

საქართველოს რეგიონში სატრანსპორტო ჰაბის ფუნქცია არ აქვს

✘ საქართველოს სატრანსპორტო დარგების მიერ გადაზიდული ტვირთების მოცულობა ბოლო რამდენიმე წელიწადია პერმანენტურად იკლებს. 2017 წლის იანვარ–აგვისტოში 2016 წლის ანალოგიურ პერიოდთან შედარებით ეს მაჩვენებელი 800 000 ტონით შემცირდა. კერძოდ, 2017 წლის პირველ 8 თვეში გადაზიდული ტვირთების რაოდენობამ 25.5 მილიონი ტონა შეადგინა, მაშინ, როცა წინა წლის ამავე პერიოდში ეს მონაცემი 26.3 მილიონი იყო.

სატრანსპორტო დერეფნის კვლევის ცენტრის დამფუძნებელი პაატა ცაგარეიშვილი „კომერსანტთან“ საუბრისას აცხადებს, რომ ტვირთების შემცირების ტენდენცია ხუთი წელიწადია გრძელდება. მისი თქმით, იდეალური მდგომარეობა 2010-2012 წლებში იყო, როდესაც რკინიგზამ 20 მილიონ ტონამდე ტვირთი გადაზიდა, პორტებმა კი – 15-17 მილიონი ტონა.

„ტვირთების რაოდენობის მნიშვნელოვნად შემცირება უკვე ხუთი წელიწადია გრძელდება. სამწუხაროდ, ეს ძალიან ცუდი მაჩვენებელია და პროცესმა შეუქცევადი ტენდენციის სახე მიიღო. ორი რამ მაფიქრებინებს იმას, რომ სატრანსპორტო დერეფანში ყველაფერი რიგზე არ არის – პირველი, ჩვენი რეგიონის ქვეყნებთან ტვირთების შემცირება არ ფიქსირდება და მეორეც, მათ მოახერხეს და ეკონომიკური სტაგნაციის პირობებში, მეორე წელიწადია ბრდის ტენდენცია დაიწყეს“, – აღნიშნა ცაგარეიშვილმა.

კითხვაზე, რა ღონისძიებები უნდა გატარდეს, რომ სატრანსპორტო გადაზიდვებში უარყოფითი ტენდენცია დადებითისკენ შეიცვალოს, პაატა ცაგარეიშვილი პასუხობს, რომ სახელმწიფოს მხრიდან ტვირთების მოზიდვისთვის მნიშვნელოვანი ნაბიჯები უნდა გადაიდგას, მათ შორის ეკონომიკური ატაშეების მხრიდან.

„სახელმწიფო ღონებზე მორაპარაკებები უნდა გაიმართოს, რომ ტვირთები

მოვიზილოთ, სამომავლოდ ამ პროცესში ჩვენს საერძოებში დანიშნული ეკონომიკური ატაშეებიც უნდა ჩაერთონ. მხოლოდ იმაზე აპედირება, რომ ეს რკინიგზის ან ნავსადგურების პრეროგატივაა, სწორი არ არის. საქართველოს ტერიტორიაზე ადგილობრივი მოცულობების გაზრდა, რკინიგზის და ნავსადგურების აქტიური კოორდინაცია, მეზობეე სატრანსპორტო უწყებებთან კოორდინაცია, ერთობრივი გამჭორი ტარიფების მექანიზმის ამუშავება, ცადვეურ ტვირთებზე ფასდაკლებების შემუშავება – ნაბიჯები ამ მიმართულებით უნდა გადაიდგას“, – აღნიშნა ცაგარეიშვიდმა.

მისივე თქმით, 2012 წედთან შედარებით ტრანზიტი 49%-ით არის შემცირებული: „ეს ყვედაზე მეტად დამაფიქრებელია, რადგანაც ჩვენ სატრანზიტი ქვეყანა ვართ. საკონტეინერო მატარებელი, რომელიც ჩინეთიდან ჩვენთან უნდა წამოსურიყო, ვერ მოდის. ზოგადად საკონტეინერო მატარებლები ჩინეთიდან ევროპის მიმართულებით რუსეთის გავრით გადაიან, ესაც უარყოფითი მაჩვენებელია. **ხშირ შემთხვევაში ექსპორტიორებისთვის საქართველოს დერეფნით გავდა მომგებიანია, მაგრამ რატომღაც რუსეთის დერეფნით გავდას ამჯობინებენ.**“

კითხვაზე, რატომ არჩევენ ექსპორტიორები რუსეთის სატრანსპორტო დერეფნის გავდას, მაშინ როდესაც საქართველოს სატრანსპორტო დერეფნის გავდაც შეუძლიათ, პაატა ცაგარეიშვიდი პასუხობს: „ჩემი აზრით, ბევრი მიზეზია, მათ შორის ტარიფების კოორდინაცია. არსებობენ ფინანსურად ძლიერი ოპერატორები, რომლებიც გადაზიდვის კომერციურ მხარეს არეგულირებენ. ჩვენ ეს მიმართულება ნაკლებად განვითარებული გვაქვს. ასევე, არის ასეთი დეტაღიც – რუსეთიდან მეტია საშუადება, რომ ცარიელი ვაგონი უკუმიმართულებით დატვირთო, ანუ რევერსიური ტვირთი წარმოიქმნას. ჩვენთან ამის ნაკლები შესაძლებლობაა.“

რაც შეეხება პროგნოზებს, რა მოლოდინები არსებობს და როდის შეძლებს საქართველო ამ მიმართულებით „ეკონომიკური სტაგნაციის“ პერიოდის დაძვევას, სატრანსპორტო დერეფნის კვდვის ცენტრის დამფუძნებელი ვარაუდობს, რომ ორი-სამი წდის შემდეგ ეს შესაძლებელი იქნება, მანამდე კი საქართველო რეგიონში სატრანსპორტო ჰაბის ფუნქციას ვერ შეასრულებს: „ირანის ან უკრაინის მიმართულებით დამატებითი ტვირთები უნდა წამოვიდეს,

რადგან ჩვენი გადაზიდვების არეალი მხოლოდ ამერბაიჯანით და სომხეთით შემოიფარგება. რეგიონში სატრანსპორტო ჰაბის ფუნქციას ამერბაიჯანი იძენს, საქართველოს კი ამ ეტაპზე ეს ფუნქცია არ აქვს და ამაზე ტვირთების შემცირების მარვენებედიც მოწმობს“, – აცხადებს ცაგარეიშვიდი.

commersant.ge