

საქართველოს ერთიანი სატრანსპორტო სივრცე და აზერბაიჯანის გზის როლი ქვეყნის სოციალურ ეკონომიკურ განვითარებაში

ეკატერინა ზაქარაძე, სტუ-ს დოქტორანტი

რეზიუმე

“აზერბაიჯანის გზა” არის ერთ-ერთი უძველესი გზა დღევანდელ სამყაროში. ეს არის შესაძლებლობა, ტრანსპორტმა ქვეყანამ მიიღოს დამატებითი სარგებელი და გააძლიეროს ქვეყნის სოციალურ-ეკონომიკური პოტენციალი.

საქართველო ანტიკური დროიდან შედიოდა სარტაშორისო-საკომუნიკაციო ქსელში და წარმოადგენდა ხიდს ევროპასა და აზიას შორის. საქართველოზე გამავალი მაგისტრალის მნიშვნელობა გაიზარდა მას შემდეგ, რაც ტრანსკავკასიური მაგისტრალის რეალური პერსპექტივების შესწავლა და რეგიონის სატრანსპორტო შესაძლებლობების გამოკვეთა მოხერხდა. მეოცე საუკუნეში, დასავლეთი კვლავ ალაპარაკებდა ისტორიული “აზერბაიჯანის გზის” რეაბილიტაციაზე და დღის წესრიგში დააყენა მისი აღდგენის იდეა. ამ უკანასკნელმა, კი ბუნებრივია, ისედაც აქტუალური გახდა საქართველოს საკომუნიკაციო ფუნქცია და იგი ევროპის სტრატეგიული ინტერესების სფეროში მოექცა. [1]

საკვანძო სიტყვები: აზერბაიჯანის გზა; ტრანსკავკასიური მაგისტრალი; ერთიანი სატრანსპორტო სივრცე; ტრასეკა.

Единое транзитное пространство Грузии и роль „шелкового пути” в социально-экономическом развитии государства

Екатерина Закарадзе

“Шелковый путь”- является одним и старейших путей в нынешнем мире, что является возможностью для транзитных стран получать дополнительные выгоды и увеличить социально-экономический потенциал отдельно взятой страны.

С античных времен Грузия входила в международную коммуникационную сеть и представляла собой переправу между Азией и Европой. Роль магистрали проходящей через Грузию возросла в результате изучения реального потенциала Транскавказской магистрали и выявления транзитных возможностей кавказского региона. В 20 веке западные страны вновь заговорили о реабилитации исторического шелкового пути и идея о восстановлении внесена в повестку дня правительства. Эти события, естественно, вновь активировали грузинские коммуникационные функции, которые в свою очередь являются сферой стратегических интересов Европы.

Ключевые слова: Шелковый путь; транскавказская магистраль; единое транспортное пространство; ТРАСЕКА

интеграция ახალ, დამოუკიდებელ სახელმწიფოებთან, ნაკლებ სირთულეებთანაა დაკავშირებული, ვინაიდან საქართველოს ერთი სახელმწიფოს შემადგენლობაში მრავალწლიანი თანაცხოვრების სართო გამოცდილება გააჩნია. თანამედროვე პირობებში, აზერბაიჯანის გზის აღდგენას ქვეყნისთვის სასიცოცხლო მნიშვნელობა აქვს. გარდა იმისა, რომ სატრანსპორტო დერეფნის გასწვრივ მდებარეობს საქართველოს ე.წ “სატრანსპორტო ჰაბის” ფუნქცია დაუმკვიდრა, მასზე გამავალი საერთაშორისო პროექტები (ბაქო-სუფსის, ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის, ბაქო-თბილისი-არზრუმის მილსადენები და პერსპექტივაში ნაქუკო) განიხილება როგორც ევროპის ენერგოსაფრთხეობის უზრუნველყოფისა და ევროკავშირის ევროპის გაფართოების სტრატეგიის მნიშვნელოვანი ნაწილი. რაც, რატომ უნდა, მაქსიმალურად ხელსაყრელია ჩვენი ქვეყნისთვის და სახელმწიფოებრიობის ყველაზე მყარ გარანტიას წარმოადგენს. [2]

გარდა იმისა, რომ ტრასეკის პროექტი სრულფასოვნად ჩაერთო სახელმწიფო, რომელიც თავის ინტელექტუალური, სამრეწველო თუ სანედლეულო რესურსებით ძალზე მნიშვნელოვან ფაქტორს წარმოადგენს დღევანდელ მსოფლიოში, ამით მდინარე დუნაის აუზის სახელმწიფოები, ანუ პრაქტიკულად მთელი ცენტრალური ევროპა უმოკლესი გზით დაუკავშირდება ამიერკავკასიას და ცენტრალურ აზიას. [3]

საქართველო დიდი იმედს ამყარებს ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანზე. ახალი აზერბაიჯანის გზის აღორძინებაზე და კავკასია-ევრაზიის საერთო ბაზრის შექმნაზე. [4] ევროპა-კავკასია-აზიის საერთო ბაზრის გზა აერთიანებს მსოფლიო ხალხებს, სხვადასხვა რელიგიის, ეროვნებისა და კულტურის წარმომადგენლებს. ეს არის მომავლის გზა, რომელიც ასევე აერთიანებს წარსულს, აწმყოსა და მომავლის გზას, რომელიც ქვეყნის სტაბილურობის მომტანი იქნება. [5]

ინტენსიური საერთაშორისო ეკონომიკის ინტეგრაციის ფონზე იზრდება ქვეყნის ეკონომიკური პოლიტიკის მნიშვნელობა, რაც განპირობებულია ქვეყნის განვითარებაზე გლობალიზაციის ეფექტებით. სახელმწიფოებრივი პოლიტიკის სწორად ფორმირება და წარმართვა საშინაო და საგარეო მიზნების მიღწევას უწყობს ხელს და ქვეყნის სტრატეგიულ განვითარებას კიდევ უფრო მეტ აქტუალურობას სძენს. საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკური

განვითარების გრძელვადიან სტრატეგიულ მიზანს წარმოადგენს ეროვნული სახელმწიფოებრიობის განმტკიცება და მოსახლეობისთვის განვითარებული ქვეყნების მსგავსი ცხოვრების რეალური გარანტიების შექმნა, რაც მიიღწევა დამოუკიდებლად ფუნქციონირებადი და მსოფლიო კავშირებში ინტეგრირებული სისტემის ჩამოყალიბებით. [6]

გეოპოლიტიკა, თანამედროვე ხედვით, სახელმწიფოთა საგარეო პოლიტიკის ახლებურად გაგებული თეორიისა და პრაქტიკის ერთობლიობაა, რომლის გეოგრაფიული ფაქტორის, ეროვნული ინტერესების, პოლიტიკური და ეკონომიკური პრიორიტეტების, პოლიტიკური პროცესებისა და საერთაშორისო კრიზისების რეგულირების კომბინირებლ ანალიზს ეფუძნება. [7]

რეგიონალიზაციის ტენდენციამ, დღეს, მსოფლიოში ფართო მასშტაბები შეიძინა. მსოფლიო და რეგიონები ქმნიან საუკეთესო საფუძველს სახელმწიფოთაშორისი თანამშრომლობისთვის. ეს პროცესი ხელს უწყობს სახელმწიფოთა ინტეგრაციას თითოეული სახელმწიფოსთვის სუვერენული უფლებამოსილების შენარშუნების პირობებში. [8]

ქვეყნის ეროვნული წარმოებისა და საშინაო ბაზრის როლის ამაღლების, ენერგორესურსებით უზრუნველყოფის, საექსპორტო პოტენციალის ამაღლების, ინვესტიციების მოზიდვისათვის ხელსაყრელი გარემოს ჩამოყალიბების, სოციალური პრობლემების გადაწყვეტის, ტურიზმის განვითარების და სხვა პრიორიტეტების რეალიზაციაში განსაკუთრებული როლი განეკუთვნება ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სექტორის განვითარებას, რომელიც ამ ეტაპზე თავად არის ქვეყნის ეკონომიკური წინსვლის უნმიშვნელოვანესი პრიორიტეტი.

ზემოაღნიშნული სტრატეგიული მიზნებისა და პრიორიტეტის რეალიზაცია შესაბამისი ეკონომიკური პოლიტიკის შემუშავებასა და მის თანმიმდევრულ განხორციელებას მოითხოვს. ქვეყნის ეკონომიკური ზრდა გარკვეულწილად დამოკიდებულია საქართველოს ტერიტორიაზე გამავალი ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფნის ქმედითობაზე. მისი მეშვეობით სატრანსპორტო ტვირთნაკადების მოზიდვის უზრუნველყოფაზე და ამის შედეგად ქვეყნის სარკინიგზო და საავტომობილო ტრანსპორტის და შავი ზღვის ნავსადგურების გამოყენების ეგექტიანობის ამაღლებაზე.

საგარეო-ეკონომიკური კავშირების და სოციალური სფეროს განვითარებამ გამოიწვია ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების დარგის, როგორც მომსახურე ინფრასტრუქტურის დარგის განვითარება. ისეთი მნიშვნელოვანი პროექტების განხორციელება, როგორიცაა ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენის, ბაქო-თბილისი-ერზრუმის გაზსადენისა და ყარსი-ახალქალაქი-თბილისი-ბაქოს სარკინიგზო მაგისტრალის მშენებლობა, რომელიც ევროპას ყაზახეთთან და ჩინეთთან დააკავშირებს, მიუთითებს ამ სუბიექტების ინტერესებზე და ქვეყნის სტრატეგიულ ორიენტაციაზე.

P პროექტის თანახმად, საქართველო (სატრანსპორტო გადასახადის სახით) მიიღებს ტრანსპორტირებული აირის 5 %, რაც წელიწადში 1.5 მილიარდი მ³ შედგენს. ასევე, საქართველოს შეუძლია შეისყიდოს 8.8 მილიარდი მ³ ბუნებრივი აირი სპეციალურ ფასად და უფასოდ მიღებული გაზის მოცულობა 58.8 მილიარდ მ³-ს მიაღწევს. [9]

ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის განვითარება მოითხოვს საავტომობილო გზების მოდერნიზაციას, რეკონსტრუქციას, რკინიგზის და საჰაერო სტანსპორტის განვითარების ხელშეწყობას. ამ მარშუტზე შეინიშნება გადაზიდვების ზრდა, რაც პროექტისადმი სერიოზულ დაინტერესებაზე მიუთითებს. ევრაზიული დერეფნის ეგექტიანი ფუნქციონირება მნიშვნელოვნად არის დაკავშირებული საზღვაო ტრანსპორტისა და ნავსადგურების განვითარებასთან. [10]

უკანასკნელ პერიოდში მსოფლიოში, განსაკუთრებით განვითარებად და აზიის ქვეყნებში ჩამოყალიბებული ტენდენცია მეტყველებს იმაზე, რომ მსოფლიოში უმკაცრესი კონკურენციაა პირდაპირი ინვესტიციების მოზიდვის თვალსაზრისით. ამ მხრივ ქვეყანაში გადამდგა მნიშვნელოვანი ნაბიჯები რაც გამოვლინდა შემდეგში: ეკონომიკური რეფორმებს სისტემატიური ზასიათი; სტრატეგიული გეოპოლიტიკური მდებარეობა ქვეყანას ეკონომიკური განვითარების დაჩქარებისთვის, ამ მეტად მნიშვნელოვანი რესურსის ათვისების და გამოყენების შესაძლებლობას აძლევს; გამარტივდა ლიცენზირებისა და ნებართვების პროცედურა; ჩატარდა ლიბერალური საგადასახადო რეფორმა; ჩამოყალიბდა კორუფციისგან თავისუფალი გარემო და ამოქმედდა ბიზნესში კანონიერების მექანიზმები. სამწუხაროდ, საქართველო იმ ქვეყანათა რიცხვს მიეკუთვნება, რომელსაც უცხოური კაპიტალის გარეშე ეკონომიკის აღორძინება არ შეუძლია. ინვესტიციების მთავარი ფუნქციაა ხელი შეუწყოს ეროვნული ეკონომიკის ზრდის ტემპების დაჩქარებას, გამოაცოცხლოს და წახალისოს კრიზისში მყოფი ეროვნული საწარმოები, უზრუნველყოს შიდა წარმოება აუცილებელი ფინანსური სახსრებით და ხელი შეუწყოს ქვეყნის ეინტეგრაციულ პროცესში ჩართვას. ეს ყოველივე კი ქვეყნის სოციალურ-ეკონომიკურ განვითარებაზე დიდ გავლენას იქონიებს. [11]

გამოყენებული ლიტერატურა

1. ისმაილოვი ე., პაპავა ვ. : ცენტრალური კავკასია: გეოპოლიტიკური ეკონომიკის ნარკვევები. თბ., 2007, გვ. 2.
2. გამომც. საქართველოს რესპუბლიკა, 1997წ., 20 თებერვალი, 41, გვ. 1,2.
3. Мирзоев Р.: „Транспортные коммуникации и геополитика в регионе великого шелкового пути. – Центральная Азия и Кавказ“, 2005, с. 110,119.
4. ასათიანი რ.: “მსოფლიო ეკონომიკური კრიზისი და ეკონომიკური თეორიის მეინსტრიმი”, ჟურნ. “სოციალური ეკონომიკა”, №1., თბილისი. 2011.
5. “თბილისის შეხვედრა ახალ განზომილებას შესძენს ბისეკის საქმიანობას, მძლავრ ბიძგს მისცემს ტრასეკის შემდგომ განვითარებას”, გამომც. საქართველოს რესპუბლიკა, 1997, 9 აპრილი, 81, გვ. 1,2.
6. Dopper A.: „Economic Policy, Globalization and the Labour Movement“, „Changes in the Global Economy“, 2008, P. 1.
7. გეგეშიძე ა., გეოპოლიტიკა, თბ., გვ. 32,41.
8. იზორია ლ., თანამედროვე სახელმწიფო, თანამედროვე ადმინისტრაცია, ჩგერმანია, 2008, გვ. 122.
9. ლაზვიაშვილი ნ., ბერიძე თ.: “საქართველო და სატრანსპორტო დერეფნები გლობალიზაციის პირობებში”, ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახ. უნივერსიტეტის საერთაშორისო სამეცნიერო-პრაქტიკული კონფერენციის მასალები, 6-7 აპრილი, გვ. 435. თბილისი, 2012.
10. Main Economic Events. Georgian Economic Trends, Quarterby Review, October 2007.
11. ბერიშვილი ხ., “გლობალიზაცია და საინვესტიციო აქტივობის ზრდის პრობლემები საქართველოში”, ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახ. უნივერსიტეტის საერთაშორისო სამეცნიერო-პრაქტიკული კონფერენციის მასალები, 6-7 აპრილი, გვ. 51. თბილისი 2012.