

**Русудан Кутателадзе**, д.э.н., профессор,  
декан факультета бизнес технологий,  
Грузинский технический университет  
**Анзор Абралава**, д.э.н., профессор,  
Грузинский технический университет  
**Евгений Бараташвили**, д.э.н., профессор,  
Грузинский технический университет

## ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ТРАНЗИТНОГО КОРИДОРА ГРУЗИИ

*В статье рассмотрена экономическая ситуация после восстановления независимости Грузии после которой страна оказалась в сфере новых геополитических и геоэкономических интересов, приобретая соответствующие функции. Авторы утверждают, что именно здесь самым значительным является транзитное направление, связанное с ориентацией соответствующих инвестиционных потоков в структурные и инфраструктурные проекты.*

*Авторы считают, что существующее положение и перспектива его развития сталкивается со сложными препятствиями, хотя преимущественная евроатлантическая ориентация страны, ярко выраженный политический курс государства, поддержка партнеров создают надежную среду.*

*Исходя из этого, авторы утверждают, что в целом транзитная функция требует:*

- *обретение морскими портами Грузии функции логистического центра;*
- *разработка действующего хозяйственно-правового плана модернизации существующей транспортной логистической системы;*
- *определение задач, касающихся транзитной функции Грузии и их интеграция в евразийское транспортное пространство.*

*Авторы считают, что существует противоречие в практике между действующим и требуемым в настоящее время инструментарием государственного регулирования транзитных грузовых перевозок по территории Грузии; также имеет место противоречие в научной области между необходимым и имеющимся в настоящее время уровнем развития методических основ взаимодействия таможенных органов Грузии и ее соседей, в рамках процедуры таможенного транзита.*

**Ключевые слова:** *транзитный коридор, логистический центр, транспортный коридор, трансконтинентальное направление, транспортная логистическая система, грузоперевозка.*

**Постановка проблемы.** После утверждения независимости, Грузия также утвердила свое место, а соответственно и свою функцию в сфере геополитико-геоэкономических интересов. Реализация международных проектов (транспортный и энергетический коридор) оказывает непосредственное влияние на развитие национальной экономики и на ее международный имидж. С точки зрения экономики оценка местоположения Грузии должна произойти по видам транспортных коммуникаций. Несмотря на то, что Грузия является морской страной, ее расположение в глубине черноморской зоны Евразии (Черное море признано самым

тупиковым в мире) и исходя из этого факт необходимости прохождения нескольких морей и заливов, находящихся под контролем разных государств, с целью выхода на морские коммуникации мирового значения, макро-расположение страны не может считаться таким же благоприятным /удобным/, как, к примеру, расположение Сингапура. Хотя следует отметить, что в сравнении со странами, не имеющими выхода на море, такими как Армения и Азербайджан, Грузия имеет явное преимущество. Что касается сухопутных коммуникаций, их роль более значительна при определении удобства местоположения Грузии. Известно, что через Кавказ, и в частности через Грузию, ранее была проложена торговая трасса из Европы в Индию [1].

**Анализ последних публикаций.** В качестве методологической и теоретической основы исследования использовались работы грузинских и зарубежных ученых и специалистов в области транспортного маркетинга, логистики, конкурентоспособности, анализа транспортного рынка, организации международных перевозок и управления транспортом: Е. Бараташвили, А. Абралава, А. Кураташвили, Л.Б. Миротина, Ю. Неруша, Д. Уотерса, Д. Морриса, К. Хаксевера, Джеймса С. Джонсона, Д. Шрайбфедера, В. Гиссина, В. Найденова, Т. Абхазава, В. Картвелишвили, В. Дзоценидзе, Н. Навадзе, А.Чхеидзе, Берая П., Дектариян Ю., Зимовец А. и других.

Учитывая актуальность разрабатываемой нами темы и широкую вовлеченность различных организаций в процессы перемещения транзитных грузов через территорию страны, - на сегодняшний день опубликовано достаточно большое количество научных трудов, в той или иной степени посвященных этим вопросам. В них, как правило, рассматриваются проблемы создания и функционирования транспортно-логистического комплекса страны, предлагаются различные пути его развития и модернизации для повышения конкурентоспособности транспортной системы и основных евро-азиатских транзитных коридоров. Так, например, достаточно подробно освещены вопросы функционирования железнодорожных транспортных коридоров, их оснащенность, обеспеченность расходными материалами и организации внутренних процессов. Основные теоретические положения, отражающие основы администрирования транспортных процессов и мультимодальных перевозок, условия и регламент функционирования транспортных коридоров, изложены в трудах отечественных и зарубежных специалистов: Т. Абхазава, В. Картвелишвили, В. Дзоценидзе, Н. Навадзе, А.Чхеидзе, Берая П., Дектариян Ю., Зимовец А., А. Кураташвили, Д. Морриса, К. Хаксевера, Джеймса С. Джонсона, Д. Шрайбфедера, В.И. Гиссина, И.А. Еловой, И.В. Найденова и др. Данные авторы рассматривают теоретические вопросы управления цепями поставок, практические аспекты работы операторов мультимодальных перевозок и тенденции развития транспортного рынка в Грузии, странах Азии и Европейского союза. Однако в этих исследованиях недостаточное внимание уделено процессам, связанным с таможенным оформлением транзитных товаров и их последующей передачи транспортной компании для перевозки. В них практически неисследованной остается система взаимодействия таможенной

службы и участников ВЭД при помещении товаров под процедуру таможенного транзита, что обуславливает наличие определенного противоречия между существующим и требуемым в современных реалиях порядком реализации таможенного оформления и таможенного контроля [2].

Таким образом, существует противоречие в практике между действующим и требуемым в настоящее время инструментарием государственного регулирования транзитных грузовых перевозок по территории Грузии.

Также имеет место противоречие в научной области между необходимым и имеющимся в настоящее время уровнем развития методических основ взаимодействия таможенных органов Грузии и ее соседей, в рамках процедуры таможенного транзита.

**Нерешенные части проблемы.** Транзитная функция Грузии является одним из важных факторов в процессе ее интеграции в мировое хозяйство. Создание конкурентноспособного коридора в первую очередь способствует решению транспортных проблем, занятости населения, повышению доходов и т.д., с другой стороны - налаживанию межгосударственных экономических, культурных и др. связей. Для включения в международную транспортную инфраструктуру требуется согласованность технических параметров и использование соответствующих технологий транспортировки грузов, что и должно стать основой интеграции национальных транспортных систем в мировую транспортную систему [3].

**Целью статьи является** установление и выделение факторов, максимально содействующих транспортным перевозкам грузов и улучшающим конкурентоспособность грузинского отрезка пути передвижения, как коридора, соединяющего множество стран, расположенных на нескольких континентах.

Сторонами, обеспечивающими перевозку грузов по транскавказскому международному коридору, являются: Азербайджан, Казахстан, Грузия. Маршрут перевозки (ж/д): Китай, Казахстан, Азербайджан, Грузия, Турция, Украина. Первый трасовый поезд прибыл в Баку 3 августа 2015 г. Большая часть грузов приходится на компании по контейнерным грузоперевозкам «Маерск Грузия» и «Катон энд компани Джорджия». С момента появления на грузинском рынке в течение приблизительно 10 лет компания «Маерск Грузия» являлась лидером среди компаний по контейнерным грузоперевозкам. На сегодняшний день она занимает 2-е место после «MSC Georgia», с 1998 г. она является одной из крупнейших компаний по транзитным перевозкам.

«Маерск» использует только Потским портом, не осуществляя перевозки через Батумский порт. Часть поступающего груза, припл. 30%, остается в Грузии, часть переправляется в Армению и Азербайджан (также припл. 30-30%), оставшаяся часть импортированного груза (5-10%) распределяется в Среднюю Азию. Что касается экспорта, процентный показатель контейнеров, загруженных в Грузии и предназначенных для экспорта, составляет припл. 15%, из которых основная часть груза грузинская, хотя часть груза поступает также из Армении и Азербайджана [4].

Следует отметить, что на грузинском рынке большая конкуренция между грузоперевозочными компаниями, поскольку все крупные транзитные компании

имеют собственные представительства в Грузии. Прибл. из 10 ведущих морских контейнерных компаний «Маерск» отличается способностью предложить потребителю улучшенный сервис, что в свою очередь увеличивает число довольных клиентов и повышает имидж компании. Конкуренция на море все же остается там, где компании соревнуются в предложении оптимального времени и цен на перевозки. Как отмечают специалисты, на данном этапе проблема состоит в том, что в порты не могут поступать крупногабаритные линейные суда для основного маршрута [5].

Открытие ж/д магистрали Ахалкалаки – Карси бросит вызов портам Грузии, т.к. по ее завершении наши порты ожидает большая конкуренция. При помощи ж/д станет возможной беспрепятственная перевозка грузов из Европы в направлении к Средней Азии минуя портовое обслуживание, что приведет к сокращению времени и расходов. В условиях подобной конкуренции придется модернизировать Потский порт и ж/д Грузии, поскольку их инфраструктуры не соответствуют современным стандартам [6].

В будущем перевозке грузов будет способствовать строительство порта в Анаклии. Концепция порта Анаклии учитывает, что порт станет своего рода хабом, будут обустроены складовые терминалы а также создан логистический центр. В порту смогут останавливаться суда емкостью в 10000 контейнеров, порт обеспечит обслуживание крупногабаритных судов, прибытие которых в порты Грузии до сих пор было проблематичным. Все это обеспечит привлекательность коридора.

Первый грузовой поезд, который прошел по «новому шелковому пути», отбыл из китайского города Ляньюньган и отправился в Казахстан. Китайское госинформационное агентство распространило соответствующие фотоматериалы.

Новую ж/д, соединяющую близлежащий к Шанхаю город Ляньюньган с Алматы в Казахстане, агентство назвало «новый шелковый путь».

Согласно одному из проектов, из Алматы маршрут должен продлиться по Каспийскому морю, после морской перевозки продлится через Азербайджан и Грузию до Турции. Новая ж/д проходит также через всю Турцию. В прошлом году в эксплуатацию вошел тоннель, проходящий под Босфорским проливом и соединяющий транспортные системы Азии и Европы.

Первый тестовый поезд уже прошел грузинский участок Баку-Тбилиси-Карси ж/д линии. Этот участок должен стать составной частью «нового шелкового пути». Уже завершено строительство 180 км ж/д и все делается для того, чтобы к концу года завершить работы на ж/д Баку-Тбилиси-Карси [7].

Ж/д Баку-Тбилиси-Карси признана наиболее значительным проектом региона. Страны-участники транспортного коридора высказывают готовность усилить сотрудничество с Грузией в рамках экономического пояса «шелкового пути», вкладывать больше инвестиций и расширять взаимоотношения в гуманитарных сферах. Особый интерес в этом выражает государство Китая. Маршрутом «шелкового пути» (через Среднюю Азию, регион Каспийского моря и Кавказ в направлении Европы) транзитный поезд соединил между собой Китай, Среднеазиатские страны, Кавказ и Европейские страны. В будущем это позволит

нам в развитии взаимоотношений в рамках проекта экономического пояса «шелкового пути». Странам, расположенным вдоль пояса, дается возможность улучшения развития экономики, социального положения и утверждения мира. Следует подчеркнуть, что Грузия - первая страна в регионе, начавшая переговоры с Китаем о свободной торговле. Дело касается коридора, который пройдет из Казахстана до Каспийского моря. На этом же маршруте планируется газопровод из Азербайджана в Европу, который также заменит Российский маршрут [8].

Исполнение функций логистического центра для грузинских морских портов оправдано рядом обстоятельств, из которых основными являются:

1. На сегодняшний день ведущие порты мира в основном превращены в логистические центры, преимущество которых доказано их практикой в успешной борьбе с конкурентами.

2. В случае если порт не представляет собой логистический центр, исполнение указанной функции берут на себя мелкомасштабные посреднические компании, не имеющие причалов и терминалов, что повышает стоимость грузооборота.

3. Для владельцев грузов наиболее удобным является иметь деловые отношения с морским портом как с логистическим партнером, т.к. он в то же время несет ответственность за весь логистический процесс.

4. Поскольку согласно стратегии правительства Грузии в портах наблюдается создание свободных экономических зон, это придает дополнительный стимул для развития не только торговли, но и производства, организацию логистического обслуживания которых целесообразно проводить самим портом. тем более в отношении фирм, переданных для управления портами и утверждения территорий для обустройства свободной экономической зоны [9].

На сегодняшний день в науке утвержден термин «Порт четвертого поколения». Он основывается на компетентности компании портового обслуживания и последующего развития возможностей, что подразумевает поставку экспорт-импорта, логистическую цепь транзитного самооборота, в так наз. форме портового кластера. Оно охватывает имеющуюся в порте производственную-экономическую зону, типичный терминал, перегрузочный комплекс и транспортную инфраструктуру.

**Результаты исследования.** Стратегическое геополитическое расположение Грузии является оптимальным для Евразийских трансконтинентальных маршрутов, сети железнодорожных и автомобильных дорог, незамерзающих черноморских портов. Оно дает возможность определить роль национального транспортного логистического комплекса как важного сектора внешнеэкономических взаимоотношений в евразийских транспортно-коммуникационных системах [10].

Грузия должна учесть повышенную потребность перевозок на все виды транспорта на мировом рынке транспортного обслуживания, хотя на сегодня, показатель использования грузинского транспортного пространства очень низкий. Так как развитию транспортно-логистической инфраструктуры предъявляются высокие эксплуатационные требования с учетом международных стандартов,

гармонизация правовой базы, внедрение международных методов тарифного регулирования, усовершенствование транспортных таможенных технологий и др [11].

Для модернизации и развития транспортно-логистической системы страны, с целью обеспечения её соответствующего функционирования, необходимо:

- усовершенствование государственных механизмов в принятии управленческих решений;
- правильная кадровая политика в сфере транспорта, что предусматривает занятость профессионалов высокого ранга на руководящих должностях;
- создание соответствующих прозрачных условий с целью привлечения инвесторов и частного сектора в транспортную логистическую деятельность;
- эффективное и экономически обоснованное управление государственным имуществом отрасли, оптимизация объектов, предназначенных для приватизации;
- гибкая конкурентноспособная тарифная политика в транспортной сфере;
- проведение эффективной банковской и кредитной политики с целью поддержки национальных экспедиторских и транспортных компаний, в том числе повышение роли лизинга с целью создания обновленного парка подвижных составов европейского стандарта;
- введение моратория на увеличение финансовой нагрузки транспортного логистического комплекса;
- усовершенствование нормативно-правовой базы, ее адаптация к международному законодательству;
- строительство современных мультимодальных логистических центров и терминалов в основных транспортных узлах Грузии;
- улучшение оперирования на обслуживание иностранных торговых транзитных грузов, путем их концентрации и маршрутизации а также внедрения системы диспетчерского контроля;
- улучшение координации путем развития интермодальных систем международных перевозок в транспортных узлах в различных видах транспорта;
- создание единого информационного поля для грузоперевозчиков, экспедиторов, грузоотправителей и грузополучателей, развитие систем безбумажного документооборота, с целью улучшения транспортного логистического обслуживания.

**Выводы.** На сегодняшний день транспортная система страны готова обеспечить объем перевозок до 60 млн. тонн. Из-за недостаточной нормативно-правовой базы и низкого инвестиционного потенциала повышается износ технических средств транспортных логистических систем, ухудшается их структура, не обеспечивается надлежащая безопасность движения, увеличивается негативное влияние транспорта на природу и здоровье человека. Все вышесказанное на фоне жесткой конкуренции и мировых финансовых кризисов, ограничивает грузинских экспедиторов и перевозчиков на международном рынке транспортных услуг,

снижает качество транспортного обслуживания национального производства и населения, создает реальную опасность с точки зрения экономической безопасности государства.

Соответственно, ускоренное решение этой проблемы важно не только для транспортной отрасли, но и в целом для государства, чтобы была обеспечена отлаженная, стабильная работа производственных и социальных сфер деятельности. Все более увеличивающаяся роль транспорта в развитии иностранных торговых экономических связей, наряду с геополитическим расположением, придает Грузии значимость как государства, имеющего большой транзитный потенциал.

С учетом отмеченного потенциала, очень важную задачу представляет унификация технико-технологических, нормативно-правовых и тарифных систем с общей европейской транспортной системой.

Актуализация национального законодательства в транспортной сфере дает возможность конкретизировать приоритеты развития транспортно-логистической инфраструктуры, выявить слабые места, разработать новые проекты с целью решения отмеченных проблем.

Потенциально, Грузия может обеспечить устойчивый динамичный рост в транзитных перевозках. Хотя, непрерывность процесса перевозки, хранение и защищенность грузов, несоответствие тарифов и цен на обслуживание международным требованиям, значительно снижают объем транзита.

Кроме того, рост объемов транзитных перевозок невозможен без расширения транспортной логистической сети, что в свою очередь определяется количеством инвестиций в отмеченную сферу.

**Перспективы дальнейших исследований.** Итак, можно сформулировать те стратегические цели, на которые надо будет ориентироваться:

- Полное и качественное обеспечение экономических требований в направлении уменьшения доли транспортных расходов в стоимости товара;
- К 2020-му году увеличение транспортной доли в ВВП минимум до 15%;
- Полная интеграция грузинской транспортной системы с евразийским транспортным пространством;
- Обеспечение динамичного развития транспортной системы и повышение уровня безопасности;

В связи с этим необходимо сформировать комплекс мероприятий, направленных на развитие транспортно-логистической системы.

#### **Литература.**

1. Т. Абхазава, «Европа-азиатское транспортное пространство и мультимодальные перевозки», Батуми, 2012 г. (На грузинском языке).
2. В. Картвелишвили, В. Дзоценидзе, Н. Навадзе, «Автомобильные перевозки», Тбилиси, 2006. (На грузинском языке).
3. [www.customs.gov.ge](http://www.customs.gov.ge)
4. [www.ite-exhibitions.com](http://www.ite-exhibitions.com)
5. [www.asi-conferens.com](http://www.asi-conferens.com)

6. Т. Абхазава, «Европа-азиатское транспортное пространство и мультимодальные перевозки», Батуми, 2012 г. (На грузинском языке).
7. Данные официальных сайтов международного банка, международного форума, FIATA, IATA, IRU, ICAO и других международных организаций:
8. Зимовец А .В. „Международные Транспортные операции: Особенности оказания услуг различным видом транспорта” Тагансрэг: Издательство ТИУ и Э, 2008.
9. Берая П. – Морской транспорт Грузии в переходном периоде. Тб. 2003. (На грузинском языке).
10. А.Чхеидзе книга I и книга II – «Организация и управление процессом перевозок на железнодорожном транспорте», 2001г. (На грузинском языке).
11. Дектариян Ю. Д. И др. Некоторые вопросы создания морских транспортных систем. М., 2014.

#### References.

1. Т. Abhazava, «Evropa-aziatskoe transportnoe prostranstvo i multimodalnyie perevozki», Batumi, 2012 g. (Na gruzinskom yazyike).
2. V. Kartvelishvili, V. Dzotsenidze, N. Navadze, «Avtomobilnyie perevozki», Tbilisi, 2006. (Na gruzinskom yazyike).
3. [www.customs.gov.ge](http://www.customs.gov.ge)
4. [www.ite-exhibitions.com](http://www.ite-exhibitions.com)
5. [www.asi-conferens.com](http://www.asi-conferens.com)
6. Т. Abhazava, «Evropa-aziatskoe transportnoe prostranstvo i multimodalnyie perevozki», Batumi, 2012 g. (Na gruzinskom yazyike).
7. Dannyye ofitsialnyih saytov mezhdunarodnogo banka, mezhdunarodnogo foruma, FIATA, IATA, IRU, ICAO i drugih mezhdunarodnyih organizatsiy:
8. Zimovets A .V. „Mezhdunarodnyie Transportnyie operatsii: Osobennosti okazaniya uslug razlichniyim vidom transporta” Tagancrog: Izdatelstvo TIU i E, 2008.
9. Beraya P. – Morskoy transport Gruzii v perehodnom periode. Tb. 2003. (Na gruzinskom yazyike).
10. A.Chheidze kniga I i kniga II – «Organizatsiya i upravlenie protsessom perevozok na zheleznodorozhnom transporte», 2001g. (Na gruzinskom yazyike).
11. Dektariyan Yu. D. I dr. Nekotoryie voprosyi sozdaniya morskikh transportnyih sistem. M., 2014.

**R. Kutateladze**, Doctor of Economics, Professor,  
Dean of Faculty of The Business Technologies  
Georgian Technical University

**Anzor Abzalava**, Doctor of Economic Sciences, Professor  
Georgian Technical University

**Evgeni Baratashvili**, Doctor of Economic Sciences, Professor,  
Georgian Technical University

#### WAYS TO INCREASE COMPETITIVENESS OF GEORGIAN TRANSIT CORRIDOR

*The article considers the economic situation after the restoration of Georgia's independence, after which the country found itself in the sphere of new geopolitical and geo-economic interests, acquiring the corresponding functions. The authors argue that it is here that the most significant is the transit direction associated with the orientation of the respective investment flows into structural and infrastructure projects.*



*The authors believe that the current situation and the prospect of its development face complex obstacles, although the country's predominant Euro-Atlantic orientation, the clearly marked state policy, and the support of partners create a reliable environment.*

*Based on this, the authors argue that, in general, the transit function requires*

- *acquisition by the seaports of Georgia of a logistic center function;*
- *development of a valid business and legal plan for the modernization of the existing transport logistics system;*
- *identification of tasks related to the transit function of Georgia and their integration into the Eurasian transport space.*

*The authors believe that there is a contradiction in practice between the existing and currently required tools of state regulation of transit freight traffic through the territory of Georgia; There is also a contradiction in the scientific field between the necessary and currently existing level of development of the methodological foundations of interaction between the customs authorities of Georgia and its neighbors, in the framework of the customs transit procedure.*

**Keywords:** *transit corridor, logistics centers, transport corridor, transcontinental direction, logistical logistics system, cargo transportation.*