

საქართველოს რეგიონში სატრანსპორტო ჰაბის ფუნქცია არ აქვს



საქართველოს სატრანსპორტო დარგების მიერ გადაზიდული ტვირთების მოცულობა ბოლო რამდენიმე წელიწადია პერმანენტულად 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 დაიწყო“, – 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 მოღვაწეებები უნდა გაიმართოს, რომ ტვირთები მოვიზიდოთ, სამომავლოდ ამ პროცესში ჩვენს საეკონომიკურ დანიშნულ ეკონომიკური ატაშეების უნდა ჩაერთონ. მხოლოდ იმაზე აპელირება, რომ ეს რკინიგზის ან ნავსადგურების პრეროგატივაა, სწორი არ არის. საქართველოს ტერიტორიაზე ადგილობრივი მოცულობების გაზრდა, რკინიგზის და ნავსადგურების აქტიური კოორდინაცია, მეზობელ სატრანსპორტო უწყებებთან კოორდინაცია, ერთობლივი გამჭორი ტარიფების მექანიზმის ამუშავება, ცარკეურ ტვირთებზე ფასდაკლებების შემუშავება – ნაბიჯები ამ მიმართულებით უნდა გადაიდგას“, – აღნიშნა ცაგარეიშვილმა.

მისივე თქმით, 2012 წელთან შედარებით ტრანზიტით 49%-ით არის შემცირებული: „ეს ყველაზე მეტად დამაფიქრებელია, რადგანაც ჩვენ სატრანზიტო ქვეყანა ვართ. საკონტეინერო მატარებელი, რომელიც ჩინეთიდან ჩვენთან უნდა წამოსურიყო, ვერ მოდის. ზოგადად საკონტეინერო მატარებლები ჩინეთიდან ევროპის მიმართულებით რუსეთის გავლით გადიან, ესაც უარყოფითი მარგენებელია. **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 ცაგარეიშვილი პასუხობს: „ჩემი აზრით, ბევრი მიზეზია, მათ შორის ტარიფების კოორდინაცია. არსებობენ ფინანსურად ძლიერი ოპერატორები, რომლებიც გადაზიდვის კომერციულ მხარეს არეგულირებენ. ჩვენ ეს მიმართულება ნაკლებად განვითარებული გვაქვს. ასევე, არის ასეთი დეტალიც – რუსეთიდან მეტია საშუალება, რომ ცარიერი ვაგონი უკუმიმართულებით დატვირთო, ანუ რევერსიური ტვირთი წარმოიქმნას. ჩვენთან ამის ნაკლები შესაძლებლობაა.“

რაც შეეხება პროგნოზებს, რა მოლოდინები არსებობს და როდის შეძრებს საქართველო ამ მიმართულებით „ეკონომიკური სტაგნაციის“ პერიოდის დაძვვას, სატრანსპორტო დერეფნის კვლევის ცენტრის დამფუძნებელი ვარაუდობს, რომ ორი-სამი წლის 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 აზერბაიჯანით და სომხეთით შემოიფარგლება. რეგიონში სატრანსპორტო ჰაბის ფუნქციას აზერბაიჯანი იძენს, საქართველოს კი ამ ეტაპზე ეს ფუნქცია არ აქვს და ამაზე ტვირთების შემცირების მაჩვენებელიც მოწმობს“, – აცხადებს ცაგარეიშვილი.

commercant.ge