

საქართველოს რკინიგზის ისტორია და განვითარების პერსპექტივა

ლამარა მინდორაშვილი,
სტუ-ს პროფესორი

Summary

History and development perspectives of Georgian railway

In Europe-Asia transport corridor passing through Georgia the leading role is assigned to the railway. It must develop synchronically with maritime infrastructure, and in this process is significant both technical improvement, and development of internal management. Government must be involved to a far greater degree in the technical development of the railway.

* * * * *

საქართველოს რკინიგზა შავი და კასპიის ზღვებს შორის მდებარე ევრაზიის სატრანსპორტო არტერიის ერთ-ერთ უმნიშვნელოვანეს ნაწილს წარმოადგენს, რომელიც უმოკლესი გზით აკავშირებს ევროპასა და ცენტრალურ აზიას. ამ ორი კონტინენტის სარკინიგზო ტრანსპორტით დაკავშირების იდეა XIX საუკუნის 30-იან წლებში გაჩნდა. მისი განხორციელება კი 1865 წელს დაიწყო. 1871 წელს ფოთი-ყვირილას (ახლანდელი ზესტაფონი) მონაკვეთზე გაიხსნა სარკინიგზო მოძრაობა, 1872 წლის 10 ოქტომბერს კი თბილისიდან ფოთში პირველი მატარებელი ჩავიდა. სწორედ ეს თარიღი ითვლება საქართველოს რკინიგზის „დაბადების დღედ“. ამ დღიდან დაწყებული საქართველოს რკინიგზის მშენებლობა სწრაფი ტემპით მიმდინარეობს. შენდება რკინიგზის ხაზის განშტოებები: რიონი-ქუთაისი (1877 წ.), რიონი-ტყეხი (1887 წ.) და ზესტაფონი-ჭიათურა (1895 წ.). 1890 წლის 16 სექტემბერს დასრულდა წიფის ორლიანდაგიანი გვირაბის მშენებლობა, რომელიც იმ დროისათვის უნიკალურ ნაგებობათა რიცხვს მიეკუთვნება. საქართველოს რკინიგზის მშენებლობის მეორე ეტაპს განეკუთვნება თბილისი-ბაქოს სარკინიგზო ხაზი, რომელიც 1883 წელს შევიდა ექსპლოატაციაში. ამ მოვლენამ შავი ზღვის საშუალებით, კერძოდ კი ბათუმის პორტიდან, აზერბაიჯანის ნავთობის ტრანსპორტირებასა და მის მსოფლიო ბაზრაზე გატანას ჩაუყარა საფუძველი. ბორჯომის ხეობა ყოველთვის წარმოადგენდა განსაკუთრებული ინტერესის საგანს, რაც განპირობებულია მისი საკურორტო თვისებებითა და მსოფლიოში ცნობილი მინერალური წყლით „ბორჯომი“. ჯერ კიდევ 1894 წელს აშენდა ხაშური-ბორჯომის სარკინიგზო უბანი, რასაც 1902 წელს დაემატა ბორჯომი-ბაკურიანის ვიწროლიანდაგიანი რკინიგზის ხაზი, რომელიც დღესაც ემსახურება სათხილამურო სპორტის მოყვარულებსა და ტურისტებს. კახეთის სარკინიგზო ხაზმა, რომლის მშენებლობა 1915 წელს დასრულდა, საქვეყნოდ ცნობილი ღვინოების („მუკუზანი“, „წინანდალი“,

„რქაწითელი“, „მანავის მწვანე“ და სხვ.) მწარმოებელი რაიონები მოიცვა. 1923 წელს „ფერლის“ სერიის პირველი „ე“ და „სუ“ სერიის ორთქმავლებით შეცვლა. სურამის უღელტეხილის ელექტროფიკაციასთან ერთად, ექსპლოატაციაში შემოვიდა „ჯენერალ ელექტრიკის“ ფირმის „ს-10“ სერიის ელმავლები. 1932 წელს პირველი საელმავლო დეპო აშენდა ხაშურში, სადაც „ველ-19“ სერიის პირველმა საბჭოთა ელმავალმა გამოცდა გაიარა. ამჟამად ეს პირველი ელმავალი ხაშურის სადგურში კვარცხლბეკზეა დამონტაჟებული. საქართველოს რკინიგზის ისტორიის ერთ-ერთი ღირსშესანიშნავი თარიღი გახლავთ 1932 წლის 16 აგვისტო, როდესაც - ყოფილ საბჭოთა კავშირში პირველად - სურამის უღელტეხილზე დაინერგა ელექტრული წევა და გაიარა პირველმა ელმავალმა. ამ დღიდან დაიწყო სარკინიგზო უბნების ელექტრულ წევაზე ეტაპობრივი გადასვლის პროცესი, რაც 1967 წლის ნოემბერში იქნა დასრულებული. ამ მნიშვნელოვანი მოვლენის შედეგი გახლავთ ის, რომ მოხდა საქართველოს რკინიგზის ყველა უბნის, მათ შორის ბორჯომი-ბაკურიანის ვიწროლიანდაგიანი ხაზის ელექტროფიკაცია. 1974 წლიდან რკინიგზაზე მსვლელებს იწყებენ თბილისის ელმავალმშენებელი ქარხნის მიერ გამოშვებული თანამედროვე „ველ-10“ და „ველ-11“ სერიის ელმავლები. ქვეყნის მრეწველობისა და აგრარული მეურნეობის წამყვანი დარგების: მევენახეობა, მებალეობა, მეცხოველეობა, მეჩაიეობა - სწრაფ განვითარებას შედეგი ახალი სარკინიგზო ხაზების მშენებლობა მოჰყვა: ნატანები-ოზურგეთი (1924 წ.), ბროწეულა-წყალტუბო (1935 წ.), სენაკი-ინგიური-გალი (1930 წ.), გალი-ოჩამჩირე-სოხუმი (1938 წ.), გორი-ცხინვალი (1940 წ.). მეორე მსოფლიო ომის დროს დაიწყო და მიმდინარეობდა რუსეთის სარკინიგზო ქსელიდან ახალი დამაკავშირებელი სოხუმი-ახალქალაქის სარკინიგზო ხაზის მშენებლობა.

1946-1949 წწ. კავშირგაბმულობის, ავტომატიკისა და ტელემექანიკის განვითარების ხანაა - პრაქტიკაში ინერგება ავტომატური ბლოკირების, ისრებისა და გორაკის ელექტრული ცენტრალიზაციის სისტემები, სამატარებლო და სამანევრო რაიოდკავშირები.

შავი და კასპიის ზღვების შემაერთებელი სარკინიგზო მაგისტრალის მშენებლობის მომდევნო ეტაპი 1883 წელს დასრულდა, რის შედეგადაც ექსპლოატაციაში შევიდა ბათუმი-სამტრედიისა და თბილისი-ბაქოს მონაკვეთები. ამ ფაქტმა შესაძლებელი გახადა აზერბაიჯანის ნავთობის ექსპორტირება მსოფლიოს ბაზრაზე შავი ზღვის გავლით.

1899 წელს გაიხსნა სარკინიგზო მოძრაობა საქართველოსა და სომხეთს შორის. საქართველოს რთულმა გეოგრაფიულმა რელიეფმა მრავალი

ხელოვნური საინჟინრო ნაგებობის მშენებლობა განაპირობა, მათი რიცხვი 3700-ს აღემატება, საერთო სიგრძე კი 108 კილომეტრს შეადგენს. 1967 წელს დასრულდა საქართველოს რკინიგზის მთლიანი ელექტროფიკაცია.

რკინიგზის პროექტებიდან ყველაზე მნიშვნელოვან და გრძელვადიან პროექტად არის მიჩნეული შემოვლითი ხაზის მშენებლობა ჩვენს დედაქალაქში. უკვე კარგა ხანია შემოვლითი რკინიგზის მშენებლობისათვის გამოცხადებულია ტენდერი, რომელშიც გამარჯვებულად გამოცხადდა ქართულ-ჩინური კონსორციუმი, რომლის წარმომადგენელიც საქართველოში არის ს/ს „ხიდმშენი“. ამ პროექტში უმთავრეს პრიორიტეტად ითვლება ქართული მუსახელის დასაქმება. ეს დასტურდება შპს „საქართველოს რკინიგზის“ ვებ-გვერდზე გამოქვეყნებული ინფორმაციით. ამ ინფორმაციის თანახმად, უახლოეს მომავალში გათვალისწინებულია კონსორციუმთან ურთიერთშეთანხმების მემორანდუმის ხელმოწერა.

თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტის მიზანია ახალი სარკინიგზო ტრასის საშუალებით თბილისის ცენტრალური ნაწილის შემოვლა თბილისის ზღვის ჩრდილოეთით. ეს პროექტი ხელს შეუწყობს ქალაქის განტვირთვას და განვითარებას.

გარდა აღნიშნული პროექტებისა, შპს „საქართველოს რკინიგზას“ დაგეგმილი აქავს კიდევ ერთი სარკინიგზო ხიდის გახსნა აგარაში. მოკლევადიანი და გრძელვადიანი პროექტების განხორციელება ხელს შეუწყობს დასაქმების პრობლემის ნაწილობრივ მოგვარებას, კერძოდ, ქართველი ადგილობრივი მუშების დასაქმებას, ასევე გრძელვადიან, ინვესტიციების ჩადებას ქართულ ეკონომიკაში.

საყურადღებოა ასევე ის გარემოებაც, რომ შპს „საქართველოს რკინიგზას“ მიენიჭა საკრედიტო რეიტინგი სტაბილური „B+“, რაც პირველი შემთხვევაა საქართველოს რკინიგზის ისტორიაში. ჩვენს ქვეყანაში რკინიგზა დღესდღეობით ერთადერთი არასაბანკო კომპანიაა, რომელააც გააჩნია საკრედიტო რეიტინგი ისეთი მაღალი რეპიტაციის მქონე სააგენტოსგან, როგორიცაა Fitchratings.

მიუხედავად დაგეგმილი და უკვე შესრულებული პროექტებისა, საქართველოს რკინიგზის მუშაობის პირობებში წარმოქმნილია პრობლემები, კერძოდ, რკინიგზის წარმატებული ფუნქციონირებისათვის უმნიშვნელოვანეს პირობად გვევლინება რკინიგზის შიდა მენეჯმენტის სრულყოფა, ვინაიდან მისი მართვის სტრუქტურისათვის დამახასიათებელია რთული ორგანიზაციული შემადგენლობა. სწორედ ამ სირთულეს განსაზღვრავს ორგანიზაციის მიზნები და ფუნქციები, რაც კავშირშია ასევე გარე გარემოსთან.

ეკონომიკის განვითარების თანამედროვე ეტაპზე საქართველოს ხელმძღვანელობამ შპს „საქართველოს რკინიგზაში“ განახორციელა მთელი რიგი ღონისძიებები მართვის სტრუქტურის გაუმჯობესების, გარატივებისა და დახვეწის საქმეში. ასევე მნიშვნელოვნად შემცირებული წლიური საექსპლუატაციო ხარჯები, დაინერგა ახალი ტექნიკა და ინტენსი-

ური ტექნოლოგია, მოხდა ძირითადი სამსახურების საქმიანობის მეცნიერულ-ტექნიკური დონის ამაღლება, ასევე, დარგის რეგულირება და შესაბამისად შემოსავლებისა და მოგების ზრდა.

საქართველოს რკინიგზის მესაკუთრე სახელმწიფოა, ამიტომ რკინიგზის ტექნიკურ სრულყოფაში სახელმწიფომ უფრო აქტიური როლი უნდა შეასრულოს. ამასთან სახელმწიფომ უფრო აქტიური როლი უნდა შეასრულოს. ამასთან ტექნიკური განვითარება აზერბაიჯანის რკინიგზასთან სინქრონიზაციით უნდა განხორციელდეს.

პერსპექტივაში თუ გაიხსნება რკინიგზის აფხაზეთის მონაკვეთი და მოხდება ტვირთბრუნვა ჩრდილოეთ-სამხრეთის მიმართულებაზე, დღის წესრიგში მთელი სიმწვავეთ დადგება საქართველოს რკინიგზის თურქეთის რკინიგზასთან დაკავშირების პრობლემა, რასაც, ერთი მხრივ, საჭიროა, რომ საქართველოს მომზადებული შეხვედეს, მეორე მხრივ კი - რკინიგზის განვითარება მნიშვნელოვნად შეუწყობს ხელს დასაქმების საკითხის გადანაცვლებას და გაზრდის შემოსავლებს.

გამოყენებული ლიტერატურა:

1. საქართველოს რკინიგზა 125 წლისაა. საქართველოს რკინიგზის დეპარტამენტი, თბილისი, საქართველოს რკინიგზის გამომცემლობა, 1997.
2. საქართველოს რკინიგზა, საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტის 2002 წლის მუშაობის მოკლე ანალიზი.
3. საქართველოს რკინიგზა, საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტის 2003 წლის მუშაობის მოკლე ანალიზი, სტატისტიკის სამსახური, თბილისი, 2003.
4. საქართველოს სატრანსპორტო სისტემისა და ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის განვითარების საპრეზიდენტო პროგრამა (2000-2005 წწ.) თბილისი, 2000.