

საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი

ხელნაწერის უფლებით

ეკატერინა ზაქარაძე

კავკასიის რეგიონის ფუნქცია და აბრეშუმის გზის როლი
საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკურ განვითარებაში

დოქტორის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად
წარმოდგენილი დისერტაციის

ავტორეფერატი

სადოქტორო პროგრამა - საჯარო მმართველობა
შიფრი -1109

თბილისი, 0175, საქართველო

2018 წელი

სამუშაო შესრულებულია საქართველოს ტექნიკურ უნივერსიტეტში
ბიზნესტექნოლოგიების ფაკულტეტი
საჯარო მმართველობისა და ელექტრონული ბიზნესის
დეპარტამენტი

ხელმძღვანელი: ასოცირებული პროფესორი თამარ რევაზიშვილი
რეცენზენტები:

დაცვა შედგება 2018 წლის „-----“, -----, ---- საათზე
საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის ბიზნესტექნოლოგიების
ფაკულტეტის სადისერტაციო საბჭოს კოლეგიის სხდომაზე,
კორპუსი -----, აუდიტორია -----
მისამართი: 0175, თბილისი, კოსტავას 77.

დისერტაციის გაცნობა შეიძლება სტუ-ს ბიბლიოთეკაში,
ხოლო ავტორეფერატისა - ფაკულტეტის ვებგვერდზე

სადისერტაციო საბჭოს მდივანი: ასოცირებული პროფესორი ლია
ბერიკაშვილი

Abstract

The region of Caucasus is one of the geopolitically distinct regions in its neighborhood as well as in modern world. The uniqueness of the Caucasus region is reflected in its geographical location – with the function of strategic connector between the East and the West.

Also, we have developed both - state policy documents, as well as financial provisions and international treaties or framework agreements, which facilitate the effective activities of the main directions of the research issue.

Caucasus as one of the most important transit connectors and the place of Georgia on the geopolitical map of highways. It also analyzes the north geostrategy with respect to Georgia and underlines its role in the security of the transit highways passing the country.

"Silk Road" transit policy of Georgia in transit transportation as well as threats and challenges facing Georgia in terms of security of transit highways.

We discuss about corridors passing out of Georgia compared to its alternative destinations. This issue is developed according to specific fields and is set out in the form of tables and charts. It should also be noted here that in the present chapter, after obtaining and processing the materials related to the issue under research, we revealed that:

- The absence of the state transport policy document leads to the neglect of mechanisms of effectiveness of transport and transit function and as a result, the country loses millions of cargos as transit;
- Implementation of functional mechanisms for transport and logistics development and their further management are not properly carried out;
- The decision-making bodies are dispersed into various agencies which are distinguished by the lack of mutual coordination mechanisms.

Due to the above mentioned, a wide range of recommendations and proposals are presented in the dissertation work. Namely:

- The introduction of the unified, flexible tariff mechanism which reflects the value of transportation of transit cargoes;
- The liberalization of the tax environment in regard to transit cargoes. Namely: introduction of the mechanisms for relief the cargoes of the resident and non-resident countries from double taxation.
- The transfer of the innovation technology “Sky Way” for development of Anaklia Deep Sea Port which was submitted to the representatives of “Anaklia City” and which was approved;

Finally, preparation of the National Transport Strategy Documents of Georgia, which will form Georgia as the regional hub from east to west, as well as from north to south. In order to make the country a regional hub, the number of approaches are to be developed, namely: creation of transport facilities, infrastructure and logistics centers. In order to make the above-mentioned areas work properly, it is necessary to develop a national strategic plan of national transport policy, where the specific works to be implemented by the ministries will within the reasonable term will be defined, formation of the investment policy for the development of financial instruments. The introduction of the basic norms and principles of the document will facilitate the attractiveness of goods in transit corridors, oncrease competitiveness of transit corridor passing through Georgiaand what’s main, expansion of the cargo-flowing area, which is one of the preconditions for socio-economic development of the country

ნაშრომის ზოგადი დახასიათება

საკვლევი თემის აქტუალობა - კავკასიის რეგიონი, არა მარტო გეოპოლიტიკურად, არამედ მრავალმხრივ მნიშვნელოვანი რეგიონია როგორც აღმოსავლეთისა და დასავლეთისთვის, ისე თანამედროვე მსოფლიოსთვის. კავკასიის როლი ოდიტგანვე იყო და დღესაც არის აღმოსავლეთისა და დასავლეთის მთავარი სტრატეგიული მაკავშირებლის ფუნქცია. საქართველოს კი რეგიონის სუბიექტად ქცევის უმთავრესი წინაპირობა გააჩნია.

მსოფლიოში მიმდინარე გლობალიზაციის ფონზე, საქართველოს ეძლევა საშუალება წარმოაჩინოს საკუთარი შესაძლებლობები სხვადასხვა სფეროში, გაზარდოს ინტერესი ქვეყნისადმი და მოიზიდოს უცხოური ინვესტიციები. თანამედროვე მსოფლიოში ყველა ქვეყანა ეძებს საკუთარ ადგილს, რათა ღირსეული ადგილი დაიჭიროს საერთაშორისო არენაზე. ყოველივე ზემოთ აღნიშნული წარმოადგენს წინამდებარე თემის ძირითად განსახილველ/საკვლევ საკითხს - შეუძლია თუ არა საქართველოს მსოფლიოს შესთავაზოს მსხვილი სავაჭრო გადაზიდვებისთვის ტრანზიტული პლატფორმა, ჩამოყალიბდეს როგორც რეგიონული კვანძი სატრანზიტო გადაზიდვების კუთხით და გახდეს მსხვილი პარტნიორი ქვეყანა.

წინამდებარე თემის ძირითად საკვლევს წარმოადგენს, ასევე, „ახალი აბრეშუმის გზის“ აღდგენის პოტენციური ქვეყნის სავაჭრო, ეკონომიკური გამლიერების და საერთაშორისო ბაზრების ათვისების კრილში. გამომდინარე იქედან, რომ ეს გზა უკვე დიდი ხანია არსებობს და პოტენციურად ძალიან დიდი აქვს, მთავარია ეკონომიკური ინიციატივა და თამანშრომლობა მაქსიმალურად უფრო ინტენსიური და ნაყოფიერი იყოს, რათა ქვეყანამ ახალი შესაძლებლობების უფრო მაღალ საფეხურზე გადაინაცვლოს.

ნიშანდობლივია, ის რომ „ახალი აბრეშუმის გზის“ აღდგენის შემთხვევაში, უპრეცედენტო იქნება ახალი ბაზრებისა და ქვეყნის პოლიტიკური განვითარების პერსპექტივები.

ყოველივე ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, ჩვენი ქვეყნის გეოპოლიტიკურ და სატრანზიტო პოტენციალს მნიშვნელოვანი როლი შეუძლია ითამაშოს აღმოსავლეთსა და დასავლეთს შორის ენერგორესურსების გატარების მხრივ.

„აბრეშუმის გზის“ აღდგენა საქართველოს მისცემს იმის შესაძლებლობას, რომ დაამყაროს ახალი კავშირები ახლო აღმოსავლეთთან და ევროპასთან, განავითაროს ეკონომიკა და ვაჭრობა, გააუმჯობესოს ქვეყნის საინვესტიციო გარემო და მიიღოს ამით მაქსიმალური სარგებელი.

კვლევის მეთოდოლოგია - ნაშრომის თეორიულ და მეთოდოლოგიურ საფუძველს წარმოადგენს „ახალი აბრეშუმის გზის“ პროექტის რეალიზაციის პირობებში ქვეყნის სოციალურ - ეკონომიკური კეთილდღეობის ამაღლების შესაძლებლობათა დადგენა.

განსახილველი საკითხებიდან გამომდინარე, ნაშრომი დაეყრდნობა ჩაღრმავებული ინტერვიუების და ფოკუს-ჯგუფების ვრცელ ანალიზს, რომელიც კვლევის პროცესში ჩატარდა.

ასევე, გამოყენებულ იქნა სისტემური ფუნქციონალური ანალიზის ეკონომიკური, სტატისტიკური, ლოგიკური და სხვა მეთოდები.

კვლევის პროცესში გამოყენებულ და განხილულ იქნა ქართველი და უცხოელი მეცნიერებისა და მკვლევარების ნაშრომები, რომლებიც ეხება ქვეყნის გეოსტრატეგიულ მიმართულებებს, ქვეყნის სატრანზიტო ფუნქციის გაძლიერებისთვის საჭირო ღონისძიებებს, სატრანსპორტო სფეროში არსებული სიტუაციის შეფასებას, მიღებული საკანონმდებლო და ნორმატიული აქტების შესწავლას და მის შემდგომ ანალიზს, როგორც საქართველოს ბაზაზე, ასევე თემასთან ავთენტურ ყველა საერთაშორისო ხელშეკრულებებსა და შეთანხმებებს.

სადისერტაციო ნაშრომში წარმოდგენილია როგორც მეცნიერული კვლევის შედეგები, ისე ლოგიკური აზროვნების და მოძიებული ინფორმაციის ვრცელი ანალიზი. ნაშრომის სრულყოფის მიზნით, ჩატარებულ იქნა შემდეგი სახის სამუშაოები:

- წყაროებზე მუშაობა და მათი დახარისხება;

- სახელწიფო ინსტიტუტების და სატრანსპორტო მიმართულებების წარმომადგენლებთან ინტერვიუების ჩატარება და მონაცემთა დახარისხება;
- სამეცნიერო ნაშრომის დეტალური გეგმის შედგენა;
- ძირითადი დებულებისა და არგუმენტების ჩამოყალიბება/დასაბუთება და აშ.

კვლევის მიზანი და ამოცანები:

კვლევის მიზანია: კავკასიის რეგიონის ფურქციისა და აბრეშუმის გზის როლის განსაზღვრა საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკურ განვითარებაში.

კვლევის ამოცანებია:

- კავკასიის რეგიონის გეოპოლიტიკურ სივრცეში, საერთაშორისო სატრანზიტო მაგისტრალების და სატრანზიტო გადაზიდვების კუთხით, საქართველოს ადგილისა და მნიშვნელობის განსაზღვრა;
- სატრანზიტო დერეფნების გამოწვევების შესწავლა და ეკონომიკური გავლენის პროგნოზირება;
- საქართველოს სატრანზიტო თავისებურებების გამოკვლევა;
- საქართველოს საერთაშორისო სატრანზიტო სივრცის გამოწვევების და პერსპექტივების განსაზღვრა;
- საქართველოს სატრანსპორტო სისტემებისა და მათი თავისებურებების განხილვა, არსებული პრობლემების გამოვლენა, შესწავლა და გაანალიზება;
- საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკური განვითარებისთვის სატრანსპორტო დერეფნის მართვის ღონისძიებათა სისტემის შემუშავება.

კვლევის საგანი და ობიექტი:

კვლევის საგანია: საქართველოს სატრანზიტო პოტენციალის სრულად გამოყენების, „ახალი აბრეშუმის გზის“ პროექტის რეალიზაციისა და ქვეყნის

რეგიონულ ჰაზად ჩამოყალიბების პირობებში მოსალოდნელი სოციალურ-ეკონომიკური სარგებელი.

კვლევის ობიექტია:

- საქართველოს სატრანზიტო პოტენციური საერთაშორისო სატრანზიტო მაგისტრალების და სატრანზიტო გადაზიდვების კუთხით;
- საქართველოს სატრანსპორტო სისტემები;
- საქართველოს სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური დარგის განვითარების სტრატეგია და მართვის სპეციფიკა;
- საერთაშორისო შეთანხმებები და ჩარჩო დოკუმენტები, რომლებიც არეგულირებენ საკვლევი თემის კონკრეტულ მიმართულებებს.

კვლევის მეცნიერული სიახლეა:

საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკურ განვითარებაში სატრანზიტო დერეფნის მნიშვნელობის კომპლექსური შესწავლა საერთაშორისო სატრანსპორტო სივრცის, სატარიფო პოლიტიკის და ინფრასტრუქტურულ განვითარებაში ახალი ტექნოლოგიების დანერგვის გათვალისწინებით.

ნაშრომის პრაქტიკული ღირებულებაა კვლევის შედეგად მიღებული დასკვნები და რეკომენდაციები, რომლებიც შესაძლებელია გამოყენებულ იქნას საკითხის მომიჯნავე სფეროს კვლევების ბაზისად. ასევე, ნაშრომში განხილული ცალკეული მიმართულებები შეიძლება ახალი კვლევის საფუძველი გახდეს.

ჰიპოთეზა - საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების მდგრადობის უზრუნველყოფა კავკასიის რეგიონის ფუნქციისა და აბრეშუმის გზის როლის გათვალისწინებით შესაძლებელია რომ იყოს, აუცილებელია ეროვნული სატრანსპორტო სტრატეგიის შემუშავება შემდეგი ელემენტების გათვალისწინებით:

- რეგიონალური და საერთაშორისო თანამშრომლობა ახალ გაერთიანებებში;
- კანონმდებლობის ჰარმონიზაცია ევროდირექტივებთან;

- საზღვაო მაგისტრალების განვითარება;
- ერთიანი ტარიფების შემუშავება;
- ახალი ტექნოლოგიების განვითარება;
- ყოველწლიური სამთავრობო კონტროლის მექანიზმები

სტრატეგიული გეგმის შესრულებაზე.

ნაშრომის მოცულობა და სტრუქტურა : წარმოდგენილი დისერტაცია მოიცავს კომპიუტერზე ნაბეჭდ 153 გვერდს. დისერტაციის ტექსტი შედგება: შესავალი ნაწილის, ლიტერატურის მიმოხილვის, ოთხი თავის, დასკვნისა და გამოყენებული ლიტერატურის ნუსხისგან. დისერტაციაში თანდართულ ფაილად წარმოდგენილია დანართები ცხრილების და დიაგრამების სახით. ბიბლიოგრაფია შედგება 69 დასახელებისგან. სადისერტაციო ნაშრომის სტრუქტურას აქვს შემდეგი სახე:

შესავალი

ლიტერატურის მიმოხილვა

თავი I

კავკასიის რეგიონი და საქართველო.

1.1 კავკასიის რეგიონის ფუნქცია და საქართველო

1.2 აღმოსავლეთის პარტნიორობაში კავკასიის რეგიონის შესაძლებლობები და გამოწვევები

1.3 ჩრდილოეთის გეოსტრატეგია და საქართველო

თავი II

„ახალი აბრეშუმის გზის“ სატრანზიტო პოლიტიკა და ქვეყნის უსაფრთხოება

2.1 საქართველოს გეოპოლიტიკა - ქვეყნის უსაფრთხოების გარემო და მის წინაშე არსებული რისკები, საფრთხეები და გამოწვევები

2.2 რუსეთის გეოსტრატეგია - გეოპოლიტიკური თამაშები

2.3 ევროკავშირის სამეზობლო პოლიტიკა და მისი როლი ქვეყნის უსაფრთხოებაში

თავი III

საქართველოს სატრანზიტო თავისებურებანი.

- 3.1 ქვეყნის სატრანზიტო თავისებურებანი - პრობლემები და პერსპექტივები
- 3.2 საქართველოს რკინიგზის პრობლემები და გამოწვევები
- 3.3 საქართველოს საზღვაო სისტემა - სანავსადგურო პოტენციალი და არსებული რისკები.
- 3.4 საქართველოს ლოგისტიკა და მისი როლი ქვეყნის ეკონომიკურ განვითარებაში

თავი IV

საქართველოს საერთაშორისო სატრანზიტო სივრცე

- 4.1 საქართველოს საერთაშორისო სატრანზიტო სივრცე – არსებული რეალობა, გამოწვევები და პერსპექტივები
- 4.2 საქართველო - ერთიანი სატრანზიტო კვანძი. მილსადენების პოლიტიკა
- 4.3 საქართველოზე გამავალი დერეფნების კონკურენტულობა ალტერნატიულ მიმართულებებთან შედარებით
- 4.4 სახელმწიფო სატრანზიტო პოლიტიკა. პრობლემები და მათი გადაჭრის გზები
- 4.5 საქართველოს სატრანსპორტო სისტემები და მათი თავისებურებანი

დასკვნა

გამოყენებული ლიტერატურა

დანართები

შედეგები და მათი განსჯა

კავკასიის რეგიონი, ერთ-ერთი გეოპოლიტიკურად გამორჩეული რეგიონია, როგორც მის სამეზობლოში, ასევე თანამედროვე მსფოლიოში. კავკასიის რეგიონის უნიკალურობა გამოიხატება მისი გეოგრაფიული მდებარეობით - სტრატეგიული მაკავშრებლის ფუნქციით აღმოსავლეთსა და დასავლეთს შორის.

ნაშრომში განხილულია საკვლევ თემასთან ავთენტური როგორც ქართულენოვანი, ისე უცხოელი ექსპერტებისა თუ მკვლევარების მიერ გაანალიზებული საკითხები თემის მომიჯნავე სფეროების მიხედვით. ჩვენს მიერ მოძიებული მასალის დამუშავების შედეგად გაანალიზებულია საკვლევ თემის ძირითადი მიმართულებები და გამოკვეთილია პრობლემები, რომელთა გადაწყვეტაც შემოთავაზებულია ჩვენ მიერ.

წარმოდგენილია სატრანსპორტო, სატრანზიტო, გეოპოლიტიკურ და საერთშორისო დონეზე სახელმწიფოებრივი ხედვის და მისი ეფექტური მართვისთვის აუცილებელი რეკომენდაციები და წინადადებები, როგორც დარგთაშორისი ეფექტური კომუნიკაციის, აგრეთვე, სახელმწიფო ინსტიტუტების ურთიერთკოორდინირებული საქმიანობის ეფექტურად წარმართვისათვის.

სადისერტაციო ნაშრომის **შესავალში** მოცემულია საკითხის პრეისტორიული მიმოხილვა, დეტალურად აღწერილია საქართველოს როლი მსოფლიო გლობალიზაციის ფონზე, ასევე, განხილულია კავკასიის რეგიონის ფუნქციის ძირითადი მახასიათებლები და ჩვენი ქვეყნის პოტენციალი სატრანსპორტო და სატრანზიტო გადაზიდვების კუთხით. ის, რომ საქართველო ოდითგანვე წარმოადგენდა ე.წ „დამაკავშირებელ ხიდს“ აღმოსავლეთსა და დასავლეთს შორის, გეოგრაფიული თვალსაზრისით ასეც არის და ეს გზა უკვე დიდი ხანია არსებობს. შესაბამისად, პოტენციალიც საკმაოდ დიდი აქვს, თუმცა, ზემოთაღნიშნული „მთავარი მაკავშირებლის“ სტატუსის შენარჩუნებას რიგი ღონისძიებებისა და საკმაოდ სკრუპულოზური სამუშაოს ჩატარება სჭირდება, რათა საქართველომ მოახერხოს გლობალიზებულ სისტემაში ინტეგრირება, მოიზიდოს უცხოური

ინვესტიციები და ამით გააუმჯობესოს ქვეყნის სოციალურ-ეკონომიკური მდგომარეობა.

სადირექტაციო ნაშრომის **პირველი თავში** - „კავკასიის რეგიონი და საქართველო“, განხილულია კავკასიის რეგიონი, როგორც ერთ-ერთი უმთავრესი სატრანზიტო მაკავშირებლის ფუნქციური დატვირთვის მქონე არეალი და საქართველოს ადგილი სატრანპორტო მაგისტრალების გეოპოლიტიკურ რუქაზე. ასევე, გაანალიზებულია ჩრდილოეთის გეოსტრატეგია საქართველოსთან მიმართებაში და გამოკვეთილია მისი როლი ქვეყანაზე გამავალი სატრანზიტო მაგისტრალების უსაფრთხოების კუთხით.

საქართველოს გეოპოლიტიკური მდგომარეობა განისაზღვება მისი ურთიერთობით უშუალოდ მოსაზღვრე და არამოსაზღვრე, მაგრამ ახლო მეზობელ ქვეყნებთან. აგრეთვე, ამ ქვეყნებში არსებული პოლიტიკური და ეკონომიკური სიტუაციებით. საქართველოს გეოპოლიტიკური სივრცე ქრისტიანული და მუსლიმანური რელიგიების თვმოყრის არეალია და მეტად მრავალფეროვანი ეროვნული შემადგენლობით გამოირჩევა. ქვეყნის ასეთი მდებარეობა ძველად უარყოფითად მოქმედებდა მის ისტორიაზე.

საბჭოთა პერიოდში, საქართველოს სატრანპორტო პოტენციალი ჩიხში მოექცა და გარე სამყაროსთან კავშირების დამყვრება, მხოლოდ რუსეთის გავლით ხდებოდა. სატრანსპორტო გზაჯვარდებინის ფუქნცია კი ქვეყანამ დამოუკიდებლობის მოპოვების შემდეგ შესძლო.

საქართველოს შეუძლია უზრუნველყოს კასპიის ტვირთების გადაზიდვა თავისი დერეფნით - ქართული სარკინიგზო სისტემებით საქართველოს პორტებამდე, ხოლო შემდეგ ზღვის გავლით - ევროპულ ქვეყნებში. აღნიშნული მარშრუტი კი კასპიის სატრანზიტო დერეფანს ტრანსკასპიურ დერეფნად აყალიბებს. ამ უკანასკნელის გათვალისწინებით, კი ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის მშენებლობა განსაკუთრებულ, ტრანკასპიურ მნიშვნელობას იძენს. ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის გეგმის მიხედვით, პირველ ეტაპზე მისი გამტარუნარიანობა წელიწადში 7 მილიონი ტონა ტვირთი იქნება, ხოლო მომავალში, გაზრდილი

ტვირთბრუნვის ხარჯზე, ანაკლიის პორტის გამტარუნარიანობა 100 მილიონ ტონამდე შეიძლება გაიზარდოს. ანაკლიის პორტის მთავარ უპირატესობას შავი ზღვის რეგიონის სხვა პორტებთან შედარებით წარმოადგენს საშუალო და დიდი ზომის (პანამაქსის ტიპის და პოსტ პანამაქსის) გემების მიღების შესაძლებლობა (8,000-8,500 კონტეინერის ტევადობის). საქართველოში არსებული და დაგეგმილი ანაკლიის პორტის მეშვეობით შესაძლებელი გახდება კასპიის სატრანზიტო დერეფნით შემოსული ტვირთების საქართველოდან ევროპის სხვადასხვა ქვეყნებში, მაგალითად, ბულგარეთში, რუმინეთსა და უკრაინაში.

სამხრეთ კავკასიის სამივე ქვეყანას განსხვავებულ პოზიციებს ანიჭებს მეტად რთული პოლიტიკური განზომილებაც, რომელიც ერთი მხრივ ეკონომიკური ინტეგრაციის თანმდევი და განმაპირობებელი პროცესია, და მეორე მხრივ ქვეყნებს პოლიტიკური უსაფრთხოების გარანტიებს აძლევს. ასევე გულისხმობს ამ ქვეყნის პოლიტიკურ გარდასახვას დემოკრატიის მიმართულებით. ცხადია, ზემოთ აღნიშნული რეალობიდან გამომდინარე, სამხრეთ კავკასიის სამივე ქვეყანა ევროპასთან ეკონომიკური ინტეგრაციის ამ გამოწვევას ერთნაირად არ პასუხობს. გამომდინარე იქედან, რომ აზერბაიჯანი ენერგეტიკულად და ნავთობრესურსებით მდიდარია და ის ევროპული ენერგო ბაზრის მხოლოდ მიმწოდებელია, ხოლო მის რესურსებზე დამოკიდებულება უახლოეს მომავალში ევროპაში არ შემცირდება, ევროკავშირის არც საბაზრო რეგულაციების გათავისებას ჩქარობს და არც პოლიტიკური სისტემის დემოკრატიზაციას.

სამხრეთ კავკასიის ქვეყნებში პოლიტიკური განვითარების არამდგრადი მდგომარეობა, ბუნებრივია, აჩენს კითხვას, როგორ შეიძლება ტრანზიტის უსაფრთხოებისა და სტაბილური სატრანზიტო პოლიტიკის შენარჩუნება ევროკავშირის და რუსეთის განსხვავებული პოზიციების პირობებში? რა რეალობის წინაშე დგანან რეგიონის ქვეყნები ამჟამად და რა პოლიტიკური არჩევანის წინაშე შეიძლება დადგნენ ისინი, თუკი სატრანზიტო ბაზარზე პოლიტიკის მიმართულება შეცვლება?

აზერბაიჯანსა და საქართველოს შეუძლიათ გახდნენ ევროპული დერეფნის უმნიშვნელოვანესი ნაწილი. ეს ნიშნავს, რომ ევროპა მხარდაჭერას სთავაზობს ამ ქვეყნებს გააფართოვონ ნავთობისა და გაზის მოპოვება-ტრანსპორტირების მასშტაბები ევროპაში და ამავდროულად დაიცვან ევროკავშირის სტანდარტები და რეგულაციები ეროვნულ კანონმდებლობაში. თუმცა, ევროპიზაციის კონცეფცია არ გულისხმობს ქვეყანაში მოქმედი კანონმდებლობისა და რეგულაციების სწრაფ და სრულ შესაბამისობაში მოყვანას ევროპულ ნორმებთან და პოლიტიკასთან, არამედ ის დერეფნის კონკრეტულ წევრ ქვეყნებს აძლევს შესაძლებლობას აირჩიონ ევროპული ნორმები, და შეასრულონ უახლოეს მომავალში. ამ მხრივ, თავად საქართველოსა და აზერბაიჯანზეა დამოკიდებული, თუ რამდენად მოინდომებენ ეს ქვეყნები გახდნენ ევროპული ნორმების გამტარი ქვეყნები.

მეორე თავში - „ახალი აბრეშუმის გზის“ სატრანზიტო პოლიტიკა და ქვეყნის უსაფრთხოება“, საუბარია საქართველოს პოლიტიკურ მისწრაფებებზე სატრანზიტო გადაზიდვებთან მიმართებაში; აღწერილია საქართველოს წინაშე არსებული საფრთხეები და გამოწვევები სატრანზიტო მაგისტრალების უსაფრთხოების კუთხით.

სადისერტაციო ნაშრომის მეორე თავში ასევე განხილულია საქართველოს ჩრდილოელი მეზობლის - რუსეთის გეოპოლიტიკური მისწრაფებები სატრანზიტო პოლიტიკასთან დაკავშირებით, რა გზებს მიმართვას ენერგოდამოკიდებულების კუთხით და ევროპის ენერგოდივერსიფიციების გზების ძიების ანალიზი.

ქვეყნის გეოსტრატეგია და მისი უსაფრთხოების უზრუნველყოფა თანამედროვე მსოფლიოში სულ უფრო აქტუალური ხდება. მთავარი, რაც ქვეყანამ უნდა გაიაზროს - ეს ეროვნული უსაფრთხოების კონცეფციის (ასეთის არსებობის შემთვევაში) ძლიერი და სუსტი მხარეებია და ევროპის უსაფრთხოების კონცეფციასთან მისი შესატყვისობაა.

საქართველოს უსაფრთხოების გარემო სწრაფად ცვალებადია, რაც თავისთავად აფერხებს ქვეყნის სტაბილურობას, მის განვითარებას და კონკურენტუნარიანობას. ქვეყნის ეროვნული უსაფრთხოების გარემო

ძირითადად დამოკიდებულია მის გეოპოლიტიკურ მდგომარეობაზე, მსოფლიოში მიმდინარე ეკონომიკურ და პოლიტიკურ პროცესებზე, რეგიონულ უსაფრთხოებაზე და ქვეყნის მისწრაფებაზე, ახალი, დივერსიფიცირებული გზების და თანამშრომლობის ძებნასა და გაღრმავებაზე, რაც ერთიანობაში ქვეყნის ეროვნული უსაფრთხოების გარემოს უზრუნველყოფს.

რუსეთის ფედერაციის მიერ, 2008 წლის აგვისტოში განხორციელებულმა სამხედრო აგრესიამ მთელი კავკასიის რეგიონის უსაფრთხოების გარემო გააუარესა. მაშინ, როდესაც, ჩრდილოეთ კავკასიაშიც საკმაოდ არასტაბილური მდგომარეობაა, უამრავი გადაუჭრელი კონფლიქტი და მოუგვარებელი საკითხია. ეს ყველაფერი რათქმაუნდა, საქართველოს უსაფრთხოების გარემოზეც აისახება და უარყოფით გავლენას ახდენს მასზე.

საყოველთაოდ ცნობილია, რომ რუსეთი თავის ბუნებრივ რესურსებს პოლიტიკური და ეკონომიკური ბერკეტებისთვის იყენებს. ასეა ევროპასთან მიმართებაშიც. მოგეხსენებათ, ევროპის ქვეყნების ნაწილი რუსულ გაზზეა დამოკიდებული. ასევე, რუსეთს სურს აკონტროლოს ყველა ის კომპანია, რომელიც ადმინისტრირებას ევროპის ტერიტორიაზე ახდენს. ეს უკანასკნელი პირდაპირ ამა თუ იმ ევროპული ქვეყნის პოლიტიკის განსაზღვრას არ ნიშნავს, თუმცა ირიბად, რუსეთი კარნახობს თამაშის წესებს.

ევროპის გარდა, რუსეთი თავის ეკონომიკურ ბერკეტებს პოსტსაბჭოთა ქვეყნების მიმართაც იყენებს. 2011 წელს, „რუსულმა „გაზპრომმა“ შეიძინა ბელარუსის ენერგოკომპანია „ბელტრანსგაზის“ 100 %; სომხეთის გაზის შიდა მოხმარების დისტრიბუციას მთლიანად „გაზპრომის“ შვილობილი კომპანია „არმსპრომი“ ახორციელებს და ასევე, რუსეთი აკონტროლებს ადგილობრივ რკინიგზას.

ნატოსა და ევროკავშირის აღმოსავლეთით გაფართოება და ევროპაში ინტეგრაციის პროცესების მიმდინარეობა პოზიტიურ გავლენას ახდენს საქართველოს, როგორც ევროპული და ევროატლანტიკური სივრცის

ნაწილს, უსაფრთხოების უზრუნველყოფაზე. ამ კუთხითაც ძალიან მნიშვნელოვანია ევროპული ოჯახის წევრობა.

რეგიონში არც თუ ისე სახარბიელო ვითარებაა, კერძოდ: კონფლიქტები აზერბაიჯანსა და სომხეთს შორის, რომელთა შესაძლო შეუიარაღებელი დაპირისპირების განახლება საგრძნობლად შეასუსტებს სამხრეთ კავკასიის ყველა ქვეყნის უსაფრთხოებას, თავისთავად, რუსეთის ფედერაციის პოლიტიკური ზეგავლენის გაძლიერებას შუწყობს ხელს. ძალთა ბალანსის არქონა და არასტაბილურობა; ტერორიზმის შიში, საქართველოს ტერიტორიების თვითნებური ოკუპაცია და აშ., რეალურად მიგვითითებს ქვეყნის უსაფრთხოების სერიოზულ გამოწვევებზე და მათზე მყისიერი რეაგირების აუცილებლობაზე. ქვეყნის უსაფრთხოების პოლიტიკის გონივრულად მართის წინაპირობა, მისი ხილული თუ უხილავი საფრთხეების გამოვლენა და მათზე ზემოქმედების უკვე აპრობირებული, ცივილიზებული, დასავლური მეთოდების გამოყენება წარმოადგენს.

რაც შეეხება ქვეყნის შიგნით არსებულ, ანუ საშინაო საფრთხეებს, ის უფრო პრობლემურია ვიდრე საგარეო საფრთხეები, რომელიც ძირითადად კავკასიის რეგიონის მერყევი მდგომარეობით გამოიხატება. საქართველოს საშინაო საფრთხეებში მოიაზრება:

- პოლიტიკური არასტაბილურობა;
- რეგიონის დამოკიდებულება გლობალურ ეკონომიკაზე;
- უმუშევრობა;
- სიღარიბე;
- პოლიტიკური საკითხების და ეკონომიკური პრობლემების არასათანადო შეფასება;
- ქვეყნის ეკონომიკური მდგრადობის გეგმის არ არსებობა და აშ.

გრძელვადიანი ეკონომიკური ზრდის შენარჩუნება ქვეყნის სტაბილური და უსაფრთხო განვითარების ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი შემადგენელი ნაწილია. აღნიშნული კი თავისუფალ ბაზრებზე ინტეგრაციით

და სწორი ეკონომიკური პოლიტიკით მიიღწევა. ღია, თანმიმდევრული და შედეგზე ორიენტირებული სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობები როგორც დასავლეთის, ისე აღმოსავლეთის ქვეყნებთან თუ საერთაშორიო გაერთიანებებთან, ქვეყნის უმთავრესი და უმნიშვნელოვანესი არჩევანია.

მესამე თავში - „ქვეყნის სატრანზიტო თავისებურებანი - პრობლემები და პერსპექტივები“, განხილულია საქართველოს სატრანზიტო მაგისტრალები. როგორც არსებული, ასევე სამომავლოდ დაგეგმილი, რომელიც საქართველოს სატრანზიტო დერეფანში აუცილებლად გაივლის. დეტალურადაა აღწერილი საქართველოს რკინიგზის პრობლემები და მისი სამომავლო პერსპექტივები. ასევე, გაანალიზებულია საქართველოს საზღვაო სიტემის და სანავსადგურო პოტენციალის ძირითადი მახასიათებლები, აღნიშნულ დარგში არსებული პრობლემები და შემოთავაზებულია ჩვენეული გადაჭრის გზები.

მას შემდეგ, რაც საქართველო შეუერთდა ევროპულ სამეზობლო პოლიტიკას, ამ პროცესის ფარგლებში სამოქმედო გეგმის შემუშავება ერთგვარი პოლიტიკური საფუძველი გახდა თანამშრომლობის გაღრმავებისთვის პრაქტიკულად ყველა მიმართულებით. განსაკუთრებული ყურადღება დაეთმო თანამშრომლობის განვითარებას ქვეყნის სატრანზიტო ფუნქციის გააქტიურების აქტუალიზაციაში.

ჯერ კიდევ 90-იანი წლების მეორე ნახევრიდან კასპისპირეთის სატრანზიტო მაგისტრალს ერთ-ერთი წამყვანი ადგილი ეჭირათ ევროპის სტრატეგიულ მიმართულებებში. ხოლო საქართველოს, აღნიშნული მაგისტრალის მათავარ გამტარს, უდიდესი მნიშვნელობა მიენიჭა. თუმცა, კასპის მაგისტრალის მშენებლობას გარდა ფინანსური უზრუნველყოფისა, პოლიტიკური მხარდაჭერა ესაჭიროებოდა. ამ დროს კი ევროპამ პასიური პოზიცია დაიჭირა, რაც პროექტების განხორციელებას სერიოზული საფრთხე შეუქმნა.

ნავთობზე მსოფლიო ფასების უპრეცედენტო ზრდამ, OPEC-ის ქვეყნებსა და რუსეთზე ევროპის ენერგეტიკული დამოკიდებულების ხარისხის შეუქცევადმა მატებამ, ევროპის ქვეყნების წინაშე მთელი

სიცხადით დააყენა გრძელვადიანი ენერგეტიკული უსაფრთხოების უზრუნველყოფის საკითხი.

ყურადსაღებია ის ფაქტიც, რომ ლოგისტიკური მომსახურების და გადაზიდვების ფასი არაკონკურენტუნარიანია. ქვეყანაში არ არის თამანდროვე მოთხოვნების შესაბამისი ლოგისტიკური ცენტრები, რომლებიც შესაძლებლობას მისცემდა ქვეყანას მაქსიმალურად გამოეყენებინა თავისი სატრანზიტო და სავაჭრო პოტენციალი. LPI მიხედვით, 2012 წელს 155 ქვეყანას შორის საქართველო 77-ე ადგილზე იყო. ხოლო გლობალური კონკურენტუნარიანობის 2013-2016 წლის ინდექსის მიხედვით, საერთაშორისო დისტრუბუციის კონტროლის კომპონენტში საქართველო 103 ადგილზეა.

საქართველოს ტერიტორიაზე გამავალი სატრანზიტო მაგისტრალის ხარისხს რამოდენიმე ფაქტორი განსაზღვრავს. ესენია:

- სატრანზიტო ინფრასტრუქტურის ხარისხი:
- ✓ მოძველებული სატრანზიტო ინფრასტრუქტურა;
- ✓ გამტარუნარიანობის დაბალი მაჩვენებელი;
- ✓ ამორტიზირებული ინფრასტრუქტურა;
- ✓ უსაფრთხოების დაბალი დონე;
- ✓ სატარიფო პოლიტიკის არამდგრადობა.
- სატრანზიტო ბაზრის მზარდი განვითარების დონე;
- ქვეყნის სატრანზიტო პოლიტიკის სტაბილურობა.

რთული სათქმელია, თუ რა ფაქტორებია ხელშემწყობი საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის ასამაღლებლად, რადგან, მოგეხსენებათ, აღნიშნული მხოლოდ ქვეყნის შიგნით მიმდინარე მოვლენებზე არ არის დამოკიდებული. თუმცა, საერთაშორისო, უკვე აპრობირებული პრაქტიკის გამოყენებით შეიძლება ითქვას, რომ, ქვეყნის სატრანზიტო ფუნქციის გასაძლიერებლად საჭიროა:

- სატრანზიტო ინფრასტრუქტურის სრულყოფა;
- კონკურენტუნარიანობის ამაღლების მექანიზმების

დანერგვა;

- მოქმედი და მშენებარე სარკინიგზო მაგისტრალების დროული რეაბილიტაცია. მაგ: „ყარსი-ახალქალაქის“ სარკინიგზო ხაზი, რომელიც ქვეყანაზე ჩინური, ყაზახური და აზერბაიჯანული ტვირთების გატარებას უზრუნველყოფს;

- ერთიანი სატრანზიტო პოლიტიკის შემუშავება და განხორციელება;

- ევროპის საერთო სატრასპორტო სტრატეგიის იმპლემენტაცია.

სატრანსპორტო სისტემის პოტენციალის სრულად გამოყენება ქვეყნის ძირითად ამოცანას და პერსპექტიულ მიმართულებას წარმოადგენს. ბოლო ათწლეულების განმავლობაში, მსოფლიოში და ჩვენს რეგიონშიც სარკინიგზო სფეროში მნიშვნელოვანი ცვლილებებია გატარებული. ეს უკანასკნელი მსოფლიო ეკონომიკურმა მდგომარეობამ და ახალი, დივერსიფიკაციის გზების ძიებამ გამოიწვია. საავტომობილო ტრანსპორტის განვითარებამ, საბაზრო ეკონომიკის მზარდმა ტენდენციამ და რეგიონში მიმდინარე კონფლიქტებმა აქტუალური გახადა სარკისარკინიგზო ინდუსტრიის მოდერნიზაცია და გაფართოება.

საქართველოს რკინიგზის სამომავლო პერსპექტივების განხილვისას, აუცილებელი ყურადღება უნდა მიექცეს ქვეყნის სატრანზიტო პოტენციალს და რკინიგზით მიღებული შემოსახვლების ზრდის შესაძლებლობებს. მთვარია, ამ სფეროში დაგეგმილი რეფორმების დროს ყურადღება გამახვილდეს იმ ქვეყნების გამოცდილებაზე, რომლებმაც სარკინიგზო რეფორმით ქვეყნის სოციალურ-ეკონომიკური მდგომარეობა უმაღლეს ნიშნულამდე მიიყვანეს.

რკინიგზის რეფორმა რომ წარმატებული იყოს, შეძლოს ქვეყნის ფინანსური ინსტიტუტისთვის ეკონომიკურ სარგებლის მიცემა, ამითვის:

- ქვეყანას უნდა გააჩნდეს პოლიტიკური ნება;
- ქვეყანამ უნდა შეიმუშაოს ფუნდამენტური ცვლილებებისა და რეფორმების დეტალური გეგმა;

- უნდა განხორცილდეს ძირეული ცვლილებები მმართველობით სფეროში.

ქვეყნის სატრანზიტო ფუნქციის გაძლიერება დამოკიდებულია:

- რეგიონში მიმდინარე პროცესებზე. როგორც ეკონომიკური თვალსაზრისით, ისე უსაფრთხოების კუთხით;

- ევროკავშირის მხარდაჭერის გაძლიერებაზე;

- სარკინიგზო კავშირების გაფართოებაზე მეზობელ ერებთან;

- ნავთობის მწარმოებელი ქვეყნების მიერ აღებული ვალდებულებების პირნათლად შესრულებაზე;

- საბაჟო პროცედურების დახვეწაზე და ვაჭრობის ხელშემწყობის მემორანდუმებისა და შეთანხმებების სიმრავლეზე;

- სარკინიგზო ინდუსტრიის მოდერნიზაცია და მისი გაფართოება.

სატრანზიტო დერეფნები ქვეყნის საგარეო პოლიტიკური ურთიერთობებისა და შიდა ეკონომიკის ძრითადი განმამაპირობებელია და ამიტომაც, აუცილებელია მის განვითარებაზე ზრუნვა. როგორც მოგეხსენებათ, ქვეყნის სატრანზიტო პოტენციალი პირდაპირ კავშირშია როგორც რეგიონულ, ისე საერთაშორისო გეოპოლიტიკურ მდგომარეობაზე და ამიტომ, საჭიროა სწორად იქნეს გამოვლენილი როგორც ეკონომიკური, ისე, პოლიტიკური რისკები, არსებული გამოწვევები და სამომავლო, მდგრადი შესაძლებლობები.

სადისერტაციო ნაშრომის **მეოთხე თავში** - „საქართველოს საერთაშორისო სატრანზიტო სივრცე – არსებული რეალობა, გამოწვევები და პერსპექტივები“, საუბარია ქვეყნის საერთაშორისო სატრანზიტო კვანძის ფუნქციაზე, მილსადენების პოლიტიკაზე, როგორც ქვეყნის გავლით, ასევე მის ალტერნატიულ მარშრუტებთან მიმართებაში, მათ მოცულობასა და წლიურ წარმადობაზე. განხილულია ტრასეკას პროექტის გასწვრივ მყოფი ქვეყნების სატრანპორტო პოლიტიკა და ცალკეული ქვეყნების მიერ აღნიშნული სფეროს რეგულაციის პრინციპები. შედარებულია როგორც

ტრასეკას გასწვრივ მყოფი, ისე სამხრეთ კავკასიის ქვეყნების და საქართველოს მმართველობითი სისტემა სატრანზიტო და სატრანსპორტო მიმართულებით. აღნიშნულიდან გამომდინარე, შემუშავებულია შესაბამისი რეკომენდაციები და წინადადებები.

ალტერნატიულ დერეფნებთან შედარებით „ევროპა-კავკასია-აზიის“ დერეფანი ახალია და, შესაბამისად, ტვირთების მოცულობით ბევრად ჩამოუვარდება კონკურენტებს. მაგრამ სატრანზიტო მაგისტრალის სიიარაღე, საიმედოობა, უსაფრთხოება და სისწრაფე აღნიშნულ სფეროში სატრანზიტო მაგისტრალს უკონკურენტო ლიდერად აყალიბებს. თუმცა, არსებობს რიგი პრობლემებისა, რომლებიც საქართველოზე გამავალი საერთაშორისო სატრანზიტო დერეფნის კონკურენტუნარიანობის დაქვეითებას იწვევს:

- საქართველოს ნავსადგურების ლოგისტიკის პრობლემები, რომელიც აზიური ტვირთების გატარების ერთ-ერთი უმთავრესი პრობლემაა;
- ნავსადგურებში გადამუშავებული ტვირთების საკმაოდ მაღალი ტარიფები, შავი ზღვის კონკურენტ ნავსადგურებთან შედარებით;
- ყაზახეთის ნავთობის დერეფნის გადაზიდვების კლება რუსეთის ალტერნატიული მილსადენის ჩანაცვლების გამო;
- საავტომობილო და სარკინიგზო გადაზიდვების ტარიფების მაღალი მაჩვენებელი, რომელიც ალტერნატიულ - რუსეთზე და ირანზე გამავალი-დერეფნების მეტად მოქნილი სატარიფო პოლიტიკაა.

საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის მდგრად განვითარებაზე საუბარისას აუცილებელია განვსაზღვროთ რამდენიმე ფაქტორი, რომელიც ქვეყნის სატრანზიტო ფუნქციის განვითარების ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი განმაპირობებელია:

- ქვეყნის სატრანზიტო ფუნქციის განვითარების ხელშეწყობა საკომუნიკაციო ბაზრის განვითარებით;

- რეგიონში არსებული სატრანზიტო მაგისტრალების პოლიტიკის კოორდინაცია, ერთიანი სატარიფო პოლიტიკის განსაზღვრა, ქვეყნის პორტების ლოგისტიკური მოწესრიგება და ერთიანი სატრანზიტო პოლიტიკის შემუშავება;
- საქართველოს საერთაშორისო სატრანზიტო ინფრასტრუქტურის ხარისხის ამაღლება;
- კავკასიის რეგიონში ტვირთწარმოქმნის ამაღლების ხელშეწყობა და მისთვის საჭირო ეკონომიკური რეფორმების განხორციელება.

რეგიონული თუ საერთაშორისო მნიშვნელობის სატრანზიტო მაგისტრალების ეფექტურობისთვის აუცილებელია ხედვის და მოქმედებების ერთობლიობა. ასევე, აუცილებელია როგორც ქვეყნის შიგნით, ისე ქვეყნის გარეთ სატრანსპორტო ინდუსტრიის ყველა მნიშვნელოვანი კომპონენტის კონსოლიდაცია; ბიზნესისთვის მიმზიდველი პლატფორმის შექმნა; პირადი ფაქტორების მინიმუმამდე, ან თუნდაც, საერთოდ გამორიცხვა და სატრანზიტო სფეროში მონოპოლიების აღმოფხვრა. ზემოთ ჩამოთვლილი მოქმედებების ეფექტური ერთობლიობა სატრანზიტო სფეროში შექმნილი სიმდიდრეების საზოგადოებაზე გადანაწილებას და ქვეყნის ეკონომიკურ წინსვლას განაპირობებს.

საქართველოს სატრანზიტო დერეფანი „აღმოსავლეთ-დასავლეთის სატრანსპორტო დერეფნის“ ერთ-ერთი უმთავრესი შემადგენელი ნაწილია. ბოლო წლებში საქართველოს გავლით ტვირთნაკადების რაოდენობა საგრძნობლად შემცირებულია. აღნიშნულის გამომწვევი მიზეზი მრავალფეროვანი და კომპლექსურია. მაგალითად: ცალმხივი სატარიფო შეღავათები, დასახვეწი საგადასახადო კოდექსი, შიდა სატრანსპორტო ტარიფები და ინფრასტრუქტურის მოუწესრიგებლობა. გამოსავალი – საკითხის ღრმა, საფუძვლიანი შესწავლა და შემდგომი რესტრუქტურირება, კერძოდ:

ცალმხრივი სატარიფო შეღავათები - საქართველოს გავლით აღმოსავლეთიდან დასავლეთის მიმართულებით ტვირთნაკადების მოზიდვის მიზნით, აღნიშნული სფეროს სატარიფო პოლიტიკიდან გამომდინარე, მოქმედებს რიგი შეღავათებისა. თუმცა, არ არსებობს ანალოგიური გადასახადი დასავლეთიდან კასპიის ზღვის მიამართულებით – რიგ შემთხვევებში დასავლეთიდან აღმოსავლეთით ტვირთების გატარების ღირებულება 2-3 ჯერ აღემატება იმავე ტვირთების გადაზიდვის ღირებულებას აღმოსავლეთიდან დასავლეთის მიმართულებით, რაც ართულებს ე.წ. რევერსული ტვირთების გადაზიდვას. სწორედ ამიტომ, ის კომპანიები, რომელთაც სურთ ტვირთების აღმოსავლეთიდან დასავლეთით ტრანსპორტირება მიმართვენ სხვა, ალტერნატიულ გზებს.

გამოსავალი კი ერთიანი, ორმხრივი სატარიფო შეღავათების დაწესების შემოღებაა, რომელიც ორ ქვეყანას შორის სახელმწიფო უწყებების ერთობლივი კოორდინაციის საფუძველზე მოხდება.

საგადასახადო კოდექსი - აღნიშნული მიმართულებით ვაწყდებით რიგ პრობლემებს. კერძოდ: საერთაშორისო გადამზიდავი და სავაჭრო კომპანიების საერთაშორისო დაბეგვრის არარსებობა. ეს კანონი მოქმედებს იმ კომპანიებზე, რომლებსაც არ გააჩნიათ სპეციალური დაბეგვრის გადასახადი, ანუ ის არის არარეზიდენტი ქვეყნის წარმომადგენელი, რომელთანაც საქართველოს სახელმწიფოს არ გააჩნია კონკრეტული ჩარჩო შეთანხმება ტვირთების გადაზიდვის ტარიფებთან დაკავშირებით. შესაბამისად, იბეგრებიან უფრო მაღალი მარჟით, ვიდრე სხვა, რეზიდენტი ქვეყნების წარმომადგენელი ფირმები. აქედან გამომდინარე, მათთვის საქართველო არაკონკურენტუნარიანი გარემოა და შესაბამისად, მის მიერ ტრანზირებული ტვირთი ძვირია.

გამოსავალი ისევ და ისევ საგადასახადო რეფორმის ლიბერალიზაციაშია. აუცილებელია:

- თავისუფალი ინდუსტრიული ზონების არსებობა, იმ საკვანძო რეგიონებში, სადაც პორტები და ლოგისტიკური კვანძებია;

➤ ე. წ. ესტონური საგადასახადო მოდელის დროული იმპლემენტაცია (2017 წლის 1 იანვრიდან მოეწერა ხელი), რომელიც გულისხმობს გადასახადის თავიდან აცილებას დივიდენდის მიღების გარეშე;

➤ ტურისტული ზონის ლიბერალიზაცია .

ინფრასტრუქტურული პრობლემები - როგორც მოგეხსენებათ, სატრანზიტო გადაზიდვების ერთ-ერთი შემაფერხებელი ფაქტორი, მოუწესრიგებელი ინფრასტრუქტურაა. კერძოდ, მომველებული სარკინიგზო მაგისტრალი, მაგისტრალზე გამჭოლი ელექტრომომარაგების არასისტემური მიწოდება, სანავთობე რეზერვუარების ნაკლებობა, არსებულის გაუმართაობა და სხვა. ეს ყველაფერი, საბოლოო ჯამში, მსხვილი ტრანზიტორი კომპანიისა თუ ქვეყნისთვის მიუღებელია. ამიტომაც, იყენებს სხვა, ალტერნატიულ მარშუტებს, რაც საბოლოო ჯამში საქართველოს ეკონომიკური განვითარების შემაფერხებელი ფაქტორი ხდება.

გამოსავალი სარკინიგზო მაგისტრალის რესტრუქტურალიზაცია და განახლებაა. ასევე, სარკინიგზო ბორნების გადახალისება და საქართველოში არსებული ნავთობტერმინალების რეზერვუარების ტექნიკური არჭურვა. ეს ყველაფერი, კი გადაზიდვების ეფექტიანობისა და ქვეყნის კონკურენტუნარიანობის ზრდას გამოიწვევს

სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი გეოგრაფიული მდებარეობის გამო საქართველო ისტორიულად სატრანზიტო მნიშვნელობის მატარებელი იყო და აღმოსავლეთ-დასავლეთის მაკავშირებელ ხიდად ითვლებოდა. თუმცა, დღევანდელი რეალობა როდია ოპტიმისტური. ქვეყნის სატრანზიტო პოტენციალი და მისი მდგრადი განვითარება საკმაოდ კომპლექსური თემაა და მოითხოვს როგორც კონკრეტული ქვეყნის შიგნით, ასევე მის გარეთ, მეზობლად მყოფი ქვეყნების შესაბამისი უწყებების კოორდინირებულ ურთიერთანამშრომლობას

რაც შეეხება მილსადენების სატრანზიტო დერეფნების კონკურენტუნარიანობას სხვა ალტერნატიულ დერეფნებთან შედარებით, სიტუაცია ბევრად სახარბიელოა, თუმცა არადაამაკმაყოფილებელი.

სატრანსპორტო გადაზიდვების კუთხითაც არასახარბიელო მდგომარეობაა, გადაზიდვების მოცულობები წლიდან წლამდე რეგრესული ხასიათისაა. საქართველოს რკინიგზის გადაზიდვების მოცულობები 2012 წლიდან 2017 წლის ნოემბრის ჩათვლით 35-40%-ით შემცირდა.

ნებისმიერი წარმატებული ქვეყნის ამოსავალი წერტილი თავისი სატრანსპორტო სისტემების გამართულ მუშაობაშია. ტრანსპორტის განვითარება და მისი სრული ინტეგრაცია ერთიანი სატრანსპორტო სისტემის პირობებშია შესაძლებელი. ამ პროცესის წარმატებით შესრულება კი სახელმწიფო ინსტიტუტების ურთიერთკოორდინირებული მუშაობის შედეგია. აღნიშნული პროცესის მთავარი ამოცანა კი, ეკონომიკური სარგებლის გარდა, მოსახლეობის მოთხოვნის დაკმაყოფილება ეკოლოგიური სატრანსპორტო საშუალებებთან მოსახურებაშია.

ქვეყნის სატრანსპორტო სისტემის განვითარება დაკავშირებულია ტექნიკისა და მეცნიერების განვითარებასთან. ტრანსპორტის სფეროს სწორად მართვის პირობებში, ტრანსპორტზე მოთხოვნის ზრდისა და სატრანსპორტო მომსახურების კონკურენტუნარიანობის ამაღლება, ქვეყნის ფინანსური სისტემის სტაბილურობა, მდგრადი ეკონომიკური განვითარება და ქვეყნის სატრანსპორტო მაგისტრალების მიმზიდველობის გაძლიერება, გონივრული საგადასახადო და საკანონმდებლო ბაზის სრულყოფა ქვეყნის სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების ერთ-ერთი წინაპირობა იქნება.

დასკვნა

გეოპოლიტიკური მდებარეობიდან გამომდინარე, კავკასიის რეგიონი და, მასთან ერთად, საქართველო მნიშვნელოვანი სატრანსპორტო არეალია და დასავლეთისა და ცენტრალური აზიის ქვეყნების მთავარ მაკავშირებელია.

„ახალი ბარეშუმის გზის“ ეკონომიკურმა პოტენციალმა, შესაძლოა, დიდი როლი ითამაშოს არამარტო საქართველოს, არამედ კავკასიის რეგიონის განვითარებაზე. ეკონომიკური სარგებლის გარდა, მას შეუძლია მოუტანოს საქართველოს და მთლიანად რეგიონს უსაფრთხოება და

სტაბილურობა. „ახალი აბრეშუმის გზის“ მთავარი ინიციატორი - ჩინეთი კი უკვე წარმოადგენს ტრანსკონტინენტალურ და გლობალურ მოთამაშეს მზარდი ეკონომიკური რესურსით. „აბრეშუმის გზის“ განვითარების პროექტს მხარს უჭერს არაერთი სახელმწიფო, რომელთაც აღნიშნულ პროექტში მონაწილეობის უდიდესი სურვილი გააჩნიათ.

ქვეყნის სატრანზიტო ფუნქციის გაძლიერების უმთავრესი წინაპირობა მის ტერიტორიაზე არსებული ყველა სატრანზიტო მაგისტრალის, ყველა სარკინიგზო, საპორტო და საავტომობილო ინფრასტრუქტურის, ლოგისტიკური ცენტრების განვითარებაზე, ქვეყნის სარკინიგზო და სატრანსპორტო კოორდინაციის დახვეწაზე, საბაჟო კონტროლის მოქნილი მექანიზმების დანერგვაზე, საერთო სავაჭრო ხელშეკრულებების ხელშეწყობი ღონისძიებების გატარებაზე, საერთაშორისო კონკურენტული სატრანზიტო დერეფნების განვითარების სტრატეგიის შემუშავებასა და „ახალი აბრეშუმის გზის“ მონაწილე ყველა ქვეყნის სავაჭრო ურთიერთობების გაღმავებაზეა დამოკიდებული.

წარმოდგენილი ნაშრომის მიზანი იყო გამოკვევკვლია და გაგვეანალიზებინა კავკასიის რეგიონის ფუნქცია სატრანზიტო გადაზიდვების თვალსაზრისით; ასევე, საქართველოს პოტენციური საერთაშორისო სატრანზიტო მაგისტრალის და სატრანზიტო გადაზიდვების კუთხით „ახალი აბრეშუმის გზის“ პროექტის ფარგლებში.

საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის მდგომარეობის, სატრანზიტო ტვირთბრუნვების, სატრანსპორტო დერეფნის ინფრასტრუქტურის განვითარების შემზღუდავი ფაქტორების გამოვლენისა და დერეფნის გამართული ფუნქციონირებისათვის აუცილებელი ღონისძიებათა დადგენის მიზნით ჩატარებულ იქნა მთელი რიგი კვლევებისა, რომელთა შედეგებიდან გამოტანილ იქნა შემდეგი დასკვნები:

- საქართველოს საზღვაო ნავსადგურების და ტერმინალების, ასევე, სარკინიგზო, საავიაციო და საავტომობილო გადაზიდვების (2012-2017 წლები) დინამიკის ანალიზიდან

გამომდინარე ნაჩვენებია, რომ ტვირთბრუნვა რეგრესული ხასიათისაა და დაახლოებით 30-35 %-ს შეადგენს (წლიური);

➤ ევროპა-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის კონკურენტუნარიანობის კვლევის შედეგად დადგენილია, რომ საქართველოსა და მის ალტერნატიულ საზღვაო მარშრუტებს შორის გადასაზიდი ტვირთების ღირებულება დაახლოებით 40-43%-მდე მცირია. შესაბამისად ტვირთების გადამისამართება ალტერნატიულ მარშრუტებზე ხორციელდება;

➤ საქართველოს პორტებისა და ტერმინალების ტვირთბრუნვის კვლევის მონაცემებიდან გამომდინარე დადგენილია, რომ საქართველოს ყველა სხვა პორტსა თუ ტერმინალთან შედარებით ფოთის პორტი მაინც ინარჩუნებს ტვირთების გადაზიდვის დინამიკის მცირეოდენ ცვლილებას მაშინ, როდესაც ბათუმის ნავსადგურში 2012-2017 წლებში გადაზიდული ტვირთების მოცულობა 7 %-დან (წლიური) 3 %-მდე ეცემა;

➤ ჩრდილოეთი-სამხრეთის მაგისტრალური გაზსადენის (რომლის მეშვეობით რუსეთი სომხეთს ამარაგებს) ფასის მოდელირების საფუძველზე ნაჩვენებია, რომ საქართველო აღნიშნული გაზსადენით ტრანზიტის საფასურად ნატურის სახით დაახლოებით 44 მლნ. \$-ს იღებდა წელიწადში. თუ ტრანზიტის საფასური ნატურის სახით - 185 \$ იქნებოდა, მისი ექვივალენტი დაახლოებით 37 მლნ. \$-ია წელიწადში. თუ ვივარაუდებთ, რომ ტრანზიტის საფასური 5\$-დან 7 \$-მდე მერყეობს, ვნახავთ, რომ ზარალი 14 მლნ. \$-დან 22 მლნ. \$-მდე მერყეობს. აპელირება იმაზე, რომ საქართველოს მხარე ვადლებული იყო დაბალ ფასად დაედო ხელშეკრულება გაზპრომთან, ლოგიკას მოკლებულია, რადგან სომხეთს შიდა მოხმარებისთვის 2 მლრდ. მ3 აირი ესაჭიროება. ირანიდან მარადგება მხოლოდ 1 მლრდ. მ3 და დანარჩენის შევსება, ანუ 1 მლრდ. მ3 მიწოდება მაინც საქართველოს გავლით მოხდებოდა;

➤ საქართველოს რკინიგზის ორგანიზაციულ-მმართველობითი საკითხების შესწავლისას, კერძოდ კი, საკადრო პერსონალზე მოსული გადაზიდული ტვირთების წილობრივი მაჩვენებლის შედარებისას მეზობელი ქვეყნების მაჩვენებლებთან, გამოვლენილია, რომ აღნიშნული ფარდობა საქართველოში 0.4-0.6 ათ. ტონით ნაკლებია, რაც მიუთითებს ამ კუთხით მენეჯმენტის სისუსტეზე;

➤ ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენისა (0.14 ცენტი 1 ბარელის გატარება) და ბაქო-თბილისი-ერზრუმის გაზსადენის (0.5 მილიარდი იაფი შესყიდვა და 5 % ტრანზიტის საფასური) წლიური გამტარუნარიანობისა და სატრანზიტო გადასახადის ანალიზის საფუძველზე ნაჩვენებია, რომ შემოსავალი ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის შემთხვევაში 30 მლნ \$-ზე მეტია და ბაქო-თბილისი-ერზრუმის შემთხვევაში კი 700 ათ \$-ზე მეტი. აქვე უნდა აღინიშნოს ის, რომ ზემოთ აღნიშნული ხელშეკრულებები გასაიდუმლოებულია და მხოლოდ მოდელირებით შეგვიძლია ვივარაუდოთ წლიური შემოსავალი საქართველოს ბიუჯეტში.

კვლევის შედეგებიდან გამომდინარე, დასტურდება ჰიპოთეზის ვარაუდი, იმის შესახებ, რომ:

➤ ინსტიტუციების არაკოორდინირებული მართვის შედეგად საქართველო კარგავს მილიონობით ტვირთს და შესაბამისად არაკონკურენტული ხდება მის ალტერნატიულ სატრანსპორტო დერეფნებთან შედარებით;

➤ ჯეროვნად ვერ ხორციელდება ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის განვითარების პოლიტიკის დეპარტამენტის ფუნქციური მექანიზმების დაგეგმვა და შემდგომი განხორციელება;

➤ ეროვნული სატრანსპორტო გეგმის არ არსებობა იწვევს სატრანზიტო მაგისტრალების მართვის პრობლემებს;

➤ დარგთაშორისი უერთიერთკავშირის ნაკლებობის გამო ვერ ხერხდება სატრანსპორტო გადაზიდვების დროს გამოკვეთილ პრობლემებზე დროული რეაგირება;

➤ დაქსაქსულია გადაწყვეტილების მიმღები ორგანოები სხვადასხვა უწყების სახით, რომლებიც ინსტიტუციების სახელწიფოთაშორისი კოორდინაციის მექანიზმების ნაკლებობას იწვევს;

➤ სატრანზიტო გადაზიდვების ნაკლებობა ქვეყნის ეკონომიკური განვითარების ერთ-ერთი შემაფერხებელი ფაქტორია;

➤ ეროვნული სატრანსპორტო გეგმის არ არსებობის შემთხვევაში საქართველო დაკარგავს რეგიონული სატრანზიტო და სატრანსპორტო კვანძის ფუნქციას.

სადისერტაციო ნაშრომში წარმოადგენილია შემდეგი წინადადებები და რეკომენდაციები:

➤ ერთიანი, მოქნილი სატარიფო მექანიზმის შემოღება, რომელიც სატრანზიტო ტვირთების გადაზიდვის ღირებულებას ახასავს;

➤ საგადასახადო გარემოს მეტად ლიბერალიზაცია სატრანზიტო ტვირთებთან მიმართებაში. კერძოდ: რეზიდენტი და არარეზიდენტი ქვეყნების ტვირთების ორმაგი დაბეგვრისგან განთავისუფლების მექანიზმების შემოღება;

➤ საქართველოს რკინიგზის მენეჯმენტის რესტრუქტურიზაცია და მისი დოტაცია. სამხრეთ კავკასიის ქვეყნებსა და დასავლეთში, რკინიგზა ყველგან დოტაციურია. ჩვენთან - არა. საქართველოს რკინიგზის საკადრო პერსონალის რაოდენობას (13 000-მდე) და გადასაზიდი ტვირთების მოცულობას (დაახლოებით 12 მილიონი ტონა) თუ შევადარებთ მეზობელი ქვეყნების მონაცემებს, ნათლად დავინახავთ, რომ: საქართველოში ერთ მოსამსახურე პერსონალზე საშუალოდ 1 ათასი ტონა ტვირთის გადაზიდვა მოდის წელიწადში მაშინ როდესაც უკრაინაში ან ესტონეთში აღნიშნული

მაჩვენებელი 1.4-1.6 ათ. ტონამდე მერყეობს. მეზობელი ქვეყნების გადაზიდვების რაოდენობის შეფარდება მომუშავე პერსონალის რაოდენობასთან გვიჩვენებს, რომ საქართველოს რკინიგზის მენეჯმენტი პერსონალის ეფექტურ მუშაობასთან დაკავშირებით არაეფექტურია. მიუხედავად საკმაოდ მტკივნეული პროცესისა, უნდა მოხდეს საკადრო ცვლილებების ოპტიმიზაცია, რათა საქართველოს რკინიგზამ, რომელიც საკმაოდ დიდი პოტენციალის მქონე ერთადერთი სახელმწიფო ორგანიზაციაა, მოახერხოს ტვირთბრუნვისა და შემოსავლების გაზრდა;

- სისტემური ცვლილებებია საჭირო საავტომობილო გადაზიდვების მხრივ. რეგლამენტი 881/92 გადამზიდებისათვის სართაშორისო მიმართულებით ტვირთების გადაზიდვის ნებართვის გამჭვირვალობას და ერთიანი სისტემის დანერგვას გულისხმობს;

- ინოვაციური ტექნოლოგიის „სქაი ვეის“ ტრანსფერი ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის განვითარებისთვის, რომელიც წარედგინა „ანაკლია სითის“ წარმომადგენლებს და საკითხი მოწონებულ იქნა;

- და ბოლოს, საქართველოს ეროვნული სატრანსპორტო სტრატეგიის დოკუმენტის შემუშავება, რომელიც უზრუნველყოფს საქართველოს რეგიონალურ ჰაზად ჩამოყალიბებას, როგორც აღმოსავლეთიდან დასავლეთის მიმართულებით, ასევე, ჩრდილოეთიდან სამხრეთის მიმართულებით.

იმისათვის, რომ ქვეყანა რეგიონულ ჰაზად ჩამოყალიბდეს, საჭიროა: სატრანსპორტო ნაგებობების, ინფრასტრუქტურის და ლოგისტიკური ცენტრების შექმნა; ზემოაღნიშნული სფეროების გამართული მუშაობისთვის აუცილებელია ქვეყნის ეროვნული სატრანსპორტო პოლიტიკის სტრატეგიული გეგმის შემუშავება, სადაც გაწერილი იქნება კონკრეტული სამინისტროების მიერ განსახორციელებელი კონკრეტული სამუშაოები გონივრულ ვადაში, საფინანსო ინსტრუმენტების განვითარებისთვის საჭიროა

საინვესტიციო პოლიტიკის ჩამოყალიბება. ეს იქნება ერთიანი, კომბინირებული დოკუმენტი, რომელიც სახელმწიფო ინსტიტუტების ურთიერთკავშირის და ურთიერთვალდებულებების მთელ კასკადს მოიცავს, რაც ქვეყნის სატრანსპორტო და სატრანზიტო ჰაზად ჩამოყალიბების გზაზე ესოდენ მნიშვნელოვანია. დოკუმენტის ძირითადი ნორმებისა და პრინციპების დანერგვა ხელს შეუწყობს ქვეყანაზე გამავალ სატრანზიტო დერეფნებში ტვირთების მოზიდვას, დერეფნების კონკურენტუნარიანობის ამაღლებას და ტვირთნაკადების არეალის გაფართოვებას, რაც ქვეყნის სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების ერთ-ერთი წინაპირობა იქნება. იქნება თუ არა საქართველო „ახალი აბრეშუმის გზის“ ერთ-ერთი მთვარი მოთამაშე რეგიონში, დრო გვიჩვენებს. თუმცა, პოტენციალი, რომელიც მის განხორციელებას გააჩნია, საკმაოდ დიდია. მას შეუძლია ქვეყანა სავაჭრო და ლოგისტიკურ ცენტრად აქციოს. თუმცა, ეს უკანასკნელი საქართველოს ისტორიული მისიაა.

ნაშრომის აპრობაცია: სადისერტაციო ნაშრომთან დაკავშირებით მომზადდა: სამი კოლოქვიუმი:

1. „კავკასიის რეგიონი და მისი ფუნქცია“. 27.02.2017;
2. „ახალი აბრეშუმის გზის“ სატრანზიტო პოლიტიკა და ქვეყნის უსაფრთხოება“. 29.07.2017;
3. „საქართველოს საერთაშორისო სატრანზიტო სივრცე - არსებული რეალობა, გამოწვევები და პერსპექტივები“. 22.02.2018.

საერთაშორისო სამეცნიერო კონფერენციები:

1. „საქართველოს გეოპოლიტიკა-ქვეყნის უსაფრთხოების გარემო და მის წინაშე არსებული რისკები, საფრთხეები და გამოწვევები“. საერთაშორისო სამეცნიერო-პრაქტიკული კონფერენცია „ეკონომიკა, ბიზნესი და ტურიზმი: აქტუალური პრობლემები, მიღწევები და ინოვაციები“. 2017 წელი, გვ. 120-123;

2. „საქართველოს ერთიანი სატრანზიტო სივრცე და აბრეშუმის გზის როლი ქვეყნის სოციალურ-ეკონომიკურ განვითარებაში“. მეოთხე საერთაშორისო ეკონომიკური კონფერენცია „ეროვნული ეკონომიკის განვითარების მოდელები: გუშინ, დღეს, ხვალ“. 2016 წელი;

3. „კავკასიის რეგიონის ფუნქცია და აბრეშუმის გზის როლი საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკურ განვითარებაში“. I საერთაშორისო კონფერენცია „თანამედროვე განვითარების ეკონომიკური, სამართლებრივი და სოციალური პრობლემები“. 2015 წელი.

სადისერტაციო ნაშრომის თემატიკასთან დაკავშირებით გამოქვეყნებული სამეცნიერო სტატიები:

1. „საქართველოს ერთიანი სატრანზიტო სივრცე და აბრეშუმის გზის როლი ქვეყნის სოციალურ-ეკონომიკურ განვითარებაში“. სამეცნიერო ჟურნალი „ბიზნეს-ინჟინერინგი“ N3, 2016 წელი, გვ. 110-112;

2. „კავკასიის რეგიონი - გეოპოლიტიკური ინტერესების გადაკვეთის ადგილი („ახალი აბრეშუმის გზა“). სამეცნიერო ჟურნალი „ხელისუფლება და საზოგადოება“ N 1 (41), 2017 წელი, გვ. 118-123;

3. „ქვეყნის სატრანზიტო თავისებურებანი, პრობლემები და პერსპექტივები“. სამეცნიერო ჟურნალი „ეკონომიკა“ 4-5, 2018 წელი, გვ. 55-60;

4. „საქართველოს სატრანზიტო პოლიტიკა. პრობლემები და მათი გადაჭრის გზები“. სამეცნიერო ჟურნალი „სოციალური ეკონომიკა“ XXI საუკუნის აქტუალური პრობლემები, 2018 წელი, გვ. 33-36.