



საქართველოს სტრატეგიისა და საერთაშორისო ურთიერთობების კვლევის ფონდი
GEORGIAN FOUNDATION FOR STRATEGIC AND INTERNATIONAL STUDIES

უსაფრთხოების მიმოხილვა

დავით შატაკიშვილი

რუსეთ-უკრაინის ომის გავლენა გლობალურ სატრანსპორტო ქსელებზე
და საქართველოს როლი

საავტორო უფლებები დაცულია და ეკუთვნის საქართველოს სტრატეგისა და საერთაშორისო ურთიერთობების კვლევის ფონდს. წერილობითი ნებართვის გარეშე პუბლიკაციის არც ერთი ნაწილი არ შეიძლება დაიბეჭდოს არანაირი, მათ შორის ელექტრონული ან მექანიკური, ფორმით. გამოცემაში გამოთქმული მოსაზრებები და დასკვნები ეკუთვნის ავტორს/ებს და შეიძლება არ ასახავდეს საქართველოს სტრატეგისა და საერთაშორისო ურთიერთობების კვლევის ფონდის თვალსაზრისს.

© საქართველოს სტრატეგისა და საერთაშორისო ურთიერთობათა კვლევის
ფონდი 2022

გლობალური სატრანსპორტო ინდუსტრიისა და მიწოდების ჯაჭვების ნორმალური ფუნქციონირებისთვის ბოლო ათწლეულებში ყველაზე დიდი დარტყმა იყო კოვიდპანდემია, რამაც ამ მიმართულებით ძირეული ცვლილებები გამოიწვია. ეს, ცხადია, აისახა სამომხმარებლო ფასების ზრდაზე, ტრანსპორტირების ხანგრძლივობაზე, საწარმოებისთვის კომპონენტებისა და ნახევარფაბრიკატების მიწოდების შეფერხებაზე, ზოგადი სოციალურ-ეკონომიკური მდგომარეობის დამძიმებაზე და ა.შ. უკანასკნელი რამდენიმე თვის განმავლობაში ამ ყველაფერმა უკეთესობისკენ იცვალა პირი და მსოფლიომ ნელ-ნელა დაიწყო ჩვეულ კალაპოტში დაბრუნება. თუმცა, რუსეთის სამხედრო აგრესიამ უკრაინაში მიწოდების ჯაჭვები და ტრანსპორტირების გლობალური ქსელი ახალი სირთულეების წინაშე დააყენა. ამ პროცესმა უდიდესი ზიანი მიაყენა მასში ჩართულ ქვეყნებსა თუ კომპანიებს და ახლიდან წარმოშვა ის პრობლემები, რაც ჯერ კიდევ პანდემიის დროს იყო აქტუალური. გაუქმებული ან გახანგრძლივებული ფრენები, გაძვირებული საწვავი, პირველადი მოხმარების პროდუქტების ფასების ინფლაცია - ეს შედეგები მზარდია და, სამწუხაროდ, გრძელვადიანი უარყოფითი ეფექტი ექნება.

კოვიდპანდემიამ მსოფლიოს დაანახა უფრო მოკლე, მოქნილი და ეფექტიანი მიწოდების ჯაჭვების მნიშვნელობა, ხოლო რუსეთის ომმა უკრაინაში - საიმედო და სტაბილური სავაჭრო პარტნიორების ყოლის აუცილებლობა. მოსკოვის იმპულსური ქმედებების ფონზე ნამდვილად რთულია მასთან რაიმე სახის გრძელვადიანი თანამშრომლობის დაგეგმვა. გარდა ამისა, სხვადასხვა სახის ძირითადი მოხმარების პროდუქტებზე მსოფლიოს მაღალი დამოკიდებულება რუსეთზე, ბაზრების დივერსიფიცირებას მეტად რთულ ამოცანად აქცევს. ლოჯისტიკურმა შეფერხებებმა თითქმის ყველა ქვეყანასა თუ ინდუსტრიაზე მოახდინა გავლენა, სურსათის უსაფრთხოებიდან დაწყებული, მაღალტექნოლოგიური წარმოებებით დამთავრებული. საინტერესოა ვნახოთ, ძირითადად რამ განაპირობა მიწოდების ჯაჭვების არევა, რა კონკრეტული შედეგების წინაშე დადგა სატრანსპორტო გადაზიდვების ინდუსტრია და ახალ გეოპოლიტიკურ რეალობაში რა რეგიონული სატრანზიტო შესაძლებლობები გაჩნდა საქართველოსთვის.

მიწოდების ჯაჭვების დისფუნქციის მთავარი ფაქტორები

რუსეთის აგრესიას უკრაინაში დასავლეთის მხრიდან საპასუხო გადაწყვეტილებები მოჰყვა, რაც სანქციების 6 სხვადასხვა პაკეტში აისახა და რუსეთის თითქმის ყველა სექტორი თუ კრიტიკული მნიშვნელობის ინდუსტრია მოიცვა. ცხადია, შეზღუდვები შეეხო ტრანსპორტირებისა და გადაზიდვის სერვისებსაც. ევროკავშირმა რუსეთში აკრძალა თვითმფრინავებისა და მისი სათადარიგო ნაწილების მიწოდება, საჰაერო ხომალდების გეგმური ტექნიკური მომსახურება და დაზღვევა, თავის საჰაერო სივრცე ჩაუკეტა რუსულ ავიაკომპანიებს, მათ შორის, კერძო საკუთრებაში არსებულ თვითმფრინავებს. საპასუხოდ, რუსეთმა საკუთარ ცაზე ფრენა აუკრძალა იმ ქვეყნებს, რომლებმაც მის წინააღმდეგ სანქციები

დააწესეს. გარდა ამისა, ევროპამ საკუთარ პორტებში რუსული გემების მიღება აკრძალა, რამაც, საკაერო შეზღუდვებთან ერთად, გლობალურ სატრანსპორტო ქსელებსა და მიწოდების ჯაჭვებს უდიდესი დარტყმა მიაყენა. ამგვარად, დასავლური სანქციები რუსეთთან ერთად ევროპასაც მნიშვნელოვნად აზიანებს, თუმცა მას უდიდესი პოლიტიკურ-ეკონომიკური რაციონალიზმი აქვს.

რუსეთი, ბუნებრივი აირისა და ნედლი ნავთობის გარდა, სამრეწველო ლითონების, ფოლადის, ნიკელის, ალუმინის და ძირითადი სამომხმარებლო პროდუქტების ერთ-ერთი მთავარი ექსპორტიორი ქვეყანაა. რუსეთი და უკრაინა ერთობლივად მსოფლიოს ხორბლისა და მარცვლეულის ექსპორტის 29%-ს შეადგენენ.¹ ხორბლის გლობალური ვაჭრობის 20% სწორედ რუსეთზე მოდის. უკრაინა კი მსოფლიოში მზესუმზირას ზეთის უმსხვილესი მწარმოებელი ქვეყანაა, რომელსაც ბაზრის 40%-იანი წილი უჭირავს. გარდა ამისა, იგი მსოფლიო ხორბლის ბაზრის 9%-ის და სიმინდის ბაზრის 16%-ის მომწოდებელია.² უკრაინა ასევე აწარმოებს ქერს და ჭვავს, რომელზედაც ევროპის დიდი ნაწილია დამოკიდებული. ევროპის გარდა, უკრაინული მარცვლეულის ექსპორტი ხორციელდება ახლო აღმოსავლეთისა და აფრიკის ბევრ ქვეყანაში. შესაბამისად, მათი ექსპორტის შეზღუდვამ გლობალურად ძირითადი მოხმარების პროდუქტებზე გამოიწვია ფასების ზრდა და კითხვის ნიშნის ქვეშ დააყენა მსოფლიოს სხვადასხვა რეგიონში სურსათის უსაფრთხოების საკითხი.

უკრაინის ექსპორტის 70%-ზე მეტი საზღვაო გზით ხდება. უკრაინის ნავსადგურებს შორის უდიდესია ოდესის პორტი და სწორედ იქიდან ხორციელდება მარცვლეულის ძირითადი ექსპორტი. ომის დაწყების შემდეგ გადამზიდი კომპანიები ცდილობდნენ თავი აერიდებინათ შავი ზღვისა და აზოვის ზღვის აუზებისთვის, სადაც რუსეთის სამხედრო აქტივობებმა, მუდმივმა თავდასხმებმა უკრაინის პორტებზე კომერციული გადაზიდვების პარალიზება გამოიწვია.³ გამომდინარე იქიდან, რომ სატრანსპორტო კომპანიებს მარშრუტების შეცვლა მოუწიათ, ევროპის ბევრ პორტზე საგრძნობლად გაიზარდა მოთხოვნა. უმეტესი მათგანი ასეთი დატვირთვით მუშაობისთვის არ იყო მზად და, შესაბამისად, ამ პროცესმა ტვირთის მიწოდების ვადები მკვეთრად გაზარდა. ამასთან ერთად შეიქმნა საზღვაო პერსონალის ნაკლებობის პრობლემაც. საერთაშორისო გადაზიდვების პალატის განცხადებით, მიწოდების ჯაჭვების ფუნქციონირების გაუარესება კიდევ მოსალოდნელია, რადგან ომის გამო გემებს ეკიპაჟის წევრების ნაკლებობა აქვთ. უკრაინელი და რუსი მეზღვაურები გლობალური გადაზიდვების მუშახელის დაახლოებით 15%-ს შეადგენენ.⁴ ეკიპაჟის სერიოზულმა

¹ Roelofsen Volker, How to mitigate the impact of the Russia-Ukraine war on your global supply chain, (supplychain247, 2022) <https://www.supplychain247.com/article/how-to-mitigate-the-impact-of-the-russia-ukraine-war-on-your-supply-chain>

² Hegarty Stephanie, How can Ukraine export its harvest to the world? (BBC, 2022) <https://www.bbc.com/news/world-europe-61583492>

³ Tan Weizhen, Russia's war in Ukraine could shake up global trade blocs. Here are the winners and losers, (CNBC, 2022) <https://www.cnbc.com/2022/06/03/winners-losers-as-russia-ukraine-war-disrupts-global-trade-blocs.html>

⁴ Tan Weizhen, How the Russia-Ukraine war is worsening shipping snarls and pushing up freight rates, (CNBC, 2022) <https://www.cnbc.com/2022/03/11/russia-ukraine-war-impact-on-shipping-ports-air-freight.html>

დეფიციტმა, ხელფასების დაგვიანებამ და უკრაინის პორტების დახურვამ მიწოდების ჯაჭვების სირთულეების წინაშე დააყენა.

საზღვაო გადაზიდვებთან ერთად შეფერხებულია საჰაერო ტრანსპორტირებაც. უსაფრთხოების მიზნებიდან გამომდინარე დახურული უკრაინის ცა და სანქციების შედეგად დაკეტილი რუსეთის საჰაერო სივრცე მნიშვნელოვნად ზღუდავს საჰაერო ტევადობას, რაც, თავის მხრივ, ზრდის ამ გზით გადაზიდვების ტარიფებს. რეალურად, უკრაინა საჰაერო ტვირთების ინდუსტრიაში ერთ-ერთი მთავარი მოთამაშე იყო და ამ ეტაპზე, მისი თვითმფრინავები მთლიანად ამოღებულია ბაზრიდან.

ტექნიკურ შეფერხებებთან ერთად გლობალური გადაზიდვების კიდევ ერთი ხელისშემშლელი ფაქტორი ენერგეტიკულ რესურსებზე ფასების ზრდაა.⁵ გამომდინარე იქიდან, რომ ლოჯისტიკა და ტრანსპორტი არის ერთ-ერთი მთავარი ენერგომოთხოვნადი სექტორი, ნავთობისა და გაზის ფასების ზრდა აუცილებლად იმოქმედებს მიწოდების ჯაჭვებზე მთელ მსოფლიოში, რაც, თავის მხრივ, ტრანსპორტირებული პროდუქციის გაძვირებასა და შესაბამისად, საბოლოო მომხმარებლისთვის ფასების ზრდასაც გამოიწვევს.

უკრაინა ახლა ცდილობს ალტერნატიული სახმელეთო ტრანსპორტირების გზების მოძიებას, რათა მოახდინოს მის ხელთ არსებული პროდუქტების ექსპორტი.⁶ მიუხედავად იმისა, რომ ამგვარი გზების დატვირთვის გაზრდა ეტაპობრივად შესაძლებელია, ასეთი ექსპორტი საზღვაო გადაზიდვებთან შედარებით, სავარაუდოდ, უფრო რთული და ძვირი იქნება. უფრო მეტიც, რუსეთის სარაკეტო დარტყმებმა უკრაინის ტერიტორიის სარკინიგზო ინფრასტრუქტურაზე შეიძლება კიდევ უფრო გაართულოს ლოჯისტიკური ოპერაციები.

ძირითადი გამოწვევები ტრანსპორტირების სახეების მიხედვით

2021 წლის ოქტომბერში ევროკავშირმა და უკრაინამ ხელი მოაწერეს საერთო საავიაციო ზონის შესახებ შეთანხმებას, რომელზე მუშაობის პროცესიც ჯერ კიდევ 2005 წელს დაიწყო. მისი მიზანი ავიახაზებისა და მისი მომხმარებლებისთვის ახალი შესაძლებლობების შეთავაზება იყო, რაც დაფუძნებული იქნებოდა საავიაციო უვნებლობის, უსაფრთხოებისა და საჰაერო მოძრაობის მართვის საერთო სტანდარტებზე. უკრაინა, როგორც ევროკავშირის აღმოსავლეთ პარტნიორობის ერთ-ერთი ქვეყანა, აქტიურად იყო ჩართული ევროგაერთიანების პროექტებში, რაც მიზნად ისახავდა ევროპასა და პარტნიორ ქვეყნებს შორის სატრანსპორტო კავშირების გაუმჯობესებას. სტრატეგიული სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის გაფართოების გეგმა ევროკომისიამ 2018 წელს მსოფლიო ბანკთან ერთად მოამზადა, რაც 2021

⁵ Kolaczowski Maciej, How does the War in Ukraine affect oil prices? (World Economic Forum, 2022)

<https://www.weforum.org/agenda/2022/03/how-does-the-war-in-ukraine-affect-oil-prices/>

⁶ Tan Weizhen, Russia's war in Ukraine could shake up global trade blocs. Here are the winners and losers, (CNBC, 2022) <https://www.cnbc.com/2022/06/03/winners-losers-as-russia-ukraine-war-disrupts-global-trade-blocs.html>

წლის დეკემბერში აღმოსავლეთ პარტნიორობის სამიტზე საბოლოოდ დამტკიცდა.⁷ ეს ყველაფერი ადასტურებს ფაქტს, რომ ევროკავშირს, უკრაინასთან ერთად, სატრანსპორტო ქსელების განვითარების მიმართულებით უდიდესი გეგმები ჰქონდა, თუმცა რუსეთის აგრესიულმა ქმედებებმა ყველაფერი თავდაყირა დააყენა. ომის ფონზე შექმნილმა ლოჯისტიკურმა დაბრკოლებებმა ტრანსპორტირების ყველა სახეობა მოიცვა, თუმცა სხვადასხვა მასშტაბით.

საზღვაო

გლობალური სავაჭრო გადაზიდვების 80%-ზე მეტი სწორედ საზღვაო გზით ხორციელდება. პანდემიამ კიდევ უფრო გამოკვეთა, თუ რამდენად მნიშვნელოვანია საზღვაო ვაჭრობა საერთაშორისო ეკონომიკისთვის. გახანგრძლივებული და მასობრივი ჩაკეტვების დროს წარმოქმნილმა მოთხოვნამ გადააჭარბა მიწოდების ჯაჭვების შესაძლებლობებს. გარდა იმისა, რომ ამ პროცესმა საქონლის მომხმარებლამდე მიწოდების შეფერხება გამოიწვია, მათი იქ მიტანის ღირებულებაც გაზარდა.

მიმდინარე ეტაპზე, საზღვაო გადაზიდვების ხარჯების ზრდა განპირობებულია ომის გამო უკრაინისა და რუსეთის პორტების სრული პარალიზებით, გაზრდილი მოთხოვნითა და საწვავის მზარდი ფასით. ახალი პოტენციური სანქციებისა და შეზღუდვების შიშის ფონზე დიდი რაოდენობის ტვირთის გადაზიდვა რკინიგზიდან ოკეანეში გადადის.⁸ ცხადია, ამან გაზარდა ზეწოლა საზღვაო გადაზიდვებზე და ხშირ შემთხვევაში კონტეინერების დეფიციტიც გამოიწვია.

2021 წლის მონაცემებით, შავი ზღვის აუზში შემოსული ტვირთის 34% - უკრაინის, 27% - რუსეთის, 20% - რუმინეთის, 10% - საქართველოს, ხოლო 9% ბულგარეთის პორტებში ნაწილდებოდა.⁹ რუსეთისა და უკრაინის პორტების დატვირთვა შავი ზღვის ნავსადგურების ჯამური მუშაობის თითქმის 50%-ს შეადგენს. ამგვარად, ამ წყლებში პორტების პარალიზება იწვევს მიწოდების ჯაჭვების მნიშვნელოვან შეფერხებას და ზრდის ტვირთის გადამისამართების მოთხოვნას ამ აუზის სხვა სახელმწიფოებში. ეს ყველაფერი კი სცდება რეგიონულ გამოწვევებს და გაცილებით მასშტაბურ სახეს იღებს.

საწყლოსნო გადაზიდვების კიდევ ერთი პრობლემა გემების ევიპაჟების წევრების ნაკლებობაა. ერთი მხრივ, საერთაშორისო საზღვაო ტრანსპორტირებას აკლია რუსი და უკრაინელი მეზღვაურების უდიდესი ნაწილი, ხოლო, მეორე მხრივ, ამ ინდუსტრიაში მომუშავე ადამიანები ფრენების გაუქმების ან შეყოვნების გამო ვერ ახერხებენ რეგიონებში

⁷ Russia's war in Ukraine: Implications for EU transport, (European Parliament, 2022)

[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2022/729307/EPRS_ATA\(2022\)729307_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2022/729307/EPRS_ATA(2022)729307_EN.pdf)

⁸ Patel Hector, Understanding the impact of Russia - Ukraine war on global supply chains and measures to mitigate the risks, (The Times of India, 2022) <https://timesofindia.indiatimes.com/blogs/voices/understanding-the-impact-of-russia-ukraine-war-on-global-supply-chains-and-measures-to-mitigate-the-risks/>

⁹ Danelia Irakli, The Black-Sea container shipment market and the impact of the Russia – Ukraine conflict on container shipments in the region, (Forbes, 2022) <https://forbes.ge/en/shavi-zghvis-sakonteinero-bazari-daruseti-ukrainis-omis-gavlana-sakonteinero-gadazidvebze-regionshi/>

მოგზაურობასა და საკუთარი მოვალეობის შესრულებას. ანალოგიური პრობლემა იყო პანდემიის პერიოდშიც. ვირუსის გამო პორტებსა და საზღვაო ხომალდებს სამუშაო ძალის დეფიციტი ჰქონდათ. გემის ეკიპაჟის წევრები საზოგადოებრივი ჯანმრთელობის შეზღუდვების გამო ვერ ახერხებდნენ საზღვრების გადალახვას. გარდა ამისა, ომის ფონზე იყო რამდენიმე შემთხვევა, როდესაც კონფლიქტურ ტერიტორიაზე ბომბი კომერციულ გემს მოხვდა,¹⁰ რამაც შიში კიდევ უფრო გაზარდა. ასევე, საომარ მდგომარეობაში მყოფ ამ რეგიონებში უსაფრთხოების მიზნებიდან გამომდინარე იყო შემთხვევები, როცა ეკიპაჟმა გემი მიატოვა. ეს ყველაფერი უდიდეს უარყოფით გავლენას ახდენს სატრანსპორტო ინდუსტრიასა და მიწოდების ჯაჭვებზე.

უკრაინაში შეჭრის გამო, დასავლური სანქციების საპასუხოდ, რუსეთმა დაბლოკა ასობით გემი, რომლებიც ძირითადად უკრაინული მარცვლეულის ექსპორტს ახორციელებდნენ შავი ზღვისა და აზოვის ზღვის გავლით. ექვგარეშეა, რომ რუსეთი საკვებს ომის იარაღად იყენებს. არსებობს მოლოდინი, რომ უკრაინული მხარე გადალახავს მიწოდების პრობლემას პოლონეთის გავლით ბალტიის ზღვის პორტებისკენ სახმელეთო დერეფნის შექმნით და საშუალება მიეცემა სასიცოცხლო მნიშვნელობის საკვების ექსპორტი დანარჩენ მსოფლიოში განახორციელოს,¹¹ რაც მისი ეკონომიკისთვისაც უაღრესად მნიშვნელოვანია. თავის მხრივ, რუსეთი სარგებლობს მის მიერ დაწესებული ბლოკადით, რათა მოიპაროს უკრაინული მარცვლეული და ყირიმიდან გაგზავნოს საზღვარგარეთ.

საჰაერო

უკრაინის საჰაერო სივრცის დახურვის გამო ევროპაში საჰაერო მიმოსვლის დაახლოებით 3,3% შეჩერდა. 2021 წლის მონაცემებით, რუსეთსა და ევროპას შორის სამგზავრო ფრენები ევროპის მთლიანი მიმოსვლის 5,7%-ს შეადგენდა.¹² არსებული მოცემულობის გათვალისწინებით უამრავი ფრენა გაუქმდა, ასევე შეიცვალა საბოლოო თუ შუალედური მიმართულებები. ძირითადად ამ პროცესებმა უარყოფითი გავლენა მოახდინა ევროპა-აზიისა და აზია-ჩრდილოეთ ამერიკის მიმართულებებზე. გარდა ამისა, გაზრდილია საწვავის ფასი. საორიენტაციო დათვლებით, სამოქალაქო ავიაკომპანიას დამატებითი ერთსაათიანი ფრენა 3 600 ევროდან 15 000 ევრომდე უჯდება, თვითმფრინავის ზომისა და საწვავის ხარისხის მიხედვით. ეს კი, თავის მხრივ, ზოგიერთ მიმართულებას არაეკონომიურსა და არაპრაგმატულს ხდის. რიგ შემთხვევებში თვითმფრინავებს საწვავის შესავსებად სჭირდებათ შუალედური გაჩერებები, თუ გასავლელი მანძილი სცილდება საჰაერო ხომალდის

¹⁰ Malsin Jared, Turkish-owned ship hit by bomb off the coast of Odessa, (The Wall Street Journal, 2022) https://www.wsj.com/livecoverage/russia-ukraine-latest-news/card/turkish-owned-ship-hit-by-bomb-off-coast-of-odessa-sNvkBYqilNav8S5cDGal?mod=article_inline&AID=11557093&PID=6415797&SID=bi%7C621e21cd17a7fe70236e45a3%7C16466043204224bzaw6hp&subid=BU

¹¹ Shipping movement continues in the Black Sea despite Ukraine war, sanctions, (France24, 2022) <https://www.france24.com/en/europe/20220605-maritime-trade-continues-in-the-black-sea-despite-ukraine-war-sanctions>

¹² Russia's war in Ukraine: Implications for EU transport, (European Parliament, 2022) [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2022/729307/EPRS_ATA\(2022\)729307_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2022/729307/EPRS_ATA(2022)729307_EN.pdf)

შესაძლებლობების დიაპაზონს. ამგვარად, ავიაოპერატორები აფასებენ, თუ რომელი მიმართულებებით ღირს ფრენების გაგრძელება.

გარდა სამოქალაქო ფრენებისა, საგრძნობლადაა გაზრდილი საჰაერო სატვირთო გადაზიდვების ტარიფებიც, რომელიც ომის დაწყებიდან 3 კვირაში უკვე 120%-ით აჭარბებდა კრიზისამდელ დონეს. მოსალოდნელია, რომ სანქციები და აკრძალვები კიდევ უფრო შეამცირებს საჰაერო გზით გადაზიდვების მოცულობას, განსაკუთრებით ევროპასა და აზიას შორის, თუ ავიაკომპანიები მსოფლიოს სხვადასხვა ნაწილში, მაგალითად, ახლო აღმოსავლეთში, უფრო აქტიურად არ ჩაერთვებიან აღნიშნული დანაკლისის შევსებაში. იქიდან გამომდინარე, რომ საჰაერო გადაზიდვები საქონლის ტრანსპორტირების ყველაზე სწრაფი გზაა, გაზრდილმა მოთხოვნამ შემდგომში ფასების ზრდაც გამოიწვია. ავიაბილეთების მზარდმა ფასებმა კი შესაძლოა საჰაერო გზით მგზავრობის მოთხოვნა შეამციროს. საჰაერო ტვირთის გამტარუნარიანობა 10%-ით არის შემცირებული, ხოლო მომსახურების ფასები - 2,5-3-ჯერ გაზრდილი, რაც უმეტესად გამოწვეულია მაღალი მოთხოვნითა და თვითმფრინავის ტვირთამწეობის მოცულობის შემცირებით.¹³

სახმელეთო

უკრაინასა და ევროკავშირს შორის ბოლო წლებში საგრძნობლად გაიზარდა თანამშრომლობა სავაჭრო სფეროში, სადაც სახმელეთო გადაზიდვებმა თავისი მნიშვნელოვანი როლი შეიძინა. უკრაინაში სარკინიგზო ხაზები საკმაოდ განვითარებულია. ბოლო ათი წლის განმავლობაში უკრაინამ დაახლოებით 740 მილიონი აშშ დოლარი დახარჯა სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის გასაუმჯობესებლად, რამაც ომის პერიოდში კრიტიკულად მნიშვნელოვანი დატვირთვა შეიძინა. რუსული სამხედრო აგრესიის დაწყებიდან სულ მალე რკინიგზა ქვეყნის ყველაზე მნიშვნელოვან ლოჯისტიკურ გამტარად იქცა. ამ ეტაპზე მისი მთავარი ფუნქციაა დასავლელი პარტნიორებისგან უკრაინისთვის მიწოდებული იარაღისა და საბრძოლო მასალის ტრანსპორტირება, ადამიანების ევაკუაცია ან გადაყვანა სხვადასხვა დანიშნულების ადგილზე და შიდა წარმოების საქონლის გატანა ექსპორტზე, როგორებიცაა მარცვლეული, ქვანახშირი, ფოლადი და ქიმიური პროდუქტები. ქვეყანას ასევე აქვს საავტომობილო გზების ფართო ქსელი, თუმცა ბევრი მაგისტრალი რეალურად არასახარბიელო მდგომარეობაშია და ნამდვილად არ არის შესაფერისი მძიმე მასალების ტრანსპორტირებისთვის.¹⁴

სტრატეგიული მნიშვნელობიდან გამომდინარე, რკინიგზა რუსული არმიის მიზანშიც მოექცა და დაიწყო თავდასხმების სერია უკრაინის სარკინიგზო ქსელზე. როგორც ექსპერტები ამბობენ, უკრაინის რკინიგზა საკმაოდ ძლიერად იყო დაცული რუსეთის შეჭრამდე. სამხედრო თვალსაზრისით, სარკინიგზო ქსელი ფასდაუდებელი აღმოჩნდა დასავლური იარაღის მიწოდებისთვის და ასევე დაეხმარა ლტოლვილებს თავი დაეღწიათ რუსული

¹³ Nguyen Viet, Li Xinnan, Russia-Ukraine's war impact on global logistics, (Rabobank, 2022) <https://research.rabobank.com/far/en/sectors/fa-supply-chains/russia-ukraine-war-impact-on-global-logistics.html>

¹⁴ Latschan Thomas, Ukraine: Will the railroad be what decides the war? (DW, 2022) <https://www.dw.com/en/ukraine-will-the-railroad-be-what-decides-the-war/a-61714831>

საჭაერო თავდასხმებისთვის.¹⁵ უკრაინის რკინიგზის ქსელს აქვს საკმაოდ ბევრი განშტოება და როდესაც კონკრეტული ნაწილი იბომბება, შესაძლებელია ალტერნატიული მარშრუტების სწრაფად მოძიება. ამასთან, რიგ შემთხვევებში, დაზიანებული სარკინიგზო ხაზების შეკეთება სულ რამდენიმე საათში ხდება.¹⁶ ამგვარად, მას შემდეგ, რაც რუსეთმა დაიწყო შავი ზღვისა და აზოვის ზღვის ბლოკადა, რკინიგზა იქცა უკრაინის წინააღმდეგობის ერთგვარ სიმბოლოდ.

დასავლური სანქციების შედეგად, ევროკავშირმა რუსეთისა და ბელარუსის საგზაო ტრანსპორტის ოპერატორებს ევროკავშირში შესვლა აუკრძალა, მათ შორის, ტრანზიტული მიმართულებებით გადაადგილება. ეს გადაწყვეტილება მიზნად ისახავს რუსული საწარმოო ინდუსტრიების შესაძლებლობების შეზღუდვას, ასევე საგზაო ვაჭრობის გზით ხელის შეშლას.¹⁷ გამომდინარე იქიდან, რომ უკრაინა სურსათის გლობალურ უსაფრთხოებაში უდიდეს როლს ასრულებს, ევროკავშირს აქვს საფუძვლიანი ინტერესი გააგრძელოს მასთან თანამშრომლობა, როგორც სარკინიგზო, ისე საავტომობილო კავშირების გაძლიერების მიმართულებით.

რუსეთ-უკრაინის ომის პერიოდში გადამზიდ კომპანიებს გაუჭირდათ საქონლის გადაადგილება ჩინეთსა და ევროპას შორის. უკრაინის ომის უარყოფითი გავლენა ჩინეთის საგარეო ვაჭრობაზეც გავრცელდა. ჩინეთ-ევროპის სარკინიგზო მაგისტრალს გამავალი ტვირთების მოცულობის მკვეთრი ვარდნა ჰქონდა. ცნობისთვის, ჩინეთ-ევროპის სარკინიგზო ტვირთების დაახლოებით 4% რუსეთის, ხოლო 2% უკრაინის გავლით გადიოდა.¹⁸ ჩინეთი-ევროპის დამაკავშირებელმა რკინიგზამ ომის შედეგად უდიდესი დარტყმა მიიღო, რადგან მისი ნაწილი გადის მაღალი რისკის შემცველ ზონებში, როგორც რუსეთში, ასევე ბელარუსსა და უკრაინაში. მძიმე მოცემულობას ზოგადი გაურკვეველობა, ომის მიმდინარეობა და უწყვეტი დასავლური სანქციები კიდევ უფრო ართულებს.¹⁹

საქართველოს დერეფნის როლი ახალ გეოპოლიტიკურ რეალობაში

გეოპოლიტიკური მდებარეობიდან გამომდინარე, არსებულმა ვითარებამ საქართველოსთვის ახალი სატრანზიტო შესაძლებლობები გააჩინა. კერძოდ, ქვეყანას აქვს შანსი, მოიზიდოს აზიიდან ევროპისკენ მიმავალი ის ტვირთები, რომელთა ტრანსპორტირებაც აქამდე რუსეთის

¹⁵ Surk Barbara, Why is Russia attacking Ukraine's railway system? (AP News, 2022)

<https://apnews.com/article/russia-ukraine-europe-migration-4129b6c37dff07ec63ebdbb05ef37a2>

¹⁶ Latschan Thomas, Ukraine: Will the railroad be what decides the war? (DW, 2022)

<https://www.dw.com/en/ukraine-will-the-railroad-be-what-decides-the-war/a-61714831>

¹⁷ EU sanctions against Russia explained, (European Council, 2022)

<https://www.consilium.europa.eu/en/policies/sanctions/restrictive-measures-against-russia-over-ukraine/sanctions-against-russia-explained/>

¹⁸ Nguyen Viet, Li Xinnan, Russia-Ukraine's war impact on global logistics, (Rabobank, 2022)

<https://research.rabobank.com/far/en/sectors/fa-supply-chains/russia-ukraine-war-impact-on-global-logistics.html>

¹⁹ Ong Edwin, Russia-Ukraine war impacting China – Europe rail transportation and trade, (ThinkChina, 2022)

<https://www.thinkchina.sg/russia-ukraine-war-impacting-china-europe-rail-transportation-and-trade>

გავლით ხდებოდა. რაოდენობრივი მაჩვენებლები ადასტურებს, რომ საქართველოს დერეფანზე მოთხოვნა ომის შემდეგ საგრძნობლად არის გაზრდილი. 2022 წლის იანვარ-აპრილში საქართველომ, ჯამში, 12.8 მილიონი ტონა ტვირთი გაატარა, რაც გასული წლის ანალოგიურ პერიოდთან შედარებით 200 ათასი ტონით მეტია.

მიმდინარე წლის იანვარ-აპრილში სახმელეთო გზით საქართველომ 8.1 მილიონი ტონა ტვირთი გაატარა, ხოლო სატვირთო ავტომობილების რაოდენობამ 82 ათასს გადააჭარბა, რაც გასული წლის ანალოგიურ პერიოდთან შედარებით 22%-ით მეტია და მათ მიერ გადაზიდული ტვირთი ჯამური გამტარობის 68%-ს შეადგენს. სასაზღვრო გამშვებ პუნქტებზე მოთხოვნა მათ გამტარუნარიანობასთან შედარებით 3-4-ჯერ მაღალია. 2022 წლის პირველ ოთხ თვეში სახელმწიფო ბიუჯეტმა ამ გზით 23 მილიონ ლარზე მეტი შემოსავალი მიიღო, რაც წინა წლის ამავე პერიოდთან შედარებით 16.8%-ით მეტია. საგულისხმოა ისიც, რომ ქართულმა მხარემ გზათსარგებლობის გადასახადი 200-დან 350 ლარამდე გაზარდა.²⁰ საგზაო მიმართულებასთან ერთად გაზრდილია რკინიგზის გამტარუნარიანობაც, რომელმაც ჯამში 4.1 მილიონი ტონა ტვირთი გაატარა. გადაზიდულ ტვირთში პირველ ადგილს ნავთობპროდუქტები იკავებს, მომდევნო ადგილებს კი სხვადასხვა სახის ქიმიკატები, სასუქები და მადნები ინაწილებენ. ჯამში, მიმდინარე წლის პირველ 3 თვეში საქართველოს რკინიგზამ 141 მილიონი ლარის შემოსავალი მიიღო, საიდანაც მოგება 23.5 მილიონი ლარია.²¹

სახმელეთო მოძრაობის გარდა, გაზრდილია პორტების ტვირთბრუნვაც. ეკონომიკის სამინისტროს მონაცემებით, 2022 წლის იანვარი-აპრილის პერიოდში საქართველოს ნავსადგურებმა, ჯამში, 4 მილიონი ტონა ტვირთი გადაამუშავეს, რაც წინა წლის ანალოგიურ პერიოდთან შედარებით 0.5 მილიონი ტონით მეტია. გაზრდილია კონტეინერების რაოდენობაც. თუ გასულ წელს ფოთისა და ბათუმის ტერმინალებმა 128 000 ერთეული კონტეინერი გაატარეს, წელს ამ რიცხვმა 137 000-ს მიაღწია.²² ჯამში, პორტებზე საქართველოს დერეფანში ტვირთბრუნვის 31.2% მოდის.

სატრანზიტო თვალსაზრისით, საჰაერო გადაზიდვების წილი შედარებით მოკრძალებულია, თუმცა ამ მიმართულებითაც შეინიშნება გარკვეული პროგრესი. საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მონაცემებით, 2022 წლის პირველ კვარტალში საქართველოს აეროპორტები 700 ათასზე მეტ მგზავრს მოემსახურა, რაც გასული წლის ანალოგიურ პერიოდთან შედარებით 565%-ით მეტია, ხოლო პანდემიამდე, ანუ 2019 წელთან მიმართებით აღდგენა 69%-ს შეადგენს. რაც შეეხება სატვირთო ფრენებს, მიმდინარე წლის პირველ 3 თვეში საჰაერო გზით გადაზიდული ტვირთების მოცულობამ 4.5 მილიონი ტონა შეადგინა. გასულ წელთან შედარებით, საჰაერო ტვირთბრუნვა 3%-ით არის გაზრდილი. 2022

²⁰ Ordinance of the Government of Georgia, (Legislative Herald of Georgia, 2022)
https://matsne.gov.ge/ka/document/view/5487605?publication=0&fbclid=IwAR0wWL9_weeP662V3tVwEOcAF0e_hPspzpeB2HoGd5V0OfIEO5JcbjrR7xj4

²¹ Management discussion and analysis for the three months ended 31 March 2022, (Georgian Railway, 2022)
https://www.railway.ge/app/uploads/2022/06/mda_q1_2022-2.pdf

²² Economic Review of Transport, (Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia, 2022)
<http://www.economy.ge/?page=ecoreview&s=26>

წლის პირველ კვარტალში ქვეყნის საჰაერო სივრცის გამოყენება, წინა წელთან შედარებით 53%-ით გაიზარდა, ბოლო 2019 წელთან შედარებით 33%-ით შემცირდა.²³

საქართველოში გაზრდილი ტვირთნაკადის მომსახურებისა და რეგიონული პოზიციების გამყარების მიზნით კრიტიკულად მნიშვნელოვანია, რომ ქვეყანამ განახორციელოს სტრატეგიული ინფრასტრუქტურული პროექტები. დღეს გადადგმული ნაბიჯები გრძელვადიანი გეოპოლიტიკური მნიშვნელობისა და სტაბილური ეკონომიკური ზრდის მთავარი განმსაზღვრელი ფაქტორია. ომის ფონზე ქვეყნის მიმართ კიდევ უფრო იზრდება ინტერესი, განსაკუთრებით, შუა აზიის სახელმწიფოების მხრიდან. მაგალითად, ყაზახეთი მზადაა 2022-2023 წლებში საქართველოს გავლით 2 მილიონი ტონა ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების ტრანსპორტირებისთვის. გარდა ამისა, გაჩნდა შესაძლებლობა, რომ ჩინეთის საკონტეინერო ტვირთების იმ ნაწილმა, რომელიც აქამდე ვოლგა-დონის არხით გადაადგილდებოდა, საქართველოსკენ გადმოინაცვლოს. ჩინეთიდან ევროპის მიმართულებით ტრანსპორტირებული ტვირთის უდიდესი ნაწილი რუსეთის გავლით გადის, საქართველოზე ამ ტვირთის მხოლოდ 2% მოდის. არსებული გარემოებები აჩენს საქართველოზე გამავალი მილსადენების ნაკადის ზრდის შესაძლებლობებსაც. ამგვარად, აუცილებელია, რომ ქვეყნის ინფრასტრუქტურა ახალ რეალობას მომზადებული შეხვდეს და მუდმივად იზრუნოს მის გაუმჯობესებაზე. საქართველოზე გამავალი დერეფნის გააქტიურება სხვა სფეროების განვითარებასაც გამოიწვევს. ამიტომ ამ შესაძლებლობების სწორად გამოყენება უკიდურესად მნიშვნელოვანია.

დასკვნა

გამართული სატრანსპორტო ქსელები საერთაშორისო ვაჭრობის ფუნდამენტური ფაქტორია, რომლის დარღვევაც იწვევს უამრავ პირდაპირ თუ ირიბ გართულებას. ეს მოიცავს როგორც მაკროეკონომიკური პარამეტრების გაუარესებასა და ზოგადი სოციალურ-ეკონომიკური მდგომარეობის დამძიმებას, ასევე შეფერხებებს წარმოებისა და მომსახურების სხვადასხვა ინდუსტრიაში. საერთაშორისო სავალუტო ფონდის მონაცემებით, მთელ მსოფლიოში ტრანსპორტირების ხარჯები ინფლაციის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი განმაპირობებელი ფაქტორია. მათი გათვლებით, გადაზიდვის ტარიფის გაორმაგება ინფლაციის 0.7%-ით მატებას იწვევს, თუმცა 2022 წლის შემთხვევაში ეს მაჩვენებელი შესაძლოა 1.5%-ზეც ავიდეს.²⁴ საერთაშორისო გადაზიდვების ფასების მერყეობის გამო ინფლაციის ცვლილებაში შეტანილი წვლილი რაოდენობრივად თითქმის მსგავსია ნავთობისა და სურსათის გლობალური შოკების გამო გამოწვეულ ფასების მატებასთან. ამ მხრივ უდიდესი წნეხი მეტწილად იმპორტზე

²³ Quarterly review, (Georgian Civil Aviation Agency, 2022) <https://gcaa.ge/2022/04/12/15/2022-წლის-პირველი-სამი-თვის-მონაცემებით-მგზავრთნაკადი-565-ით-ბოლო-საჰაერო-გზით-გადაზიდული-ტვირთის-მოცულობა-3-ით-არის-გაზრდილი/>

²⁴ Carriere-Swallow Yan, Deb Pragyana, Furceri Davide, Jimenez Daniel, D.Ostry Jonathan, How soaring shipping costs raise prices around the world, (IMF, 2022) <https://blogs.imf.org/2022/03/28/how-soaring-shipping-costs-raise-prices-around-the-world/>

დამოკიდებულ ქვეყნებს აქვთ, ასევე სახელმწიფოებს, რომლებიც მეტად არიან მიწოდების გლობალურ ჯაჭვებში ინტეგრირებული.

მიუხედავად გლობალური სირთულეებისა, ეკონომიკური დაღმასვლის მასშტაბებით, სავარაუდოდ, ყველაზე მეტად დაზარალებული მხარე რუსეთი იქნება. ამას, ერთი მხრივ, განაპირობებს დასავლური სანქციები, ხოლო მეორე მხრივ - მისი პრაქტიკულად სრული გარიყვა საერთაშორისო სატრანსპორტო ქსელებიდან. უკრაინაში მოსკოვის აგრესიის მძიმე შედეგებს უკვე გრძნობს მსოფლიო, რაც საერთაშორისო ვაჭრობისა და მიწოდების ჯაჭვების არევაში გამოიხატება. ქვეყნებისთვის მომწოდებლების დივერსიფიცირება და ტრანსპორტირების ალტერნატიული მარშრუტების მოძიება უკიდურესად დიდ მნიშვნელობას იძენს. ასევე იზრდება რეგიონის სხვადასხვა ქვეყნის სტრატეგიული დანიშნულება, რაც მათთვის დამატებით ფინანსურ სარგებელსა და გამყარებულ პოზიციებს ნიშნავს. ამ კუთხით, საქართველოსთვისაც ჩნდება უნიკალური შესაძლებლობები, რომლის მიზანმიმართული გამოყენებაც ქვეყნის გრძელვადიანი განვითარებისთვის უაღრესად მნიშვნელოვანია.