

რეზიუმე

სტატიაში განხილულია გლობალურ მსოფლიოში საქართველოს ჩართულობის გაფართოების საკითხი. მასში ნათქვამია, რომ საქართველომ მაქსიმალურად უნდა გამოიყენოს თავისი გეოგრაფიული მდებარეობა და ტრანსპორტის სათანადო დონეზე განვითარებით ეფექტურად მოემსახუროს აზიიდან ევროპისკენ, და პირიქით, წამოსულ ტვირთ და მგზავრთ ნაკადებს.

სტატიაში განხილულია რკინიგზის და საჰაერო ტრანსპორტის შემდგომი განვითარების შესაძლებლობები მსოფლიო ეკონომიკაში საქართველოს მეტი ჩართულობის კუთხით.

Summary

Georgia Opportunities in the World's Transport-Logistic System Enrolment

Article considers an extension issue of Georgia's participation in The Global World. The article states that Georgia should use its Geographical location as much as possible. The country should serve the passenger and goods flow from Asia to Europe and vice versa effectively by the transport development in appropriate level.

The article reviews the possibilities of rail and air transport further development in terms of greater involvement of Georgia in The world's transport economy

* * * * *

მსოფლიო საზოგადოება და მათ შორის ქართველი ერი ამჟამად იმყოფება პოსტინდუსტრიული განვითარების ეტაპზე, რომელიც ხასიათდება ეროვნული ეკონომიკის გლობალური ინტეგრაციით.

საქართველოს სრულფასოვან სახელმწიფოდ ჩამოყალიბების გადაუდებელ ამოცანას წარმოადგენს გლობალურ სამყაროში ქვეყნის როლის ახლებური გააზრება და მისთვის დამატებითი – საერთაშორისო ფუნქციის შეძენის აუცილებლობა. ამ ფუნქციის შინაარსს საქართველოს აძლევს ის გეოპოლიტიკური და გეოეკონომიკური სივრცე – სამხრეთ კავკასია – რომელშიც ის მდებარეობს. ეს ხომ ის სივრცეა, რომელიც მდებარეობს ევროპისა და აზიის გზასა-ყარზე, სივრცე რომელიც პატარაა, მაგრამ განსაკუთრებულია. აღმოსავლეთიდან იგი უკავშირდება რუსურსებთან (განსაკუთრებით ნავთობით) მდიდარ აზერბაიჯანს და აზიის ქვეყნებს, დასავლეთიდან კი შავი ზღვის მეშვეობით – ევროპას. თუ საქართველო (და საქართველოსთან ერთად მთელი სამხრეთ კავკასია)

სია) სისტემურად და თანმიმდევრულად შეასრულებს მსოფლიოს ამ ორი უდიდესი რეგიონის – აზიის და ევროპის – დამაკავშირებელ სატრანზიტო დერეფნის ფუნქციას, რომელიც უკვე დაწყებულია „ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის“ და „ბაქო-თბილისი-ერზრუმის“ ნავთობ და გაზსადენის ამუშავებით, ეს იქნება მსოფლიო ეკონომიკის გლობალიზაციის პირობებში მისი ახალი მისია, მისი არსებობის და განვითარების ახალი ფორმატი.

ამ ახალი მისის შესრულება საქართველომ უნდა შეძლოს მსოფლიო სატრანსპორტო ბიზნესის ლოგისტიკურ სისტემაში სრული ჩართვით, იმ კონვენციებთან მიერთებით, რომლებიც ამ სფეროში მსოფლიო დონეზეა შექმნილი და მსოფლიო სტანდარტებით მუშაობს.

აუნდა ავლენიშნოთ, რომ საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ საქართველომ ვერ პოვა თავისი ბუნებრივი, ისტორიული ფუნქციის შესაფერისი ადგილი და ვერც დროის მოთხოვნის შესაბამისი ნაბიჯი გადადგა. მაშასადამე, ჩვენ დღემდე მთელი სისრულით ვერ გამოვიყენეთ ჩვენი გეოგრაფიული მდებარეობის შანსი. ასეთ დროს, ჯერ კიდევ შაჰ-აბასს ჰქონია ასეთი გეგმა, რომელიც მიზნად ისახავდა საქართველოს სპარსეთთან შეერთებას, ფაზისზე ძლიერი საზღვაო ფლოტის შექმნას და ევროპასა და შიდა აზიის შორის ვაჭრობის ძირითადი გზის ხელში ჩაგდებას” [1, გვ. 204].

ქართველი მეცნიერი ზ. ხონელიძე წერს, რომ ”დღეს ჩვენ შესაძლებლობა გვეძლევა, დრო ჩვენს სასიკეთოთ შემოვატრიოლოთ და ჩვენი ბედის გადწყვეტის დარჩენილ მცირე დროში მხოლოდ მაყურებლის როლში არ აღმოვჩნდეთ” [2, გვ. 3]. ამას მაშინ მოვალწევთ, თუ ჩვენ შევძლებთ საერთაშორისო თანამშრომლობის სისტემაში ინტეგრირებას, ევროპა-აზიის დამაკავშირებელ სატრანზიტო დერეფნის ახალ ფორმატში ისე მუშაობას, რომ საერთაშორისო თანამეგობრობა განაწყოს აღიაროს ქართული სახელმწიფოს მნიშვნელობა და მისი განვითარებული სამყაროს ღირსეულ, სრულფასოვან ნევრად ქცევის საჭიროება.

ასეთ პირობებში, როცა დაირღვა ეროვნული საზღვრები, გაფართოვდა ქვეყნებს შორის კავშირების მასშტაბი და სიმჭიდროვე, წარმოიშვა მრავალეროვნული ტრანსნაციონალური კომპანიები, რომელთაც ფილიალები მსოფლიოს უმრავლეს ქვეყანაში აქვთ, ცხადია, ცვლილებები განიცადა კავშირის საშუალებებმაც, კერძოდ სატრანსპორტო ბიზნესმა.

ეკონომიკის ფუნქციონირება წარმოდგენილია ტრანსპორტის გარეშე, ტრანსპორტის ფუნქციონირება კი – ლოგისტიკის გარეშე. ლოგისტიკის სატრანსპორტო უზრუნველყოფის აქტუალობა დღითიდღე მატულობს, რადგანაც საერთაშორისო სატრანსპორტო კავშირებში ჩართულ სახელმწიფოთა რიცხვი ყოველდღე იზრდება, რაც ლოგისტიკურ სამსახურებს ავალებს მოაქციონ

ისინი მატერიალური, ინფორმაციული თუ ფინანსური ნაკადების ერთიან მსოფლიო ჯაჭვში და მართონ ისინი როგორც ერთი მთელი.

ცნობილი მოვლენების გამო, რაშიც ვგულისხმობთ საბჭოთა კავშირიდან საქართველოს გამოყოფას და სტაბილური კავშირების მოშლას, ტრანსპორტის გამართული მუშაობა შეფერხდა. ამდენად, 1990 წელი, ანუ საქართველოს დამოუკიდებლობის აღდგენის წინა წელი, იყო პიკი ტრანსპორტის საქმიანობაში. ეს ეხება ტვირთების გადაზიდვასაც, მგზავრთა გადაყვანასაც და ტვირთ და მგზავრთბრუნვასაც.

2012 წელს საზღვაო ტვირთბრუნვა 1990 წელთან შედარებით თითქმის განულებულია (0,4%-ია), რკინიგზის ტვირთბრუნვამ შეადგინა 38,6%, საავტომობილო ტრანსპორტის ტვირთბრუნვამ 26,1%, საჰაერო ტრანსპორტის ტვირთბრუნვამ 1,7%. მთელი სიმძლავრით არ არის ამუშავებული "ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის" და "ბაქო-თბილისი-ერზრუმის" ნავთობ და გაზ მაგისტრალური მილსადენებიც. პირველი ათვისებულია სანახევროდ – 29,67 მლნ ტონა (ნაცვლად 60 მლნ ტონისა), მეორე კი – 40%-ით (8 მლრდ კუბ მეტრი, ნაცვლად 20 მლრდ კუბ. მეტრისა).

გამოკვლევებით აღმოჩნდა, რომ გადაზიდულ ტვირთებში პირველ-მეორე ადგილს რკინიგზა და ავტოტრანსპორტი იზიანებენ. საზღვაო ტრანსპორტს გარდა იმისა, რომ მისი წილი ტვირთბრუნვასა და მგზავრთბრუნვაში მცირეა, არც მისი დინამიკა აქვს სახარბიელო. ასეთ დროს მისი ტვირთების დამუშავების მოცულობა ზრდადია.

მაშასადამე, საზღვაო ტერმინალებში და პორტებში შემოსული ტვირთების მოცულობა იზრდება, მაგრამ სათანადო გადაზიდვები არ ხდება. ჩვენი გამოკვლევით ამის მიზეზია გადაზიდვებზე საზღვაო სატრანსპორტო საშუალებათა ნაკლებობა. მაშინ როდესაც უნინ ჩვენს საზღვაო ფლოტის შემადგენლობაში ირიცხებოდა 90 გემი, ამჟამად ერთი ლაინერი და ტანკერიც არა აქვთ. სწორედ ამ მიზეზით და კიდევ სხვა მიზეზებითაც (პროცედურების სიძვირე და სირთულე, საბაჟო მომსახურების ხანგრძლივობა, ტვირთბრუნვის მარეგულირებელი კანონმდებლობის არასტაბილურობა და ა. შ.) შუა აზიიდან და აზერბაიჯანიდან წამოსული ტვირთების გადამისამართება ხდება უფრო კონკურენტულ მაგისტრალზე (მხედველობაში გვაქვს რუსეთის მაგისტრალი). შეუთანხმებლობა და არასინქრონიზაცია სხვადასხვა სახის ტრანსპორტით ტვირთების გადაზიდვებს შორისაც. ყველა ეს მიზეზი სუბიექტურია და გამოსწორებადი.

ამ ვითარებიდან გამოსვლის ერთ-ერთ გზად მიგვაჩნია რომ საქართველოს ტრანსპორტის დეპარტამენტს ყველა სახის ტრანსპორტისთვის და აგრეთვე, ყველა საზღვაო პორტებისთვის ცალ-ცალკე ყავდეს შიდა ანალიტიკოს-აუდიტორი, რომელიც სისტემატურად ჩაატარებს SWOT-ანალიზს, ე. ი. შეისწავლის როგორც ჩვენი, ისე კონკურენტების ძლიერ და სუსტ მხარეებს, საფრთხეებს და შესაძლებლობებს და რეგიონში ლიდერის პოზიციის დასაკავებლად მისცემს რჩევებს შესაბამისი სახის ტრანსპორტის ხელმძღვანელობას.

საქართველოს სატრანსპორტო ბიზნესი უნდა გახდეს საერთაშორისო ლოგისტიკური სისტემის შემადგენელი ნაწილი, მათ ერთი სტანდარტით და "ერთ

ენაზე" უნდა იმუშაონ. ამაში ვგულისხმობთ სწორედ ერთნაირი კანონმდებლობით მუშაობას. ასეთ დროს, საქართველო მეტად მრავალ საერთაშორისო სატრანსპორტო კონვენციებთან არ არის მიერთებული. ეს საკითხი სასწრაფოდ არის მოსაგვარებელი.

საერთაშორისო სატრანსპორტო სისტემაში საქართველოს ჩართულობის გაფართოების ხაზით. საქართველოს დიდი პერსპექტივა რომ აქვს, ეს ცხადზე-ცხადია. ამაზე ბევრს წერენ ტრანსპორტის დარგის ქართველი მკვლევარებიც – ლ. ბოცვაძე, ო. გელაშვილი, მ. მებურიშვილი, თ. ჩხეიძე, ვ. კუჭუხიძე, ს. პავლიაშვილი, ზ. გარაყანიძე, რ. თევდორაძე, ე. ტუხიაშვილი, თ. გოჩიტაშვილი და სხვები. სწორედ მათ გამოკვლევებზე და ზოგიერთ უცხოურ გამოცემებზე (რუსულ, ინგლისურ) დაყრდნობით, რომლებშიც შეფასებულია, შედარებული და შეჯერებულია ამ სფეროში საქართველოს გეოგრაფიული, ტექნიკური და ორგანიზაციულ-ეკონომიკური შესაძლებლობები, ვაკეთებთ დასკვნა იმის შესახებ, რომ საქართველო როგორც ევროპა-აზიის სატრანზიტო დერეფანი მთელი სიმძლავრით უნდა ამოქმედდეს, მთლიანად უნდა დაიტვირთოს მისი ყველა სახის ტრანსპორტი, როგორც ქვეყნის "სისხლძარღვთა სისტემა" და საქართველოს სამომავლო პერსპექტივაზე უნდა ვიმსჯელოთ მხოლოდ მისი სატრანსპორტო კონვეიერის მუშაობის რითმის მიხედვით.

წინამდებარე ნაშრომის მოცულობის შეზღუდვულობის გამო ჩვენ ყურადღებას ვამახვილებთ მხოლოდ რკინიგზის ტრანსპორტზე და საჰაერო ტრანსპორტზე.

საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტის მეტი ჩართულობის მიმართულებით მხარს ვუჭერთ "ბაქო-თბილისი-ახალქალაქი-ყარსის" რკინიგზის მშენებლობის საკითხს და რკინიგზის აფხაზეთის მონაკვეთის აღდგენის საკითხს.

საერთაშორისო ლოგისტიკურ სისტემაში საქართველოს რკინიგზის მეტ ჩართულობას წინ უპირველესად უდგას ტექნიკური პრობლემები. ეს იმაში გამოიხატება, რომ ჩვენ და ჩვენ მეზობელ ქვეყნებს რკინიგზის განსხვავებული ლიანდაგები გვაქვს. ჩვენი რკინიგზის ლიანდაგი 1520 მმ-იანია, თურქეთისა – 1656 მმ-იანი. ამიტომ თურქეთში საქართველოს მხრიდან რკინიგზის ხაზების გაგრძელება, რა თქმა უნდა, დასახელებულ ტექნიკურ პრობლემას აწყდება. ეს პრობლემა დგას "ბაქო-თბილისი-ახალქალაქი-ყარსის" რკინიგზის მშენებლობის იმ მონაკვეთზე, რომელიც ახალქალაქს ყარსთან (თურქეთის ტერიტორია) აკავშირებს. განსხვავებული ლიანდაგის მქონე ხაზიდან მეორე ხაზზე უნდა განხორციელდეს ტვირთის ჩამოტვირთვა-გადატვირთვის სამუშაოები. ეს კი ტვირთის ტრანსპორტირებას მეტად აძვირებს.

მაშასადამე, საქართველოს და თურქეთის რკინიგზის განსხვავებული ლიანდაგები, მათი შეუთავსებლობა, აუცილებლად პრობლემას შეუქმნის ახალქალაქი-ყარსის რკინიგზის მონაკვეთს, რომლის მშენებლობა დაწყებულია. იგივე მოხდება ირანის შემთხვევაში, თუკი საერთოდ დაისმება სომხეთის გავლით ირანთან სარკინიგზო ხაზით დაკავშირება.

ყოველივე ამის მიუხედავად, ქართველი მეცნიერები ს. პავლიაშვილი და ზ. გარაყანიძე, რკინიგზას

მაინც განიხილავენ აზიის რეგიონების ცენტრალურ ევროპასთან დაკავშირების ერთ-ერთ ალტერნატიულ გზად. ისინი თავიანთ ნაშრომში – "საქართველოს სატრანსპორტო დერეფანი: პრობლემები და პერსპექტივები" – განიხილავენ "ბაქო-თბილისი-ახალქალაქი-ყარსის" რკინიგზის და რკინიგზის აფხაზეთის მონაკვეთის გახსნის საკითხს (რომელიც აფხაზეთში მომხდარი ცნობილი მოვლენების გამო დაიკეტა).

"ბაქო-თბილისი-ახალქალაქი-ყარსის" რკინიგზის განხილვისას ისინი საუბრობენ საქართველოს და თურქეთის საზღვარზე ვაგონების გოგორწყვილების ევროპულზე გადაცვლის პროცესს და წერენ რომ "მატარებელს აზერბაიჯანული ლოკომოტივი საქართველოს საზღვრამდე მოიყვანს, შემდეგ მას ჩაიბამს საქართველოს ლოკომოტივი. სავარაუდოდ, თურქეთის საზღვართანაც იგივე პროცედურა განხორციელდება თუ არ ჩავთვლით ვაგონების გოგორწყვილების ევროპულზე გადაცვლის ხანმოკლე პროცესს, რაც ახალქალაქთან სპეციალურ სადგურზე განხორციელდება" [3, გვ. 29].

გოგორწყვილების გამოცვლა რკინიგზის ერთი ხაზიდან მეორე ხაზზე ტვირთის გადატანის (გადატვირთვის) ერთი მეთოდია. ეს მეთოდი გამოსადეგია არაგაბარიტული, საშიში და თხევადი ტვირთების ტრანსპორტირებისას, აგრეთვე, ასეთ გადატვირთვას აზრი აქვს ევროპის სტანდარტის ვაგონებისთვის. ასე რომ, მხედველობაში მისაღება ისიც, თუ როგორი სტანდარტის ვაგონები იმორჩავენ "ბაქო-თბილისი-ახალქალაქი-ყარსის" რკინიგზაზე.

განიხილება რკინიგზის აფხაზეთის მონაკვეთის აღდგენის საკითხიც. ამ საკითხით განსაკუთრებით სომხეთია დაინტერესებული, რადგან იგი სომხეთისთვის სტრატეგიული მნიშვნელობისაა. ამ გზით სომხეთი ყველაზე მოკლე და იაფი გზით შეიტანს რუსეთში პროდუქციას.

ამ საკითხის გადანყევტა რუსეთის, აფხაზეთის, საქართველოს და სომხეთის ურთიერთშეთანხმებაზეა დამოკიდებული. ყველაზე ძნელი დასათანახებელი ალბათ იქნება აფხაზეთი, რომელიც შიშობს, რომ რკინიგზით მიმოსვლის აღდგენას მოყვება ლტოლვილების დაბრუნება აფხაზეთში. თუ ეს შეთანხმება მაინც შედგა, რაც გააფართოებს ჩვენს ჩართულობას რეგიონის ქვეყნების სატრანსპორტო კავშირებში და რაც სასარგებლო იქნება ყველა მონაწილე მხარისთვის, საქართველოს ბევრი ტექნიკური საკითხი ექნება გადასაწყვეტი.

საქართველოს რკინიგზას რომ თანდათან ემატება საერთაშორისო და სატრანზიტო გადაზიდვები, ამის შესახებ საქართველოს სატრანსპორტო პოლიტიკაშიც არის ჩანერილი: "რკინიგზის ტრანსპორტს მნიშვნელოვნად ეკარგება შიდა გადაზიდვების ფუნქცია და იგი, ძირითადად სატრანზიტო გადაზიდვების მომსახურებაზე ხდება ორიენტირებული. კერძოდ, გადამწყვეტი ხდება მისი როლი "ევროპა-კავკასია-აზიის" სატრანსპორტო დერეფნის ფორმირებაში" [4, გვ. 39].

ცალკე აღნიშვნის ღირსია საქართველოს რკინიგ-

ზაში შემუშავებული "სწრაფი რკინიგზის" პროექტი, რაც გულისხმობს საქართველოს რკინიგზის ცენტრალური მაგისტრალის სრულ მოდერნიზაციას და რიკოთის უღელტეხილის მონაკვეთზე ახალი, სწორი მაგისტრალის მშენებლობას [4, გვ. 39].

მეტად მნიშვნელოვანია ევროკავშირის მიერ დაფინანსებული თბილისი-ერევნის რკინიგზის რეაბილიტაციის პროექტი. ორივე ეს პროექტი ხელს შეუწყობს მზარდი ტვირთაკადების მოზიდვას საქართველოს რკინიგზაზე და მის კიდევ მეტ ინტეგრაციას მსოფლიო სატრანსპორტო-ლოგისტიკურ სისტემაში.

სატრანსპორტო ბიზნესის საერთაშორისო ლოგისტიკურ სისტემაში საქართველოს ჩართულობას გარკვეული პერსპექტივა აქვს საავიაციო ტრანსპორტშიც. 1990 წელთან შედარებით საჰაერო ტრანსპორტით გადაზიდვები საქართველოში მეტად შემცირდა. არც მგზავრთა გადაყვანებია შესაძლებლობის ფარგლებში.

ამჟამად ქართულ ავიაბაზარს ყოველდღე ახალ-ახალი ცვლილებები აქვს. ზოგი კომპანია ბაზარს ტოვებს (მაგ., ჩეხეთის კომპანია) ან ამცირებს რეისებს, ზოგი კი ეხლა შემოდის ბაზარზე, თანაც, საკმაოდ დაბალი ფასებით (მაგ., "ფლაი დუბაი"). ეს ბოლო გარემოება მძიმე მდგომარეობაში აყენებს ადგილობრივ კომპანიებს – "აირზენას" და სხვებს. "აირზენას" განცხადებით "დღეს ქართულ ავიაბაზარზე საკმაოდ მძიმე მდგომარეობაა. თუ სახელმწიფო სერიოზულად არ ჩაერევა და ვითარებას არ დაარეგულირებს, სულ მალე ქართველი მგზავრები მხოლოდ თურქული ავიაკომპანიების მომსახურებით ისარგებლებენ. ქართული ავიაკომპანიებიც დაიხურებიან და ავტორიტეტული უცხოური კომპანიებიც წავლენ" [5, გვ. 27].

როგორც ჩანს, ქართულ ავიაბაზარზე მწვავე კონკურენტული ბრძოლაა გაჩაღებული. უცხოურ კომპანიებს ჩვენი ავიაკომპანიები ვერ უწევენ სათანადო კონკურენციას, არც სახელმწიფო პროგრამა გაგვარჩენს ამ დარგში და მთელი ავიაბაზარი "უხილავ ხელს" არის მიწდობილი. საზღვარგარეთ ასეთი პროგრამები არსებობს, იქ ავიაკომპანიებს აქვთ სახელმწიფო დაფინანსება.

ჩვენი აზრით, ეს დარგი საქართველოს სახელმწიფოსთვის პორიორიტეტული უნდა იყოს, თუნდაც მისი ეროვნული ინტერესებიდან გამომდინარე. ჩვენთვის ცნობილია, რომ 2008 წლის აგვისტოს ომის დროს ყველა უცხოურმა ავიაკომპანიამ შეწყვიტა ჩვენთან ფრენები, მარტო ქართულ „აირზენა“-ს არ შეუწყვეტია იგი. ამის შემდეგ არ უნდა დაფიქრდეთ იმაზე, რომ ჩვენ სათანადოდ განვითარებული და სახელმწიფოსგან მხარდასაჭერილი ავიაპარკი უნდა გვექონდეს?

საქართველოს აეროპორტები (მაგალითად, თბილისის) ასრულებენ სატრანზიტო ფუნქციებს, მაგრამ ამ მხრივ დიდ კონკურენციას ხვდებიან თურქული საერთაშორისო აეროპორტების მხრიდან, რომლებიც ევროპას და აზიას შორის საჰაერო ხიდის ფუნქციას ითავსებენ და საქართველოს ამ მხრივ, სერიოზულ კონკურენციას უწევენ. ჩვენი აზრით, თუ ჩვენ აეროპორტებს სახელმწიფო დაფინანსება გავზრდებთ, მაშინ, მათ შეეძლება გარკვეული შეღავათები და მომსახურების უკეთესი პირობები შესთავაზონ როგორც მგზავრებს, ისე ტვირთმზიდავ ავიაკომპანიებს,

რომ მათ საქართველოს აეროპორტები აირჩიონ სატრანზიტო პუნქტად.

ამის გარდა, ყველასათვის ცნობილია, რომ ადამიანი, როდესაც რომელიმე ქვეყანაში (განსაკუთრებით დამორებული ქვეყანაში) მიემგზავრება, ის სატრანსპორტო საშუალებად საჰაერო ტრანსპორტს ირჩევს. ასე რომ, საჰაერო ტრანსპორტი განსაკუთრებით გახდა მნიშვნელოვანი იმ ქვეყნებისთვის, რომლებიც ტურიზმის განვითარებაზე აკეთებენ აქცენტს და გლობალურ ტურისტულ ქსელით წამყვანი ადგილის დაკავებას ცდილობენ.

რამოდენიმე წელია ცნობილია, რომ ტურიზმი საქართველოს ეკონომიკის პრიორიტეტულ დარგად არის გამოცხადებული და საკმაო ყურადღება ეთმობა საქართველოს პოპულარიზაციის საკითხს ტურისტების მოსაზიდად. იმ ქვეყნებისათვის კი, რომელსაც ამ დარგში ასეთი ამბიციური გეგმები აქვთ და მილიონობით ტურისტის მოზიდვას ისახავენ მიზნად, აუცილებელია საკმაოდ მოზრდილი, საერთაშორისო სტანდარტების დონის აეროპორტის ქონა, რომელიც დააინტერესებს დიდი პრესტიჟის მქონე ავიაკომპანიებს და უცხოელი ტურისტებისთვის კომფორტულ და უსაფრთხო გარემოს შექმნის.

ტურისტის კმაყოფილება აეროპორტიდან იწყება. როცა იგი აეროპორტშივე ლებულობს დაბალ მომსახურებას, რაც ჩვენ აეროპორტებში ხდება (ლოდინი, პროცედურების სირთულე და ა. შ.) ის უკვე ნეგატიურად განეწყობა ამ ქვეყნის მიმართ.

ევროპა ჩვენთვის ტურისტების ჩამოსვლის ძირითად სამიზნე რეგიონს წარმოადგენს, ევროპელები კი მომსახურების მაღალ სტანდარტებს არიან მიჩვეულები. ამიტომ ქართულმა მხარემ აქცენტი სწორედ ულტრათანამედროვე სტანდარტების მქონე საერთაშორისო აეროპორტზე უნდა გააკეთოს.

ამის გარდა, აეროპორტები ჩვენ მხოლოდ მსხვილ ქალაქებში გვაქვს, საიდანაც ტურისტული ზონები (თუშეთი, რაჭა, სვანეთი, ხევსურეთი და სხვ.) საკმაოდ დაშორებულია, ხოლო მათთან საავტომობილო გზები უკიდურესად უვარგისი. საზღვარგარეთ დიდ ყურადღებას აქცევენ ასეთ ზონებსაც, კერძოდ, პატარა მასშტაბის, მაგრამ არანაკლებ მაღალი სტანდარტების აეროპორტების აშენებას, რადგან ყველა სხვა შემთხვევაში ტურისტისთვის გადაადგილება არაკომფორტული და დამღლელია. თუ ჩვენ ასეთი დონის ტურისტული ზონების აეროპორტები გვქნება, მაშინ ბათუმის, თბილისის და ქუთაისის აეროპორტებოც უფრო მეტად დაიტვირთებიან. ამის მაგალითად მოვიყვანთ პორტუგალიას, სადაც ალგარვეს რეგიონში ფაროს აეროპორტის გახსნამ ქვეყანაში ტურისტების რიცხვი საგრძნობლად გაზარდა [6, გვ. 27].

საქართველოს საჰაერო ტრანსპორტის საერთაშორისო ვაჭრობაში ჩართულობის გასაფართოებლად რეზერვია ტვირთების მოცულობის გაზრდაც. საქართველოს მთავრობამ აქტიურად უნდა იფიქროს იმაზე, რომ რუსეთის მიერ დაწესებული ემბარგოს შემდეგ საქართველოს პროდუქცია გაიტანოს ევროპის ქვეყნებში. განსაკუთრებით ყურადღებამისაქცევია სოფლის მეურნეობის პროდუქცია, რომელიც შედარებით სხვა ქვეყნების პროდუქციასთან ეკოლოგიურად სუფთაა

(ამიტომ არის, რომ თურქ და ირანელ გადამზიდავებს, რომელთაც ავტოტრანსპორტით ჩამოაქვთ საქართველოში იქაური კარტოფილი, კიტრი, პომიდორი და სხვა ბოსტნეული, უკან მიაქვთ იგივე დასახელების პროდუქცია, მხოლოდ ქართული ჯიშის და ქართულ მინაზე მოყვანილი). ეს პროდუქცია მალეფუჭადია და მას სათანადოდ მოწყობილ ავიასაშუალებები სჭირდება და მის ევროპაში გატანას სათანადო ორგანიზაცია. ამას ცალკეული ფერმერი (მით უფრო გლეხი) ვერ გააკეთებს, ეს სახელმწიფომ უნდა გააკეთოს. თუ ჰოლანდიის მთავრობა აკეთებს ამას ყვავილებთან მიმართებაში და თითქმის მთელ მსოფლიოს აწვდის მათ ავიაკომპანიების მეშვეობით, რატომ იგივე არ უნდა გააკეთოს საქართველოს მთავრობამ, მაგალითად, ქართულ, კერძოდ ქუთაისურ მწვანილზე, რომლის ევროპაში მიწოდება მეტად მომგებიანი იქნება. არსებობს აზრი, რომ ქუთაისური მწვანილის მწარმოებლები მცირე მენარმეები არიან და სატვირთო რეგულარული ავიარეისის დანიშვნის შემთხვევაში ისინი ვერ დატვირთავენ მას [7, გვ. 20]. ჩვენი აზრით, პირველ ეტაპზე ექსპერიმენტის მსგავსად სახელმწიფოს დაფინანსებით გაიგზავნოს ევროპაში, თუნდაც ნაწილობრივ დატვირთული ავიალაინერი და მისი წარმატების შემთხვევაში, მთავრობამ იზრუნოს როგორც მწვანილის ფართობების გაზრდაზე იმერეთში, ისე მის ხარისხზე და, ისე მის გადაზიდვაზე მომავალში. იგივე ეხება კახეთის და ქართლის ატამს, სუფრის ყურძენს და სხვას.

ამრიგად, საქართველოს დღეს აქვს შანსი გახდეს გლობალური მსოფლიოს ღირსეული წევრი. მან ეს შანსი ხელიდან არ უნდა გაუშვას. ჩვენი აზრით, მან ეფექტურად უნდა გამოიყენოს თავისი გეოგრაფიული მდებარეობა და ტრანსპორტის სათანადო განვითარებით ევროპული დონის მომსახურება გაუწიოს ევროპა-აზიის ტვირთ და მგზავრთ ნაკადებს.

გამოყენებული ლიტერატურა:

1. ჟაკ ფრანსუა გამბა, მოგზაურობა ამიერკავკასიაში, თბ., 1987, გვ. 204.
2. ზ. ხონელიძე, სამხრეთ კავკასია - გეოპოლიტიკური სივრცე, გაზეთი "ბანკები და ფინანსები", 23-29/VI, 2014, გვ. 3.
3. პავლიაშვილი ს. გარაყანიძე ზ., საქართველოს სატრანსპორტო დერეფანი, პრობლემები და პერსპექტივები, თბ., 2014, გვ. 29.
4. საქართველოს სატრანსპორტო პოლიტიკის კონცეფცია, თბ., 1997, გვ. 39.
5. ასათიანი ლ., რატომ აშინებთ გონ ჩოსტ კომპანიები ავიაბაზრის მოთამაშეებს, ჟ. "საქართველოს ეკონომიკა", №3, 2012, გვ. 27.
6. კუჭუხიძე ვ., აეროპორტები და მათი მნიშვნელობა რეგიონის განვითარებისთვის, ჟ. "ბიზნესი და მენეჯმენტი", №3, 2012, გვ. 21.
7. ნადარია ო., გორგოძე ო. და სხვები. ეკონომიკური ზრდა და სტრუქტურული ტრანსფორმაცია, ჟ. "ეკონომიკა და საბანკო საქმე", 2013, ტ. I, გვ. 20.