

# MIDDLE TRADE AND TRANSPORT CORRIDOR

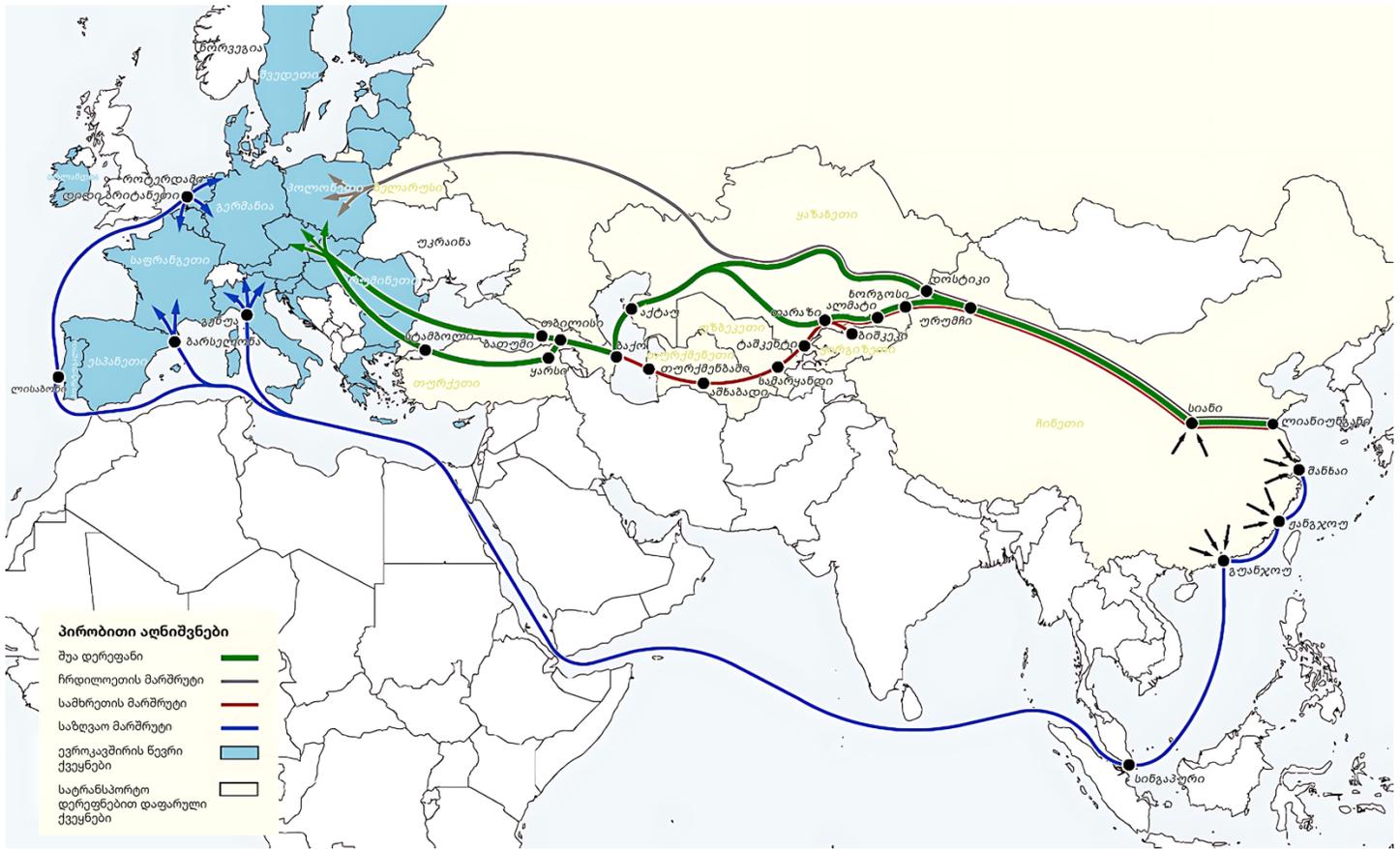
POLICIES AND INVESTMENTS TO  
TRIPLE FREIGHT VOLUMES AND  
HALVE TRAVEL TIME BY 2030



# რეზიუმე

შუა დერეფანი (MC) ჩინეთის ევროპასთან დამაკავშირებელი მულტიმოდალური სატრანსპორტო დერეფანია, რომლის მიმართ ყურადღება უკრაინაში რუსეთის შეჭრის შემდეგ გაიზარდა. შუა დერეფანი რკინიგზის საშუალებით ჩინეთს და ყაზახეთს აკავშირებს დოსტიკის ან ხორგოს - ალტინკოლის გავლით. ის ყაზახეთს კვებს რკინიგზით აქტაუს პორტამდე, ასევე კასპიის ზღვას ბაქოს/ ალიათის პორტამდე. შემდეგ დერეფანი რკინიგზით გაივლის აზერბაიჯანის და საქართველოს ტერიტორიებს და ევროპისკენ თურქეთის გავლით რკინიგზით ან შავ ზღვაზე გამავალი მარშრუტით (სურათი ES1) მიემართება. თურქეთში არაეფექტურობის და ინფრასტრუქტურული ნაკლოვანებების გამო ოპერატორები ამჟამად უპირატესობას შავი ზღვის მარშრუტს ანიჭებენ. ეს ანგარიში ფოკუსირებულია ყაზახეთზე, აზერბაიჯანსა და საქართველოზე გამავალ მარშრუტზე; მომდევნო კვლევა ყურადღებას გაამახვილებს თურქეთზე. შუა დერეფნის გავლა სხვადასხვა ქვეყნის საზღვრების მრავალრიცხოვანი კვებით, სატრანსპორტო საშუალებების ცვლილებით და ოპერაციული არაეფექტურობით სამჯერ მეტ დროს მოითხოვს ვიდრე ჩრდილოეთის მარშრუტი (რუსეთის გავლით) და ხანგრძლივობით საზღვაო მარშრუტის მსგავსია. შესაბამისად, ის ნაკლებად პრიორიტეტულია შორეულ მანძილებზე ვაჭრობისთვის.

## სურათი ES1. შუა დერეფანი ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელ სავაჭრო დერეფნებს შორის



რუსეთის შეჭრამ უკრაინაში შუა დერეფნისთვის, როგორც სავაჭრო მარშრუტების დივერსიფიკაციის ალტერნატიული საშუალებისთვის, ახალი პერსპექტივა შექმნა, და ხელი შეუწყო ეკონომიკური მდგრადობის ამაღლებას რუსეთზე გამავალ დერეფნებზე დამოკიდებულების შემცირებით. კონტეინერების ტრანსპორტირება შუა დერეფანში 2022 წელს 2021 წელთან შედარებით 33 პროცენტით გაიზარდა. თუმცა, რადგან გადამზიდავებმა ტვირთების უპრეცედენტო მოცულობის ტრანსპორტირება განახორციელეს შუა დერეფნის მეშვეობით უკრაინაში რუსეთის შეჭრისთანავე, დერეფნის ლიმიტები სწრაფად გახდა თვალსაჩინო. მიუხედავად იმისა, რომ შუა დერეფნის ტექნიკური ოპერაციული სიმძლავრე

მიღწეული არ ყოფილა, საზღვრის კვეთის, საერთაშორისო გადაზიდვების და კოორდინაციის მიმართულებით არსებულმა პრობლემებმა ტრანსპორტირების სერიოზული შეფერხება და ალტერნატიულ დერეფნებზე უკან დაბრუნება გამოიწვია. 2023 წელს (8 თვე) 2022 წლის ანალოგიურ პერიოდთან შედარებით კონტეინერების ტრანსპორტირების 37 პროცენტით შემცირებას ჰქონდა ადგილი.

**ამ გამოწვევებისა და პოტენციალის გათვალისწინებით, აზერბაიჯანის, საქართველოსა და ყაზახეთისთვის (ისევე როგორც თურქეთისთვის) შუა დერეფნის ეფექტურობის ამაღლებამ უდიდესი მნიშვნელობა შეიძინა, რაც ხაზგასმულია საერთაშორისო თანამეგობრობის მიერ. 2022 წლის ნოემბერში ხელი მოეწერა ე.წ. „გზამკვლევს“ აზერბაიჯანს, საქართველოს, ყაზახეთსა და თურქეთს შორის, რომელშიც ჩამოთვლილია პრიორიტეტული ინვესტიციები და ქმედებები, რომლებიც საჭიროა შუა დერეფნის გასაუმჯობესებლად. 2023 წლის ივნისში აზერბაიჯანი, საქართველო და ყაზახეთი შეთანხმდნენ ერთობლივი ლოგისტიკური ოპერატორის შექმნაზე. ამავდროულად, მსოფლიო ბანკმა, ევროკავშირმა, ევროპის რეკონსტრუქციის და განვითარების ბანკმა (EBRD), აზიის განვითარების ბანკმა (ADB) და მრავალმხრივი განვითარების სხვა საერთაშორისო ბანკებმა და ორმხრივმა პარტნიორებმა დაადასტურეს თავიანთი მხარდაჭერა და ინტერესი ტექნიკური დახმარებისა და ინვესტიციების გაწევის მიმართულებით.**

**დერეფანზე, როგორც ჩინეთისა და ევროპის სახმელეთო დამაკავშირებელზე, მნიშვნელოვანი ფოკუსირება ხდება, მაგრამ ის გაცილებით მნიშვნელოვან როლს ასრულებს დერეფნის გასწვრივ მდებარე ქვეყნებისთვის. უკრაინაში რუსეთის შეჭრამ ინტერესი აამალა შუა დერეფნის, როგორც კონტინენტაშორისი სავაჭრო გზის მიმართ, რომელმაც უნდა უზრუნველყოს ეკონომიკური მდგრადობა და ცვალებად გეოპოლიტიკურ კონტექსტთან ადაპტირება. მიუხედავად ამისა, სავაჭრო და ეკონომიკური პერსპექტივიდან გამომდინარე, შუა დერეფანი უპირველეს ყოვლისა იძლევა სავაჭრო მარშრუტების დივერსიფიკაციისა და გაძლიერებული კავშირის შესაძლებლობას აზერბაიჯანს, საქართველოსა და ყაზახეთს შორის. ეს ქვეყნები მნიშვნელოვნად არიან დამოკიდებულნი რუსეთზე, როგორც სავაჭრო პარტნიორზე და გლობალურ სავაჭრო პორტებთან წვდომის საშუალებაზე, რაც განსაკუთრებით თვალსაჩინოა ყაზახეთში, სადაც იმპორტის 39 პროცენტი რუსეთზე მოდის.<sup>1</sup> ამრიგად, შუა დერეფანი შეიძლება გახდეს ქვეყნებს შორის ვაჭრობის გაფართოებისა და დივერსიფიკაციის შესაძლებლობა. ანგარიში განასხვავებს ტრანსკონტინენტურ გადაზიდვებს, რომელთათვისაც არსებობს სხვადასხვა კონკურენტული მარშრუტები, მათ შორის საზღვაო, და რეგიონულ გადაზიდვებს, რომლებიც შედარებით უფრო მეტად აქტუალურია შუა დერეფნისთვის.**

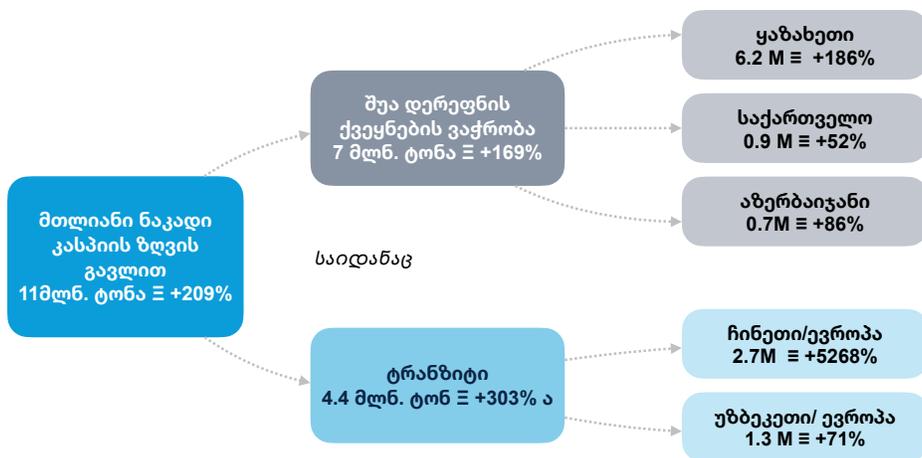
**ეს კვლევა წარმოადგენს შუა დერეფნის მიმართ ახალ და უნიკალურ მიდგომას, მოსალოდნელი მოთხოვნის, ისევე როგორც ღონისძიებების და ინვესტიციების ყოვლისმომცველი შეფასებით, რომლებიც საჭიროა ასეთ მოთხოვნაზე რეაგირებისთვის. ის ავსებს მსოფლიო ბანკის, USAID-ის, ADB-ის წინა კვლევებს და EBRD-ის უახლეს ანგარიშს (რომლებიც ძირითადად ფოკუსირებულია შესაძლებლობებზე და საინვესტიციო საჭიროებებზე), და აქცენტს აკეთებს ორ მნიშვნელოვან ცვლილებაზე. პირველია ვაჭრობის ყოვლისმომცველი შეფასების წარმოადგენა მოდელირებით და პროგნოზით, დერეფანთან დაკავშირებული პოტენციური მოთხოვნის უკეთ შესასწავლად, მიზნობრივი პოლიტიკის მეშვეობით ვაჭრობის დამატებითი შესაძლებლობების იდენტიფიცირების ჩათვლით. მეორეა ის, რომ ინფრასტრუქტურული პრიორიტეტების შეფასების პარალელურად, ძირითადი აქცენტი კეთდება ეფექტიანობის გაზრდაზე და არსებული შესაძლებლობების მაქსიმალურ გამოყენებაზე. ამ ნაშრომის გეოგრაფიული ფარგლები ფოკუსირებულია აზერბაიჯანზე, საქართველოსა და ყაზახეთზე. მომდევნო კვლევა ყურადღებას გაამახვილებს თურქეთზე და შეაფასებს კონკურენტულ ალტერნატიული დერეფნების და ტრანსპორტის სახეობების გათვალისწინებით. სხვა დაკავშირებული კვლევები შეეხება დერეფნის დიგიტალიზაციას და მის გასწვრივ ძირითადი პორტების უფრო ღრმა შეფასებას.**

<sup>1</sup> 2017 და 2021 წლებს შორის იმპორტის საშუალო ღირებულების მიხედვით

ამ ანგარიშისთვის შემუშავებული სავაჭრო მოდელი ითვალისწინებს 2030 წლისთვის ვაჭრობის საერთო ზრდას დაახლოებით 30 პროცენტით ჩინეთსა და ევროკავშირს შორის. ეს ვაჭრობა დაუბალანსებელი დარჩება დასავლეთის მიმართულებით არსებული ნაკადებით, რომლებიც მთლიანი ვაჭრობის 62 პროცენტს შეადგენს. მთლიანი ვაჭრობა აზერბაიჯანიდან, საქართველოდან და ყაზახეთიდან 37 პროცენტით გაიზარდა, რაც ძირითადად ყაზახეთის ექსპორტით არის განპირობებული, ხოლო ამ სამ ქვეყანასა და ევროკავშირს შორის ვაჭრობამ 28 პროცენტით მოიმატა. დერეფნისა და მარშრუტის მიხედვით ტვირთების გადანაწილება განპირობებულია დერეფნის მახასიათებლებით, მათ შორისაა ღირებულება და დრო, ისევე როგორც ტვირთის მახასიათებლები, კერძოდ სენსიტიურობა თითოეული ხელმისაწვდომი ალტერნატივის ღირებულებისა და დროის ერთობლიობის მიმართ. გამტარუნარიანობის შეზღუდვა არ არის დაწესებული არც მარშრუტზე და არც დერეფანზე.

**სურათი ES2.** 2030 წლისთვის მოსალოდნელია ტვირთების მოცულობის გასამმაგება 11 მლნ. ტონამდე შუა დერეფნის გასწვრივ კასპიის ზღვის გავლით

“ მოსალოდნელია, რომ შუა დერეფნის მოცულობა 2030 წლისთვის სამჯერ გაიზარდება ჩვენი მოდელის მიხედვით - თუმცა, ის ძირითადად რეგიონულ დერეფნად დარჩება, ტრანსკონტინენტური ვაჭრობით, რომელიც მოცულობის მცირე ნაწილს წარმოადგენს.”



წყარო: საკუთარი გამოთვლები ვაჭრობის და ტრანსპორტის გამარტივებული მოდელირების საფუძველზე InfraForecast პროგრამაში. შენიშვნა: ≡ ნიშნავს პროცენტული ზრდის ეკვივალენტს 2021 წლიდან 2030 წლამდე

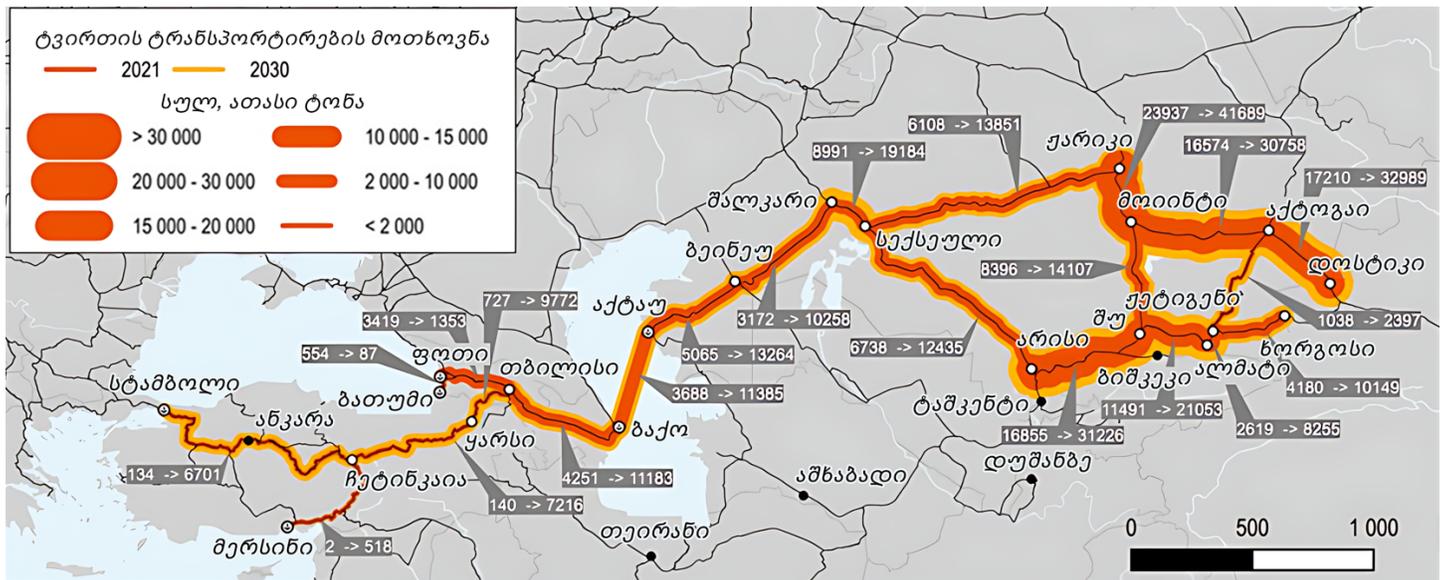
დერეფნის კარგად ფუნქციონირების დაშვების შემთხვევაშიც კი შუა დერეფანი ძირითადად რეგიონულ დერეფნად დარჩება და 2030 წლისთვის კონტინენტთაშორისი ვაჭრობა მისი მოცულობის 40 პროცენტზე ნაკლები იქნება (სურათი ES 2). ასეთი ტიპის ვაჭრობის სფეროში შუა დერეფანი უმნიშვნელო მოთამაშის როლს შეასრულებს. ამის მიზეზია კონტინენტთაშორისი ვაჭრობისთვის კავშირების სხვადასხვა ვარიანტების ხელმისაწვდომობა, მაგრამ ძირითადად საოკეანო გადაზიდვები აზიასა და ევროპას შორის. შუა დერეფნის ფუნქციონირების სცენარში 2030 წლისთვის მოსალოდნელია მის გასწვრივ კასპიის ზღვის გავლით ნაკადების გასამმაგება 11 მილიონ ტონამდე 2021 წელთან შედარებით. კასპიის ზღვაზე გამავალი მთლიანი ნაკადებიდან დაახლოებით 4 მილიონი ტონა წარმოადგენს საკონტინენტურ ტრანსპორტირების სავარაუდო მოთხოვნას. თუ შუა დერეფნის გაუმჯობესება არ განხორციელდება, ტრანსპორტირების მოთხოვნა პროგნოზირებულ ზრდასთან შედარებით 35 პროცენტით ნაკლები იქნება. ვაჭრობა ევროპასა და ყაზახეთს შორის, ისევე როგორც ევროპასა და ჩინეთს შორის სატრანზიტო ტვირთების მოცულობის უდიდეს ნაწილს დაიკავებს შუა დერეფნის გასწვრივ. 2030 წლისთვის დერეფნის გამოყენება მნიშვნელოვნად გაიზარდება ძირითადად ჩინეთსა და ევროპას შორის ვაჭრობისთვის (+5,268 პროცენტი), თუმცა ეს მათი

მთლიანი ვაჭრობის მცირე ნაწილი იქნება (ევროკავშირი - ჩინეთის ვაჭრობის დაახლოებით 1 პროცენტი). შუა დერეფნის ამოქმედების შემთხვევაში, 2030 წელს, ვაჭრობა კასპიის ზღვის გავლით შუა დერეფნის ქვეყნებს შორის ვაჭრობის 60 პროცენტზე მეტი იქნება, 2021 წლის 40 პროცენტთან შედარებით.

შუა დერეფნის ამოქმედება საგრძნობლად აამაღლებს ტვირთბრუნვის აბსოლუტურ მაჩვენებლებს, კონტეინერების ტრანსპორტირების 1,5-ჯერ ზრდით. განვითარება ასევე ხელს შეუწყობს ნაკადების დივერსიფიკაციას, მაღალი დამატებითი ღირებულების მქონე საქონლისთვის უპირატესობის მინიჭებით, მაგალითად როგორცაა სასუქი (მოსალოდნელია მისი გადაზიდვის თითქმის გაორმაგება). სხვა საქონლის სახეობებს შორის, რომლებზეც დადებით ზემოქმედებას ექნება ადგილი, აღსანიშნავია ლითონის ნაწარმი, მზა საკვები პროდუქტები, მანქანა-დანადგარები და ქიმიური ნივთიერებები. შუა დერეფნის ოპერაციულ სცენარში, სადაც ყველა რეკომენდებული გაუმჯობესება განხორციელდება, შედარებით მაღალი ღირებულების მქონე საქონელი (განსაკუთრებით ისინი, რომლებიც უფრო მგრძობიარეა ტრანსპორტირების დროის მიმართ და რომელთა გადაზიდვა ამჟამად ჩრდილოეთის მარშრუტით წარმოებს) ნაწილობრივ შუა დერეფანში გადაინაცვლებს. ნედლეულის წილი 60 პროცენტიდან 53 პროცენტამდე შემცირდება. კასპიის ზღვის გავლით შუა დერეფანში ნავთობის და ნავთობპროდუქტების, ასევე შავი და ფერადი ლითონების გადაზიდვების წილი კვლავ მნიშვნელოვანი მოცულობით განხორციელდება. იმის გამო, რომ ეს საქონელი შუა დერეფნის აღმოსავლეთის ნაწილიდან (სურათი ES3) იტვირთება, მთლიანი მოთხოვნა მაღალი იქნება დერეფნის ამ სეგმენტებისთვის. ეს გავლენას ახდენს შუა დერეფნის განვითარებაზე მასში შემავალი ქვეყნების დონეზე.

“ შუა დერეფანი ცენტრალური აზიისა და სამხრეთ კავკასიისთვის სავაჭრო გზებისა და პარტნიორობისთვის დივერსიფიკაციის შესაძლებლობას წარმოადგენს.”

სურათი ES3. ტვირთების ნაკადები შუა დერეფნის გასწვრივ 2021 და 2030 წელს



შენიშვნა: მკვეთრი ნარინჯისფერი ხაზის სისქე წარმოადგენს იმპორტ-ექსპორტისა და ტრანზიტის გადაზიდვების გაერთიანებულ მოცულობას შუა დერეფნის სეგმენტის გასწვრივ 2021 წელს. ყვითლად მონიშნული საზღვრის სისქე 2030 წელს ტრანსპორტირების სავარაუდო მოცულობის პროპორციულია. ნაცრისფერი მარკირება მიუთითებს გადაზიდვების სპეციფიკურ მოცულობაზე (ათასი ტონა) 2021 და 2030 წლებში.

შუა დერეფანს პოტენციურად დიდი როლი ეკისრება ყაზახეთის, აზერბაიჯანისა და საქართველოს სავაჭრო გზების დივერსიფიკაციაში. ის მნიშვნელოვან როლს შეასრულებს ქვეყნებიდან მიწოდების ჯაჭვების რეორიენტაციაში, ქვეყნების ვაჭრობის მდგრადობის გაზრდაში და ტრადიციულ რეგიონულ მჭიდრო სავაჭრო პარტნიორებზე (რუსეთი და ჩინეთი) დამოკიდებულების შემცირებაში, განსაკუთრებით იმპორტის დივერსიფიკაციით და ევროპისკენ ექსპორტის გაცილებით დიდი წილით, ისევე როგორც პოტენციური ახალი ბაზრებით ახლო აღმოსავლეთში, ჩრდილოეთ აფრიკაში, სამხრეთ და სამხრეთ-აღმოსავლეთ აზიაში. ახალ ბაზრებზე ექსპორტის განხორციელებით, ამ ქვეყნებს შეუძლიათ თავიანთი ექსპორტის დივერსიფიკაცია, რითაც გაცილებით კომპლექსური პროდუქტების წარმოებაში ჩაერთვებიან.

მიზანმიმართული პოლიტიკით ყაზახეთს, აზერბაიჯანსა და საქართველოს ექსპორტის მოცულობის და პროდუქციის დამატებითი ღირებულების გაზრდა შეუძლიათ საწარმოო საქმიანობის აგლომერაციის ხელშეწყობის გზით. სამი ქვეყნის ტვირთების მთლიანი პოტენციური ზრდა 2021 წლიდან 2030 წლამდე 90 მლნ. ტონას მიაღწევს (+44 პროცენტი), საიდანაც 70 მილიონი ტონა ყაზახეთიდან დამატებითი ექსპორტი იქნება. ყველაზე დიდი სავაჭრო პოტენციალი მდგომარეობს ახალ ბაზრებზე ექსპორტის ზრდაში, რომლებიც ამ ქვეყნებისთვის თითქმის მიუწვდომელია სატრანსპორტო კავშირების არარსებობის და მაღალი სავაჭრო ხარჯების გამო. ლოგისტიკური კლასტერების გაუმჯობესება და სპეციალიზებული საქმიანობის კონცენტრაცია ფირმებს მისცემს მომხმარებლებისთვის ინტეგრირებული ლოგისტიკური გადაწყვეტების შეთავაზების საშუალებას ერთობლივი განთავსებით სარგებლის მიღების პარალელურად. აგლომერაციის ასეთი ჰაბები ხელს შეუწყობს გაცილებით მაღალი დამატებითი ღირებულების მქონე საქონლის განვითარებას.

შესაბამისი დაინტერესებული მხარეების კვლევამ აჩვენა, რომ შუა დერეფანში ტრანსპორტირების ამჟამინდელი ხარჯები მაღალი და, რაც მთავარია, არასტაბილურია. მართალია ხარჯები მერყეობს, მაგრამ ისინი მაინც უფრო ახლოსაა ჩრდილოეთის მარშრუტის ფიქსირებულ ტარიფებთან მიუხედავად იმისა, რომ ტრანსპორტირების დრო ორჯერ მეტია შუა დერეფნის გასწვრივ; 2022 წელს საშუალოდ 50-53 დღე დასჭირდა ტვირთის გადაზიდვას დოსტიკიდან ან ხორგოსიდან კონსტანცამდე შუა დერეფნის გავლით. ყველაზე დიდი შეფერხებები ხდება საზღვაო გადაკვეთებზე, პორტის მაღალი სიმძლავრის შემთხვევაშიც კი - საპორტო ოპერაციები და ტარიფები გადაწყვეტი საკითხია, მაგრამ ძირითადი პრობლემები დაკავშირებულია გემების ნაკლებობასთან, რასაც მოჰყვება შეცდომების არსებობა გადაზიდვის დოკუმენტაციაში. მაღალი ფასები, დროის არაპროგნოზირებადობა, მიკვლევადობის სისტემების არარსებობა, გადატვირთვისა და ბოლო მილის მიწოდების შეფერხებები, მოძრავი შემადგენლობისა და ლოგისტიკური ცენტრების დაბალი ხარისხი ძირითად პრობლემებად დასახელდა, რომლებიც გავლენას ახდენს სარკინიგზო ტრანსპორტზე შუა დერეფნის გასწვრივ.

დაინტერესებული მხარეების გამოკითხვის შედეგები დადასტურდა ამ კვლევისთვის განხორციელებული შეფასებით. შუა დერეფნის გამტარუნარიანობის შეზღუდვა და ოპერაციული შეფერხებები განპირობებულია ფაქტორების ხუთი ძირითადი ტიპით, დერეფნის გასწვრივ დროის დანახარჯების მიხედვით: დერეფნის კოორდინაცია და მართვა, პორტებსა და საზღვაო სამსახურებში, რკინიგზაზე, სასაზღვრო გამშვებ პუნქტებში არსებული დაბრკოლებები, რომელთაგან ყველა უკავშირდება მონაცემთა და ინფორმაციის გაცვლაში არსებულ პრობლემებს.

*“ მიუხედავად იმისა, რომ საშუალოვადიან პერსპექტივაში დიდი ინვესტიციებია საჭირო, მნიშვნელოვანი მოგების მიღება შესაძლებელი იქნება ეფექტურობის გაუმჯობესებით, რაც ტრანსპორტირების დროის განახევრების საშუალებას იძლევა.”*

## **მიმდინარე აქტუალური საკითხებია:**

1. პირველი და, შესაძლოა, ყველაზე მნიშვნელოვანი პრობლემაა დერეფნის კოორდინაციისა და მართვის არარსებობა. ოპერატორებისა და ინტერფეისების სიმრავლეს ამწვავებს ისეთი ოპერატორების არარსებობა, რომლებიც პასუხისმგებელი იქნებოდნენ ტრანსპორტზე გასვლის პუნქტიდან დანიშნულების ადგილამდე, და უზრუნველყოფდნენ რომ დრო არ დაკარგულიყო ინტერფეისებსა და გადატვირთვებზე. ერთიანი ოპერატორის შექმნის შესახებ ბოლოდროინდელმა შეთანხმებამ, სათანადოდ განხორციელების შემთხვევაში, შესაძლოა მოაგვაროს არსებული პრობლემა დროის შემცირებით და გადამზიდავთა ნდობის ამაღლებით.

2. მეორე პრობლემა უკავშირდება როგორც კასპიის, ისე შავი ზღვის პორტების და ასევე კასპიის ზღვაზე საზღვაო გადაზიდვის სერვისების დაბალ ოპერაციულ ეფექტიანობას. პორტები თავიანთ ნომინალურ სიმძლავრესთან შედარებით დაბალ დონეზე ფუნქციონირებენ და ყველას არ გააჩნია შესაბამისი აღჭურვილობა. ზოგიერთი გამოირჩევა პირველი/ბოლო მილის დაბალი ხარისხის კავშირით რკინიგზასთან და არ არიან ხელმისაწვდომი დიდი ხნის განმავლობაში ქარის მაღალი სიჩქარის გამო, რაც იწვევს ტვირთის შედარებით ხანგრძლივ გაჩერებას და მნიშვნელოვან ხარჯებს. გარდა ამისა, ადგილი აქვს გემების ნაკლებობას კასპიის ზღვის გადამკვეთ მარშრუტზე და ისინი, რომლებიც ხელმისაწვდომია, დაბალ სიჩქარეზე ოპერირებენ. გადაზიდვის ტარიფები ასეთ მანძილებზე ასევე მოსალოდნელზე ბევრად უფრო მაღალია.

3. მესამე პრობლემა ეხება რკინიგზის ინფრასტრუქტურას თავიდან ბოლომდე. თეორიულად, რკინიგზას შედარებითი უპირატესობა აქვს შუა დერეფანში დიდი მანძილების და დერეფნის გავლით გადაზიდვის ტიპების გათვალისწინებით. თუმცა, სარკინიგზო ოპერაციები ლოკალიზებულ შეზღუდვებს განიცდის პორტი-რკინიგზის ინტერფეისებში, სადაც აღჭურვილობის ნაკლებობა, სუსტი კავშირები და არაეფექტური საოპერაციო პრაქტიკა იწვევს შეფერხებებს და ზრდის ხარჯებს.

4. შეფერხებები სასაზღვრო გამშვებ პუნქტებზე, სადაც სხვადასხვა ქვეყნის რკინიგზის ოპერატორები ურთიერთქმედებენ მეოთხე ტიპის პრობლემაა. ნაწილობრივ, შეფერხებები გამოწვეულია მეხუთე ძირითადი ტიპის პრობლემით, რომელიც უკავშირდება მონაცემთა არაეფექტურ ნაკადებს მომსახურების მომწოდებლებსა და მარეგულირებელ უწყებებს შორის.

5. მიუხედავად იმისა, რომ შუა დერეფნის ბევრი დაინტერესებული მხარე იყენებს თანამედროვე საინფორმაციო ტექნოლოგიების გადაწყვეტებს, სისტემები ერთნაირად არ გამოიყენება და არ არის ინტეგრირებული. ეს იწვევს დოკუმენტების დუბლირებას, მონაცემთა სტანდარტიზებული მოთხოვნების არარსებობას და არაეფექტურ პროცესებს მომსახურების მომწოდებლებს შორის იმავე ქვეყანაში და დერეფნის ქვეყნებს შორის..

დერეფნის მიმზიდველობის გასაუმჯობესებლად საჭიროა ეფექტიანობის მოკლევადიანი მიღწევების კომბინაცია უკეთესი კოორდინაციის, ლოგისტიკისა და დიგიტალიზაციის მეშვეობით და საშუალოვადიანი ინვესტიციებით. შუა დერეფანს მსხვილი ინვესტიციები დასჭირდება მომდევნო 10 წლის განმავლობაში, რაც დიდწილად იქნა გამოვლენილი და შეთანხმებული ქვეყნების მიერ (2022 წლის ნოემბერში ხელმოწერილი გზამკვლევი), მაგრამ მოკლევადიან პერსპექტივაში ეფექტიანობის მასიური გაუმჯობესების მიღწევა სხვა ზომებთან ერთად შესაძლებელია უკეთესი კოორდინაციის, ლოგისტიკისა და დიგიტალიზაციის გზით..

## ანგარიშის ხუთი ძირითადი გზავნილია:

**1. შუა დერეფნის როგორც ეკონომიკური დერეფნის ხელახალი გააზრება.** ამ ანგარიშის მთავარი დასკვნა არის ის, რომ შუა დერეფნის საბაზისო მოთხოვნა ენდოგენურია და იქმნება დერეფნის ქვეყნებში. შუა დერეფანს ეკონომიკურ დერეფნად განვითარების დიდი პოტენციალი აქვს კავშირების გაუმჯობესებასა და არსებულ ეკონომიკურ პოტენციალს შორის სინერგიით იმ ზონებში, რომლებზეც გადის, რაც თავის მხრივ ხელს შეუწყობს მის გაუმჯობესებას. ეკონომიკური დერეფნის განვითარებას რამდენიმე მოთხოვნა აქვს, რომელთაგან უპირველესი არის ინსტიტუციური მექანიზმის მიღება, რომელიც სცდება ქვეყნის საზღვრებს და უფლებამოსილია განავითაროს, ეფექტური გახადოს და მაქსიმალურად გამოიყენოს დერეფანი, როგორც ინტეგრირებული სავაჭრო გზა და ეკონომიკური რეგიონი.

**2. დერეფნის გასწვრივ ლოგისტიკური გადაწყვეტების შეთავაზება.** კავშირების ადრეული განვითარების ერთ-ერთი წყარო შეიძლება გახდეს დერეფნის გასწვრივ შეუფერხებელი ოპერაციების შეთავაზება. ეს მოითხოვს, რომ დერეფნის ქვეყნების სერვისების პროვაიდერები პრიორიტეტს ანიჭებდნენ ოპერაციებისა და ლოგისტიკური სერვისების საიმედოობასა და პროგნოზირებადობას, ახდენდნენ გამჭვირვალობის შეთავაზებას ტარიფების კუთხით და ავითარებდნენ ტრანსპორტის კონსოლიდაციის საშუალებებს მასშტაბიდან მაქსიმალური სარგებლის მისაღებად. დერეფნის მიერ შეთავაზებული ღირებულება მაქსიმალურად იზრდება, როდესაც საქმე ეხება გადაზიდვების დიდ მოცულობას, რაც თავის მხრივ ხელს უწყობს მომსახურების მასშტაბის და ხარისხის მუდმივი გაუმჯობესების დასაბუთებას. ამასთან ერთად, განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია სერვისების სტანდარტებისა და ტარიფების შეთავაზება, არსებული ფრაგმენტული პრაქტიკისგან განსხვავებით.

**3. პროცესებისა და პროცედურების რეფორმირება და გამარტივება.** როგორც მულტიმოდალურ დერეფანში, შუა დერეფანში ოპერაციები ხასიათდება ოპერატორებს შორის ტრაფიკის, მონაცემების და გადახდების რამდენიმე სახის გაცვლით. თუმცა, ასეთი გაცვლა შეიძლება ზოგჯერ კონფლიქტის წყარო გახდეს, რაც გაზრდის ხარჯებს და შეასუსტებს სანდოობას. ამ ანგარიშის რეკომენდაციაა მტკიცე პარტნიორობა კონტეინერების საერთაშორისო ოპერატორთან, კონტეინერების ოპერაციებზე, როგორც ტრანსპორტის სპეციფიკურ და დინამიურ კატეგორიაზე პასუხისმგებლობის ასაღებად, და უკეთესი კოორდინაციისთვის სასაზღვრო უწყებებთან, განსაკუთრებით საბაჟო ადმინისტრაციასთან სატრანზიტო საქონლის გაფორმების გასამარტივებლად. კოორდინაცია განსაკუთრებით აქტუალურია სამი ქვეყნის რკინიგზას შორის, რადგან ის დერეფნის სატრანსპორტო სისტემაში განსაკუთრებით მნიშვნელოვან რეჟიმს წარმოადგენს.

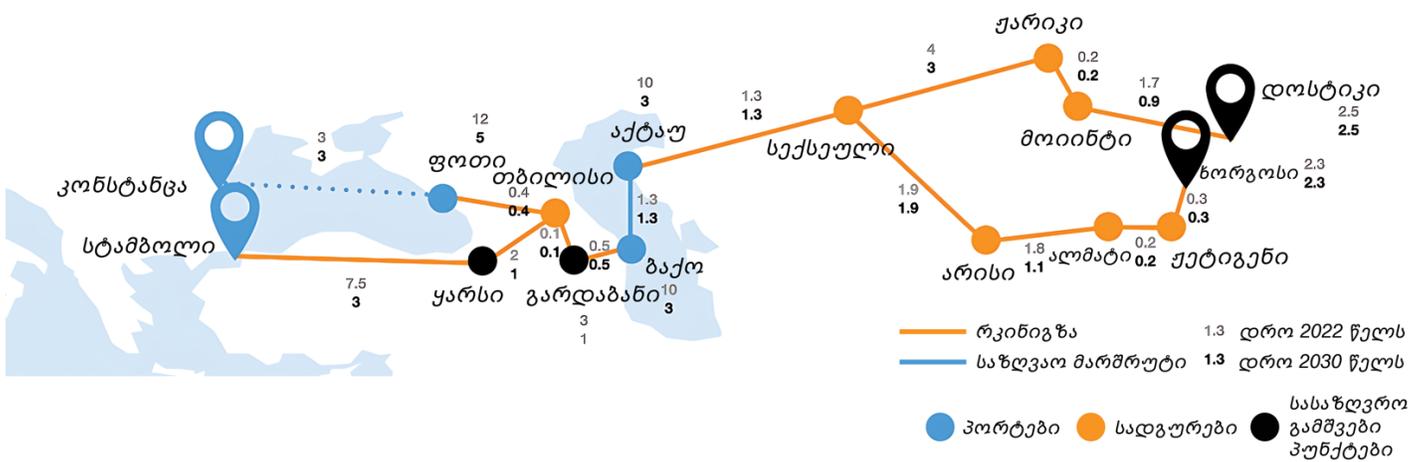
**4. მონაცემთა ნაკადების ციფრული პოტენციალის გამოყენება.** შუა დერეფნის დაინტერესებული მხარეების მთავარი საზრუნავია გადაზიდვების შეზღუდული ხილვადობა და შეფერხებები საზღვრებზე ოპერაციული და მარეგულირებელი კონტროლის გამო ან ტრანსპორტის ორი რეჟიმის ურთიერთქმედების დროს. ამ ანგარიშის რეკომენდაციაა დერეფნის პროცესების დიგიტალიზაცია და ციფრულ მონაცემთა ნაკადების გამოყენება ინფორმაციის სწრაფი და ზუსტი გაზიარების უზრუნველსაყოფად სერვისების პროვაიდერებსა და გადამზიდავ კომპანიებს ან მათ აგენტებს შორის. მნიშვნელოვანია გზამკვლევის შემუშავება შუა დერეფანში პროცესებისა და აქტივობების ციფრული ტრანსფორმაციის ერთიანი, თავსებადი ჩარჩოს დასაწესებად.

**5. დერეფნის გასწვრივ ინფრასტრუქტურისა და აღჭურვილობის გაუმჯობესება პრიორიტეტების განსაზღვრის მტკიცე პროცესის შემდეგ.** მიუხედავად იმისა, რომ დერეფნის ქვეყნებმა მიიღეს გზამკვლევი და ახორციელებენ მას გამტარუნარიანობის გაფართოების მიზნით, ეს ანგარიში ხაზს უსვამს კონკრეტული ელემენტების არსებობას, რომლებსაც უფრო მაღალი პრიორიტეტი უნდა მიენიჭოს მათ მიერ განპირობებული კონკრეტული რისკების გამო. ეს ეხება პორტებსა და რკინიგზას შორის დაკავშირებას, სპეციალური აღჭურვილობის შექმნას ეფექტურობის გასაუმჯობესებლად, ამინდის პირობებზე რეაგირებას,

რაც აფერხებს პორტის საქმიანობას და ადაპტირებას კასპიის ზღვის დონის დაწევის მიმართ. საოპერაციო რისკები, რომლებიც გამოწვეულია ქარის მაღალი სიჩქარით, შეიძლება შემცირდეს შესაბამისი აღჭურვილობის შექმნით. თუმცა, ზღვის დონის დაწევას შეიძლება დასჭირდეს ისეთი საინჟინრო გადაწყვეტები, როგორებიცაა პორტის გაღრმავება ან ნაკლები სიღრმის მქონე ახალი თაობის გემების მიღება. ეს ასევე შეიძლება მოიცავდეს ინვესტიციებს სანავიგაციო და საპორტო გემების მოძრაობის მართვის თანამედროვე დახმარებაში და ბუქსირებისა და პილოტირების გაუმჯობესებულ პროცედურებში. ყაზახეთში სიმძლავრის გაუმჯობესების კონკურენტული პრიორიტეტები მკაფიო სატრანზიტო პოლიტიკას საჭიროებს.

ასეთი ღონისძიებებით შუა დერეფანს შეუძლია 2030 წლისთვის თავისი მოცულობის გასამმაგება 2021 წელთან შედარებით, ტრანსპორტირების დროის განახევრების პარალელურად. მოსალოდნელია, რომ ინვესტიციებისა და პოლიტიკის ინტერვენციების ფრთხილი კომბინაციით, შუა დერეფანს შეუძლია გარკვეულწილად ეკონომიკური და გეოპოლიტიკური მდგრადობის შექმნა ტრანსკონტინენტური ვაჭრობისთვის. მას ასევე შეუძლია ცენტრალური აზიისა და სამხრეთ კავკასიის სავაჭრო და განვითარების პოტენციალის ათვისების ხელშეწყობა, საიმედო მარშრუტის უზრუნველყოფით ჩინეთის და ევროპის, და, პორტებთან წვდომის გზით მთელი მსოფლიოს მიმართულებით.

**სურათი ES4.** შუა დერეფნის მარშრუტის განსახორციელებლად საჭირო დრო 2022 წელს და მოსალოდნელი მაჩვენებლები 2030 წელს, ამ ანგარიშის რეკომენდაციების გათვალისწინების შემთხვევაში (გამოხატულია დღეებით).



წყარო: შედგენილია ავტორების მიერ, ეროვნული რკინიგზისა და პორტების ოფიციალური ეროვნული დოკუმენტებისა და საინვესტიციო პროგრამების საფუძველზე. შენიშვნა: ეს სურათი გამორიცხავს 2022 წლის უკიდურეს პიკურ მნიშვნელობებს.

არსებობს მრავალი შესაძლებლობა სწრაფი და ხარჯთეფექტური საოპერაციო გაუმჯობესებისთვის. მიუხედავად იმისა, რომ ზოგიერთი ღონისძიება და ინვესტიცია, რომელიც შეჯამებულია ზემოთ და დეტალურად აღწერილია მე-3 თავში, მოითხოვს წლებს მოსამზადებლად და განსახორციელებლად, ქვემოთ შეჯამებულ ზოგიერთ ქმედებას შეუძლია მნიშვნელოვანი გაუმჯობესების უზრუნველყოფა შეზღუდული ინვესტიციებით და შეიძლება მიჩნეულ იქნეს დაუყოვნებელ საყურადღებო პრიორიტეტად.

**ცხრილი ES1.** ოპერაციული მოქმედებების რეზიუმე, რომლებიც საჭიროებს დაუყოვნებელ ყურადღებას - „სწრაფი შედეგის მისაღებად“

	ყაზახეთი	აზერბაიჯანი	საქართველო
<b>სატრანსპორტო ჯაჭვის მასშტაბით</b>	<p>ტრანსპორტის საბოლოო ფასების გამჭვირვალობისა და პროგნოზირებადობის უზრუნველყოფა.</p> <p>ტვირთის გადაადგილების მიკვლევადობის უზრუნველყოფა.</p> <p>ელექტრონულ დოკუმენტებზე შესაძლო გადასვლის უზრუნველყოფა, რაც გამოიყენება როგორც რკინიგზაზე, ასევე კასპიის ზღვაზე.</p> <p>ტვირთების კონსოლიდაციის გაძლიერება, სარკინიგზო ტრანსპორტზე გადასვლა და აღმოსავლეთ-დასავლეთის სატრანსპორტო ბალანსის გაუმჯობესება ლოგისტიკური ჰაბების შექმნის გზით.</p>		
<b>პორტები და საზღვაო გადაზიდვა</b>	<p>მოცდენის დროის შემცირება, პორტის დახურვის პარამეტრების გადახედვა.</p> <p>კონტეინერების გადაზიდვის მოცულობის ზრდა აქტაუ-ბაქოს მარშრუტზე.</p> <p>გადაზიდვის ტარიფების და პორტის ტარიფების შემცირება</p> <p>კონტეინერებისთვის. ბაზრის ყველა მონაწილისთვის პორტის სერვისებზე არადისკრიმინაციული წვდომის უზრუნველყოფა.</p>	<p>მოცდენის დროის შემცირება, გემიდან ნაპირზე ტვირთის გადატანის ოპერაციების გაუმჯობესება.</p> <p>ბაქო-აქტაუს მარშრუტზე კონტეინერების გადაზიდვის გამტარუნარიანობის გაზრდა.</p> <p>კონტეინერებისთვის გადაზიდვის ტარიფების და პორტის ტარიფების შემცირება</p>	<p>პორტი-რკინიგზის/საგზაო ოპერაციების გაუმჯობესება, სანავიგაციო არხის გაუმჯობესება.</p> <p>საპორტო ტარიფების შემცირება</p> <p>კონტეინერებზე (ამჟამად ყველაზე მაღალი ტარიფია მთლიანად შავ ზღვაზე).</p>
<b>რკინიგზა და ბიზნესის უწყვეტობის გეგმა</b>	<p>მომრავი შემადგენლობის ხელმისაწვდომობის უზრუნველყოფა, მანევრირების ოპერაციების გაუმჯობესება.</p>	<p>მომრავი შემადგენლობის ხელმისაწვდომობის უზრუნველყოფა, განსაკუთრებით საქართველო/აზერბაიჯანის საზღვარზე, გზებისა და პორტების გადაზიდვის გაუმჯობესება.</p>	