

## აგრარული ეკონომიკა AGRARIAN ECONOMY

### სურსათის სატრანსპორტო გადაზიდვების გამოწვევები და პოლიტიკის პრიორიტეტები საქართველოში

#### ეთერ ხარაიშვილი

პროფესორი  
ივ. ჭავჭავაძის სახელობის  
თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი  
eter.kharaishvili@tsu.ge

#### გულნაზ ერქომაიშვილი

ასოციირებული პროფესორი  
ივ. ჭავჭავაძის სახელობის  
თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი  
gulnazi.erkomaishvili@tsu.ge

#### ია ნაცვლიშვილი

ასოციირებული პროფესორი  
ივ. ჭავჭავაძის სახელობის  
თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი  
ia.natsvlivshvili@tsu.ge

#### მანანა ლობჯანიძე

ასოციირებული პროფესორი  
ივ. ჭავჭავაძის სახელობის  
თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი  
manana.lobzhanidze@tsu.ge

სტატიაში შეფასებულია სატრანსპორტო გადაზიდვების მნიშვნელობა ეკონომიკურ ზრდასა და სასურსათო ბაზრების განვითარებაში, გაანალიზებულია COVID პანდემიით გამოწვეული შეფერხებები სურსათის სატრანსპორტო გადაზიდვებში, შეფასებულია სატრანსპორტო გადაზიდვების შესახებ თეორიული მიდგომები და კონცეფციები. დასაბუთებულია, რომ სატრანსპორტო გადაზიდვების სისტემაში არსებული გამოწვევების გამოვლენითა და პოლიტიკის ეფექტიანი მექანიზმების შემუშავებით შესაძლებელია შეცვლილი მოთხოვნების შესაბამისი სასურსათო ბაზრების ფორმირება.

„გადაუდებლობა-ზეგავლენის ხარისხის“ მატრიცით გამოვლენილია სურსათის სატრანსპორტო გადაზიდვების სფეროში არსებული გამოწვევები: სუსტი პოლიტიკური მხარდაჭერა, გადაზიდვებისა და სასურსათო ბაზრების სტანდარტების შესახებ საკანონმდებლო ვაკუუმი, მარეგულირებელი წესების შეუსაბამობა სხვა ქვეყნების რეგულაციებთან, გადაზიდვების ციფრიზაციის დაბალი დონე, სატრანსპორტო გადაზიდვების გაძვირების შემთხვევაში სურსათზე ფასების შენარჩუნების პოლიტიკა და სხვ. „პიოხიგეგების სქემით“ დაგენიერა სატრანსპორტო გადაზიდვების მასტიმულირებელი ეკონომიკური პოლიტიკის პრიორიტეტები.

სტატიაში გაკეთებულია დასკვნა, რომ სურსათის წარმოებისა და მისი სატრანსპორტო გადაზიდვების მაჩვენებლებს შორის კორელაცია დადებითია, თუმცა არასაკმარისია ეკონომიკურ ზრდაზე ზემოქმედებისათვის. სატრანსპორტო გადაზიდვების მასტიმულირებელი პოლიტიკის გატარება გამოიწვევს სასურსათო ბაზრების დივერსიფიკაციას, განსაკუთრებით ევროპის ბაზრებზე. გამოვლენილი გამოწვევების საფუძველზე შემუშავებულია რეკომენდაციები პოლიტიკის პრიორიტეტებისა და სასურსათო ბაზრების განვითარების მიმართულებებზე.

საკვანძო სიტყვები: სურსათი, სატრანსპორტო გადაზიდვა, მიწოდების ჯაჭვი, გადაუდებლობა-ზეგავლენის მატრიცა, გადაზიდვების პოლიტიკა.

**Jel Codes:** L66, L91, Q18, R41.

## სატრანსპორტო გადაზიდვების გავლენა ეკონომიკურ ზრდასა და სასურსათო ბაზრების განვითარებაზე

მსოფლიოს ნებისმიერ ქვეყანაში სატრანსპორტო გადაზიდვების ბიზნესი განვითარების მაღალი ტემპებით გამოირჩევა. საქართველოს ერთ-ერთი კონკურენტული უპირატესობა მისი სატრანზიტო ფუნქციაა, რომელმაც ბუნებრივ-კლიმატურ პირობებთან, ინტელექტუალურ რესურსებთან და სხვა ფაქტორებთან ერთად უნდა უზრუნველყოს ქვეყანაში ბიზნესის განვითარება და ეკონომიკის კონკურენტუნარიანობის ამაღლება (სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური დარგი საქართველოში, 2017, 1). ხელსაყრელი გეოგრაფიული მდებარეობის შესაბამისად, საქართველოს აქვს შესაძლებლობა სატრანზიტო დერეფანში შეასრულოს საკვანძო ფუნქცია, მოახდინოს საკუთარი სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემის სიღრმისეული ინტეგრაცია საერთაშორისო ლოჯისტიკურ სისტემებში და ხელი შეუწყოს ქვეყნის საერთო ეკონომიკურ განვითარებას (Kharaishvili, Gechbaia, Erkomaishvili, Lobzhanidze, Natsvlshvili, 2021). საქართველო ისტორიულად სატრანსპორტო გადაზიდვებში ევროპასა და აზიას შორის დერეფანს წარმოადგენდა (ერქომაიშვილი 2019, 109).

სატრანსპორტო გადაზიდვები მნიშვნელოვან როლს ასრულებს ეკონომიკურ ზრდაში. მკვლევრები ამტკიცებენ, რომ აგროსასურსათო პროდუქტების მდგრადი წარმოებისათვის კრიტიკულად მნიშვნელოვანია დარგის სტრუქტურული ტრანსფორმაცია, რესურსების მობილიზაცია, სურსათის მოწოდების სისტემაში ინოვაციის პოლიტიკის წახალისება (Clayton Campanhola Shivaji Pandey, 2019).

საქართველოს აგრარულ სექტორს აქვს რესურსული პოტენციალი აწარმოოს და ბაზარს მიაწოდოს კონკურენტუნარიანი აგროსასურსათო პროდუქცია (ხარაიშვილი, ნაცვლიშვილი, 2019) აგროსასურსათო პროდუქციის მიწოდების ჯაჭვში კი ქვეყნისათვის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი გამოწვევაა აგროსასურსათო პროდუქციის ეფექტიანი სატრანსპორტო გადაზიდვები. აღსანიშნავია ისიც, რომ საქართველოს ეკონომიკისთვის სურსათის მწარმოებელი სექტორი განსაკუთრებით „მგრძნობიარეა“, რადგან კვების პროდუქტებს მოიხმარს ყველა მომხმარებელი, მათ შორის - სიღარიბის ზღვარს ქვემოთ მყოფი მოსახლეობა. შესაბამისად, მნიშვნელოვანია, რომ სურსათზე ფასები სტაბილურობით ხასიათდებოდეს. პროდუქტებზე ფასების ზრდა უცვლელი შემოსავლის პირობებში მოსახლეობის მყიდველობითი უნარის შეზღუდვას გამოიწვევს. სურსათზე ფასების ზრდა ხშირად აღემატება საარსებო მინიმუმის ზრდას და სწორედ ფასების ცვლილება წარმოადგენს სასურსათო უზრუნველყოფის მთავარ გამოწვევას (Kharaiashvili 2017, 268).

საქართველოში სურსათზე განეული ხარჯების წილი მთლიან სამომხმარებლო კალათაში 43%-ია (სასურსათო ხარჯების წილი, geostat.ge.). პრობლემას ამძაფრებს ისიც, რომ საქართველო მნიშვნელოვანწილადაა დამოკიდებული სურსათის იმპორტზე. მეცნიერები მიიჩნევენ, რომ სურსათზე ფასების პოლიტიკის გატარების აუცილებლობა უფრო მწვავედ დგას საშუალო შემოსავლების მქონე ქვეყნებში. პროდუქტების იმპორტის, ასევე, ექსპორტის შემთხვევაში, ფასების გაზრდის ან შემცირების თვალსაზრისით, გლობალურ დონეზე ეფექტიანი ვაჭრობისათვის საჭიროა შესაბამისი პოლიტიკის მექანიზმების შექმნა (Andersen, 2014, 197).

ბოლო ათწლეულში სურსათზე ფასები მნიშვნელოვნად გაიზარდა და არასტაბილური გახდა, ფასების მკვეთრმა ცვლილებამ თითქმის ყველა სახეობის პროდუქტი მოიცვა. ფასების ზრდის ტენდენცია აღინიშნება სატრანსპორტო გადაზიდვებზეც. სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის მონაცემებით, 2020 წლის მაისში მწარმოებელთა ფასების ინდექსი სატრანსპორტო და სასაწყობო მომსახურებაზე, წინა თვესთან შედარებით, 0.8%-ით გაიზარდა. საქართველოში სატრანსპორტო მომსახურებაზე ფასები 2.9%-ით არის გაზრდილი (report.ge) ცხადია, სატრანსპორტო გადაზიდვების ფასების ცვლილება აისახება სურსათის ფასებზე. შესაბამისად, აქტუალურია სურსათის გადაზიდვების პოლიტიკის პრიორიტეტების განსაზღვრა, რომლითაც შესაძლებელია სურსათის ფასებზე გადაზიდვების ხარჯების გავლენის შემცირება.

სასურსათო პროდუქტები ასორტიმენტის მრავალფეროვნებით გამოირჩევა, პროდუქტების მალეფუჭადობის გამო აქტუალურია მოკლე დროში მიწოდების ოპტიმალური სისტემის გამოყენება, ამიტომ საჭიროა გადაზიდვების სისტემების სპეციალიზაცია და გარკვეულწილად ცენტრალიზა-

ციაც, გასათვალისწინებელია ლოგისტიკური სისტემის სეზონურობა, მარკეტინგის გლობალიზაციის საკითხები და სხვა. აგროსასურსათო პროდუქტების ეფექტიანი სატრანსპორტო გადაზიდვები, შესაბამისი ლოგისტიკის სისტემებისა და ტექნოლოგიების უზრუნველყოფა წარმატების მნიშვნელოვანი ფაქტორია როგორც მწარმოებლების, ასევე საცალო ვაჭრობისა და მომხმარებლებისათვის, ზოგადად, სასურსათო ბაზრების განვითარებისათვის. ამდენად, ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის ინდუსტრიის განვითარება შესაძლებელია შეფასდეს როგორც საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების მამოძრავებელი ძალა (ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის ეროვნული სტრატეგია 2010-2030, 4).

### **COVID-19-ის პანდემიით გამოწვეული ლოგისტიკური პრობლემები**

COVID-19-ის პანდემიამ მთელი რიგი ლოგისტიკური პრობლემები შექმნა, რომელმაც არსებითი გავლენა მოახდინა თანამედროვე გლობალური ეკონომიკის ღირებულებათა გრძელ ჯაჭვზე. პანდემია თანამედროვეობის უდიდესი გამოწვევაა. ის საფრთხეს უქმნის მილიონობით ადამიანის ჯანმრთელობას, იწვევს უპრეცედენტო გლობალურ ეკონომიკურ მეგარეცესიას და გაურკვევლობას.

ეკონომიკური თანამშრომლობისა და განვითარების ორგანიზაციის (OECD) შეფასებით (Organisation for Economic Co-operation and Development 2020a, oecd.org, 2021) პანდემიით გამოწვეული ეკონომიკის „გაჩერება“ პირდაპირ ზემოქმედებს ეკონომიკის თითოეულ სექტორზე და იწვევს მშპ-ს თითქმის ერთი მესამედით შემცირებას მსოფლიოს წამყან ეკონომიკებში (G20-ის ქვეყნები). „გაჩერების“ თითოეული თვე იწვევს წლიური მშპ-ს 2%-იან დანაკარგს. მსოფლიო ბანკის თავდაპირველი შეფასებით, პანდემიამ და წამყვანი ეკონომიკების ე.წ. „გაჩერებამ“ შესაძლოა გამოიწვიოს 60 მლნ-ზე მეტი ადამიანის უკიდურესი სიღარიბე. ეს ფაქტი წარმოადგენს სიღარიბის აღმოფხვრის მიმართულებით უახლოეს წლებში მიღწეული ყველა შედეგის ნიველირებას (The World Bank 2020a, 19 May, 2020). პანდემიით გამოწვეული რეალური სიძნელებები უფრო მძაფრი აღმოჩნდა და მკვლევრები იძულებულნი გახდნენ პროგნოზები უფრო პესიმისტური გაეხადათ. მოგვიანებით, მსოფლიო ბანკის მიერ გაკეთებული და დაზუსტებული შეფასებით, ბოლო ათწლეულების განმავლობაში მსოფლიოში ბევრი გაკეთდა უკიდურესი სიღარიბის შესამცირებლად, მაგრამ პანდემიის გამო შესაძლებელია მიმდინარე პერიოდში დამატებით 100 მლნ ადამიანი აღმოჩნდეს უკიდურეს სიღარიბეში, ხოლო 2030 წლისთვის ეს მაჩვენებელი კიდევ უფრო გაიზარდოს (The World Bank 2020b, worldbank.org).

ამასთან, კორონომიკური კრიზისის სიღრმე დამოკიდებულია იმაზე, თუ პანდემია რამდენ ხანს გასტანს. სხვა სიტყვებით, დღეს ეკონომიკა

მედიცინის მძევალია (პაპავა 2020, 13). შესაბამისად, მნიშვნელოვანია გაიმიჯნოს, ერთი მხრივ, რა უნდა გაკეთდეს პანდემიის პირობებში, მეორე მხრივ, რა უნდა გაკეთდეს პოსტკრიზისულ პერიოდში“ (პაპავა 2020, tsu.ge). პანდემია განსაკუთრებულ საფრთხეს უქმნის უღარიბეს ქვეყნებს სასურსათო უსაფრთხოების კუთხით, რადგან სურსათის იმპორტირება უწევთ იმ პირობებში, როცა ეცემა მათი ეროვნული ვალუტის კურსი, მცირდება შემოსავლები, რთულდება სურსათის ქვეყანაში შეტანა მის ექსპორტირებაზე შეზღუდვებისა და მიწოდების ჯაჭვის მოშლის გამო (Natsvlishvili 2020, 227-232).

პანდემიამ და მის გადასაჭრელად განხორციელებულმა ზომებმა ახალი გამოწვევები შექმნეს სურსათის სატრანსპორტო გადაზიდვების სისტემაში. ქვეყნების წინაშე დადგა ამოცანა - სურსათის მომარაგების ჯაჭვმა და სასურსათო ბაზრების შეუფერხებელმა ფუნქციონირებამ უპასუხოს მოსახლეობის მიერ სურსათის მომარაგებაზე გაზრდილ მოთხოვნას. იმისათვის, რომ პანდემია არ გახდეს სურსათის კატასტროფული კრიზისის მიზეზი, აუცილებელია შესაბამისი გადაწყვეტილებების მიღება სურსათის წარმოებისა და მიწოდების მთლიან ჯაჭვში ახლად ფორმირებული მოთხოვნების შესაბამისად. მათგან მნიშვნელოვანია სატრანსპორტო გადაზიდვები.

სურსათის ეფექტიანი სატრანსპორტო გადაზიდვები მნიშვნელოვან როლს შეასრულებს სასურსათო ბაზრების განვითარებაშიც. ამიტომ, სატრანსპორტო გადაზიდვების სისტემაში არსებული გამოწვევების გამოვლენითა და პოლიტიკის ეფექტიანი მექანიზმების შემუშავებით, შესაძლებელი იქნება შეცვლილი მოთხოვნების შესაბამისად სასურსათო ბაზრების სტრუქტურული ფორმირება.

ზემოთ აღნიშნულიდან გამომდინარე, კვლევის მიზანია სურსათის სატრანსპორტო გადაზიდვების გამოწვევების გამოვლენის საფუძველზე პოლიტიკის პრიორიტეტებისა და სასურსათო ბაზრების ფორმირების მიმართულებებზე რეკომენდაციების შემუშავება.

კვლევის მეთოდები. კვლევის პროცესში გამოყენებულია ანალიზისა და სინთეზის, რაოდენობრივი და თვისებრივი, დაჯგუფებების, შეფარდებითი და საშუალო სიდიდეთა, გრაფიკული გამოსახვის, შედარების, პანელურ მონაცემთა ანალიზისა და სხვა მეთოდები. **რაოდენობრივი და ხარისხობრივი მაჩვენებლების დასადგენად ჩატარებულია ჩაღრმავებული ინტერვიუები ექსპერტებთან; „ზეგავლენა-გადაუდებლობის“ მატრიცით გამოვლენილია სასურსათო პროდუქტების სატრანსპორტო გადაზიდვების შემაფერხებელი ფაქტორები და პოლიტიკის გამოწვევები; პრიორიტეტების სქემებით დადგენილია სატრანსპორტო გადაზიდვების მასტიმულირებელი ეკონომიკური პოლიტიკის პრიორიტეტები.**

## სატრანსპორტო გადაზიდვების ტენდენციები და რეგულირების პოლიტიკა

სურსათზე მოთხოვნა ზრდადია მსოფლიო მასშტაბით და თანდათან გლობალურ მასშტაბებს იძენს. სურსათის რაოდენობა, ხარისხი და უსაფრთხოება ხშირ შემთხვევაში სურსათის მიწოდების სისტემების ეფექტიანობაზეა დამოკიდებული. XX საუკუნის მეორე ნახევრიდან სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურაში მნიშვნელოვანი ინვესტიციები განხორციელდა, განვითარდა პროდუქტების შენახვის ტექნოლოგიები, გლობალური ურბანიზაციის შედეგად შეიქმნა დიდი ურბანული აგრეგატები და სხვა. ზოგადად, ეკონომიკის ურბანიზაციამ მნიშვნელოვანი ცვლილებები შეიტანა სურსათის განაწილებისა და ტრანსპორტირების სიტუციაში. სურსათზე მოთხოვნა ზრდადი გახდა და გლობალური მასშტაბები შეიძინა. შესაბამისად, მკვლევართა მიერ განსაკუთრებული ყურადღება გადატანილია გლობალური სატვირთო განაწილების სისტემების შექმნაზე (Jean-Paul Rodrigue, [transportgeography.org](http://transportgeography.org)).

სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა მნიშვნელოვან როლს ასრულებს სოფლის მეურნეობის განვითარებაში. მეცნიერთა მიერ დასაბუთებულია ჰიპოთეზა, რომ განვითარებული სატრანსპორტო სისტემა ხელს უწყობს სოფლის მეურნეობაში მწარმოებლურობის ამაღლებას. უკეთესი ტრანსპორტის მქონე ქვეყანას შეუძლია უფრო მეტი აგროსასურსათო პროდუქტის წარმოება (Sike Liu 2017, [researchgate.net](http://researchgate.net)). ტრანსპორტს უმნიშვნელოვანესი როლის შესრულება შეუძლია განვითარებადი ქვეყნების ეკონომიკური მაჩვენებლების გაუმჯობესებაში.

აგროსასურსათო პროდუქტების მიწოდებისა და მომარაგების ჯაჭვებში ლოგისტიკის როლი და მნიშვნელობა სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანია, რაც ემპირიული კვლევებითაც არის დადასტურებული. მკვლევრები განსაკუთრებულ აქცენტს აკეთებენ ფერმერულ მეურნეობებზე და მათ საქმიანობებს აანალიზებენ აგროსასურსათო მომარაგების ჯაჭვებთან დაკავშირებული მზარდი ეკოლოგიური, სოციალური და ეთიკური მოთხოვნების გათვალისწინებით ([researchgate.net](http://researchgate.net), 2016) ტრანსპორტირების სერვისებში მნიშვნელოვანი ცვლილებები შეიტანა COVID-19-ის პანდემიამ. მეცნიერებმა შეაფასეს პანდემიის პირობებში რა გავლენა შეიძლება იქონიოს სატრანსპორტო გადაზიდვებში დარღვევებმა და, სატრანსპორტო მომსახურების ახალმა მოთხოვნებმა აგროსასურსათო პროდუქტების მიწოდების ჯაჭვზე.

მეცნიერთა ანალიზი ცხადყოფს, რომ აგროსასურსათო პროდუქტებზე საზღვაო, სარკინიგზო და სატვირთო გადაზიდვებზე ხელმისაწვდომობა ზოგადად გაუმჯობესდა პანდემიის დროს. ეს გამოწვეულია ეკონომიკის

სხვა სექტორების პროდუქტების სატრანსპორტო გადაზიდვებზე მოთხოვნის შემცირებით (Richard S. Gray, 2020).

პანდემიამ მნიშვნელოვანი შეფერხებები გამოიწვია სურსათის მიწოდების ჯაჭვში, რამაც, თავის მხრივ, გავლენა მოახდინა სასურსათო ბაზრების ეფექტიან ფუნქციონირებაზე. სასურსათო ბაზრების შეზღუდული ფუნქციონირება საფრთხეს უქმნის მოსახლეობის სასურსათო უსაფრთხოებას. ამიტომ მნიშვნელოვანია სახელმწიფომ შეიმუშავოს პოლიტიკის მექანიზმები, რომელიც ხელს შეუწყობს აგროსასურსათო პროდუქტების მიზნობრივ გადაადგილებას ლოკალურ და გლობალურ სასურსათო ბაზრებზე, უპასუხებს სურსათის მიწოდების ჯაჭვში არსებულ გამოწვევებს და შეამცირებს პანდემიით გამოწვეულ უარყოფით შედეგებს (S. Aday, M. Aday, 2020, 167–180).

სატრანსპორტო გადაზიდვები უმნიშვნელოვანეს როლს ასრულებს სასურსათო ბაზრების შეუფერხებელ და მდგრად ფუნქციონირებაში. სასურსათო ბაზრების ფუნქციონირებაზე და მათ ინკლუზიურობაზე გავლენას ახდენს სახელმწიფო პოლიტიკის კოორდინაციის ფორმები და თანმიმდევრულობა. სასურსათო ბაზრების ფორმირების პოლიტიკა მწარმოებლებსა და მომხმარებლებს შორის ეფექტიან კავშირებს უზრუნველყოფს, ფისკალური წახალისებით სურსათს უფრო ხელმისაწვდომს ხდის (V. Borsellino, E. Schimmenti, H. Bilali, 2020).

აგროსასურსათო პროდუქტის ღირებულების ჯაჭვზე, განსაკუთრებით სურსათის სატრანსპორტო გადაზიდვებზე, ასევე, სოფლის მეურნეობის პოლიტიკის ინსტრუმენტებზე მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს თანამედროვე ციფრული სისტემების გამოყენება (Katrine Soma, 2019, 25).

განვითარებად ქვეყნებში ფერმერულ მეურნეობათა საერთო რაოდენობაში მაღალია მცირე ფერმერულ მეურნეობათა ხვედრითი წილი. მცირე მეურნეობებში წარმოებული პროდუქტების მოცულობა ძალიან მგრძობიარეა სატრანსპორტო გადაზიდვების მიმართ. მცირე მოცულობის პროდუქტის გადაზიდვები, ხშირ შემთხვევაში, არაადეკვატური ან ცუდი სატრანსპორტო საშუალებებით ხდება, შესაბამისად დაბალი ამონაგებით. კარგად დაგეგმილი სატრანსპორტო სისტემა მცირე მეწარმეებს საშუალებას მისცემს გაზარდონ მწარმოებლურობა, შეამცირონ სატრანსპორტო ხარჯები, მოახდინონ სოციალური ინტეგრაციის სტიმულირება და გაიუმჯობესონ ცხოვრების ხარისხი (G. Gebresenbet, T. Bosona, 2012).

ჩატარებული კვლევებით მეცნიერებმა დაასაბუთეს, რომ სურსათის ტრანსპორტირებისას მნიშვნელოვანია უსაფრთხოების ზომების დაცვა და ტრანსპორტირების ოპტიმალური დროის გათვალისწინება, პრევენციული მონიტორინგი კი რისკებს მნიშვნელოვნად შეამცირებს. ამასთან, აღნიშნული საკითხები მარეგულირებელი წესების გამოყენებით უნდა ხდებოდეს (N. Ackerley, A. Sertkaya, R. Lange, 2010).

სურსათის გადაზიდვებისა და განაწილების სფეროში არსებულ გამოწვევებს შორის მკვლევრები მიუთითებენ ინტერნეტისა და შესაბამისი ინფრასტრუქტურის ქსელების გაფართოების აუცილებლობაზე, რაც, თავის მხრივ, ლოგისტიკურ მდგრადობას გამოიწვევს ( Pal, Kant, 2017).

ზემოთ აღნიშნულიდან გამომდინარე, მნიშვნელოვანია, რომ სატრანსპორტო გადაზიდვებისა და სასურსათო ბაზრების განვითარების პოლიტიკის მიმართულებების კომპლექსურად განხილვა, კერძოდ, სატრანსპორტო გადაზიდვებისა და შიგა სასურსათო ბაზრების რეგულირების პოლიტიკა რამდენიმე მიმართულებას შეიძლება მოიცავდეს, მათგან მნიშვნელოვანია:

- მწარმოებელზე ორიენტირებული პოლიტიკა, რაც მწარმოებელთა მხარდაჭერის სხვადასხვა ფორმით გამოიხატება (მაგ., წარმოების სუბსიდიები);
- მომხმარებელზე ორიენტირებული პოლიტიკა, რაც ბაზრის მენეჯმენტის ზომებზე ზეგავლენას გულისხმობს (მაგ., სურსათის მარაგებისა და ფასების კონტროლი);
- გადაზიდვების მენეჯმენტის პოლიტიკა (მაგ., გადაზიდვების მინიმალური და მაქსიმალური ფასების დადგენა, სურსათის გადაზიდვების სტიმულირება);
- სატრანსპორტო გადაზიდვების ციფრიზაციის სფეროში დაფინანსების პოლიტიკა (მაგ., გადაზიდვებისა და მართვის თანამედროვე ტექნოლოგიების ათვისება, ცოდნის გაზიარების ხელშეწყობა);
- სურსათის უვნებლობისა და ხარისხის სტანდარტების შემუშავება, მონიტორინგი და სხვ.

**თანამედროვე კვლევებით შესწავლილია მდგრადი სტრანსპორტო ინფრასტრუქტურის პოლიტიკის განხორციელებისას არსებული ბარიერები და შემოთავაზებულია მათი აღმოფხვრის პრაქტიკული წინადადებები, მათ შორის - ინტეგრირებული სატრანსპორტო სააგენტოების ფორმირება, პოლიტიკის შემუშავება სატრანსპორტო მოთხოვნის მართვის რეგულირებისათვის, დანახარჯების კონტროლი ინტეგრირებული განვითარებისთვის, საგზაო მოძრაობის წესების დაცვა და სხვ. ( Dalkmann, Sakamoto, 2012).**

ეკონომიკურ ლიტერატურაში შეფასებულია სატრანსპორტო გადაზიდვების გამოწვევები და განვითარების მიმართულებები, აქცენტი გაკეთებულია განვითარებად ქვეყნებში სატრანსპორტო ინვესტიციებისა და პოლიტიკის გავლენის შედეგებზე ეკონომიკურ ზრდაზე, ასევე, განხილულია სატრანსპორტო ინტერვენციების განხორციელების სპეციფიკური გამოწვევები (Claudia N. Berg, 2016).

განვითარებული ეკონომიკის მქონე ქვეყნებში სატრანსპორტო ინვესტიციებმა და გაუმჯობესებულმა ტექნოლოგიებმა სატრანსპორტო



**დახარჯების უწყვეტი შემცირება გამოიწვია, რამაც ხელი შეუწყო ეკონომიკურ ზრდას და, შესაბამისად, ამ ქვეყნების შემდგომ განვითარებას. დაბალი და საშუალო შემოსავლის მქონე ქვეყნებში სატრანსპორტო პოლიტიკის ამჟამინდელი პოტენციური მდგრადი და ინკლუზიური ზრდის ხელშესაწყობად საკმარისი არ არის. სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა არ არის სათანადოდ განვითარებული, არაადეკვატურია რეგულაციები სატრანსპორტო სექტორში, მაღალია სურსათში სატრანსპორტო დანახარჯების წილი მთლიან დანახარჯებში და გამოყენებული არ არის შესაბამისი პოლიტიკის ინსტრუმენტები (სუბსიდირება, სტანდარტები, გადასახადები, სტიმულირების პროგრამები და ა. შ.) და სხვ.**

განვითარებად ქვეყნებში განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება სატრანსპორტო გადაზიდვების ხელშემწყობ ეკონომიკურ პოლიტიკას, რადგან ამ ქვეყნებისათვის დამახასიათებელია ასიმეტრიული სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა. მეცნიერები თანხმდებიან შეფასებაზე, რომ სატრანსპორტო გადაზიდვების ხელშემწყობი ეკონომიკური პოლიტიკა დადებით გავლენას ახდენს სასურსათო პროდუქტების ექსპორტზე და, შესაბამისად, სურსათის მწარმოებელ ფირმებში სამუშაო ადგილების ზრდაზე. **მეცნიერებმა დაადგინეს, რომ გზის გაუმჯობესების პროგრამამ გამოიწვია ფირმების საშუალოწლიური ექსპორტის ზრდის ტემპის მნიშვნელოვანი ზრდა (6.4%), ხოლო შემდგომ დასაქმება 5.1%-მდე მატება (Martincus, Carballo, Cusolito, 2016).**

მიღწეული წარმატებების მიუხედავად, არაერთი გამოწვევა რჩება საქართველოს რეგიონული სატრანზიტო და ლოგისტიკურ ჰაბად გარდაქმნისთვის. ეფექტიანი სატრანსპორტო და ლოგისტიკური სისტემები ქმნის ეკონომიკური და სოციალური განვითარების შესაძლებლობებს და სარგებელს, რაც განაპირობებს ისეთ დადებით მულტიპლიკაციურ ეფექტებს, როგორცაა ბაზრების, განათლების, დასაქმების და დამატებითი ინვესტიციების ხელმისაწვდომობის ზრდა. განვითარებულ ქვეყნებში გადაზიდვები და ლოგისტიკა მშპ-ს 6%-დან 25%-მდე შეადგენს (2019 წლის მდგომარეობით, საქართველოში ტრანსპორტი და დასაწყობება შეადგენს მშპ-ს 6.5%-ს, რაც ქვეყნის ეკონომიკის მნიშვნელოვანი ნაწილია). გარდა ამისა, სატრანსპორტო და ლოგისტიკური მომსახურებებით გაზრდილი ღირებულება და დასაქმების ეფექტები ჩვეულებრივ აღემატება სატვირთო გადაზიდვებით გენერირებულ სარგებელს და გააჩნია მნიშვნელოვანი არაპირდაპირი ეფექტიანობა.

ბოლო წლებში სურსათზე ფასების ზრდა მეცნიერებისა და პოლიტიკოსების მსჯელობის საგანი გახდა (International Panel, 2015). საერთაშორისო სასურსათო ბაზრებზე სწორედ ფასების ცვლილებას განიხილავენ, როგორც სასურსათო უზრუნველყოფის მთავარ გამოწვევას (**ხარაიშვილი, 2020**).

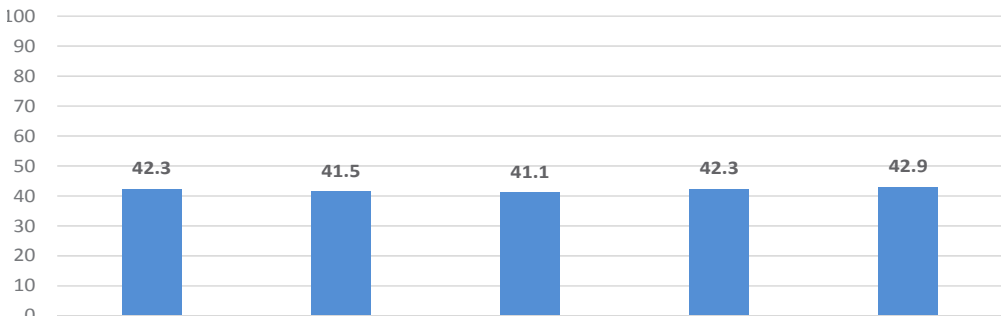
**საქართველოში სატრანსპორტო ინვესტიციების განხორციელებას გარდამტეხი როლის შესრულება შეუძლია აგროსასურსათო პროდუქტების წარმოებიდან მომხმარებლამდე ტვირთების უდანაკარგო და ეფექტიან გადაადგილებაში. ხშირ შემთხვევაში, სატრანსპორტო ინვესტიციები არ არის ეფექტიანი და არ იძლევა მოსალოდნელ შედეგებს, განსაკუთრებით სასურსათო ბაზრების განვითარებაში. პრობლემა კიდევ უფრო აქტუალურია საერთაშორისო ბაზრებზე ქართული აგროსასურსათო პროდუქტების მიწოდების შემთხვევაში (ხარაიშვილი, ნაცვლიშვილი, 2019). მნიერი რესურსების პირობებში აუცილებელია სატრანსპორტო გადაზიდვებისა და ინფრასტრუქტურის პოლიტიკის პრიორიტეტების განსაზღვრა, სატრანსპორტო პოლიტიკის ფორმირებაზე მოქმედი ფაქტორების შესწავლა, გადაზიდვების სფეროში არსებული გამოწვევების დადგენა და მათი დაძლევის გზების შემუშავება.**

საქართველოში სატრანსპორტო გადაზიდვებში მიწოდების ჯაჭვის არსებული სტრუქტურის გაანალიზებამ, მწარმოებლების, დისტრიბუტორების, შუამავლების, შემნახველი ცენტრებისა და სხვა მონაწილეთა როლის შეფასებამ აჩვენა, რომ ქვეყნისთვის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი პრობლემაა აგროსასურსათო პროდუქტების წარმოებიდან მომხმარებლამდე მიწოდების დროის შემცირება (Kharaisvili, 2017). ამასთან, ევროპისა და აზიის ქვეყნებში საკმაოდ მაღალკონკურენტული სასურსათო ბაზრები ფუნქციონირებენ. შესაბამისად, ნებისმიერი ქვეყნისთვის, ასევე მწარმოებლისთვის, მთავარი ამოცანაა ბაზრისათვის კონკურენტუნარიანი პროდუქტის მიწოდება.

საქართველოში სატრანსპორტო დარგების მიერ გადაზიდული ტვირთების დინამიკის შესწავლამ გვიჩვენა, რომ 2016-2020 წლებში გადაზიდვების მოცულობა არსებითად არ შეცვლილა (იხ. დიაგრამა 1).

### გადაზიდული ტვირთების რაოდენობა, მლნ ტონა 2016-2020 წლებში

დიაგრამა 1

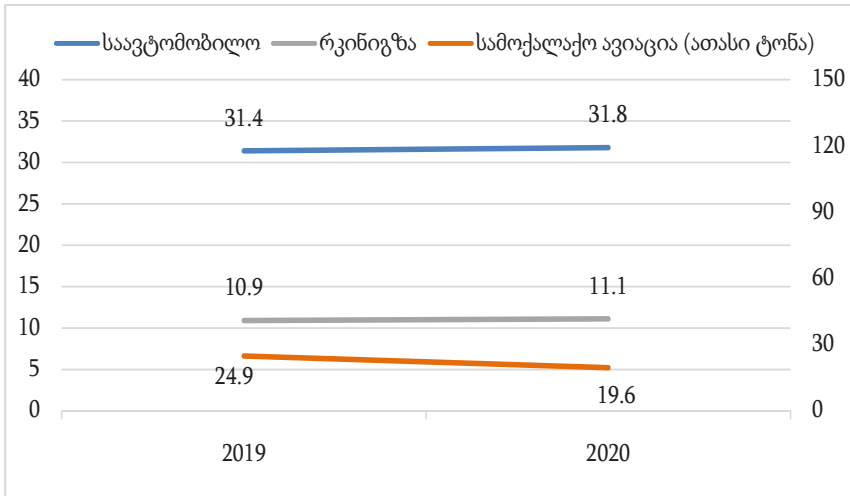


წყარო: ტრანსპორტი, [www.economy.ge](http://www.economy.ge)

როგორც დიაგრამა აჩვენებს, 2020 წელს 2016 წელთან შედარებით გადაზიდული ტვირთების რაოდენობა მხოლოდ 0.6 მლნ ტონით გაიზარდა. ტვირთების გადაზიდვა ხდება როგორც საავტომობილო, ასევე სარკინიგზო და საავიაციო ტრანსპორტის მიერ (იხ. დიაგრამა 2).

**სატრანსპორტო დარგების მიერ გადაზიდული ტვირთების რაოდენობა, მლნ ტონა**

დიაგრამა 2



წყარო: ტრანსპორტი, [www.economy.ge](http://www.economy.ge)

დიაგრამა ასახავს 2019-2020 წლებში ქვეყანაში სატრანსპორტო დარგების მიერ გადაზიდული ტვირთების დინამიკას. ტვირთბრუნვის მაჩვენებელი, როგორც საავტომობილო, ასევე სარკინიგზო ტრანსპორტით 2020 წელს 2019 წელთან შედარებით გაიზარდა, ხოლო საავიაციო გადაზიდვები შემცირდა, რაც ფრენების აკრძალვამ გამოიწვია.

განვითარებული სატრანსპორტო სისტემის შექმნაში განსაზღვრული როლის შესრულება შეუძლია გადაზიდვების მასტიმულირებელი პოლიტიკის ეფექტიანი მექანიზმების შემუშავებას.

უპირველესად უნდა აღინიშნოს, რომ საქართველოში ტვირთების გადაზიდვები რეგულირდება შესაბამისი კანონმდებლობითა და მარეგულირებელი წესებით (gircა.org), თუმცა, მოქმედი საკანონმდებლო ბაზა ბუნდოვანი ან არასრულყოფილია.

სატრანსპორტო გადაზიდვების მენეჯერებთან ინტერვიუებმა აჩვენა, რომ მოცემულ ეტაპზე გადამზიდავ კომპანიებს მნიშვნელოვანი პრობლემები აქვთ. მათგან გამოიკვეთა გადაზიდვების მოცულობის შემცირება და გადაზიდვების გაძვირებული მომსახურება. აღინიშნა ისიც, რომ კორო-

ნავირუსის პანდემიის პირობებში, გადამზიდავ კომპანიებს არამხოლოდ საქართველოს, არამედ სხვა ქვეყნების რეგულაციებზე მორგებაც უწევთ, რაც მათ ოპერირებას კიდევ უფრო ართულებს.

გადამზიდავების მაჩვენებლების შესწავლამ გვიჩვენა, რომ Covid 19-ის პანდემიის გამო საქართველოში ზოგიერთი გადამზიდავი კომპანია სრულად არის გაჩერებული, ზოგიერთი მხოლოდ ძველ შეკვეთებზე მუშაობს. ახალი შეკვეთები ძირითადად მხოლოდ სურსათსა და სამედიცინო პროდუქციაზე მოდის. თუმცა, ეს შეკვეთებიც ძნელად და შეფერხებებით მიმდინარეობს და სასურსათო ბაზრებს შეზღუდული რაოდენობის პროდუქტები მიწოდება. აღნიშნულის ძირითადი მიზეზია როგორც მძღოლებთან დაკავშირებული პრობლემები (ტვირთის შემოტანის შემდეგ 2-კვირიანი კარანტინი, რის გამოც კომპანიები ახალი შეკვეთების აღებას ვერ ახერხებენ), ასევე, ტვირთების მიწოდებაზე გაზრდილი დრო (სხვადასხვა რეგულაციის გამო შემონმებები, დაყოვნებები საზღვარზე, დეზინფექცია და ა.შ.). ექსპერტებთან გასაუბრებამ გვიჩვენა, რომ დასახელებული პრობლემების გათვალისწინებით გადაზიდვის სერვისი დაახლოებით 20%-ით გაძვირდა (დარსაძე, bm.ge).

გადაზიდვების გაძვირების ტენდენციაზე მსჯელობისას ექსპერტებმა აღნიშნეს, რომ გაძვირება აისახება სურსათის ფასებზეც. ექსპერტთა მოსაზრებით, მთავრობის მიერ მისაღებია გადანყვეტილებები, რათა სატრანსპორტო გადაზიდვების დანახარჯების ზრდამ არსებითი გავლენა ვერ მოახდინოს სურსათის ფასებზე.

გადაზიდვების გაძვირება უპირველესად სურსათის ფასებს ეხება და მოსახლეობის სურსათით უსაფრთხო უზრუნველყოფასთან არის დაკავშირებული, ამიტომ საჭიროა ამ მხრივაც სამთავრობო პოლიტიკის ინსტრუმენტების გამოყენება. სასურსათო პროდუქტებზე ფასების შენარჩუნების პოლიტიკის გატარების მიზნით ზოგიერთ შემთხვევაში აუცილებელი ხდება მთავრობის მიერ კერძო ბიზნესში ჩარევა და შეზღუდვების დაწესება. საქართველოში, როგორც ზემოთ აღინიშნა, იმპორტის მოცულობა მნიშვნელოვნად აღემატება ექსპორტს. ცხადია, ასეთ პირობებში, კორონავირუსის გავლენის უარყოფითი ეფექტი სურსათის ფასებზე განსაკუთრებით დიდია. უარყოფითი ეფექტის შემცირების მიზნით საქართველოში სასურსათო პროდუქტებზე ფასების შენარჩუნების პოლიტიკის მიმართულებით განხორციელდა 9 ძირითადი სახეობის პროდუქტის (ბრინჯი, წინიბურა, მაკარონი, ზეთი, ფქვილი, ხორბალი, რძის ფხვნილი, შაქარი და ლობიო) სუბსიდირება (**საქართველოს მთავრობის დადგენილება**, 23 მარტი, 2020). სუბსიდირება განხორციელდება თანხის იმ ოდენობაზე, რომელიც მოიცავს პროდუქციის შესყიდვისა და საქართველომდე ტრანსპორტირების ღირებულებას, ხოლო შერეული საქონლის შემთხვევაში, ტრანსპორტირების ღირებულება გაითვალისწინება შესაბამისი პროპორციით.

სურსათზე ფასების შენარჩუნების პოლიტიკა, მოცემულ შემთხვევაში, წარმოადგენს მწარმოებლების სუბსიდირების პოლიტიკას. სახელმწიფო კომპანიებს კომპენსაციით აუნაზღაურებს იმ თანხას, რომლითაც მწარმოებელმა/იმპორტიორმა ფირმებმა იზარალებს. გადასახადის მსგავსად, სუბსიდიიდან მიღებული სარგებელი განაწილდება მყიდველებსა და მყიდველებს შორის. ზემოთ დასახელებული ცხრა პროდუქტი პირველადი მოხმარების სასურსათო პროდუქტებია, მათ მიმართ მომხმარებლებს არაელასტიკური დამოკიდებულება აქვთ და შესაძლებელია ვთქვათ, რომ მომხმარებლები უფრო მეტ სარგებელს მიიღებენ, ვიდრე მწარმოებლები. მწარმოებლები ღებულობენ სარგებელს, რადგან ისინი თავიანთ პროდუქციას გაყიდიან მაღალი ფასით. სურსათზე ფასების შენარჩუნების პოლიტიკა მოკლევადიანი იქნება, თუმცა, პანდემიით გამოწვეული ეკონომიკური კრიზისის გამო, როცა მოსახლეობის დიდი ნაწილი შემოსავალს ვერ იღებს, მთავრობის მხრიდან მსგავსი პოლიტიკის გატარება დადებით გავლენას მოახდენს მოსახლეობის კეთილდღეობის გაუმჯობესებაზე. აღნიშნული პოლიტიკა ძირითადად შეესაბამება კრიზისულ პერიოდს და, მაშასადამე, პანდემიის პერიოდში სურსათზე ფასების შენარჩუნების პოლიტიკა გამართლებულია.

გადაზიდვის სერვისზე ფასების ზრდას იწვევს ტრანზიტის ვადების გახანგრძლივებაც, ასევე, გაზრდილია შეფერხებები საზღვრებზე. ცნობილია, რომ ბევრმა ქვეყანამ აკრძალა გარკვეული პროდუქციის ექსპორტი, აღნიშნულის შემთხვევაში დროს მოითხოვს და უარყოფითად აისახება გადაზიდვების ვადებზე. გაზრდილი მოთხოვნისა და გადაზიდვების შემცირებული რაოდენობა იწვევს ფასების ზრდას ([bm.ge/ka](http://bm.ge/ka)).

**სატრანსპორტო გადაზიდვების სისტემის სრულყოფა მნიშვნელოვნად ზრდის ბაზარზე ხელმისაწვდომობას, რაც, თავის მხრივ, პირდაპირ ასოცირდება სოფლის მეურნეობის წარმოების ზრდასთან** ([Dorosh, Wang, You, Schmidt](#), 2011).

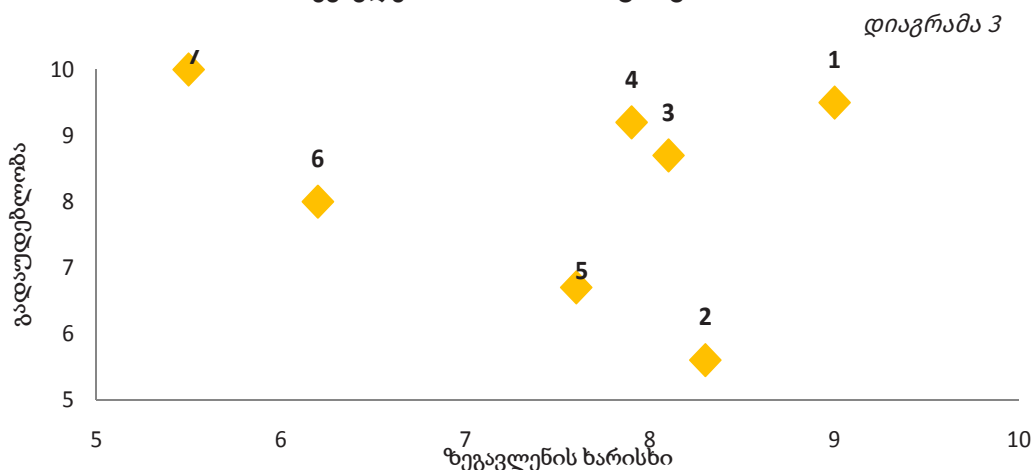
შესაბამისი კვლევებით, ასევე დადგენილია, რომ ქვეყნის ბაზარზე ხელმისაწვდომობის 1%-ანი ზრდა იწვევს მოსახლეობის ერთ სულზე მშპ-ს 0,03%-იან მატებას ([Bosker, Garretsen](#), 2012).

**სატრანსპორტო გადაზიდვების გაუმჯობესებამ შესაძლებელია გამოიწვიოს წარმოების შედარებით თანაბარზომიერი გადანაწილება სატრანსპორტო ქსელის გასწვრივ. მეცნიერები ხაზს უსვამენ, რომ დასახელებული პროცესი გავლენას ახდენს ნედლეულისა და სურსათის მწარმოებელი ფირმების საქმიანობის კლასტერიზაციაზე, შედეგად, გაზრდილი პროდუქტიულობის თვალსაზრისით, ადგილი აქვს ეკონომიკურ ზრდას და სასურსათო ბაზრების განვითარებასაც** ([Ghani, Goswami, Kerr](#), 2014).

## სურსათის სატრანსპორტო გადაზიდვების თანამედროვე გამონწვევები და პოლიტიკის პრიორიტეტები

სურსათის სატრანსპორტო გადაზიდვების სფეროში არსებული გამონწვევების გამოსავლენად გამოვიყენეთ „გადაუდებლობა-ზეგავლენის ხარისხის“ მატრიცა (იხ. დიაგრამა 3).

სურსათის სატრანსპორტო გადაზიდვების გამონწვევები „გადაუდებლობა - ზეგავლენის ხარისხის“ მატრიცით



34

მასალების ერთგვაროვნების ნიშნის მიხედვით დაჯგუფების საფუძველზე საქართველოში სურსათის სატრანსპორტო გადაზიდვების სფეროში შემდეგი გამონწვევები გამოვლინდა:

(1) სურსათის სატრანსპორტო გადაზიდვებზე სუსტი პოლიტიკური მხარდაჭერა;

(2) სურსათის სატრანსპორტო გადაზიდვებისა და სასურსათო ბაზრების სტანდარტების შესახებ საკანონმდებლო ვაკუუმი, ასევე, არსებულ მწირ სტანდარტებზე ინფორმაციის ნაკლებობა;

(3) საქართველოს სატრანსპორტო გადაზიდვების მარეგულირებელი ნებსების შეუსაბამობა სხვა ქვეყნების რეგულაციებთან;

(4) მცირე რაოდენობის ინოვაციური გადაზიდვით კომპანიები, რომლებსაც ბაზრის ცვალებადი გარემოსადმი სწრაფი ადაპტირებისა და რეაგირების უნარის ექნებოდათ;

(5) სატრანსპორტო გადაზიდვების სისტემაში ციფრული ტექნოლოგიის გამოყენების დაბალი დონე.

(6) სურსათის სატრანსპორტო გადაზიდვების განუვითარებელი ინოვაციური ინფრასტრუქტურა, თანამედროვე ტექნოლოგიების გამოყენების დაბალი დონე;

(7) სურსათზე ფასების შენარჩუნების პოლიტიკა სატრანსპორტო გადაზიდვების გაძვირების შემთხვევაში.

სასურსათო ბაზრების ეფექტიანად ფუნქციონირებისათვის მნიშვნელოვანია სატრანსპორტო გადაზიდვების მასტიმულირებელი ეკონომიკური პოლიტიკის მექანიზმების შემუშავება.

სატრანსპორტო გადაზიდვების **მასტიმულირებელი ეკონომიკური პოლიტიკის პრიორიტეტების დასადგენად გამოვიყენეთ „პრიორიტეტების სქემა.“**

**მასტიმულირებელი ეკონომიკური პოლიტიკის პრიორიტეტებად, ექსპერტებთან ინტერვიუების საფუძველზე, შემდეგი ძირითადი მიმართულებები გამოვლინდა:** 1. სურსათის სატრანსპორტო გადაზიდვებზე პოლიტიკური მხარდაჭერის საჭიროება; 2. ინვესტიციების განხორციელება **გადაზიდვების ინფრასტრუქტურის განვითარებისათვის;** 3. გადაზიდვების მარეგულირებელი ბაზის შექმნა/სრულყოფა; 4. საქართველოს სატრანსპორტო გადაზიდვების მარეგულირებელი წესების ჰარმონიზაცია სხვა ქვეყნების რეგულაციებთან; 5. საფასო ინსტრუმენტების გამოყენება სასურსათო პროდუქტების გადაზიდვებში; 6. სატრანსპორტო სისტემისა და სატრანსპორტო დერეფნის ციფრიზაცია; 7. გადაზიდვებისა და სასურსათო ბაზრების ერთიანი ჯაჭვის შესანარჩუნებლად დაფინანსების პოლიტიკის უზრუნველყოფა **და სხვა.**

სახელმწიფოებრივი მხარდაჭერა სურსათის სატრანსპორტო გადაზიდვების **მასტიმულირებელი ეკონომიკური პოლიტიკის ერთ-ერთ მთავარ პრიორიტეტად არის მიჩნეული. მნიშვნელოვან მიმართულებად გამოიკვეთა სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურაში საინვესტიციო პოლიტიკის გაგრძელების აუცილებლობა, ასევე, არამართო საკანონმდებლო ბაზის ბუნდოვანების აღმოფხვრა და მარეგულირებელი წესების შექმნა, არამედ** გადაზიდვების რეგულაციების ჰარმონიზაცია ევროპისა და სხვა ქვეყნების ბაზრის სტანდარტებსა და საკანონმდებლო სივრცესთან.

პოლიტიკური ჩარევა **გავლენას მოახდენს სურსათის მიწოდებასა და სასურსათო ბაზრების განვითარებაზე, მაგალითად, სატრანსპორტო გადაზიდვების ინფრასტრუქტურაში მიზნობრივი ინვესტიციების განხორციელება. ამ თვალსაზრისით, გადაზიდვების პოლიტიკის ფართო მიზნების გათვალისწინებით, ძირითადი მიმართულებები შესაძლებელია იყოს სურსათის წარმოების ზრდის სტიმულირება. თუ სატრანსპორტო დანახარჯები დაბალი იქნება, ეს გამოიწვევს წარმოებისა და მომსახურე სექტორში სტრუქტურულ ცვლილებებს, მწარმოებლურობის ზრდას,**

**ახალი ინდუსტრიების ფორმირებას, შექმნის ავლომერაციის ეფექტს, უზრუნველყოფს ვაჭრობის სტიმულირებას, ხელმისაწვდომს გახდის სატრანსპორტო გადაზიდვებს და სხვ. ცხადია, ყოველივე აღნიშნული ხელს შეუწყობს დაბალშემოსავლიანი მოსახლეობის ეკონომიკურ შესაძლებლობების გაზრდას და, ზოგადად, მოსახლეობის კეთილდღეობის მაჩვენებლების გაუმჯობესებას. დასახელებული მიზნების მიღწევა დამოკიდებული იქნება იმაზე, თუ რაოგორი იქნება სურსათის მწარმოებელი ფირმებისა და შინამეურნეობების ქცევა პოლიტიკის ჩარევის მექანიზმებზე.**

საქართველოში ფერმერებს ნაკლები წვდომა აქვთ სასურსათო ბაზრებზე. აღნიშნულის მთავარი მიზეზია ის, რომ ისინი ვერ იყენებენ გადაზიდვების თანამედროვე სატრანსპორტო სისტემებს, წარმოების თანამედროვე ტექნოლოგიებს, ასევე, განუვითარებელი მიწოდების ჯაჭვის გამო, ვერ ხდება ფორმირება მოთხოვნის მიზნობრივ სატრანსპორტო საშუალებებზე. სურსათის სატრანსპორტო გადაზიდვებს არსებითად გააუმჯობესებს მიწოდების ჯაჭვის სრულყოფა. ამ თვალსაზრისით, მნიშვნელოვანია სურსათის მიწოდებისას მყიდველისა და გამყიდველის ჯაჭვი იყოს მოკლე, რაც სასურსათო რეზერვებსა და საზოგადოებას შორის ახალი ურთიერთობების ჩამოყალიბებასაც გამოიწვევს. მნიშვნელოვანია სურსათზე დანაკარგების შემცირება, რადგან ეს მაჩვენებელი, წლების განმავლობაში, საშუალოდ, სურსათის საერთო რაოდენობის 30-40%-ია (ხარაიშვილი, 2018), მათგან თითქმის ნახევარი სატრანსპორტო დანაკარგებზე მოდის. შედეგად, სასურსათო ბაზრებზე დიდი რაოდენობით პროდუქტი არ მოეწოდება მომხმარებელს.

**საქართველოში სასურსათო ბაზრების ადგილმდებარეობაზე ხელმისაწვდომობის კვლევამ გვიჩვენა, რომ სასურსათო ბაზრები თბილისში არათანაბარზომიერად არის განთავსებული, რეგიონებში უთანაბრობა კიდევ უფრო გამოკვეთილია, შესაბამისად, გადაზიდვების სისტემაში ერთ-ერთი გზა უნდა იყოს სასურსათო ბაზრებზე ხელმისაწვდომობის პოლიტიკის შემუშავება. მცირე ფერმერებისათვის სასურსათო ბაზრებზე მეტი ხელმისაწვდომობის უზრუნველსაყოფად აუცილებელია საგზაო სისტემებისა და შესაბამისი სატრანსპორტო საშუალებების განვითარება, განსაკუთრებით მაღალმთიან რეგიონებში.**

სასურსათო ბაზრების განვითარების მასტიმულირებელ პოლიტიკაში **მნიშვნელოვანია ბაზრებისა და მიზნობრივ სატრანსპორტო საშუალებების შესახებ ინფორმაციებზე ხელმისაწვდომობის გაზრდა და საინფორმაციო ვაკუუმის აღმოფხვრა. სხუდყოფილი ინფორმაციული პაკეტების შექმნა და მიწოდება ბენეფიციარებზე, ასევე, მიწოდების სიხშირის გაზრდა ხელს შეუწყობს სუხსათის გადაზიდვების ეფექტიანობას და სასუხსათო ბაზრების გაფაჩოებას.**



ფასების სტიმულირების **პრიორიტეტი მოიცავს სუბსიდიებს ან გადასახადებს, რამაც შეიძლება გავლენა მოახდინოს სატრანსპორტო გადაზიდვებსა და ტრანსპორტირების სფეროში ფორმირებულ ქცევაზე, მაგალითად, სურსათის გადაზიდვებზე ტრანსპორტის სუბსიდირება, სანავის გადასახადის სუბსიდირება და სხვა.**

**სატრანსპორტო გადაზიდვების მასტიმულირებელი პოლიტიკის გატარება გამოიწვევს სასურსათო ბაზრების დივერსიფიკაციას, განსაკუთრებით ევროპის ბაზრებზე. სურსათის წარმოებისა და მისი სატრანსპორტო გადაზიდვების მაჩვენებლებს შორის კორელაცია დადებითია, თუმცა - არასაკმარისი ეკონომიკურ ზრდაზე ზემოქმედებისათვის. ეკონომიკური ზრდისათვის მნიშვნელოვანია გადაზიდვების სტიმულირების ეფექტიანი მექანიზმების გამოყენება. სატრანსპორტო პოლიტიკის მექანიზმების შერჩევა უნდა განხორციელდეს სასურსათო ბაზრის განვითარების პერსპექტივების შესაბამისად.**

### **დასკვნები და რეკომენდაციები**

- სატრანსპორტო გადაზიდვები ქმნის პირობებს ადგილობრივი წარმოების ზრდისა და ეროვნული სასურსათო ბაზრის ფორმირებისთვის. ერთი მხრივ, აგროსასურსათო წარმოება დამოკიდებულია სატრანსპორტო ფაქტორზე, მეორე მხრივ, თვით ბაზარი უზრუნველყოფს პროდუქტისა და მომსახურების გაცვლას, რაც ტრანსპორტის გარეშე შეუძლებელია. სურსათის სატრანსპორტო გადაზიდვების ხელშემშლელი ფაქტორების იდენტიფიკაცია და გადაზიდვების მასტიმულირებელი ეკონომიკური პოლიტიკის მექანიზმების შემუშავება დადებით გავლენას მოახდენს წარმოებისა და სასურსათო ბაზრების განვითარებაზე.

- ქართული სატრანსპორტო გადამზიდავი კომპანიები, რომელთაც არ გააჩნიათ შესაბამისი ტექნიკური ბაზა, კონკურენციას ვერ უწევს საერთაშორისო გადამზიდავ სატრანსპორტო საშუალებებს. აღნიშნულის გამო კომპანიები ძირითადად შიდა სატრანსპორტო გადაზიდვებს ასრულებენ. საერთაშორისო და რეგიონული სატრანსპორტო სისტემების ინტეგრაცია ხელს შეუწყობს ქართული გადამზიდავი კომპანიების ადაპტირებას კონკურენტულ გარემოში და მათ ჩართვის გაფართოებას საერთაშორისო გადაზიდვებში;

- საქართველოში არ არსებობს როგორც სასურსათო, ისე ზოგადად სატრანსპორტო გადაზიდვების პოლიტიკაზე პასუხისმგებელი ორგანო, სუსტია პოლიტიკური მხარდაჭერა, ბუნდოვანია შესაბამისი საკანონმდებლო რეგულაციები და მათი უმეტესობა ევროპის საკანონმდებლო სივრცესთან შეუსაბამოა. აუცილებელია **სურსათის სატრანსპორტო გადაზიდვების პოლიტიკური მხარდაჭერის ეფექტიანი მექანიზმების შე-**

**მუშავება**, გადაზიდვებისა და სასურსათო ბაზრების ერთიანი ჯაჭვის უზრუნველსაყოფად დაფინანსების შესაბამისი პოლიტიკის შემუშავება; ასევე, მნიშვნელოვანია **სურსათის სატრანსპორტო გადაზიდვების მარეგულირებელი ნებსებისა და სტანდარტების ჰარმონიზაცია სხვა ქვეყნების, განსაკუთრებით ევროპის ქვეყნების რეგულაციებთან**. აუცილებელია ეკონომიკური დიპლომატიის გააქტიურებაც, ქვეყნის სატრანსპორტო პოტენციალის პოპულარიზაცია, ფორუმების, ბიზნეს შეხვედრებისა და გამოფენების გამართვა და სხვ.

- კონკურენტებთან შედარებით საქართველოში მაღალია გადაზიდვების ტარიფები, როგორც საზღვაო, ისე სახმელეთო და სარკინიგზო გადაზიდვებში, მათ შორის სატერმინალო მომსახურებაში; ამასთან, გადამზიდავი სატრანსპორტო-ტექნოლოგიური სისტემების არასაკმარისი განვითარებაც იწვევს სატრანსპორტო დანახარჯების მაღალ წილს მთლიან დანახარჯებში. დასახელებული ფაქტორები იწვევს სურსათზე ფასების ზრდას და სასურსათო ბაზარზე წილების დაკარგვას. სურსათის გადაზიდვებში ინოვაციური სატრანსპორტო საშუალებებისა და ტექნოლოგიების გამოყენება გაზრდის მასშტაბიდან უკუგებას და ხელს შეუწყობს სატრანსპორტო დანახარჯების წილის შემცირებას.

- საქართველოში შემუშავებული არ არის სატრანსპორტო გადაზიდვების სექტორის განვითარების მიმართულებით სახელმწიფო სტრატეგია. სატრანსპორტო და ლოგისტიკური ცენტრების განვითარება უნდა მოხდეს სასურსათო ბაზრებთან გეოგრაფიული განლაგების გათვალისწინებით. მიზანშეწონილია შემუშავდეს გადაზიდული ტვირთების უსაფრთხოების პოლიტიკის მექანიზმებიც;

- სურსათის სატრანსპორტო გადაზიდვების სისტემაში განუვითარებელია გადაზიდვების ინოვაციური ინფრასტრუქტურა, დაბალია ციფრული ტექნოლოგიის გამოყენების დაბალი დონე. სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის შემდგომი სრულყოფის მიზნით, მიზანშეწონილია ინვესტიციების ხელშეწყობა ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის სფეროში. მოკლევადიან პერიოდში უნდა განხორციელდეს **საქართველოში სატრანსპორტო გადაზიდვების სისტემის, სატრანსპორტო დერეფნისა და სასურსათო ბაზრების ციფრიზაცია**.

### ლიტერატურა:

- სატრანსპორტო-ლოგისტიკური დარგი საქართველოში: ძირითადი გამოწვევები და განვითარების პერსპექტივები. საჯარო და კერძო სექტორებს შორის დიალოგის პლატფორმის გაძლიერება პარლამენტში: კვლევის ანგარიში. აშშ-ს საერთაშორისო განვითარების სააგენტოს პროექტი „მმართველობა განვითარებისათვის“. 2017 წლის 22 დეკემბერი [https://pdf.usaid.gov/pdf\\_docs/PA00TH43.pdf](https://pdf.usaid.gov/pdf_docs/PA00TH43.pdf)

- Kharaishvili E., Gechbaia B., Erkomaishvili G., Lobzhanidze M. and Natsvlshvili I. (2021). Shipping Policy of Agri-food Products and the Formation of Food Markets in Georgia. MATEC Web of Conferences, Volume 339 (2021). International Conference on Sustainable Transport System and Maritime Logistics (ISTSML 2021) Batumi, Georgia, June 24, 2021; P. Khvedelidze, B. Gechbaia and K. Goletiani (Eds.) MATEC Web of Conferences 339, 01001 (2021) ISTSML 2021 <https://doi.org/10.1051/matec-conf/202133901001>
- [https://www.mateconferences.org/articles/matecconf/abs/2021/08/contents/contents.html?fbclid=IwAR3m1Xh7U5yTiwYCuFE0NWv\\_4l71Pb8y4xjLASLXeO4YeO6x-FgiiK\\_XUQkI](https://www.mateconferences.org/articles/matecconf/abs/2021/08/contents/contents.html?fbclid=IwAR3m1Xh7U5yTiwYCuFE0NWv_4l71Pb8y4xjLASLXeO4YeO6x-FgiiK_XUQkI)
- ერქომაიშვილი გ. (2019). რაციონალური ეკონომიკური პოლიტიკა - ბიზნეს მენარმეობიდან სოციალური მენარმეობისაკენ მამოდრავებელი ძალა. თბილისი, გვ. 109. [http://dspace.nplg.gov.ge/bitstream/1234/300575/1/Racional-uri\\_Ekonomikuri\\_Politika.pdf](http://dspace.nplg.gov.ge/bitstream/1234/300575/1/Racional-uri_Ekonomikuri_Politika.pdf)
- Clayton Campanhola Shivaji Pandey, Sustainable Food and Agriculture, FAO & Elsevier's Academic Press, Rome, 2019. <https://www.elsevier.com/books/sustainable-food-and-agriculture/campanhola/978-0-12-812134-4>
- ხარაიშვილი ე., ნაცვლიშვილი ი. (2019). ქართული აგროსასურსათო პროდუქტების ბაზრები და ექსპორტის მასტიმულირებელი ეკონომიკური პოლიტიკა. ჟურნ. „გლობალიზაცია და ბიზნესი“, #8.
- Kharaishvili E. (2017), DIRECTIONS FOR IMPROVING THE SUPPLY CHAIN IN THE AGRO-FOOD SECTOR OF GEORGIA. In Foresight management: formation and transformation adaptive business organizations. International collective monograph. Volume 2. Section 6.: 6.2. p. 268.
- სასურსათო ხარჯების წილი მთლიან სამომხმარებლო ხარჯებში [http://geo-stat.ge/?action=page&p\\_id=751&lang=geo](http://geo-stat.ge/?action=page&p_id=751&lang=geo)
- Andersen P. (2014). Food Price Policy in an Era of Market Instability (A Political Economy Analysis). pp. 197.
- Price Volatility and Food Security, Committee on World Food Security High Level Panel of Experts on Food Security and Nutrition Rome, 2011.
- სატრანსპორტო და სასაწყობო მომსახურება გაძვირდა. <https://report.ge/economics/satransporto-da-sasatsqobo-momsakhureba-gadzvirda/>
- საქართველოს 2021- 2030 წლების ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის ეროვნული სტრატეგია. გვ.4 [http://www.economy.ge/uploads/files/2017/transport/2020/logistics\\_strategy\\_2021\\_2030.pdf](http://www.economy.ge/uploads/files/2017/transport/2020/logistics_strategy_2021_2030.pdf)
- Organisation for Economic Cooperation and Development (2020a). OECD updates G20 summit on outlook for global economy. 27/03/2020 - Updated 15 April 2020. [online] <http://www.oecd.org/newsroom/oecd-updates-g20-summit-on-outlook-for-global-economy.htm>) Accessed on January 20, 2021.
- The World Bank (2020a). World Bank Group: 100 Countries Get Support in Response to COVID-19 (Coronavirus)., 19 May, 2020.

- [https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2020/05/19/world-bank-group-100-countries-get-support-in-response-to-covid-19-coronavirus?cid=ECR\\_E\\_NewsletterWeekly\\_EN\\_EXT&deliveryName=DM65219](https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2020/05/19/world-bank-group-100-countries-get-support-in-response-to-covid-19-coronavirus?cid=ECR_E_NewsletterWeekly_EN_EXT&deliveryName=DM65219)
- The World Bank. (2020b). Annual Report 2020. Supporting Countries in Unprecedented Times. pp.3 <https://www.worldbank.org/en/about/annual-report#anchor-annual>
- პაპავა ვ. (2020). კორონომიკა და თვისებრივად ახალი ეკონომიკური კრიზისი. ჟურნალი „ეკონომიკა და ბიზნესი“, #2, ტომი XII, გვ. 13.
- პაპავა ვ. (2020). რეკომენდაციები „კორონომიკური“ კრიზისის ფონზე და პოსტკრიზისული მოლოდინები. <http://newspaper.tsu.ge/ge/news/view/yVC-moava>
- Natsvlshvili I. (2020). Perspectives Of Sustainable Development And Sustainable Business Models In The Post-Covid Era. *Globalization and Business* #10, pp. 227-232. <https://doi.org/10.35945/gb.2020.10.029>.
- Jean-Paul Rodrigue. The Logistics of Global Food Systems. Food Distribution Systems <https://transportgeography.org/contents/applications/logistics-global-food-systems/>
- Sike Liu. (2017) Transport and Agricultural Productivity: A Cross-national Analysis. Research on Modern Higher Education 2, 01012
- [https://www.researchgate.net/publication/314219295\\_Transport\\_and\\_agricultural\\_productivity\\_A\\_cross-national\\_analysis](https://www.researchgate.net/publication/314219295_Transport_and_agricultural_productivity_A_cross-national_analysis)
- The Role and Importance of Logistics in Agri-Food Supply Chains: An Overview of Empirical Findings 2016 [https://www.researchgate.net/publication/305478060\\_The\\_Role\\_and\\_Importance\\_of\\_Logistics\\_in\\_Agri-Food\\_Supply\\_Chains\\_An\\_Overview\\_of\\_Empirical\\_Findings](https://www.researchgate.net/publication/305478060_The_Role_and_Importance_of_Logistics_in_Agri-Food_Supply_Chains_An_Overview_of_Empirical_Findings)
- [Richard S. Gray. \(2020\). Agriculture, Transportation, and the COVID-19 crisis. https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1111/cjag.12235](https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1111/cjag.12235)
- Impact of COVID-19 on the Food Supply Chain . Food Quality and Safety, 2020, 4, 167–180 doi:10.1093/fqsafe/fyaa024 Review Advance Access publication 24 August 2020
- [Serpil Aday, Mehmet Seckin Aday \(2020\). Food Quality and Safety, Volume 4, Issue 4, December, pp.167–180, https://doi.org/10.1093/fqsafe/fyaa024](https://doi.org/10.1093/fqsafe/fyaa024)
- Borsellino V., Schimmenti E. and Bilali H. El. (2020). Agri-Food Markets towards Sustainable Patterns Received- 13 February; Accepted- 6 March; Published 12 March, 2020
- <file:///C:/Users/Admin/Downloads/sustainability-12-02193-v3.pdf>
- Soma Katrine, Marc-Jeroen Bogaardt, Krijn Poppe, Sjaak Wolfert, George Beers, Daoud Urdu1; VVA: Monica Pesce, Maria Kirova; Carole Thurston, Consuelo Monfort Belles. (2019). Impacts of the Digital Economy on the Food-chain and the CAP. Research for AGRI Committee გვ. 25

- [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2019/629192/IPOL\\_STU\(2019\)629192\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2019/629192/IPOL_STU(2019)629192_EN.pdf)
- Girma Gebresenbet and Techane Bosona. (2012). Logistics and Supply Chains in Agriculture and Food. [https://www.researchgate.net/publication/221928911\\_Logistics\\_and\\_Supply\\_Chains\\_in\\_Agriculture\\_and\\_Food](https://www.researchgate.net/publication/221928911_Logistics_and_Supply_Chains_in_Agriculture_and_Food)
- Nyssa Ackerley, Aylin Sertkaya, Rachel Lange (2010). Food Transportation Safety: Characterizing Risks and Controls by Use of Expert Opinion. [https://www.researchgate.net/publication/268179950\\_Food\\_Transportation\\_Safety\\_Characterizing\\_Risks\\_and\\_Controls\\_by\\_Use\\_of\\_Expert\\_Opinion](https://www.researchgate.net/publication/268179950_Food_Transportation_Safety_Characterizing_Risks_and_Controls_by_Use_of_Expert_Opinion)
- Amitangshu Pal and Krishna Kant (2017). A Food Transportation Framework for an Efficient and Worker-Friendly Fresh Food Physical Internet
- <file:///C:/Users/Admin/Downloads/logistics-01-00010-v2.pdf>
- Holger Dalkmann and Ko Sakamoto. (2012). Urban Transport: Low Carbon Green Growth Roadmap for Asia and the Pacific. Policy Recommendations for the Development of Eco-efficient Infrastructure. <https://www.unescap.org/sites/default/files/7%20Urban-Transport.pdf>
- Claudia N. Berg, Uwe Deichmann, Yishen Liu & Harris Selod (2016). Transport Policies and Development
- <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/00220388.2016.1199857>
- Christian Volpe Martincus, Jerónimo Carballo, Ana Cusolito (2016). Roads, Exports and Employment: Evidence from a Developing Country. Journal of Development Economics 125 [https://www.researchgate.net/publication/309523608\\_Roads\\_Exports\\_and\\_Employment\\_Evidence\\_from\\_a\\_Developing\\_Country](https://www.researchgate.net/publication/309523608_Roads_Exports_and_Employment_Evidence_from_a_Developing_Country)
- International Panel of Experts on Sustainable Food Systems. (2015). The New Science of Sustainable Food Systems – Overcoming Barriers to Food Systems Reform.
- ხარაიშვილი ე. (2020). გლობალიზაციის თანამედროვე გამოწვევების გავლენა სასურსათო ბაზრის განვითარებაზე. V საერთაშორისო სამეცნიერო კონფერენცია „გლობალიზაციის გამოწვევები ეკონომიკასა და ბიზნესში“ <http://bit.do/Proceeding>
- ხარაიშვილი ე., ნაცვლიშვილი ი. (2019). ქართული აგროსასურსათო პროდუქტების ბაზრები და ექსპორტის მასტიმულირებელი ეკონომიკური პოლიტიკა. ჟურნალი „გლობალიზაცია და ბიზნესი“, #8.
- Kharaishvili E. (2017). DIRECTIONS FOR IMPROVING THE SUPPLY CHAIN IN THE AGRO-FOOD SECTOR OF GEORGIA. In Foresight Management: Formation and Transformation Adaptive Business Organizations. International collective monograph. Volume 2. Section 6.: 6.2. pp. 268. Tbilisi-Kherson,
- ეკონომიკური მიმოხილვა. ტრანსპორტი. [საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო](http://www.economy.ge), [www.economy.ge](http://www.economy.ge) <http://girca.org/uploads/122.pdf>
- Metskhvarishvili S. (2020, April 15). Shipment became more expensive-will it im-

pact products' prices? *Business Media Georgia*. <https://bm.ge/ka/article/gadazidvebi-gadzvirda---aisaxeba-tu-ara-es-produqciis-fasze-/54089> (in Georgian)

- პირველადი მოხმარების სასურსათო პროდუქტებზე ფასების შენარჩუნების სახელმწიფო პროგრამის დამტკიცების შესახებ. საქართველოს მთავრობის დადგენილება №185, 23 მარტი, 2020 <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/4832948?publication=0>
- <https://bm.ge/ka/article/gadazidvebi-gadzvirda---aisaxeba-tu-ara-es-produqciis-fasze-/54089>
- Paul Dorosh, Hyoung Gun, Wang Liangzhi You, Emily Schmidt (2011). Road connectivity, Population, and Crop Production in Sub-Saharan Africa. *Agricultural Economics* 43(1):89 - 103
- [https://www.researchgate.net/publication/230469503\\_Road\\_connectivity\\_population\\_and\\_cropproduction\\_in\\_Sub-Saharan\\_Africa](https://www.researchgate.net/publication/230469503_Road_connectivity_population_and_cropproduction_in_Sub-Saharan_Africa)
- Maarten Bosker and Harry Garretsen. (2012). Economic Geography and Economic Development in Sub-Saharan Africa. [https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/19080/wber\\_26\\_3\\_443.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/19080/wber_26_3_443.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Ejaz Ghani, Arti Grover Goswami, William R., Kerr (2014). (Highway to Success: The Impact of the Golden Quadrilateral Project for the Location and Performance of Indian Manufacturing. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1111/econj.12207>

## References:

- Satransporto-logistikuri dargi sakartveloshi: dziritadi gamotsvevebi da ganvitarebis perspektivebi. sajaro da kerdzo sektorebs shoris dialogis platpormis gadzliereba parlamentshi: kvlevis angarishi.[U.S. Agency for International Development. (2017, 22 December). Enhancing Dialogue Platform between Public and Private Sectors in Parliament. Research Report: Transport and logistics field in Georgia: main challenges and development prospects.] USAID Project "Governance for Development" [https://pdf.usaid.gov/pdf\\_docs/PA00TH43.pdf](https://pdf.usaid.gov/pdf_docs/PA00TH43.pdf) (in Georgian)
- Kharashvili E., Gechbaia B., Erkomaishvili G., Lobzhanidze M. and Natsvlishvili I. (2021) Shipping Policy of Agri-food Products and the Formation of Food Markets in Georgia. MATEC Web of Conferences, Volume 339 (2021). International Conference on Sustainable Transport System and Maritime Logistics (ISTSML 2021) Batumi, Georgia, June 24, 2021; P. Khvedelidze, B. Gechbaia and K. Goletiani (Eds.) MATEC Web of Conferences 339, 01001 (2021) ISTSML 2021 <https://doi.org/10.1051/matec-conf/202133901001>
- [https://www.matecconferences.org/articles/matecconf/abs/2021/08/contents/contents.html?fbclid=IwAR3m1Xh7U5yTiwYCuFE0NWv\\_4l71Pb8y4xjLASLXeO4YeO6x-FgiiK\\_XUQkl](https://www.matecconferences.org/articles/matecconf/abs/2021/08/contents/contents.html?fbclid=IwAR3m1Xh7U5yTiwYCuFE0NWv_4l71Pb8y4xjLASLXeO4YeO6x-FgiiK_XUQkl)
- Erkomaishvili G. (2019). ratsionaluri ekonomikuri politika-biznes metsarmeobidan sotsialuri metsarmeobisaken mamodzravebeli dzala. [Rational Economic Policy

- Driving Force from Business to Social Entrepreneurship. p. 109.] (in Georgian)
- [http://dspace.nplg.gov.ge/bitstream/1234/300575/1/Racionaluri\\_Ekonomikuri\\_Politika.pdf](http://dspace.nplg.gov.ge/bitstream/1234/300575/1/Racionaluri_Ekonomikuri_Politika.pdf)
- Clayton Campanhola Shivaji Pandey, Sustainable Food and Agriculture, FAO & Elsevier's Academic Press, Rome, 2019. <https://www.elsevier.com/books/sustainable-food-and-agriculture/campanhola/978-0-12-812134-4>
- Kharaiashvili E., Natsvlishvili I. (2019). kartuli agrosasursato produktების ბაზრები და ექსპორტის მასტიმულირებელი ეკონომიკური პოლიტიკა. [Markets for Georgian agri-food products and Economic Policy for Export Stimulation. *Globalisation and Business*, (8), 44-53] (in Georgian).
- Kharaiashvili E. (2017). DIRECTIONS FOR IMPROVING THE SUPPLY CHAIN IN THE AGRO-FOOD SECTOR OF GEORGIA. In Foresight Management: Formation and Transformation Adaptive Business Organizations. International collective monograph. Volume 2. Section 6.: 6.2. p. 268.
- სასურსათო ხარჯების წილი მთლიან სამომხმარებლო ხარჯებში. [Share of Food Expenditures in Total Consumer Spending. Statistical Yearbook of Georgia: 2020. p. 56.] (in Georgian). [https://www.geostat.ge/media/35685/Yearbook\\_2020.pdf](https://www.geostat.ge/media/35685/Yearbook_2020.pdf)
- Andersen P. (2014). Food Price Policy in an Era of Market Instability (A Political Economy Analysis). pp. 197.
- Price Volatility and Food Security, Committee on World Food Security High Level Panel of Experts on Food Security and Nutrition Rome, 2011.
- სატრანსპორტო და სასაწყობო მომსახურება გაძვირდა. [Transportation and Warehouse Services Become More Expensive. Report New Agency.] (in Georgian). <https://report.ge/economics/satransporto-da-sasatsqobo-momsakhureba-gadzvirda/>
- საქართველოს 2021- 2030 წლების ტრანსპორტისა და ლოჯისტიკის ეროვნული სტრატეგია. [Georgian National Strategy of Transports and Logistics for 2021-2030.] (in Georgian)
- [http://www.economy.ge/uploads/files/2017/transport/2020/logistics\\_strategy\\_2021\\_2030.pdf](http://www.economy.ge/uploads/files/2017/transport/2020/logistics_strategy_2021_2030.pdf)
- Organisation for Economic Cooperation and Development (2020a). OECD updates G20 summit on outlook for global economy. 27/03/2020 - Updated 15 April 2020. [online] <http://www.oecd.org/newsroom/oecd-updates-g20-summit-on-outlook-for-global-economy.htm> Accessed on January 20, 2021.
- The World Bank (2020a). World Bank Group: 100 Countries Get Support in Response to COVID-19 (Coronavirus), 19 May, 2020.
- [https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2020/05/19/world-bank-group-100-countries-get-support-in-response-to-covid-19-coronavirus?cid=ECR\\_E\\_NewsletterWeekly\\_EN\\_EXT&deliveryName=DM65219](https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2020/05/19/world-bank-group-100-countries-get-support-in-response-to-covid-19-coronavirus?cid=ECR_E_NewsletterWeekly_EN_EXT&deliveryName=DM65219)
- The World Bank. (2020b). Annual Report 2020. Supporting Countries in Unprecedented Times. pp.3 <https://www.worldbank.org/en/about/annual-report#anchor-annual>

- Papava V. (2020). konomika da tvisebrivad akhali ekonomikuri krizisi. [Coronomics and Essentially New Economic Crisis. Journal "Economics and Business", #2, vol. XII. P.13] (In Georgian).
- Papava V. (2020). rekomendatsiebi „konomikuri“ krizisis ponze da postkrizisuli molodinebi. [Recommendations in the Context of "Coronomic" Crises and Post Crisis Expectations.] (In Georgian) <http://newspaper.tsu.ge/ge/news/view/yVCmoava>
- Natsvlshvili I. (2020). Perspectives Of Sustainable Development And Sustainable Business Models In The Post-Covid Era. *Globalization and Business* #10, pp. 227-232. <https://doi.org/10.35945/gb.2020.10.029>.
- Jean-Paul Rodrigue. The Logistics of Global Food Systems. Food Distribution Systems <https://transportgeography.org/contents/applications/logistics-global-food-systems/>
- Sike Liu. (2017) Transport and Agricultural Productivity: A Cross-national Analysis. Research on Modern Higher Education 2, 01012
- [https://www.researchgate.net/publication/314219295\\_Transport\\_and\\_agricultural\\_productivity\\_A\\_cross-national\\_analysis](https://www.researchgate.net/publication/314219295_Transport_and_agricultural_productivity_A_cross-national_analysis)
- The Role and Importance of Logistics in Agri-Food Supply Chains: An Overview of Empirical Findings 2016 [https://www.researchgate.net/publication/305478060\\_The\\_Role\\_and\\_Importance\\_of\\_Logistics\\_in\\_Agri-Food\\_Supply\\_Chains\\_An\\_Overview\\_of\\_Empirical\\_Findings](https://www.researchgate.net/publication/305478060_The_Role_and_Importance_of_Logistics_in_Agri-Food_Supply_Chains_An_Overview_of_Empirical_Findings)
- [Richard S. Gray. \(2020\).Agriculture, transportation, and the COVID-19 crisis.](https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1111/cjag.12235)
- <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1111/cjag.12235>
- Impact of COVID-19 on the Food Supply Chain . Food Quality and Safety, 2020, 4, 167–180 doi:10.1093/fqsafe/fyaa024 Review Advance Access publication 24 August 2020
- [Serpil Aday, Mehmet Seckin Aday \(2020\). Food Quality and Safety, Volume 4, Issue 4, December, pp.167–180, https://doi.org/10.1093/fqsafe/fyaa024](https://doi.org/10.1093/fqsafe/fyaa024)
- Borsellino V., Schimmenti E. and Bilali H. El. (2020). Agri-Food Markets towards Sustainable Patterns Received- 13 February; Accepted- 6 March; Published 12 March, 2020
- <file:///C:/Users/Admin/Downloads/sustainability-12-02193-v3.pdf>
- Soma Katrine, Marc-Jeroen Bogaardt, Krijn Poppe, Sjaak Wolfert, George Beers, Daoud Urdu1; VVA: Monica Pesce, Maria Kirova; Carole Thurston, Consuelo Monfort Belles. (2019). Impacts of the Digital Economy on the Food-chain and the CAP. Research for AGRI Committee 83. 25
- [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2019/629192/IPOL\\_STU\(2019\)629192\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2019/629192/IPOL_STU(2019)629192_EN.pdf)
- Girma Gebresenbet and Techane Bosona. (2012). Logistics and Supply Chains in Agriculture and Food. [https://www.researchgate.net/publication/221928911\\_Logistics\\_and\\_Supply\\_Chains\\_in\\_Agriculture\\_and\\_Food](https://www.researchgate.net/publication/221928911_Logistics_and_Supply_Chains_in_Agriculture_and_Food)



- [Nyssa Ackerley, Aylin Sertkaya, Rachel Lange](https://www.researchgate.net/publication/268179950_Food_Transportation_Safety_Characterizing_Risks_and_Controls_by_Use_of_Expert_Opinion) (2010). Food Transportation Safety: Characterizing Risks and Controls by Use of Expert Opinion. [https://www.researchgate.net/publication/268179950\\_Food\\_Transportation\\_Safety\\_Characterizing\\_Risks\\_and\\_Controls\\_by\\_Use\\_of\\_Expert\\_Opinion](https://www.researchgate.net/publication/268179950_Food_Transportation_Safety_Characterizing_Risks_and_Controls_by_Use_of_Expert_Opinion)
- Amitangshu Pal and Krishna Kant (2017). A Food Transportation Framework for an Efficient and Worker-Friendly Fresh Food Physical Internet
- <file:///C:/Users/Admin/Downloads/logistics-01-00010-v2.pdf>
- Holger Dalkmann and Ko Sakamoto. (2012). Urban Transport: Low Carbon Green Growth Roadmap for Asia and the Pacific. Policy Recommendations for the Development of Eco-efficient Infrastructure. <https://www.unescap.org/sites/default/files/7%20Urban-Transport.pdf>
- [Claudia N. Berg, Uwe Deichmann, Yishen Liu & Harris Selod](https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/00220388.2016.1199857) (2016). Transport Policies and Development
- <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/00220388.2016.1199857>
- [Christian Volpe Martincus, Jerónimo Carballo, Ana Cusolito](https://www.researchgate.net/publication/309523608_Roads_Exports_and_Employment_Evidence_from_a_Developing_Country) (2016). Roads, Exports and Employment: Evidence from a Developing Country. *Journal of Development Economics* 125 [https://www.researchgate.net/publication/309523608\\_Roads\\_Exports\\_and\\_Employment\\_Evidence\\_from\\_a\\_Developing\\_Country](https://www.researchgate.net/publication/309523608_Roads_Exports_and_Employment_Evidence_from_a_Developing_Country)
- International Panel of Experts on Sustainable Food Systems. (2015). The New Science of Sustainable Food Systems – Overcoming Barriers to Food Systems Reform. (in Georgian)
- Kharaiashvili E. (2020). globalizatsiis tanamedrove gamotsvevebis gavlena sasursato bazris ganvitarebaze. [The Impact of Modern Challenges of Globalization on the Food Market Development. The 5 th International Scientific Conference “CHALLENGES OF GLOBALIZATION IN ECONOMICS AND BUSINESS”.] (in Georgian) <http://bit.do/Proceeding>
- Kharaiashvili, E., Natsvlshvili, I. (2019). kartuli agrosasursato produktების ბაზრები და ექსპორტის მასტიმულირებელი ეკონომიკური პოლიტიკა. [Markets for Georgian Agri-food Products and Economic Policy for Export Stimulation. Globalisation and Business, (8), 44-53] (in Georgian).
- Kharaiashvili E. (2017). DIRECTIONS FOR IMPROVING THE SUPPLY CHAIN IN THE AGRO-FOOD SECTOR OF GEORGIA. In Foresight Management: Formation and Transformation Adaptive Business Organizations. International collective monograph. Volume 2. Section 6.: 6.2. pp. 268. Tbilisi-Kherson,
- ეკონომიკური მიმოკილვა. ტრანსპორტი. [Economic Outlook. Transport. Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia.] [www.economy.ge](http://www.economy.ge). [www.economy.ge](http://www.economy.ge) [http://girca.org/uploads/\\_\\_\\_122.pdf](http://girca.org/uploads/___122.pdf) (in Georgian)
- Metskhvariashvili S. (2020, April 15). Shipment Became More Expensive-Will it Impact Product's Prices? Business Media Georgia. (in Georgian) <https://bm.ge/ka/article/gadazidvebi-gadzvirda---aisaxeba-tu-ara-es-produqciis-fasze-/54089>

- pirveladi mokhmarebis sasursato produktebze pasebis shenarchunebis sakhelmtsipo programis damtkitsebis shesakheb. [Adoption of State Program on Maintaining Prices on Basic Food Products. Government of Georgia. (2020, March 23). Resolution №185.] <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/4832948?publication=0> (in Georgian)
- [Paul Dorosh](#), [Hyoung Gun](#), [Wang Liangzhi](#), [You, Emily Schmidt](#) (2011). Road Connectivity, Population, and Crop Production in Sub-Saharan Africa. *Agricultural Economics* 43(1):89 - 103
- [https://www.researchgate.net/publication/230469503\\_Road\\_connectivity\\_population\\_and\\_crop\\_production\\_in\\_Sub-Saharan\\_Africa](https://www.researchgate.net/publication/230469503_Road_connectivity_population_and_crop_production_in_Sub-Saharan_Africa)
- Marten Bosker and Harry Garretsen (2012). Economic Geography and Economic Development in Sub-Saharan Africa. [https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/19080/wber\\_26\\_3\\_443.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/19080/wber_26_3_443.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- [Ejaz Ghani](#), [Arti Grover Goswami](#), [William R., Kerr](#) (2014). (Highway to Success: The Impact of the Golden Quadrilateral Project for the Location and Performance of Indian Manufacturing. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1111/ecoj.12207>

## **Food Transportation: Modern Challenges and Policy Priorities in Georgia**

### **Eter Khariashvili**

*Professor*  
*Iv. Javakishvili*  
*Tbilisi State University*  
[eter.kharaishvili@tsu.ge](mailto:eter.kharaishvili@tsu.ge)

### **Gulnazi Ergomaishvili**

*Associate Professor*  
*Iv. Javakishvili*  
*Tbilisi State University*  
[gulnazi.erkomaishvili@tsu.ge](mailto:gulnazi.erkomaishvili@tsu.ge)

### **Ia Natsvlishvili**

*Associate Professor*  
*Iv. Javakishvili*  
*Tbilisi State University*  
[ia.natsvlishvili@tsu.ge](mailto:ia.natsvlishvili@tsu.ge)

### **Manana Lobjanidze**

*Associate Professor*  
*Iv. Javakishvili*  
*Tbilisi State University*  
[manana.lobzhanidze@tsu.ge](mailto:manana.lobzhanidze@tsu.ge)

*The paper evaluates the importance of transportation for economic growth and development of food markets. Delays in transportation of agro-food caused by COVID-19 pandemic are analyzed and logistical problems are identified.*

*Theoretic approach of transportation policy and rates are evaluated based on bibliographic research. It is substantiated, that effective transportation of food will play an important role in development of food markets. Therefore, by*

identifying challenges in transportation system and developing effective policy tools, structural adjustment of food markets according to the changes in demand will be possible.

Challenges in food transportation sector has been identified by „urgency-impact quality“ matrix: weak policy support, legislative vacuum about standards of transportation and food markets, inconsistency of regulatory laws to the regulations of other countries, low level digitalization of transportation, policy for maintaining food prices in case of increased costs of transportation and other.

Priorities of economic policy for stimulating transportation were identified by the „scheme of priorities“: need of policy support in food transportations, stimulating investments in the infrastructure of transportation, perfection of the regulatory base and harmonization with the regulations of other countries, use of pricing tools for transportation of food products, digitalization of a transportation system and a transportation corridor, providing the policy of finances in order to maintain an unified chain of transportation and food markets.

In this article main directions of transportation and policy for internal regulations of grocery markets are identified: manufacturer-oriented policy, customer-oriented policy, policy for transportation management, financial policy for digitalization sector of transportation, development of food safety and quality standard, monitoring and other.

A conclusion has been made in the article, that there is a positive correlation between food manufacturing and an indicator of its transportation, but, insufficient to impact an economic growth. **Implementing a stimulating policy for transportation will cause diversification of food markets, especially in European ones. Considering expanding food market and based on challenges, identified in the transportation sector policy, recommendations have been developed that are directed to policy priorities and development of food markets.**

**Keywords:** Food, Transportation, Supply Chain, Urgency-impact Matrix, Transportation Policy.

**JEL Codes:** L66, L91, Q18, R41