობის ამაღლების ძირითადი მიმართულებები. შრომები III, ბათუმის საზღვაო აკადემია, ბიზნესისა და მართვის ფაკულტეტი. ბათუმი.
44. მაქსოვეი, მ. (1998). კავკასია - კომპლექსური ანალიზი, პოლიტიკური და ეკონომიკური სტაბილიზაციის გზები, გეოპოლიტიკის საკითხები. თბილისის უნივერსიტეტის გამომცემლობა. თბილისი.
45. მესხია, ი. (2011). საერთაშორისო ვაჭრობა. თბილისი.

46. მექვაბიშვილი, ე. (2009). ეკონომიკის გლობალიზაცია: მიმართულებები, გამოწვევები, პერსპექტივები, გამომც. "ინოვაცია". თბილისი.
47. მექვაბიშვილი, ე. (2009). ეკონომიკის გლობალიზაცია: მიმართულებები, გამოწვევები, პერსპექტივები. თბილისი.
48. მექვაბიშვილი, ე. (2017). ეკონომიკის გლობალიზაციის წინააღმდეგომები და საქართველოს ეკონომიკის განვითარების პერსპექტივები. ჟ. „ეკონომიკა და ბიზნესი“ #2. თბილისი. <https://www.academia.edu/35985942/jurnal2.pdf>
49. მინასიანი, ს. (2016). სომხეთი და საქართველო: სატრანზიტო პოტენციალი ორი ქვეყნის სავაჭრო-ეკონომიკური და პოლიტიკური თანამშრომლობის კონტექსტში. თბილისი. <http://regional-dialogue.com/geo-arm/>
50. ნარმანია, გ. (2016). ჟ. ფორბსი. თბ. <http://forbes.ge/news/1099/abreSumis-gzis-molodinSi>
51. ნატროშვილი, ნ. (2018). „ეიპიემ ტერმინალსი“ ფოთში მეგა პორტის მშენებლობას გეგმავს. <http://www.netgazeti.ge/GE/105/business/45909/>
52. პავლიაშვილი, ს. (2012). მსოფლიო ეკონომიკური კრიზისი და გლობალიზაციის თავისებურებანი. <https://taxuna.files.wordpress.com/2015/11/unnamed-file.pdf>
53. პავლიაშვილი, ს. (2014). საქართველოს სატრანსპორტო დერეფანი. პრობლემები და პერსპექტივები. GFSIS. თბილისი.
54. პავლიაშვილი, ს., გარაყანიძე, ზ. (2014). საქართველოს სატრანსპორტო დერეფანი - პრობლემები და პერსპექტივები. თბილისი.
55. პაპავა, ვლ. (2001). საქართველოს საერთაშორისო ეკონომიკური ფუნქცია. ჟ. სოციალური ეკონომიკა, №5. თბილისი.
56. პაპავა, ვლ. (2009). ცენტრალური კავკაზია. გამომც. „სიახლე“. თბილისი.
57. რონდელი, ა. (2003). პატარა ქვეყანა საერთაშორისო სისტემაში. გამომც. „მეცნიერება“. თბილისი.
58. სამსონაძე, მ. (1980). საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკური განვითარება XIX საუკუნის პირველ მესამედში. გამომც. „მეცნიერება“. თბილისი.

59. სანიკიძე, გ., კილურაძე, ნ. (2001). თანამედროვე საერთაშორისო ურთიერთობები. თბილისი.
60. სატრანსპორტო ლოჯისტიკა. (2015). განათლების ხარისხის განვითარების ეროვნული ცენტრი. თბილისი.
61. საქართველო 2020. [http://www.economy.ge/uploads/ecopolitic/2020/saqartvelo\\_2020.pdf](http://www.economy.ge/uploads/ecopolitic/2020/saqartvelo_2020.pdf)
62. საქართველო: შესაძლებლობები კეთილდღეობის მისაღწევად. (2014). მსოფლიო ბანკი, თავი 4. <http://documents.worldbank.org/curated/en/306471468251761064/text/896080GEORGIAN0411B0CEM0GEO0for0WEB.txt>
63. საქართველოს ეკონომიკური ტრანსფორმაცია: დამოუკიდებლობის 20 წელი. (2012). ლიბერალური აკადემია - შუალედური ანგარიში. თბილისი. [www.ei-lat.ge/images/stories/The\\_Economic\\_Transformation\\_of\\_Georgia\\_-\\_20\\_Years\\_of\\_Independence\\_Interim\\_Report\\_geo.pdf](http://www.ei-lat.ge/images/stories/The_Economic_Transformation_of_Georgia_-_20_Years_of_Independence_Interim_Report_geo.pdf)
64. საქართველოს პორტები. (2013). ჟ. ფორბსი. თბილისი. <http://forbes.ge/news/188/saqartvelos-portebi>
65. საქართველოს საგადასახადო კოდექსი. (2010). მუხლი 202. თბილისი <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/1043717>
66. სილაგაძე, ა., ათანელიშვილი, თ., სილაგაძე, ნ. (2010). ეკონომიკური დოქტრინები. თბილისი.
67. სტამბოლში მარმარის გვირაბი გაიხსნა. (2013). ამერიკის ხმა. <http://www.amerikiskhma.com/content/bosphorus-tunnel-linking-europe-and-asia-opens/1780006.html>
68. ფუტყარაძე, რ. (2011). საერთაშორისო ბაზრები და ბიზნეს საქმიანობის ძირითადი ცენტრები. თსუ, ლექციების კურსი: „საერთაშორისო ბიზნესი“, II თავი, გამომც. „უნივერსალი“. თბილისი.
69. ფუტყარაძე, რ. (2012). გლობალიზაცია და საერთაშორისო ვაჭრობის განვითარების ტენდენციები. ივ. ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ეკონომიკისა და ბიზნესის ფაკულტეტი, I საერთაშორისო

სამეცნიერო-პრაქტიკული კონფერენციის „გლობალიზაცია, საერთაშორისო ბიზნესის თანამედროვე პრობლემები და განვითარების ტენდენციები" მასალების კრებული. თბილისი.

70. ფხალაძე, თ., შარაშენიძე, თ., ვოლსკი, გ. (2010). რუსეთის საგარეო პოლიტიკის ახალი კონცეფცია საქართველოსთან მიმართებაში. გეოპოლიტიკური კვლევების საერთაშორისო ცენტრი. თბილისი.
71. ლაღანიძე, გ. (2014). საქართველოს საექსპორტო პოტენციალის მენეჯმენტის აქტუალური საკითხები. თბილისი.
72. ლაღანიძე, გ. (2017). მომსახურების ექსპორტი - საქართველოს ეკონომიკური ზრდის მნიშვნელოვანი ფაქტორი. ჟ. „ეკონომიკა და ბიზნესი“, #2. თბილისი. <https://www.academia.edu/35985942/jurnal2.pdf>
73. ლაღანიძე, გ., რამიშვილი, ბ., (2018). საქართველოს უარყოფითი საგარეო სავაჭრო სალდოს გამომწვევი მიზეზები და მათი დაძლევის გზები, პაატა გუგუშვილის ეკონომიკის ინსტიტუტი, ჟ. ეკონომისტი. თბილისი. [http://pgie.tsu.ge/contentimage/sxvadasxva /jurnali\\_ekonomisti/\\_2-2018\\_bolo.pdf](http://pgie.tsu.ge/contentimage/sxvadasxva /jurnali_ekonomisti/_2-2018_bolo.pdf)
74. ყიფიანი, ს. (2016). საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტის სატრანზიტო გადაზიდვების მენეჯმენტის ეფექტიანობის ზრდის შესაძლებლობები. (2016). საქართველოს პარლამენტის ეროვნული ბიბლიოთეკა. თბილისი. <http://dspace.nplg.gov.ge/handle/1234/182428>
75. ყორღანაშვილი, ლ. (2009). საერთაშორისო ეკონომიკისა და ბიზნესის აქტუალური საკითხები. თბილისი.
76. შევარდნაძე, ე. (2000). დიდი აბრეშუმის გზა - ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანი, ევრაზიის საერთო ბაზარი, პოლიტიკური და ეკონომიკური ასპექტები. თბილისი.
77. შენგელია, თ. (2010). გლობალური ბიზნესი. გამომც. ახალი საქართველო. თბილისი.



78. შენგელია, თ. (2012). გლობალიზაცია და საერთაშორისო ბიზნესის გარემო საქართველოში.საერთაშორისო სამეცნიერო-პრაქტიკული კონფერენცია. თბილისი. [www.tsu.ge/data/file\\_db/economistfaculty/Konferenciis\\_Masalebi\\_Gascorebuli.pdf](http://www.tsu.ge/data/file_db/economistfaculty/Konferenciis_Masalebi_Gascorebuli.pdf)
79. ჭანტურია, მ. (2014). საქართველოს გავლით ტვირთნაკადები მცირდება/ახალი რკინიგზისა და პორტის პროექტები და ქვეყნის შესუსტებული სატრანზიტო ფუნქცია, ჟ. ბიზნესი და მენეჯმენტი, №2. თბილისი.
80. ჭანტურია, მ. (2014). საქართველოს გავლით ტვირთნაკადები მცირდება: ახალი რკინიგზისა და პორტის პროექტები და ქვეყნის შესუსტებული სატრანზიტო ფუნქცია. ბიზნესი და მენეჯმენტი. თბილისი. <http://aaf.ge/index.php?menu=2&jurn=39&rubr =0&mas=2104>
81. ჭოხონელიძე, ა. (2009). აბრეშუმის გზა აღმოსავლეთის ისტორიაში, პერსპექტივა - XXI, XI. თბილისის თავისუფალი უნივერსიტეტის აზიისა და აფრიკის ინსტიტუტი, აკად. გ. წერეთლის სახ. აღმოსავლეთმცოდნეობის ინსტიტუტი. თბილისი.
82. ხადური, ნ. (2018). ინკლუზიური ზრდის ფაქტორები და საქართველოს ეკონომიკის წინაშე არსებული გამოწვევები. ჟ. ეკონომისტი. თბილისი. [http://pgie.tsu.ge/contentimage/sxvadasxva/jurnali\\_ekonomisti/\\_1-2018\\_\\_.pdf](http://pgie.tsu.ge/contentimage/sxvadasxva/jurnali_ekonomisti/_1-2018__.pdf)
83. ჯავახიშვილი, რ. (2009). საქართველოს სატრანზიტო-სერვისული ფუნქცია. ჟ. „ეკონომისტი“ №1. თბილისი.
84. ჯამაგიძე, ლ. (2010). ტრანსნაციონალური კორპორაციების როლი მსოფლიო ეკონომიკის გლობალიზაციის პროცესში. გამომც. “უნივერსალი“. თბილისი.
85. ჰერსტი, პ. (2005). ტომპსონი გ. გლობალიზაცია, კრიტიკული ანალიზი, თბილისი.
86. Anaklia Development Consortium. (2016). Deep Sea Port Technical Feasibility Study. Tbilisi.
87. Anderson, J. (2009). 2009 Tax Misery & Reform Index. J. Forbes. Tbilisi. [www.forbes.com/global/2009/0413/034-tax-misery-reform-index.html#51f9ab9343b3](http://www.forbes.com/global/2009/0413/034-tax-misery-reform-index.html#51f9ab9343b3)
88. Annual Statistical Review of Baku international Sea Trading port. (2015).
89. Attali, J. (1990). Lines on the Horizon: A New Order in The Making. Paris.

90. Benmaamar, M., Keou, O., Saslavsky, D. M. (2015). Georgia's transport and logistics strategy: achievements to date and areas for improvements. World Bank Group. Washington. <http://documents.worldbank.org/curated/en/623591468191346382/Georgias-transport-and-logistics-strategy-achievements-to-date-and-areas-for-improvements>
91. Bertsch, G. K., Cassady C., Jones, S.A. and Beck, M. (2000). Crossroad and Conflict: Security and Foreign Policy in the Caucasus and Central Asia. New York.
92. Bird, R. M. (2008). Tax Challenges Facing Developing Countries. Institute for International Business Working Paper No. 9. Delhi. [http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=1114084](http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1114084)
93. Bodenheimer, S. (1971). Dependency and Imperialism: The Roots of Latin American Underdevelopment. Politics & Society. London.
94. Boopen, S. (2006). Transport Infrastructure and Economic Growth: Evidence from Africa Using Dynamic Panel Estimates. The Empirical Economics Letters 5(1). (In China).
95. Boschma, R., Frenken, K. (2006), Why is economic geography not an evolutionary science? Towards an evolutionary economic geography. Journal of Economic Geography, Volume 6, Issue 3. <https://academic.oup.com/joeg/article/6/3/273/934947>
96. Braudel, F. (1980). On History: History and Sociology. London. Weidenfeld & Nicolson. London.
97. Braudel, F. (1981). Civilization and Capitalism, 15th – 18th Century. London.
98. Braudel, F. (1982). On History. Chicago Press. Chicago.
99. Cameron, F. (2015). The Maritime Silk Road – an EU perspective. World Commerce Review. <http://www.worldcommercereview.com/html/cameron-the-maritime-silk-road---an-eu-perspective.html>
100. Chagelishvili, L. (2009). Positioning the Economy of Georgia in conditions of Globalization. J. New Economist, №3. Tbilisi.
101. Chania, M., Putkaradze, R. (2018). The Priorities of Georgian Economic Development in Conditions of Globalization. [http://journals.euser.org/files/articles/ejme\\_v1\\_i1\\_18/Maia.pdf](http://journals.euser.org/files/articles/ejme_v1_i1_18/Maia.pdf)

102. Chapter 4: Freight Rates, Review of Maritime Transport (United Nations Conference on Trade and Development). (2010).
103. Cheng G. P. (2010). The Impact of Developments in the Logistics Sector on Economic Growth. (In China).
104. Cheng, G.P., Liu, W., Xie, C.W., Zhou, J. (2010), The Contribution of Logistics Industry to Economic Growth Based on Logis Model. International Conference of Information Science and Management Engineering. (In China).
105. China. (14 May 2015). U.S. Energy Information Administration. [https://www.eia.gov/beta/international/analysis\\_includes/countries\\_long/China/china.pdf](https://www.eia.gov/beta/international/analysis_includes/countries_long/China/china.pdf)
106. Chu, Z., Wang, Q., Hong, J. (2011). Transport infrastructure and regional economic growth: Evidence from China. Springer Science+Business Media. (In China). [https://www.researchgate.net/publication/225309603\\_Transport\\_infrastructure\\_and\\_regional\\_economic\\_growth\\_Evidence\\_from\\_China?](https://www.researchgate.net/publication/225309603_Transport_infrastructure_and_regional_economic_growth_Evidence_from_China?)
107. CIS railway timetable, route No. 002, Moscow-Vladivostok. Archived from the original on December 3, 2009. Moscow.
108. Clairmonte, F. (1959). Friedrich List and The Historical Concept of Balanced Growth. Vol. 4, No. 3. <https://www.jstor.org/stable/29793172>
109. Cohen, S. (1963). Geography and Politics in a World Divided. Random House. New York.
110. Concession Agreement on the Transfer of the Armenian Railway System to the “South-Caucasian Railway” Closed Joint-Stock Company Created by “Russian Railways” Closed Open Joint-Stock Company (2008). <http://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/library/concession-agreement-transfer-armenian-railway-system-south-caucasian-railway>
111. Cornell, S. E., Tsereteli, M., Socor, V. (2005). Geostrategic implication of the Baku-Tbilisi-Ceyhan Pipeline: Oil Window to the west. Washington. [https://www.silkroadstudies.org/resources/pdf/Monographs/2005\\_01\\_MONO\\_Starr-Cornell\\_BTC-Pipeline.pdf](https://www.silkroadstudies.org/resources/pdf/Monographs/2005_01_MONO_Starr-Cornell_BTC-Pipeline.pdf)

112. Croissant, M. P. (2007). U.S. interests in the Caspian Sea Basin. *J. Comparative Strategy*.  
<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/01495939708403121>
113. Crouch, D. (10 JUL. 2014). Maersk Forms new alliance with MSC after China setback.  
<https://www.ft.com/content/3380d8fa-082b-11e4-acd8-00144feab7de>
114. Demurger, S. (2001). Infrastructure Development and Economic Growth: An Explanation for Regional Disparities in China? *J. Comparative Economics*, vol. 29, issue 1.  
[https://www.researchgate.net/publication/222298076\\_Infrastructure\\_Development\\_and\\_Economic\\_Growth\\_An\\_Explanation\\_for\\_Regional\\_Disparities\\_in\\_China](https://www.researchgate.net/publication/222298076_Infrastructure_Development_and_Economic_Growth_An_Explanation_for_Regional_Disparities_in_China)
115. Galbraith, J. K. (1987). *A History of Economics: The Past As The Present*. London.
116. Galbraith, J. K. (1997). *The Good Society: The Humane Agenda*. London.
117. Georgia Transport Sector, Assessment, Strategy, and Road Map. (2014). Asian Development Bank. <https://www.adb.org/sites/default/files/linked-documents/cps-geo-2014-20-sd-02.pdf>
118. Gilpin, R. (2001). *Global Political Economy – Understanding The International Economic Order*. Princeton University Press. Princeton. <https://dl1.cuni.cz/ical%20Economz.pdf>
119. Global Economic Prospects of The World Bank. (2018). Washington.  
<http://www.worldbank.org/en/publication/global-economic-prospects/summary-table>
120. Gvelesiani, R. (2017). Possibility of Implementing the Practical Politics Rationally.  
[www.researchgate.net/publication/320224146\\_POSSIBILITIES\\_OF\\_IMPLEMENTING\\_THE\\_PRACTICAL\\_ECONOMICAL\\_POLITICS\\_RATIONALLY](http://www.researchgate.net/publication/320224146_POSSIBILITIES_OF_IMPLEMENTING_THE_PRACTICAL_ECONOMICAL_POLITICS_RATIONALLY)
121. Hanaoka, S., Kawasaki, T. (2010). Survey Report on Freight Transport in Landlocked Countries in Central Asia. Graduate School of Science and Engineering. Tokyo Institute of Technology. Tokyo.
122. Hayaloglu, P. (2015). The Impact of Developments in the Logistics Sector on Economic Growth: The Case of OECD Countries, *International Journal of Economics and Financial*  
<https://ideas.repec.org/a/ejn/ejssjr/v5y2017i1p11-23.html>
123. Hu, K., Wang, X., Gao, K. (2012). Co-integration model of logistics infrastructure investment and regional economic growth in central China. (In China).

124. Humpert, M. (2018). Maersk Container Ship Transits Arctic Ocean With Icebreaker Escort. <https://www.highnorthnews.com/en/maersicebreaker-escort>
125. Hunter, S. T. (2000). Evolution of the Foreign Policy of the transcaucasian states. In Crossroads and Conflict: Security and Foreign policy in the Caucasus and Central Asia. Rourledge. New York.
126. Huntington, S. (1997). The Clash of Civilizations and the Remaking of World Order. Touchstone. New York. [www.researchgate.net/publication/31691426\\_The\\_Clash\\_of\\_Civilizations\\_and\\_the\\_Remaking\\_of\\_World\\_Order](http://www.researchgate.net/publication/31691426_The_Clash_of_Civilizations_and_the_Remaking_of_World_Order)
127. IMF Data Bank. (April, 2017). Report for Selected Countries and Subjects.
128. Implement TIR-EPD LANS, (16 Jun. 2016). International Road Transport Union. <http://ofae.gr/media/documents/2016/06/16/en-tir-epd-green-lanes-0303.pdf>
129. Informal. (2018). document ITC. Economic Commission for Europe, Report on Phase III of the Euro-Asian Transport Links Project, Eightieth session, Euro-Asian Transport Links (EATL) Project, No. 8. Geneva. [www.unece.org/filea/No\\_8\\_EATL\\_3rd-hase\\_report.pdf](http://www.unece.org/filea/No_8_EATL_3rd-hase_report.pdf)
130. Informall. (2016 FY). Black Sea Container Market – Overview. <http://www.informall.biz/en/>
131. Informall. (29 Dec. 2018). Black Sea Container Market – Overview. <https://www.hellenicshippingnews.com/black-seacontainer-market-nine-month-increase-of-10-21/>
132. IRU/World Bank road freight transport service reform. (January 2017). <https://www.iru.org/guide-to-road-freight-transport-reform>
133. ITF Transport Outlook. (2017). Rail Container Transport. OECD. [https://www.ttm.nl/wp-content/uploads/2017/01/itf\\_study.pdf](https://www.ttm.nl/wp-content/uploads/2017/01/itf_study.pdf)
134. King, A. (1991). Globalization and world system. London.
135. Kjellen, R. (2001). The State as a Living Organism. Review of International Studies. Berlin.
136. Knox, A. D. (1967). Some Economic Problems of Small Countries, in B. Benedict (ed.), Problems of Smaller Territories. Athlone Press. London.

137. Kushkunov, V. (2017). The efficient use of international railway transport corridors in Kazakhstan. [www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/143219/Bachelor%20ThesisVadim%20Kushkunov.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/143219/Bachelor%20ThesisVadim%20Kushkunov.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
138. Lissac, S. (2008). The Baku-Tbilisi-Kars railroad and its Geopolitical implications for the South Caucasus. *Caucasian review on International Affairs*, Vol. 2. [http://www.academia.edu/220716/The\\_Baku-Tbilisi-Kars\\_Railroad\\_And\\_Its\\_Geopolitical\\_Implications\\_for\\_the\\_South\\_Caucasus](http://www.academia.edu/220716/The_Baku-Tbilisi-Kars_Railroad_And_Its_Geopolitical_Implications_for_the_South_Caucasus)
139. List, F. (1841). *The National System of Political Economy* (translated by Lloyd, S.S.). New York. <https://oll.libertyfund.org/titles/list-the-national-system-of-political-economy>.
140. Lorot, P. (1999). *The Evolution of Geoeconomics - From its historical origins to a Geoeconomic network*. Paris.
141. Luttwak, E. N. (1990). *From Geopolitics to Geo-Economics: Logic of Conflict, Grammar of Commerce*. The National Interest, No. 20. Philadelphia.
142. Luttwak, E. N. (1993). *The coming Global War for Economic Power*. Philadelphia.
143. Marinova, V., Abe, M., Hügel, J., Sceia, A. (2016). *E-TIR: Towards Paperless Cross Border Trade*. United Nations, ESCAP. <https://www.iru.org/sites/default/files/2016-09/eTIR-report-towards-paperless-cross-border-trade-iru-unescap-unece.pdf>
144. Mody, A., Wang, F. (1997). *Explaining Industrial Growth in Coastal China: Economic Reforms... and What Else? (In China)*.
145. Nester, W. (1995). *International Relations: Geopolitical and Geoeconomic Conflict and Cooperation*. HarperCollins Publishers. Bloomington, Indiana.
146. Nye, J. S. (2004). *Soft Power: The Means to Success in World Politics*. Washington.
147. Nye, J. S. (2011). *The Future of Power*. Washington.
148. Ocean freight news. (2017). *New shipping alliances: What you need to know*. [www.icontainers.com/us/2017/03/21/new-shipping-alliances-what-you-need-to-know/](http://www.icontainers.com/us/2017/03/21/new-shipping-alliances-what-you-need-to-know/)
149. Ohmae, K. (1990). *The borderless World: Power and Strategy in the Interlinked Economy*. "Fontana". London.

150. Onur, U. (2013). Is Marmaray Key for Europe-Asia Rail Connection?, Rail, Turkey. Istanbul.  
<https://railturkey.org/2013/05/20/%20complet%20ely-false-facts-about-marmaray>
151. Papachashvili, N. (2018). Industry 4.0 and its Impact on the International Trade. Стратегічні імперативи сучасного менеджменту : зб.матеріалів IV Міжнар. наук.-практ. Конф,19–20 квітня, КНЕУ. <http://ir.kneu.edu.ua/bitstream/2010/24417/1/5348.pdf>
152. Papachashvili, N., Jamagidze L., Melitauri N. (2018). The Analysis of Export Drivers and Impediments Using Extended Gravity Model (The Case of Georgia). J. Economic Alternatives, Issue 1. <https://www.unwe.bg/eajournal/en/journalissues/list/99>
153. Papachashvili, N., Zhelev, P., Jamagidze, L. (2017). Economic Relations between Georgia and Bulgaria: Current State and Prospects. Ekonomisti. Tb.: Ivane Javakhishvili Tbilisi State University Paata Gugushvili Institute of Economics, #4, volume XIII. Tbilisi.
154. Papava, V., Silagadze, A. (2019). On the Georgian name of one key economic term “Gross Domestic Product”. J. Economics and Business, No. 1, pp.180-182. Tbilisi.
155. Peattie, R. (1972). Look to the Frantiers: A Geography for Peace Table (man and His Environment). London.
156. Popescu, N. (2006). Russia's Soft Power Ambitions, CEPS Policy Brief, No. 115. <http://aei.pitt.edu/11715/>
157. Rorig, F. (1922). Der Markt von Lubeck: Topographisch-statistische Untersuchungen zur Deutschen Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Quelle & Meyer. Leipzig.
158. Schwab, K. (2017). The Global Competitiveness Report 2016-2017. World Economic Forum. [http://www3.weforum.org/docs/Media/GCR1617/GCR\\_16.pdf](http://www3.weforum.org/docs/Media/GCR1617/GCR_16.pdf)
159. Selzer, S. (2016). Nachgrabung auf dem Markt von Lubeck. Rorig, F. ,Gründungsunternehmerthese ‘in der deutschen Geschichtsforschung der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, in: Zeitschrift für Lübeckische Geschichte 96. Lübeck,
160. Sepashvili, E. (2016). Globalized world economy, innovations and national policies for economic growth. Business Systems Laboratory. <http://oaji.net/articles/2017/4783-1532810242.pdf>

161. Sepashvili, E. (2018). National Economic Policy for Innovation and Growth in Globalized Era, ДВНЗ, Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана.  
<http://ir.kneu.edu.ua/bitstream/2010/24247/1/459-465.pdf>
162. Sezer, S., Abasiz, T. (2017). The Impact of Logistics Industry on Economic Growth: An Application in OECD Countries. Istanbul.
163. Sharipbekova, K., Raimbekov, Z. (2018). Influence of Logistics Efficiency on Economic Growth of the CIS Countries. European Research Studies Journal. Volume XXI, Issue 2.  
[https://www.ersj.eu/dmdocuments/2018\\_XXI\\_2\\_52.pdf](https://www.ersj.eu/dmdocuments/2018_XXI_2_52.pdf)
164. Shengelia, T. (2013). Influence of Role of International Business on Formation of International Relations Policy.  
[www.researchgate.net/publication/274310488\\_INFLUENCE\\_OF\\_ROLE\\_OF\\_INTERNATIONAL\\_BUSINESS\\_ON\\_FORMATION\\_OF\\_INTERNATIONAL\\_RELATIONS\\_POLICY](http://www.researchgate.net/publication/274310488_INFLUENCE_OF_ROLE_OF_INTERNATIONAL_BUSINESS_ON_FORMATION_OF_INTERNATIONAL_RELATIONS_POLICY)
165. Shengelia, T. (2014). International Business in the World Economic System.  
[https://www.researchgate.net/publication/274310948\\_International\\_Business\\_in\\_the\\_World\\_Economic\\_System](https://www.researchgate.net/publication/274310948_International_Business_in_the_World_Economic_System)
166. Shvangiradze, M. (2016). Low Emission Development Strategy - Transport Sector. USAID. Winrock International and Sustainable Development Center “Remissia”. Tbilisi.
167. Sladkovski, A., Gelashvili, O., Goletiani, G. (2017). Transport bridge Europe-Asia”. Georgian Technical University. Tbilisi.
168. Spang, C. W., Milovanovic, S.&I. (2011). An Introduction to Early 20th Century Geopolitics. University of Tsukuba. Tsukuba.
169. Spectrum of Border Crossing Facilitation Activities. (2016). United Nations. UNECE.
170. Surku, I. (2005). Geoeconomic policies for regional development: Turkey as a catalyst for Eastern Europe. Vilnius.  
[https://www.researchgate.net/publication/228604358\\_Geoeconomic\\_Policies\\_for\\_Regional\\_Development\\_Turkey\\_as\\_a\\_Catalyst\\_For\\_Eastern\\_Europe](https://www.researchgate.net/publication/228604358_Geoeconomic_Policies_for_Regional_Development_Turkey_as_a_Catalyst_For_Eastern_Europe)



171. Svante, C. E. (1999). Geopolitics and Strategic Alignments in the Caucasus and Central Asia Perceptions”. Centre for Strategic Research. <http://sam.gov.tr/geopolitics-and-strategic-alignments-in-the-caucasus-and-central-asia/>
172. The Eurasian Connection, Supply-Chain Efficiency along the Modern Silk Route through Central Asia (2014). World Bank.
173. Thurow, L. (1992). Head to head: The coming economic battle among Japan, Europe, and America. New York. <https://www.minneapolisfed.org/publications/the-region/head-to-head-the-coming-economic-battle-among-japan-europe-and-america>
174. Thurow, L. (1996). The Future of Capitalism, Leadership & Organization Development. New York. [www.researchgate.net/publication/235259934\\_The\\_Future\\_of\\_Capitalism](http://www.researchgate.net/publication/235259934_The_Future_of_Capitalism)
175. Tokmazishvili, M. (2007). Georgia as an energy bridge between the Caspian and the Black Seas. Building energy security: cooperation among the Baltic, Caspian and Black Sea regions. Vilnius University Publishers. Vilnius.
176. Tokmazishvili, M. (2014). New Realities in the South Caucasus: Georgia-EC, Armenia-CU: Contradictions and Opportunities for Cooperation IN the book: Russia-Georgia: Challenges and Perspectives in the Economic Sector. ICCN, RIAC. Tbilisi.
177. Tokmazishvili, M., Papava, V. (2010). Russian Energy Politics and The EU: How to Change The Paradigm. Caucasian Review International Affairs. Vol. 4. [http://www.papava.info/publications/Russian\\_Energy\\_Politics\\_and\\_EU\\_How\\_to\\_Change\\_the\\_Paradigm.pdf](http://www.papava.info/publications/Russian_Energy_Politics_and_EU_How_to_Change_the_Paradigm.pdf)
178. Transcontinental Infrastructure Needs to 2030/2050 Organization for Economic Cooperation and Development (OECD). (2012). Mumbai Gateway Area Case Study, Opportunities And Challenges, Final Report. <https://www.oecd.org/futures/infrastructureto2030/49996110.pdf>
179. Ukraine Crisis - Russian Military Intervention. (2014). <https://www.globalsecurity.org/military/world/ukraine/politics2014-ext.htm>

180. Competitiveness Analysis of the Caucasus transit corridor. (2017) Government for Growth(G4G) in Georgia
181. Uysal, O. (2013). Completely False Facts About Marmaray, Rail Turkey. Ankara.
182. Uysal, O. (2013). Is Marmaray Key for Europe-Asia Rail Connection? Rail Turkey. Ankara.
183. Vernon, R., Spar, D. (1989). Beyond Globalism: Remaking American Foreign Economic Policy. Free Press. New York.
184. Vernon, R., Spar D., Tobin, G. (1991). Iron Triangles and Revolving Doors: Cases in U.S. Foreign Economic Policymaking. Santa Barbara.
185. Wallerstein, I. (1974). World System Theory. University of Washington. Washington.
186. Wang, X. (2010). Transformation of Growth Pattern and Growth Sustainability in China. (In China).
187. Waters, M. (1995). Globalization. Routledge. London.
188. Xinhua, (16 Feb. 2016). First train from China to Iran stimulates Silk Road revival. [http://www.chinadaily.com.cn/china/2016-02/16/content\\_23502293.htm](http://www.chinadaily.com.cn/china/2016-02/16/content_23502293.htm)
189. Ziyadov, T. (2004). The Baku-Ceuhan Pipeline and Its Potencial Impact on Turkish-Russian Relations, Crissma Working Paper, N.3. Baku.
190. Zubiashvili. T. (2011). International Labour Migration in the Context of Globalization. J. New Economist, 1(20). Tbilisi.
191. Беридзе Т.А., Исмаилов Э.М., Папава В.Г. (2004). Центральный Кавказ и экономика Грузии. Издательство „Нурла”. Баку.
192. Гаджиев, К. С. (2001). Геополитика Кавказа, Международни отношение. Москва.
193. Гусейнов, В.А. (2008). Южный Кавказ: тенденции и проблемы развития (1992–2008 годы). Красная звезда. Москва.
194. Исмаилов, Э., Папава, В. (2007). Центральный Кавказ. История, политика, экономика. Издательский дом СА&СС Press. Стокгольм.
195. Исмаилов, Э., Папава, В. (2012). Центральная Евразия: геополитическое переосмысление. Издательский дом СА&СС Press. Стокгольм.

196. Кочетов, Э. (2006). Геоэкономика и глобалистика, Экономика и экономические науки. Москва.
197. Кочетов, Э. (2010). Геоэкономика. Освоение мирового экономического пространства: Учебник для вузов. Норма. Москва.
198. Лист, Ф. (2005). Национальная система политической экономии. Европа. Москва.
199. Мурадян, И. (2000). Политика США и проблемы безопасности региона Южного Кавказа, Изд. дом "Антарес". Москва.
200. Мурадян, И. (2001). Геоэкономические факторы развития политических процессов в Кавказско-Капийском регионе: ситуационный анализ. Изд. дом "Антарес". Москва.
201. Папава, В. (2014). В поисках путей нормализации Российско-Грузинских отношений, Грузинский фонд стратегических и международных исследований. Тбилиси.
202. Русецкий, А., Дорохина О. (2009). Архипелаг Кавказ - мифы и реал-политик, Friedrich Ebert Stiftung. Тбилиси.
203. Тренин, Д. (09 АВГ. 2010). Включить мягкую силу. Московский Центр Карнеги. Москва. <http://carnegie.ru/2010/08/09/ru-pub-41353>
- სატრანსპორტო-ლოგისტიკური დარგის მარეგულირებელი საკანონმდებლო ბაზები:*
204. საქართველოს კანონი საავტომობილო გზების შესახებ.
205. საქართველოს კანონი საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ.
206. საქართველოს კანონი საგზაო მოძრაობის შესახებ.
207. საქართველოს კანონი საზღვაო სივრცის შესახებ.
208. საქართველოს კანონი ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ.
209. საქართველოს საზღვაო კოდექსი.
210. საქართველოს სარკინიგზო კოდექსი.
211. საქართველოს საჰაერო კოდექსი.
- ინტერნეტ რესურსები:*
212. <http://aaf.ge/index.php?menu=2&jurn=34&rubr=0&mas=1744>
213. <http://anakliadevelopment.com/ka/info/>

214. <http://carnegie.ru/2010/08/09/ru-pub-41353>
215. <http://cbw.ge/economy/peculiarities-of-georgias-transit-role-and-current-challenges/>
216. <http://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/countries/georgia/>
217. <http://editori.ge/?p=20971>
218. <http://forbes.ge/news/2712/saqarTvelo-CineTis-Tavisufali-vaWroba>
219. <http://ge.china-embassy.org/eng/xwdt/t1434029.htm>
220. <http://geoeconomics.ge/?s=ორაკლი+დანელოა>
221. <http://geoeconomics.ge/en/?p=2987>
222. <http://lib.aliyevheritage.org/ge/8559627.html>
223. <http://lpi.worldbank.org/>
224. <http://lta.gov.ge>
225. <http://mfa.gov.ge/getattachment>
226. <http://pass.rzd.ru>
227. <http://pia.ge/post/84275-eqs-premieris-tqmit-somxeti-saqartvelos-rkinigzis-aqciebis-25-is-gayidvis-gamo-nerviulobs>
228. <http://regional-dialogue.com/geo-arm>
229. <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-index/country-profiles/#economy=GEO>
230. <http://trans.railway.ge>
231. <http://www.agrilng.com/en>
232. <http://www.apmterminals poti.com>
233. <http://www.armstat.am/en/>
234. <http://www.batumioilterminal.com/ka/>
235. <http://www.batumiport.com>
236. <http://www.eaeunion.org/?lang=en>
237. <http://www.ecfr.eu>
238. <http://www.economy.ge>
239. <http://www.energy.gov.ge>

240. <http://www.eurasiancommission.org/en/Pages/ses.aspx>
241. <http://www.gazpromexport.ru/en/projects/1/>
242. <http://www.geostat.ge>
243. <http://www.gogc.ge/ge/>
244. <http://www.icgs.ge/evraziuli-kavsiri-tu-evrokavsiri-urtiertgamomricxavi-tu-urtiertsemavsebeli-ekonomikuri-sistemebi.html>
245. <http://www.icgs.ge/saqartvelos-mimart-rusetis-ekonomikuri-agresiis-ganxorcielebis-sesazlo-versiebi.html>
246. <http://www.kulevioilterminal.com/>
247. <http://www.mrdi.gov.ge/ge/main>
248. <http://www.parliament.ge/ge/>
249. [http://www.railway.ge/?web=0&action=page&p\\_id=290&lang=eng](http://www.railway.ge/?web=0&action=page&p_id=290&lang=eng)
250. [http://www.resonancedaily.com/index.php?id\\_rub=2&id\\_artc=31739](http://www.resonancedaily.com/index.php?id_rub=2&id_artc=31739)
251. <http://www.tbilisisilkroad.ge>
252. <http://www.traceca-org.org/en>
253. <http://www.uspa.gov.ua/en/>
254. <http://www.worldbank.org>
255. <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD>
256. <https://ec.europa.eu/eurostat>
257. <https://fiata.com/home.html>
258. <https://tcdata360.worldbank.org>
259. <https://www.ady.az/index.php?/en>
260. <https://www.eia.gov/beta/international/analysis.cfm?iso=CHN>
261. <https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/1311090>
262. <https://www.stat.gov.az/>
263. [www.maersk.com](http://www.maersk.com)
264. [www.police.ge](http://www.police.ge)

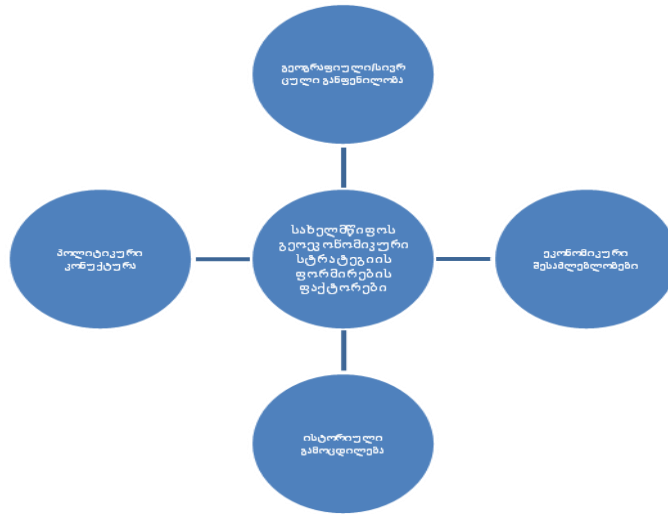
*გამოქვეყნებული სამეცნიერო შრომები*

1. დანელია, ი. (2016). ახალი აბრეშუმის გზა და საქართველოს გეოეკონომიკური პოზიციონირება. მეხუთი საერთაშორისო სამეცნიერო კონფერენცია - „მსოფლიო და კავკასია“. სტუ, საქართველოს სოციალურ მეცნიერებათა აკადემია. თბილისი.
2. დანელია, ი. (2016). საქართველოს გეოეკონომიკური პოზიციონირება და სატრანზიტო ფუნქციაში საერთაშორისო კონკონკურენცია. ჟურნალი: „საქართველოს ეკონომიკა“. <http://geoeconomics.ge/?p=11005>
3. დანელია, ი. (2017). სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური დარგი საქართველოში: ძირითადი გამოწვევები და განვითარების პერსპექტივები. ბიზნესისა და ეკონომიკის ცენტრი, საქართველოს პარლამენტი. თბილისი. <http://parliament.ge/ge/ajax/downloadFile>
4. დანელია, ი. (2019). საქართველოს გეოეკონომიკური ჰაბის ფორმირების შესაძლებლობები და სატრანზიტო პერსპექტივა. საერთაშორისო სტუდენტური სამეცნიერო პრაქტიკული კონფერენცია - „რეგიონული განვითარების ეკონომიკური პოლიტიკა“. თსუ. თბილისი.
5. დანელია, ი. (2019). საქართველოს სატრანზიტო დერეფნის განვითარების თავისებურებანი და შესაძლებლობები. ჟურნალი: „ეკონომიკა“. თბილისი.
6. Danelia, I. (2015). The Eurasian Union and the EU: mutually exclusive or mutually complementary economic systems. Journal: “Geoeconomics”. <http://geoeconomics.ge/en/?p=2987>
7. Danelia, I. (2017). Main Determinants of Georgia's Transit Function Development. European Scientific Journal (ESJ). <https://eujournal.org/index.php/esj/article/view/10207>
8. Danelia, I. (2018). Black Sea Container Market and Georgia’s Positioning. European Scientific Journal (ESJ). <http://eujournal.org/index.php/esj/article/view/11479>
9. Danelia, I. (2019). Georgia’s Container Market and The Black Sea Region. Journal: “Economic Alternatives”. [https://www.unwe.bg/uploads/Alternatives/8\\_EA\\_1\\_2019\\_en.pdf](https://www.unwe.bg/uploads/Alternatives/8_EA_1_2019_en.pdf)

10. Danelia, I. (2019). Prospects of Development of Georgia's Transit Function and Its Impact On The Country's Economy. 4<sup>th</sup> International Conference - Actual Economic and Social Problems in Modern Globalization. Journal: "Globalization and Business". European University. Tbilisi.
11. Danelia, I. (2019). Georgia's Geoeconomic Positioning with Political Concept. European Scientific Journal (ESJ).

## დანართები

დანართი 1. გეოეკონომიკური სტრატეგიის ფორმირების ფაქტორები



ავტორისეული ილუსტრაცია (12.05.2017)

დანართი 2. საქართველოს გეოეკონომიკური სტრატეგიის ფორმირების ფაქტორები



ავტორისეული ილუსტრაცია (28.06.2017)

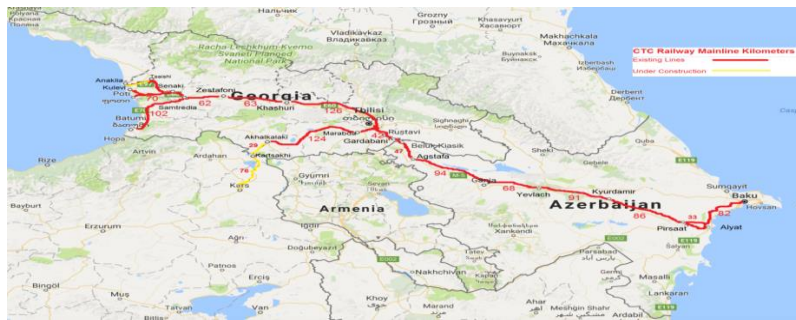


დანართი 3. ბაქო-თბილისი-ყარის სარკინიგზო მარშრუტი



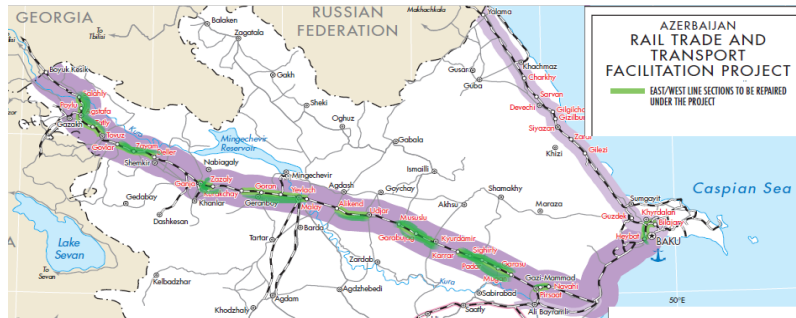
<https://emerge85.io/Insights/from-baku-with-love-the-new-transcaucasian-railway/> (3.11.2018).

დანართი 4. ტრანსკავკასიური სატრანზიტო კორიდორის სარკინიგზო მარშრუტის მთავარი სექცია



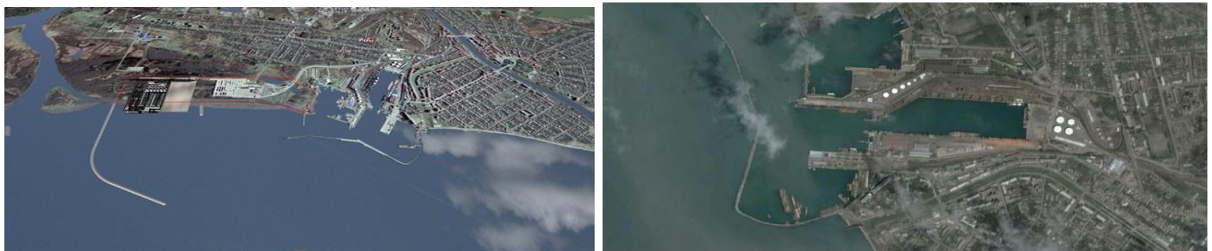
<https://caspiannews.com/news-detail/trans-caspian-transport-route-saving-time> (30.01.2019).

დანართი 5. აზერბაიჯანის სატრანზიტო კორიდორის სარკინიგზო მარშრუტის მთავარი სექცია



<https://azertag.az/en/xeber/AzerbaijanisatransportbridgeconnectingEuropewithAsia> (30.01.2019).

დანართი 6. ფოთის საზღვაო პორტი



ეი პი ემ ტერმინალს ფოთი / ს.ს. კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნასადგური **Error! Hyperlink reference not valid.** (15.08.2018).

დანართი 7. ბათუმის საზღვაო პორტი



შპს ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის ადმინისტრაცია <https://www.batumiport.com/> (22.07.2018).

დანართი 8. ბაქოს საერთაშორისო საზღვაო ვაჭრობის ნავსადგური



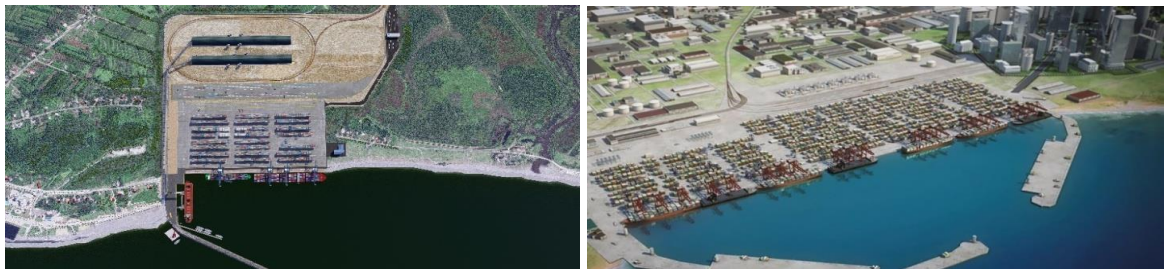
ბაქოს საერთაშორისო საზღვაო ვაჭრობის ნავსადგურის ადმინისტრაცია <http://portofbaku.com/> (16.08.2018).

დანართი 9. ალიატის საზღვაო პორტი



ალიატის საზღვაო პორტის ადმინისტრაცია <http://mincom.gov.az/en/view/organization/19/> (25.08.2018)

დანართი 10. ანაკლიის საზღვაო პორტი



ანაკლიის განვითარების კონსორციუმის ადმინისტრაცია <http://anakiadevelopment.com/> (19.11.2018)

დანართი 11. ტრანსევროპული საგზაო კავშირი



ევროკომისია, ტრანსპორტი და მობილობა. [https://ec.europa.eu/transport/home\\_en](https://ec.europa.eu/transport/home_en) (10.05.2018)

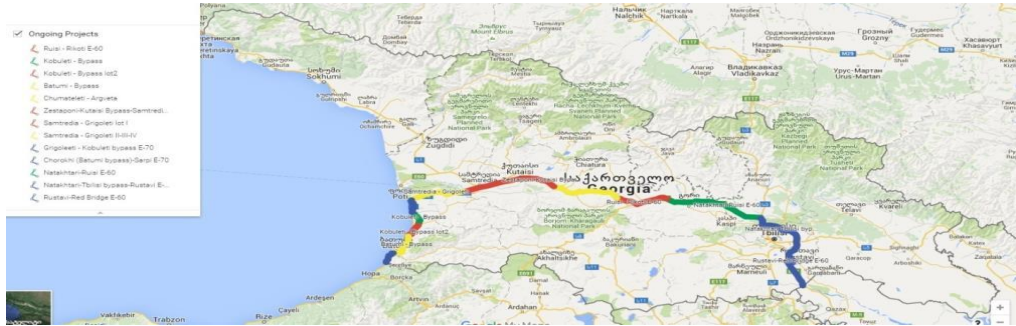
დანართი 12. მიმდინარე და დაგეგმილი საგზაო ინფრასტრუქტურის განახლების პროექტები 2017-2020 წლებისთვის

N	დასახელება	დაახლოებითი სიგრძე (კმ)	სამშენებლო სამუშაოების ჩატარების სავარაუდო დრო		სამუშაოების დასრულების დაახლოებითი დრო		დონორი	სტატუსი
			დაწყება	დასრულება	დაწყება	დასრულება		
<i>მიმდინარე მშენებლობა</i>								
1	აგარა-ზემო ოსიურის	12.00			სექ 2015	ივნ 2017	WB	მიმდინარე მშენებლობა
2	ზესტაფონი-ქუთაისის ახალი შემოვლითი გზა	15.00			ივლ 2013	მარტი 2017	JICA	მიმდინარე მშენებლობა
3	სამტრედია-გრიგოლეთი (LOT I)	11.50			მაისი 2014	მაისი 2018	EIB	მიმდინარე მშენებლობა
4	სამტრედია-გრიგოლეთი (LOT II)	18.50			მარტი 2016	მარტი 2019	EIB	მიმდინარე მშენებლობა
5	სამტრედია-გრიგოლეთი (LOT IV)	9.50			მაისი 2015	მაისი 2018	EIB	მიმდინარე მშენებლობა
6	ქობულეთის შემოვლითი გზა (LOT II)	18.00			მაისი 2013	დეკ 2017	ADB	მიმდინარე მშენებლობა
7	ქუთაისი-სამტრედიის განათების სისტემა	41.30			იანვარი 2017	ივნისი 2017	JICA	მიმდინარე მშენებლობა
<i>მიმდინარე და დაგეგმილი მშენებლობის სატენდერო წინადადება</i>								
1	ბათუმის შემოვლითი გზა	14.30	ოქტ 2016	მაისი 2017	ივნ 2017	ნოვ 2020	ABD+AII B	ტენდერი მშენებლობაზე
2	სამტრედია-გრიგოლეთი (LOT III)	12.00	ოქტ 2016	მარტი 2017	აპრ 2017	ნოვ 2019	EIB	ტენდერი მშენებლობაზე
3	ზემო ოსიურის-ჩუმათელეთი (LOT I)	8.25	თებ 2016	მარტი 2017	აპრ 2017	აპრ 2020	EIB	ტენდერი მშენებლობაზე
4	ზემო ოსიურის-ჩუმათელეთი (LOT II)	14.50	თებ 2016	მარტი 2017	აპრ 2017	აპრ 2020	WB	ტენდერი მშენებლობაზე
5	გრიგოლეთი-ჩოლოქი	14.50	აპრ 2017	ოქტ 2017	ნოვ 2017	ნოვ 2019	EIB	დეტალური დიზაინი
6	რუისი-აგარას განათების სისტემებზე მუშაობა	20.00	ოქტ 2016	იან 2017	მარტი 2017	აგვ 2017	WB	ტენდერი მშენებლობაზე
7	ზესტაფონი-ქუთაისის განათების სისტემებზე მუშაობა	15.17	იან 2017	აპრ 2017	May 2017	ოქტ 2017	JICA	ტენდერი მშენებლობაზე
8	ქობულეთის შემოვლითი გზის განათების სისტემებზე მუშაობა (LOT I)	12.40	თებ 2017	ივნ 2017	ივლ 2017	დეკ 2017	ADB	ტენდერი მშენებლობაზე
<i>მიმდინარე მშენებლობის დიზაინი</i>								
1	ჩუმათელი-ხევი (F1)	11.10	სექ 2017	თებ 2018	მარტი 2018	მარტი 2020	WB	დეტალური დიზაინი
2	ხევი-უბისა (F2)	15.40	ნოვ 2017	აპრ 2018	მაისი 2018	სექ 2020	ADB	დეტალური დიზაინი
3	უბისა-შორაპანი (F3)	10.50	იან 2018	ივნ 2018	ივლ 2018	სექ 2020	EIB	დეტალური დიზაინი
4	შორაპანი-არგვეთა (F4)	15.80	თებ 2018	ივლ 2018	აგვ 2018	სექ 2020	JICA	დეტალური დიზაინი

5	ბათუმი(ჭორხი)-სარფი	11.00	იან 2018	ოვლ 2018	აგვ 2018	სექ 2020		დეტალური დიზაინი
6	რუსთავი-წითელი ხიდი	35.00	ოქტ 2017	აპრ 2018	მაისი 2018	ოვლ 2020		დეტალური დიზაინი
7	ზუგდიდი-ანაკლია (PFS and FS)	90.00	აგვ 2018	იან 2019	თებ 2019	ოქტ 2020		დეტალური დიზაინი
8	რიონის შემოგარენი ფოთთან	5.00	ოქტ 2017	აპრ 2018	მაისი 2018	აგვ 2020		დეტალური დიზაინი

საქართველოს საგზაო დეპარტამენტი <http://www.georoad.ge> (15.10.2018).

დანართი 13. მიმდინარე და დაგეგმილი საგზაო ინფრასტრუქტურის განახლების პროექტები საქართველოში



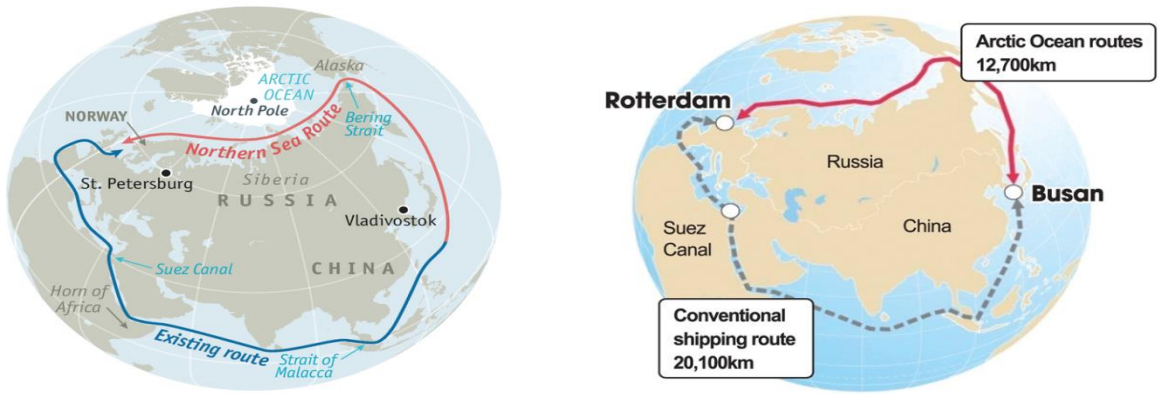
საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტრო <http://www.mrdi.gov.ge/> (17.11.2018).

დანართი 14. აზერბაიჯანის საგზაო ქსელი



<https://www.ezilon.com/maps/europe/azerbaijan-road-maps.html> (24.11.2018)

დანართი 15. ჩრდილოეთის საზღვაო დერეფანი



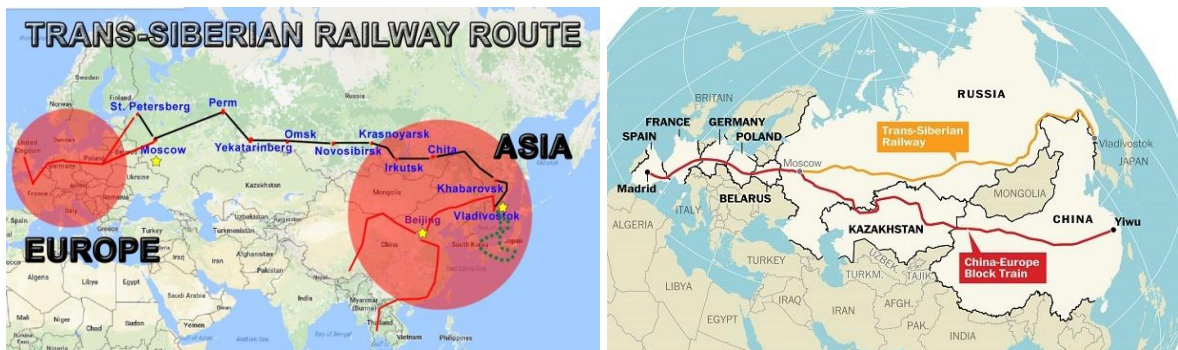
<https://www.rt.com/business/445643-northern-sea-route-turnover/> (06.02.2018).

დანართი 16. სამხრეთის საზღვაო დერეფანი



[https://transportgeography.org/?page\\_id=789](https://transportgeography.org/?page_id=789) (5.03.2018).

დანართი 17. ტრანსციმბირული სარკინიგზო დერეფანი



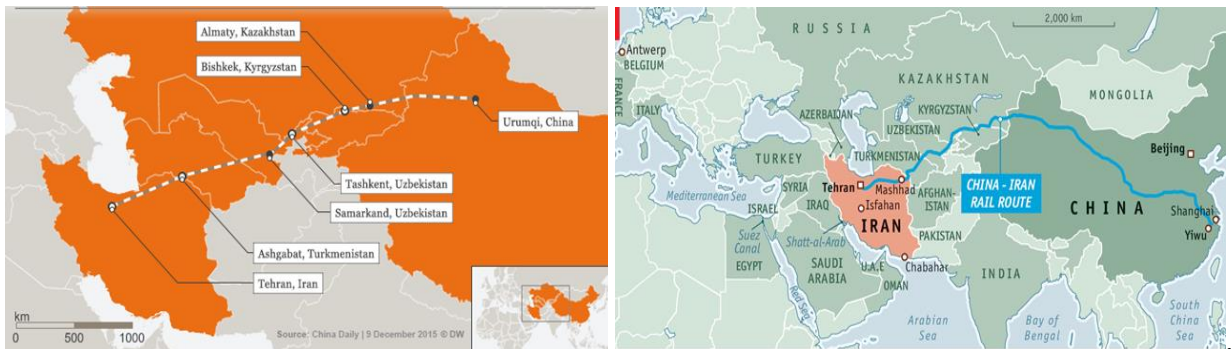
რუსეთის რკინიგზა <http://pass.rzd.ru>; <https://www.washingtonpost.com> (27.04.2018).

დანართი 18. ტრანსციმბირული სარკინიგზო ხაზი

ლოკაცია	მანძილი	სატრანზიტო დრო
მოსკოვი (იაროსლავის სარკინიგზო ტერმინალი)	0 კმ.	
ულან-უდე	5.609 კმ.	3 დღე 12 სთ
ტრანსმონღოლური ხაზის სარკინიგზო კვანძი	5.622 კმ.	
ჩიტა	6.166 კმ.	3 დღე 22 სთ
ტრანსმანჯურიული ხაზის სარკინიგზო კვანძი	6.274 კმ.	
ბირობჯანიდან	8.312 კმ.	5 დღე 13 სთ
ხაზაროვსკი	8.493 კმ.	5 დღე 15 სთ
უსსურისკი	9.147 კმ.	
ვლადივოსტოკი	9.289 კმ.	6 დღე 4 სთ
უსსურისკიდან ჩრილოეთ კორეის მიმართულებით		
სპრიმორსკიას სადგური	9.257 კმ.	6 დღე 14 სთ
ხასანი	9.407 კმ.	6 დღე 19 სთ
ტუმანგანგი	9.412 კმ.	7 დღე 10 სთ
პონგანგი	10.267 კმ.	9 დღე 2 სთ

რუსეთის რკინიგზა <http://pass.rzd.ru> (19.04.2018).

დანართი 19. სამხრეთის საგზაო დერეფანი



<https://www.economist.com/middle-east-and-africa/2016/04/02/joining-the-dots> (18.05.2018).

დანართი 20. ახალი აზრეშუმის გზის სატრანზიტო დერეფანი



საქართველოს რკინიგზის ადმინისტრაცია <http://www.railway.ge/> (25.11.2018).

დანართი 21. სამხრეთის მულტიმოდალური დერეფანი



<https://www.freightweek.org/index.php/en/latest-news/85-rail/1347-kerry-signs-up-to-obor-plan> (7.02.2018).

დანართი 22. ლოჯისტიკური უზრუნველყოფის ინდექსი და მისი კომპონენტები 2010-2018 წწ.

2010

ქვეყანა	ჯელა	ჯამური ადგილი	პროცენტული მარჯვენა	სამაგი პროცედურები (ჯელა)	ინფრასტრუქტურის დონე (ჯელა)	საერთ. გადაზიდვების ხარჯიანიბა (ჯელა)	ლოჯისტიკური მომსახურების ხარისხი (ჯელა)	მონიტორინგი და კონტროლი (ჯელა)	დროულობა (ჯელა)
გერმანია	4.11	1	100	4	4.34	3.66	4.14	4.18	4.48
ჩინეთი	3.49	27	79.9	3.16	3.54	3.31	3.49	3.55	3.91
ლატვია	3.25	37	72.2	2.94	2.88	3.38	2.96	3.55	3.72
თურქეთი	3.22	39	71.4	2.82	3.08	3.15	3.23	3.09	3.94
რომინეთი	2.84	59	59.1	2.36	2.25	3.24	2.68	2.9	3.45
ყაზახეთი	2.83	62	58.9	2.38	2.66	3.29	2.6	2.7	3.25
ბულგარეთი	2.83	63	58.8	2.5	2.3	3.07	2.85	2.96	3.18
უზბეკეთი	2.79	68	57.5	2.2	2.54	2.79	2.5	2.96	3.72
აზერბაიჯანი	2.64	89	52.6	2.14	2.23	3.05	2.48	2.65	3.15
საქართველო	2.61	93	51.8	2.37	2.17	2.73	2.57	2.67	3.08
რუსეთი	2.61	94	51.6	2.15	2.38	2.72	2.51	2.6	3.23
უკრაინა	2.57	102	50.6	2.02	2.44	2.79	2.59	2.49	3.06
ირანი	2.57	103	50.5	2.22	2.36	2.44	2.65	2.5	3.26
სომხეთი	2.52	111	48.9	2.1	2.32	2.43	2.59	2.26	3.4
თურქმენეთი	2.49	114	47.9	2.14	2.24	2.31	2.34	2.38	3.51

2012

გერმანია	4.03	4	97	3.87	4.26	3.67	4.09	4.05	4.32
ჩინეთი	3.52	26	80.5	3.25	3.61	3.46	3.47	3.52	3.8
თურქეთი	3.51	27	80.3	3.16	3.62	3.38	3.52	3.54	3.87
ბულგარეთი	3.21	36	70.7	2.97	3.2	3.25	3.1	3.16	3.56
რომინეთი	3	54	63.8	2.65	2.51	2.99	2.83	3.1	3.82
უკრაინა	2.85	66	59.3	2.41	2.69	2.72	2.85	3.15	3.31
ლატვია	2.78	76	56.9	2.71	2.52	2.72	2.64	2.97	3.08
საქართველო	2.77	77	56.8	2.9	2.85	2.68	2.78	2.59	2.86
ყაზახეთი	2.69	86	54.2	2.58	2.6	2.67	2.75	2.83	2.73
რუსეთი	2.58	95	50.7	2.04	2.45	2.59	2.65	2.76	3.02
სომხეთი	2.56	100	50	2.27	2.38	2.65	2.4	2.57	3.07
ირანი	2.49	112	47.6	2.19	2.42	2.49	2.66	2.49	2.66
აზერბაიჯანი	2.48	116	47.4	1.92	2.42	2.43	2.14	2.75	3.23
უზბეკეთი	2.46	117	46.9	2.25	2.25	2.38	2.39	2.53	2.96

2014

გერმანია	4.12	1	100	4.1	4.32	3.74	4.12	4.17	4.36
ჩინეთი	3.53	28	81.1	3.21	3.67	3.5	3.46	3.5	3.87
თურქეთი	3.5	30	80.1	3.23	3.53	3.18	3.64	3.77	3.68
ლატვია	3.4	36	77	3.22	3.03	3.38	3.21	3.5	4.06
რომინეთი	3.26	40	72.4	2.83	2.77	3.32	3.2	3.39	4
ბულგარეთი	3.16	47	69.1	2.75	2.94	3.31	3	2.88	4.04
უკრაინა	2.98	61	63.3	2.69	2.65	2.95	2.84	3.2	3.51
ყაზახეთი	2.7	88	54.4	2.33	2.38	2.68	2.72	2.83	3.24
რუსეთი	2.69	90	54.3	2.2	2.59	2.64	2.74	2.85	3.14
სომხეთი	2.67	92	53.6	2.63	2.38	2.75	2.75	2.5	3
საქართველო	2.51	116	48.3	2.21	2.42	2.32	2.44	2.59	3.09
აზერბაიჯანი	2.45	125	46.4	2.57	2.71	2.57	2.14	2.14	2.57
უზბეკეთი	2.39	129	44.7	1.8	2.01	2.23	2.37	2.87	3.08
თურქმენეთი	2.3	140	41.8	2.31	2.06	2.56	2.07	2.32	2.45

2016

გერმანია	4.23	1	100	4.12	4.44	3.86	4.28	4.27	4.45
ჩინეთი	3.66	27	82.49	3.32	3.75	3.7	3.62	3.68	3.9
თურქეთი	3.42	34	75.13	3.18	3.49	3.41	3.31	3.39	3.75
ლატვია	3.33	43	72.14	3.11	3.24	3.28	3.29	3.42	3.62
რომინეთი	2.99	60	61.78	3	2.88	3.06	2.82	2.95	3.22
ბულგარეთი	2.81	72	56.04	2.4	2.35	2.93	3.06	2.72	3.31
ყაზახეთი	2.75	77	54.31	2.52	2.76	2.75	2.57	2.86	3.06
უკრაინა	2.74	80	53.83	2.3	2.49	2.59	2.55	2.96	3.51
ირანი	2.6	96	49.64	2.33	2.67	2.67	2.67	2.44	2.81

რუსეთი	2.57	99	48.69	2.01	2.43	2.45	2.76	2.62	3.15
უზბეკეთი	2.4	118	43.54	2.32	2.45	2.36	2.39	2.05	2.83
საქართველო	2.35	130	41.94	2.26	2.17	2.35	2.08	2.44	2.8
თურქმენეთი	2.21	140	37.55	2	2.34	2.37	2.09	1.84	2.59
სომხეთი	2.21	141	37.37	1.95	2.22	2.22	2.21	2.02	2.6
2018									
გერმანია	4.2	1	100	4.09	4.37	3.86	4.31	4.24	4.39
ჩინეთი	3.61	26	81.37	3.29	3.75	3.54	3.59	3.65	3.84
თურქეთი	3.15	47	67.03	2.71	3.21	3.06	3.05	3.23	3.63
რუმინეთი	3.12	48	66.18	2.58	2.91	3.18	3.07	3.26	3.68
ბულგარეთი	3.03	52	63.53	2.94	2.76	3.23	2.88	3.02	3.31
ირანი	2.85	64	57.87	2.63	2.77	2.76	2.84	2.77	3.36
უკრაინა	2.83	66	57.17	2.49	2.22	2.83	2.84	3.11	3.42
ლატვია	2.81	70	56.54	2.8	2.98	2.74	2.69	2.79	2.88
ყაზახეთი	2.81	71	56.53	2.66	2.55	2.73	2.58	2.78	3.53
რუსეთი	2.76	75	54.88	2.42	2.78	2.64	2.75	2.65	3.31
სომხეთი	2.61	92	50.22	2.57	2.48	2.65	2.5	2.51	2.9
უზბეკეთი	2.58	99	49.27	2.1	2.57	2.42	2.59	2.71	3.09
საქართველო	2.44	119	45.07	2.42	2.38	2.38	2.26	2.26	2.95
თურქმენეთი	2.41	126	44.04	2.35	2.23	2.29	2.31	2.56	2.72

მსოფლიო ბანკი <https://ipi.worldbank.org/> (20.03.2019).

დანართი 23. სამამულო ლოჯისტიკური უზრუნველყოფის ინდექსი და მათი კომპონენტების შეფასებები 2018 წ.

სამამულო ლოჯისტიკური უზრუნველყოფის ინდექსის კომპონენტები	2018
<i>ხარჯებისა და მოსაკრებლობის დონე</i>	<i>პროცენტული მაჩვენებელი იმ რესპოდენტების, რომლებიც შეაფასეს: მაღალი/მაღიან მაღალი</i>
საპორტო ხარჯი	100%
აეროპორტების ხარჯები	100%
საგზაო ტრანსპორტის ხარჯები	50%
სარკინიგზო ტრანსპორტის ხარჯები	100%
დასაწყობებისა და შენახვის/გადატვირთვის ხარჯები	0%
სააგენტოების მომსახურების ხარჯები	0%
<i>ინფრასტრუქტურის ხარისხი</i>	<i>პროცენტული მაჩვენებელი იმ რესპოდენტების, რომლებიც შეაფასეს: დაბალი/მაღიან დაბალი</i>
პორტები	50%
აეროპორტები	0%
საავტომობილო გზები	50%
სარკინიგზო გზები	50%
სასაწყობო/სატერმინალო/გადატვირთვის შესაძლებლობები	0%
ტელეკომუნიკაციები და ინფორმაციული ტექნოლოგიები	0%
<i>მომსახურების კომპეტენცია და ხარისხი</i>	<i>პროცენტული მაჩვენებელი იმ რესპოდენტების, რომლებიც შეაფასეს: მაღალი/მაღიან მაღალი</i>
საავტომობილო ტრანსპორტირება	0%
სარკინიგზო ტრანსპორტირება	0%
საჰაერო ტრანსპორტირება	0%
საზღვაო ტრანსპორტირება	0%
სატერმინალო/დასაწყობების/გადატვირთვის და დისტრიბუცია	0%
საექსპედიტორო მომსახურება	0%
საბაჟო ორგანოების მომსახურება	0%
ხარისხის/სტანდარტის ინსპექტირების სააგენტოების მომსახურება	0%
ჯანდაცვის/უსაფრთხოების სააგენტოების მომსახურება	0%
საბაჟო ბროკერების მომსახურება	0%
ვაჭრობისა და ტრანსპორტის ასოციაციების მომსახურება	0%
ტვირთვათმომგზავნისა და ტვირთმიმღების მომსახურება	0%
<i>პროცედურათა ეფექტიანობა</i>	<i>პროცენტული მაჩვენებელი იმ რესპოდენტების, რომლებიც შეაფასეს: ხშირად ან თითქმის ყოველთვის</i>
საიმპორტო განბაჟება და მიწოდება	50%
საექსპორტო დაბაჟება და მიწოდება	50%
განბაჟების პროცედურის გამჭვირვალობა	100%
სასაზღვრო სააგენტოები ოპერაციების გამჭვირვალობა	100%
ადეკვატური და დროული ინფორმაციის რეგულარული გაცემა	100%
წინასწარი/დაჩქარებული განბაჟება ტრეიდერებისთვის	50%
დაგვიანების წყაროები	პროცენტული მაჩვენებელი იმ რესპოდენტების,



	რომელიც შეაფასეს: ხშირად ან თითქმის ყოველთვის
სავალდებულო სასაწყობო/გადატვირთვის	0%
წინასწარი გადაზიდვის ინსპექტირება	0%
საზღვაო საერთაშორისო გადატვირთვები	0%
კრიმინალური ქმედებები (ტვირთის გაძარცვა და სხვა)	0%
არაფორმალური გადახდების შუამავლობის დრო	0%
<i>ცვლილებები ლოჯისტიკის გარემოში 2015 წლიდან</i>	<i>პროცენტული მაჩვენებელი იმ რესპოდენტებისა, რომლებიც შეაფასეს: გაუმჯობესდა/მალიან გაუმჯობესდა</i>
საბაჟო პროცედურები	100%
სხვა ოფიციალური/სავალდებულო პროცედურები	100%
ვაჭრობის და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა	50%
ტელეკომუნიკაციები და ინფორმაციული ტექნოლოგიები	50%
კერძო ლოჯისტიკური მომსახურებები	50%
ლოჯისტიკასთან დაკავშირებული რეგულაციები	0%
არაფორმალური გადახდების შუამავლობა	50%
<i>განვითარება 2015 წლიდან</i>	<i>პროცენტული მაჩვენებელი იმ რესპოდენტებისა, რომლებიც შეაფასეს: მნიშვნელოვნად შემცირდა/შემცირდა</i>
ტრადიციულ ფორვარდულ კომერციულ მომსახურებაზე მოთხოვნა	50%
გაიზარდა ელექტრონული ვაჭრობის პლატფორმების (B2B / B2C) გამოყენება	0%
კიბერუსაფრთხოების საფრთხეები ლოჯისტიკაში	0%
კომპანიების მზადყოფნა კიბერ შეტევებზე	0%

Logistic Performance Index / International LPI & Domestic LPI <http://lpi.worldbank.org/> (21.03.2019).

დანართი 24. მოდელში გამოყენებული ცვლადების მაჩვენებლები 2010-2016 წწ.

წელი	ქვეყანა	მსკ	დასაწყების დონე	ინფრასტრუქტურული ინვესტიციები	ჯამური ტვირთბრუნვა	ლოგ. ინდექსი	საბაჟო	ინფრასტრუქტურა	საერთ. გადაზიდვები	ლოჯისტიკური მომსახურება	მონიტორინგი და მიკვეთება	დრო
2010	Azerbaijan	52902703376	60.40499878	2830889811	92909	2.64	2.14	2.23	3.05	2.48	2.65	3.15
2012	Azerbaijan	69683935845	60.93799973	1605940594	85128	2.48	1.92	2.42	2.43	2.14	2.75	3.23
2014	Azerbaijan	75244294275	61.85800171	1675141514	89399	2.45	2.57	2.71	2.57	2.14	2.14	2.57
2016	Azerbaijan	37867518957	62.93500137	540065737	87602							
2010	Bulgaria	50610058210	47.91799927	411084978	24746	2.83	2.50	2.30	3.07	2.85	2.96	3.18
2012	Bulgaria	53903022339	46.56000137	501585029	29265	3.21	2.97	3.20	3.25	3.10	3.16	3.56
2014	Bulgaria	56814543481	47.96699905	420288373	32915	3.16	2.75	2.94	3.31	3.00	2.88	4.04
2016	Bulgaria	53240950226	49.4070015	554248901	40801	2.81	2.40	2.35	2.93	3.06	2.72	3.31
2010	Denmark	321995350347	59.56499863	1332984209	16360	3.85	3.58	3.99	3.46	3.83	3.94	4.38
2012	Denmark	327148899962	58.41799927	2239447594	17648	4.02	3.93	4.07	3.70	4.14	4.10	4.21
2014	Denmark	352993633221	57.99499893	2260929053	17812	3.78	3.79	3.82	3.65	3.74	3.46	4.39
2016	Denmark	306899653410	59.39400101	2284497811	17544	3.82	3.82	3.75	3.66	4.01	3.74	3.92
2010	Estonia	19490936349	50.41500092	172000000	12249	3.16	3.14	2.75	3.17	3.17	2.95	3.68
2012	Estonia	23043864510	55.13700104	261509000	10922	2.86	2.51	2.79	2.82	2.82	3.00	3.23
2014	Estonia	26224622451	56.65800095	185962000	9548	3.35	3.40	3.34	3.34	3.27	3.20	3.55
2016	Estonia	23337907619	58.69200134	189266500	9056	3.36	3.41	3.18	3.07	3.18	3.25	4.08
2010	Finland	247799815768	54.81999969	1280000000	40163	3.89	3.86	4.08	3.41	3.92	4.09	4.08
2012	Finland	256706466091	55.0719986	1580000000	34857	4.05	3.98	4.12	3.85	4.14	4.14	4.10
2014	Finland	272609288690	53.77199936	1883000000	33133	3.62	3.89	3.52	3.52	3.72	3.31	3.80
2016	Finland	238677672282	53.31499863	1808000000	36411	3.92	4.01	4.01	3.51	3.88	4.04	4.14
2010	Georgia	11638536862	54.2799988	316102477	6848	2.61	2.37	2.17	2.73	2.57	2.67	3.08
2012	Georgia	15846474598	57.11800003	421277076	6613	2.77	2.90	2.85	2.68	2.78	2.59	2.86
2014	Georgia	16509305829	58.83499908	301027184	5643	2.51	2.21	2.42	2.32	2.44	2.59	3.09
2016	Georgia	14378016729	59.56000137	291170411	4098	2.35	2.26	2.17	2.35	2.08	2.44	2.80
2010	Germany	3417094562649	55.29800034	16147000000	498951	4.11	4.00	4.34	3.66	4.14	4.18	4.48
2012	Germany	3543983909148	56.76100159	16345000000	491866	4.03	3.87	4.26	3.67	4.09	4.05	4.32
2014	Germany	3890606893347	57.37099838	17065000000	499405	4.12	4.10	4.32	3.74	4.12	4.17	4.36
2016	Germany	3477796274497	58	18125000000	505040	4.23	4.12	4.44	3.86	4.28	4.27	4.45
2010	Latvia	23757368290	47.49399948	204000000	30119	3.25	2.94	2.88	3.38	2.96	3.55	3.72
2012	Latvia	28119996053	50.82300186	292000000	36676	2.78	2.71	2.52	2.72	2.64	2.97	3.08
2014	Latvia	31335013752	52.93500137	324000000	35487	3.40	3.22	3.03	3.38	3.21	3.50	4.06
2016	Latvia	27571513793	54.8769989	214000000	31607	3.33	3.11	3.24	3.28	3.29	3.42	3.62
2010	Lithuania	37120517694	46.81800079	530000000	33412	3.13	2.79	2.72	3.19	2.85	3.27	3.92
2012	Lithuania	42848195256	50.38600159	383000000	38255	2.95	2.73	2.58	2.97	2.91	2.73	3.70
2014	Lithuania	48516371721	52.78499985	491000000	42942	3.18	3.04	3.18	3.10	2.99	3.17	3.60
2016	Lithuania	42773029835	55.77000046	427000000	45171	3.63	3.42	3.57	3.49	3.49	3.68	4.14
2010	Netherlands	836389937229	61.81399918	3649000000	88278	4.07	3.98	4.25	3.61	4.15	4.12	4.41
2012	Netherlands	828946812397	60.83499908	3442287879	87952	4.02	3.85	4.15	3.86	4.05	4.12	4.45
2014	Netherlands	879635084125	59.26399994	3460581585	92575	4.05	3.96	4.23	3.64	4.13	4.07	4.34
2016	Netherlands	777227541581	59.88399887	3478875291	95440	4.19	4.12	4.29	3.94	4.22	4.17	4.41
2010	Poland	479257883742	50.74000168	7224530663	288186	3.44	3.12	2.98	3.22	3.26	3.45	4.52
2012	Poland	500284003684	50.67399979	4813947375	305353	3.43	3.30	3.10	3.47	3.30	3.32	4.04
2014	Poland	545285410922	50.63700104	1835344725	334255	3.49	3.26	3.08	3.46	3.47	3.54	4.13
2016	Poland	471992087444	52.43000031	3402007517	377246	3.43	3.27	3.17	3.44	3.39	3.46	3.80
2010	Romania	166225180150	51.13999939	3443452240	53571	2.84	2.36	2.25	3.24	2.68	2.90	3.45
2012	Romania	171196268958	50.87400055	3490051816	56439	3.00	2.65	2.51	2.99	2.83	3.10	3.82
2014	Romania	199626806402	50.96099854	3084400243	60143	3.26	2.83	2.77	3.32	3.20	3.39	4.00
2016	Romania	188494136776	50.41500092	2865814554	75994	2.99	3.00	2.88	3.06	2.82	2.95	3.22
2010	Russia	1524917468443	58.35800171	15321225327	3387568	2.61	2.15	2.38	2.72	2.51	2.60	3.23
2012	Russia	2210256976945	59.98799896	20705647716	3739640	2.58	2.04	2.45	2.59	2.65	2.76	3.02
2014	Russia	2063662665173	60.24100113	14861698751	3840075	2.69	2.20	2.59	2.64	2.74	2.85	3.14
2016	Russia	1284727602174	60.29600143	12500947997	3914128	2.57	2.01	2.43	2.45	2.76	2.62	3.15
2010	Turkey	771901783338	42.61399841	6640841703	241405	3.22	2.82	3.08	3.15	3.23	3.09	3.94
2012	Turkey	873982182628	44.76499939	6310358609	265226	3.51	3.16	3.62	3.38	3.52	3.54	3.87
2014	Turkey	934185972127	45.18299866	8024443856	263590	3.50	3.23	3.53	3.18	3.64	3.77	3.68
2016	Turkey	863721731069	46.15999985	9047850794	317483	3.42	3.18	3.49	3.41	3.31	3.39	3.75
2010	Ukraine	136013155905	50.5320015	275007	275007	2.57	2.02	2.44	2.79	2.59	2.49	3.06
2012	Ukraine	175781379051	50.76800156	289028	289028	2.85	2.41	2.69	2.72	2.85	3.15	3.31
2014	Ukraine	133503411376	49.24599838	319313	319313	2.98	2.69	2.65	2.95	2.84	3.20	3.51
2016	Ukraine	93355993629	49.35300064		341294	2.74	2.30	2.49	2.59	2.55	2.96	3.51

მხოვლი ბანკის მონაცემთა სისტემა <https://tcdata360.worldbank.org/> (15.04.2019)

დანართი 25. მოდელში გამოყენებული ცვლადები სატრანსპორტო დარგების მიხედვით 2000-2016 წწ.

ქვეყანა	წელი	მსკ	დასაწყების დონე	ინფრასტრუქტურული ინვესტიციები	ჯამური ტვირთბრუნვა	საავტომობილო დარგი	საავტომობილო დარგი	საავტომობილო დარგი	საავტომობილო დარგი	საავტომობილო დარგი	საავტომობილო დარგი
Azerbaijan	2000	5272617196	55.84199905	6349139963	10822	10894565	4842029	30262680	176266551		
Azerbaijan	2001	5707720391	56.42100143	5997314948	12894	3597554	8394292	47967382	165620576		
Azerbaijan	2002	6235856820	56.98899841	5645489933	14409	1089206	25051737	46835857	154974601		
Azerbaijan	2003	7276013032	57.46500015	5293664917	15834	28815849	4502476	34218820	144328626		
Azerbaijan	2004	8680370408	58.2879982	4941839902	16510	9824791	7368593	48305224	133682651		
Azerbaijan	2005	13245716099	58.81299973	4590014887	19037	100101798	19511367	82287072	123036676		
Azerbaijan	2006	20928986344	59.35400009	4238189872	35306	96316775	11593686	260412022	112390701		
Azerbaijan	2007	33050343783	59.57400131	3886364857	72172	70590236	3401939	374213302	101744726		
Azerbaijan	2008	48852482960	59.98500061	3534539841	82772	82658291	10745578	1327492147	91098751		
Azerbaijan	2009	44291490421	60.27500153	3182714826	91808	28584189	2679768	1271996427	80452776		
Azerbaijan	2010	52902703376	60.40499878	2830889811	92909	200938967	2816901	1545539906	69806801		
Azerbaijan	2011	69516272000	60.48699951	2479064796	86471	163829981	2730500	1561845818	59160826		
Azerbaijan	2012	69683935845	60.93799973	1605940594	85128	278217822	2970297	1484158416	48514851		
Azerbaijan	2013	74164435946	61.3390007	2341650672	86267	270633397	3838772	1913627639	420345489		

Azerbajjan	2014	75244294275	61.85800171	1675141514	89399	78672167	3837667	1411301928	260001919
Azerbajjan	2015	53074370486	62.26499939	955150234	89763	349810556	1762270	873204688	80183276
Azerbajjan	2016	37867518957	62.93500137	540065737	87602	5667007	1133401	498129888	40802448
Bulgaria	2000	13153016531	41.78900146	274759838	9374	5634669	77860875	604867572	6159672
Bulgaria	2001	14075616789	41.35900116	289384619	8918	1026589	77507443	535842109.5	5132943
Bulgaria	2002	16276456428	41.89899826	304009400	14288	3591217	50790068	466816647	4104248
Bulgaria	2003	20982685981	43.37400055	318634181	15838	3078502	26167265	397791184.5	3078502
Bulgaria	2004	25957970922	44.92599869	333258963	18772	3583862	31230801	328765722	1023961
Bulgaria	2005	29636617750	45.29999924	402904182	21418	2045199	45505675	272011453	4601698
Bulgaria	2006	34130122491	47.64300156	402392883	20947	2556499	39370079	166172410	8180796
Bulgaria	2007	44411476557	50.0929985	583904285	21996	2556499	44483076	133960528	46016975
Bulgaria	2008	54409138498	52.03699875	240310870	22370	3579098	17581961	168728909	6646896
Bulgaria	2009	51884481410	50.625	150833419	23116	1022599	49596073	101237345	8180796
Bulgaria	2010	50610058210	47.91799927	411084978	24746	1533899	129870130	281214848	5112997
Bulgaria	2011	57418414504	46.61800003	434093466	26406	1533899	89988751	344104714	4601698
Bulgaria	2012	53903022339	46.56000137	501585029	29265	9714695	114019838	387565191	3067798
Bulgaria	2013	55555171010	46.89199829	483178239	32312	5112997	123734533	359443706	2556499
Bulgaria	2014	56814543481	47.96699905	420288373	32915	5112997	167195010	252582064	14827692
Bulgaria	2015	50201314895	49.22800064	555015850	37742	4601698	301155537	252582064	10225994
Bulgaria	2016	53240950226	49.4070015	554248901	40801	4601698	301155537	252582064	10225994
Germany	2000	164158800460	62.82300186	1018406719	17715	1411000000	5305000000	11967000000	562000000
Germany	2001	164791416350	62.68600082	956764445	17543	1329000000	5481000000	11558000000	506000000
Germany	2002	178635160297	63.27500153	877599085	18066	1010000000	7437000000	11100000000	1020000000
Germany	2003	218095997085	61.97999954	923452775	18151	1130000000	7228000000	10790000000	440000000
Germany	2004	251373036671	62.58000183	1069369212	17940	540000000	6404000000	10710000000	430000000
Germany	2005	264467308109	62.67900085	1168592402	18150	700000000	3411000000	10200000000	570000000
Germany	2006	282884912894	63.67200089	1368931909	18251	720000000	3971000000	10730000000	580000000
Germany	2007	319423370134	63.34799957	1260938423	18203	1620000000	3836000000	10845000000	640000000
Germany	2008	353361056080	63.7859993	1308610515	16790	1140000000	3816000000	11410000000	630000000
Germany	2009	321241396034	61.39699936	1070464526	15593	1510000000	3412000000	12620000000	685000000
Germany	2010	321995350347	59.56499863	1332984209	16360	1480000000	3807000000	11240000000	965000000
Germany	2011	344003209696	59.11600113	1914853638	17904	1815000000	4086000000	11340000000	925000000
Germany	2012	327148899962	58.41799927	2239447594	17648	1390000000	3930000000	11530000000	890000000
Germany	2013	343584385594	57.96099854	2043068424	17409	930000000	4210000000	11730000000	780000000
Germany	2014	352993633221	57.99499893	2260929053	17812	770000000	4420000000	11780000000	450000000
Germany	2015	301298464861	58.19699986	2394819403	17185	850000000	4750000000	11690000000	460000000
Germany	2016	306899653410	59.39400101	2284497811	17544	900000000	4840000000	12390000000	430000000
Denmark	2000	5685774809	51.11700058	41000000	12035	118060587	563873461	454533258	56883737
Denmark	2001	6245069734	50.46900177	37000000	13234	62263493	459730013	497034433	96347387
Denmark	2002	7322069511	51.13600159	65000000	14084	106049391	478433484	399165601	10497275
Denmark	2003	9833870709	52.19800186	64000000	16098	18975332	337922403	586620372	40238470
Denmark	2004	12059201242	52.8730011	76000000	17325	26613261	341536849	727832363	101748679
Denmark	2005	14006088297	53.91500092	122000000	16460	35025565	240884630	927707771	67501376
Denmark	2006	16963625016	56.99700165	151000000	16025	37135847	178171629	1190760279	104570256
Denmark	2007	22237061730	57.88800049	156000000	14856	64154185	232055618	1028882805	67106888
Denmark	2008	24194039256	58.00500107	165000000	12965	20118026	372988197	935622318	70681330
Denmark	2009	19652492637	52.62799835	156000000	11183	91991996	356687214	713777312	66207378
Denmark	2010	19490936349	50.41500092	172000000	12249	47937480	396390590	936593619	49414545
Denmark	2011	23170239901	53.65499878	252000000	12184	31138014	862871945	1051981693	62276028
Denmark	2012	23043864510	55.13700104	261509000	10922	30763857	915795696	1323651898	64886214
Denmark	2013	25137153149	55.99599838	250629000	10709	79647086	996124915	1046943510	150846753
Denmark	2014	26224622451	56.65800095	185962000	9548	22535514	1159371688	1101557365	68008961
Denmark	2015	22566956982	58.34700012	219334500	9373	9519213	1308422492	1086396911	64355241
Denmark	2016	23337907619	58.69200134	189266500	9056	8935445	1185026997	1099470814	60701521
Estonia	2000	125539893127	54.23600006	721000000	37941	1000000	19000000	22000000	17000000
Estonia	2001	129250111857	54.91999817	715000000	36635	1000000	15000000	22000000	27000000
Estonia	2002	139552983249	54.92300034	749000000	37845	0	18000000	47000000	21000000
Estonia	2003	171071106095	54.64199829	810000000	41081	0	16000000	48000000	59000000
Estonia	2004	196768065557	54.28099823	931000000	42514	6000000	20000000	56000000	66000000
Estonia	2005	204436015421	55.52099991	877000000	41636	4000000	20000000	102000000	24000000
Estonia	2006	216552502823	56.31399918	886000000	40867	10000000	21000000	130000000	31000000
Estonia	2007	255384615385	57.10499954	1018000000	40353	31000000	30000000	126000000	57000000
Estonia	2008	283742493042	57.59700012	1302000000	41892	56000000	23000000	142000000	41000000
Estonia	2009	251499027508	55.45399857	1285000000	36590	19000000	37000000	119000000	75000000
Estonia	2010	247799815768	54.81999969	1280000000	40163	3000000	35000000	137000000	39000000
Estonia	2011	273674236773	55.16600037	1329000000	36402	6000000	94000000	158000000	18000000
Estonia	2012	256706466091	55.0719986	1580000000	34857	482000	47700000	213809000	8626000
Estonia	2013	269980111643	54.2120018	1756000000	34020	965000	26500000	224129000	5945000
Estonia	2014	272609288690	53.77199936	1883000000	33133	135000	15500000	170462000	6705700
Estonia	2015	232464833066	53.30799866	1812000000	33084	0	13100000	206234500	12183000
Estonia	2016	238677672282	53.31499863	1808000000	36411	13817000	15400000	173866500	6053000
Finland	2000	3057453468	56.63700104	586546228	40098	65000000	233000000	488000000	590000000
Finland	2001	3219487752	58.4980011	62993589	12146	63000000	204000000	508000000	720000000
Finland	2002	3395739837	55.66899872	83988995	13528	51000000	225000000	520000000	550000000
Finland	2003	3991281531	57.47299957	60201221	14312	43000000	275000000	533000000	890000000
Finland	2004	5125362833	55.58599854	50814715	13218	48000000	328000000	599000000	118000000
Finland	2005	6410847045	54.62200165	76596121	16036	48000000	281000000	595000000	136000000
Finland	2006	7745401718	54.76300049	152606847	7979	60000000	234000000	650000000	195000000
Finland	2007	10172869674	55.00899887	334367761	7521	74000000	211000000	802000000	221000000
Finland	2008	12795044475	53.08300018	172579099	7115	108000000	327000000	973000000	238000000
Finland	2009	10766809096	52.96500015	310099490	6028	76000000	361000000	922000000	100000000
Finland	2010	11638536862	54.27799888	316102477	6848	45000000	388000000	890000000	690000000
Finland	2011	14434619972	56.03699875	514441905	6683	44000000	355000000	973000000	770000000
Finland	2012	15846474598	57.11800003	421277076	6613	45000000	450000000	1128000000	560000000
Finland	2013	16140047042	56.9620018	299360044	6172	35000000	605000000	1148000000	400000000
Finland	2014	16509305829	58.83499908	301027184	5643	86000000	643000000	1238000000	440000000
Finland	2015	13993546748	59.97299957	282329608	4925	78866994	567000000	1243000000	550000000
Finland	2016	14378016729	59.56000137	291170411	4098	183000000	537000000	1269000000	114000000
Georgia	2000	1949953934034	53.47000122	18100000000	439698	0	52919505	17523684	301744
Georgia	2001	1950648769575	53.4640007	17883000000	445699	0	43911521	32864609	3113973
Georgia	2002	2079136081310	52.95199966	19347000000	440861	0	41511802	42477193	3210472
Georgia	2003	2505733634312	52.24599838	18843000000	444320	0	18967508	41233713	3306971
Georgia	2004	2819245095605	51.4129982	17904000000	470056	0	10918864	39895851	2939694
Georgia	2005	2861410272354	51.93000031	14401000000	486372	3984769	14168069	62428053	4427521
Georgia	2006	3002446368084							

Georgia	2010	3417094562649	55.29800034	16147000000	498951	8517437	83380749	232721728	24521304
Georgia	2011	3757698281118	56.52999878	16496000000	507815	9838435	266832390	247609515	5863692
Georgia	2012	3543983909148	56.76100159	16345000000	491866	38538397	243845072	177432003	20095916
Georgia	2013	3752513503278	57.16600037	16805000000	496444	12800162	62659342	236700702	24006821
Georgia	2014	3890660893347	57.37099838	17065000000	499405	6392985	76544604	224482581	22400781
Georgia	2015	3375611100742	57.49499893	17270000000	504477	11176377	88229139	194100469	7773132
Georgia	2016	3477796274497	58	18125000000	505040	57925828	88687247	202483165	8280688
Latvia	2000	7937758980	48.08800125	32000000	24565	1000000	18000000	109000000	13000000
Latvia	2001	8350252966	48.54899979	29000000	27063	1000000	25000000	70000000	33000000
Latvia	2002	9546441564	49.80500031	32000000	26251	1000000	58000000	112000000	29000000
Latvia	2003	11748433157	50.0929985	78000000	27868	5000000	85000000	142000000	23000000
Latvia	2004	14373269156	50.54899979	84000000	29179	3000000	70000000	137000000	16000000
Latvia	2005	16922504045	51.51800156	174000000	31706	4000000	68000000	165000000	30000000
Latvia	2006	21447021570	54.85800171	187000000	31398	18000000	50000000	242000000	30000000
Latvia	2007	30901399261	56.56000137	267000000	34166	53000000	76000000	312000000	26000000
Latvia	2008	35596016664	56.73300171	335000000	34022	11000000	85000000	437000000	42000000
Latvia	2009	26169854045	49.56999969	195000000	28413	29000000	67000000	448000000	16000000
Latvia	2010	23757368290	47.49399948	204000000	30119	8000000	107000000	422000000	21000000
Latvia	2011	28223552825	49.14199829	275000000	35980	14000000	116000000	343000000	27000000
Latvia	2012	28119996053	50.82300186	292000000	36676	3000000	140000000	243000000	28000000
Latvia	2013	30254677297	52.40100098	276000000	34627	7000000	139000000	253000000	83000000
Latvia	2014	31335013752	52.93500137	324000000	35487	6000000	264000000	224000000	22000000
Latvia	2015	26972863394	54.29700089	412000000	35561	6000000	180000000	258000000	17000000
Latvia	2016	27571513793	54.8769989	214000000	31607	2000000	70000000	357000000	13000000
Lithuania	2000	11539211480	50.54600143	127000000	20145	12000000	24000000	8000000	21000000
Lithuania	2001	12252498921	48.84199905	95000000	20796	16000000	19000000	10000000	26000000
Lithuania	2002	14278357284	50.51900101	170000000	25369	8000000	24000000	8000000	31000000
Lithuania	2003	18802576988	52.40800095	227000000	28006	4000000	32000000	46000000	36000000
Lithuania	2004	22649930576	51.03499985	207000000	28204	4000000	29000000	55000000	85000000
Lithuania	2005	26125575942	51.50699997	233000000	32772	15000000	35000000	139000000	54000000
Lithuania	2006	30216060233	52.04399872	294000000	33703	18000000	29000000	158000000	79000000
Lithuania	2007	39738180077	53.21500015	391000000	35694	16000000	36000000	231000000	142000000
Lithuania	2008	4780551149	52.64799881	526000000	35707	19000000	63000000	272000000	269000000
Lithuania	2009	37440673478	48.84899902	516000000	30059	3000000	63000000	132000000	313000000
Lithuania	2010	37120517694	46.81800079	530000000	33412	3000000	73000000	131000000	383800000
Lithuania	2011	43476873413	48.9469986	461000000	37195	6000000	53000000	222000000	454600000
Lithuania	2012	42848195256	50.38600159	383000000	38255	9000000	102000000	190000000	525400000
Lithuania	2013	46417340375	51.42399979	393000000	40246	38000000	77000000	199000000	596200000
Lithuania	2014	48516371721	52.78499985	491000000	42942	50000000	136000000	188000000	667000000
Lithuania	2015	41508609233	53.86000061	439000000	41018	42000000	209000000	203000000	737800000
Lithuania	2016	42773029835	55.77000046	427000000	45171	14000000	24000000	190000000	808600000
Netherlands	2000	412807259996	61.12200165	2839000000	85861	71000000	710000000	1727000000	
Netherlands	2001	426573601790	62.12200165	3042000000	85561	816000000	816000000	1847000000	
Netherlands	2002	465368906456	62.45299911	4139000000	83745	1348000000	1348000000	2279000000	
Netherlands	2003	571863431151	61.7820015	4105000000	86482	1298000000	1298000000	2328000000	
Netherlands	2004	650532654582	61.2840004	3871000000	92577	1051000000	1051000000	2334000000	
Netherlands	2005	678533764457	61.32500076	3020000000	91642	1100000000	1100000000	1636000000	
Netherlands	2006	726649102998	62.18000031	2669000000	91785	703000000	703000000	1654000000	
Netherlands	2007	839419655078	63.47399902	2788000000	93332	845000000	845000000	1680000000	
Netherlands	2008	936228211513	64.33699799	3284000000	94489	820000000	820000000	2194000000	
Netherlands	2009	857932759100	64.1009792	3502000000	83171	778000000	778000000	2363000000	
Netherlands	2010	836389937229	61.81399918	3649000000	88278	1097000000	1097000000	2300000000	
Netherlands	2011	893757287202	60.93600082	3686000000	89527	1136000000	1136000000	2287000000	
Netherlands	2012	828946812397	60.83499908	3442287879	87952				
Netherlands	2013	866680000367	59.83100128	3451434732	91927				
Netherlands	2014	879635084125	59.26399994	3460581585	92575				
Netherlands	2015	75799453314	59.66799927	3469728438	94016				
Netherlands	2016	77227541581	59.88399887	3478875291	95440				
Poland	2000	17188598583	60.93099976	1217625630	150998	70362793	198113678	1019511952	11477619
Poland	2001	190521263343	47.09600067	1206938809	147498	89322186	113014351	1093924457	11709921
Poland	2002	198680637255	46.2140007	1144414169	150054	58388478	108472817	1035941352	10639678
Poland	2003	217513049292	44.51699829	1205011027	160281	37969521	194393288	1010617739	21144533
Poland	2004	255102252843	44.32400131	1469485018	188490	48762191	219981466	1235382375	13798991
Poland	2005	306125173853	44.14300156	211803113	196184	131009795	236165664	1874906777	9446627
Poland	2006	344748646558	45.3030014	2965264050	216742	132987600	353264358	2605324639	13863572
Poland	2007	429063549984	46.6969986	4103512992	238631	84851048	646824033	3444000952	17446010
Poland	2008	53815789474	48.84000015	5428864044	248787	79371853	903530483	4504566015	29586640
Poland	2009	439796160379	50.70700073	6012748857	258966	63282369	649914546	5337659938	4157236
Poland	2010	479257883742	50.74000168	7224530663	288186	131914894	690112641	6509637046	27033792
Poland	2011	528725113046	50.52799988	9277684706	297004	205647413	925291961	8323257338	63612305
Poland	2012	500284003684	50.67399979	4813947375	305353	146261023	430896446	4382811940	153908659
Poland	2013	524201151607	50.70500183	2727597627	331469	153439280	262800505	2464797122	93874342
Poland	2014	545285410922	50.63700104	1835344725	334255	236826383	53052933	172113634	157311775.5
Poland	2015	476970902629	51.73199844	2511236492	347740	302428995	340441809	2170794683	186393575.9
Poland	2016	471992087444	52.43000031	3402007517	377246	69896416	326565221	3075442295	215475376.3
Romania	2000	37438527800	53.81499863	778530223	36296	6521194	43140206	630549285	
Romania	2001	40716836998	53.82699966	961168781	41020	7304883	56901192	735486551	
Romania	2002	46174557556	52.60599899	844214030	48265	14080901	106246800	634280594	
Romania	2003	59867801205	51.63899994	969984286	52906	2663329	98809492	707380084	
Romania	2004	76216441462	50.82699966	1343121530	64500	2220851	57742134	1094879704	
Romania	2005	99697566668	49.64799881	1579615724	78762	1932420	109043728	1330885601	
Romania	2006	123533036668	50.5019989	2265633867	83254	15038021	101861310	1950686642	
Romania	2007	175933642292	50.75899887	3473141796	85318	41942539	310674376	2803858714	
Romania	2008	213605065703	50.81399918	4695982628	82020	9229099	316232356	3889793702	
Romania	2009	172611845342	50.06999969	3818756486	58361	6132654	177375224	310525778	
Romania	2010	166225180150	51.13999939	3443452240	53571	949983	168859545	285137605	
Romania	2011	183443154235	50.24100113	3964044732	53354	2123343	161374039	3283631388	
Romania	2012	171196268958	50.87400055	3490051816	56439	21085216	117763173	3092797380	
Romania	2013	19094906979	50.54999924	3205711312	60038	19233815	208856606	2728712692	
Romania	2014	199626806402	50.96099854	3084400243	60143	28575929	277659024	2492631011	
Romania	2015	177893451831	50.61899948	3698146315	66892	38693422	321920274	2870287051	
Romania	2016	188494136776	50.41500092	2865814554	75994	22267747	262091387	2366794335	
Russia	2000	259708496267	55.39199829	5224263872	2341894	239353784	2604185018	2572120396	241911722
Russia	2001	306602673980	55.2120018	5708357585	2473485	242850907	3272316505	2345197433	270298523
Russia	2002	345470494418	56.35900116	4183276767	2657937	496624622	2048396738	2073376897	373807473
Russia	2003	430347707333	55.83499908	5432347851	2925424	57832132	3231845976	2113616960	274883184
Russia	2004	591016690743	56.44900131	6969524645	3192426	683722177	364729		

Russia	2005	764017107993	57.14699936	7870554592	3295161	267719867	4014150903	3783686846	278125027
Russia	2006	989930542279	57.35900116	9094395367	3390146	397805277	4168965537	4874055489	235958486
Russia	2007	1299705764824	58.75899887	12788656924	3523107	435395512	5434110873	7296865767	197226322
Russia	2008	1660846387626	59.00299835	19453682942	3509073	440199358	9480383897	9871594455	412176336
Russia	2009	1222644282200	57.74499893	12877661807	3220929	268690778	6576644836	6242242281	182616902
Russia	2010	1524917468443	58.35800171	15321225527	3387568	470014747	9052371164	6200668822	115169390
Russia	2011	2051661732059	59.25299835	18597554495	3529942	435004077	9872128931	8423687555	326636316
Russia	2012	2210256976945	59.98799896	20705647716	3739640	666458810	11194205101	9281398713	86370602
Russia	2013	2297128039058	59.97200012	19729438330	3750303	782973743	9786778110	9835981888	147649166
Russia	2014	2063662665173	60.24100113	14861698751	3840075	877751821	6474564075	8283703463	138829583
Russia	2015	1368400705491	60.11199951	11179374531	3870649	851700749	5022319785	6117207705	49296056
Russia	2016	1284727602174	60.29600143	12500947977	3914128	594540292	4830359080	7597019773	178185694
Turkey	2000	272979846449	45.62900162	1074697638	234581	432429114	72784262	1001913376	8635281
Turkey	2001	200252121410	44.52799988	1457640653	202500	124621597	58366606	1399274047	2097096
Turkey	2002	238428211253	43.27099991	1048450077	205827	100837437	72262916	976187161	3060855
Turkey	2003	311822906256	41.99599838	1116778771	178959	117334893	118520068	998258702	5220133
Turkey	2004	404786390740	40.97800064	1534796460	178600	223330016	256320324	1278476135	11061660
Turkey	2005	501416344150	41.13299942	2063282812	182198	275019448	245260774	1818022038	16890106
Turkey	2006	552482724361	41.1269989	276133161	193119	288321551	478721638	2297411523	17846078
Turkey	2007	675770204927	41.08300018	2765846887	204957	286285682	526413859	2239433028	26325348
Turkey	2008	764335766423	41.3429985	40161940566	229068	150600380	711494337	335046229	32505606
Turkey	2009	644640000000	40.78499985	4226275787	231887	309075960	771329603	3454946184	21392804
Turkey	2010	771901783338	42.61399841	6640841703	241405	429880247	1505415811	5153425892	17212705
Turkey	2011	832523582090	44.49599838	6730791064	259453	430858655	1526214561	5204576502	35351715
Turkey	2012	873982182628	44.76499939	6310358609	265226	433906625	1508489955	4801868654	73243950
Turkey	2013	950579367581	45.31499863	8480504328	261981	519157818	225443258	6262071069	45148726
Turkey	2014	934185972127	45.18299866	8024443856	263590	503435484	1380580874	6643862982	10302405
Turkey	2015	85796691176	45.78300095	10137833559	307317	1437719725	1080993944	9056839615	8377697
Turkey	2016	863721731069	46.15999985	9047850794	317483	2250392756	1718237203	7329613591	53569872

მსოფლიო ბანკის მონაცემთა სისტემა <https://tdata360.worldbank.org/> (6.05.2019)

დანართი 26. მოდელში გამოყენებული ცვლადების ლოკალიზებული მაჩვენებლები სატრანსპორტო დარგების მიხედვით 2000-2016 წწ.

წელი	ქვეყანა	მპკ (ლოკალიზებული)	სახელმწიფო შესყიდვები (%)	გენერალური სახელმწიფო შესყიდვები	მისახლოების რაოდენობა (ლოკალიზებული)	დასაწყების დათმე (%)	ინფრასტრუქტურული ინვესტიციები (ლოკალიზებული)	სარკინოგზო გადაზიდვები (მლნ. ტ.)	საავტომობილო გადაზიდვები (მლნ. ტ.)	საზღვაო გადაზიდვები (ათას. ტ.)	საავტომობილო გადაზიდვები (ლოკალიზებული)	საავტომობილო გადაზიდვები (მლნ. ტ.)	ჯამური ტვირთბრუნვა (მლნ. ტ.)
2000	Azerbaijan	10	20.67357623	15.15016638	6.905720344	55.84199905	9.802714901	9.754118894	9.576801896	3.301029996	7.6740432	4.03430753	
2001	Azerbaijan	10	20.67687561	13.64662503	6.90908511	56.42100143	9.777956856	9.788239097	9.7084209	3.698970004	7.819511033	4.110387666	
2002	Azerbaijan	10	34.57649485	12.40412371	6.912325701	56.98899841	9.751701637	9.843855423	9.765445018	3.903089987	7.88055065	4.158633841	
2003	Azerbaijan	10	53.17008326	12.38788218	6.915616137	57.46500015	9.723756448	9.887561041	9.81577692	4.041392685	7.826780767	4.199590641	
2004	Azerbaijan	10	57.99043399	12.90004924	6.919418639	58.2879982	9.693888672	9.87714089	9.862012051	3.903089987	7.536065795	4.217470773	
2005	Azerbaijan	10	41.53483729	10.42200403	6.923857712	58.81299973	9.661814094	9.983536082	9.895974732	4.556302501	7.076130495	4.27959851	
2006	Azerbaijan	10	29.85938484	8.539864079	6.928628813	59.35400009	9.627180409	10.04371586	9.932879458	4.361272836	7.197170247	4.547848517	
2007	Azerbaijan	11	21.52500837	9.660266921	6.933553085	59.57400131	9.58954357	10.01598811	9.97735773	4.505149978	7.075437462	4.85836874	
2008	Azerbaijan	11	18.69363085	8.495111767	6.942672635	59.98500061	9.548328881	10.00091106	10.01353343	4.505149978	7.080337823	4.917783447	
2009	Azerbaijan	11	18.9486398	11.12340772	6.951689233	60.27500153	9.502797727	9.880356199	10.042221	4.462397998	6.868526887	4.962880529	
2010	Azerbaijan	11	18.05957848	10.88143177	6.956856415	60.40499878	9.451922965	9.916453949	10.06922396	4.986771734	6.892562053	4.968057786	
2011	Azerbaijan	11	20.26784686	10.12768327	6.962515276	60.48699951	9.394287878	9.894592948	10.1063949	4.838849091	6.981913698	4.936870481	
2012	Azerbaijan	11	22.3167232	10.52596006	6.968286024	60.93799973	9.205729476	9.914448941	10.13811315	4.612783857	7.15420778	4.93007241	
2013	Azerbaijan	11	25.65793544	10.28324911	6.973903393	61.3390007	9.269521077	9.900803935	10.16360856	5.149219113	7.25337678	4.935844695	
2014	Azerbaijan	11	27.51003574	10.88587304	6.979324296	61.85800171	9.24051502	9.867526411	10.17572266	5.867526411	7.585826838	4.951326661	
2015	Azerbaijan	11	27.91357117	12.40823832	6.984497656	62.26499939	9.890071686	9.79309166	10.20515021	5.545307116	8.836919748	4.953097359	
2016	Azerbaijan	11	25.68150374	12.83206344	6.989352446	62.93500137	8.732446626	9.715334684	10.2171153	5.498310554	8.864979389	4.942514021	
2017	Azerbaijan	11	24.14810844	11.52974759	6.99398389	62.77999878	#NUM!	9.6658623	10.22696059	5.283301229	8.875722699	4.941392159	
2000	Bulgaria	10	19.19055565	20.03236918	6.912231199	41.78900146	8.438953252	9.743352951	9.587521426	5.664328519	6.774881766	3.971924948	
2001	Bulgaria	10	21.48613053	19.6136711	6.903585994	41.35000116	8.461475445	9.690550462	9.519827994	5.802737325	6.381115081	3.950267669	
2002	Bulgaria	10	20.66484846	19.40768261	6.894158769	41.89989826	8.482887013	9.665299499	9.944680034	5.921686475	4.491361694	4.154971442	
2003	Bulgaria	10	22.24651852	20.31895084	6.890718663	43.37400055	8.503292363	9.722140125	9.977632165	5.997823081	5.797959644	4.199700339	
2004	Bulgaria	10	23.60418134	19.54512992	6.887440621	44.92599869	8.522781838	9.716921073	10.07776749	6.105510185	6.40790054	4.273510546	
2005	Bulgaria	10	27.93594993	18.31557737	6.884170482	45.29999924	8.605201775	9.712902125	10.15748699	6.128076013	6.492061605	4.330778914	
2006	Bulgaria	11	32.31358666	18.2827218	6.88087199	47.6400156	8.604650291	9.732071941	10.13877622	6.172602931	6.5289167	4.321121833	
2007	Bulgaria	11	33.6285138	16.68504979	6.877678699	50.09299885	8.766341662	9.71941416	10.16506618	6.151982395	6.470116353	4.342343714	
2008	Bulgaria	11	36.9737712	17.14513874	6.874630287	52.03699875	8.380773416	9.671450554	10.18528711	6.273464273	6.35755372	4.349665984	
2009	Bulgaria	11	28.56784667	16.74734435	6.871832209	50.625	8.178497575	9.49762065	10.2489781	6.12872284	6.238046103	4.363912686	
2010	Bulgaria	11	22.56761618	16.47677652	6.868973355	47.91799927	8.613931607	9.486288761	10.28900891	6.179838928	6.329434493	4.392505009	
2011	Bulgaria	11	21.47030052	15.84814076	6.866188533	46.61800003	8.637583249	9.517327882	10.32658162	6.235023159	6.361467181	4.421702619	
2012	Bulgaria	11	21.94199443	15.81038123	6.86363071	46.56000137	8.700344565	9.463594402	10.38715838	6.27541688	6.286469943	4.466348529	
2013	Bulgaria	11	21.05169295	17.04918153	6.861242493	46.89199829	8.684107367	9.511348515	10.43515927	6.289365952	6.283297068	4.50936384	
2014	Bulgaria	11	21.54377	16.84655428	6.85877401	47.96699905	8.623547376	9.536432176	10.44594652	6.3232521	6.23603147	4.517393859	
2015	Bulgaria	11	21.1888809	16.1335227	6.856002909	49.22800064	8.744305386	9.562292864	10.50987429	6.352568386	6.184961007	4.57682491	
2016	Bulgaria	11	19.14405609	15.65272848	6.852956846	49.4070015	8.743704841	9.535800291	10.5490278	6.3586961	6.247788627	4.610670807	
2017	Bulgaria	11	20.08590445	15.60719499	6.849787272	50.15000153	8.747786081	9.594503044	10.54635756	6.391288049	6.404320467	4.61308004	
2000	Denmark	11	22.35151992	23.87377122	6.727510026	62.82300186	9.007921256	9.306425028	10.04139269	6.289060397	6.28206397	4.248341157	
2001	Denmark	11	21.82517867	24.324949	6.729066171	62.68600082	8.98085028	9.292477594	10.03690822	6.522704993	6.265268406	4.244103863	
2002	Denmark	11	21.34306101	24.86904999	6.730453686	63.27500153	8.943296162	9.28012286	10.04363731	6.533009022	6.267314905	4.256860056	
2003	Denmark	11	20.92171852	25.03801981	6.731635012	61.97999954	8.965927009	9.297760511	10.0418662	6.57426283	6.429290072	4.25890527	
2004	Denmark	11	21.69135346	24.9391439	6.732753769	62.58000183	9.029127676	9.331832044	10.0227994	6.59835271	6.241892483	4.253822429	
2005	Denmark	11	22.20640309	24.49867086	6.733957361	62.06900085	9.29380436	10.04367659	10.036307523	6.215258084	6.258766828	4.258766828	
200													

2010	Denmark	12	18.07605612	27.36583383	6.744111637	59.56499863	9.124825005	9.350248018	10.02419823	6.719165494	8.124504225	4.213783299
2011	Denmark	12	19.1269586	26.5646337	6.745899792	59.11600113	9.282135584	9.417305583	10.08008509	6.72794771	8.103833471	4.252950609
2012	Denmark	12	19.46641745	26.47147602	6.747533921	58.41799927	9.350140904	9.35755372	10.08962255	6.721563318	8.082129485	4.246695495
2013	Denmark	12	19.69080836	26.00751317	6.749344501	57.96099854	9.310282912	9.388811413	10.08714228	6.728759475	8.059283516	4.240773825
2014	Denmark	12	20.09100706	25.78563623	6.751546606	57.99499893	9.354286935	9.389697548	10.11226977	6.751433082	8.035168683	4.250712686
2015	Denmark	11	19.96903964	25.61116625	6.754614565	58.19699886	9.379272768	9.415474168	10.09075169	6.741230411	8.009635708	4.235149536
2016	Denmark	11	20.97739455	25.40012837	6.758003767	59.39400101	9.358790746	9.410777233	10.11203495	6.741774084	7.982507316	4.244128619
2017	Denmark	12	21.00531678	24.98108475	6.761145931	59.51100159	9.368655773	9.430735996	10.11950882	6.78920004	7.953570764	4.252003021
2000	Estonia	10	28.84351217	19.11346286	6.145191743	51.17000558	7.612783557	9.908592239	9.594613509	5.877946952	6.156549151	4.080446095
2001	Estonia	10	30.09869578	18.27260273	6.142425447	50.46900177	7.568201724	9.932321532	9.66996737	5.900367129	6.162564407	4.12169113
2002	Estonia	10	33.12371238	17.94244138	6.139674479	51.13600159	7.812913357	9.986637396	9.642167634	5.981818607	6.095866453	4.148726016
2003	Estonia	10	35.2742197	17.67350757	6.13694875	52.19800186	7.806179974	9.985426474	9.808075868	6.032215703	6.162862993	4.206771923
2004	Estonia	10	34.53914678	17.29699762	6.134352448	52.87300111	7.880813592	10.02069268	9.83486558	6.004751156	6.125481266	4.238673243
2005	Estonia	10	33.18469105	16.75755074	6.131867174	53.91500092	8.086359831	10.02690081	9.764997599	6.048830087	6.114610984	4.216429831
2006	Estonia	10	39.34660313	15.75857942	6.129306332	56.99700165	8.178976947	10.01778435	9.748730556	6.121559844	6.034628457	4.204798038
2007	Estonia	10	39.2922128	16.00280082	6.127325161	57.88800049	8.193124598	9.925827575	9.807940721	6.136720567	6.017033339	4.171901891
2008	Estonia	10	30.71839726	18.64967024	6.126160341	58.00500107	8.217483944	9.77400573	9.846460825	6.135768515	5.988589597	4.112772521
2009	Estonia	10	20.71074032	21.0763341	6.12532346	52.62799835	8.193124598	9.773347542	9.720076573	6.07450719	5.760422483	4.048558325
2010	Estonia	10	21.27519286	20.12247912	6.12433016	50.41500092	8.23528447	9.822037248	9.749040269	6.112939976	6.087838748	4.088100635
2011	Estonia	10	25.10649952	18.6030113	6.123014573	53.65499878	8.401400541	9.797336801	9.771807879	6.183839037	6.68761813	4.08578989
2012	Estonia	10	29.09033081	18.39792481	6.12146004	55.13700104	8.41748664	9.710032699	9.762903528	6.215373153	6.032568386	4.038302179
2013	Estonia	10	26.90701183	18.84660449	6.119914422	55.99599838	8.399031321	9.674125983	9.777209258	6.249687428	5.53741056	4.029748922
2014	Estonia	10	27.10282104	19.30250794	6.11875458	56.65800095	8.269424208	9.512684396	9.798788714	6.296006669	5.954722863	3.97991241
2015	Estonia	10	24.9411356	20.25618081	6.119606149	58.34700102	8.341106949	9.493318608	9.796504952	6.241546481	5.996999989	3.971878617
2016	Estonia	10	24.24263773	20.71332915	6.119186581	58.69200134	8.277073751	9.369030222	9.827175348	6.252853031	3.477121255	3.956936414
2017	Estonia	10	25.36399318	20.3028777	6.11908425	59.13499832	8.304258167	9.366422957	9.791620483	6.302763708	6.133652251	3.930133646
2000	Finland	11	23.89385077	19.80537351	6.714011804	54.23900006	8.857935265	10.004627055	9.44273055	6.907626305	6.448296651	4.579103773
2001	Finland	11	23.20527289	19.99487666	6.715000637	54.91999817	8.85430642	9.993744757	10.42613699	6.949292401	8.233229703	4.563896196
2002	Finland	11	22.07850886	20.69742193	6.716053285	54.92300034	8.84481818	9.985156921	10.44822694	6.984237295	8.333606453	4.578000651
2003	Finland	11	22.25059214	21.16593763	6.717088891	54.64199829	8.908485019	10.0020364	10.49030971	7.018201022	8.40772903	4.613641007
2004	Finland	11	22.90868707	21.26743944	6.718349667	54.28099823	8.968949681	10.00453632	10.50981149	7.07191881	8.512154543	4.628519668
2005	Finland	11	24.64671781	21.49805033	6.719832634	55.52099991	8.942999593	9.987040287	10.50317761	7.043872912	8.548482778	4.6194
2006	Finland	11	24.02180588	21.40266722	6.721502957	56.31399918	8.947437322	10.04375513	10.47335557	7.096629118	8.611484327	4.611327528
2007	Finland	11	25.5004288	20.86727694	6.723305275	57.10499954	9.007747778	10.01845083	10.47447851	7.096423331	8.689907045	4.605875827
2008	Finland	11	25.10131072	21.67507266	6.72537243	57.59700012	9.114610984	10.03249989	10.49185175	7.098885894	8.734498198	4.622131095
2009	Finland	11	21.22753813	24.21711438	6.727449427	55.45399857	9.108903128	9.948021533	10.44180507	6.973681919	8.685172754	4.563362409
2010	Finland	11	21.63495457	23.8909674	6.729436301	54.81999969	9.10720997	9.989004616	10.48197263	7.017575868	8.862622663	4.603826145
2011	Finland	11	23.50903393	23.61519589	6.731449511	55.16600037	9.123524981	9.972896784	10.43002665	7.078565559	8.869281758	4.561125245
2012	Finland	11	22.56281525	24.36621904	6.733515925	55.0719986	9.198657087	9.967313918	10.40582428	7.083973681	8.93294002	4.542290006
2013	Finland	11	21.4175124	24.74254689	6.73516823	54.2120018	9.244524512	9.976399569	10.38790569	7.091279964	8.820071652	4.531734309
2014	Finland	11	20.94620244	24.68008018	6.737312892	53.77199936	9.2485032	9.982090239	10.36923442	7.082426301	8.824174912	4.520260706
2015	Finland	11	20.92183355	24.39886643	6.738743388	53.30799866	9.258158193	9.927780849	10.38891785	7.074121306	8.853384238	4.519618012
2016	Finland	11	21.89754974	23.9266283	6.739991644	53.31499863	9.257198426	9.975661533	10.42899281	7.088277876	8.881871718	4.516232607
2017	Finland	11	22.80491406	23.05008008	6.741254288	53.23500061	9.245348131	10.01544064	10.44680114	7.12444064	8.930446033	4.584997988
2000	Georgia	9	26.58150559	8.538812576	6.64525201	56.3700104	8.768302246	9.592509848	8.67669361	5.592176757	6.295347148	4.603127122
2001	Georgia	10	30.32775507	9.643889456	6.642108233	58.49800111	7.799296353	9.651278014	8.716003344	5.624282096	6.295127085	4.084433277
2002	Georgia	10	28.50108371	9.789155831	6.63918756	55.66899872	7.924222385	9.705350463	8.73479983	5.63748973	6.651665604	4.131232959
2003	Georgia	10	31.32071123	9.764180692	6.633569443	57.42799957	7.7796035	9.736157375	8.749736316	5.84752659	6.652343055	4.155700328
2004	Georgia	10	31.90818392	14.03735263	6.62787695	55.58599854	7.705989494	9.686189234	9.575874856	5.94597908	6.435207103	4.121162574
2005	Georgia	10	33.48728072	17.33036984	6.622214023	54.62200165	7.884206777	9.788521887	8.761927838	6.02075488	6.43949509	4.205096048
2006	Georgia	10	30.85815361	15.34463536	6.61658053	54.76300049	8.18357402	9.868820706	8.767897616	6.036904188	6.460747542	3.901948645
2007	Georgia	10	32.05590516	21.87790041	6.610873	55.00899887	8.524224397	9.840545188	8.773786445	6.212720154	6.469232743	3.876275589
2008	Georgia	10	25.95885438	25.8742318	6.60530546	53.08300018	8.236988197	9.81391442	8.77815125	6.304490528	6.464340485	3.852174904
2009	Georgia	10	13.02605976	24.46053356	6.599664779	52.96500015	8.491501052	9.733758836	8.78604121	6.18920949	6.385606274	3.780173244
2010	Georgia	10	21.58610741	21.07178472	6.593950295	54.27799988	8.499827899	9.794348604	8.792391689	6.316180099	5.944168682	3.835657362
2011	Georgia	10	26.15842976	18.19975835	6.58827107	56.03699875	8.711336338	9.782114147	8.797959644	6.31680297	5.968015714	3.824971451
2012	Georgia	10	28.94986039	17.70340752	6.582631439	57.11800003	8.624567827	9.776410589	8.804139432	6.507180977	5.638668928	3.820398523
2013	Georgia	10	24.78051181	16.68204725	6.577031986	56.9620018	8.47619384	9.742410881	8.810232518	6.525174428	5.602059991	3.790425917
2014	Georgia	10	29.806893	16.69133768	6.571359393	58.83499908	8.478605716	9.697926445	8.81624213	6.61502615	5.619302076	3.75151005
2015	Georgia	10	31.50418057	17.82524053	6.570204245	59.92799957	8.450756425	9.629511534	8.822168079	6.559188189	5.26726562	3.692240634
2016	Georgia	10	32.72721822	18.37638636	6.57046121	59.56000137	8.464147239	9.534533756	8.828659897	6.549168005	5.265496358	3.612519255
2017	Georgia	10	32.40682728	17.16712666	6.570204245	59.9000092	8.449713294	9.471731651	8.834420704	6.578295305	5.415803063	3.561816664
2000	Germany	12	23.9235937	18.6643389	7.914932615	53.47000122	10.25767857	10.8939717	11.44824087	7.78571833	9.852950204	5.64315449
2001	Germany	12	22.31396656	18.56315802	7.915663208	53.4640007	10.25244038	10.88175545	11.46083021	7.817109022	9.846723475	5.64904166
2002	Germany	12	19.91920481	18.82985031	7.91639338	52.95199966	10.28661363	10.88242776	11.45516018	7.858513136	9.857079325	5.644301681
2003	Germany	12	19.68739865	18.95391157	7.91663382	52.24599838	10.27515005	10.90222597	11.46377059	7.896889814	9.863065182	5.647695862
2004	Germany	12	19.12081282	18.4510398	7.							

2011	Latvia	10	25.17278808	18.21359174	6.313805867	49.14199829	8.439332694	10.33061667	10.0838966	6.484299839	6.625384199	4.556601159
2012	Latvia	10	26.17478432	17.35906141	6.308419055	50.82300186	8.465382851	10.3397892	10.08557597	6.56549363	6.608205008	4.564381964
2013	Latvia	10	24.28719034	17.64986491	6.30376761	52.40100098	8.440909082	10.29074672	10.1077525	6.596597096	6.575187383	4.539414867
2014	Latvia	10	22.67439259	17.51023143	6.299677671	52.93500137	8.51054501	10.2887186	10.13576851	6.621902961	6.545430333	4.550069287
2015	Latvia	10	22.2342926	17.92077688	6.296122422	54.29700089	8.614897216	10.27659965	10.1670218	6.588271707	6.357552957	4.550973965
2016	Latvia	10	19.57901383	18.06340842	6.292153468	54.8769989	8.330413773	10.20065902	10.15311333	6.612465964	6.333801545	4.499783276
2017	Latvia	10	21.46895707	18.13734122	6.287963577	55.34199905	8.315270435	10.17649641	10.17529982	6.66829271	6.452093249	4.496888153
2000	Lithuania	10	18.75880005	22.40493234	6.544010465	50.54600143	8.103803721	9.950267468	9.890365121	5.496929648	6.202488317	4.304167272
2001	Lithuania	10	19.01975762	21.14508627	6.540431841	48.84199905	7.977273605	9.888797067	9.917715517	5.599883072	6.183839037	4.317979809
2002	Lithuania	10	20.63295055	20.56233102	6.536945474	50.51900101	8.230448921	9.989761188	10.02974892	5.767155866	6.180125875	4.404303348
2003	Lithuania	10	21.80110795	19.55253461	6.533417795	52.40800095	8.356025857	10.05907091	10.05929829	5.934498451	6.102090526	4.447251084
2004	Lithuania	10	22.68148798	19.16628018	6.528540706	51.03499985	8.315970345	10.089163	10.06584103	6.062205809	6.080987047	4.450310706
2005	Lithuania	10	24.05368628	18.50466261	6.52146665	51.50699997	8.367359221	10.09541346	10.20161558	6.139879086	6.112269768	4.515502946
2006	Lithuania	10	26.72533918	19.12650018	6.514535667	52.04399872	8.46834733	10.11045502	10.25851756	6.200303183	6.102404563	4.52766856
2007	Lithuania	11	32.10931314	17.44737017	6.509376474	53.21500015	8.592176757	10.15754743	10.30702512	6.353146546	6.070776463	4.552592919
2008	Lithuania	11	27.88715583	18.65901504	6.504909929	52.64799881	8.720985474	10.16873313	10.31003447	6.489933123	6.110252917	4.552753264
2009	Lithuania	11	12.37116988	21.23582966	6.500807658	48.84899902	8.712649702	10.0751088	10.24936959	6.36361198	6.870696458	4.477974528
2010	Lithuania	11	17.99989507	19.84961713	6.490908749	46.81800079	8.72427587	10.12810835	10.28775695	6.460747542	6.421640561	4.523902473
2011	Lithuania	11	21.7162027	18.34554441	6.481172365	48.9469986	8.663700925	10.17863168	10.33268079	6.53976099	6.360025089	4.570484563
2012	Lithuania	11	19.37377157	17.48408732	6.475347598	50.38600159	8.583198774	10.15143114	10.37012433	6.550961752	6.48515335	4.52688206
2013	Lithuania	11	19.46164495	16.69630546	6.470952506	51.23299979	8.59439255	10.12528603	10.42058279	6.569607968	6.698630506	4.604722723
2014	Lithuania	11	19.02908282	16.60818857	6.467218323	52.78499985	8.891801492	10.15554858	10.44819599	6.68572269	6.679625187	4.632828268
2015	Lithuania	11	20.58346215	17.17699061	6.463132682	53.86000061	8.64246452	10.14724336	10.42299998	6.557507202	5.752454233	4.612974841
2016	Lithuania	11	17.24465154	17.16357743	6.457614125	55.7700046	8.630427875	10.13956427	10.49099729	6.628600553	6.347914999	4.654895705
2017	Lithuania	11	17.45337571	16.50391014	6.451436557	56.26699829	8.621522471	10.18791535	10.59216565	6.671265433	6.573941999	4.739611896
2000	Netherlands	12	23.04038959	20.4373958	7.20209341	61.12200165	9.453165393	9.663700925	10.5325633	7.717786965	9.640217401	4.933795942
2001	Netherlands	12	22.82985383	20.87954227	7.20537166	62.12200165	9.48315921	9.632760888	10.52522627	7.695122535	9.614425975	4.932275852
2002	Netherlands	12	21.23231298	22.06345387	7.208143725	62.42599911	9.616895426	9.635785236	10.51181654	7.721761167	9.623619173	4.922958887
2003	Netherlands	12	20.8011378	22.87697539	7.210192879	61.78200165	9.617331361	9.672559628	10.54127963	7.75186393	9.636561209	4.936925785
2004	Netherlands	12	20.6829421	22.4549041	7.211701856	61.2840004	9.587823171	9.765743041	10.56929196	7.821782014	9.679467145	4.966503103
2005	Netherlands	12	20.90691319	22.30938273	7.212716642	61.32500076	9.480006943	9.77188132	10.56493815	7.859342482	9.689661392	4.962094509
2006	Netherlands	12	21.51233055	23.39247115	7.213414178	62.18000031	9.426348574	9.798581595	10.55739892	7.898413764	9.695394459	4.962771712
2007	Netherlands	12	22.25492434	23.27648056	7.214358862	63.47399902	9.445292769	9.85296525	10.55017942	7.929648785	9.699455795	4.970030572
2008	Netherlands	12	22.3509496	23.88279672	7.216049538	64.33699799	9.516043148	9.844104231	10.56928025	7.936985993	9.690495463	4.975381253
2009	Netherlands	12	20.94601159	26.45253749	7.218283047	64.10099792	9.544316142	9.74647851	10.56303026	7.913220644	9.655169949	4.919971283
2010	Netherlands	12	20.42035622	26.48120701	7.220510644	61.81399918	9.772688355	10.47876845	10.78788355	7.941178379	9.80918125	4.945852925
2011	Netherlands	12	20.51983967	25.99944939	7.222536319	60.93600082	9.56655331	9.804684515	10.48207283	7.97614356	9.802585821	4.951954032
2012	Netherlands	12	19.1590455	26.33051441	7.224143447	60.83499908	9.536847188	9.788309812	10.45815419	8.010253301	9.779205923	4.94424257
2013	Netherlands	12	18.23475522	26.08326644	7.22542388	59.83100128	9.537999665	9.783689236	10.50304125	8.09239916	9.759949364	4.963443087
2014	Netherlands	12	18.46961123	25.94026015	7.226985652	59.26399994	9.539149092	9.790285164	10.50559761	8.034315556	9.757864969	4.966493721
2015	Netherlands	12	19.92444294	25.1189175	7.228911432	59.66799927	9.50295486	9.811038509	10.50616667	8.032667103	9.723685047	4.97320177
2016	Netherlands	12	20.05561873	24.71845503	7.231222655	59.88399887	9.541438861	9.82223348	10.53087815	8.038790985	9.67623938	4.979730431
2017	Netherlands	12	20.15840844	24.25378601	7.233892174	60.44300079	9.54579233	9.810702861	10.5179872	8.092962632	9.755701841	4.975744204
2000	Poland	11	24.6187655	18.07539704	7.582729403	60.93099976	9.085513781	10.73598193	10.87519443	6.294906911	7.89113029	5.178911905
2001	Poland	11	20.04512965	18.65829033	7.582609594	47.09600667	9.081685252	10.68045336	10.88777479	6.327154512	7.835779323	5.168786132
2002	Poland	11	18.45579111	18.63012989	7.582408343	46.2140007	9.058583226	10.90481289	10.67902946	6.34804863	7.84223459	5.176247577
2003	Poland	11	18.83181824	18.90203681	7.582115316	44.51699829	9.080991021	10.69503489	10.9344429	6.42894429	7.850633984	5.204882043
2004	Poland	11	20.23059561	18.2798142	7.581861198	44.32400131	9.167165163	10.71714604	11.0432876	6.543943942	7.887105071	5.275288314
2005	Poland	11	19.90530479	18.29700707	7.581670331	44.14300156	9.235932746	10.69704617	11.07823925	6.618466492	7.852992062	5.292663585
2006	Poland	12	21.69637249	18.47743118	7.581395116	45.3030014	9.472063372	10.72776079	11.13510083	6.679518744	7.902133487	5.335943077
2007	Poland	12	25.2077095	18.10930402	7.581159272	46.6699986	9.613155813	10.73442376	11.2028342	6.786609473	7.919836138	5.377276681
2008	Poland	12	24.65598658	18.60312316	7.581218948	48.84000015	9.734780966	10.71636232	11.24110549	6.748962861	7.89719258	5.395827683
2009	Poland	12	20.57312011	18.70787811	7.58151279	50.70700073	9.779073064	10.63902805	11.28213249	6.706973676	7.744097311	5.413242749
2010	Poland	12	21.31325166	19.1196556	7.580272406	50.74000168	9.858809639	10.68837532	11.33082758	6.888360817	7.884263013	5.459672879
2011	Poland	12	22.43978903	18.05142122	7.580550924	50.52799988	9.967439609	10.73034615	11.34022195	6.974097004	7.956964628	5.472762298
2012	Poland	12	20.9909017	17.92393039	7.580548826	50.67399979	9.625901338	10.6893355	11.36793335	7.067182486	7.962990083	5.484801291
2013	Poland	12	18.98116658	18.13084112	7.580242746	50.70500183	9.435780304	10.70655564	11.41448533	7.115943177	7.989653402	5.520442918
2014	Poland	12	20.35863127	18.17865301	7.579917293	50.63700104	10.69960361	11.4197245	11.4197245	7.188872261	7.88253226	5.524079712
2015	Poland	12	20.4829421	18.05838859	7.579628274	51.73199844	9.399887614	10.70417626	11.43633283	7.133315317	8.059910079	5.54125465
2016	Poland	12	19.58683841	17.89704272	7.579441592	52.43000031	9.531735269	10.70457945	11.48224454	7.170818898	8.191875722	5.576624644
2017	Poland	12	19.6937099	17.68285877	7.5795074	53.38000171	9.617998459	10.73875678	11.5422763	7.23406191	8.345989584	5.627808657
2000	Romania	11	22.62184857	17.16757736	7.351080348	53.81499863	8.891275477	10.25483799	10.15497144	5.866287339	7.082857149	4.559858766
2001	Romania	11	22.4569436	15.93243143	7.345020073	53.82699966	8.982799656	10.25430633	10.26820342	6.12646115	6.961516011	4.612995656
2002	Romania	11	22.7213977	14.8019459	7.337069639	52.60599899	8.92645265	10.24288912	10.40397796	6.173186268	6.937718444	4.683632311
2003	Romania	11	24.28622427	18.88453022	7.333937237	51.63899964	9.86764699	10.22896468	10.4892974	6.300378065	6.83231727	4.723504928
2004	Romania	11	23.87004249	15.99613423	7.331462687	50.82699966	9.128115311	10.26543107	10.57077637	6.08905111	6.688508808	4.809599715
2005	Romania	11	27.23208329	17.06								

2012	Russia	12	24.54408293	17.83349106	8.155948101	59.98799896	10.31608882	12.34682008	11.39595859	7.630153176	9.616175448	6.572829796
2013	Russia	12	23.12990437	18.53025876	8.156872816	59.9720012	10.29511472	12.34167525	11.39803381	7.647795959	9.628314207	6.574066357
2014	Russia	12	22.24075247	17.93820866	8.157818276	60.24100113	10.17206845	12.36182828	11.392317	7.670811552	9.644788971	6.584339707
2015	Russia	12	21.87518207	17.74229316	8.158654547	60.11199951	10.04841751	12.36284894	11.36651448	7.603902018	9.677702475	6.58778379
2016	Russia	12	22.83473887	18.28351335	8.15939391	60.29600143	10.09694295	12.36997373	11.36711914	7.630468556	9.678134452	6.592635024
2017	Russia	12	23.86231414	17.98066908	8.159852952	60.22800064	10.16096616	12.39679683	11.37370442	7.683641309	9.835388014	6.610278817
2000	Turkey	11	23.80012246	11.98647483	7.800992692	45.62900162	9.031286294	9.995415799	11.20831234	7.027227254	8.585501337	5.351373011
2001	Turkey	11	18.13545302	12.74058445	7.807477348	44.52799988	9.163650472	9.878579238	11.18018611	6.995020606	8.544045709	5.306425028
2002	Turkey	11	21.24315072	12.93391455	7.813868115	43.27099991	9.020547756	9.858777737	11.17872377	7.322219295	8.580690097	5.313502344
2003	Turkey	11	22.47352115	12.7022433	7.820108171	41.99599838	9.04796715	9.937969003	11.18230906	7.414973348	8.575946043	5.252753544
2004	Turkey	12	25.20533306	12.43962372	7.826125716	40.97800064	9.186050789	9.97391257	11.19549283	7.514733649	8.568415297	5.251881455
2005	Turkey	12	27.03354549	12.30486475	7.831891559	41.13299942	9.31455876	9.961516011	11.22227675	7.544068044	8.58314094	5.260543605
2006	Turkey	12	29.56522057	13.01430892	7.837357374	41.1269989	9.443440294	9.98569586	11.24895117	7.643462547	8.666426245	5.285825004
2007	Turkey	12	28.71372894	13.49999739	7.842592273	41.08300018	9.441828135	9.99655545	11.25846966	7.673941999	8.668477239	5.311662756
2008	Turkey	12	28.93590019	13.705271	7.847819545	41.3429985	9.608733565	10.03096384	11.25991626	7.720407401	8.681844307	5.359964424
2009	Turkey	12	23.01843379	15.77038137	7.853328144	40.78499985	9.625957834	10.10393212	11.24663397	7.663040975	8.932941014	5.365276402
2010	Turkey	12	26.9727636	14.972658	7.859299935	42.61399841	9.82223128	10.0592604	11.2795871	7.78673978	9.060426227	5.382748817
2011	Turkey	12	31.26869758	13.70228021	7.865752	44.49599838	9.828066109	10.06733128	11.30765005	7.847455433	9.188722183	5.414058697
2012	Turkey	12	28.30415157	14.23238122	7.872563369	44.76499939	9.80005404	10.06707086	11.33470099	7.899333426	9.286384237	5.423616096
2013	Turkey	12	29.77321211	14.12461843	7.879596624	45.31499863	9.92842168	10.04832525	11.35034107	7.927657744	9.36097921	5.418269796
2014	Turkey	12	29.0337444	14.09151627	7.886663439	45.18299866	9.904414943	10.07889162	11.37012803	7.945163191	9.420010238	5.42092893
2015	Turkey	12	28.36203061	13.87774671	7.893603051	45.78300095	10.00594516	10.02011257	11.38797502	7.939644032	9.509718388	5.487586585
2016	Turkey	12	28.22663673	14.83506919	7.900435004	46.15999985	9.95654543	10.0667358	11.40335906	7.977398906	9.54331426	5.501720475
2017	Turkey	12	30.97016858	14.50156325	7.907115746	45.8019814	10.00403962	10.08923919	11.41952454	8.033093888	9.681262748	5.516831413
2000	Ukraine	10	19.63015229	20.91844535	7.691751858	50.34799957		11.23764426	9.396199347	6.239299479	7.086181805	5.338115698
2001	Ukraine	11	25.37317823	18.68787624	7.687385049	49.8429985		11.24911271	9.475380593	6.251881455	7.056152871	5.345528598
2002	Ukraine	11	23.49572233	17.51052795	7.683069563	50.37200165		11.28587203	9.611404638	6.351603072	7.062463077	5.368173414
2003	Ukraine	11	25.61516227	18.09842596	7.67954554	50.48099899		11.35273613	9.727053011	6.469527479	7.263849022	5.433518622
2004	Ukraine	11	24.63715572	16.71752094	7.676250861	50.49200058		11.36919173	9.902057311	6.591621038	7.375370938	5.454818954
2005	Ukraine	11	26.32663751	17.36402575	7.673068391	51.13899994		11.35020924	9.962842681	6.620635675	7.594315188	5.433899383
2006	Ukraine	11	28.81303553	17.55447719	7.670132161	51.21099854		11.38167452	10.05449815	6.674401813	7.641097162	5.459472403
2007	Ukraine	11	32.82585236	17.03255572	7.66754027	51.37599945		11.41913593	10.15484984	6.755561938	7.625561938	5.503391602
2008	Ukraine	11	32.51123657	16.98487326	7.665188729	51.34999847		11.40994495	10.29666519	6.86244744	7.801809314	5.496133635
2009	Ukraine	11	19.8511925	19.17817227	7.663260755	50.0719986		11.29267244	10.52104651	6.807347753	7.80083005	5.451610959
2010	Ukraine	11	20.87338073	19.38803683	7.66153368	50.5320015		11.33863774	10.5364448	6.829303773	7.840860051	5.439343748
2011	Ukraine	11	22.43692456	17.36219712	7.659974165	50.87900162		11.38715125	10.5865423	6.882638362	7.908056328	5.475630517
2012	Ukraine	11	21.71550735	18.64973172	7.658901027	50.76800156		11.37606938	10.59051861	6.876217841	7.879577168	5.460939918
2013	Ukraine	11	18.48862748	18.5825397	7.657912118	51.54999924		11.35108865	10.61666331	6.969001858	7.157864578	5.489005923
2014	Ukraine	11	13.9649572	18.66577605	7.65582977	49.24599838		11.39707673	10.6515813	6.995863835	7.344107236	5.504217008
2015	Ukraine	11	15.93331603	18.92414752	7.654696508	49.58200073		11.40342452	10.68389955	7.021160682	7.576811852	5.518913307
2016	Ukraine	11	21.72416236	18.60204321	7.65325734	49.35300064		11.40568086	10.7139785	7.045064788	7.670204057	5.531282062
2017	Ukraine	11	20.74859534	20.4010835	7.651579967	49.07899857		11.41584835	10.74210846	6.067721539	7.775810262	5.546893165

ავტორისეული - შედგენილი მსოფლიო ბანკის მონაცემთა სისტემაზე დაყრდნობით <https://tcdata360.worldbank.org/>

დანართი 27. მოდელში გამოყენებული: ექსპორტი, იმპორტი, ვაჭრობა ბრუნვა, სარკინიგზო და საზღვაო გადაზიდვები ტელ-ში

წელი	ქვეყანა	მსპ (მიმდინარე მლრდ. აშშ. დოლარი)	იმპორტი	ექსპორტი	ვაჭრობა	რკინიგზა (ტელ)	საზღვაო პორტი (ტელ)
2000	Azerbaijan	5272617196	38.3777368	40.17083148	78.54856828	11390	84
2001	Azerbaijan	5707720391	37.31657762	41.49860787	78.81518549	11581	188
2002	Azerbaijan	6235856820	50.04865979	42.76783505	92.81649485	11588	292
2003	Azerbaijan	7276013032	65.54537186	42.06657665	107.5519485	13560	396
2004	Azerbaijan	8680370408	72.71810743	48.78900846	121.5071159	15324	307
2005	Azerbaijan	13245716099	52.9007786	62.94110601	115.8418846	17750	910
2006	Azerbaijan	20982986344	38.75825501	66.50414484	105.2623998	16431	834
2007	Azerbaijan	33050343783	28.51289646	68.12891169	96.64180815	13226	1209
2008	Azerbaijan	48852482960	23.46675902	65.77613785	89.24289686	13553	3025
2009	Azerbaijan	44291490421	23.108296	51.63574568	74.74404168	13851	3768
2010	Azerbaijan	52902703376	20.68126693	54.30472154	74.98598846	13582	13306
2011	Azerbaijan	65951627200	24.08106448	56.42698053	80.50804501	16797	9712
2012	Azerbaijan	69683935845	25.28838935	52.97468019	78.26306954	19264	4459
2013	Azerbaijan	74164435946	26.26001169	48.41583308	74.67584476	17396	6117
2014	Azerbaijan	75244294275	26.20966854	43.27356666	69.4832252	10041	10485
2015	Azerbaijan	53074370486	34.80673042	37.79477749	72.60150791	12475	13307
2016	Azerbaijan	37867518957	43.64966934	46.42764939	90.07731873	12682	17102
2017	Azerbaijan	4074792238	41.97541602	48.68817468	90.6635907	20315	15337
2000	Bulgaria	13153016531	41.81997866	36.47440901	78.29438767	26624	108741
2001	Bulgaria	14075616789	44.53871419	35.14877565	79.68748984	13891	58146
2002	Bulgaria	16276456428	41.94556028	33.90857298	75.85413327	18008	70765
2003	Bulgaria	20982685981	44.94192267	34.68329084	79.62521351	43479	86331
2004	Bulgaria	25957970922	52.50865814	41.27215896	93.78081709	29383	106731
2005	Bulgaria	29636617750	57.63349124	42.86338985	100.4968811	34030	110420
2006	Bulgaria	34130122491	64.53829546	47.32154433	111.8598398	72390	120471
2007	Bulgaria	44411476557	71.21171058	52.38024707	123.5919576	75527	131570
2008	Bulgaria	54409138498	72.30149033	52.54336762	124.8448579	102211	200863
2009	Bulgaria	51884481410	50.60909025	42.33021207	92.94110232	109818	168339
2010	Bulgaria	50610058210	53.02836784	50.17887879	103.2072466	57297	170835
2011	Bulgaria	57418414504	58.6929011	59.06908208	117.7619832	51387	179167
2012	Bulgaria	53903022339	63.97457838	60.80187328	124.7764516	53272	212369
2013	Bulgaria	55555171010	65.30077773	64.88949638	130.1902741	63725	218999
2014	Bulgaria	56814543481	65.85940112	64.91797603	130.7773771	35419	236944
2015	Bulgaria	50201314895	63.9566154	64.10439943	128.0610148	37807	242865
2016	Bulgaria	53240950226	59.66514395	63.97864655	123.6437905	46527	245459
2017	Bulgaria	58220973783	63.70695499	67.3689784	131.0759334	35580	274880
2000	Denmark	164158800460	38.13666618	44.84728452	82.98395071	66418	487000
2001	Denmark	164791416350	38.41407308	45.55451373	82.98395071	94888	489000
2002	Denmark	178635160297	38.85246169	45.70447808	83.96858681	123358	499000



2003	Denmark	21809597085	37.04330117	43.83842433	84.56693977	151828	522000
2004	Denmark	251373036671	38.27932385	43.92845689	80.8817255	195543	538000
2005	Denmark	264467308109	41.9476489	47.45211805	82.20778074	178279	614000
2006	Denmark	282884912894	46.63666734	50.73002984	89.39976696	252483	684000
2007	Denmark	319423370134	48.58529656	51.48256458	97.36669718	218047	790000
2008	Denmark	353361056080	50.65241164	54.17581198	100.0678611	210925	747000
2009	Denmark	321241396034	42.62898029	47.12605167	104.8282236	161827	637000
2010	Denmark	321995350347	43.57704291	50.52293688	89.75503196	197945	734000
2011	Denmark	344003209696	47.42562217	53.82011789	94.09997979	198763	782000
2012	Denmark	32714889962	48.61050279	54.63049643	101.2457401	157306	763000
2013	Denmark	343584385594	48.22133445	54.82881332	103.2409992	166870	747000
2014	Denmark	352993633221	47.65080142	54.61311905	103.0501478	137144	743000
2015	Denmark	301298464861	48.38336191	55.67557328	102.2639205	128635	750000
2016	Denmark	306899653410	47.39002944	53.58409303	104.0589352	156621	764000
2017	Denmark	324871968807	48.15190003	55.21009559	100.9741225	184607	778000
2000	Estonia	5685774809	64.87740739	61.63612381	103.3619956	3219	76692
2001	Estonia	6245069734	65.3050526	61.34591621	126.5135312	6664	78072
2002	Estonia	7322069511	65.77212563	58.31923863	126.6506988	4721	88984
2003	Estonia	9833870709	65.88242692	57.39562783	124.0913643	5906	100875
2004	Estonia	12059201242	69.39452228	61.51822834	123.2780547	8451	141157
2005	Estonia	14006088297	71.01070673	65.905894	130.9127506	11068	128634
2006	Estonia	16963625016	73.63286902	63.48853922	136.9166007	16170	153004
2007	Estonia	22237061730	72.06997886	63.19569878	137.1214082	16309	182328
2008	Estonia	24194039256	70.72520989	66.79774321	135.2656776	21190	182065
2009	Estonia	19652492637	55.84493381	60.80471139	137.5229531	17355	131278
2010	Estonia	19490936349	68.72192133	75.07823021	116.6496452	22484	152060
2011	Estonia	23170239901	80.81022394	86.53972527	143.8001515	34967	198193
2012	Estonia	23043864510	84.43889568	85.98943859	167.3499492	48863	228032
2013	Estonia	25137153149	81.49141981	84.3030815	170.4283343	62014	253900
2014	Estonia	26224622451	79.74295498	82.57119591	165.7945013	72019	261069
2015	Estonia	22566956982	74.60395153	78.60628123	162.3141509	42995	209118
2016	Estonia	23337907619	75.12148794	78.98136172	153.2102328	53947	204368
2017	Estonia	25921079612	73.54658355	78.03426494	154.1028497	40058	230409
2000	Finland	125539893127	32.907435	42.08687739	151.5808485	127311	882978
2001	Finland	129250111857	30.55311312	39.71281597	74.99431239	150238	975301
2002	Finland	139552983249	30.20453304	39.08583914	70.26592909	155891	1062453
2003	Finland	171071106095	30.77146382	37.26619559	69.29037218	211259	1124912
2004	Finland	196768065557	32.40217823	38.58919591	68.03765942	262061	1129199
2005	Finland	204436015421	36.37209755	40.25561632	70.99137414	224227	1300236
2006	Finland	216552502823	39.01189938	43.17088996	76.62771387	127520	1393960
2007	Finland	255384615385	39.17913647	43.9680573	82.18278935	118818	1554176
2008	Finland	283742493042	41.43388863	45.07797699	83.1759422	133644	1594686
2009	Finland	251499027508	34.26025664	36.27098421	86.51186561	89318	1104755
2010	Finland	247799815768	37.4120791	38.67771245	70.53124085	70204	1219575
2011	Finland	273674236773	40.01036222	39.15954264	76.08979156	60174	1398630
2012	Finland	256706466091	40.92435671	39.48136321	79.16990486	43105	1449596
2013	Finland	269980111643	39.69941673	38.81491115	80.40571992	42211	1472143
2014	Finland	272609288690	38.15227231	37.2222763	78.51360788	41137	1440462
2015	Finland	232464833066	36.9658976	36.49405546	75.37449994	33434	1413654
2016	Finland	238677672282	36.77475866	36.03277519	73.45995305	33552	1510314
2017	Finland	251884887973	38.12868532	38.58770054	72.80753384	40987	1630105
2000	Georgia	3057453468	39.66721233	22.99463053	76.71638586	4699	36149
2001	Georgia	3219487752	38.86856959	24.46137342	63.32994302	6299	41068
2002	Georgia	3395739837	42.39970216	29.22917398	71.62887614	9699	55194
2003	Georgia	3991281531	46.42210967	31.83761734	78.25972701	13992	69768
2004	Georgia	5125362833	48.18230095	31.55575009	79.73805104	20089	80009
2005	Georgia	6410847045	51.56772941	33.74827143	85.31600083	19156	105946
2006	Georgia	7745401718	57.0167148	32.8656666	89.8822814	34525	129100
2007	Georgia	10172869674	57.95058282	31.20571564	89.15629846	35872	184792
2008	Georgia	12795044475	58.40357734	28.61997221	87.02354955	40117	253811
2009	Georgia	10766809096	48.93413215	29.73948648	78.67361863	30727	181613
2010	Georgia	11638536862	52.7644643	34.95113266	87.71559696	45923	226115
2011	Georgia	14434619972	54.77406891	36.24242364	91.01649255	43856	299461
2012	Georgia	15846474598	57.79832489	38.15052269	95.94884759	55798	357654
2013	Georgia	16140047042	57.64138229	44.68923223	102.3306145	48083	403447
2014	Georgia	16509305829	60.47014854	42.94361709	103.4137656	49339	446972
2015	Georgia	13993546748	62.2702269	44.73795658	107.0081835	44022	379816
2016	Georgia	14378016729	59.32535767	43.60424324	102.9296009	35913	329805
2017	Georgia	15081338092	62.24857766	50.26594166	112.5142193	41392	394787
2000	Germany	1949953934034	30.56045888	30.82953772	61.3899966	1514746	7172675
2001	Germany	1950648769575	30.10711746	31.87067918	61.97779664	2083172	7913021
2002	Germany	2079136081310	28.1989689	32.57403962	60.77300852	2651598	8699356
2003	Germany	2505733634312	28.92765126	32.59148319	61.51913445	3220024	9568885
2004	Germany	2819245095605	30.40768601	35.44843378	65.85610978	3915508	10822400
2005	Germany	2861410272354	32.68073677	37.74045357	70.42119034	4212328	12100830
2006	Germany	3002446368084	35.89182075	41.19034785	77.0821686	4833220	13801570
2007	Germany	3439953462907	36.3606196	43.00991155	79.37053115	5603297	15270000
2008	Germany	3752365607148	37.48502971	43.45987493	80.94490464	6023299	15667000
2009	Germany	3418005001389	32.86284488	37.80220138	70.66504625	5078291	11915000
2010	Germany	3417094562649	37.0527042	42.25037402	79.30307822	5614553	13096000
2011	Germany	3757698281118	39.92956288	44.81817307	84.74773595	5921037	15271000
2012	Germany	3543983909148	39.89221466	45.98253972	85.87475437	6228484	15325000
2013	Germany	3752513503278	39.43854733	45.39787845	84.83642578	6456060	15552000
2014	Germany	3890606893347	38.78136861	45.70430388	84.48567249	6272430	15950000
2015	Germany	3375611100742	38.88094886	46.87483778	85.75578664	5979035	15181000
2016	Germany	3477796274497	38.14802564	46.11924111	84.26726674	6349050	15205000
2017	Germany	3677439129777	39.6618812	47.2358466	86.8977278	6065056	15129000
2000	Latvia	7937758980	44.87030177	36.88260607	81.75290783	9864	67985
2001	Latvia	8350252966	48.43798676	38.0599001	86.49397677	11305	76039
2002	Latvia	9546441564	46.71856188	36.58009658	83.29865846	16439	85098
2003	Latvia	11748433157	48.66202063	36.11872767	84.7807483	19605	112339

2004	Latvia	14373269156	54.63199759	39.08135341	93.713351	23484	117873
2005	Latvia	16922504045	57.65799245	43.17540511	100.8333976	25199	123231
2006	Latvia	21447021570	60.64531596	39.9732836	100.6185996	32657	149930
2007	Latvia	30901399261	57.47203226	38.45098708	95.92301934	55334	175616
2008	Latvia	35596016664	52.45906008	39.5423189	92.00137899	52759	167491
2009	Latvia	26169854045	44.22354061	42.60288094	86.82642154	71142	145415
2010	Latvia	23757368290	55.13166243	53.65732441	108.7889868	98223	208508
2011	Latvia	28223552825	62.79455784	57.81669301	120.6112509	101099	246590
2012	Latvia	28119996053	65.75631672	61.30948217	127.0657989	111117	366824
2013	Latvia	30254677297	63.85393022	60.30417981	124.15811	97710	385665
2014	Latvia	31335013752	62.18631822	60.74087557	122.9271938	97028	391218
2015	Latvia	26972863394	60.9141268	60.40379643	121.3179232	69813	359756
2016	Latvia	27571513793	59.14539247	60.04198813	119.1873806	56339	388484
2017	Latvia	30264454642	61.795762	60.466692	122.262454	54736	450071
2000	Lithuania	11539211480	44.7286382	38.54565654	83.27429474	10554	39955
2001	Lithuania	12252498921	49.50754023	44.0246204	93.55018063	12758	51675
2002	Lithuania	14278357284	53.0177724	47.34210919	100.3598816	15923	71609
2003	Lithuania	18802576988	51.95623213	46.16971807	98.1259502	14292	118366
2004	Lithuania	22649930576	54.38392886	47.34668127	101.7306101	30770	174242
2005	Lithuania	26125575942	61.07470161	53.84223732	114.9169389	40065	214322
2006	Lithuania	30216060233	65.88392235	55.62027108	121.5041934	58444	231603
2007	Lithuania	39738180077	63.48312136	50.63830795	113.8414293	95214	321432
2008	Lithuania	47850551149	68.71041109	57.13900598	125.8494171	101711	373263
2009	Lithuania	37440673478	53.61938276	51.9391993	105.5585821	70247	247995
2010	Lithuania	37120517694	67.21963067	65.34215138	132.561782	78188	295226
2011	Lithuania	43476873413	77.54585051	74.99541467	152.5412652	102297	382194
2012	Lithuania	42848195256	80.76293393	81.62313185	162.3860658	104171	381371
2013	Lithuania	46417340375	82.81153567	84.06225771	166.8737934	103952	402733
2014	Lithuania	48516371721	79.02613775	81.10314161	160.1292794	90745	450183
2015	Lithuania	41508609233	76.31642401	75.83685052	152.1532745	69964	350393
2016	Lithuania	42773029835	73.15867072	74.45144833	147.610119	67601	441664
2017	Lithuania	47168303744	79.29363151	81.30795043	160.6015819	92751	474209
2000	Netherlands	412807259996	85.42859229	66.4929552	126.4519786	358708	6354662
2001	Netherlands	426573601790	59.95902344	63.82348499	120.9865407	426983	6168205
2002	Netherlands	465368906456	57.1630557	60.7507366	114.7103848	495258	6622178
2003	Netherlands	571863431151	53.95964821	59.70935775	112.6547602	563533	7250936
2004	Netherlands	650532654582	52.94540244	63.53583146	119.1482215	631808	8384123
2005	Netherlands	678533764457	55.61238999	66.61656974	124.5538472	700083	9378669
2006	Netherlands	726649102998	57.93727743	69.2789514	129.8258669	681993	10103160
2007	Netherlands	839419655078	60.54691546	70.27361075	131.7218889	968534	11301690
2008	Netherlands	936228211513	61.44827811	71.64260134	134.6586082	1077777	11206050
2009	Netherlands	85792759100	63.01600687	63.1545153	118.9804709	1026295	995769
2010	Netherlands	836389937229	55.82601937	71.95397712	135.5450094	921108	11242400
2011	Netherlands	893757287202	63.59103232	77.35644216	146.1732166	939808	11446796
2012	Netherlands	828946812397	68.81677448	81.93622087	154.2708521	1539810	11522747
2013	Netherlands	86668000367	72.33463119	82.01020915	153.324407	1300000	11133970
2014	Netherlands	879635084125	71.31419782	82.56536874	154.2884852	1406000	11756188
2015	Netherlands	75799453314	71.72311646	83.42558493	156.2967385	1441000	11719281
2016	Netherlands	777227541581	72.87115356	82.448505	153.888828	1600000	11878642
2017	Netherlands	826200282501	71.44032301	86.46381184	161.2465356	1377000	13122784
2000	Poland	171885598583	74.78272374	27.22895405	60.79070241	196318	168533
2001	Poland	190521263343	33.56174836	27.22984711	58.07519472	174074	191177
2002	Poland	198680637255	30.84534761	28.75809414	60.92433295	203638	217509
2003	Poland	217513049292	32.1662388	33.39129715	69.43730569	233958	269485
2004	Poland	255102252843	36.04600853	34.26481842	71.21316697	281616	347812
2005	Poland	306125173853	36.94834856	34.60969966	70.27496093	307611	396537
2006	Poland	344748646558	35.66526127	37.8639851	77.79139372	409933	455829
2007	Poland	429063549984	39.92740862	38.56459008	80.66200462	547461	576336
2008	Poland	533815789474	42.09741454	37.85698901	80.75445408	706804	635387
2009	Poland	439796160379	42.89746507	37.18445017	75.22591327	426619	660594
2010	Poland	479257883742	38.0414631	40.0551307	82.10832645	569759	1041690
2011	Poland	528725113046	42.05319595	42.56317238	87.08272276	783338	1330746
2012	Poland	500284003684	44.51955038	44.44359206	89.32746214	1026181	1648886
2013	Poland	524201151607	44.88387008	46.31983318	90.69186641	1091888	1979703
2014	Poland	545285410922	44.37203323	47.56892172	93.69692461	1072627	2256061
2015	Poland	476970902629	46.12800288	49.55294879	96.00946042	1098698	1793407
2016	Poland	471992087444	46.45651163	52.19454821	100.3526924	1353936	2306343
2017	Poland	526465839003	48.15814416	54.29011027	104.558107	1619943	2256442
2000	Romania	37438527800	50.26799676	32.71547444	70.71250429	153540	87587
2001	Romania	40716836998	40.53970685	32.9572575	73.49696435	108589	125259
2002	Romania	46174557556	40.82480508	35.22439887	76.04920396	112483	122182
2003	Romania	59867801205	41.96958057	34.54292616	76.51250672	124291	162149
2004	Romania	76216441462	44.57707331	35.63708755	80.21416086	186826	213192
2005	Romania	99697566668	43.01911124	32.9085321	75.92764334	217318	475960
2006	Romania	123533036668	43.99242315	32.0602079	76.05263105	249461	670690
2007	Romania	175933642292	42.36116453	28.41733511	70.77849965	190240	948100
2008	Romania	213605065703	39.1650364	26.25130611	65.4163425	230829	1405333
2009	Romania	172611845342	32.76603781	26.54954837	59.31558618	145065	607483
2010	Romania	166225180150	38.8368888	32.39869596	71.23555837	196328	548094
2011	Romania	183443154235	42.8398619	37.03158259	79.87144449	125372	653306
2012	Romania	171196268958	42.53347703	37.4089526	79.94242963	91465	675414
2013	Romania	190949066979	40.65128315	39.87312171	80.52440486	61474	659375
2014	Romania	199626806402	41.60398127	41.16417518	82.76815645	54995	663271
2015	Romania	177893451831	41.63948639	41.01801911	82.6575055	99737	689489
2016	Romania	188494136776	42.11236338	41.18558624	83.29794962	95561	706157
2017	Romania	211883923504	43.55381341	41.42854747	84.98236088	102468	692032
2000	Russia	259708496267	24.03361805	44.06072054	68.09433859	2383804	2383804
2001	Russia	306602673980	24.21731741	36.89342099	61.11073841	2368107	2368107
2002	Russia	345470494418	24.43285167	35.21259406	59.64544573	2352409	2352409
2003	Russia	43034770733	23.87828723	35.24998177	59.12826901	2336712	2336712
2004	Russia	591016690743	22.16396134	34.41789105	56.5818524	2321014	2321014

2005	Russia	764017107993	21.51018253	35.20306596	56.71324849		2305317
2006	Russia	989930542279	21.00292642	33.73047544	54.73340187		2289619
2007	Russia	1299705764824	21.54206226	30.16406048	51.70612275		2273922
2008	Russia	1660846387626	22.07290571	31.30956033	53.38246604		2486233
2009	Russia	1222644282200	20.49695982	27.9381012	48.43506103		1786509
2010	Russia	1524917468443	21.1399447	29.21556079	50.35550549		2454838
2011	Russia	2051661732059	19.92417688	27.9769231	47.90109998		3028264
2012	Russia	2210256976945	20.2261071	26.88344496	47.10955206		3371039
2013	Russia	2297128039058	20.40039024	25.79296505	46.19335529		3501985
2014	Russia	2063662665173	20.64592236	27.05302069	47.69894305		3617159
2015	Russia	1368400705491	20.5707851	28.60643166	49.17721676		2906555
2016	Russia	1284727602174	20.52640096	25.69897693	46.22537789		3056806
2017	Russia	1577524145963	20.68848794	26.03958651	46.72807445		3520306
2000	Turkey	272979846449	22.55178798	19.44873936	42.00052734	16140	1138615
2001	Turkey	200252121410	22.82088954	26.57789544	49.39878498	15006	924156
2002	Turkey	238428211253	22.9998361	24.46068583	47.46052193	18955	1953214
2003	Turkey	311822906256	23.35834578	22.24314028	45.60148606	19869	2492750
2004	Turkey	404786390740	25.36922358	22.75050076	48.11972434	21270	2937567
2005	Turkey	501416344150	24.41935779	21.0177795	45.43713728	21220	3137787
2006	Turkey	552487224361	26.50067572	21.65040584	48.15108156	193424	3673132
2007	Turkey	675770204927	26.06935719	21.22022168	47.28957887	220657	4461841
2008	Turkey	764335766423	27.08006128	22.82625407	49.90631535	319583	5091621
2009	Turkey	644640000000	23.35879821	22.57366912	45.93246733	439936	4044442
2010	Turkey	771901783338	25.45040862	20.44880743	45.89921604	451710	5743455
2011	Turkey	832523582090	30.40053676	22.26241057	52.66294733	659004	6523506
2012	Turkey	873982182628	28.57794603	23.66736758	52.24531361	707989	7192396
2013	Turkey	950579367581	28.07807072	22.27225621	50.35032693	814981	7899933
2014	Turkey	934185972127	27.64976776	23.76433333	51.41410109	891605	8351122
2015	Turkey	859796691176	25.95394089	23.34593528	49.29987617	713504	8146398
2016	Turkey	863721731069	24.85056143	21.96508062	46.81564205	789761	8761974
2017	Turkey	851549299635	29.3177806	24.80423037	54.12201097	802188	10010536
2000	Ukraine	31261527363	57.413418	62.44487564	119.8582936	36800	108971
2001	Ukraine	37972301335	51.48511454	52.51604237	104.0011569	37000	114295
2002	Ukraine	42351593887	48.49417084	52.16232989	100.6565007	37800	148726
2003	Ukraine	50084197498	52.77365922	54.68504291	107.4587021	43952	322465
2004	Ukraine	64819702952	53.51677611	60.25506416	113.7718403	53848	411987
2005	Ukraine	86057915585	48.43125384	48.74552459	97.17677843	55228	103281
2006	Ukraine	107647920792	47.31265475	44.14905946	91.46171421	92609	209686
2007	Ukraine	142579603960	48.3502702	42.46326874	90.81353894	116521	316092
2008	Ukraine	179816790705	52.51512198	44.4321852	96.94730718	255014	422497
2009	Ukraine	117113410001	45.95322066	43.91311781	89.86633847	109217	516712
2010	Ukraine	136013155905	51.08667656	47.05340086	98.14007742	167535	659690
2011	Ukraine	163159671670	56.42546756	49.81634488	106.2418124	214634	729523
2012	Ukraine	175781379051	56.37228415	47.72077977	104.0930639	262455	693210
2013	Ukraine	183310146378	52.19294594	42.95671984	95.14966578	245603	799616
2014	Ukraine	133503411376	52.09882067	48.59296182	100.6917825	264397	859548
2015	Ukraine	91030959455	55.20893679	52.59767951	107.8066163	283191	919481
2016	Ukraine	93355993629	56.22258546	49.29861946	105.5212049	301985	979414
2017	Ukraine	112154185121	55.60893353	47.94731337	103.5562469	320778	1039346

მსოფლიო ბანკის მონაცემთა სისტემა <https://tcdata360.worldbank.org/> (10.04.2019); საერთაშორისო სატრანსპორტო ფორუმის მონაცემთა სისტემა [https://www.itf-oecd.org/search/statistics-and-data?%5B0%5D=field\\_publication\\_type%3A648](https://www.itf-oecd.org/search/statistics-and-data?%5B0%5D=field_publication_type%3A648) (10.04.2019)