

თანამედროვე სატრანსპორტო სისტემის განვითარება და მისი გავლენა ქვეყნის ეკონომიკაზე

იაგო ბერიძე, ბიზნეს ადმინისტრირების დოქტორი
ბიზნესის და ლოგისტიკის ფაკულტეტის ასისტენტი
ბათუმის ნავიგაციის უნივერსიტეტი

აბსტრაქტი

სტატიაში განხილულია თანამედროვე სატრანსპორტო სისტემების განვითარების ძირითადი მიმართულებები და მათი როლი ქვეყნის ეკონომიკურ განვითარებაში. გაანალიზებულია საქართველოს სტატისტიკური სამსახურის მიერ გამოქვეყნებული ოფიციალური მონაცემები რკინიგზის, საზღვაო პორტებისა და საჰაერო ტრანსპორტის ფუნქციონირების, აგრეთვე მგზავრთნაკადებისა და ტვირთბრუნვის მაჩვენებლების შესახებ. წარმოდგენილია სატრანსპორტო სისტემების განვითარების გეგმა წლების მიხედვით და შეფასებულია მაკრო და მიკრო დონეზე ტრანსპორტის ლოგისტიკური ხარჯების პროცენტული მაჩვენებლები, მათი თანაფარდობა მთლიან შიდა პროდუქტთან მიმართებაში. აღნიშნული მაჩვენებლები გაანალიზებულია დინამიკაში, მათ შორის საქართველოს ნავსადგურებსა და ტერმინალებში გადამუშავებული ტვირთების მოცულობა. განსაკუთრებული ყურადღება ეთმობა საქართველოს რკინიგზის მოდერნიზაციის პროექტს, მის მიერ განხორციელებული სატვირთო გადაზიდვების მასშტაბს და სამომავლო განვითარების მიმართულებებს. კვლევის შედეგად დადგინდა, რომ სატრანსპორტო პოლიტიკის დაგეგმვა და მისი ეტაპობრივი განხორციელება რიგ შემთხვევებში დადებითი დინამიკით ხასიათდება. ამასთან, ეკონომიკური

ეფექტიანობის მაქსიმალიზაციის მიზნით, აუცილებელია თითოეული ინფრასტრუქტურული პროექტის განხორციელება მოხდეს ოპტიმალურ და უმოკლეს ვადებში, რათა დაგეგმილი სტრატეგიებიდან მოსალოდნელი ეკონომიკური სარგებელი დროულად აისახოს ქვეყნის ფინანსურ და მაკროეკონომიკურ მაჩვენებლებზე.

საკვანძო სიტყვები: სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა, ტვირთბრუნვა, სატვირთო გადაზიდვები, ტვირთის მოცულობა.

ძირითადი ტექსტი. მსოფლიოში მიმდინარე გლობალიზაციის პირობებში, საქართველოს მდებარეობიდან გამომდინარე ქვეყნის ეკონომიკის განვითარება პირდაპირ კავშირშია სატრანსპორტო სექტორების მოწყობასა და მის რაციონალური გამოყენებასთან. საქართველოს აქვს თავისი გეოპოლიტიკურად სტრატეგიული მდგომარეობა, რაც შუა დერეფნის მიმართულებით მნიშვნელოვან მონაწილედ აქცევს. ეფექტურად გამართულ ინფრასტრუქტურას ნებისმიერი საქონლის მიწოდებასა და მომსახურების გაწევაში მნიშვნელოვანი როლი აქვს, ვინაიდან მისი მიზანია შეამციროს ხარჯები, მაქსიმალურად მოხდეს დროის ეფექტიანად გამოყენება და კონკურენციის გაწევა დროსა და სივრცეში. საერთაშორისო გლობალურ კვლევით კომპანიებზე დაყრდნობით შეგვიძლია ვთქვათ, რომ ის სახელმწიფოები რომლებიც ახდენენ სატრანსპორტო, საკომუნიკაციო სფეროში ინვესტირებას ერთნახევარზე მეტად უფორ ეფექტიანია ვიდრე ის სახელმწიფო ხარჯები, რომლებიც გაწეულია ნებისმიერ სხვა სფეროში. აუცილებელია განვმარტოთ რომ სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარებასთან ერთად

მნიშვნელოვანია სატელეკომუნიკაციო და ენერგეტიკული ინფრასტრუქტურის განვითარება, ენერგეტიკული ინფრასტრუქტურის გარეშე რთული იქნება, როგორც კონკურენციის გაწევა სხვა ქვეყნებისთვის ასევე ინვესტიციების მოზიდვისა და განხორციელებისთვის.

სატრანსპორტო სისტემის განვითარება სოციალურ-ეკონომიკურ კონტექსტში ხდება, სადაც სატრანსპორტო სექტორი ეკონომიკის მნიშვნელოვან კომპონენტს და განვითარებისთვის ძირითად ინსტრუმენტს წარმოადგენს, ეს ყოველივე კი დღითიდღე აქტუალური ხდება გლობალურ ეკონომიკაში, რომელიც თავის მხრივ დაკავშირებულია ტვირთებისა და ადამიანური კაპიტალის მოძრაობასთან, ცალსახაა რომ ეკონომიკური განვითარების დონე, მჭიდროდ ეკვრის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ხარისხსა და მის მოცულობას. როდესაც სატრანსპორტო სისტემები ეფექტურია, ისინი აუმჯობესებენ ეკონომიკურ, სოციალურ შესაძლებლობებს, რაც გამოიწვევს ბაზარზე უკეთეს წვდომას, დამატებით ახალ ინვესტიციებს და დამატებით შემოსავალს. სატრანსპორტო ინდუსტრიის ეკონომიკის მნიშვნელობა შეიძლება შეფასდეს მაკროეკონომიკური და მიკროეკონომიკური პერსპექტივიდან, კერძოდ:

- მაკროეკონომიკური დონეზე ტრანსპორტი და მასთან დაკავშირებული მობილურობა მჭიდროდ ეკვრის ეროვნული ეკონომიკის წარმოების, შემოსავლის, დასაქმების, ინვესტიციების დონესთან. სხვადასხვა მონაცემებით განვითარებულ ეკონომიკაში ტრანსპორტი მშპ-ს 6%-დან 12%-მდე შეადგენს, ხოლო ლოგისტიკურ ხარჯები 6-25%-მდე მერყეობს;
- მიკროეკონომიკურ დონე გულსიხმობს ეკონომიკის სექტორული ნაწილებისთვის მნიშვნელობას და მის განხილვას.

გლობალური ეკონომიკის განვითარების თითოეულ ეტაპზე ტრანსპორტის განვითარებაც თანადროულად ხდება, ახალმა ტექნოლოგიებმა თუ ინოვაციებმა ეს პროცესები უფრო დაახლოვა და შექმნა შემდეგი სახის მიმართულებები:

საზღვაო პორტების ისტორიული მნიშვნელობა ვაჭრობაში უცვლელი რჩება. ეს მნიშვნელობა კიდევ უფრო გაძლიერდა ევროპული ექსპანსიის ადრეულ ეტაპებზე მე-16-დან მე-18 საუკუნეებამდე, რაც ფართოდ არის ცნობილი, როგორც „ექსპლორაციის ხანა“. საზღვაო პორტებმა ხელი შეუწვეს საერთაშორისო ვაჭრობის ადრეულ განვითარებას კოლონიური იმპერიების მეშვეობით, მაგრამ შეზღუდული იყო ხმელეთზე წვდომით. მოგვიანებით, ინდუსტრიული რევოლუციის დროს, ბევრი პორტი მნიშვნელოვან ინდუსტრიულ პლატფორმად იქცა. გლობალიზაციასთან ერთად, საზღვაო პორტებმა გაზარდეს თავიანთი მნიშვნელობა გლობალური ვაჭრობისა და მიწოდების ჯაჭვების მხარდაჭერაში. საზღვაო პორტების მიერ დამუშავებული ტვირთი ასახავს მათი შიდა ტერიტორიების ეკონომიკურ სირთულეს. გადაზიდვები როგორც წესი, ასოცირდება როგორც ნაყარ ტვირთებთან, ასევე კონტეინერიზებულ ნაკადებთან. ტექნოლოგიურმა და კომერციულმა განვითარებამ გამოიწვია ზღვის, ოკეანეების, როგორც ეკონომიკურ და მიმოქცევის სივრცეზე, უფრო მეტი დამოკიდებულება. რაც შეეხება მდინარის ვაჭრობას, ადრეული საუკუნეებიდან ჭარბობდა, რომელზეც არხებიც კი აშენდა იქ სადაც სიმაღლის მნიშვნელოვანი ცვლილება არ მომხდარა, რადგან ჩამკეტების ტექნოლოგია ჯერ კიდევ არ იყო დანერგილი. მე-18 საუკუნის ბოლოს და მე-19 საუკუნის დასაწყისში ინდუსტრიული რევოლუციის პირველი ეტაპი დაკავშირებული იყო დასავლეთ ევროპასა და ჩრდილოეთ ამერიკაში ჩამკეტებიანი არხის სისტემების განვითარებასთან, ძირითადად მძიმე ტვირთების

გადასაზიდად. ამან საშუალება მისცა ელემენტარული და შეზღუდული შიდა განაწილების სისტემების განვითარებას, რომელთაგან ბევრს დღესაც აქტუელურად იყენებენ.

მე-19 საუკუნის ინდუსტრიული რევოლუციის მეორე ეტაპი დაკავშირებული იყო რკინიგზის სისტემების განვითარებასა და დანერგვასთან, რამაც შესაძლებელი გახადა უფრო მოქნილი და მაღალი გამტარუნარიანობის შიდა სატრანსპორტო სისტემების დაარსება. ამ უკანასკნელმა კი ხელი შეუწყო მნიშვნელოვანი ეკონომიკური და სოციალური შესაძლებლობების გახსნას რესურსების მოპოვების, რეგიონების დასახლების, ტვირთებისა და მგზავრების მზარდი მობილურობის გზით. მე-20 საუკუნეში სწრაფად განვითარდა ყოვლისმომცველი საგზაო სატრანსპორტო სისტემები, როგორცაა ეროვნული საავტომობილო გზების სისტემები და ავტომობილების წარმოება, მეორე მსოფლიო ომის შემდეგ, ტრანსპორტი ფართოდ ხელმისაწვდომი გახდა საშუალო შემოსავლის მქონე სოციალური კლასებისთვის. ეს დაკავშირებული იყო მნიშვნელოვან ეკონომიკურ გაუმჯობესებებთან, ავტომობილებმა ასევე შესაძლებელი გახადა სოციალური შესაძლებლობების ახალი ფორმების შექმნა. გლობალური საჰაერო და სატელეკომუნიკაციო ქსელების განვითარება იწყება მე-20 საუკუნის მეორე ნახევრიდან. სადაც შესაძლებელი გახდა ახალი ორგანიზაციული და მენეჯერული ფორმების შექმნა, განსაკუთრებით ლოჯისტიკისა და მიწოდების ჯაჭვის მართვის სწრაფად განვითარებად სფეროში. მიუხედავად იმისა, რომ საზღვაო ტრანსპორტი გლობალიზაციის ფიზიკური ქვაკუთხეა, საჰაერო ტრანსპორტი და საინფორმაციო ტექნოლოგიები ხელს უწყობს მგზავრების, სპეციალიზებული ტვირთების და მათთან დაკავშირებული საინფორმაციო ნაკადების დაჩქარებულ მობილურობას.

საქართველოს სატრანსპორტო სისტემა მოიცავს ძირითად საავტომობილო ქსელს აღმოსავლეთ-დასავლეთის დამაკავშირებელი მაგისტრალის სახით, რკინიგზას, საერთაშორისო აეროპორტებს, საზღვაო პორტებსა და ტერმინალებს. უახლესი მონაცემების მიხედვით უკვე განხორციელდა ჩინეთიდან სარკინიგზო-სატვირთო გადაზიდვების განხორციელება, კერძოდ ჩინეთიდან მატარებელს საშუალოდ სჭირდება 9 დღე, ხოლო ალტერნატიული საზღვაო მარშრუტით 45 დღე, საქსტატის მონაცემებით რკინიგზით გადაზიდული ტვირთის რაოდენობამ ყველაზე მაღალ ნიშნულს 2022 წელს მიაღწია სადაც ტვირთბრუნვა 4 193 200 000 ტონას გაუტოლდა, შემდეგ წლებში კი შეინიშნება ტვირთბრუნვის კლება, საინტერესოა ის გარემოებაც რომ რკინიგზით ტვირთების შემოტანა გამომგზავნი ქვეყნების მიხედვით ჩინეთიდან და აზერბაიჯანიდან ყოველ წლიურად იზრდება, ხოლო კლება შეინიშნება ყაზახეთიდან და თურქმენეთიდან.

იგივე მდგომარეობა გვაქვს საჰაერო ტრანსპორტით გადატანილი ტვირთის და ტვირთბრუნვის შესახებ, სადაც 2022 წელს რეკორდული ციფრი დაფიქსირდა, საქართველოს საჰაერო ტრანსპორტით გადატანილ იქნა 667 ათასი ტონა ტვირთი, ხოლო ტვირთბრუნვის მოცულობამ 1 238 მლნ. ტონა-კილომეტრი შეადგინა, 2023 წელს შემცირდა და ტვირთი 224.2 ათასი ტონა შეადგინა, ხოლო 2024 წელს გაიზარდა და 269.6 ათასი ტონას მიაღწია, ყოველ წლიურად იზრდება მგზავრთა გადაყვანის რაოდენობა, 2024 წელს წინა წელთან შედარებით 1.8 ჯერ გაიზარდა და 644.5 ათას მგზავრს მიაღწია.

დადებითი დინამიკა გვაქვს საქართველოს ნავსადგურებში და ტერმინალებში გადამუშავებული ტვირთის მოცულობის მიმართულებით, სადაც 2024 წელს გადამუშავებული ტვირთის საერთო ჯამმა 15 562,3 ათასი

ტონა შეადგინა, რაც წინა წელთან შედარებით 1.1 ჯერ არის გაზრდილი, დადებითი მაჩვენებელია საქართველოს პორტებში შემოსული გემების მიმართულებითაც, სადაც 2024 წელს ჯამში 1683 სხვადასხვა ტიპის გემი შემოვიდა, რაც წინა წელთან შედარებით 1.1-ჯერ მეტია. რაც შეეხება მგზავრთა ნაკადს საქართველოს ნავსადგურებსა და ტერმინალებში, ყველაზე მეტი რაოდენობა დაფიქსირდა 2020 წელს 19.1 ათასი ადამიანი, ხოლო შემდეგ დაიწყო შემცირება, 2024 წელს კი 2023 წელთან შედარებით 0.2-ით გაიზარდა და 7.9 ათას ადამიანს მიაღწია.

დასკვნა შეგვიძლიათ დაზუსტებით ვთქვათ რომ მიღწეულ შედეგებს სატრანსპორტო მიმართულებით დადებითი მაჩვენებელი აქვს, თუმცა აუცილებელია სრულად და დროულად დასრულდეს აღმოსავლეთ/დასავლეთის დამაკავშირებელი მაგისტრალი, რომელიც კიდევ უფრო შეამცირებს გადაადგილების დროს და გაზრდის გამტარუნარიანობას, რაც საბოლოო ჯამში შუა დერეფნის მიმზიდველობას და მაღალი კონკურენციის გაწევას შეუწყობს ხელს. აღნიშნულიდან გამომდინარე მიმაჩნია რომ აღმოსავლეთის ქვეყნებთან აუცილებელია ვაჭრობის ზრდის პოტენციალის ძირეული შესწავლა, თანამშრომლობის გაზრდა და განვითარების გეგმის დასახვა, საინვესტიციო თანამშრომლობის გაძლიერება, სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაციის სრულად დასრულება და ექსპლუატაციაში გაშვება, შუა დერეფნის ძირითადი უპირატესობების გამოყენება და საერთაშორისო თანამშრომლობის დაინტერესების მიზნით ძირითადი ელემენტების წარმოჩენა როგორცაა ღირებულება, დრო და საიმედოობა. ამრიგად სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის სრულად მოდერნიზების და ახალი პერსპექტივების ათვისების შემთხვევაში, სრულად გაზრდის ჩვენი ქვეყნის კონკურენტუნარიანობას საერთაშორისო ბაზარზე და

უზრუნველყოფს შუა დერეფნის დაინტერესებას მაღალი ინტენსივობით, რაც საბოლოოდ უზრუნველყოფს ეკონომიკის გაზრდასა და მოსახლეობის კეთილდღეობაზე ასახვას.

Transport Infrastructure and Regional Economic Development

Iago Beridze, Doctor of Business Administration
Assistant, Faculty of Business and Logistics
Batumi University of Navigation

Abstract

article examines the main directions of development of modern transportation systems and their role in national economic development. It analyzes official data published by the National Statistics Office of Georgia concerning the operation of railway, maritime port, and air transport systems, as well as indicators of passenger flows and cargo turnover. A year-by-year development plan of the transportation system is presented, and macro- and micro-level indicators are assessed, including the proportion of transport logistics costs relative to gross domestic product. These indicators are analyzed dynamically, with particular emphasis on the volume of cargo handled at Georgian seaports and terminals. Special attention is devoted to the modernization project of Georgian Railway, the scale of freight transportation carried out by the company, and its future development directions. The study finds that the planning and phased implementation of transport policy demonstrate positive dynamics in several cases. However, in order to maximize economic efficiency, it is essential that each infrastructure project be implemented within optimal and shortest possible timeframes, so that the economic benefits

expected from the planned strategies are reflected in a timely manner in the country's financial and macroeconomic indicators.

Keywords: transport infrastructure, cargo turnover, freight transportation, cargo volume.

გამოყენებული ლიტერატურა

1. ვეშაპიძემ შ., სეხნიაშვილი დ., ოსაძე ლ., „სატრანსპორტო პოლიტიკა“თბილისი 2012 წ;
2. საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების სტრატეგია-საქართველო 2020“- საქართველოს მთავრობა;
3. <https://www.geostat.ge/ka/modules/categories/387/momsakhurebis-statistika298>;
4. https://databank.worldbank.org/views/reports/reportwidget.aspx?Report_Name=CountryProfile&Id=b450fd57&tbar=y&dd=y&inf=n&zm=n&country=GEO;
5. <https://data.worldbank.org/country/georgia>;
6. van Wee, B., J.A. Annema and D. Banister (eds) (2013) The Transport System and Transport Policy: An Introduction, Cheltenham, UK: Edward Elgar.