

გოდერძი ტყემელაშვილი, სტუ-ს პროფესორი
მზიური პაპიაშვილი, დოქტორანტი

რეზიუმე

ნაშრომში განხილულია საქართველოში სატრანსპორტო ტვირთების მოცულობის გაზრდის პოლიტიკურ-ეკონომიკური ასპექტები და მათი სრულყოფის მიმართულებები, ზოგადად არის წარმოდგენილი შემნილი გეოპოლიტიკური მდგომარეობა და ჩამოთვლილი არის კონკრეტული რეკომენდაციები, რომლის გატარების შემთხვევაში შესაძლებელია საქართველოს ტვირთბრუნვის მოცულების ზრდა. ასევე მოკლედ არის ჩამოყალიბებულია ის ძირითადი ეკონომიკური პერსპექტივები, რომელიც საქართველოს ტრანზიტული ფუნქციის ამაღლებამ შესაძლოა მოუტანოს ქვეყანას.

Politics and economic aspects of transport goods and their improved directions

Summary

Politics and economic aspects of transport goods and their improved directions are discussed in work in Georgia. Geopolitic condition is represented in general. Specific recommendations are enumerated, it is possible to increase the area of self-circulation of Georgia by means of it. Many economic aspects are also formed shortly, which can be brought in the city by rising of transit function of Georgia.

* * * * *

ტრანსპორტი საქართველოს ეროვნული მეურნეობის სწრაფად განვითარებადი და უაღრესად პერსპექტიული სექტორია. უკანასკნელ წლებში განუხრელად იზრდება გადატანილი ტვირთის მოცულობა და ტვირთბრუნვისა და მგზავრთა გადაყვანის მაჩვენებლები. ეს დარგი პერსპექტივის თვალსაზრისით, უმნიშვნელოვანესია ქვეყნისათვის მით უფრო, თუ გავითვალისწინებთ მის სატრანსპორტო ფუნქციას.

საქართველოს სატრანსპორტო სექტორის და ქვეყნის სატრანსპორტო ფუნქციის განვითარება პირდაპირ კავშირშია სატრანსპორტო ტვირთების მოცულობის ზრდასთან, ხოლო ამ უკანასკნელის განვითარება დამოკიდებულია გარკვეულ პოლიტიკურ-ეკონომიკურ ასპექტებზე და გარემოებებზე.

კასპიისპირა ენერგეტიკული რესურსებისა და საქართველოს მაღალი გეოპოლიტიკური სატრანსპორტო პოტენციალის დიდი დამსახურებაა იმაში, რომ სამხრეთ კავკასიის ქვეყნები სამეზობლო პოლიტიკის ნაწილი გახდა. ტრადიციული მონოდების

წყაროებისა და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის შეზღუდულობამ, აგრეთვე ერთ-ერთი ძირითადი იმპორტიორისა და სატრანსპორტო ქვეყნის — რუსეთის არაადეკვატურმა მოქმედებამ აშკარად წარმოაჩინა ევროპული ენერგეტიკული ბაზრისთვის რესურსის მინოდების წყაროებისა და მარშრუტების დივერსიფიკაციის აუცილებლობა. რუსეთის მიერ ენერგეტიკული რესურსების ექსპორტით მეზობელ ქვეყნებზე პოლიტიკურმა ზეწოლიამ და ევროკავშირის ერთგვარი დამანტაჟების იარაღად გამოყენების მცდელობამ საერთაშორისო საზოგადოებრიობა დაარწმუნა ნავთობპროდუქტების მონოდების ახალი საერთაშორისო პროექტების მხარდასაჭერად აქტიური ქმედების აუცილებლობაში. ასევე, სხვა სოციალური პროცესებიდან გამომდინარე, ევროპის ქვეყნების წინაშე მთელი სიცხადით დადგა გრძელვადიანი ენერგეტიკული უსაფრთხოების უზრუნველყოფის საკითხი.

1993 წელს ქ. ბრიუსელში ევროკომისიის მიერ მონვეულ კონფერენციაზე მიღებულ იქნა დეკლარაცია, რომლის საფუძველზეც სამხრეთ კავკასიისა და ცენტრალური აზიის რეგიონის ქვეყნებისთვის შემუშავებულ იქნა რეგიონული პროგრამა — TRACECA და მის მიზნებად ტრანსპორტის ტრადიციული სახეობების — რკინიგზის, საავტომობილო გზების, საზღვაო პორტების, ტერმინალების — მშენებლობა-რეკონსტრუქცია და მოდერნიზაცია. აგრეთვე, განისაზღვრა ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის ევროპულ დერეფანთან მიერთება. TRACECA-ს პროგრამამ მალე შეიძინა დინამიზმი და, მასთან ერთად, საერთაშორისო აღიარება. TRACECA-ს პროგრამის პარალელურად დაიწყო აზერბაიჯანიდან ნავთობის საერთაშორისო ბაზარზე საქართველოს გავლით ექსპორტის თაობაზე პროექტების შემუშავება. 1996 წელს საქართველოსა და აზერბაიჯანს შორის ხელმოწერილი შეთანხმების საფუძველზე დაიწყო ბაქო-სუფსის ნავთობსადენის მშენებლობა, რომელიც 1999 წელს დასრულდა. იმავდროულად ექსპლუატაციაში შევიდა TRACECA-ს პროგრამის ფარგლებში აშენებული ფოთის სარკინიგზო-საბორნე გადასასვლელი, რითაც საქართველომ საერთაშორისოდ აღიარებული სატრანსპორტო ფუნქცია დაიმკვიდრა¹.

სატრანსპორტო დერეფანმა განსაკუთრებული მნიშვნელობა შეიძინა მას შემდეგ, რაც ორი რეგიონული ინფრასტრუქტურული ობიექტი — ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენი (Baku-Tbilisi-Ceyhan, BTC) და სამხრეთკავკასიური გაზსადენი ("შაჰ-დენიზის") — აშენდა. ორივე ობიექტი მეტად მნიშვნელოვანია არა მარტო საქართველოს სატრანსპორტო პოტენცია-

ლის გაზრდის თვალსაზრისით, არამედ რეგიონული ინტეგრაციის ხელშეწყობის მხრივაც. ასე მაგალითად, ენერგეტიკული დერეფნის განვითარება, ფაქტობრივად, ერთადერთი საერთო ამოცანა აღმოჩნდა, რომლის ორგვლივაც რეგიონის ქვეყნებმა — საქართველომ, აზერბაიჯანმა და თურქეთმა — ერთმანეთთან თანამშრომლობის პირობებში ურთიერთობების მეტად მაღალ დონეს მიაღწიეს.

უდავოა, რომ ტრანსპორტირების ალტერნატიული მარშრუტების კონკურენტუნარიანობა ძირითადად დამოკიდებულია ტრანსპორტირების დანახარჯებსა და სატრანზიტო გადასახადებზე, თუმცა საქართველოს სატრანსპორტო ტვირთების მოცულობის გაზრდის პირობებში ალტერნატიული მარშრუტების რეალიზაციის ალბათობის შეფასებას სერიოზული ყურადღება უნდა დაეთმოს. ასევე საგულისხმოა სხვა ეკონომიკურ ასპექტებიც, მაგ., ტრანსპორტირების გეოპოლიტიკურ ფაქტორი, სატრანზიტო დერეფნის უსაფრთხოება, ასევე ისეთ კონკრეტული ინიციატივები, როგორიცაა კასპიის გაზის რუსეთის მიერ ინიცირებული ალტერნატიული მარშრუტები, მაგ., არსებული „ცისფერი ნაკადი“ (SEGP), ცენტრალური აზია-ჩინეთისა და ტრანსკავკასიური (TAP) პროგრამა და სხვა ფაქტორები, რომლებიც, შესაძლოა, სამომავლო მილსადენების პროექტების მნიშვნელოვანი ხელისშემშლელი ფაქტორი გახდეს.

ევროკავშირისა და მისი მეზობლების დამაკავშირებელ გამართულ სატრანსპორტო სისტემას არსებითი მნიშვნელობა აქვს ეკონომიკის მდგრადი განვითარებისა და ხალხების კეთილდღეობისათვის. ერთმანეთთან მჭიდროდ ინტეგრირებული ეროვნული სატრანსპორტო ქსელები აუცილებელი პირობაა არამარტო ევროკავშირისა და მის მეზობელ ქვეყნებს შორის, არამედ თვით მეზობელ ქვეყნებს შორის რეგიონული თანამშრომლობის განვითარებისათვის. სწორედ ამ კონტექსტში 2004 წელს ევროკავშირმა მიიღო საკმაოდ ამბიციური გეგმა ზოგიერთი მთავარი ტრანს-ევროპული სატრანსპორტო ღერძის განვითარების ფინანსური მხარდაჭერის თაობაზე.

ამ ინიციატივის მთავარ ამოცანას ევროკავშირისა და მისი მეზობელი ქვეყნების დამაკავშირებელი იმ მთავარი სტრანსპორტო ღერძების შერჩევა წარმოადგენდა. განისაზღვრა 5 მთავარი ტრანსნაციონალური სატრანსპორტო ღერძი, განსაზღვრული მაგისტრალებიდან ორი საქართველოს მოიცავს, ხოლო მესამე — „ცენტრალური ღერძი“ — საქართველოზე (კავკასიაზე), შესაძლოა, მომავალში გაიაროს. მიჩნეულია, რომ აღნიშნული ღერძების გასწვრივ უსაფრთხო და ღია საზღვრების არსებობა, ერთი მხრივ, ევროკავშირისა და მის მეზობლებს, ხოლო მეორე მხრივ, თვით მეზობელ ქვეყნებს შორის, სავაჭრო ურთიერთობების ხელშეწყობისა და თანამშრომლობის განმტკიცების საწინდარია.

საქართველოს ტერიტორიაზე გამავალი სატრანსპორტო დერეფნის არსებული შესაძლებლობები და პოტენციალი მაქსიმალურად უნდა იქნას გამოყენებული ევროპაში კასპიისპირეთის ენერგომატარებლებ-

ის ტრანზიტისთვის. კასპიისპირეთის მიმართულება უნდა გახდეს ევროპის ენერგოუსაფრთხოების უზრუნველყოფის სერიოზული (უმთავრესი) ფაქტორი. ამ მიზნით უნდა გაფართოვდეს სატრანზიტო დერეფნის გამტარუნარიანობა და, საჭიროების შემთხვევაში, აიგოს დამატებითი ინფრასტრუქტურული ობიექტები და გაიზარდოს გატარებული ნავთობისა და გაზის მოცულობები.

საქართველოს სატრანსპორტო ფუნქციას უდიდესი მნიშვნელობა აქვს ევროპის ენერგოუსაფრთხოებისთვის, მაგრამ საქართველოს სატრანზიტო დერეფანი პოლიტიკურად არასტაბილურია და ახალი ინვესტიციებისთვის მაღალ რისკს შეიცავს. ამდენად, ამ ეტაპზე (სანამ არ მოგვარდება პოლიტიკური პრობლემები) დერეფნის განვითარების მიზნით ტექნიკურ დახმარებაზე უნდა გაკეთდეს აქცენტი და არა საინვესტიციო პროექტებზე.

საქართველოს სატრანზიტო-სატრანსპორტო ტვირთების მოცულობის გაზრდის თვალსაზრისით, რუსეთთან კორექტული და პარტნიორული ურთიერთობები საქართველოსათვის სასიცოცხლო მნიშვნელობას იძენს. აქედან გამომდინარე, რუსეთის გაღიზიანების თავიდან აცილების მიზნით მეტი სიფრთხილეა საჭირო, ასევე მნიშვნელოვანია სამხრეთ კავკასიაში სერიოზული სატრანზიტო ინფრასტრუქტურული ობიექტების განვითარების მხარდაჭერა.

ევროკავშირში სულ უფრო მეტად ხდება შავი ზღვისა და კასპიისპირეთის რეგიონის მნიშვნელობის გაცნობიერება, მათ შორის ტრანსპორტირების დარგში თანამშრომლობის კუთხით. ცივილიზებული მსოფლიო უკვე აკეთებს აქცენტს პოლიტიკის ჰარმონიზაციასა და ადმინისტრაციული სისტემების ინტეგრაციაზე, როგორც საქართველოს სატრანსპორტო ღერძების ეფექტიანი ფუნქციონირებისა და პრიორიტეტული პროექტების განხორციელების ფაქტორზე.

პოლიზონტალური პრიორიტეტები, რომელიც საფუძვლად უნდა დაედოს საქართველოს სატრანზიტო ფინქციის გაზრდას, არის თანამშრომლობის განმტკიცების შემდეგი მიმართულებით: ინტერმოდალური ტრანსპორტის განვითარება, სტანდარტიზაცია, ტექნიკური და ადმინისტრაციული ურთიერთქმედება, ტრანსპორტის მენეჯმენტის სისტემა, ტრანს-სასაზღვრო და ოპერაციული პროცედურები, ხარისხისა და ეკოლოგიური მდგრადობის მოთხოვნები, საზღვრის გადაკვეთის პროცედურების გამარტივება, საგზაო გადაზიდვების უსაფრთხოების უზრუნველყოფა და განმტკიცება, შერჩევითი ღონისძიებებისა და რეფორმების გატარება სარკინიგზო ტრანსპორტის, ავიაციის, საზღვაო ტრანსპორტის სფეროებში, საჰაერო ნავიგაციის მოდერნიზება, საკანონმდებლო ბაზის ჰარმონიზაცია, საერთაშორისო კონვენციებითა და შეთანხმებებით აღებული ვალდებულებების შესრულება, დარგის სექტორების რეფორმირებისას, უსაფრთხოებისა და გარემოსდაცვითი ნორმების უზრუნველყოფა და სხვ.

ზემოთ ჩამოთვლილი ეკონომიკური ასპექტები

საქართველოს სატრანსპორტო ფუნქციის განვითარებისა და ამ გზით სატრანსპორტო ტვირთების მოცულობის გაზრდის გაგრძელების შესანიშნავი საგზაო რუკაა.

ჩატარებული ანალიზის საფუძველზე შეიძლება დავასკვნათ, რომ საერთაშორისო ენერგეტიკულ ბაზარზე დღეისათვის ჩამოყალიბებული სიტუაცია განაპირობებს ბუნებრივი გაზის მიწოდების ალტერნატიული, საქართველოს ტერიტორიაზე გამავალი და რუსეთის გავლენისაგან თავისუფალი მარშრუტების მშენებლობის საკითხის გლობალურ სტრატეგიულ მნიშვნელობას.

საქართველოს კონკურენტუნარიანობის გაუმჯობესება და შიდა სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის (ნაწილის) განვითარება, უსაფრთხოების განმტკიცების ხელშეწყობა, საქართველოზე გამავალი სატრანსპორტო დერეფნის ეფექტიანად გამოყენება, სატრანზიტო მილსადენების პროექტების სრულყოფილი რეალიზაცია სატრანსპორტო ტვირთების მოცულობის გაზრდას და ამ მიმართულების სრულყოფას გამოიწვევს, რასაც, თავის მხრივ, მოყვება ევროპული ენერგეტიკული ბაზრის დივერსიფიკაცია, საქართველოს ინტეგრაცია გლობალურ ეკონომიკურ სტრუქტურებში და რეგიონის მდგრადი განვითარება. ეს კი შეასუსტებს საერთაშორისო ენერგეტიკული ბაზრის სტრატეგიული რესურსით უზრუნველყოფის მონოპოლიზირების მცდელობებს.

გამოყენებული ლიტერატურა:

1. ა. გეგეშიძე – გეოპოლიტიკა თბ., 1999
2. ე. შევარდნაძე – დიდი აბრეშუმის გზა – ტრასეკა, ევროპა-კავკასია – აზიის სატრანსპორტო დერე-ფანი, ევრაზიის საერთო ბაზარი. პოლიტიკური და ეკონომიკური ასპექტები. თბ., 1999.
3. ინტერნეტიდან მოძიებული მასალები: ვებ. გვერდი www.uta.gov.ge
http://24saati.ge/index.php?lang_id=GEO
<http://www.gfsis.org/pub/geo/economics>