



ყაზახურ-ქართული  
ეკონომიკური გაერთიანება



Research

# საქართველოსა და ცენტრალურ აზიას შორის ვაჭრობის ფასილიტაცია და საქართველო, როგორც სატრანზიტო დერეფანი ცენტრალური აზიისთვის

პოლიტიკის დოკუმენტი

თბილისი

2024

# სარჩევი

შეჯამება .....	2
შესავალი.....	5
<b>ნაწილი 1 - ვაჭრობის ფასილიტაცია საქართველოსა და ყაზახეთს შორის .</b>	<b>8</b>
1. საქართველო - ყაზახეთს შორის ბილატერალური სავაჭრო ურთიერთობების რაოდენობრივი ანალიზი.....	8
2. რაოდენობრივი ანალიზის შედეგად გამოვლენილი კოტენციური სავაჭრო პროდუქტები .....	18
3. ქართული კომპანიების ექსპორტის არსებული სტრატეგია ცენტრალურ აზიაში - გამოწვევები და შესაძლებლობები .....	27
<b>ნაწილი 2 - საქართველო როგორც საბრუნავო კორიდორი შუა აზიისთვის .....</b>	<b>30</b>
4. საქართველოსა და შუა აზიას შორის გავრცელებული სავაჭრო მარშრუტები .....	30
5. უახლოეს წარსულში განხორციელებული ინიციატივები და პროექტები საქართველოსა და შუა აზიას შორის ეკონომიკური და სავაჭრო ურთიერთობების გასაძლიერებლად .....	36
6. გამოწვევები და გაუმჯობესების კოტენციალის მქონე მიმართულებები	46
<b>დასკვნა და რეკომენდაციები.....</b>	<b>50</b>
<b>გამოყენებული ლიტერატურა .....</b>	<b>54</b>

## შეჯამება

საქართველოსა და ცენტრალური აზიის დამაკავშირებელმა ტრანსკასპიურმა მარშრუტმა, იგივე შუა კორიდორმა, ბოლო რამდენიმე წლის გეოპოლიტიკური მოვლენების ფონზე განსაკუთრებული მნიშვნელობა შეიძინა. ამ მოვლენებიდან მთავარი ბიძგის მიმცემი იყო 2022 წელს რუსეთ-უკრაინის ომის დაწყება. შუა კორიდორის მნიშვნელობის გაზრდასთან ერთად გაძლიერდა ეკონომიკურ-პოლიტიკური პარტნიორობა საქართველოსა და შუა აზიის ქვეყნებს, განსაკუთრებით კი, საქართველოსა და ყაზახეთს შორის.

მნიშვნელოვანი წინსვლის მიუხედავად, საქართველოსა და ცენტრალურ აზიას შორის სავაჭრო ურთიერთობების გაძლიერების უფრო დიდი პოტენციალი არსებობს, მათ შორის, საქართველოს, როგორც ცენტრალური აზიის სატრანზიტო ჰაბის, როლის შესასრულებლად. გეოპოლიტიკური მოვლენების ბიძგის შედეგად, წინწამოწეულ დიდ შესაძლებლობებთან ერთად, გამოჩნდა ბევრი გამოწვევა, რომელთა ეფექტური გადალახვის გარეშე ამ პოტენციალის ათვისება ვერ მოხდება. ამიტომ, კრიტიკულად მნიშვნელოვანია, ზუსტად იდენტიფიცირდეს როგორც საქართველოსა და ცენტრალურ აზიას შორის სავაჭრო ურთიერთობების გაძლიერების, ისე საქართველოს, როგორც ცენტრალური აზიის სატრანზიტო ჰაბის როლის ათვისებისთვის არსებული შესაძლებლობები და გამოწვევები.

**წინამდებარე პოლიტიკის დოკუმენტი მიზნად ისახავს საქართველოსა და ცენტრალურ აზიას შორის ეკონომიკური და სავაჭრო ურთიერთობების მხარდაჭერას არსებული სავაჭრო ურთიერთობების ეფექტიანობის ზრდის, ახალი სავაჭრო პროდუქტების იდენტიფიცირებისა და საქართველოს, როგორც ცენტრალური აზიის სატრანზიტო ჰაბის, როლის პოტენციალის კვლევის გზით.**

კვლევის ძირითადი მიგნებებია:

- 2023 წელს ყაზახეთი საქართველოს მე-3 ყველაზე მსხვილ საექსპორტო პარტნიორ ქვეყანას წარმოადგენდა. ჯამში, 2023 წელს საქართველომ 703 მილიონი აშშ დოლარის ღირებულების ექსპორტი განახორციელა ყაზახეთში, ხოლო ყაზახეთის წილმა საქართველოს მთლიან ექსპორტში 11.5%-ს მიაღწია. თუმცა, **საქართველოს მიერ ყაზახეთში ექსპორტის დიდი წილი მხოლოდ ერთ პროდუქტზე - ავტომობილების რეექსპორტზე - მოდის.** 2023 წელს მსუბუქი ავტომობილების წილი საქართველოდან ყაზახეთში ექსპორტის 84.2%-ს წარმოადგენდა.
- საქართველოდან ყაზახეთში ექსპორტთან შედარებით გაცილებით **მცირეა ყაზახეთიდან საქართველოში იმპორტის მოცულობა.** ამასთანავე, 2023 წელს ყაზახეთის მთლიან სავაჭრო ბრუნვაში საქართველოს ძალიან მცირე (0.4%) წილი უჭირავს. ყაზახეთის ძირითადი სავაჭრო პარტნიორები არიან: ჩინეთი (22.5%), რუსეთის ფედერაცია (18.6%) და იტალია (11.5%).
- საქართველოსა და ყაზახეთს შორის ექსპორტისა და იმპორტის რაოდენობრივი მონაცემების შედარებითი უპირატესობის ანალიზის შედეგად გამოვლინდა სავაჭრო პროდუქტები, რომლებსაც საქართველოსა და ყაზახეთს შორის მომგებიან ფასად ვაჭრობის მაღალი პოტენციალი აქვთ. შედეგების მიხედვით, **ყაზახეთსა და საქართველოს შორის მნიშვნელოვანი სავაჭრო რესურსი ჯერ კიდევ აუთვისებელია.** საქართველოსა და ყაზახეთს შორის ბილატერალური ვაჭრობის მეტად გასაღრმავებლად შესაძლებელია როგორც არსებული სავაჭრო პროდუქტებით ვაჭრობის მოცულობის გაზრდა, ასევე ახალი პროდუქტებით ვაჭრობის დაწყება ამ ქვეყნებში მზარდი იმპორტის დასაკმაყოფილებლად.
- აღსანიშნავია, რომ იდენტიფიცირებული, ყაზახეთიდან იმპორტის მაღალი პოტენციალის მქონე პროდუქტების, მნიშვნელოვანი ნაწილის შემოტანა ამჟამად საქართველოში რუსეთიდან ხორციელდება. აქედან გამომდინარე, **ყაზახეთის როლი მნიშვნელოვანია საქართველოს რუსეთთან ვაჭრობაზე დამოკიდებულების შესამცირებლად.** განსაკუთრებით კი, ისეთი პროდუქტების

შემთხვევაში, რომლებსაც დიდი მნიშვნელობა აქვთ ქვეყანაში სასურსათო უსაფრთხოებისთვის (მაგ. ფქვილი, კარტოფილი, მაკარონის ნაწარმი, წინიბურა და სხვა მარცვლეული).

- ზოგადად, საქართველოსთვისაც და ცენტრალური აზიის ქვეყნებისთვისაც ერთმანეთთან ბილატერალური ვაჭრობის განვითარება კრიტიკულად მნიშვნელოვანია **სავაჭრო ბაზრების დივერსიფიცირების** კუთხით. განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია, რომ ორივე რეგიონი ჯერ კიდევ დიდწილად არის დამოკიდებული რუსეთთან ვაჭრობაზე. ერთ სავაჭრო პარტნიორზე მნიშვნელოვანი დამოკიდებულება, განსაკუთრებით კი, ისეთ სარისკო პარტნიორზე, როგორც რუსეთი, ქვეყნის ეკონომიკური უსაფრთხოებისთვის სახიფათოა. *(იხ ჩანართი 3 - ხორბალი).*
- **პირდაპირ ვაჭრობასთან ერთად სავაჭრო გზების დივერსიფიცირება მნიშვნელოვანი საკითხია ცენტრალური აზიის ქვეყნებისთვის**, რომლებსაც ზღვაზე გასასვლელი არ აქვთ, ამიტომ შედარებით რთულად აქვთ წვდომა გლობალურ ბაზრებზე და მათი სავაჭრო ნაკადების მნიშვნელოვანი ნაწილი რუსეთზე გადის. აქედან გამომდინარე, ცენტრალური აზიის ქვეყნებისთვის ექსპორტის განვითარებისა და სხვა იმპორტიორ ბაზრებზე გასასვლელად ძალიან მნიშვნელოვანია კასპიის ზღვის გავლით საქართველოზე გამავალი მარშრუტის და შესაბამისი საქსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარება.
- მიუხედავად ბაზარზე მაღალი მოთხოვნისა, **საქართველოდან ცენტრალურ აზიაში ავტომობილების რეექსპორტი რამდენიმე გამოწვევის წინაშე დგას**. მათ შორის, ავტომობილების რეექსპორტის სამომავლო მდგრადობას საფრთხეს უქმნის ყაზახეთში ავტომობილების ადგილობრივი წარმოების ზრდა. ასევე, გამოწვევას წარმოადგენს ცენტრალურ აზიაში ელექტრო ავტომობილების ჩინეთიდან იმპორტის მზარდი პოპულარობა დასავლურ მეორად მანქანებთან შედარებით. აქედან გამომდინარე, მნიშვნელოვანია, აღნიშნული საფრთხეებისა და რისკების სიღრმისეული ანალიზის საფუძველზე, მეორადი მანქანების სექტორის განვითარების შესაბამისი სტრატეგიის შემუშავება. აუცილებელია, სექტორს ჰქონდეს არსებულ ტრენდებთან შესაბამისი სამომავლო გეგმა და შეფასდეს ამ სექტორის ზრდისა თუ ვარდნის ეფექტების ეკონომიკური გავლენები, მათ შორის ამ სექტორში დასაქმებულებზე.
- ზოგადად, ავტომობილების რეექსპორტის მსგავსად, **მნიშვნელოვანია ყველა არსებული მსხვილი სავაჭრო პროდუქტით ვაჭრობის ზრდის პოტენციალის, შესაძლო საფრთხეებისა და რისკების ანალიზი და შესაბამისი სტრატეგიული ხედვის შემუშავება**.
- საქართველო - ყაზახეთის ბილატერალური ვაჭრობის პოტენციალის ასათვისებლად მაღალი სავაჭრო პოტენციალის მქონე რესურსებისა და პროდუქტების გამოვლენასთან ერთად **კრიტიკული მნიშვნელობა აქვს შესაბამის ეფექტურ საქსპორტო სტრატეგიასაც**. ქართული კომპანიების ძირითადი ნაწილი ცენტრალურ აზიაში არაპირდაპირ ექსპორტს ეწევა. ქართველი ექსპორტიორები ეყრდნობიან ადგილობრივ შუამავლებს (ძირითადად დილერებს), რაც გულისხმობს კომპანიის ნაკლებ ჩართულობას სამიზნე ბაზრის ათვისებასა და გარკვეულ საოპერაციო საკითხებში. დილერებზე დაყრდნობის მიზეზი არის **პირდაპირი ექსპორტის, რომელიც სამიზნე ქვეყანაში საკუთარი წარმომადგენლობის გახსნას მოიაზრებს, სტრატეგიასთან დაკავშირებული მაღალი ხარჯები და რისკები**. თუმცა, ამ მიდგომის მნიშვნელოვანი უპირატესობაა, რომ კომპანიას პირდაპირი კონტროლი აქვს გაყიდვებზე, მარკეტინგსა და ბრენდირებაზე და ექმნება შესაძლებლობა, გაატაროს თანმიმდევრული ბრენდინგი საქსპორტო ქვეყანასა თუ რეგიონში. პირდაპირი ექსპორტის სტრატეგია ასევე უკავშირდება უფრო მაღალ მომგებიანობასა და მარუებს და უფრო ძლიერ კავშირებს მომხმარებლებთან, რაც ექსპორტიორებს მეტ ინფორმაციის აძლევთ სამიზნე

ბაზარზე. გამოკითხული კომპანიებიდან მხოლოდ ერთ-ერთ მსხვილ ექსპორტიორს აქვს საკუთარი წარმომადგენლობა ცენტრალურ აზიაში, რამაც კომპანიას ექსპორტის მოცულობის მნიშვნელოვნად გაზრდის შესაძლებლობა მისცა. მათმა გადაწყვეტილებამ, გაეხსნათ წარმომადგენლობა ყაზახეთში, 5-წლიან ქრილში შემოსავალი ორჯერ გაუზარდათ. თუმცა, დანარჩენი ქართული ექსპორტიორების უმრავლესობა, ამ ეტაპზე არსებული რესურსებიდან გამომდინარე, ამჯობინებს, თავი შეიკავოს პირდაპირი ექსპორტის სტრატეგიაზე გადასვლისგან.

- შუა კორიდორის ქვეყნებმა, საერთაშორისო პარტნიორების დახმარებით, არაერთი ინიციატივა წამოიწიეს ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტის გასავითარებლად. მიუხედავად იმისა, რომ ამ ინიციატივების მთავარი ფოკუსი დერეფნის როგორც ჩინეთსა და ევროპას შორის სატრანზიტო კორიდორის განვითარებაა, მსოფლიო ბანკის კვლევა<sup>1</sup> აჩვენებს, რომ შუა კორიდორის უფრო დიდი მნიშვნელობა და პოტენციური თავად კორიდორის ქვეყნების სავაჭრო კავშირების გაძლიერებაში იმალება.
- ცენტრალურ აზიასა და სამხრეთ კავკასიას შორის კასპიის ზღვაზე გამავალი მარშრუტის, ისევე როგორც მთლიანად შუა დერეფნის, დატვირთულობის ზრდასთან ერთად, ჯერ კიდევ არსებობს კრიტიკული გამოწვევები. მათ შორისაა: დამატებითი ინფრასტრუქტურული საჭიროებები პორტებსა და სარკინიგზო ხაზებზე, არასაკმარისი გაციფრულებისა და კონტეინერიზაციის პრობლემები, მაღალი სატრანსპორტო ხარჯები და მეტი საერთაშორისო კოორდინაციის აუცილებლობა. ამ მარშრუტის სამომავლო განვითარებისთვის მნიშვნელოვანია არსებული გამოწვევების მოგვარება, რისთვისაც კვლევის ფარგლებში შემუშავდა კონკრეტული რეკომენდაციები (*იხ. ქვეთავი დასკვნა და რეკომენდაციები*).

---

<sup>1</sup> [The Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030 \(worldbank.org\)](http://www.worldbank.org)



## შესავალი

საქართველოსა და ცენტრალურ აზიას ეკონომიკური, დიპლომატიური და კულტურული ურთიერთობების ხანგრძლივი ისტორია აკავშირებთ. ჩინეთიდან ევროპამდე გადაჭიმული ისტორიული აბრეშუმის გზა სწორედ ცენტრალური აზიისა და სამხრეთ კავკასიის რეგიონებზე გადიოდა. თუმცა, საზღვაო ტრანსპორტის განვითარებასთან ერთად, აღმოსავლეთ აზია-ცენტრალური აზია-კავკასია-ევროპის დამაკავშირებელი სახმელეთო აბრეშუმის გზამ დიდწილად დაკარგა თავისი მნიშვნელობა.

მოგვიანებით, საქართველოსა და ცენტრალურ აზიას შორის ურთიერთობები განვითარდა საბჭოთა კავშირის რესპუბლიკებს შორის კავშირებად. ამ პერიოდში მნიშვნელოვნად გაძლიერდა ამ ქვეყნებს შორის კულტურული კავშირები, გაიზარდა ადგილობრივი პროდუქტების ცნობადობა, ტურისტული კავშირები და ა.შ. თუმცა, ამავდროულად, საბჭოთა კავშირის რესპუბლიკებად დაყოფილი საქართველოცა და ცენტრალური აზიაც შედარებით იზოლირებულები იყვნენ საერთაშორისო სავაჭრო ბაზრებიდან.

საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ, ორმხრივი თანამშრომლობების პარალელურად, საქართველოსა და ცენტრალური აზიის ქვეყნებს შორის თანამშრომლობა გაგრძელდა როგორც პოსტსაბჭოთა რეგიონული თანამშრომლობის პლატფორმების (მაგ. დამოუკიდებელ სახელმწიფოთა თანამეგობრობა (დსთ), რომელიც საქართველომ 2009 წელს დატოვა, ყველა სხვა რუსეთის ხელმძღვანელობით მოქმედი რეგიონალური თანამშრომლობის ორგანიზაციასთან ერთად), ასევე დასავლეთის მხარდაჭერილი საერთაშორისო ორგანიზაციების გავლით. ამ უკანასკნელიდან აღსანიშნავია:

- 1993 წელს დაარსებული ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანის პროგრამა, ანუ **TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia)** - საერთაშორისო სატრანსპორტო პროგრამა რომელიც დღეისთვის ევროკავშირის, კავკასიის და ცენტრალური აზიის 14 ქვეყანას აერთიანებს.<sup>2</sup> TRACECA მიზნად ისახავს ევროპა-კავკასია-აზიის რეგიონების სახმელეთო და საჰაერო ინფრასტრუქტურის განვითარებას და ამ რეგიონებს შორის ვაჭრობის ფასილიტაციას.
- **ცენტრალური აზიის რეგიონული ეკონომიკური თანამშრომლობის (CAREC) პროგრამა**, რომელშიც საქართველო 2016 წელს გაერთიანდა.<sup>3</sup>
- 2016 წელს საქართველოს, ყაზახეთისა და აზერბაიჯანის მიერ დაარსებული საერთაშორისო ასოციაცია "შუა კორიდორი - ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი"<sup>4</sup> იგივე **TITR (Trans-Caspian International Transport Route)**<sup>5</sup> ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი იწყება სამხრეთ-აღმოსავლეთ აზიიდან და ჩინეთიდან, გადის ყაზახეთის, კასპიის ზღვის, აზერბაიჯანის, საქართველოსა და შემდგომ ევროპის ქვეყნებში. დღესდღეობით ასოციაციის წევრები ასევე არიან ჩინური და ევროპული კომპანიებიც. TITR ასოციაცია მნიშვნელოვან როლს თამაშობს საქართველოსა და ყაზახეთს შორის ლოგისტიკისა და სატრანსპორტო სფეროებში ურთიერთთანამშრომლობის ხელშეწყობაში.

ამგვარად, წლების განმავლობაში საქართველო და შუა აზიის ქვეყნები ცალკეულ სახელმწიფოებს შორის არსებული ბილატერალური კავშირების გარდა წარმატებით თანამშრომლობენ TRACECA-ს, TITR-ისა და CAREC-ის პროექტების ფარგლებში. ამ დროის განმავლობაში მრავალი პროდუქტიული ნაბიჯი გადაიდგა წინ საქართველოსა და ცენტრალურ აზიას შორის ეკონომიკური და სავაჭრო ურთიერთობების გასაძლიერებლად და განსაკუთრებით, ამ ორ რეგიონს შორის კასპიის ზღვაზე გამავალი სატრანსპორტო მარშრუტის გასაუმჯობესებლად. თუმცა ტრანსკასპიურმა მარშრუტმა ამ ხნის განმავლობაში მაინც ვერ შეძლო მნიშვნელოვანი რაოდენობის ტვირთების მოზიდვა და

<sup>2</sup> <https://traceca-org.org/en/about-traceca/history-of-traceca/>

<sup>3</sup> [https://www.carecprogram.org/?page\\_id=6761](https://www.carecprogram.org/?page_id=6761)

<sup>4</sup> რეპორტში ტერმინები „შუა კორიდორი“, „შუა დერეფანი“, „ტრანსკასპიური მარშრუტი“ „ტრანსკასპიური დერეფანი“ სინონიმებად გამოიყენება.

<sup>5</sup> <https://middlecorridor.com/en/about-the-association/history-en>

ალტერნატიული მარშრუტებისთვის კონკურენციის გაწევა. 2014 წელს ჩინეთის Belt and Road Initiative-ის ფარგლებში ჩინეთის ინვესტიციამ განაპირობა ჩინეთიდან ევროპაში ცენტრალურ აზიასა და რუსეთზე გამავალი კონტეინერების ექსპრეს მატარებლების შექმნა. ვინაიდან ეს მატარებლები თითქმის ექსკლუზიურად მოძრაობენ რუსეთზე, ანუ ე.წ. ჩრდილოეთ მარშრუტზე, ამ სახმელეთო მარშრუტის გაძლიერებასთან ერთად ტრანსკასპიური მარშრუტის პოპულარობა კიდევ უფრო შემცირდა.<sup>6</sup>

საქართველოსა და ცენტრალური აზიის დამაკავშირებელი ტრანსკასპიური მარშრუტის მიმართ ინტერესი ახლიდან გაღვივდა ბოლო რამდენიმე წლის გეოპოლიტიკური მოვლენების ფონზე. ამ მოვლენებიდან მთავარი იყო 2022 წელს რუსეთის მიერ რუსეთ-უკრაინის ომის დაწყება. ომთან დაკავშირებულ რისკებთან ერთად რუსეთს, რომელზეც გადიოდა აზიიდან ევროპაში მიმავალი ტვირთისთვის ყველაზე პოპულარული სახმელეთო სატრანზიტო გზა, მსოფლიოს მრავალმა ქვეყანამ, ძირითადად, დასავლეთის ქვეყნებმა, მძიმე ეკონომიკური და სავაჭრო სანქციები დაუწესეს. ამან მნიშვნელოვნად გაზარდა შუა კორიდორის პოპულარობა და, შესაბამისად, ამ კორიდორისა და კორიდორზე მდებარე ქვეყნების ტრანზიტუნარიანობის გაფართოების საჭიროება. სხვა გეოპოლიტიკური მოვლენებიდან აღსანიშნავია ასევე 2023 წლის ოქტომბერი - დამის სექტორში ომის დაწყება და „წითელი ზღვის კრიზისი“, რომლის შედეგად წითელ ზღვაზე გამავალი საზღვაო სატრანზიტო მარშრუტით გადაზიდული ტვირთის დიდი ნაწილიც სხვა მარშრუტებზე გადაამისამართდა. ამგვარად, ბოლო წლების გეოპოლიტიკურ ძვრებს მოჰყვა ზოგადად სავაჭრო გზებისა და სავაჭრო პარტნიორების დივერსიფიცირების გლობალური ტენდენცია, და კონკრეტულად შუა კორიდორმა, შესაბამისად კი, ამ კორიდორის შემადგენელმა ცენტრალურ აზიასა და საქართველოსა შორის კასპიის ზღვაზე გამავალმა ნაწილმა, გაცილებით დიდი მნიშვნელობა შეიძინა.

შუა კორიდორის მნიშვნელობის წინ წამოწევასთან ერთად, 2022 წლიდან საქართველოსა და შუა აზიის ქვეყნებს, განსაკუთრებით კი, ყაზახეთს შორის ეკონომიკურ-პოლიტიკური პარტნიორობაც კიდევ უფრო გაძლიერდა. ერთი მხრივ, შუა კორიდორის გასაძლიერებლად განმტკიცდა ურთიერთთანამშრომლობა კორიდორის ქვეყნებს შორის და ხელი მოეწერა მრავალ ახალ ლოგისტიკურ შეთანხმებას, რომელთა შორის აღსანიშნავია 2023 წელს საქართველოს, აზერბაიჯანისა და ყაზახეთის საერთო ლოგისტიკური კომპანიის დაარსება. გარდა ამისა, გაიზარდა საერთაშორისო პარტნიორების ინტერესიც შუა კორიდორის მიმართ და ისეთმა ორგანიზაციებმა, როგორებიცაა EIB, EBRD, USAID, ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტის გაძლიერების მიზნით სხვადასხვა პროგრამა და ინვესტიცია წამოიწყეს. ტრანსპორტის, სატრანზიტო და საზღვაო და სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის სფეროებში გადადგმული მნიშვნელოვანი ნაბიჯების გარდა, აღსანიშნავია 2022 წლიდან საქართველოსა და შუა აზიის ქვეყნებს შორის განსაკუთრებით წარმატებით განვითარებული სავაჭრო დინამიკა. ბოლო წლების მონაცემებით ყაზახეთი საქართველოსთვის ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანი სავაჭრო პარტნიორია.

ამ მოვლენების ფონზე კრიტიკულია, ზუსტად იდენტიფიცირდეს როგორც საქართველოსა და ცენტრალურ აზიას შორის სავაჭრო ურთიერთობების გაძლიერების პოტენციალი, ასევე საქართველოს, როგორც ცენტრალური აზიის სატრანზიტო ჰაბის როლის ასათვისებლად არსებული შესაძლებლობები და გამოწვევები. ეს პოლიტიკის დოკუმენტი მიზნად ისახავს საქართველოსა და ცენტრალურ აზიას შორის ეკონომიკური და სავაჭრო ურთიერთობების მხარდაჭერას არსებული სავაჭრო ურთიერთობების ეფექტიანობის ზრდის, ახალი სავაჭრო პროდუქტების იდენტიფიცირებისა და საქართველოს, როგორც ცენტრალური აზიის სატრანზიტო ჰაბის როლის პოტენციალის კვლევის გზით. ვინაიდან საქართველოს განსაკუთრებული სავაჭრო და ეკონომიკური ურთიერთობები აკავშირებს ყაზახეთთან, ყაზახეთი კი საქართველოსთან ერთად არის შუა კორიდორის ფარგლებში განხორციელებული ინიციატივების ფოკუსში, კვლევის ფარგლებში ცენტრალური აზიის სხვა ქვეყნებთან შედარებით განსაკუთრებული ყურადღება ეთმობა ყაზახეთ-საქართველოს ურთიერთობებს.

<sup>6</sup><https://www.researchgate.net/>

კვლევა შედგება სამი ძირითადი ნაწილისგან:

- I. პირველი ნაწილი ფოკუსირებულია: ა. საქართველოსა და ყაზახეთს შორის ბილატერალური ვაჭრობის რაოდენობრივ ანალიზზე; ბ. ორ ქვეყანას შორის მაკროეკონომიკური პოტენციალის მქონე სავაჭრო პროდუქტების იდენტიფიცირებაზე გ. საქართველოდან ყაზახეთსა და ცენტრალური აზიის სხვა ქვეყნებში პროდუქციის ექსპორტის სტრატეგიების მიმოხილვაზე; და ამ მიმართულებებით არსებულ გამოწვევებსა და შესაძლებლობებზე.
- II. მეორე ნაწილი ეთმობა საქართველოს, როგორც ცენტრალური აზიის სატრანსპორტო დერეფნის პოტენციალის შესწავლას. ეს თავი მოიცავს შუა კორიდორის პოტენციალის, გამოწვევებისა და შესაძლებლობების ანალიზს საქართველოსა და შუა აზიის ქვეყნებისთვის ვაჭრობის დივერსიფიკაციისა და საქართველოსთვის სატრანზიტო დერეფნად განვითარების კუთხით.
- III. მესამე ნაწილი კი ეთმობა კვლევის შედეგად შემუშავებულ რეკომენდაციებს საქართველოსა და ყაზახეთ/შუა აზიას შორის ვაჭრობის ფასილიტაციისა და საქართველოს, როგორც შუა აზიისთვის სატრანზიტო დერეფნის როლისა პოტენციალის ასათვისებლად საჭირო ზომების შესახებ.

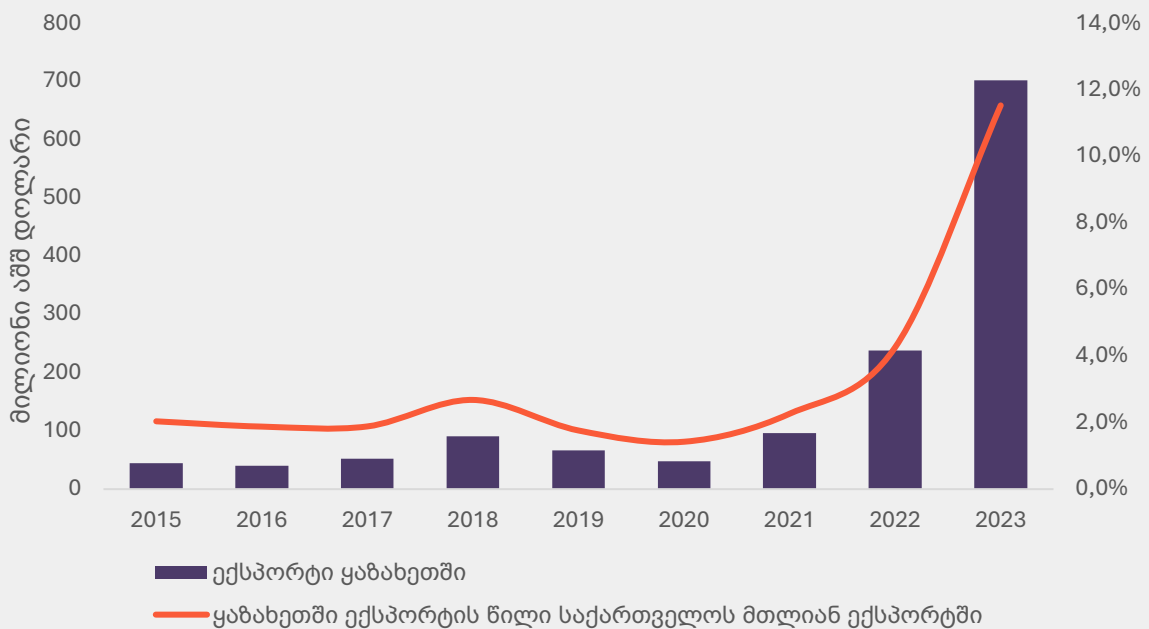


# ნაწილი 1 - ვაჭრობის ფასილიტაცია საქართველოსა და ყაზახეთს შორის

## 1. საქართველო - ყაზახეთს შორის ბილატერალური სავაჭრო ურთიერთობების რაოდენობრივი ანალიზი

საქართველო - ყაზახეთის ბილატერალური სავაჭრო ურთიერთობები წლების განმავლობაში წარმოადგენდა ქვეყნების პარტნიორობის ერთ-ერთ მნიშვნელოვან ფაქტორს. ბოლო წლების ტენდენციები ცხადყოფს, რომ მიუხედავად ჯერ კიდევ მცირე სავაჭრო ბრუნვისა ორ ქვეყანას შორის, სავაჭრო ურთიერთობები პროგრესირებს. მაგალითისთვის, 2015 წელს, საქართველოს მთლიან სავაჭრო ბრუნვაში ყაზახეთს მხოლოდ 0.7% ეკავა, თუმცა, 2023 წლის მაჩვენებლებით, მონაცემი 3.4%-ს უტოლდება. ამავდროულად პერიოდში აბსოლუტური მაჩვენებლის ზრდამ 996.3% შეადგინა.

**გრაფიკი 1:** საქართველოს ექსპორტი ყაზახეთში და მისი წილი საქართველოს მთლიან ექსპორტში 2015-2023 წლებში



წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური

2023 წელს ყაზახეთი საქართველოს მე-3 ყველაზე მსხვილ საექსპორტო პარტნიორ ქვეყანას წარმოადგენდა. ჯამში, 2023 წელს საქართველომ 703 მილიონი აშშ დოლარი ღირებულების ექსპორტი განახორციელა ყაზახეთში, ხოლო ყაზახეთის წილმა საქართველოს მთლიან ექსპორტში 11.5%-ს მიაღწია (2022 წელთან შედარებით 7.3 პროცენტული პუნქტით ზრდა). ნიშანდობლივია, რომ 2015 წელს ყაზახეთის წილი საქართველოს მთლიან ექსპორტში მხოლოდ 2.0%-ს წარმოადგენდა. საქართველოდან ყაზახეთში ექსპორტის მზარდი ტენდენციის ფარგლებში 2021 წელს საქართველოდან ყაზახეთში ექსპორტის ღირებულება 102%-ით გაიზარდა, 2022 წელს - 147.6%-ით, ხოლო 2023 წელს - 195.2%-ით. საინტერესოა, რომ 2023 წელს საქართველოს მთლიანი ექსპორტი 0.5 მლრდ აშშ დოლარით გაიზარდა, როდესაც საქართველოდან ყაზახეთში ექსპორტის ზრდა 0.46 მლრდ აშშ დოლარს გაუტოლდა (მთლიანი საექსპორტო ზრდის 91.7%).

ცხრილი 1: საქართველოს 10 ძირითადი საექსპორტო პროდუქტი ყაზახეთში

HS კოდი <sup>7</sup>	პროდუქტი	ღირებულება ('000 აშშ დოლარი) 2023 წელს	წილი მთლიან ექსპორტში 2023 წელს	წილი მთლიან ექსპორტში ჯამურად 2019-2023
8703	მსუბუქი ავტომობილები	591,856	84.2%	63.9%
2201	მინერალური და მტკნარი წყლები	24,766	3.5%	8.0%
2402	სიგარეტი	18,165	2.6%	5.5%
2204	ღვინო	9,015	1.3%	3.8%
2202	გაზიანი სასმელები	10,392	1.5%	1.9%
8514	ღუმელები და კამერები	0	0%	1.4%
3907	პოლიაცეტალები	0	0%	1.3%
3004	სამკურნალო საშუალებები	5,042	0.7%	1.2%
2208	სპირტიანი სასმელები	3,763	0.5%	1.1%

წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური

საქართველოდან ყაზახეთში ექსპორტში უდიდესი წილი მსუბუქი ავტომობილების რეექსპორტზე მოდის. 2023 წელს მსუბუქი ავტომობილების წილი საქართველოდან ყაზახეთში ექსპორტში 84.2%-ს წარმოადგენდა. ამავდროულად, 2019-2023 წლებში მსუბუქი ავტომობილების წილი საქართველოდან ყაზახეთში ექსპორტში 63.9%-ს შეადგენდა. ექსპორტის ღირებულება 2021-2023 წლებში დაახლოებით 25-ჯერ გაიზარდა. აქედან გამომდინარე, იმავე პერიოდში საქართველოდან ყაზახეთში ექსპორტის მნიშვნელოვანი ზრდა სწორედ ავტომობილების რეექსპორტის ზრდით არის გამოწვეული. პანდემიისა და ომის ფაქტორებიდან გამომდინარე, ავტომობილების მოწოდება 2020 წლიდან შეზღუდული იყო, რამაც საავტომობილო დეფიციტი გამოიწვია 2022 წელს და გაზარდა ადგილობრივ ბაზარზე მოთხოვნა და ფასები. ადგილობრივ ბაზარზე დაგროვებული მოთხოვნიდან გამომდინარე, 2023 წელს ქართულ ბაზარზე ბევრი ავტომობილი შემოვიდა, რეექსპორტის ქვეყნებიდან მოთხოვნა კი არ შემცირებულა, რამაც ექსპორტი მნიშვნელოვნად გაიზარდა.<sup>8</sup> დამატებით, არსებობს ვარაუდი, რომ რეექსპორტის აღნიშნული ზრდა შესაძლოა, უკავშირდებოდეს ცენტრალურ აზიის ქვეყნებიდან ავტომობილების შემდგომ რეექსპორტს რუსეთის ფედერაციაში, თუმცა ამის გაკონტროლება ქართულ კომპანიებს არ შეუძლიათ.

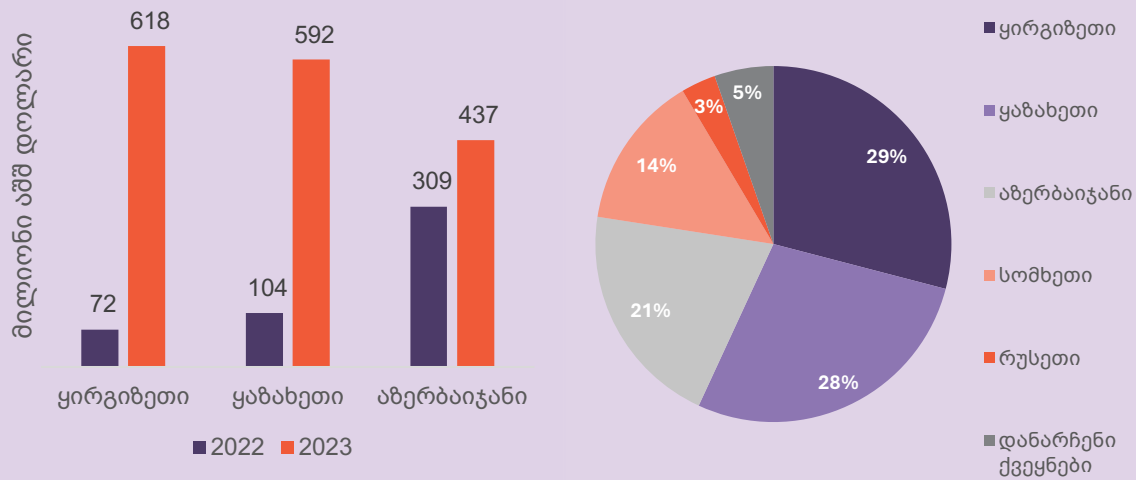
## ჩანართი N1: მსუბუქი ავტომობილების რეექსპორტი

მსუბუქი ავტომობილები საქართველოსა და ცენტრალურ აზიას შორის ვაჭრობისათვის ერთ-ერთი საინტერესო პროდუქტია, რამდენადაც საქართველოდან მსუბუქი ავტომობილების რეექსპორტი უკანასკნელ წლებში საგრძნობლად გაიზარდა და საექსპორტო პროდუქტებს შორის პირველი პოზიცია დაიკავა. აღსანიშნავია, რომ თავდაპირველად საქართველოდან მსუბუქი ავტომობილების რეექსპორტის მთავარი

<sup>7</sup> საგარეო - ეკონომიკური საქმიანობის ეროვნული სასაქონლო ნომენკლატურა ((სეს ესნ - HS)  
<sup>8</sup> წყარო: <https://bm.ge/news/avtomobilebi-saqartvelodan-yazakhetshi-kavkasiis-avtoimportis-morigi-tsarmatebuli-proecti-reegsportis-tsakhalisebistvis>

დანიშნულების ადგილი აზერბაიჯანი იყო, თუმცა 2023 წლიდან დინამიკა შეიცვალა და ცენტრალური აზიის ქვეყნები, კერძოდ, ყირგიზეთი და ყაზახეთი დაწინაურდნენ.

**გრაფიკი 2 & 3:** მსუბუქი ავტომობილების რეექსპორტი და მისი განაწილება ქვეყნების მიხედვით 2023 წელს



წყარო: საქსტატი

მსუბუქი ავტომობილების რეექსპორტის გააქტიურება ცენტრალური აზიის მიმართულებით განპირობებულია ბაზარზე მზარდი მოთხოვნით. ავტომობილების რეექსპორტის მხრივ საქართველო განსაკუთრებით მიმზიდველია ყაზახეთისათვის, რამდენადაც, საქართველოსგან განსხვავებით, ყაზახეთში დაზიანებული ავტომობილის შეყვანა აკრძალულია. შესაბამისად, საქართველო საავტომობილო ჰაბის ფუნქციას ასრულებს, სადაც იმპორტირებული ავტომობილების გარემონტება და შემდეგ რეექსპორტი ხდება.

აღსანიშნავია, რომ 2023 წელს დაწესებული საერთაშორისო სანქციების შედეგად აიკრძალა აშშ-სა და ევროკავშირის ქვეყნებში<sup>9</sup> წარმოებული არამართო ახალი, არამედ მეორადი ავტომობილების რეექსპორტიც რუსეთსა და ბელარუსში. შესაბამისად, სავარაუდოა, რომ საქართველოდან ცენტრალურ აზიაში გატანილი ავტომობილების ნაწილი, საბოლოოდ, სწორედ რუსეთში ხვდება, რითიც ნაწილობრივ აიხსნება ცენტრალური აზიის ქვეყნებში ავტომობილების იმპორტზე გაზრდილი მოთხოვნა.

მიუხედავად ბაზარზე მაღალი მოთხოვნისა, საქართველოდან ცენტრალურ აზიაში ავტომობილების რეექსპორტის წინაშე რამდენიმე გამოწვევა არსებობს. პირველ რიგში, ესაა ცენტრალური აზიის ქვეყნებში იმპორტირებული ამერიკული ავტომობილების „ცუდი რეპუტაცია“, რადგან მათი უმეტესობა მეორეული და შეკეთებულია. ამავდროულად, ცენტრალურ აზიაში სულ უფრო იზრდება ჩინური ავტომობილების, განსაკუთრებით კი საბაჟო გადასახედებისგან გათავისუფლებული ელექტრო ავტომობილების იმპორტი,<sup>10</sup> რის შედეგადაც იზრდება კონკურენცია საქართველოდან შეტანილი მეორეული ევროპული და ამერიკული ავტომობილებისთვის.<sup>11</sup> ამასთანავე, საქართველოდან რეექსპორტს ართულებს ცენტრალური აზიის ქვეყნებში ავტომობილების განბაჟების წესებიც, რაც, საბოლოოდ, ავტომობილების ღირებულებაზე აისახება.

სამომავლოდ საქართველოდან ცენტრალურ აზიაში ავტომობილების რეექსპორტი კიდევ უფრო დიდი რისკების წინაშე დგას. ეს უკავშირდება ყაზახეთში ავტომობილების წარმოების მზარდ ტენდენციას (2023 მთავრობის ამბიციას, ყაზახეთი გახდეს ავტომობილების მწარმოებელი მოწინავე ქვეყანა რეგიონში და ბოლო წლებში ამ მიმართულებით ყაზახეთში ინვესტიციების მოსაზიდად გადადგმულ ნაბიჯებს (ყაზახეთში საავტომობილო წარმოება წამოიწყეს სამხრეთ კორეის Kia-მ, Hyundai-მ და Daewoo-მ, აშშ-ს

<sup>9</sup> [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_23\\_3429](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_23_3429)

<sup>10</sup> <https://www.autocango.com/blog-detail/china-to-kazakhstan-used-car-import-guide-2024>

<sup>11</sup> <https://turanews.kz/en/news/chinese-cars-gain-prominence-in-kazakhstans-import-market/>

Chevrolet-მა, იტალიურმა IVECO-მ და ჩინურმა ANKAI-მ).<sup>12,13</sup> ყაზახეთში გაზრდილი ადგილობრივი წარმოებისა და საიმპორტო ბაზრებს შორის ჩინეთის პოპულარობის ფონზე, საქართველოდან ავტომობილების რეექსპორტი შესაძლოა, მნიშვნელოვნად შემცირდეს, შედეგად კი, საფრთხე შეექმნება ქვეყნისთვის საკმაოდ მსხვილ ინდუსტრიას. აქედან გამომდინარე, კრიტიკულია აღნიშნული საფრთხეებისა და რისკების სიღრმისეული ანალიზის საფუძველზე მეორეული მანქანების რეექსპორტის სექტორის განვითარების შესაბამისი სტრატეგიის შემუშავება. აუცილებელია, სექტორს ჰქონდეს არსებულ ტრენდებთან შესაბამისი სამომავლო გეგმა და შეფასდეს ამ სექტორის ზრდისა თუ ვარდნის ეფექტების ეკონომიკური გავლენები, მათ შორის ამ სექტორში დასაქმებულებზე.

საქართველოდან ყაზახეთში რეექსპორტირებული პროდუქტებიდან ასევე დიდი წილი მოდის სიგარეტზე, კერძოდ კი, შეფუთულ სიგარეტზე თამბაქოს შემცველობით. რაც შეეხება ადგილობრივ ექსპორტულ პროდუქციას, მნიშვნელოვან პროდუქტებს წარმოადგენს მინერალური წყალი, გაზიანი სასმელები და ღვინო. საქართველოდან ყაზახეთში ადგილობრივი ექსპორტის დიდი ნაწილი (53.7%) მინერალურ წყლებს წარმოადგენს.

## ჩანართი N2: გაზიანი მინერალური წყლების ექსპორტი საქართველოდან ყაზახეთში

გაზიანი მინერალური წყლები საქართველოსთვის ისტორიულად მნიშვნელოვან საექსპორტო პროდუქტს წარმოადგენს. ჯერ კიდევ საბჭოთა კავშირის პერიოდში, ისეთი ბრენდების სახელები, როგორებიც არის „ბორჯომი“ და „ნაბეღლავი“ ცნობილი იყო სსრკ-ს სხვადასხვა რესპუბლიკაში. ამის მიზეზი ამავე დასახელების ბალნეოლოგიური კურორტების პოპულარობა და ამ სასმელების სამკურნალო თვისებების მაღალი ცნობადობაა. საქართველოში აღმოჩენილია 730-ზე მეტი დასახელების მინერალური წყალი, რომელთა დიდ ნაწილს მაღალი ბალნეოლოგიური და სამრეწველო მნიშვნელობა აქვს.<sup>14</sup> საქართველოში წარმოებული გაზიანი მინერალური წყლები ყოველთვის იყო პოპულარული დსთ-ს ქვეყნებში, თუმცა ექსპორტმა მნიშვნელოვან რიცხოვნობაზე ზრდას მხოლოდ 1996 წელს მიაღწია. ამავდროულად, ადგილობრივი კომპანიებისთვის ყოფილი სსრკ-ს ქვეყნებში ექსპორტი მიმზიდველი იყო შემცირებული მარკეტინგის ხარჯების, უკვე მოპოვებული ცნობადობისა და გეოგრაფიული სიახლოვის გამო.

ადგილობრივ ბაზარზე ამჟამად 30-ზე მეტი კომპანია არის წარმოდგენილი.<sup>15</sup> მათგან გამორჩეული მოთამაშეა „ბორჯომი“, რომლის ჩამოსხმაც ჯერ კიდევ 1890 წელს დაიწყო.<sup>16</sup> „ბორჯომი“ არის ვულკანური წარმოშობის, ბუნებრივი ნახშირორჟანგით გაჯერებული სასმელი, რომელიც მრავალი სამკურნალო თვისებით ხასიათდება. ამჟამად, „ბორჯომი“ ექსპორტზე გადის 40-ზე მეტ ქვეყანაში და ყველაზე მსხვილ ექსპორტიორს წარმოადგენს საქართველოდან შუა აზიის რეგიონში.<sup>17</sup> ბორჯომის წარმატებული ექსპორტი ცენტრალურ აზიაში უკავშირდება „ბორჯომის“ ეფექტიან საექსპორტო სტრატეგიას. 2018 წლიდან კომპანიამ საკუთარი წარმომადგენლობა გახსნა ყაზახეთში, რის შედეგად, კომპანიის წარმომადგენლის განცხადებით, „ბორჯომის“ გაყიდვები ცენტრ. აზიაში გაორმაგდა. თუ 2018-მდე კომპანიას ადგილობრივი დისტრიბუტორების გავლით გაჰქონდა პროდუქცია ყაზახეთში და მათ მოგების საკმაოდ მაღალ წილს აძლევდა, საკუთარი ოფისის გახსნამ „ბორჯომს“ მისცა შესაძლებლობა, გაცილებით ეფექტურად ემუშავა ცენტრალური აზიის მსხვილი ბაზარის დაფარვაზე (კომპანიამ პირდაპირი კონტროლი მოიპოვა გაყიდვებზე, მარკეტინგზე და შეძლო თანმიმდევრული ბრენდინგი გაეტარებინა საექსპორტო რეგიონში) და გაყიდვებზე მოგების მარუებიც გაეზარდა. ამჟამად კომპანია „IDS ბორჯომი

<sup>12</sup> <https://www.wardsauto.com/vehicles/kazakhstan-looks-to-become-vehicle-production-center>

<sup>13</sup> <https://astanatimes.com/2024/02/automotive-industry-in-kazakhstan-outpaces-expectations/>

<sup>14</sup> წყარო: <https://dSPACE.tsu.ge/server/api/core/bitstreams/cac18064-b783-4b38-bcaa-7802ae69243d/content>

<sup>15</sup> წყარო: <https://dSPACE.tsu.ge/server/api/core/bitstreams/cac18064-b783-4b38-bcaa-7802ae69243d/content>

<sup>16</sup> წყარო: <https://borjomi.com/ka>

<sup>17</sup> წყარო: <https://dSPACE.tsu.ge/server/api/core/bitstreams/cac18064-b783-4b38-bcaa-7802ae69243d/content>

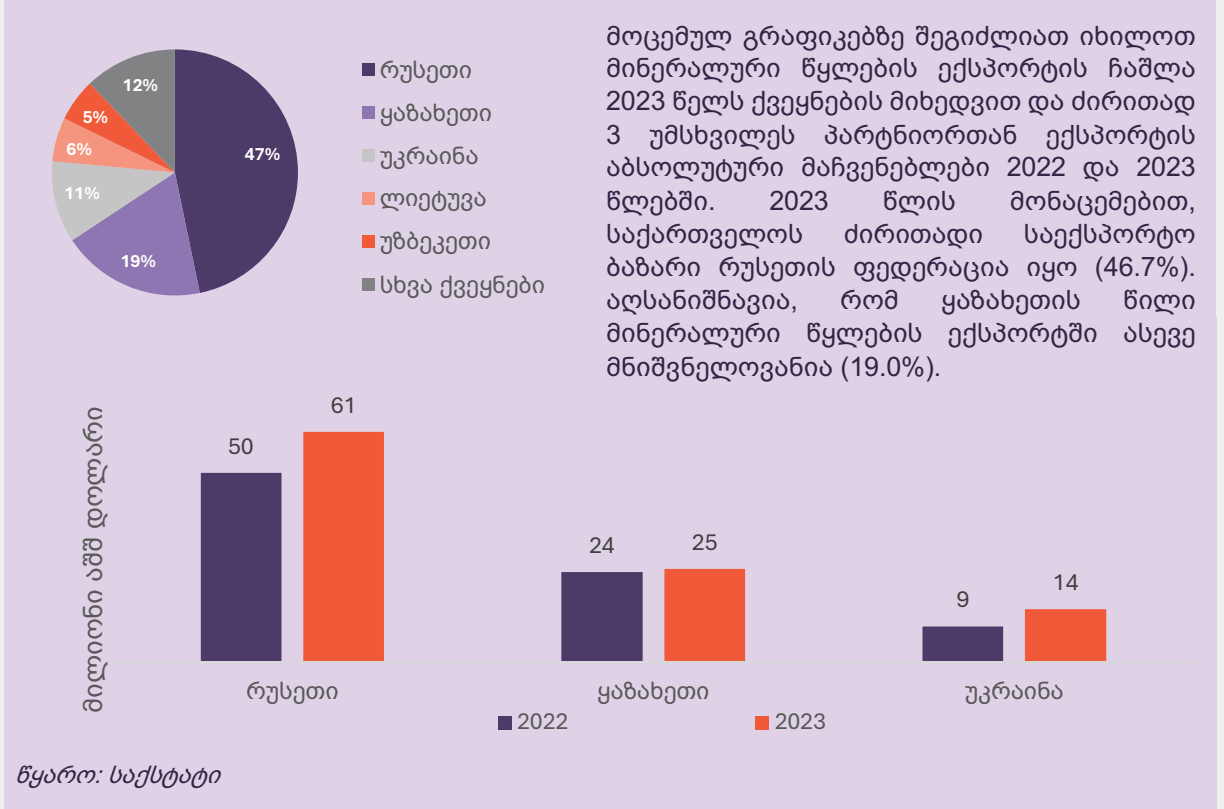


საქართველო“ სხვადასხვა ბრენდებს აერთიანებს არამართო საქართველოში, არამედ მის ფარგლებს გარეთ, როგორც არის Sviatoi Istochnik რუსეთში, Morshinsk უკრაინაში და „ბორჯომი“, „ლიკანი“, „ბაკურიანი“ და „მიტარბი“ საქართველოში.<sup>18</sup>

„ბორჯომის“ გარდა ბაზარზე მნიშვნელოვანი მოთამაშეები არიან „წყალი მარგებელი“, რომელიც 30-ზე მეტ ქვეყანაში ახორციელებს „ნაბელავის“ ექსპორტს. „ნაბელავი“ ცნობილია შუა აზიის ქვეყნებში, მათ შორის ყაზახეთში თავისი სამკურნალო თვისებებით.

საქართველოს მინერალური წყლების ექსპორტში მნიშვნელოვანი მოვლენა იყო ასევე 2006 წელს საქართველოს სოფლის მეურნეობის პროდუქციაზე ემბარგოს დაწესება რუსეთის ფედერაციის მიერ. კერძოდ, 2006 წლის 5 მაისს ემბარგო დაწესდა ორ ყველაზე ცნობად ქართულ ბრენდზე („ნაბელავი“ და „ბორჯომი“). ემბარგომ მნიშვნელოვნად შეცვალა საქართველოს მინერალური და მტკნარი წყლების ექსპორტის სტრუქტურა. 10-წლიან ქრილში (2005-2014), რუსეთის წილი მინერალური და მტკნარი წყლების ექსპორტში 73%-დან შემცირდა 48%-მდე. ამავდროულად, ამან მნიშვნელოვნად იმოქმედა ექსპორტის დივერსიფიცირებაზე და მნიშვნელოვნად გაზარდა გაყიდვები დასავლეთ ევროპაში, ბალტიისპირეთსა და შუა აზიაში. ერთ-ერთი რესპონდენტის აზრით, სწორედ ემბარგომ უბიძგა მის კომპანიას გაეზარდა ექსპორტი შუა აზიაში.

**გრაფიკი 4 & 5 :** გაზიანი მინერალური წყლის ექსპორტის ჩაშლა ქვეყნების მიხედვით 2023წელს და ტოპ 3 ქვეყანაში ექსპორტის მაჩვენებლები (2022-2023)



<sup>18</sup> აღსანიშნავია, რომ კომპანიას მნიშვნელოვანი პრობლემები შეექმნა რუსეთის ფედერაციის უკრაინაში ფართომასშტაბიანი სამხედრო შეჭრის და ევროკავშირის დაწესებული სანქციების შემდგომ. კომპანიის საკონტროლო პაკეტი 2013 წლიდან კერძო საინვესტიციო ჯგუფს Alfa Group-ს გადაეცა, რომლის დამფუძნებელიც სანქცირებული რუსი მილიარდერია. 2022 წლის თებერვალში რუსეთის უკრაინაში შეჭრის და მისი დასანქცირების შემდგომ კომპანია რთულ ვითარებაში აღმოჩნდა, რადგანაც ძირითად სარეალიზაციო ბაზრებზე შექმნილ მძიმე ვითარებას დაემატა საბანკო ანგარიშებზე შეზღუდული წვდომა. 2022 წლის 13 ივნისს საქართველოს მთავრობის მიერ შეთავაზების ოფიციალურად მიღების შემდგომ Alfa Group-მა მთავრობას 7.73%-ის წილი გადასცა, რის შედეგადაც მაკონტროლირებელი პაკეტი სანქცირებული კომპანიის ხელში აღარ იყო და კომპანიამ შეძლო ფუნქციონირების გაგრძელება.



აღსანიშნავია, რომ საქართველოდან ყაზახეთში ექსპორტი ნაკლებად არის დივერსიფიცირებული და ტოპ 10 პროდუქტზე მთლიანი ექსპორტის 87.1% მოდის 2023 წელს.

**გრაფიკი 6:** საქართველოს იმპორტი ყაზახეთიდან და მისი წილი საქართველოს მთლიან იმპორტში 2015-2023 წლებში



**წყარო:** საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური

ექსპორტთან შედარებით, საქართველოში ყაზახეთიდან იმპორტის მოცულობა გაცილებით მცირეა. ამასთანავე, იმპორტი უფრო ვოლატილურია და კონკრეტული ტენდენცია არ ახასიათებს, რაც თავისთავად გამოწვეულია იმპორტის მცირე მოცულობით. რაც შეეხება ძირითად საიმპორტო პროდუქტებს, ყაზახეთიდან საქართველოში მთავარი სავაჭრო პროდუქტი 2019-2023 წლებში ნავთობი და ნავთობპროდუქტებია, ხორბალი და სხვადასხვა სახის სამშენებლო მასალა. აღსანიშნავია, რომ 2023 წელს ძალიან მცირეა ნავთობპროდუქტებისა და ხორბლის წილი მთლიან იმპორტში, თუმცა მნიშვნელოვნად გაზრდილია სხვადასხვა სამშენებლო მასალისა და საკვები პროდუქტის (კერძოდ სანებლების) წილი.

აღსანიშნავია, რომ ყაზახეთიდან საქართველოში იმპორტი საკმაოდ დივერსიფიცირებულია და 2023 წელს ტოპ 10 პროდუქტზე მთლიანი იმპორტის მხოლოდ 47.3% მოდის.

**ცხრილი 2: საქართველოს 10 ძირითადი იმპორტირებული პროდუქტი ყაზახეთიდან**

HS კოდი	პროდუქტი	ღირებულება (1000 აშშ დოლარი) 2023 წელს	წილი მთლიან იმპორტში 2023 წელს	წილი მთლიან იმპორტში 2019-2023 წელს
2710	ნავთობი და ნავთობპროდუქტები	152.96	0.5%	15.2%
1001	ხორბალი	0	0%	9.8%
7210	ნაგლინი <sup>19</sup>	1,929	5.9%	7.3%
2704	კოქსი და ნახევარკოქსი ქვანახშირის	432.49	1.3%	4.2%
2103	საწებლები	2,348	7.1%	4.0%
7308	მეტალის და რკინის კონსტრუქციები	2,206	6.7%	4.0%
0703	ხახვი, ნიორი და სხვა	649	2.0%	3.4%
3307	საპარსი საშუალებები, დეოდორანტები	2,348	7.1%	3.0%
8802	სხვა საფრენი აპარატები	3,851	11.7%	2.5%
1902	სპაგეტი, მაკარონი	533.47	1.6%	2.3%

**წყარო:** საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური

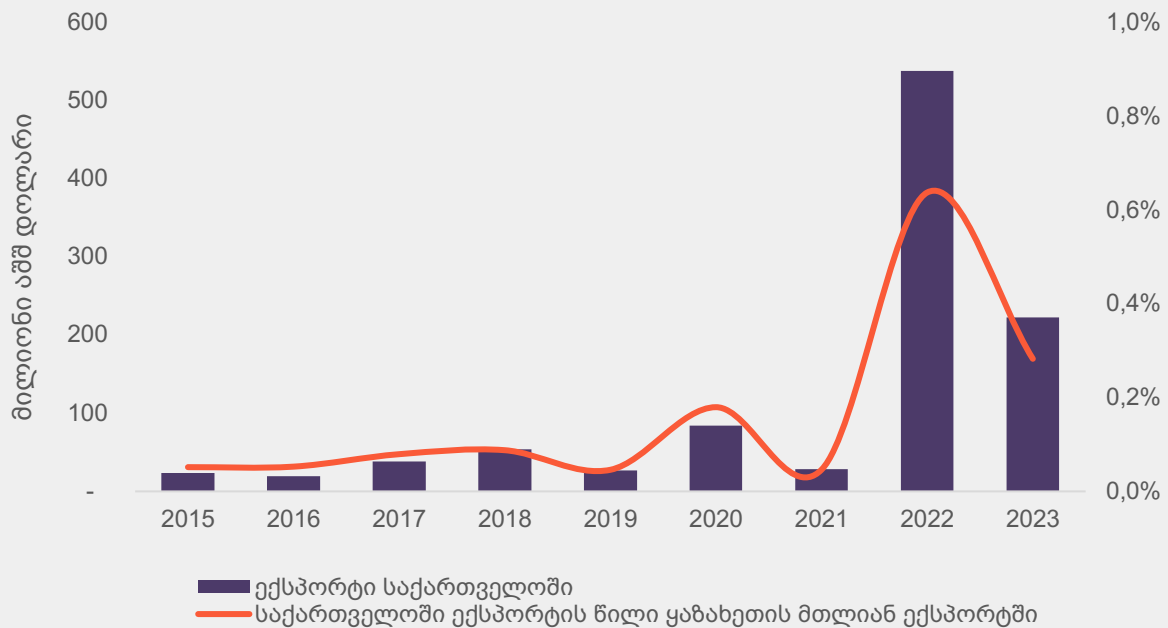
2023 წელს ყაზახეთის მთლიან სავაჭრო ბრუნვაში საქართველოს ძალიან მცირე წილი (0.4%) უჭირავს. ყაზახეთის ძირითადი სავაჭრო პარტნიორები არიან ჩინეთი (22.5%), რუსეთის ფედერაცია (18.6%) და იტალია (11.5%).

საინტერესოა, ასევე გაგაანალიზოთ ყაზახეთის საქართველოსთან ვაჭრობის მონაცემები. ამისთვის გამოვიყენებთ გაეროს სასაქონლო ვაჭრობის სტატისტიკის მონაცემთა ბაზას (UN Comtrade) (გლობალური ვაჭრობის ყოვლისმომცველი მონაცემთა ბაზა, რომელსაც გაეროს სტატისტიკის სამმართველო (UNSD) აწარმოებს. მონაცემთა ბაზა შეიცავს საერთაშორისო ვაჭრობის დეტალურ მონაცემებს მსოფლიოს ქვეყნებისთვის, რომელიც გულისხმობს საქონლის იმპორტს, ექსპორტსა და რეექსპორტს.) გასათვალისწინებელია, რომ კვლევაში გამოყენებული სტატისტიკური მონაცემები, როგორც არის საქართველოდან ყაზახეთში ექსპორტი და ყაზახეთის იმპორტი საქართველოდან, შესაძლოა, მნიშვნელოვნად განსხვავდებოდეს ერთმანეთისგან, რაც ძირითადად გამოწვეულია რეპორტირების სხვაობებით (მაგალითისთვის, ექსპორტის მონაცემები უმეტესწილად Free on Board (FOB) მეთოდით არის დათვლილი, ხოლო იმპორტის Cos, Insurance and Freight (CIF) მეთოდით. CIF მეთოდით პროდუქტის გამყიდველი იხდის საქონლის, ტვირთისა და დაზღვევის მთლიან ღირებულებას, ხოლო FOB მეთოდი ეყრდნობა დაშვებას, რომ საქონლის ტრანსპორტირებასა და დაზღვევის ღირებულებას მყიდველი იხდის და, შესაბამისად,

<sup>19</sup> გლინგის შედეგად მიღებული ლითონი

მხოლოდ თავად პროდუქტისა და ამ პროდუქტის ტრანსპორტამდე მიწოდების ღირებულებას მოიცავს).

**გრაფიკი 7:** ყაზახეთის ექსპორტი საქართველოში და მისი წილი ყაზახეთის მთლიან ექსპორტში 2015-2023 წლებში<sup>20</sup>



წყარო: Trademap

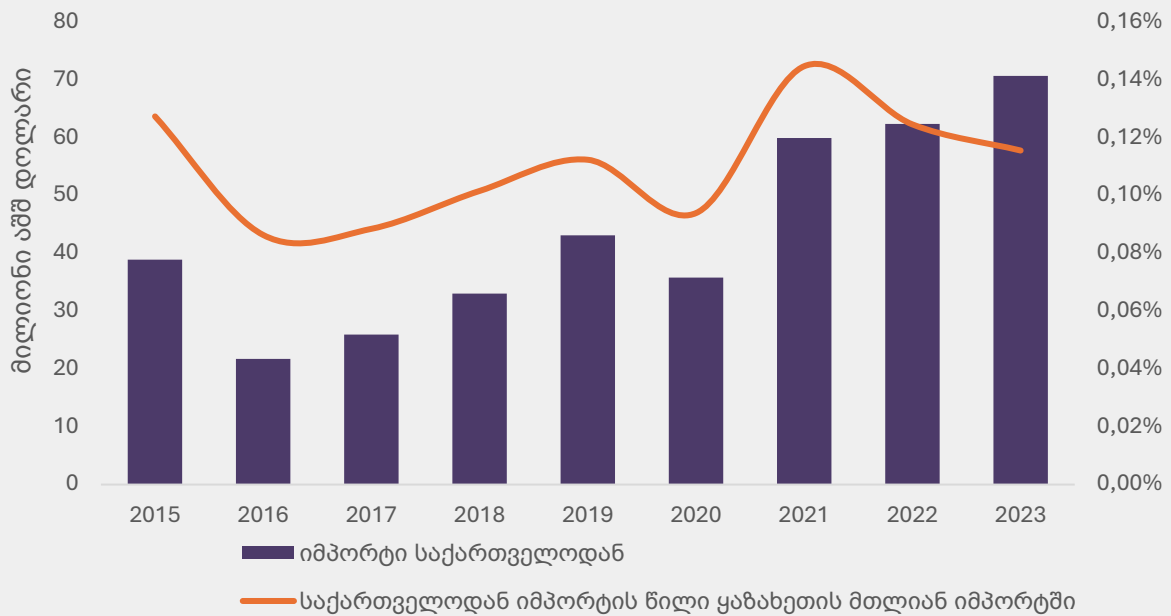
ყაზახეთის ექსპორტი საქართველოში 2015 წლიდან მერყევი იყო და არ გამოირჩეოდა მზარდი დინამიკით, თუმცა, 2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით, მაჩვენებლის აბნორმალური ზრდა (+1817% წლიდან წლამდე) დაფიქსირდა და ექსპორტის ღირებულებამ 538.4 მლნ აშშ დოლარს მიაღწია. ამავდროულად, გაიზარდა ყაზახეთის მთლიან ექსპორტში საქართველოში ექსპორტის წილიც, თუმცა მაჩვენებელი მაინც დაბალ ნიშნულზეა (0.64%). ზრდა ძირითადად გამოწვეულია სპილენძისა და ალუმინის ექსპორტით. ამ პროდუქტების ექსპორტი 2021 წელს საერთოდ არ ხდებოდა, 2022 წელს კი სპილენძის ექსპორტმა 360 მილიონ აშშ დოლარს (რაც მთლიანი ექსპორტის 67%-ია), ხოლო ალუმინის ექსპორტმა 143 მილიონ აშშ დოლარს (მთლიანის 26%) მიაღწია. საინტერესოა, რომ 2023 წელს ასეთი აბნორმალური ზრდა არ აღინიშნება საქართველოში ყაზახეთიდან იმპორტის მონაცემებში. ამასთანავე, იმპორტის მონაცემებში არც სპილენძისა და ალუმინის ექსპორტის მაჩვენებლები არ ფიქსირდება. საქართველოს სტატისტიკის ეროვნულ სამსახურის წარმომადგენლები ზუსტად ვერ ასახელებენ ამ სხვაობის მიზეზს, თუმცა, მათი განმარტებით, ზოგადად, სხვადასხვა ქვეყნების მიერ შეგროვებული იმპორტ-ექსპორტის მონაცემებს შორის განსხვავებები რამდენიმე ფაქტორით შეიძლება იყოს გამოწვეული: ზემოთ აღწერილი CIF და FOB ფასების დათვლის მეთოდოლოგიური განსხვავებებით, მონაცემების რეპორტირების დროის შორის სხვაობით (მაგ: საქართველოს იმპორტიორები სხვა დროს არეპორტებენ და ყაზახეთის ექსპორტიორები - სხვა დროს). ასევე სხვადასხვა ქვეყანამ შესაძლოა, ერთი და იგივე პროდუქტი სხვადასხვა სასაქონლო კოდით დაარეპორტოს, რითაც შეიძლება აიხსნებოდეს, თუ რატომ არ ფიქსირდება საქართველოში ყაზახეთის იმპორტის მონაცემებში სპილენძისა და ალუმინის ექსპორტის მაჩვენებლები. თუმცა ეს მიზეზი არ ხსნის მთლიან ღირებულებაში არსებულ სხვაობას.

2023 წელს, ყაზახეთიდან საქართველოში ექსპორტის მაჩვენებლები 58.6%-ით შემცირდა. კლება მნიშვნელოვნად უკავშირდება ისევ სპილენძის და ალუმინის ექსპორტს, რომლებიც

<sup>20</sup> კვლევის მიმდინარეობისას ყაზახეთის საგარეო ვაჭრობის სტატისტიკა არ იყო ხელმისაწვდომი 2023 წლისთვის.

2022 წელს აბნორმალურად გაიზარდა. 2023 წელს კი წინა წელთან შედარებით სპილენძის ექსპორტი 61%-ით, ხოლო ალუმინის 64%-ით შემცირდა.

**გრაფიკი 8:** ყაზახეთის იმპორტი საქართველოდან და მისი წილი ყაზახეთის მთლიან იმპორტში 2015-2023 წლებში



წყარო: Trademap

მიუხედავად იმისა, რომ ყაზახეთის იმპორტში საქართველოს წილი უმნიშვნელოა, ის მაინც სტაბილურად მზარდი ტენდენციით ხასიათდება. 2023 წელს ყაზახეთში საქართველოდან იმპორტის მაჩვენებელმა 70.6 მილიონი აშშ დოლარი შეადგინა, რაც წინა წელთან შედარებით 13 %-იანი ზრდაა, თუმცა ყაზახეთის მთლიან იმპორტში საქართველოს წილი მხოლოდ 0.12%-ია.

აღსანიშნავია, რომ ყაზახეთის მიერ გამოქვეყნებული საქართველოდან იმპორტის მონაცემები არ ემთხვევა საქართველოს მიერ გამოქვეყნებული ყაზახეთში ექსპორტის მონაცემებს და ზოგიერთ წელს ქვეყნების მიერ გამოქვეყნებულ მონაცემებს შორის მნიშვნელოვანი განსხვავებები ფიქსირდება (იხ. მაღლა აბზაცი, რომელშიც აღწერილია ქვეყნებს შორის მონაცემების სხვაობის განმარტობებელი შესაძლო ფაქტორები). კონკრეტულად, საქართველოს ექსპორტის მონაცემების მიხედვით 2023 წელს საქართველომ 703 მილიონი აშშ დოლარი ღირებულების ექსპორტი განახორციელა ყაზახეთში, საიდანაც 84.2% (591 მილიონი აშშ დოლარი) მსუბუქი ავტომობილების რე-ექსპორტის ღირებულება იყო.

საქართველოს და ყაზახეთის მიერ გამოქვეყნებული სავაჭრო მონაცემებს შორის ასიმეტრიის დეტალურად სანახავად იხილეთ ცხრილები:

**ცხრილი 3 & 4:** ასიმეტრია საქართველოსა და ყაზახეთის მიერ გამოქვეყნებულ მონაცემებს შორის

წლები	საქართველოს ექსპორტი ყაზახეთში	ყაზახეთის იმპორტი საქართველოდან	ასიმეტრია
2015	44,962,974	38,971,295	5,991,679
2016	39,823,537	21,723,363	18,100,174
2017	51,786,285	25,933,509	25,852,776
2018	90,688,490	33,022,260	57,666,230
2019	66,993,768	43,785,114	23,208,654
2020	47,620,933	37,224,348	10,396,585
2021	96,181,634	59,934,806	36,246,828
2022	238,106,404	62,345,702	175,760,702
2023	702,965,011	70,673,645	632,291,366

წლები	ყაზახეთის ექსპორტი საქართველოში	საქართველოს იმპორტი ყაზახეთიდან	ასიმეტრია
2015	23,782,897	22,161,532	1,621,365
2016	19,437,858	22,337,103	(2,899,245)
2017	38,685,266	29,903,222	8,782,044
2018	52,151,330	58,906,263	(6,754,933)
2019	26,613,021	29,457,611	(2,844,590)
2020	84,029,488	34,562,906	49,466,582
2021	28,086,783	20,153,838	7,932,945
2022	538,438,655	36,409,157	502,029,498
2023	222,860,342	32,927,445	189,932,897

წყარო: UN comtrade



## 2. რაოდენობრივი ანალიზის შედეგად გამოვლენილი პოტენციური სავაჭრო პროდუქტები

საქართველოსა და ყაზახეთს შორის პოტენციურად მომგებიანი სავაჭრო პროდუქტების გამოსავლენად გაანალიზდა აღნიშნული ქვეყნების ექსპორტისა და იმპორტის მონაცემები. კერძოდ, კვლევაში გამოყენებული პროდუქტების იდენტიფიკაციის პროცესი შედგებოდა 3 ეტაპისგან:

1. პირველ ეტაპზე გაანალიზდა საქართველოში იმპორტის დაგროვებითი საშუალო წლიური ზრდა (CAGR) 2019-2023 წლებში და შეირჩა ის პროდუქტები, რომელთა როგორც იმპორტის ღირებულება, ასევე ზრდის ტემპი იყო მნიშვნელოვანი.<sup>21</sup>
2. მეორე ეტაპზე გაანალიზდა შერჩეულ პროდუქტებზე ყაზახეთის გამოვლენილი შედარებითი უპირატესობა<sup>22</sup> 2022 წელს.<sup>23</sup>
3. საბოლოოდ, შედარდა შერჩეულ პროდუქტებზე იმპორტის საშუალო ფასები<sup>24</sup> საქართველოში და ექსპორტის საშუალო ფასები ყაზახეთში 2022 წელს.

სამივე ეტაპის შედეგების შეჯამების შედეგად, გამოვლინდა სავაჭრო პროდუქტები, საქართველოდან ყაზახეთში მომგებიან ფასად იმპორტის მაღალი პოტენციალით. აღსანიშნავია, რომ იდენტიფიცირებული პროდუქტების ნაწილით ვაჭრობა უკვე მიმდინარეობს, თუმცა მათი სავაჭრო პოტენციალი არ არის ბოლომდე გამოყენებული. აქედან გამომდინარე, პროდუქტები განაწილდა ორ ჯგუფად - არსებული სავაჭრო პროდუქტები, რომლებზედაც მოთხოვნა იზრდება (იხ. ცხრილი 3) და სავაჭროდ მომგებიანი ახალი პროდუქტები, რომლითაც ვაჭრობა, 2022 წლის მონაცემებით, არ მიმდინარეობს (იხ. ცხრილი 4).

<sup>21</sup> პოტენციური სავაჭრო პროდუქტების გამოსავლენად შეირჩა მხოლოდ ის პროდუქტები, რომელთა იმპორტის ღირებულება გაანალიზებულ პერიოდში ყოველწლიურად აჭარბებდა 1 მილიონ აშშ დოლარს.

<sup>22</sup> გამოვლენილი შედარებითი უპირატესობის (revealed comparative advantage) ეყრდნობა რიკარდოს ვაჭრობის თეორიას, რომლის მიხედვით ქვეყნებს შორის ვაჭრობას მათ შორის პროდუქტიულობის სხვაობა განაპირობებს. შესაბამისად, გამოვლენილი შედარებითი უპირატესობის ინდიკატორი ზომავს ქვეყნის პროდუქტიულობას ამა თუ იმ პროდუქტის ექსპორტისას მსოფლიოს საშუალო მაჩვენებელთან შედარებით. გამოვლენილი შედარებითი

უპირატესობა გამოითვლება შემდეგნაირად:  $\frac{X \text{ პროდუქტის ექსპორტი } Y \text{ ქვეყნიდან}}{Y \text{ ქვეყნის მთლიანი ექსპორტი}} \cdot \frac{X \text{ პროდუქტის ექსპორტი მსოფლიოდან}}{\text{მსოფლიოს მთლიანი ექსპორტი}}$ . თუ მოცემული შეფარდება მეტია 1-ზე,

მიიჩნევა, რომ Y ქვეყანას აქვს შედარებითი უპირატესობა X პროდუქტის ექსპორტისთვის.

<sup>23</sup> მონაცემების ხელმისაწვდომებიდან გამომდინარე, ვერ მოხერხდა ყაზახეთის ექსპორტისა და იმპორტის პროდუქტების მიხედვით ანალიზი 2023 წლისთვის.

<sup>24</sup> ფასები მოცემულია 1 კგ-ზე აშშ დოლარში და Free on Board (FOB) მეთოდით არის დათვლილი.

**ცხრილი 5:** ყაზახეთიდან საქართველოში იმპორტისთვის მომგებიანი სავაჭრო პროდუქტები, რომლებზე მოთხოვნა იზრდება საქართველოში

HS კოდი	პროდუქტი	საქართველოში იმპორტის ზრდა (CAGR 2019-2023)	იმპორტის საშუალო ფასი საქართველოში 2022 წელს	ექსპორტის საშუალო ფასი ყაზახეთში 2022 წელს	ყაზახეთიდან საქართველოში იმპორტის ფასი 2022 წელს
110100	ხორბლისა ან ხორბალ-ჭვავის ფქვილი	51%	0.37	0.40	0.35
070190	კარტოფილი	27%	0.28	0.42	0.26
720839	რკინის ბრტყელი ნაგლინი, სისქით 3 მმ-ზე ნაკლები	13%	0.79	0.69	0.79
210500	ნაყინი და საკვები ყინულის სხვა სახეობები	12%	4.69	2.94	4.08
850422	ტრანსფორმატორები თხევადი დიელექტრიკით	10%	18,379.99	30,042.02	11,365.00
852872	სატელევიზიო კაბჭირის მიმღები აპარატურა	9%	242.61	358.90	66.00
721049	მოთუთიებუ ლი რკინის ბრტყელი ნაგლინი	8%	1.10	0.94	0.92
190230	მაკარონის ნაწარმი	3%	0.95	1.99	0.81

წყარო: PMC კვლევითი ცენტრის გამოთვლები, UN comtrade

**ცხრილი 6:** ყაზახეთიდან საქართველოში იმპორტისთვის მომგებიანი ახალი<sup>25</sup> სავაჭრო პროდუქტები, რომლებზე მოთხოვნა იზრდება საქართველოში

HS კოდი	პროდუქტი	საქართველოში იმპორტის ზრდა (CAGR 2019-2023)	იმპორტის საშუალო ფასი საქართველოში 2022 წელს	ყაზახეთიდან საქართველოში ექსპორტის საშუალო ფასი 2022 წელს
230230	ქატო	44%	0.17	0.11
560122	ბამბა	22%	13.01	12.15
721420	რკინის წნელები	18%	0.71	0.66
721650	რკინის კუთხოვანი, ფასონური პროფილები	13%	1.05	0.88
680911	თაბაშირის ნაწარმი	12%	0.18	0.11
151211	მზესუმზირის ზეთი	12%	1.51	1.37
720711	რკინის მართკუთხა ნახევარფაბრიკატები	9%	1.51	1.37
100810	წინიბურა	9%	1.03	0.77
721070	რკინის ბრტყელი ნაგლინი შეღებილი	8%	1.38	1.13
720853	რკინის ბრტყელი ნაგლინი, ცხლად, ოთხ წახნაგზე ან მართკუთხა დახურულ კალიბრში,	8%	0.93	0.79
151710	მარგარინი	7%	1.80	1.51
230630	კოპტონი და სხვა მყარი ნარჩენი	6%	0.35	0.25
271121	ბუნებრივი აირი	6%	1.36	1.31

წყარო: PMC კვლევითი ცენტრის გამოთვლები, UN comtrade

აღსანიშნავია, რომ იდენტიფიცირებული პროდუქტების იმპორტის მნიშვნელოვანი ნაწილი საქართველოში რუსეთიდან ხორციელდება. აქედან გამომდინარე, ყაზახეთის როლი მნიშვნელოვანია საქართველოს რუსეთთან ვაჭრობაზე დამოკიდებულების შესამცირებლად. განსაკუთრებით კი ისეთი პროდუქტების შემთხვევაში, რომლებსაც დიდი

<sup>25</sup> აღსანიშნავია, ექსპორტის და იმპორტის ფასების ანალიზისთვის გამოყენებულია საშუალო ფასები. შესაბამისად, ეს ანალიზი არ ითვალისწინებს ორ კონკრეტულ ქვეყანას შორის პროდუქტით ვაჭრობის საბოლოო ფასის განმსაზღვრელ ისეთ დამატებით ფაქტორებს, როგორებიცაა პროდუქტის ხარისხი, ტრანსპორტირების მარშრუტი, საშუალება და ა.შ.

მნიშვნელობა აქვთ ქვეყანაში სასურსათო უსაფრთხოებისთვის (მაგ. ფქვილი, კარტოფილი, მაკარონის ნაწარმი, წინიბურა და სხვა მარცვლეული).

ანალოგიური სამეტაპიანი მეთოდოლოგიით გამოვლინდა პოტენციურად სავაჭროდ მომგებიანი პროდუქტები, რომელთა იმპორტიც ყაზახეთს საქართველოდან შეუძლია მომგებიან ფასად.

**ცხრილი 7:** საქართველოდან ყაზახეთში ექსპორტისთვის<sup>26</sup> მომგებიანი სავაჭრო პროდუქტები, რომლებზე მოთხოვნა იზრდება ყაზახეთში

HS კოდი	პროდუქტი	ყაზახეთში იმპორტის ზრდა (CAGR 2019-2022)	იმპორტის საშუალო ფასი ყაზახეთში 2022 წელს	ექსპორტის საშუალო ფასი საქართველოში 2022 წელს	საქართველოდან ყაზახეთში ექსპორტის ფასი 2022 წელს
220210	მინერალური წყალი	29%	0.75	0.67	0.52
851610	წყალსატბობები	26%	77.68	67.30	77.66
610910	ბამბის მაისურები	23%	6.04	2.88	6.04
200989	ხილის წვენი	20%	1.64	1.44	1.48
620690	ბლუზები	19%	13.93	3.76	13.93
330290	სურნელოვანი ნივთიერებები	16%	31.14	23.96	23.13
570242	ხალიჩები	16%	9.28	6.43	9.28
200819	დამუშავებული ნუში და ფისტა	14%	3.91	3.57	1.91
851660	ღუმელები	14%	178.39	103.57	178.38
220410	ცქრიალა ღვინო	14%	3.01	2.39	1.54
871639	არათვითმბვალის სატრანსპორტო საშუალებები	13%	22,791.20	11,784.73	22,760.95
330210	სურნელოვანი ნივთიერებები კვების მრეწველობაში გამოსაყენებლად	12%	28.21	7.94	3.80
760421	ალუმინის ღრუ პროფილები	10%	5.53	4.99	5.33
283711	ნატრიუმი ციანიდები	9%	3.29	2.01	3.12
90220	მწვანე ჩაი	8%	1.95	0.80	0.49
610463	შარვლები	7%	8.25	6.29	8.25

წყარო: PMC კვლევითი ცენტრის გამოთვლები, UN comtrade

<sup>26</sup> პროდუქტების ჩამოთვალა მოიცავს როგორც ადგილობრივ ექსპორტს, ასევე რეექსპორტს.

**ცხრილი 8:** საქართველოდან ყაზახეთში ექსპორტისთვის მომგებიანი ახალი სავაჭრო პროდუქტები, რომლებზე მოთხოვნაც იზრდება ყაზახეთში

HS კოდი	პროდუქტი	ყაზახეთში იმპორტის ზრდა (CAGR 2019-2022)	იმპორტის საშუალო ფასი ყაზახეთში 2022 წელს	საქართველოდან ყაზახეთში ექსპორტის საშუალო ფასი საქართველოში 2022 წელს
080540	გრეიპფრუტი	54%	0.85	0.57
20329	ღორის ხორცი	42%	2.54	2.13
870324	ავტომობილი ძრავის ცილინდრების მუშა მოცულობით 3000 სმ3-ზე მეტი	42%	60,011.30	25,925.74
100510	სათესლე სიმინდი	33%	3.35	3.30
250510	სილიციუმიანი ქვიშა და კვარციანი ქვიშა	31%	0.10	0.01
851010	ელექტროსამართებლები	30%	24.21	19.17
621210	ბიუსტჰალტერები	28%	19.41	1.51
900211	კამერის ლინზები	25%	1,201.75	785.82
621139	სათხიმალო ტანსაცმელი	24%	20.04	3.85
270300	ტორფი	23%	0.20	0.06
080510	ფორთოხალი	18%	0.63	0.57
630532	ტომრები	17%	3.73	2.70
842123	სითხეები, შიგაწვის ძრავების საწვავისა და ზეთების გასაფილტრი	17%	9.37	5.13
845011	სარეცხი მანქანები	14%	233.29	168.27
170410	საღვები რეზინი	13%	3.84	3.79
902190	სმენის აპარატების ნაწილები	13%	1,337.69	1,091.63
841340	ბეტონსატუმბები	13%	68,512.29	34,973.65
611529	კოლგოტები	12%	4.77	0.98
230990	ცხოველების საკვები	11%	1.83	0.49
870421	სატრანსპორტო საშუალებების სრული მასით არა უმეტეს 5 ტ-სა	11%	23,835.23	7,468.01
843210	გუთნები	11%	14,359.77	1,071.41
200979	ვაშლის წვენი	9%	1.57	0.98
961900	სანიტარულ-ჰიგიენური საფენები	9%	4.50	2.10
520852	დაბეჭდილი ბამბის ქსოვილები	9%	3.35	0.33
680229	ქვა	8%	0.46	0.30
080550	ლიმონი	5%	0.82	0.78

წყარო: PMC კვლევითი ცენტრის გამოთვლები, UN comtrade

გარდა იმპორტის ზრდის შეფასებისა, კვლევის ფარგლებში გაანალიზდა ისეთი პროდუქტებიც, რომლებსაც მნიშვნელოვანი წილი უკავიათ საქართველოსა და ყაზახეთის



ექსპორტისა და იმპორტის პროფილებში.<sup>27</sup> შესაბამისად, იმ პროდუქტებს, რომლებიც გვხვდება როგორც ყაზახეთის ექსპორტში, ასევე საქართველოს იმპორტში და პირიქით, მაღალი სავაჭრო პოტენციალი გააჩნიათ.

**ცხრილი 9:** მსხვილი საექსპორტო პროდუქტები ყაზახეთში, რომლებსაც მნიშვნელოვანი წილი აქვთ საქართველოს იმპორტშიც

HS კოდი	პროდუქტი	წილი ყაზახეთის ექსპორტში 2022 წელს	წილი საქართველოს იმპორტში 2022 წელს
2603	სპილენძის მადნები და კონცენტრატები	2.8%	5.7%
2711	ნავთობის აირები	2.6%	3.4%
1001	ხორბალი და მესლინი	2.3%	0.5%
2710	ნავთობი და ნავთობპროდუქტები	1.8%	9.9%
2701	ქვანახშირი	1.1%	0.2%
7208	რკინა	1.0%	0.4%
1101	ხორბლის ფქვილი	0.9%	0.5%

წყარო: UN comtrade

ანალიზის შედეგად გამოვლენილი ძირითადი 3 პროდუქტი, რომელთა იმპორტიც საქართველოს ყაზახეთიდან შეუძლია, არის სპილენძის მადნები და კონცენტრატები, ნავთობის აირები და ხორბალი. აღსანიშნავია, რომ მოცემული პროდუქტებით ვაჭრობას არ აქვს სისტემატიური ხასიათი ორ ქვეყანას შორის და 2023 წელს არცერთი აღნიშნული პროდუქტის ყაზახეთიდან იმპორტი არ განხორციელებულა. საქართველოში სპილენძის მადნები და კონცენტრატები, ძირითადად, სომხეთიდან შემოდის, ნავთობის აირები - აზერბაიჯანიდან და რუსეთიდან, ხორბალი კი - რუსეთიდან. აღსანიშნავია, რომ მოცემული პროდუქტებს მნიშვნელოვანი როლი აქვთ ქვეყანაში სასურსათო და ენერჯო უსაფრთხოებისთვის. ყაზახეთიდან იმპორტს კი შეუძლია დივერსიფიკაციის გზით შეამციროს დამოკიდებულება რუსეთზე.

### BOX N3: ხორბლის ექსპორტი ყაზახეთიდან

ხორბალი ქვეყნის სასურსათო უსაფრთხოებისთვის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი პროდუქტია. ვინაიდან საქართველო ხორბლის იმპორტიორი ქვეყანაა, ყაზახეთი კი - ექსპორტიორი, ორ ქვეყანას შორის ამ პროდუქტით ვაჭრობა განსაკუთრებით მნიშვნელოვანი შესაძლებლობაა.

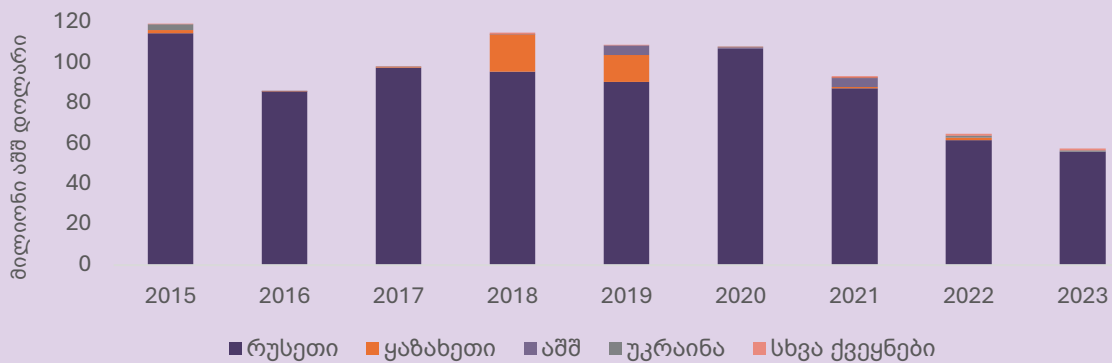
საქართველოში ხორბლის იმპორტი ნაკლებად დივერსიფიცირებულია და წლების განმავლობაში ხორბალი ძირითადად რუსეთიდან შემოდის. ფაქტორები, რომლებიც განაპირობებენ რუსული ხორბლის მიზიდველობას, არის კონკურენტული ფასი, ქართულ ხორბალთან შედარებით უფრო მაღალი ხარისხი და რუსული ხორბლის მწარმოებელი რეგიონების (ჩრდილოეთ კავკასია) სიახლოვე.

თუმცა ხორბლის იმპორტიორი ქვეყნისთვის მხოლოდ ერთ სავაჭრო პარტნიორზე მაღალი დამოკიდებულება განსაკუთრებით კი ისეთ სარისკო პარტნიორზე, როგორც რუსეთი,

<sup>27</sup> არანაკლებ 0.5% როგორც იმპორტის, ასევე ექსპორტის ჯამურ ღირებულებაში.

ქვეყნის სასურსათო უსაფრთხოებისთვის რისკების შემცველია ამიტომ საქართველოსთვის კრიტიკულად მნიშვნელოვანია ხორბლის იმპორტების დივერსიფიცირება და, განსაკუთრებით რუსეთზე დამოკიდებულების შემცირება. რუსეთიდან ხორბლის იმპორტზე დამოკიდებულების საფრთხეების ცხადი დემონსტრირება იყო 2021 წელს განვითარებული მოვლენები, როდესაც რუსეთმა დააწესა საექსპორტო გადასახადები ხორბალზე, რომელიც თავდაპირველად ტონაზე 25 ევროს შეადგენდა, რამდენიმე თვეში კი გაორმაგდა.<sup>28</sup> ეს საქართველოში ხორბლის პროდუქტების ფასების ზრდაში ითარგმნა. ამავდროულად, რუსეთის ხორბლის ექსპორტთან დაკავშირებული პოლიტიკის მერყეობამ გამოიწვია გაურკვეველობა ხორბლის იმპორტიორებს შორის, რის გამოც ზოგიერთმა ხორბლის ფქვილის იმპორტით ჩანაცვლება გადაწყვიტა. ჩანაცვლების ამ სტრატეგიამ კი დამატებითი პოტენციური რისკები შეუქმნა ეროვნული სურსათის უსაფრთხოებას, ვინაიდან ფქვილის იმპორტი დაბალ ხარისხთან ასოცირდება და, როგორც წესი, აქვს უფრო მოკლე შენახვის ვადა, რაც ამცირებს მარაგის მოცულობას.<sup>29</sup> შედეგად, რუსეთის ხორბლის პროგრამამ საქართველოს ხორბლის ბაზარზე არეულობათა ჯაჭვი გამოიწვია, რომელიც მომდევნო წლებშიც გაგრძელდა (2022-2023). ამ საფრთხეების დასარეგულირებლად საჭირო გახდა საქართველოს სახელმწიფოს ჩარევა ხორბლის ბაზარზე.<sup>30</sup>

**გრაფიკი 9: საქართველოში ხორბლის იმპორტი ქვეყნების მიხედვით, 2015-2023**



*წყარო: საქსტატი*

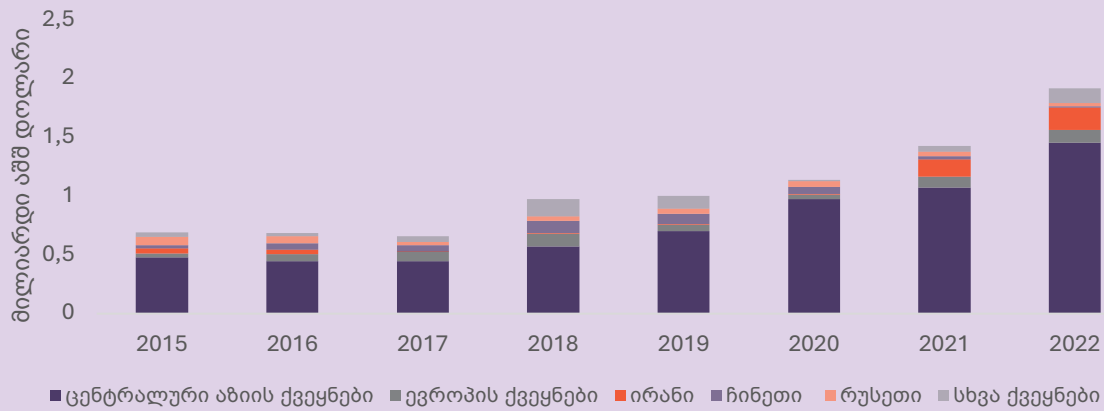
საქართველოში ხორბლის უმნიშვნელო რაოდენობის იმპორტი სხვა ქვეყნებიდანაც ხდება, რომლებიდანაც აღსანიშნავია ყაზახეთი, უკრაინა და აშშ. ეს გვიჩვენებს, რომ არსებობს შესაძლებლობა ამ ქვეყნებიდან ხორბლის იმპორტის გაზრდისა და რუსულ ხორბალზე დამოკიდებულების შემცირებისა. ამ სამი ქვეყნიდან უკრაინას, რომელიც 2022 წლიდან ომის მდგომარეობაში იმყოფება, ხორბლის ექსპორტის გზაზე ბევრი დაბრკოლება შეექმნა. აშშ-სთან შედარებით კი ყაზახეთი, საქართველოსთან სიახლოვით გამოწვეული ტრანსპორტირების ხარჯების სიმცირისა და სხვა უპირატესობების მხრივ, ბევრად მიმზიდველია. მითუმეტეს, რომ საქართველოსა და ყაზახეთს შორის კასპიის ზღვაზე გამავალი სატრანსპორტო კორიდორის გაუმჯობესებასთან ერთად ყაზახეთიდან საქართველოში ხორბლის ტრანსპორტირების დროისა და ხარჯების მეტად შემცირების პოტენციალი არსებობს. თუმცა, როგორც ერთ-ერთმა რესპოდენტმა დაგვიდასტურა, ჯერ-ჯერობით ქართველი ხორბლის იმპორტიორებისთვის ამ მარშრუტით ყაზახეთიდან ხორბლის შემოტანა, რუსეთთან შედარებით, გაცილებით ძვირია.

ყაზახეთიდან ხორბლის ექსპორტს რაც შეეხება, ყაზახეთი მსოფლიოში მე-14 უმსხვილესი ხორბლის ექსპორტიორია და მარცვლეულის უმსხვილესი მწარმოებელია ცენტრალურ აზიაში, რომელსაც ყოველწლიურად წარმოებული მარცვლეულის დაახლოებით ნახევრის ექსპორტი შეუძლია.<sup>31</sup> ამჟამად ყაზახური ხორბლის ძირითადი ნაწილი მეზობელ, ცენტრალური აზიის ქვეყნებში გადის. ამ „ჩაკეტილობის“ მიზეზი არის ის, რომ ყაზახეთი დაშორებულია გლობალურ ბაზრებს და არ აქვს საზღვაო პორტებთან პირდაპირი წვდომა.

<sup>28</sup> <https://bm.ge/news/ruseti-xorblis-saeqsperto-gadasaxads-523-it-zrdis/34239>  
<sup>29</sup> <https://pmcg-i.com/publication>  
<sup>30</sup> <https://iset-pi.ge/ka/publications>  
<sup>31</sup> <https://dairynews.today/global/news/>

ყაზახეთის ხორბლის ექსპორტის ერთი მარშრუტი რუსეთზე გადის, თუმცა ხორბლის ტრანსპორტირების რუსეთზე დამოკიდებულება ყაზახეთისთვის რისკების შემცველია.

**გრაფიკი 10:** ყაზახეთიდან ხორბლის ექსპორტი ქვეყნების მიხედვით, 2015-2023



წყარო: Trademap

აქედან გამომდინარე, ყაზახეთიდან ექსპორტის განვითარებისა და სხვა იმპორტიორ ბაზრებზე გასვლისათვის ძალიან მნიშვნელოვანია კასპიის ზღვაზე გამავალი მარშრუტისა და შესაბამისი საექსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარება.

ამგვარად, საქართველოსა და ყაზახეთს შორის ორივე მხარისთვის გეოპოლიტიკურად და ეკონომიკურად მომგებიანი შესაძლებლობა არსებობს: ერთი მხრივ, ორ ქვეყანას შორის ხორბლით ვაჭრობის განვითარების (ყაზახეთიდან საქართველოში ხორბლის იმპორტი) და მეორე მხრივ, საქართველოდან ყაზახური ხორბლის ექსპორტის სხვა მიმართულებებით ტრანზიტის პოტენციალით. საქართველოს გავლით ყაზახური ხორბლის ტრანზიტის პოტენციური მიმართულებებიდან განსაკუთრებით საინტერესოა თურქეთი. კასპიის ზღვაზე გამავალი სატრანსპორტო კორიდორის განვითარებასთან და საქართველოს სატრანზიტო შესაძლებლობების გაძლიერებასთან ერთად ყაზახი ხორბლის ექსპორტიორებისთვის გამარტივდება წვდომა თურქეთის მსხვილ ბაზარზეც. საქართველოს მოსაზღვრე თურქეთი ხორბლის ერთ-ერთი მსხვილი იმპორტიორია (და ფქვილის ექსპორტიორია). 2022 წელს, თურქეთმა \$3.4 მილიარდი ღირებულების ხორბლის იმპორტი განახორციელა, ძირითადად რუსეთიდან და უკრაინიდან.

თუმცა სატრანზიტო პოტენციალის ასათვისებლად საჭიროა შესაბამისი ინფრასტრუქტურა. კერძოდ, აუცილებელია საქართველოში ყაზახური ხორბლის დაგროვებისთვის გამოიყოს შესაბამისი საცავები. საინტერესოა, რომ საქართველოს პორტთან ხორბლის ტერმინალის აშენების გეგმებზე ჯერ კიდევ 2008 წელს იყო საუბარი, თუმცა ეს გეგმები რუსეთ-საქართველოს ომის შემდეგ ჩაიშალა.<sup>32</sup> „კასპიის ზღვაზე გამავალი დერეფანის განვითარება ძალიან მნიშვნელოვანია. ამ კორიდორით ყაზახური ხორბლის გადაზიდვების შედეგად საქართველოსაც და ყაზახეთსაც მოეხსნება რუსეთზე დამოკიდებულების პრობლემა. საქართველოს გავლით ყაზახეთი შეძლებს ხორბლის ექსპორტს თურქეთსა და ევროკავშირში. ამასთანავე, აუცილებელია განვითარდეს შესაბამისი ინფრასტრუქტურა საქართველოში, იმისთვის, რომ შესაძლებელი გახდეს დიდი მოცულობით ხორბლის დასაწყობება და შემდეგ აქედან სწრაფი მიწოდება ისეთ საექსპორტო დანიშნულებებზე, როგორებიცაა თურქეთი და ევროკავშირი. თუ სტაბილურად დიდი მოცულობით მოხდება ყაზახეთიდან საქართველოში ხორბლის შემოტანა და დასაწყობება, ეს ხორბლის ექსპორტის ფასებსაც დაარეგულირებს შემცირებული მიწოდების, ტრანსპორტირების დროისა და გაზრდილი მასშტაბების ხარჯზე“ - აღნიშნა ერთ-ერთმა რესპონდენტმა.

<sup>32</sup> <https://old.civil.ge/geo/article>

გასათვალისწინებელია, რომ იდენტიფიცირებული პროდუქტების ნაწილი მოითხოვს სპეციალურ ინფრასტრუქტურას ტრანსპორტირებისთვის (მაგ. გაბსადენი ბუნებრივი აირისთვის), რის გამოც, ზოგიერთი პროდუქტით ორ ქვეყანას შორის ვაჭრობის დაწყება მოკლევადიან პერიოდში შეუძლებელია. თუმცა მნიშვნელოვანია მათი სავაჭრო პოტენციალის აღიარება და შესაბამისი პროექტების განხილვის დაწყება.

**ცხრილი 10:** მსხვილი საექსპორტო პროდუქტები საქართველოში, რომლებსაც მნიშვნელოვანი წილი აქვთ ყაზახეთის იმპორტშიც

HS კოდი	პროდუქტი	წილი საქართველოს ექსპორტში 2022 წელს	წილი ყაზახეთის იმპორტში 2022 წელს
2603	სპილენძის მადნები და კონცენტრატები	18.3%	0.6%
8703	მსუბუქი ავტომობილები	16.2%	3.6%
3004	მედიკამენტები	2.0%	2.7%
2616	ძვირფასი ლითონები	1.5%	0.8%
2710	სამედიცინო ხელსაწყოები და მოწყობილობები	0.8%	0.6%
9018	ელექტრული წყალსატბობები	0.6%	0.6%
8516	სატვირთო სატრანსპორტო საშუალებები		
8704	ბულდოზერები	0.5%	0.7%

წყარო: UN comtrade

საქართველოდან ყაზახეთში ექსპორტის შემთხვევაში, 3 სავაჭრო პროდუქტი, რომელსაც მნიშვნელოვანი წილი აქვს ორი ქვეყნის სავაჭრო დინამიკაში არის: სპილენძის მადნები და კონცენტრატები, მსუბუქი ავტომობილები და მედიკამენტები.

აღსანიშნავია, რომ სპილენძის მადნები და კონცენტრატები მეორდება ორივე ქვეყნის როგორც საიმპორტო, ასევე საექსპორტო პროდუქტების ჩამონათვალში, თუმცა სპილენძით ვაჭრობა ყაზახეთსა და საქართველოს შორის არ მიმდინარეობს. საქართველოდან სპილენძის მადნებისა და კონცენტრატების ექსპორტი ძირითადად ბულგარეთისა და ჩინეთის მიმართულებით, ხოლო იმპორტი სომხეთიდან ხდება. აღსანიშნავია, 2024 წლის დასაწყისში საქართველოში სპილენძის ექსპორტ-იმპორტმა მნიშვნელოვნად იკლო, რის მიზეზადაც რეგიონში მიმდინარე კონფლიქტები სახელდება.<sup>33</sup> აქედან გამომდინარე, სპილენძის მადნის იმპორტი ყაზახეთიდან, შესაძლოა, ერთ-ერთი გზა იყოს დივერსიფიკაციისთვის, რათა საქართველოში ნედლეულის დეფიციტმა სპილენძის გადამამუშავების პროცესი არ შეაფერხოს. აღსანიშნავია, რომ საქართველოს ყაზახეთიდან სპილენძის იმპორტი მომგებიან ფასად შეუძლია, რადგან 2022 წელს ყაზახეთში სპილენძის ექსპორტის საშუალო ფასი 1 ტონაზე 1,650 აშშ დოლარი იყო, საქართველოში იმპორტის საშუალო ფასი 1 ტონაზე კი - 2,109 აშშ დოლარი.

როგორც ზემოთ მიმოვიხილეთ, ყაზახეთსა და საქართველოს შორის მსუბუქი ავტომობილებით ვაჭრობა აქტიურია. 2023 წელს საქართველოდან მსუბუქი ავტომობილების ექსპორტის ჯამური ღირებულების 28% ყაზახეთზე მოდიოდა. ასევე

<sup>33</sup> <https://bm.ge/news/>



აქტიურია მედიკამენტებით ვაჭრობაც და ის საქართველოდან ყაზახეთში ჯამური ექსპორტის 4%-ს შეადგენდა.

ამრიგად, კვლევის ფარგლებში ექსპორტისა და იმპორტის მონაცემების გამოყენებით ორი სხვადასხვა მეთოდოლოგიით გამოვლინდა ყაზახეთსა და საქართველოს შორის პოტენციური სავაჭროდ მომგებიანი პროდუქტები. შედეგების მიხედვით, ყაზახეთსა და საქართველოს შორის მნიშვნელოვანი სავაჭრო რესურსი ჯერ კიდევ აუთვისებელია, რამდენადაც აღნიშნულ ქვეყნებში იმპორტზე მოთხოვნა საგრძნობლად იზრდება. საქართველოსა და ყაზახეთს შორის ბილატერალური ვაჭრობის კიდევ უფრო გასაღრმავებლად შესაძლებელია როგორც არსებული სავაჭრო პროდუქტებით ვაჭრობის მოცულობის გაზრდა, ასევე ახალი პროდუქტებით ვაჭრობის დაწყება აღნიშნულ ქვეყნებში მზარდი იმპორტის დასაკმაყოფილებლად.

### 3. ქართული კომპანიების ექსპორტის არსებული სტრატეგია ცენტრალურ აზიაში - გამოწვევები და შესაძლებლობები

საქართველო - ყაზახეთის ბილატერალური ვაჭრობის პოტენციალის ათვისებაში მაღალი სავაჭრო პოტენციალის მქონე რესურსებთან და პროდუქტებთან ერთად კრიტიკული მნიშვნელობა აქვს შესაბამის ეფექტიან საექსპორტო სტრატეგიასაც. ამიტომ, საქართველო-ყაზახეთის ბილატერალური ვაჭრობის პოტენციალის გასაანალიზებლად აუცილებელია კერძო კომპანიების არსებული საექსპორტო სტრატეგიების ანალიზი და ამ კუთხით არსებული გამოწვევებისა და შესაძლებლობების შეფასება

მსოფლიო ეკონომიკაში გავრცელებულია რამდენიმე საექსპორტო სტრატეგია, თუმცა ძირითადად გამოიყოფა ორი ძირითადი: პირდაპირი და არაპირდაპირი (direct და indirect).<sup>34</sup> პირდაპირი ექსპორტი ყველაზე მეტ რესურსსა და რისკს მოითხოვს. ამავდროულად, ამ მიდგომით მიღებული მომგებიანობა უმეტეს შემთხვევაში აღემატება არაპირდაპირი ექსპორტით მიღებულს. რაც შეეხება არაპირდაპირ ექსპორტს, ამ შემთხვევაში კომპანიები მიმართავენ შუამავლების დახმარებას, რაც მოიაზრებს კომპანიის ნაკლებ ჩართულობას სამიზნე ბაზრის ათვისებასა და გარკვეულ საოპერაციო საკითხებში.

როგორც კვლევის შედეგად გამოიკვეთა, ძირითად შემთხვევებში, ქართული კომპანიები შუა აზიის ქვეყნებში საექსპორტოდ იყენებენ დილერებს და დისტრიბუტორებს (indirect exporting), თუმცა ასევე გვხვდება კომპანიები, რომლებსაც აქვთ საკუთარი წარმომადგენლობები (direct exporting). გამოსარჩევია ასევე ავტონდუსტრიის სექტორში გამოკითხული ერთ-ერთი კომპანია, რომელსაც განსხვავებული საექსპორტო სტრატეგია აქვს, რაც ძირითადად უკავშირდება იმას, რომ კომპანია თავად არ არის ავტომობილების მწარმოებელი და ცენტრალურ აზიაში ავტომობილების რე-ექსპორტს ახდენს. ამ სექტორში გამოკითხულ კომპანიას თავისი ოფისი აქვს ყაზახეთში, რომლის საქმიანობაც მოიცავს ყაზახი მომხმარებლებისთვის საქართველოში ჩამოყვანილი მანქანების შერჩევასა და ტრანსპორტირებაში დახმარებას. კომპანიას აქვს ონლაინ პლატფორმაც, რომელიც ყაზახ მომხმარებლებს ავტომობილების შერჩევის დამატებით კომფორტს სთავაზობს. გარდა ამისა, ავტომობილების რე-ექსპორტიორი კომპანიის ოფისი ყაზახეთში მარკეტინგულ საქმიანობასაც ეწევა. კონკრეტულად კი, ვინაიდან ეს კომპანია ავტომობილების საქართველოში იმპორტს აშშ-დან ახდენს, კომპანიის მარკეტინგული საქმიანობა ყაზახეთში ორიენტირებულია ყაზახეთში ამერიკულ ავტომობილებთან დაკავშირებული სტერეოტიპების მსხვრევაზე. „ვმუშაობთ ამერიკული მანქანების გაფუჭებული სახელის გამოსწორებაზე, ყაზახეთში არ ენდობიან ამერიკულს, კორეიდან იმპორტირებული მანქანები უფრო პოპულარულია.“ - გვითხრა ავტომობილების რე-ექსპორტიორი კომპანიის წარმომადგენელმა.

<sup>34</sup> წყარო: <https://legacy.export.gov/article?id=Direct-Exporting>



თუმცა, როგორც აღვნიშნეთ, მსგავსი გამონაკლისების გარდა, ქართული კომპანიების ძირითადი ნაწილი დილერების და დისტრიბუტორების დახმარებით მუშაობს. როგორც სავლელ კვლევის შედეგებით გამოიკვეთა, ეს კომპანიებს დამატებითი საზრუნავისგან ათავისუფლებს, რადგანაც გადაზიდვის ოპერაციები, მარკეტინგი და სხვა საოპერაციო საკითხები მთლიანად გადაბარებულია დილერებზე და ქართული კომპანიებისგან მოითხოვს ნაკლებ დროსა და ადამიანურ რესურსს. ეს საშუალებას აძლევს კომპანიას, კონცენტრირდეს თავისი ბიზნესის ძირითად საქმიანობაზე - წარმოებაზე. მცირე და საშუალო ბიზნესი, ძირითადად, არასრულყოფილ ინფორმაციას ფლობს სამიზნე ბაზრის ისეთ მახასიათებლებზე, როგორც არის მომხმარებლების პრეფერენციები, მოსახლეობის დემოგრაფიული მაჩვენებლები და ა.შ. სრულყოფილი ინფორმაციის მოპოვება კომპანიებისთვის დამატებით ხარჯებთან და რესურსებთან არის დაკავშირებული, რის გამოც ისინი ამჯობინებენ შუამავლებთან თანამშრომლობას.<sup>35</sup>

რესპონდენტებმა ასევე აღნიშნეს, რომ არაპირდაპირი საექსპორტო სტრატეგიის პირობებში კომპანიას ნაკლები საწყისი ინვესტიციის ჩადება უწევს და რეალიზაციის რისკი მთლიანად გადასულია დილერებზე. ერთ-ერთი რესპონდენტი ამბობს: „ცხადია, მნიშვნელოვანია, რომ რეალიზაციისა და ბრენდინგის საკითხებს დილერი აგვარებს. ჩვენთვის ეს ამცირებს რისკს, რაც განვითარების ამ ეტაპზე ყველაზე მნიშვნელოვანია“. დამატებით, შუამავალი (იგივე დილერი) ამცირებს კომერციულ რისკს, რომელიც დაკავშირებულია მყიდველის შესაძლო გადახდისუნარობასთან.

რესპონდენტებმა ასევე გამოკვეთეს ამ მიდგომის უარყოფითი მხარეებიც. მაგალითისთვის, დილერების მეშვეობით ექსპორტისას კომპანიებს მცირე კონტროლი აქვთ ბრენდის მენეჯმენტზე, ნაკლები ინფორმაცია აქვთ იმის შესახებ, როგორ მიმდინარეობს პროდუქტის მარკეტინგი. ამან, შესაძლოა, დააზიანოს კომპანიის ბრენდის ცნობადობა საექსპორტო ბაზარზე.

მნიშვნელოვანი ფაქტორია ასევე მოგების განაწილება დილერთან, რამაც შესაძლებელია, მნიშვნელოვნად შეამციროს მომგებიანობის მაჩვენებლები და მარჟები. კვლევები ადასტურებს, რომ არაპირდაპირი ექსპორტის შემთხვევაში, ექსპორტიორ კომპანიებს ხშირად აქვთ დაბალი ფიქსირებული (fixed) ხარჯები, თუმცა მაღალი ცვლადი (variable) ხარჯები.<sup>36</sup> დაბალი ფიქსირებული ხარჯები შუამავლის მასშტაბის ეკონომიით (economy of scale) შეიძლება აიხსნას, ხოლო მაღალი ცვლადი ხარჯები ამავე შუამავლის ფინანსური ინტერესითა და კომპენსაციით.

ამ მიდგომის საპირისპირო სტრატეგიაა სამიზნე ქვეყანაში საკუთარი წარმომადგენლობის გახსნა, რომლის მნიშვნელოვანი უპირატესობაა კომპანიის პირდაპირი კონტროლი გაყიდვებზე, მარკეტინგსა და ბრენდირებაზე. მნიშვნელოვანია, რომ კომპანიას ექნება შესაძლებლობა, თანმიმდევრული ბრენდინგი გაატაროს საექსპორტო ქვეყანასა თუ რეგიონში.

რესპონდენტების თქმით, ამ სტრატეგიის მნიშვნელოვანი დადებითი ფაქტორი გაზრდილი მომგებიანობა და მარჟებია, უფრო ძლიერი კავშირები მომხმარებლებთან, რაც მეტ ინფორმაციას აძლევს სამიზნე ბაზარზე. ერთ-ერთი გამოკითხული კომპანიის წარმომადგენელი ამბობს: „განვითარების შემდგომ ეტაპზე, შემოსავლების გაზრდის მიზნით, აუცილებლად დაგვჭირდება წარმომადგენლობის გახსნა, თუმცა ამ ეტაპზე ამას ვერ განვიხილავთ“.

ნიშანდობლივია, რომ წარმომადგენლობის გახსნასთან ერთად კომპანიას ისეთი მნიშვნელოვანი საოპერაციო საკითხები ემატება, როგორც არის: ადამიანური რესურსების საჭიროება, რეალიზაციის რისკის ზრდა და ახალ მარეგულირებელ ჩარჩოსთან მორგების საჭიროება. კომპანიას უწევს პროდუქციის გადაზიდვასთან დაკავშირებულ ოპერაციებში ჩართვა, რაც მნიშვნელოვან რესურსებს მოითხოვს, იქნება ეს საბაჟო პროცედურები, თუ გადამზიდ კომპანიებთან კოორდინირება და სხვა.

<sup>35</sup> წყარო: <https://link.springer.com/article/10.1007/s11187-008-9156-4>

<sup>36</sup> წყარო: <https://www.researchgate.net/publication/>

გამოკითხული კომპანიებიდან მხოლოდ ერთს აქვს საკუთარი წარმომადგენლობა. ამ კომპანიის ხედვით, შუა აზრის ქვეყნები მოქცეულია ე.წ. „კლასტერში“ და მნიშვნელოვნად არის დაკავშირებული ერთმანეთთან არამართო გეოგრაფიულად, არამედ კულტურულად და ტრადიციულად. შესაბამისად, ამ კომპანიის წარმომადგენლობა ყაზახეთში საშუალებას აძლევს, მოიცვას მთელი რეგიონი და ამ ეტაპზე რეგიონის სხვა ქვეყნებში წარმომადგენლობების გახსნის საჭიროება არ აქვთ. კომპანიის წარმომადგენლის თქმით, მათმა გადაწყვეტილებამ, გახსნან წარმომადგენლობა ყაზახეთში, 5-წლიან ქრილში მისცათ შესაძლებლობა, შემოსავალი ორჯერ გაეზარდათ.

აღსანიშნავია, რომ გამოკითხული კომპანიების უმეტესობა ფიქრობს, რომ კომპანიისა და ქვეყნის ფინანსური/ეკონომიკური განვითარების გარკვეულ ეტაპზე წარმომადგენლობის გახსნას განიხილავენ, ვინაიდან თვლიან რომ ეს შეუქმნით შესაძლებლობას გაზარდონ კომპანიის შემოსავლები ექსპორტიდან. რესპონდენტი ამბობს: „ამ ეტაპზე საქართველო მაკროეკონომიკურად მზად არ არის, ისევე როგორც ჩვენი კომპანია, თუმცა მომავალ გეგმებში ეს ნამდვილად შედის (წარმომადგენლობის გახსნა)“.

ამ კუთხით საინტერესოა ყაზახეთისა და საქართველოს ექსპორტის სტიმულირების ეროვნული პოლიტიკა და კერძო კომპანიებისთვის შეთავაზებული ექსპორტის სტიმულირების სპეციალური პროგრამები. განვითარებული სახელმწიფოები ექსპორტის წახალისების შედეგად ადგილობრივი ბაზრის შეზღუდული შესაძლებლობებისა და პროდუქტიულობის ამალღების მიზნით ხშირად იყენებენ ექსპორტის სტიმულირების სხვადასხვა მექანიზმებს.

საქართველოში, ექსპორტის მხარდასაჭერი სახელმწიფო პროგრამები სააგენტო „წარმოე საქართველო“ მიერ ხორციელდება. სააგენტოს ექსპორტის მხარდაჭერისა და განვითარების პროგრამა სამ კომპონენტს მოიცავს: 1. დაფინანსება და ტექნიკური დახმარება **პროდუქტის ლიცენზირება/ სერტიფიცირებისთვის** - აღნიშნული მოიცავს საწარმოს აუდიტის საერთაშორისო სტანდარტის დანერგვას; ხარისხის დამადასტურებელი საერთაშორისო სერტიფიკატის მოპოვებასა და მეწარმე სუბიექტის მიერ წარმოებული პროდუქტის ლიცენზირებას. დაფინანსების მოცულობა განისაზღვრა 10,000 ევროთი; 2. **ბრენდინგი** - ბრენდის ელემენტების შექმნას (ვიზუალიზაცია – სახელი, ლოგო, სლოგანი, ა.შ.), რებრენდინგი და შეფუთვა; 3. **საერთაშორისო სავაჭრო ქსელში შესვლის ხელშეწყობა**, რაც მოიცავს ე.წ. Entry fee (შესვლის გადასახადი) ან იგივე შინაარსის მქონე საფასურის დაფინანსებას, დადგენილი ლიმიტების ფარგლებში შემდეგ სამიზნე ბაზრებზე: სპარსეთის ყურის ქვეყნები, ევროკავშირის ქვეყნები, დიდი ბრიტანეთი, აშშ, კანადა, იაპონია.<sup>37</sup> თუმცა, საქართველოში არსებული სახელმწიფო ექსპორტის ხელშეწყობის მექანიზმები არ მოიცავს კომპანიებისთვის ექსპორტის სტრატეგიის შემუშავებაში დახმარებას. კერძოდ, მნიშვნელოვანია ექსპორტიორებს ხელი მიუწვდებოდეთ საკონსულტაციო სერვისებზე, რათა კომპანიის ფინანსური პოტენციალისა და საექსპორტო ბაზრის დეტალური ანალიზის შედეგად, სწორად შეძლონ საექსპორტო სტრატეგიის შერჩევა. როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, მიუხედავად იმისა, რომ პირდაპირი ექსპორტის სტრატეგიას მრავალი უპირატესობა აქვს (უფრო ძლიერი კავშირები მომხმარებლებთან, შესაბამისად, მეტი ინფორმაცია სამიზნე ბაზარზე, ა.შ.), ამ სტრატეგიასთან დაკავშირებული მაღალი რისკები და ხარჯები ქართულ კომპანიებს აფერხებს და აიძულებს შესაბამისი მასშტაბების მიღწევამდე საექსპორტო ბაზრებზე მხოლოდ არაპირდაპირი ექსპორტის სტრატეგიით, ანუ ადგილობრივი წარმომადგენლების გავლით იმოქმედონ. ამასთანავე, ზოგ კომპანიას შეიძლება არ ჰქონდეს შესაბამისი ანალიტიკური რესურსები პირდაპირი ექსპორტის ინდივიდუალური მომგებიანობის განსაზღვრისა და შესაძლო საექსპორტო პოტენციალის იდენტიფიცირებისთვის, ამიტომ ამ კუთხით სახელმწიფოს საკონსულტაციო მხარდაჭერამ მოსალოდნელია, წაახალისოს ქართული კომპანიები, გადადგან სტრატეგიულად უფრო მომგებიანი ნაბიჯები ცენტრ. აზიაში ექსპორტის კუთხით და, შესაბამისად, მნიშვნელოვანი როლი ითამაშონ საქართველოსა და ყაზახეთს შორის სავაჭრო პოტენციალის ათვისებაში.

<sup>37</sup> <https://www.enterprisegeorgia.gov/en/export-support>

ყაზახეთში ექსპორტის წახალისების საკმაოდ ყოვლისმომცემელი სახელმწიფო პოლიტიკა და სხვადასხვა მექანიზმზე ფოკუსირებული სპეციალური ინსტიტუტები არსებობს.<sup>38</sup> კერძოდ, აღსანიშნავია ყაზახეთის ექსპორტის სადაზღვევო კომპანია (KAZAKHEXPORT<sup>39</sup>)-ს ექსპორტის ხელშეწყობის ერთიანი ოპერატორი, რომელიც ასრულებს საექსპორტო საკრედიტო სააგენტოს ფუნქციებს. KAZAKHEXPORT კერძო კომპანიებს სთავაზობს უცხოელი კონტრაქტორების მხრიდან ფინანსური ვალდებულებების შეუსრულებლობის შემთხვევებისგან დაზღვევას; ექსპორტის წინა დაფინანსებას, რომლის საშუალებითაც კომპანიას ეძლევა დაფინანსება ხელსაყრელი საპროცენტო განაკვეთით, და სხვა სერვისებს. ყაზახეთში არსებული ექსპორტის წამახალისებელი სააგენტოებიდან ასევე აღსანიშნავია სავაჭრო პოლიტიკის განვითარების ცენტრი QazTrade. QazTrade-ი ექსპორტიორ კომპანიებს სთავაზობს ანალიტიკურ და საკონსულტაციო მხარდაჭერას, რომელიც მოიცავს მათთვის უცხოურ ბაზარზე გასასვლელად ინდივიდუალური სტრატეგიის შემუშავებას.

## ნაწილი 2 - საქართველო როგორც სატრანსპორტო კორიდორი შუა აზიისთვის

### 4. საქართველოსა და შუა აზიას შორის გავრცელებული სავაჭრო მარშრუტები

საქართველოსა და ცენტრალურ აზიას შორის ორი სავაჭრო-ლოგისტიკური მარშრუტი არსებობს. ერთი მათგანი არის ჩრდილოეთის სახმელეთო კორიდორი, რომელიც რუსეთზე გადის და ცენტრალური აზიიდან საქართველოში ტვირტის შემოტანას საქართველო-რუსეთის საზღვარზე მდებარე ლარსის საბაჟო გამშვები პუნქტის გავლით გულისხმობს. ეს მარშრუტი ხანგრძლივი პერიოდის განმავლობაში უფრო მიმზიდველი და პოპულარული იყო მეორე მარშრუტთან შედარებით, რომელიც კასპიის ზღვასა და აზერბაიჯანზე გადის და მეტი საზღვრის გადაკვეთის პუნქტის, სატრანსპორტო საშუალებების ცვლის საჭიროებასა და სხვა ოპერაციული არაეფექტურობებიდან გამომდინარე, შედარებით განუვითარებელია და უფრო მეტ დროსა და მაღალ ხარჯებთან არის დაკავშირებული.<sup>40</sup>

საქართველოსა და ცენტრალურ აზიას შორის გამავალი ორივე მარშრუტი, ამ ორი რეგიონის დაკავშირების გარდა, დიდ მნიშვნელობას თავისი სატრანზიტო დანიშნულების გამო ატარებს. ორივე მათგანი წარმოადგენს ჩინეთსა და ევროპას შორის არსებული ორი სახმელეთო კორიდორის ნაწილს:



- პირველი არის ე.წ. „ტრანს-ევრაზიული ჩრდილოეთის დერეფნის“ ნაწილი, რომელიც ჩინეთსა და ევროპას ბელარუსიის, რუსეთისა და ყაზახეთის, ან მონღოლეთის გავლით დაახლოებით 5400 კმ. სიგრძის რკინიგზის მეშვეობით აკავშირებს.
- მეორე არის ე.წ. „შუა კორიდორი“, რომელიც მულტიმოდალური სახმელეთო და საზღვაო სატრანსპორტო მარშრუტია. ის გადის ყაზახეთზე, კასპიის ზღვასა და აზერბაიჯანზე და საქართველოს გავლით - შავ ზღვამდე. მარშრუტი შედგება დაახლოებით 4250 კმ სარკინიგზო ხაზისგან და დაახლოებით 500 კმ საზღვაო ზოლისგან. შავი ზღვიდან შუა კორიდორის ორი გზა მიდის ევროპამდე - ერთია თურქეთზე გამავალი სახმელეთო გზა და მეორე- შავი ზღვის საზღვაო გზა. შუა კორიდორი აკავშირებს ჩინეთსა და ყაზახეთს სარკინიგზო გზით დოსტიკის ან ხორგოს/ალტინკოლის გავლით, კვეთს ყაზახეთს სარკინიგზო გზით აქტაუს პორტამდე, კვეთს კასპიის ზღვას ბაქოს/ალიათის პორტამდე და- აზერბაიჯანსა და საქართველოს სარკინიგზო გზით შავ ზღვამდე. საქართველოდან თურქეთამდეც შუა კორიდორს სარკინიგზო გზა აკავშირებს

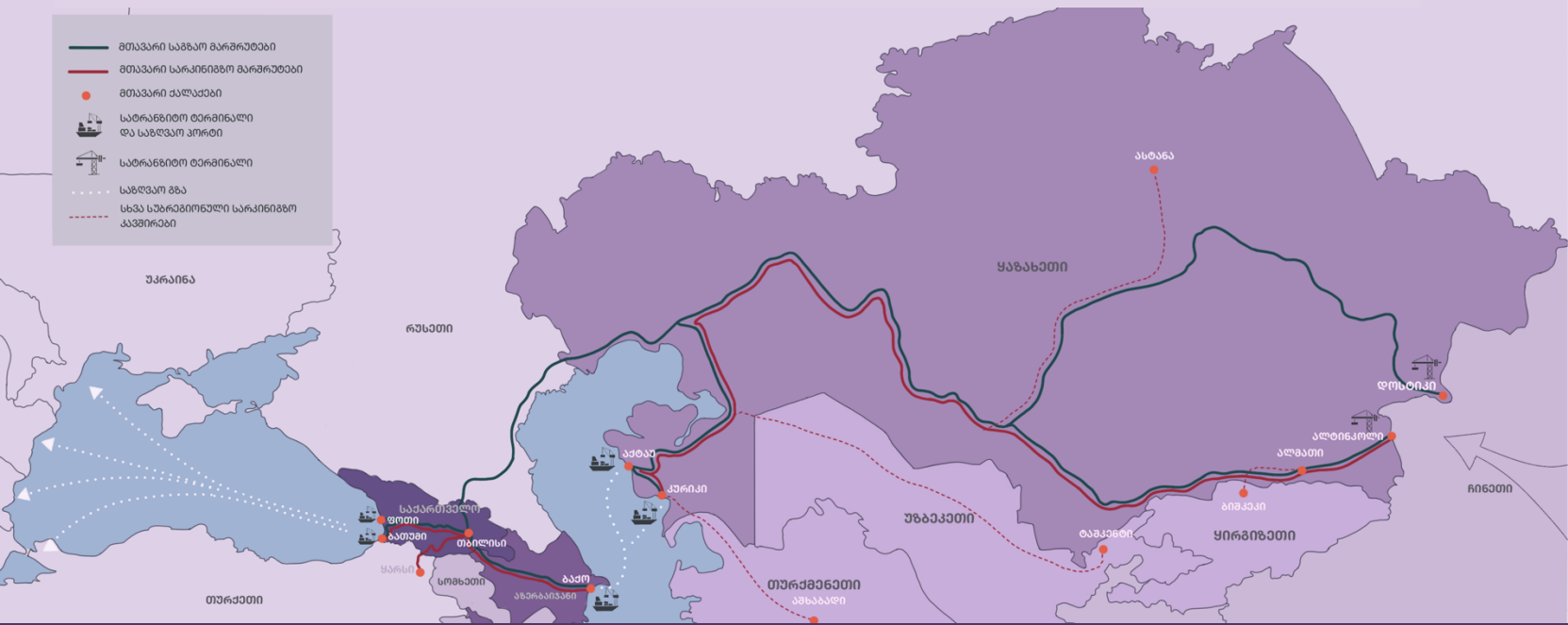
<sup>38</sup> <https://kazakhexport.kz/en/links/organizacii-sodeystviya-eksportu>

<sup>39</sup> <https://kazakhexport.kz/en>

<sup>40</sup> მსოფლიო ბანკი, 2023. „სავაჭრო და სატრანსპორტო შუა დერეფანი - დარგობრივი პოლიტიკა და ინვესტიციები 2030 წლისთვის ტვირტების გადაზიდვების გასასაზღვრებლად და მგზავრობის დროის გასაანაზღვრებლად“

**ფიგურა 1: საქართველოსა და ცენტრალური აზიის დამაკავშირებელი სატრანსპორტო მარშრუტების რუკა**

- მთავარი საზღაო მარშრუტები
- მთავარი სარკინიგზო მარშრუტები
- მთავარი ქალაქები
-  სატრანზიტო ტერიტორიული და საზღვაო პორტი
-  სატრანზიტო ტერიტორიული
- ⋯ საზღვაო გზა
- - - სხვა სუბრაიონული სარკინიგზო კავშირები





შუა კორიდორის გავლით ტვირთის გადაზიდვას, თავისი მრავალრიცხოვანი სასაზღვრო კვებით, სხვადასხვა სატრანსპორტო საშუალებებს შორის ცვალებადობით და სხვა ოპერატიული არაეფექტურობით, გაცილებით მეტი დრო სჭირდება, ვიდრე ჩრდილოეთის მარშრუტს (რუსეთის გავლით). ამის გამო 2022 წლამდე „შუა კორიდორი“ დაბალი პოპულარობით სარგებლობდა: 2014-2021 წლებში ჩინეთსა და ევროკავშირს შორის სავაჭრო ნაკადების მოცულობის მხოლოდ 4% გადიოდა შუა კორიდორზე. თუმცა შუა კორიდორის განვითარებამ ბოლო წლებში განსაკუთრებული მნიშვნელობა შეიძინა; 2022 წელს რუსეთის მიერ უკრაინაში ფართომასშტაბიანი შეჭრის, რუსეთზე სანქციების დაწესების (რამაც კომპანიებისთვის პოლიტიკურად სენსიტიური გახადა ჩრდილოეთ კორიდორის მარშრუტის გამოყენება) და სხვა მსხვილი გეოპოლიტიკური ძვრების შედეგად, რომლებმაც მსოფლიოს მასშტაბით გააძლიერა სავაჭრო პარტნიორებისა და სავაჭრო მარშრუტების დივერსიფიცირების ტრენდი და საჭიროება. შედეგად, გაიზარდა მოთხოვნა შუა კორიდორზე და 2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით, საკონტეინერო გადაზიდვები შუა კორიდორში 33%-ით გაიზარდა.

თუმცა, 2022 წლის შოკური ტალღის გადავლასთან ერთად, კორიდორზე არსებულმა ოპერაციულმა პრობლემებმა და მაღალმა ფასებმა კორიდორზე კონტეინერებით მოძრავი სატრანზიტო ტვირთის მნიშვნელოვანი კლება გამოიწვია: 2023 წლის პირველ 8 თვეში კონტეინერების მოძრაობა წინა წლის იმავე პერიოდთან შედარებით 37%-ით შემცირდა (ამ ტვირთმა ძირითადად საზღვაო მარშრუტებზე გადაინაცვლა). საპასუხოდ, შუა კორიდორის ქვეყნებმა, საერთაშორისო პარტნიორების დახმარებით, მრავალი ინიციატივა წამოიწიეს შუა კორიდორის განსავითარებლად. მიუხედავად იმისა, რომ ამ ინიციატივების მთავარი ფოკუსია, დერეფნის, როგორც ჩინეთსა და ევროპას შორის სატრანზიტო კორიდორის განვითარება, მსოფლიო ბანკის კვლევა<sup>41</sup> აჩვენებს, რომ **შუა კორიდორის უფრო დიდი მნიშვნელობა და პოტენციური თავად კორიდორის ქვეყნების სავაჭრო კავშირების გაძლიერებაში იმალება.**

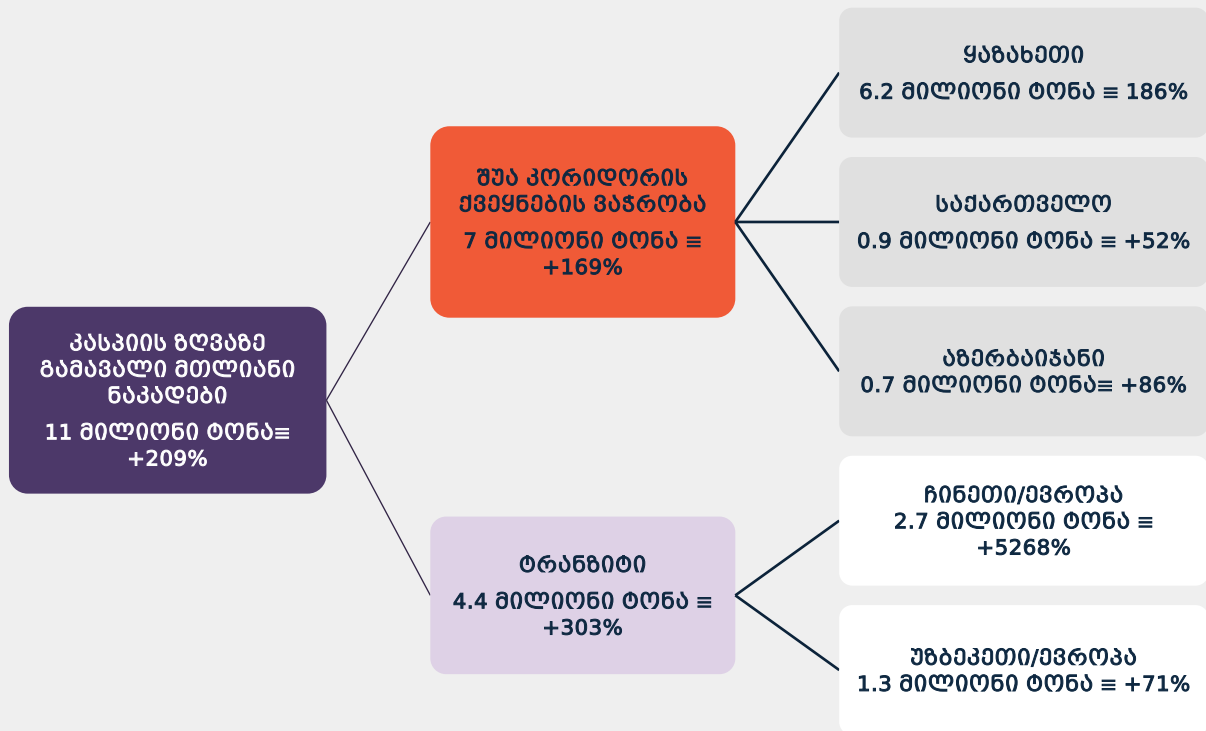
ამის მხარდასაჭერი რამდენიმე ძლიერი არგუმენტი არსებობს. პირველ რიგში, **შუა კორიდორის განვითარება წარმოადგენს საქართველოსა და ყაზახეთისთვის (ასევე აზერბაიჯანისთვისაც) სავაჭრო მარშრუტების დივერსიფიკაციისა და ახალი სავაჭრო კავშირების გაძლიერების შესაძლებლობას.** ეს განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია იმის გათვალისწინებით, რომ ამ ქვეყნებისთვის რუსეთი მსხვილი სავაჭრო პარტნიორია. ამასთანავე, ყაზახეთისთვის და სხვა ცენტრალური აზიის ქვეყნებისთვის სხვა სავაჭრო პარტნიორებთან დამაკავშირებელი მარშრუტის დიდწილად რუსეთზე დაყრდნობა დამატებით რისკებს ქმნის. მაღალი დამოკიდებულება მხოლოდ ერთ მარშრუტზე, რომლის უდიდესი ნაწილი მხოლოდ ერთ ქვეყანაზე გადის, მაშინ, როდესაც ეს ქვეყანა, დასავლეთის ქვეყნების მიერ დასაწესებელია (მათ შორის, ევროკავშირის მე-10 სანქციების პაკეტი პროდუქციის ტრანზიტსაც კრძალავს რუსეთის გავლით) ძალიან სარისკო და არასტაბილურობის შემცველია. ამასთანავე, აღსანიშნავია, რომ ცენტრალური აზიის ქვეყნებს არ აქვთ ზღვაზე გასასვლელი, რაც კიდევ უფრო კრიტიკულს ხდის მათთვის ხელმისაწვდომ ხმელეთზე გასასვლელი მარშრუტების მაქსიმალურად ათვისებას. სწორედ ამიტომ, პირველ რიგში ყაზახეთისა და ცენტრალური აზიის სხვა ქვეყნების ინტერესს წარმოადგენს შუა კორიდორის გაძლიერება თავიანთივე სავაჭრო ნაკადების უსაფრთხოებისთვის. **საქართველოსთვის კი შუა კორიდორის გაძლიერება გააჩნის როგორც ქვეყნის სავაჭრო ბრუნვის გაზრდისა და სავაჭრო პარტნიორების დივერსიფიკაციის, ასევე ცენტრალური აზიიდან მომავალი ტვირთის სატრანზიტო ჰაბად ქცევის შესაძლებლობას, რაც შესაბამისი მზაობის შემთხვევაში, მნიშვნელოვანი ეკონომიკური სარგებლის მომტანი შეიძლება იყოს ქვეყნისთვის.**

მსოფლიო ბანკმა ვაჭრობის მოდელის მეშვეობით შეიმუშავა პროგნოზი, თუ როგორი შეიძლება იყოს შუა კორიდორის სავაჭრო დატვირთვა 2030 წლისთვის, შუა კორიდორის ოპტიმიზაციის სცენარის შემთხვევაში. ეს სცენარი ეყრდნობა დაშვებებს, რომ შუა კორიდორის გავლით ტრანსპორტირების ხარჯები შემცირდება - შუა კორიდორის გასაძლიერებლად ამ ეტაპზე დაგეგმილი ყველა შეთანხმების, ინვესტიციისა თუ ინფრასტრუქტურული პროექტის განხორციელების ხარჯზე და კორიდორს აღარ ექნება გამტარუნარიანობის შეზღუდვები.

<sup>41</sup> <https://www.worldbank.org/>



**გრაფიკი 11:** შუა კორიდორის გასწვრივ მოსალოდნელი ტვირთბრუნვის ზრდის პროგნოზი 2030 წლისთვის



წყარო: მსოფლიო ბანკი

ამ მოდელის მიხედვით, 2030 წლისთვის ყველა საჭირო გაუმჯობესების პროექტის განხორციელების შემთხვევაშიც კი, შუა კორიდორი ძირითადად რეგიონულ დერეფნად დარჩება. დერეფანში გამავალი ტვირთის მხოლოდ 40% იქნება სატრანზიტო დანიშნულებისა, ხოლო 60% კი - შუა კორიდორის ქვეყნების ტვირთი. აქედან: შუა კორიდორზე ყაზახეთის ტვირთის მოძრაობა 2030 წლისთვის, 2021 წელთან შედარებით, 186%-ით გაიზრდება და 6.2 მილიონ ტონას მიაღწევს, რაც შუა კორიდორის ტვირთბრუნვის 56%-ია. საქართველოს ტვირთის მოძრაობა კი 52%-ით გაიზრდება და 0.9%-ს მიაღწევს.

დამატებით ყურადღებას იმსახურებს მსოფლიო ბანკის რეპორტის გამოქვეყნების შემდეგ განვითარებული ე.წ. „წითელი ზღვის კრიზისი“, რამაც დამატებითი ბიძგი შეიძლება მისცეს შუა კორიდორზე ტვირთბრუნვის ზრდას და, შესაბამისად, გააუმჯობესოს მსოფლიო ბანკის მოდელით შემუშავებული შედეგები. წითელი ზღვის კრიზისი 2023 წლის ოქტომბერში დაიწყო და წინასწარ დასწავლულ ომს უკავშირდება. წითელი ზღვა, რომელიც სუეცის არხით აკავშირებს ევროპასა და აზიას, მსოფლიოს ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანი სავაჭრო-სტრატეგიული ობიექტია. ამავდროულად, სუეცის არხი გლობალური ვაჭრობის 12-15%-ს და საკონტეინერო ვაჭრობის 20%-ს მოიცავს. კრიზისის გამომწვევი მიზეზი იყო წითელ ზღვაში გამავალ სავაჭრო გემებზე მუდმივი თავდასხმები ჰუსიტების სამხედრო რადიკალური დაჯგუფების მხრიდან, რომელიც ამ მომენტისთვის იემენის სანაპიროს აკონტროლებს და მტრული დამოკიდებულება აქვს აშშ-სა და ისრაელის სახელმწიფოების მიმართ. ამ რისკების გამო 2023 წლის ბოლოს საერთაშორისო გადაზიდვა კომპანიებმა, როგორც არიან Maersk, MSC, Hapag-Lloyd, გაზრდილი რისკის გამო. უარი თქვეს სუეცის არხით გადაზიდვებზე.

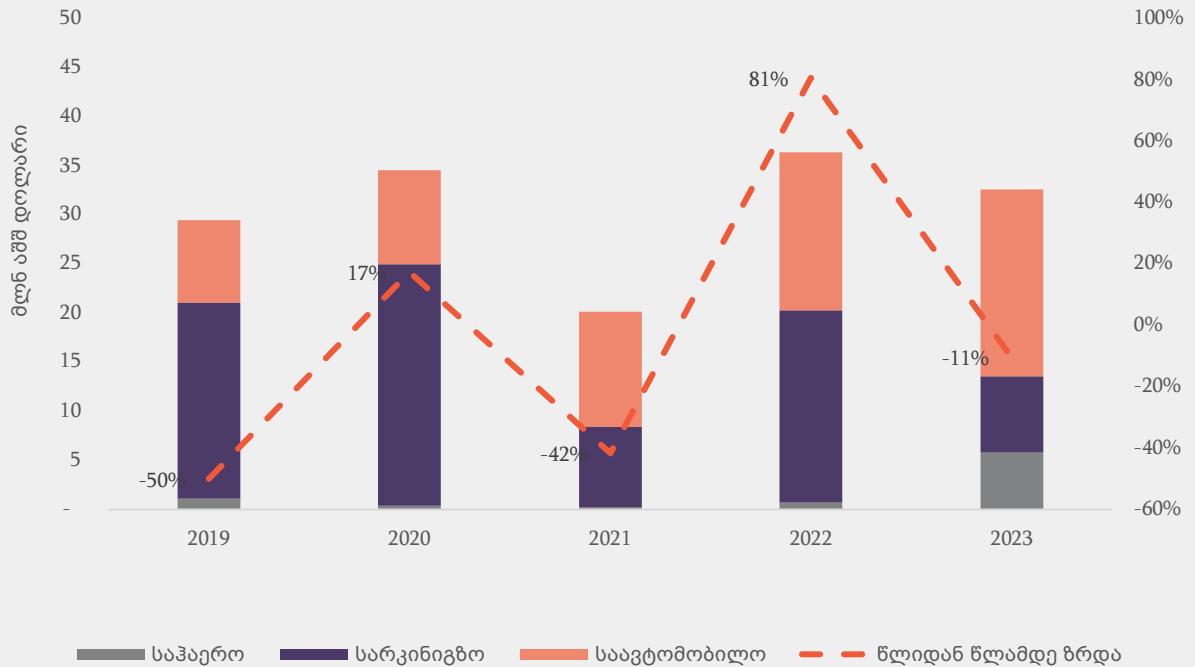
ვინაიდან შუა კორიდორის მარშრუტი არ მოიცავს წითელ ზღვასა და სუეცის არხს, ამ სავაჭრო კორიდორზე ბოლო თვეების განმავლობაში კიდევ უფრო გაზარდა მოთხოვნა. კვლევის პროცესში გამოკითხული მსხვილი გადაზიდვის კომპანიის წარმომადგენელმა აღნიშნა, რომ წითელი ზღვის გარემოებებმა მნიშვნელოვნად გაზარდა მოთხოვნა შუა კორიდორზე აღმოსავლეთ ევროპიდან (რუმინეთი, ბულგარეთი, უნგრეთი), რამაც გააჩინა საჭიროება, გაზრდილიყო გადაზიდვების სიჩქარე. რესპონდენტის წარმომადგენლის თქმით, შექმნილმა ვითარებამ მათ კომპანიას შუა კორიდორზე განხორციელებული გადაზიდვების დროის მნიშვნელოვნად შემცირებისკენ უბიძგა. „მნიშვნელოვნად იმოქმედა წითელი ზღვის გარემოებებმა: გააძლიერა შუა კორიდორის მიმართ ინტერესი ჩინეთისა და აღმოსავლეთ ევროპის ქვეყნების (რუმინეთი, ბულგარეთი, უნგრეთი) მხრიდან. ამიტომ მოგვიწია გადაზიდვების დაჩქარება, მათ შორის, დავაჩქარეთ გემის სიჩქარეები, გავაფორმეთ საპარტნიორო ხელშეკრულებები პორტებთან და ა.შ. , შედეგად, ჩვენი კომპანიის ტრანზიტული დრო შუა კორიდორზე მნიშვნელოვნად შემცირდა: ჩინეთიდან, ქსიანიდან, ტვირთი ჩამოგვაქვს ბაქოში 15 დღეში, ფოთში- 18 დღემდე“ -აღნიშნა რესპონდენტმა.

ამგვარად, შუა კორიდორის განვითარებას დიდი მნიშვნელობა ექნება საქართველოსა და ცენტრალური აზიის ქვეყნებისთვის. ეს კორიდორი საქართველოსა და ყაზახეთისთვის, ისევე როგორც ცენტრალური აზიის სხვა ქვეყნებისთვის, ვაჭრობის დივერსიფიკაციისა და სავაჭრო ბრუნვის ზრდის შესაძლებლობას შექმნის. ამავდროულად, საქართველოსთვის ამ კორიდორის განვითარება დამატებით გულისხმობს ცენტრალური აზიიდან მომავალი ტვირთისთვის სატრანზიტო ჰაბის შესრულების პოტენციალს. თუმცა, ამ შესაძლებლობების ასათვისებლად, მნიშვნელოვანი ნაბიჯების გადადგმა არის საჭირო. როგორც ითქვა, 2022 წელს ომის შედეგად შუა კორიდორზე გაზრდილი ტვირთნაკადების მიუხედავად, შოკური ნაკადის გადავლასთან ერთად, 2023 წელს კორიდორის დატვირთვა შემცირდა, რადგან კორიდორმა ვერ შეძლო მოულოდნელად გაზრდილი ტვირთის რაოდენობასთან გამკვლავება. ეს, სატრანზიტო ტვირთის გარდა, კორიდორის ქვეყნებს შორის ნავაჭრ ტვირთსაც ეხება. ვინაიდან სარკინიგზო გადაზიდვების მაჩვენებელი საქართველოსა და ყაზახეთს შორის კასპიის ზღვის გავლით მოძრავი ტვირთის მოცულობას გვიჩვენებს, (საავტომობილო გადაზიდვები კი, ძირითადად, რუსეთზე გამავალ მარშრუტზე მოძრავი ტვირთის მაჩვენებელია), ქვეყნებს შორის გამოყენებული მარშრუტების დატვირთულობის ანალიზისთვის შეგვიძლია ტრანსპორტის ტიპის მიხედვით ვაჭრობის მონაცემები გამოვიყენოთ. საქართველოსა და ყაზახეთს შორის ვაჭრობის მონაცემების ანალიზი ტრანსპორტის ტიპის მიხედვით გვიჩვენებს, რომ 2022 წელს სარკინიგზო გადაზიდვების 140%-იანი ზრდის შემდეგ (2021 წელთან შედარებით), სარკინიგზო გადაზიდვებმა 2023 წელს 60%-ით დაიკლო (2022 წელთან შედარებით) და თითქმის 2021 წლის მაჩვენებელს დაუბრუნდა.

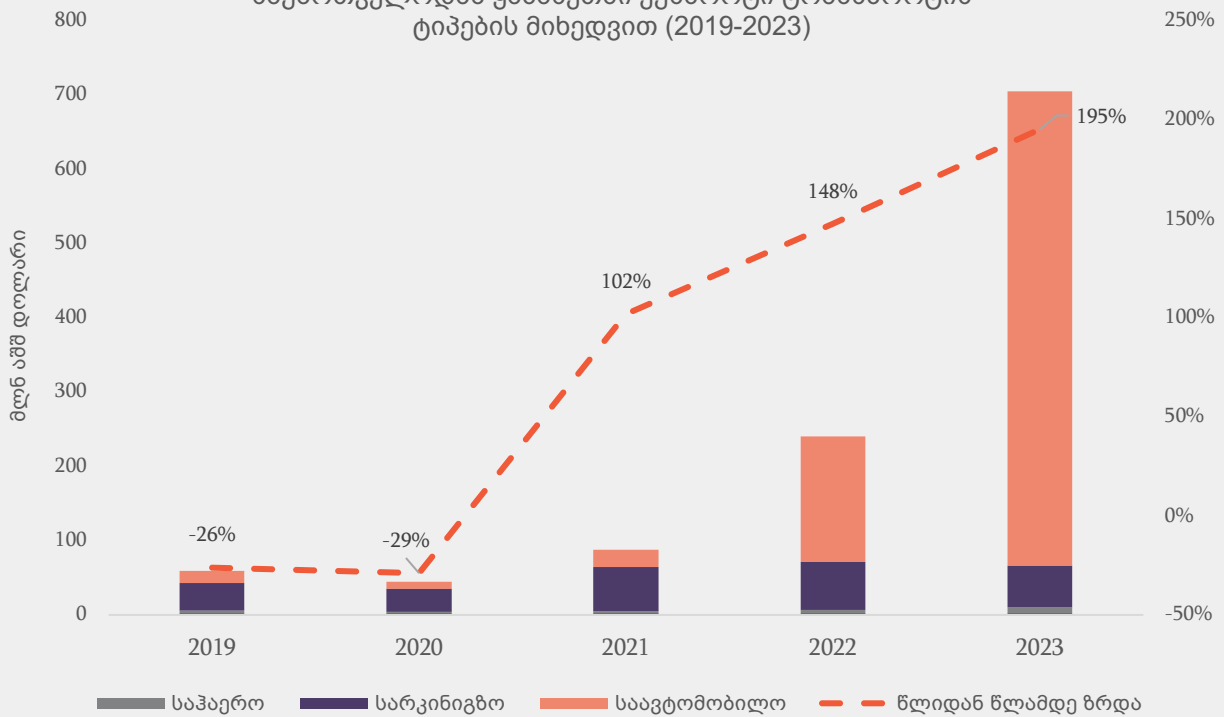
ყაზახეთიდან საქართველოში ექსპორტის მონაცემების მიხედვითაც, შუა კორიდორის გამოყენების მსგავსი დინამიკა იკვეთება: 2022 წელს სარკინიგზო გადაზიდვები 9.9%-ით გაიზარდა, ხოლო 2023 წელს 14.7%-ით შემცირდა. ექსპორტის დინამიკაში საინტერესოა საავტომობილო გადაზიდვების ძალიან მაღალი ზრდა (2022 წელს 619.1% და 2023 წელს 279.6%), რაც, სავარაუდოდ, საქართველოში აშშ-დან შემოსული ავტომობილების რეექსპორტს უკავშირდება, რადგანაც ავტომობილებს მთლიან ექსპორტში უმსხვილესი წილი უჭირავს და მათი ცენტრალურ აზიაში ტრანსპორტირება, ძირითადად, რუსეთზე გამავალი სახმელეთო გზით ხდება.

**გრაფიკი 12 & 13:** საქართველოში ყაზახეთიდან იმპორტი და საქართველოდან ყაზახეთში ექსპორტი ტრანსპორტის ტიპების მიხედვით

საქართველოში ყაზახეთიდან იმპორტი ტრანსპორტის ტიპების მიხედვით (2019-2023)



საქართველოდან ყაზახეთში ექსპორტი ტრანსპორტის ტიპების მიხედვით (2019-2023)



წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური, PMC კვლევითი ცენტრის გამოთვლები

ეს მონაცემები გვიჩვენებს, რომ გეოპოლიტიკური მოვლენების შედეგად შექმნილი შესაძლებლობები წარმავალია, თუ შუა კორიდორის ქვეყნები ვერ შეძლებენ ამ შანსის გამოყენებას და სათანადო კოორდინაციას შუა კორიდორის განვითარებისთვის. შუა კორიდორი სწორედ შუა კორიდორის ქვეყნებისთვის იქნება ყველაზე დიდი სარგებლის მომტანი, ამიტომ ძალიან მნიშვნელოვანია, რომ ამ ქვეყნებმა მიმდინარე მოვლენების ფონზე გაზრდილი საერთაშორისო ინტერესი და პარტნიორების მზაობა, დაეხმარონ კორიდორის განვითარებაში, მაქსიმალურად ოპტიმალურად გამოიყენონ.

გარდა ამისა, მნიშვნელოვანია საქართველოსა და შუა აზიას შორის ვაჭრობაზე დაკვირვება ტვირთის ტიპების მიხედვით. ვინაიდან შუა კორიდორის განვითარება მიმართულია ჩინეთსა და ევროპას შორის საკონტეინერო ტვირთების გადაზიდვებზე, თავად კორიდორის ქვეყნებისთვის ამ კორიდორით მაქსიმალურად წარმატებულად სარგებლობისთვის მნიშვნელოვანი იქნება, შუა აზიისა და საქართველოს სავაჭრო ტვირთების კონტეინერიზაცია.

**ამჟამად შუა აზიაცა და საქართველოც ტვირთების დაბალი კონტეინერიზაციის პრობლემის წინაშე დგანან, რაც კორიდორის პოტენციალის ათვისების გზაზე ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი გამოწვევაა.**

## **5. უახლოეს წარსულში განხორციელებული ინვესტიციები და პროექტები საქართველოსა და შუა აზიას შორის ეკონომიკური და სავაჭრო ურთიერთობების გასაძლიერებლად**

უკანასკნელ წლებში შექმნილი გეოპოლიტიკური მოვლენებიდან გამომდინარე, შუა დერეფნის სტრატეგიული მნიშვნელობის ზრდასთან ერთად, გაიზარდა დერეფნის ქვეყნებს შორის თანამშრომლობაც. ეს თანამშრომლობა მიმართულია როგორც ზოგადად ქვეყნებს შორის ეკონომიკური და, განსაკუთრებით სავაჭრო ურთიერთობების, გაძლიერებისკენ, ასევე, კონკრეტულად, შუა კორიდორის პოტენციალის ასათვისებლად ქვეყნების ერთობლივი ძალისხმევის გასაუმჯობესებლად.

ვინაიდან თანამედროვე სახით ტრანსკასპიური სატრანსპორტო მარშრუტის განვითარების ისტორია რამდენიმე ათწლეულს მოიცავს და 1993 წელს TRACECA-ს პროგრამის შექმნით იღებს სათავეს, ჯერ კიდევ 2022 წლამდე წლების განმავლობაში შექმნილი ინიციატივები მიზნად ისახავდა ქვეყნებს შორის თანამშრომლობის გაღრმავების გზით შუა დერეფნის სატრანსპორტო მარშრუტის მოწესრიგებასა და კონკურენტუნარიანობის გაზრდას. 2022 წლიდან კი განსაკუთრებით ინტენსიური გახდა, როგორც კორიდორის ქვეყნებს შორის თანამშრომლობა - საქართველოს, აზერბაიჯანსა და ყაზახეთს შორის გაფორმებული შეთანხმებების შედეგად ჩამოყალიბდა შუა დერეფნის განვითარების ახლებური ხედვა, რომელიც ქვეყნების ერთ-ერთ მთავარ პრიორიტეტად იქცა, - ასევე საერთაშორისო პარტნიორების ინტერესი და ძალისხმევა შუა კორიდორის გაუმჯობესების მიმართულებით.

1993

**TRACECA-ს ინიციატივა**

• ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანი, იგივე TRACECA, 1993 წელს ბრიუსელში დაინიჭირდა. TRACECA ევროკავშირის მიერ დაფინანსებული ტექნიკური დახმარების პროგრამაა, რომლის მიზანია ევროპის, შავი ზღვის აუზისა და ცენტრალური აზიის ქვეყნებს შორის ეკონომიკური, სავაჭრო და სატრანსპორტო ურთიერთობების განვითარება.

2013

**ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო გზის განვითარების საკოორდინაციო კომიტეტის შექმნა**

• 2013 წელს ყაზახეთის, აზერბაიჯანისა და საქართველოს სარკინიგზო კომპანიების მიერ ხელი მოეწერა ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო გზის განვითარების საკოორდინაციო კომიტეტის შექმნის შესახებ შეთანხმებას. საკოორდინაციო კომიტეტს ასევე შეუერთდნენ ბათუმის, ბაქოსა და აქტაუს პორტები. კომიტეტის მიერ ასევე შეიქმნა საერთაშორისო კონსორციუმი და ასოციაცია.

2022

**ტრანსკასპიური შუა დერეფნის შესახებ დეკლარაცია**

• 2022 წელს ტრანსკასპიური შუა დერეფნის შესახებ დეკლარაციას ხელი მოეწერა საქართველოს, აზერბაიჯანს, თურქეთსა და ყაზახეთს შორის. დეკლარაცია ხაზს უსვამდა ტრანსკასპიური აღმოსავლეთ-დასავლეთ შუა დერეფნის მნიშვნელობას.

2022

**"საგზაო რუკა" 2022-2027**

• „საგზაო რუკას“ 2022–2027 წლებისთვის ხელი მოეწერა 2022 წლის 25 ნოემბერს ყაზახეთის ქალაქ აქტაუში საქართველოს, ყაზახეთისა და აზერბაიჯანის წარმომადგენლებს შორის შეხვედრაზე. დოკუმენტი წარმოდგენილია შუა დერეფნის გასწვრივ ინფრასტრუქტურული განვითარებისა და სატრანსპორტო გადაზიდვების ეფექტიანობის გასაზრდელად დაგეგმილი ღონისძიებები.

2023

**MIDDLE CORRIDOR MULTIMODAL-ის დაარსება**

• 2023 წელს საქართველოს, აზერბაიჯანისა და ყაზახეთის მხარეებმა ხელი მოაწერეს შეთანხმებას, რომელიც საერთო ლოგისტიკური კომპანიის "Middle Corridor Multimodal" დაარსებას ეხებოდა. კომპანიის მიზანია ქვეყნებს შორის კოორდინაციის გაუმჯობესება და ტვირთნაკადების მოზიდვა.

წყარო: PMC კვლევითი ცენტრი



ამგვარად, ბოლო წლებში შუა დერეფანი საერთაშორისო ორგანიზაციებისა და საფინანსო ინსტიტუტების განსაკუთრებულ ფოკუსშიც აღმოჩნდა. ამის ნათელი მაგალითია 2024 წელს ბრიუსელში გამართული საინვესტიციო ფორუმი, სადაც აღინიშნა, რომ ევროპული და საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტები 10 მილიარდი ევროს ღირებულების ინვესტიციების განახორციელებენ ცენტრალურ აზიაში მდგრადი სატრანსპორტო კავშირის გასაუმჯობესებლად.<sup>42</sup> ფორუმის ფარგლებში, ევროპის საინვესტიციო ბანკმა (EIB) ყაზახეთის, ყირგიზეთის და უზბეკეთის მთავრობებთან 1.47 მილიარდი ევროს ურთიერთგაგებების მემორანდუმი გააფორმა. ამავდროულად, 1.5 მილიარდი ევროს ურთიერთგაგებების მემორანდუმს ხელი მოეწერა ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკსა (EBRD) და ყაზახეთს შორის.

ამასთანავე, 2024 წელს EBRD-მა და შეერთებული შტატების საერთაშორისო განვითარების სააგენტომ (USAID) ხელი მოაწერეს ურთიერთგაგებების მემორანდუმს შუა დერეფნის განვითარების შესახებ. EBRD-ისა და USAID-ის პარტნიორობის ფარგლებში ჩატარებული ღონისძიებები მიზნად დაისახავს საქართველოში, სომხეთსა და აზერბაიჯანში ვაჭრობისა და მწვანე ენერჯეტიკის განვითარებას. დამატებით, თანამშრომლობის ფარგლებში, განხორციელდება ინვესტიციები ახალი ინდუსტრიების, სატრანსპორტო და ციფრული ინფრასტრუქტურის განვითარებისთვის.<sup>43</sup>

აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ USAID საქართველოში „შუა დერეფნის, ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის პროგრამას“ ახორციელებს.<sup>44</sup> პროგრამა, რომელიც საწყის ეტაპზე, ორიენტირებული იქნება საქართველოში ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის სექტორის განვითარებაზე, ამ სექტორის კლიმატზე გავლენის შემცირებასა და საქართველოს შუა დერეფნის ქვეყნად პოზიციონირების გაძლიერებაზე. პროგრამის ერთ-ერთი წარმომადგენლის განცხადებით, პროგრამის მიზნებს შორისაა მწვანე ლოგისტიკური სერვისების განვითარება, ნავსადგურების და რკინიგზის ურთიერთქმედების გაუმჯობესება და საქართველოში მარეგულირებელი ჩარჩოს ევროკავშირთან დაახლოება.

მნიშვნელოვანია, რომ ლოგისტიკის სექტორში საქართველოსა და ამერიკის შეერთებული შტატების თანამშრომლობის გამოცდილება უკვე არსებობს. საქართველოში „საზღვაო ერთი ფანჯრის სისტემა“ სწორედ აშშ-ს საელჩოს ექსპორტის კონტროლისა და საზღვრის უსაფრთხოების პროგრამის ფარგლებში ინერგება.<sup>45</sup> „ერთი ფანჯრის“ პრინციპი გულისხმობს ციფრული სახელმწიფო სერვისების მიწოდებას ერთი პლატფორმის ქვეშ, რაც მნიშვნელოვნად ამარტივებს ნავსადგურებში საბაჟო პროცედურებს და, შესაბამისად, ზრდის ქვეყნის ტრანზიტულ პოტენციალს.

აღსანიშნავია, რომ ერთი ფანჯრის სისტემა ყაზახეთშიც მოქმედებს. კერძოდ, 2019 წელს ყაზახეთში შეიქმნა ერთი ფანჯრის სისტემა ექსპორტ-იმპორტის ოპერაციებისათვის.<sup>46</sup> აღნიშნულ სისტემაში შესაძლებელია ელექტრონულად როგორც საშვების ან ლიცენზიების, ასევე ელექტრონული საბაჟო სერვისების მიღება ყაზახეთის სხვადასხვა სახელმწიფო უწყებებიდან. დამატებით, იმავე სისტემაშია მოცემული ინფორმაცია საგარეო ვაჭრობასთან დაკავშირებული მარეგულირებელი ჩარჩოსა და საჭირო დოკუმენტაციის შესახებაც.

ცხადია, შუა დერეფნის განვითარებისთვის მნიშვნელოვანია ისეთი საერთაშორისო კომპანიების ჩართულობაც, როგორცაა ლოგისტიკური კომპანია Maersk, რომელმაც 2022 წლიდან დაიწყო რეგულარული ბლოკ-მატარებლების მოძრაობა ჩინეთსა და ევროპას შორის შუა დერეფნის გავლით.<sup>47</sup> Maersk-ს მიერ ბლოკ-მატარებლებით ტვირთის გადაზიდვა ასევე ხორციელდება ჩინეთიდან თურქეთის მიმართულებითაც.<sup>48</sup> აღსანიშნავია, რომ ბლოკ-მატარებლებისთვის ყველა საჭირო დოკუმენტი წინასწარ არის მომზადებული, შესაბამისად, ბლოკ-მატარებელი საზღვარზე საბაჟო პროცედურებისთვის არ ჩერდება, რაც

<sup>42</sup> [Investors Forum for EU-Central Asia Transport Connectivity \(europa.eu\)](https://investorsforum.europa.eu/)

<sup>43</sup> <https://europettime.eu/>

<sup>44</sup> <https://www.usaid.gov/>

<sup>45</sup> <https://gbc.ge/news/economics/>

<sup>46</sup> <https://repository.unescap.org/>

<sup>47</sup> <https://bm.ge/news/>

<sup>48</sup> <https://www.maersk.com/news/>

გადაზიდვის დროს მნიშვნელოვნად ამცირებს.<sup>49</sup> ამასთანავე, აღსანიშნავია, რომ ბლოკ-მატარებლებს განსაკუთრებული როლი ენიჭებათ სატრანსპორტო მარშრუტის გამწვანებისთვის, რადგან, სხვა სატრანსპორტო საშუალებებთან შედარებით, ბლოკ-მატარებლების გარემოზე ზეგავლენა ნაკლებია.<sup>50</sup>

2024 წლის 11-12 მარტს, ყაზახეთის რესპუბლიკის პრეზიდენტის აზერბაიჯანში სახელმწიფო ვიზიტის ფარგლებში, სს „სამრუქ-კაზინასა“ და აზერბაიჯანის საინვესტიციო ჰოლდინგს<sup>51</sup> შორის ხელი მოეწერა ხელშეკრულებას სტრატეგიული პარტნიორობის შესახებ. ეს შეთანხმება ითვალისწინებს ყაზახეთისა და აზერბაიჯანის ერთობლივი საინვესტიციო ფონდის შექმნას, რომელიც გახსნის დამატებით შესაძლებლობებს ეკონომიკის სხვადასხვა სექტორში პროექტების განხორციელებისთვის, როგორც ორი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, ასევე მესამე ქვეყნებში. ფონდი ასტანას საერთაშორისო ფინანსურ ცენტრში (AIFC) დარეგისტრირდება და ფუნქციონირებას უახლოეს მომავალში დაიწყებს. საწყის ეტაპზე ფონდის კაპიტალი 300 მილიონი დოლარი იქნება.

ამრიგად, შუა დერეფნის განვითარებაში ჩართული დაინტერესებული მხარეების ჩამონათვალი ვრცელი და მრავალფეროვანია. თუმცა ასეთივე ვრცელია იმ ინვესტიციების სია, რომლებიც აუცილებელია შუა დერეფნის კონკურენტუნარიანობის გასაზრდელად, ასევე საქართველოსა და ცენტრალურ აზიას შორის სავაჭრო ურთიერთობების გასაძლიერებლად და საქართველოს, როგორც ცენტრალური აზიის სავაჭრო ტვირთების სატრანზიტო ჰაბის როლის პოტენციალის ასათვისებლად. ცხრილში წარმოდგენილია ზოგიერთი ასეთი ინფრასტრუქტურული პროექტი, რომლის განხორციელება: ა. ახლა მიმდინარეობს, ბ. იგეგმება გ. ახლახანს განხორციელდა დ. ჯერ საინვესტიციო იდეის დონეზეა.

**ცხრილი 11** : შუა დერეფნის ქვეყნებში დაგეგმილი, მიმდინარე და ბოლო დროს დასრულებული მნიშვნელოვანი ინფრასტრუქტურული პროექტები<sup>52</sup>

პროექტი	ქვეყანა	სტატუსი	ინვესტიციის ღირებულება	მოსალოდნელი გაუმჯობესება
ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტი	საქართველო	დაგეგმილი პროექტი	2.55 მილიარდი USD	მშენებლობის პირველ ფაზაში პორტის გამტარუნარიანობა წელიწადში 7.8 მილიონი ტონა იქნება, ხოლო პორტის მშენებლობის სრულად დასრულების შემდეგ ტვირთის წლიური გამტარუნარიანობა 100 მილიონ ტონას მიაღწევს. <sup>53</sup>

<sup>49</sup> <https://www.wellsshipping.com/transportation/railway-transportation/china-block-train.html>

<sup>50</sup> [https://www.transformcn.com/Topics\\_En/2020-06/08/9d46f5a1-5ee7-4475-af10-1915e8ad79ad.pdf](https://www.transformcn.com/Topics_En/2020-06/08/9d46f5a1-5ee7-4475-af10-1915e8ad79ad.pdf)

<sup>51</sup> აზერბაიჯანული საინვესტიციო ჰოლდინგი 2020 წელს შეიქმნა, რათა მართოს სახელმწიფო კომპანიები და საწარმოები, ასევე სახელმწიფო წილის მქონე ბიზნეს სუბიექტები. დღეს ის მართავს 11 საწარმოს, როგორცაა: SOCAR, ADY, AZAL, ASCO, AzerGold და ა.შ.

<sup>52</sup> ცხრილი შემუშავებულია PMC კვლევითი ცენტრის მკვლევარების მიერ ჩატარებული სამაგიდე კვლევის და გამოკითხული რესპონდენტების შედეგად მოპოვებულ ინფორმაციაზე დაყრდნობით. ცხრილში ჩამოთვლილი პროექტების სია არ არის ყოვლისმომცველი და შეიძლება არ მოიცავდეს ზოგიერთ გასათვალისწინებელ პროექტს, განსაკუთრებით, აზერბაიჯანსა და ყაზახეთში.

<sup>53</sup> <https://ppp.gov.ge/app/uploads/2023/02/Anaklia-Deep-Sea-Port-draft-SOI-20.02.2023.pdf>

რიკოთი ჩქაროსნული მაგისტრალი	საქართველო	მიმდინარე პროექტი	1 მილიარდი USD	52 კმ სიგრძის მაგისტრალი ულელტეხილის გასაგლეჯად საჭირო დროს გაანახევრებს. <sup>54</sup>
ფოთის პორტის გაფართოება	საქართველო	მიმდინარე პროექტი	200 მილიონი USD	ჩატარებული სამუშაოების შედეგად, პორტის გამტარუნარიანობა 400,000 TEU-თ გაიზრდება. <sup>55</sup>
მულტიმოდალური ტერმინალი ფოთის პორტში	საქართველო	მიმდინარე პროექტი	15 მილიონი USD	ახალი ტერმინალი დამატებით 450,000 TEU ტვირთის გადაზიდვას უზრუნველყოფს. <sup>56</sup>
ბათუმის პორტში სანავსადგომე სივრცის გაფართოება	საქართველო	საინვესტიციო იდეა <sup>57</sup>	-	-
თბილისის მშრალი პორტი	საქართველო	მიმდინარე პროექტი	27 მილიონი USD	მშრალი პორტის გამტარუნარიანობა წელიწადში 200,000 TEU იქნება. დამატებით მოეწყობა 12,300მ <sup>2</sup> სასაწყობო მეურნეობა. <sup>58</sup>
ლოგისტიკური ცენტრი ახალქალაქში	საქართველო	საინვესტიციო იდეა <sup>59</sup>	-	-
ლოგისტიკური ცენტრი ქუთაისში	საქართველო	დაგეგმილი პროექტი	-	-
ლოგისტიკური ცენტრი კუმისში <sup>60</sup>	საქართველო	დაგეგმილი პროექტი	-	-
ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის მოდერნიზაცია	საქართველო	დასრულებული პროექტი	100 მილიონი USD	სარკინიგზო ხაზის წლიური გამტარუნარიანობა 5-ჯერ გაიზრდება და 5 მილიონ ტონას მიაღწევს. <sup>61</sup>

<sup>54</sup> <http://www.georoad.ge/?lang=geo&act=news&func=menu&uid=1607499156>

<sup>55</sup> <https://www.apmterminals.com/ka/poti/our-port/news/2024/240312-apm-terminals-poti-significant-investment-and-commence-the-expansion-project>

<sup>56</sup> <https://bm.ge/news/fotis-akhali-multimodaluri-terminali-tselitsadshi-450-000-teu-tvirtis-gadazidvas-uzrunvelyofs-mamuka-merkviladze>

<sup>57</sup> პორტის წარმომადგენლის ინფორმაციით, ნავსადგომის გაფართოებასთან დაკავშირებით მოლაპარაკებები უკვე მიმდინარეობს.

<sup>58</sup> <https://commerciant.ge/news/busuness/tbilisshi-mshrali-porti-ashendeba-rogori-igneba-proeqti-da-vin-aris-investori>

<sup>59</sup> ახალქალაქში ლოგისტიკური ცენტრის მშენებლობის რეკომენდაცია მსოფლიო ბანკმა 2023 წელს გასცა.

<sup>60</sup> ქუთაისისა და კუმისის ლოგისტიკური ცენტრების პროექტები 2017 წლიდან არსებობს, თუმცა კერძო ინვესტორების დაინტერესება და შერჩევა ვერ მოხერხდა. წყარო: <https://old.commerciant.ge/ge/post/tbilis-logistikuri-centris-proeqti-dapirebad-darcha>

<sup>61</sup> <https://www.caspianpolicy.org/research/weekly-media-highlights/headlines-from-the-caspian-may-13-2024>

კონტეინერების ჰაბი აქტაუს პორტში	ყაზახეთი	მიმდინარე პროექტი	29 მილიონი USD	კონტეინერების ჰაბი აქტაუს პორტის სატვირთო გამტარუნარიანობას 500%-ით გაზრდის. <sup>62</sup>
ორი ახალი ტერმინალი კურიკის პორტში	ყაზახეთი	მიმდინარე პროექტი	200 მილიონი USD	გაიხსნება ზოგადი ტვირთისა და მწვანე წყალბადის ტრანსპორტირებისთვის ის დამატებით ტერმინალები. <sup>63</sup>
ალმათის შემოვლითი რკინიგზა	ყაზახეთი	მიმდინარე პროექტი	216 მილიონი USD	ტვირთის გადასაზიდად საჭირო დრო შემცირდება 24 საათით. <sup>64</sup>
Shalkar -Beynau მაგისტრალი	ყაზახეთი	დაგეგმილი პროექტი	768 მილიონი USD	515 კმ სიგრძის ახალი მაგისტრალი
ლოგისტიკის ცენტრი ყაზახეთ- თურქმენეთი საზღვარზე	ყაზახეთი	საინვესტიციო იდეა	50 მილიონი USD	-
ბაქოს პორტის მშენებლობის მეორე ფაზა	აზერბაიჯანი	მიმდინარე პროექტი	-	პორტის გამტარუნარიანობა გაიზრდება 25 მილიონი ტონით და 500,000 TEU კონტეინერით. <sup>65</sup>
მინერალური სასუქების ტერმინალი ბაქოს პორტში	აზერბაიჯანი	დასრულებული პროექტი	-	ტერმინალის მეშვეობით ბაქოს პორტში მინერალური სასუქების გამტარუნარიანობა 1- 1.5 მილიონი ტონით გაიზარდა. <sup>66</sup>

წყარო: PMC კვლევითი ცენტრი

ამგვარად, შუა დერეფნის განვითარება არამხოლოდ რეგიონულ, არამედ საერთაშორისო დონეზეც სატრანსპორტო და ლოგისტიკური სექტორების ერთ-ერთ მნიშვნელოვან პრიორიტეტს წარმოადგენს. ბოლო წლებში გადადგმული ნაბიჯებისა და განხორციელებული ინფრასტრუქტურული პროექტების შედეგად შუა დერეფნის გამტარუნარიანობა მნიშვნელოვნად გაუმჯობესდა. თუმცა, შუა დერეფნის აქტუალურობის

<sup>62</sup> <https://www.porttechnology.org/news/new-28-9-million-container-hub-for-kazakhstan:-aktau-port/>

<sup>63</sup> <https://en.inform.kz/news/construction-of-container-hub-to-start-in-aktau-port-next-year-57eed5/>

<sup>64</sup> <https://www.railwaypro.com/wp/almaty-rail-bypass-construction-launched/>

<sup>65</sup> <https://news.az/news/how-is-azerbaijan-enhancing-the-potential-of-the-caspian-sea-ports-analysis>

<sup>66</sup> <https://en.trend.az/azerbaijan/business/3736529.html>



გრძელვადიან პერსპექტივაში შესანარჩუნებლად, აუცილებელია მუშაობის გაგრძელება სატრანსპორტო მარშრუტის კონკურენტუნარიანობის ასამაღლებლად.

ამასთანავე, შუა კორიდორის გაძლიერებისკენ მიმართული სატრანსპორტო და ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურის გასაუმჯობესებელი ინიციატივების გარდა, ცალკე ყურადღებას იმსახურებს საქართველოს, როგორც შუა აზიისთვის სატრანზიტო ჰაბის როლის წინ წამოწევის მიზნით ბოლო წლებში განხორციელებული რამდენიმე მნიშვნელოვანი პროექტი. განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია ცენტრალური აზიიდან სასუქების საქართველოში ტრანზიტის მიმართულებით გადადგმული ნაბიჯები. სასუქები ცენტრალური აზიის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი საექსპორტო პროდუქტია. როგორც სექტორის ერთ-ერთმა წარმომადგენელმა აღნიშნა: „სასუქი მსოფლიოში მაღალი და სწრაფად მზარდი მოთხოვნის პროდუქტია, ცენტრალურ აზიაში კი სასუქების მზარდი წარმოებაა.“ ცენტრალური აზიის სასუქების საქართველოს გავლით ტრანზიტის მიმართულებით მნიშვნელოვანი იყო რომ 2021 წლის აპრილში ბათუმის პორტში ფუნქციონირება დაიწყო სასუქების ტერმინალმა. პროექტი განხორციელა კომპანია Wondernet Express Investment Group-მა 25 მილიონი აშშ დოლარის მოცულობის ინვესტიციით.

Wondernet Express Investment Group-ი უზრუნველყოფს მინერალური სასუქების ტრანსპორტირებას ცენტრალური აზიის ქვეყნებიდან საქართველომდე და შენახვას ბათუმის პორტის ტერმინალში. აქედან სასუქების ექსპორტი ხდება სხვადასხვა მიმართულებებით, „ევროპაში, ასევე ლათინური ამერიკაში, ჩრდილოეთ ამერიკასა და აფრიკაში“- როგორც თავად Wondernet Express Investment Group-ის წარმომადგენელმა აღნიშნა. კომპანიის წარმომადგენლის განცხადებით, ბათუმის სასუქის ტერმინალი გამორჩეულია სასუქის შენახვის ტექნოლოგიითა და ინფრასტრუქტურით. ბათუმის მინერალური სასუქების ტერმინალი აგებულია 1,5 ჰექტარ ფართობზე, აქვს სამი დახურული საწყობი, რომელიც აღჭურვილია დატვირთვა-გადმოტვირთვის სარტყელ-კონვეიერის, კომუნიკაციების, ვიდეოკამერების სისტემებითა და ავტომატური ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვით, რაც უზრუნველყოფს ტერმინალის უსაფრთხო და სტაბილურ მუშაობას. ტერმინალს შეუძლია წელიწადში 1,5 მილიონ ტონაზე მეტი მინერალური სასუქის გადამუშავება და ტრანსპორტირება. ტერმინალის შენახვის მოცულობა 70000 ტონამდეა.<sup>67</sup>

ბათუმის სასუქების ტერმინალი ცენტრალური აზიის რამდენიმე კომპანიასთან თანამშრომლობს, რომელთაგან აღსანიშნავია ყაზახური კომპანია KazAzot-ი, რომელმაც ბათუმის პორტის გავლით ყაზახური ამონიუმის გვარჯილის გადაზიდვა 2024 წელს დაიწყო. არსებული გეგმით, 2024 წელს ბათუმის პორტის მონაწილეობით კომპანია 50 000 ტონაზე მეტი მოცულობის ამონიუმის გვარჯილას გაგზავნას გეგმავს. პროდუქტი ბათუმის პორტამდე ყაზახური აქტაუს პორტისა და აზერბაიჯანული პორტ ჰოვსანის გავლით, შემდეგ კი რკინიგზით შემოდის.

აღსანიშნავია, რომ ერთ-ერთი საერთაშორისო გადაზიდვი კომპანიის წარმომადგენლის ინფორმაციით, KazAzot წლების განმავლობაში გეგმავდა სასუქის საქართველოს გავლით ტრანზიტს, თუმცა ეს გეგმები კომპანიასა და საქართველოს რკინიგზას შორისმოლაპარაკებების პროცესში შექმნილი გართულებების გამო ფერხდებოდა. ხანგრძლივი მოლაპარაკებების შემდეგ KazAzot-მა სახელმწიფოს უფრო მაღალი დონის წარმომადგენლებთან შეთანხმების შედეგად შეძლო საქართველოში გადაზიდვების დაწყება. თუმცა, ამავე რესპონდენტის თქმით, „ყაზახეთში კიდევ ბევრი სასუქების მწარმოებელი კომპანიაა, რომელიც დაინტერესებულია საქართველოს გავლით გადაზიდვებით, მაგრამ მათაც რკინიგზით გადაზიდვების მაღალი ტარიფები აბრკოლებს.“

გარდა ამისა, საქართველოს, როგორც ცენტრალური აზიის სატრანზიტო/ლოგისტიკური ჰაბის, პოპულარობის ზრდის კუთხით აღსანიშნავია, რომ 2024 წელს ყაზახურმა არომეტიზატორებისა და პარფიუმერიული პროდუქტების მწარმოებელმა კომპანიამ განახორციელა ინვესტიცია თბილისის თავისუფალ ინდუსტრიულ ზონაში (თიზი), სადაც კომპანია საწარმოს გახსნასა და იქიდან თავისი პროდუქციის სხვადასხვა მიმართულებით ექსპორტს გეგმავს. თბილისის თიზ-ის წარმომადგენლის შეფასებით, ცენტრალურ აზიიდან

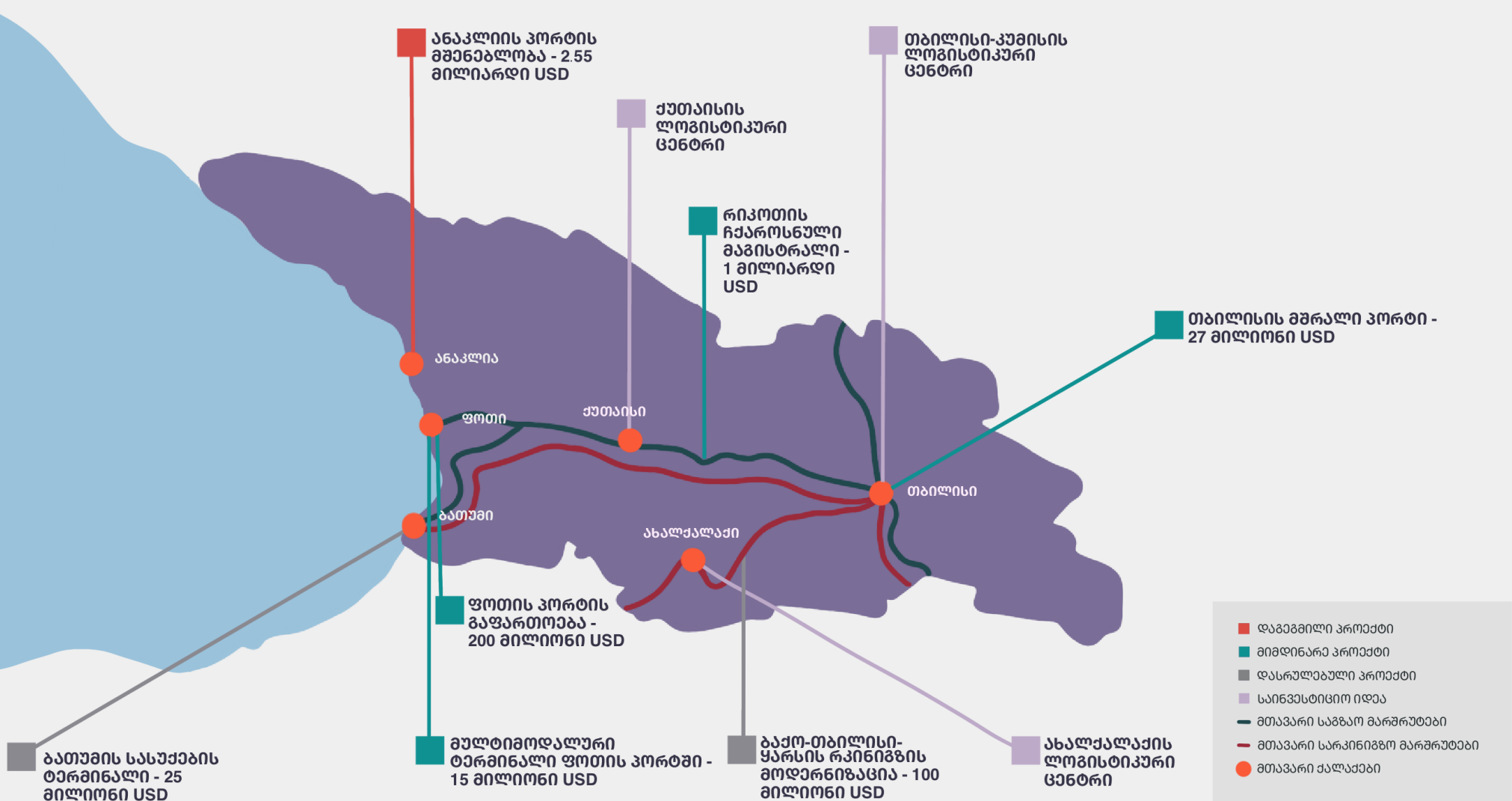
<sup>67</sup> [weig-bft.com](http://weig-bft.com)

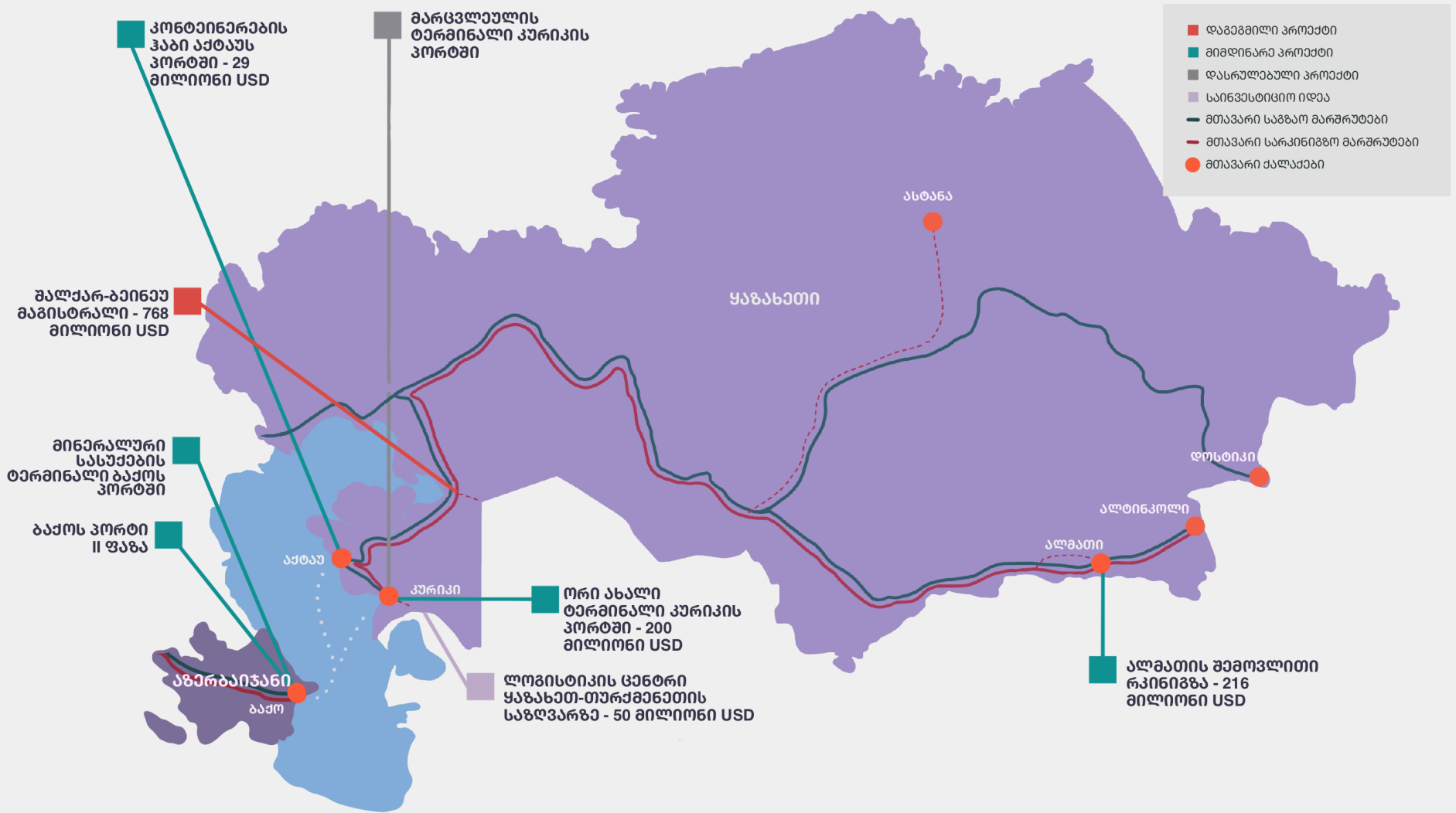


მეტი ინვესტორის მოზიდვისა და მსგავსი პროექტების განხორციელების მაღალი პოტენციალი არსებობს, რაც ძირითადად საქართველოს ხელსაყრელ გეოგრაფიულ ლოკაციას უკავშირდება. „პრაქტიკაში თიბში კომპანიების 90% უცხოურია, მაგრამ ცენტრალური აზიიდან მინიმალური რაოდენობაა. თუმცა ამ რეგიონიდან უფრო მეტი ინვესტორის მოზიდვის პერსპექტივა არსებობს. დღესდღეობით კომპანიები უფრო აქტიურად მიისწრაფიან ე.წ. near shoring-სკენ, ანუ კომპანიები ცდილობენ, რომ წარმოება ან საწყობები/ტერმინალები მაინც უფრო ახლოს ჰქონდეთ მიწოდების გეოგრაფიულ ბაზრებთან.

ამის გამო საქართველო ცენტრალური აზიისთვის მიმზიდველია, ფოთის პორტიდან 2-3 დღეში ხვდება პროდუქცია ევროკავშირის ქვეყნებში.“ - განაცხადა თბილისის თიბ-ის წარმომადგენელმა. რესპონდენტის განცხადებით, ამჟამად ცენტრალური აზიის ქვეყნებიდან ინვესტორების პასიურობის მიზეზებს შორის არის როგორც ინფრასტრუქტურული გამოწვევები, რომლებიც საქართველოს გავლით პროდუქციის ტრანზიტს აფერხებს („რკინიგზა არის ალბათ ერთერთი მთავარი პრობლემა, კონკრეტულად კი ვაგონების ნაკლებობა. პორტებს უჭირთ ტვირთების გატარება და დიდია მოცდენის დრო; პორტებში მომსახურების მაღალი ტარიფებია; არ გვაქვს ღრმაწყლოვანი პორტი, რომ უფრო დიდი გემების მიღება შევძლოთ“), ასევე საქართველოს მიმზიდველობის კუთხით ცენტრალურ აზიის ინვესტორებს შორის ცნობადობის ნაკლებობა და შესაბამისი მარკეტინგული სამუშაოების სიმწირე („საქართველოს მხრიდან საკუთარი პოზიციის გასამყარებლად უფრო მეტი აქტივობა, პიარ და გაცნობის ღონისძიებები, ბიზნეს კავშირების უფრო აქტიურად დამყარება იქნებოდა მნიშვნელოვანი.ეს, ალბათ, სახელმწიფოს დონეზეც უნდა მოხდეს და ბიზნესებს შორისაც. ნდობის მშენებლობაა საჭირო. უნდა შეიკრას ერთგვარი პაკეტი ცენტრალური აზიიდან ინვესტორების მოსაზიდად, რომელიც ინვესტორებისთვის თვალსაჩინოს გახდის, თუ რა შეუძლია შესთავაზოს მათ საქართველომ: ეს შეიძლება იყოს როგორც ლოკაცია, ასევე მიკრო დონეზე შეიძლება ვისაუბროთ უფრო ჭანსად საოპერაციო გარემოზე - მარტივი ადმინისტრირება, დაბალი გადასახადები, DCFTA-ზე და სხვა სავაჭრო შეღავათები.“)

ფიგურა 3 & 4 : შუა დერეფნის ქვეყნებში დაგეგმილი მიმდინარე და ბოლო დროს დასრულებული მნიშვნელოვანი ინფრასტრუქტურული პროექტების რუკა აქართველოსთვის და აზერბაიჯან-ყაზახეთისთვის





წყარო: PMC კვლევითი ცენტრი

ამგვარად, მიუხედავად იმისა, რომ ბოლო დროს ბევრი მნიშვნელოვანი ნაბიჯი გადაიდგა საქართველოსა და ცენტრალურ აზიას შორის სავაჭრო ურთიერთობების გასაძლიერებლად და საქართველოს ცენტრალური აზიისთვის სატრანზიტო ჰაბის პოტენციალის ასათვისებლად, ამ კუთხით კიდევ ბევრი გამოწვევა და გაუმჯობესების პოტენციალის მქონე მიმართულება არსებობს.

## 6. გამოწვევები და გაუმჯობესების პოტენციალის მეორე მიმართულებები

კვლევის ფარგლებში გამოიკვეთა, რომ ცენტრალურ აზიასა და სამხრეთ კავკასიას შორის კასპიის ზღვაზე გამავალი მარშრუტის, ისევე როგორც მთლიანად შუა დერეფნის, დატვირთულობის ზრდასთან ერთად, ჯერ კიდევ არსებობს კრიტიკული გამოწვევები. ამ მარშრუტის სამომავლო განვითარებისთვის მნიშვნელოვანია არსებული გამოწვევების მოგვარება. მათ შორისაა, დამატებითი ინფრასტრუქტურული საჭიროებები პორტებსა და სარკინიგზო ხაზებზე, არასაკმარისი გაციფრულებისა და კონტეინერიზაციის პრობლემები, მაღალი სატრანსპორტო ხარჯები, მეტი საერთაშორისო კოოპერაციის აუცილებლობა, და ა.შ.

### ინფრასტრუქტურა

შუა კორიდორის გამტარიანობის გასაზრდელად კრიტიკულად მნიშვნელოვანია ინფრასტრუქტურული/ტექნოლოგიური გაუმჯობესებები. ამ მომენტისათვის, შუა დერეფანს ჩრდილოეთ დერეფნის გადაზიდვების მხოლოდ 5%-ის შესრულება შეუძლია.<sup>68</sup> დერეფანი შედგება საგზაო და სარკინიგზო ინფრასტრუქტურისა და სისტემებისგან, საზღვაო ტრანსპორტისა და, შესაბამისად, პორტებისგან, ასევე-სასაზღვრო ობიექტებისგან.

სარკინიგზო სისტემის პოტენციალის გამოყენება ლიმიტირებულია ინფრასტრუქტურის, აღჭურვილობისა და საოპერაციო პრაქტიკის შეზღუდული შესაძლებლობების გამო. ყველაზე მნიშვნელოვანი პრობლემა არის ის, რომ ტვირთის მოძრაობა კონკრეტულ ნაწილში ყოვნადაა, რაც მთელი დერეფნის ეფექტიანობაზე ისახება. გამოვლენილი ფიზიკური შეფერხებები ძირითადად განლაგებულია ინტერფეისის წერტილებში (interface points), სადაც ხდება ტვირთის გადაზიდვა ან გადაცემა სხვა სატვირთო ოპერატორზე. რეგიონულ რკინიგზებს არ აქვთ საჭირო თანამედროვე აღჭურვილობა და საოპერაციო პრაქტიკა, რათა შეძლონ კონტეინერების ეფექტიანი გადაადგილება. ეფექტიანი გადაადგილებისთვის საჭირო თანამედროვე ამწეები, სპეციალური პლატფორმები და სხვა აღჭურვილობა. ასევე მნიშვნელოვანი პრობლემაა საქართველოს მხარეს არასაკმარისი რაოდენობის ლოკომოტივები, განსაკუთრებით გარდაბანსა და ფოთს შორის სარკინიგზო ხაზზე. ამავდროულად, რკინიგზის ხაზის გამტარიანობა ბათუმში არ აღემატება დღეში 7 მატარებელს, რაც მნიშვნელოვნად ზღუდავს მარშრუტის განვითარების პოტენციალს.<sup>69</sup>

ინფრასტრუქტურული პრობლემები წარმოიქმნება ასევე სასაზღვრო პუნქტებზე, თუმცა, ალსანიშნავია, რომ ჩინეთ-ყაზახეთის სასაზღვრო პუნქტებზე მდგომარეობა გაცილებით უკეთესია და არ საჭიროებს მნიშვნელოვან ცვლილებებს. სხვადასხვა სასაზღვრო პუნქტზე განსხვავებული პრობლემებია, როგორც არის: მიღებისა და

<sup>68</sup> წყარო: <https://www.german-economic-team.com/>

<sup>69</sup> წყარო: <https://www.worldbank.org/en/region/>

გაგზავნის ლიანდაგების ნაკლებობა, ცარიელი ვაგონებისთვის ადგილის უკმარისობა, დახარისხების ლიანდაგების არასაკმარისი რაოდენობა.

არსებობს მნიშვნელოვანი გამოწვევები პორტების კუთხითაც. მაგალითისთვის, ფოთის პორტის შესასვლელის სივრცე (50 მეტრამდე), რაც გემების მნიშვნელოვან შეფერხებას წარმოადგენს. ამავდროულად, მნიშვნელოვანი გამოკვეთილი პრობლემაა- გადაზიდვებისას ხანგრძლივი შეფერხებები, რაც, შესაძლოა, უკავშირდებოდეს პორტების არასაკმარის ტევადობას, არაეფექტურ საოპერაციო პროცესებს და ა.შ. ამჟამად, მთავარი დაბრკოლებაა საზღვაო შეფერხებები, რაც გამოწვეულია გემების სიმცირით, (განსაკუთრებით კასპიის ზღვაზე აზერბაიჯანის მხრიდან<sup>70</sup>) კასპიის ზღვაზე ზღვის დონის ხშირი ვარდნითა და წარმოქმნილი ხარვეზებით გადაზიდვების დოკუმენტაციაში.<sup>71</sup> აღსანიშნავია, რომ ასევე მნიშვნელოვანი ასიმეტრიაა წარმოქმნილი კასპიის ზღვის პორტებს შორის - ბაქოს პორტის ტევადობა მნიშვნელოვნად ჩამორჩება აქტაუს პორტის ტევადობას.

ასევე, მნიშვნელოვანია პორტებში კონტეინერების ტევადობა, რომელიც უნდა აკმაყოფილებდეს მომავალ გაზრდილ ნაკადებს. ერთ-ერთი პორტის წარმომადგენლის თქმით, ერთ-ერთი პრობლემა შეიძლება იყოს საქართველოს პორტებში ტვირთის გადამუშავებისა და შესანახად საჭირო ინფრასტრუქტურის არარსებობა.“ მისი თქმით, არასაკმარისმა სასაწყობო სიმძლავრემ, არასრულყოფილმა სასაწყობო სისტემებმა და დატვირთვა-გადმოტვირთვის ოპერაციებმა შეიძლება შეანელოს ტვირთის გადაზიდვის პროცესი და გაზარდოს გემების პორტში ყოფნის დრო. ამ კონტექსტში აღსანიშნავია ასევე მარშრუტზე კონტეინერ დეპოების (ე.წ. drop-off პუნქტების) არსებობის მნიშვნელობა. ეს დეპოები ხელს შეუწყობს ტვირთმფლობელებისთვის გადაზიდვის ხარჯების შემცირებას, რადგან ერთი მიმართულებით გაგზავნილი კონტეინერისთვის იარსებებს შესანახი ადგილი და ტვირთმფლობელს არ მოუწევს ცარიელი კონტეინერის უკან წამოღების ხარჯების გადახდაც. როდესაც გამოჩნდება შესაბამისი ტვირთი, რომლითაც შეიძლება კონტეინერი უკანა გზაზე წამოსაღებად დაიტვირთოს, კონტეინერი დეპოს დატოვებს და უკანა გზაზე მგზავრობა უკვე ამ ახალი ტვირთმფლობელის შესაბამისი ხარჯი იქნება.

## კონტეინერიზაცია

შუა დერეფნის ცენტრალური აზიისა და კავკასიის მარშრუტზე არასაკმარისი კონტეინერიზაცია მნიშვნელოვან გამოწვევად რჩება. კონტეინერიზაციას ბევრი უპირატესობა აქვს, მათ შორის კონტეინერი ტვირთის უფრო ეფექტიანად და უსაფრთხოდ გადატანის საშუალებას იძლევა, და ტვირთების ამ ფორმით გადაზიდვა დაკავშირებულია ტრანსპორტირების უფრო მაღალ პროდუქტიულობასა და შემცირებულ ხარჯებთან.<sup>72</sup> თუმცა, ამჟამად, შუა კორიდორზე კონტეინერიზაციის დონე შედარებით დაბალია (მსოფლიო ბანკის რეპორტის მიხედვით არ აღემატება 10%-ს ტონებში) ერთ-ერთი საერთაშორისო ტვირთების გადამზიდი კომპანიის წარმომადგენლის მოსაზრებით: „კონტეინერიზაცია არ არის იაფი ფუფუნება, მაგრამ აუცილებელია საერთაშორისო სტანდარტებიდან გამომდინარე. კონტეინერით გადაზიდვა უფრო სტანდარტიზირებულია და მარტივია გასაკონტროლებლად“. ერთ-ერთი პორტის წარმომადგენელი ასევე ადასტურებს: „მაქსიმალურად უნდა გაიზარდოს მარშრუტზე კონტეინერიზაციის დონე სპეციალური კონტეინერების გამოყენებით ნაყარი ტვირთისთვის. ეს მნიშვნელოვნად გაზრდის კორიდორის გამტარუნარიანობას და, შესაბამისად, ეფექტიანობას“.

<sup>70</sup> წყარო: <https://www.german-economic-team.com/>

<sup>71</sup> წყარო: <https://www.worldbank.org/en/region/eca/publication/middle-trade-and-transport-corridor>

<sup>72</sup> წყარო: <https://judelogisticsja.com>



ამასთანავე, კონტეინერებით გადაზიდვა, ნაყარ ტვირთთან შედარებით, ეკოლოგიაზე ზემოქმედების კუთხითაც უფრო მიზანშეწონილია. ნაყარი ტვირთის გადაზიდვისას უფრო მეტი ეკოლოგიური ზიანი ადგება გარემოს.<sup>73</sup> მათ შორის, გარკვეული ბუნებრივი წიაღისეულის ნაყარი ტვირთით გადაზიდვისას წიაღისეულის ნაწილი იკარგება/იფანტება. ამ წიაღისეულის კონტეინერებში ჩატვირთვა უფრო დიდ დროსა და ხარჯებთან არის დაკავშირებული, თუმცა წიაღისეულის დაკარგვის რისკებს არ მოიცავს და უფრო უსაფრთხო და ეფექტურია. შესაბამისად, როგორც ერთ-ერთმა რესპოდენტმა აღნიშნა, კომპანია, რომელიც მხოლოდ პირდაპირ ხარჯს არ უყურებს და მიწოდების მთლიან ჯაჭვს აკვირდება, ცალსახად კონტეინერით გადაზიდვას მიანიჭებს უპირატესობას.

საქართველოდან ცენტრალური აზიის მიმართულებით განხორციელებული გადაზიდვების დაბალი კონტეინერიზაციის მიზეზების დასახელებისას გამოკითხულმა რესპოდენტებმა არაერთხელ გაამახვილეს ყურადღება საქართველოს ექსპორტის მასშტაბის სიმცირეზე, რაც კონტეინერით გადაზიდვის დროს მასშტაბის მიხედვით ეკონომიის შესაძლებლობას არ იძლევა და, შესაბამისად, კონტეინერებით გადაზიდვას ქართველი ექსპორტიორებისთვის ძალიან ხარჯიანს ხდის. „ძირითადად საქართველოდან ყაზახეთისკენ არ არის ისეთი რაოდენობის სავაჭრო ტვირთი, რომ კონტეინერიზაციის პროცესი დასჭირდეს ამ ორ ქვეყანას შორის ტვირთნაკადებს. რაც გადის, გადის ძირითადად შერეული ტვირთის ფორმით, ან მანქანებით“. - აღნიშნავს რესპოდენტი. ამგვარად, საქართველოდან ცენტრალური აზიის მიმართულებით მასშტაბისა და ტვირთბრუნვის ნაკლებობა ხელს უშლის მარშრუტზე კონტეინერიზაციის ზრდას.

## კონტეინერების MISMATCH/საოპერაციო პრობლემები

ერთ-ერთი რესპოდენტის თქმით, მნიშვნელოვანი პრობლემაა ასევე ე.წ. mismatch, რომელიც მოიაზრებს ევროპასა და ცენტრალურ აზიას შორის განსხვავებული მოცულობის (20 და 40 ფუტი) კონტეინერებს იმპორტსა და ექსპორტისთვის. ამან შესაძლოა, საოპერაციო პრობლემები გამოიწვიოს, მაგალითისთვის, ყაზახეთში აკუმულირდეს 40 ფტ კონტეინერების დიდი რაოდენობა და არ დაბრუნდეს ევროპაში, ასევე პორტებსა და გადამზიდ კომპანიებს სხვადასხვა ზომის კონტეინერების შენახვისთვის დასჭირდებათ განსხვავებული ეკიპირება და შენახვის საშუალებები, რაც გაზრდის ხარჯებს და ა.შ. ანალოგიური პრობლემა აღნიშნა სხვა რესპოდენტმაც საქართველოში, რომლის თქმითაც, საქართველოში შემოსული კონტეინერების 80% 40 ფუტიანია და უკან ხშირად ცარიელი ბრუნდება, ხოლო საქართველოდან გასული 20 ფუტიანი კონტეინერები უმეტესად სრულად არის დატვირთული.

## ტარიფები

კორიდორში კონტეინერიზაციის მაჩვენებლის გასაზრდელად მნიშვნელოვანია, შემცირდეს გადაზიდვისა და პორტის ტარიფები კონტეინერებისთვის. მსოფლიო ბანკის კვლევის მიხედვით, მთლიანი შუა დერეფნის გადაზიდვების ფასები მაღალია, და, რაც კიდევ უფრო მნიშვნელოვანია, არასტაბილური. მაგალითისთვის, გამოკითხულების თქმით, ერთი FEU (forty-foot equivalent unit) კონტეინერის გადაზიდვის ფასი შუა დერეფანში 2,500-3,250 აშშ დოლარამდე მერყეობდა, მაშინ როდესაც ჩრდილოეთ დერეფანში ეს ფასები ფიქსირებულია (2,599 აშშ დოლარი აღმოსავლეთის მიმართულებით და 3,250 აშშ დოლარი დასავლეთის მიმართულებით). ფასების

<sup>73</sup> წყარო: <https://bradfordsystems.com/>

ცვლილებები გაუმჭვირვალედ მიმდინარეობს, რაც რთულს ხდის ხარჯების პროგნოზირებას.

ამავდროულად, ჩვენი კვლევის ფარგლებში გამოკითხული ერთ-ერთი რესპონდენტის თქმით, ცენტრალური აზიისა და კავკასიის მარშრუტზე რკინიგზის და გადამზიდი კომპანიების ფასები საკმარისად მოქნილი არ არის. ერთ-ერთი გამოკითხულის თქმით, ყაზახეთში რამდენიმე მსხვილი სასუქების მწარმოებელი კომპანიაა, რომელიც მარშრუტზე საქართველოს რკინიგზაზე დაწესებული მაღალი ტარიფის გამო უარს აცხადებს. აღსანიშნავია, რომ მსოფლიო ბანკის რეპორტის მიხედვით, ფოთის პორტის ტარიფები კონტეინერებისთვის შავ ზღვაში ყველაზე მაღალია.

## არასაკმარისი გაციფრულება

არაერთი რესპონდენტის თქმით, არასაკმარისი გაციფრულება მნიშვნელოვან პრობლემად რჩება შუა კორიდორში. გაციფრულება ხელს შეუწყობს ოპერაციების უკეთ კოორდინირებას, ინფორმაციის გაცვლას, გამჭვირვალეობას. მაგალითისთვის, ერთ-ერთი სატრანსპორტო ოპერატორის თქმით, დოკუმენტების გაცვლის გაციფრულებას შეუძლია მთლიანი ტრანსპორტირების დრო 3 დღემდე დაზოგოს<sup>74</sup>. მნიშვნელოვანი გამოწვევაა მონაცემების ინფრასტრუქტურის შექმნა, რომელიც დამოუკიდებლობისა და ავტონომიურობის პრინციპებზე იქნებოდა აგებული. სტანდარტიზებული მონაცემთა ინფრასტრუქტურის შექმნის შემთხვევაში ინფორმაციის გაცვლა დერეფნის სხვადასხვა მონაწილეებს შორის მნიშვნელოვნად გაადვილებული იქნებოდა. გაციფრულებამ მნიშვნელოვნად უნდა შეამციროს სასაზღვრო პროცედურები და გააუმჯობესოს ე.წ. trace and track შესაძლებლობები დერეფნის მონაწილეებისთვის.

## ბიუროკრატია

კვლევით პროცესში რესპონდენტთა უმეტესობა ადასტურებს, რომ საბაჟო პროცედურების კუთხით მნიშვნელოვანია საჭირო დოკუმენტაციის რაოდენობისა და ბიუროკრატის შემცირება. გარდა დიჯიტალიზაციისა, ამის ერთ-ერთ გადაწყვეტად ბლოკ მატარებლები სახელდება, რისი პრეცედენტიც საქართველოში უკვე არსებობს<sup>75</sup>. ბლოკ მატარებლების ბევრ უპირატესობას შორის<sup>76</sup> არის ისიც, რომ ტვირთის საზღვარზე გადაკვეთისთვის საჭირო საბაჟო დოკუმენტაცია წინასწარ არის გამზადებული და წარდგენილი, რაც პროცედურებს ამარტივებს და გადაზიდვის დროს ამცირებს. აღსანიშნავია, რომ, ამის გარდა, მნიშვნელოვანი ხარვეზები მარშრუტზე ამ კუთხით არ ფიქსირდება. ერთ-ერთი რესპონდენტის თქმით: „საბაჟო პროცედურები ნამდვილად არ არის დიდი პრობლემა, თუმცა მნიშვნელოვანი პრობლემაა კოორდინირება-ინფრასტრუქტურა. საბაჟო ნაწილში დიდად არ ვაწყდებით შეფერხებებს“.

<sup>74</sup> წყარო: <https://www.worldbank.org/>

<sup>75</sup> წყარო: <https://www.apmterminals.com/>

<sup>76</sup> წყარო: [China China Block Train Agency, Company, Provider - Low Price China Block Train Service \(wellshipping.com\)](http://China China Block Train Agency, Company, Provider - Low Price China Block Train Service (wellshipping.com))

# დასკვნა და რეკომენდაციები

კვლევამ აჩვენა, რომ აუცილებელია საქართველომ და ცენტრალური აზიის ქვეყნებმა მაქსიმალურად გამოიყენონ ბოლოდროინდელი გეოპოლიტიკური მოვლენების შედეგად შუა დერეფნის მიმართ გაზრდილი საერთაშორისო ყურადღება, ვინაიდან შუა დერეფნის განვითარება ყველაზე მაღალ პოტენციურ სარგებელს სწორედ თავად შუა დერეფანზე მდებარე სატრანზიტო ქვეყნებს მოუტანს.

ბოლოდროინდელმა გეოპოლიტიკურმა მოვლენებმა მსოფლიოს ქვეყნებს უბიძგა სავაჭრო პარტნიორების, სავაჭრო გზებისა და, ზოგადად, ეკონომიკის მაქსიმალურად დივერსიფიცირებისკენ. სწორედ ამ ტენდენციას მოჰყვა შუა კორიდორის გაზრდილი პოპულარობაც. სხვა ქვეყნებთან ერთად, პირველ რიგში, **საქართველომ, ყაზახეთმა და შუა აზიის სხვა ქვეყნებმა უნდა გამოიყენონ შუა კორიდორი თავიანთი სავაჭრო პარტნიორებისა და სავაჭრო დერეფნების დივერსიფიკაციისა და, ყველაზე მეტად, კი - რუსეთზე დამოკიდებულების შესამცირებლად. კრიტიკულია, რომ საქართველომ და შუა აზიის ქვეყნებმა შეამცირონ სავაჭრო პროდუქტების ტრანსპორტირება რუსეთის გავლით და მიიღონ საჭირო ზომები, რომ მათთვის ხელმისაწვდომი სავაჭრო გზები იყოს დივერსიფიცირებული, მაქსიმალურად განვითარებული და უსაფრთხო.**

დამატებით, ამ მოვლენების ფონზე და შუა კორიდორის განვითარებასთან ერთად იზრდება საქართველოს პოტენციალი, იქცეს სატრანზიტო-ლოგისტიკურ ჰაბად შუა აზიის ქვეყნებისთვის. თუმცა ამ პოტენციალის ასათვისებლად საქართველოში როგორც ინფრასტრუქტურული, ისე რეგულატორული კუთხით მნიშვნელოვანი ნაბიჯების გადადგმაა საჭირო. მსოფლიო ბანკის პროგნოზების მიხედვით, შუა კორიდორის განვითარების შედეგად ამ კორიდორით უმეტესწილად სწორედ ყაზახეთის საექსპორტო პროდუქციის ტრანსპორტირება მოხდება. ამიტომ საქართველომ, როგორც ყაზახეთის ექსპორტის დანიშნულების ქვეყნებს შორის მდებარე ქვეყანამ, მაქსიმალურად უნდა გამოიყენოს თავისი ადგილმდებარეობით შექმნილი შესაძლებლობა და, შესაბამისი ინვესტიციებისა და პოლიტიკის გატარების შედეგად, იქცეს ყაზახეთისთვის მიმზიდველ სატრანზიტო ჰაბად. და ბოლოს, სავაჭრო პარტნიორების დივერსიფიცირების გაზრდილ მნიშვნელობასთან და შუა კორიდორის განვითარებასთან ერთად **საქართველომ და ცენტრალური აზიის ქვეყნებმა, როგორც სახელმწიფო ისე კერძო სექტორის დონეზე, უფრო აქტიურად უნდა იმუშაონ სავაჭრო ურთიერთობების გასამყარებლად.**

მიუხედავად იმისა, რომ საქართველოსა და ცენტრალურ აზიას, განსაკუთრებით კი ყაზახეთს შორის სავაჭრო ბრუნვა მზარდი ტენდენციით ხასიათდება, გაფართოების გაცილებით დიდი პოტენციალი არსებობს. მართალია, საქართველოსთვის ყაზახეთი მნიშვნელოვანი საექსპორტო ბაზარია, თუმცა ყაზახეთის საერთო იმპორტის ღირებულებაში საქართველოს წილი უმნიშვნელოა. გარდა ამისა, ექსპორტთან შედარებით, საქართველოში ყაზახეთიდან იმპორტის მოცულობა გაცილებით მცირეა. ამასთანავე, კვლევამ აჩვენა, რომ არსებობს პოტენციურად საინტერესო პროდუქტები, რომლით ვაჭრობაც ორივე მხარისთვის მომგებიანიც იქნებოდა და უფრო უსაფრთხოდ (ამ პროდუქტით ვაჭრობის ზოგადი დივერსიფიცირების და რიგ შემთხვევებში რუსეთთან ვაჭრობის შემცირების კუთხით).

ზოგად მიმართულებებთან ერთად კვლევის ფარგლებში გამოვლინდა რამდენიმე კონკრეტული რეკომენდაციაც, თუ როგორ შეიძლება საქართველომ და ცენტრალური აზიის ქვეყნებმა, განსაკუთრებით კი ყაზახეთმა, გააუმჯობესონ თავიანთი სავაჭრო და, გარკვეულწილად, ზოგადად ეკონომიკური პოზიციები:

- ქართული ექსპორტიორი კომპანიების საექსპორტო სტრატეგიების ჩამოყალიბებაში (ანალიტიკური-საკონსულტაციო მხარდაჭერა) და



**პირდაპირი ექსპორტის სტრატეგიის იმპლემენტაციაში ხელშეწყობა (რისკების დაზღვევა, ფინანსური მხარდაჭერა) -** მაღალი რისკები და ხარჯები, ქართულ კომპანიებს აფერხებს და აიძულებს, შესაბამისი მასშტაბების მიღწევამდე საექსპორტო ბაზრებზე მხოლოდ არაპირდაპირი ექსპორტის სტრატეგიით, ანუ ადგილობრივი წარმომადგენლების გავლით, იმოქმედონ. ამ რისკების დაზღვევაში ხელშეწყობა და ფინანსური მხარდაჭერა კი კომპანიებს უბიძგებდა პირდაპირი ექსპორტის სტრატეგიის დანერგვისკენ. შუა დერეფნის მნიშვნელობის ზრდასთან ერთად კიდევ უფრო მნიშვნელოვანი ხდება ქართული ბიზნესების შუა აზიის ბაზარზე არსებული სტრატეგიული პოზიციონირების მუდმივი სიღრმისეული ანალიზი და, ამ ანალიზის შედეგად, ვაჭრობის გაუმჯობესება. არანაკლებად მნიშვნელოვანია, ვივარაუდოთ, რომ ზოგ კომპანიას შეიძლება არ ჰქონდეს შესაბამისი ანალიტიკური რესურსები შესაძლო საექსპორტო პოტენციალის იდენტიფიცირებისთვის, ამიტომ ამ კუთხით საკონსულტაციო მხარდაჭერამაც ძალიან მნიშვნელოვანი როლი შეიძლება ითამაშოს საქართველოსა და ყაზახეთს შორის სავაჭრო პოტენციალის ათვისებაში.

- **როგორც ცენტრალური აზიის, ისე საქართველოს ვაჭრობის კონტეინერიზაციის გაზრდა -** შედეგად, გაიზრდება ტრანსკასპიური სარკინიგზო დერეფნის გამტარუნარიანობა და მისი ეფექტიანობა. თუმცა საწყის ეტაპზე კონტეინერიზაციის ხარჯები შეიძლება იყოს უფრო მაღალი, ვიდრე მოკლე ვადაში მიღებული სარგებელი, ამიტომ ამ **ხარჯების დასაფარად შეიძლება საჭირო იყოს დამატებითი ფინანსური დახმარების უზრუნველყოფა შესაბამისი სტეიქჰოლდერების მხრიდან (სახელმწიფოების, საერთაშორისო დონორი ორგანიზაციების, ან, მაგალითად, ყაზახეთისა და აზერბაიჯანის გაერთიანებული საინვესტიციო ფონდის მხრიდან.)**
- საქართველო უნდა იქცეს სატრანსპორტო და ლოგისტიკური ჰაბად ცენტრალური აზიისთვის. მათ შორის ისეთი პროდუქტებისთვის, როგორებიცაა, მაგალითად, ფერადი ლითონები, მინერალური სასუქები და სხვა სხვადასხვა სახეობის პროდუქტები, რომლებიც საქართველოდან ტრანზიტით მსოფლიო ბაზრებზე გაიყიდება. ამ ამოცანის განსახორციელებლად აუცილებელია საქართველოს პორტების მომსახურების მომხმარებლებისთვის ხელსაყრელი პირობების შექმნა, კერძოდ:
  - ტვირთისა და კონტეინერების შესანახი საწყობების რაოდენობისა და მოცულობის გაზრდა;
  - საწყობებში საქონლის გრძელვადიანი შენახვისთვის შეღავათიანი ფასების უზრუნველყოფა;
- **საერთაშორისო სანქციებთან შესაბამისობისა და ამ კუთხით კომპანიებისთვის გარანტიების შენარჩუნება -** შუა კორიდორის მთავარი უპირატესობა არის ის, რომ უფრო სანდო და რეპუტაციულად უსაფრთხო გზაა, რუსეთზე გამავალ ჩრდილოეთის კორიდორთან შედარებით. ამ უპირატესობის შესანარჩუნებლად აუცილებელია შუა კორიდორის ქვეყნების ვაჭრობა და განხორციელებული პროექტები სრულდებოდეს საერთაშორისო სანქციების დარღვევის გარეშე.
- შუა კორიდორის გასაუმჯობესებლად ყაზახეთის, აზერბაიჯანის, საქართველოსა და თურქეთის ტერიტორიებზე ლოგისტიკური და სატრანსპორტო მიმართულებით ბოლო წლებში **დაგეგმილი თუ მიმდინარე პროექტებისა და ინვესტიციების სრულიად განხორციელება (იხ. ცხრილი 9 : შუა დერეფნის ქვეყნებში დაგეგმილი, მიმდინარე და ბოლო დროს დასრულებული მნიშვნელოვანი ინფრასტრუქტურული პროექტები).**

- ბევრი გამოწვევა ამ მიმართულებით მოითხოვს გრძელვადიან მოქმედებებს და მასშტაბურ ინვესტიციებს, თუმცა, ასევე მნიშვნელოვანია, რომ აქტიურად ხდებოდეს რეაგირება ისეთ გამოწვევებზე, რომლებიც, შესაძლოა, შედარებით მოკლე ვადებსა და ნაკლები ფინანსური დახმარების გარეშე განხორციელდეს. მაგალითად:
  - უაღრესად მნიშვნელოვანია მაღალი დონის მომსახურების სტანდარტებისა და დაბალი ტარიფების შეთავაზება
  - საბაჟო და სატრანზიტო პროცედურებისა და საჭირო დოკუმენტების გადახედვა და გამარტივება
  - საოპერაციო პროცესის მაქსიმალური გაციფრულება, ასევე ისეთი ტექნოლოგიების დანერგვა, რომლებიც შესაძლებელს გახდის მონაცემთა ციფრული ნაკადების მომსახურების მიწოდებლებსა და გამგზავნებს შორის ინფორმაციის სწრაფი და ზუსტი გაცვლისთვის გამოყენებას. მნიშვნელოვანია შუა კორიდორის ფარგლებში პროცესებისა და აქტივობების ციფრული მართვის ერთიანი სისტემის დანერგვისთვის „გზამკვლევის“ შემუშავება, რომელიც უზრუნველყოფს პროცესის ყველა მონაწილესთან ურთიერთთანამშრომლობას. შედეგად, შემცირდება სასაზღვრო პროცედურების ხანგრძლივობა და გაუმჯობესდება ე.წ. trace and track შესაძლებლობები დერეფნის მონაწილეებისთვის.
- ასევე, რეკომენდირებულია, ყაზახეთისა და საქართველოს ბიზნეს საზოგადოებებს შორის საინფორმაციო კამპანიების ჩატარება ორ ქვეყანას შორის ვაჭრობის გაფართოების სარგებლიანობის, აგრეთვე საქართველოს სატრანზიტო დერეფნად გამოყენების პოტენციური შესაძლებლობებისა და ორ ქვეყანას შორის სავაჭროდ პოტენციურად მომგებიანი პროდუქტების შესახებ. საინფორმაციო კამპანიები შეიძლება მოიცავდეს შეხვედრებს ბიზნესებთან/ან ბიზნესების ერთმანეთთან შეხვედრების დაორგანიზებას, მათთვის საინფორმაციო პრეზენტაციების გაზიარებასა და სხვა მარკეტინგულ აქტივობებს. ეს ხელს შეუწყობს მეტი კომპანიის მოზიდვას სავაჭრო ურთიერთობებში ჩასართავად, საქმიანი კონტაქტების გაფართოებას, და საქართველოს გავლით ტვირთების ტრანზიტის მოცულობის გაზრდას.
- ამასთანავე, სასურველია ყაზახურსა და ქართულ ლოგისტიკურ კომპანიებსა და ნავსადგურის ოპერატორებს შორის პარტნიორობის გაძლიერება. მათ შორის უფრო მჭიდრო ურთიერთობა ხელს შეუწყობს საქართველოს გავლით სატრანზიტო ტვირთების განვითარებასა და ზრდას.
- ბოლო ორი პუნქტით გათვალისწინებული რეკომენდაციების წარმატებისთვის მნიშვნელოვანია არსებული საკომუნიკაციო პლატფორმების ინკლუზიურობის გაზრდა და გააქტიურება, რათა ამ პლატფორმების ფარგლებში გაერთიანდნენ უშუალოდ ექსპორტ-იმპორტიორი ბიზნესებიც, და შუა კორიდორის მნიშვნელოვანი ლოგისტიკური თუ სატრანსპორტო და გადამზიდავი კომპანიებიც. ამჟამად, როგორც წესი, შუა კორიდორის პოპულარიზაცია გულისხმობს სახელმწიფოთაშორის შეხვედრებს, ფორუმებსა და კონფერენციებს საერთაშორისო ორგანიზაციებისთვის და სხვადასხვა დაინტერესებულ მხარეს. ამ შეხვედრებზე მეტწილად განიხილება განვითარების კონცეპტუალური საკითხები, საბაჟო ან სატრანსპორტო რეგულაციების თემები, სახელმწიფო და საერთაშორისო დაფინანსების საკითხები და ა.შ., თუმცა შედარებით უყურადღებოდ რჩება ინფრასტრუქტურული დაბრკოლებები, რაც, მათ შორის, მოიაზრებს დაბრკოლებებს კასპიის და შავი ზღვების პორტებში; საქართველოს, აზერბაიჯანისა და ყაზახეთის რკინიგზის კომპანიებში; კომპანიებში, რომლებიც



კასპის ზღვაზე საზღვაო გადაზიდვებით არიან დაკავებულნი. ამიტომ კრიტიკულია დიალოგის ხელშეწყობა თავად იმ დაწესებულებებს შორის, რომლებიც დღეს პრაქტიკულად ახორციელებენ შუა კორიდორის მომსახურებას. სწორედ მათთვის უნდა შეიქმნას საერთო პლატფორმა შეხვედრებისთვის ამ კორიდორზე ყველაზე აქტუალური საკითხებისა და გამოწვევების განსახილველად.

ეს არის დასკვნები და რეკომენდაციები, რომლებიც ჩატარებული კვლევის შედეგად შემუშავდა. არსებული რეკომენდაციები ემსახურება საქართველოსა და ცენტრალური აზიის ქვეყნებს, განსაკუთრებით კი, ყაზახეთს შორის სავაჭრო ურთიერთობების პოტენციალის ასათვისებლად საჭირო ძირითადი ნაბიჯების ჩვენებას. ამ რეკომენდაციების განხორციელების მოსალოდნელი შედეგია, როგორც უშუალოდ საქართველო-ცენტრალურ აზიას შორის ვაჭრობის ფასილიტაცია, ასევე კასპის ზღვაზე გამავალი სატრანსპორტო დერეფანის (რომელიც შუა დერეფანის ნაწილია) განვითარება და საქართველოს სატრანზიტო პოტენციალის ათვისება.

კვლევის ფარგლებში ასევე გამოიკვეთა მიმართულებები, რომლებზეც სიღრმისეული კვლევის გაკეთება ღირებული იქნებოდა საქართველოსა და ცენტრალურ აზიას შორის ვაჭრობის ფასილიტაციითვის:

- საქართველოსა და ცენტრალურ აზიას შორის ვაჭრობაში ამჟამად მაღალი წილის მქონე პროდუქტების სამომავლო პოტენციალის, შესაძლებლობებისა და რისკების სიღრმისეული ანალიზი გლობალური ტრენდების, მოსალოდნელი შეზღუდვებისა, თუ სავაჭრო პარტნიორ ქვეყნებში არსებული სტრატეგიებისა და სექტორული ტრენდების ანალიზის გათვალისწინებით. მაგალითისთვის, საქართველოს ეკონომიკაში ყურადსაღები წილი აქვს მეორადი ავტომობილების სექტორს. ბოლო წლებში განსაკუთრებულად გაიზარდა მეორადი ავტომობილების რეექსპორტი ცენტრალურ აზიაში. ამიტომ მნიშვნელოვანია, სიღრმისეული ანალიზი, თუ რამ გამოიწვია ასეთი მაღალი ზრდა, არსებობს თუ- არა მეტი ზრდის პოტენციალი და რა უნდა გაკეთდეს ამ პოტენციალის ასათვისებლად. გარდა ამისა, კრიტიკულია, შეფასდეს რამდენად მდგრადია სექტორის ზრდა და შემუშავდეს სექტორის განვითარების სტრატეგიული გეგმა, რომელშიც გათვალისწინებული იქნება იმ რისკებისა თუ საფრთხეების ანალიზი, რომლებიც შეიძლება ემუქრობოდეს სექტორის სამომავლო განვითარებას.
- საქართველოსა და ცენტრალურ აზიას შორის ვაჭრობისთვის პოტენციურად მომგებიანი პროდუქტების (ის პროდუქტები რომელთა ვაჭრობა ახლა ან საერთოდ არ ხდება ან უმნიშვნელოა) პოტენციალის ანალიზი, შერჩეულ პროდუქტებზე დეტალური კვლევის ჩატარება, საექსპორტო სტრატეგიის დაგეგმვა.
- ქართული კომპანიების მიერ ცენტრალურ აზიაში ექსპორტისთვის გამოყენებული საექსპორტო სტრატეგიების დეტალური კვლევა, გაუმჯობესების პოტენციალის გამოვლენა და რეკომენდაციების გაცემა.

## გამოყენებული ლიტერატურა

1. ბაიდებეკოვა, ა. & , გიპპ, ე. (2022). სატრანსპორტო და სავაჭრო დერეფნები კასპიის ზღვის რეგიონში, კავკასიასა და სამხრეთ-აღმოსავლეთ ევროპაში. *German Economic Team. Technical Note NO 07.*
2. ბენნეტ, მ. მ. (2016). აბრეშუმის გზა ჩრდილოეთით მიდის: რუსეთის როლი ჩინეთის სარტყელი და გზის ინიციატივაში. *Area Development and Policy*, 1(3), 341–351. <https://doi.org/10.1080/23792949.2016.1239508>
3. გაერთიანებული ერების ორგანიზაცია, (2022). საზღვართშორისი უქალაქო ვაჭრობის მზაობის შეფასება: ყაზახეთი. გაერთიანებული ერების პუბლიკაციები, ვაჭრობისა და ინვესტიციების განყოფილება ESCAP.
4. გელაშვილი, ს. (2024). რუსეთის ხორბლის პოლიტიკა და საქართველოს საპასუხო ნაბიჯები. *ISET პოლიტიკის ინსტიტუტი. პოლიტიკის დოკუმენტი N2024/04.* <https://iset-pi.ge/ka/publications/policy-briefs/3453-russian-wheat-policies-and-georgias-strategic-responses>
5. ელანგო, ბ. & პანგარკარ, ნ. (2021). მშობლიური ქვეყნის ინსტიტუციური გავლენა პირდაპირი და არაპირდაპირი ექსპორტის არჩევანზე: განვითარებადი ბაზრების პერსპექტივა. *International Marketing Review*. Vol. 38 No. 2, pp. 387-411. <https://doi.org/10.1108/IMR-09-2019-0231>
6. მსოფლიო ბანკი, (2023). „სავაჭრო და სატრანსპორტო შუა დერეფანი - დარგობრივი პოლიტიკა და ინვესტიციები 2030 წლისთვის ტვირთების გადაზიდვების გასასამშაგებლად და მგზავრობის დროის გასაანაზღვრებლად“. <https://www.worldbank.org/en/region/eca/publication/middle-trade-and-transport-corridor>
7. პიემსი კვლევითი ცენტრი, (2023). ხორბლისა და ფქვილის ღირებულების ჯაჭვი მარნეულის, ბოლნისის, გარდაბნის, დმანისის და წალკის მუნიციპალიტეტებში. USAID-ის პროგრამა „ერთიანობა მრავალფეროვნებაში“. <https://pmcg-i.com/publication/wheat-and-flour-value-chain-in-the-municipalities-of-marneuli-bolnisi-gardabani-dmanisi-and-tsalka/>
8. ჰესსელს, ჯ., ტერტესენ, ს. რესურსებზე დამოკიდებულება და ინსტიტუციური თეორიის პერსპექტივები პირდაპირი და არაპირდაპირი ექსპორტის არჩევანზე. *Small Bus Econ* 34, 203–220 (2010). <https://doi.org/10.1007/s11187-008-9156-4>



Research



ყაზახურ-ქართული  
ეკონომიკური გაერთიანება



[pmcresearch.org](http://pmcresearch.org)



[research@pmcginternational.com](mailto:research@pmcginternational.com)



(+995 32) 2921171, 2921181



[kaz.ge](http://kaz.ge)



[info@kaz.ge](mailto:info@kaz.ge)