

ტრანსპორტის გამოწვევები COVID-19 პირობებში

თამარ რუხაძე

სტუ-ს ასოცირებული პროფესორი

თამარ ქამხაძე

სტუ-ს ასოცირებული პროფესორი

TRANSPORT CHALLENGES IN COVID-19 CONDITIONS

Tamar Rukhadze

Associate Professor of GTU;

Tamar KhamKhadze

Associate Professor of GTU

RESUME

It is established in economic science that transport connects industrial enterprises and sources of raw materials, economy, production, market of cities in different regions of the country. Transport is the basis of the world economy and market, international economic development, a necessary condition for their development. Along with industrial and economic functions, transport plays a major role in the political, military, socio-cultural spheres, in everyday life. The restrictions imposed by Covid-19 have had a profound impact on people's lives and energy consumption in the world economy. Infrastructure investments can be crucial to building trust in public and active transport. Assisting public transport agencies in providing infrastructure and services after the blockade will be particularly important in this crisis, as several of them will experience significant revenue losses during the blockade.

Keywords: Transport, Covid-19, Crisis, Infrastructure, Economy.

* * * *

XX-XXI საუკუნეების მიჯნაზე და უფრო შორეულ პერსპექტივაშიც საქართველოს ტრანსპორტისა და ქვეყნის მთელი სატრანსპორტო კომპლექსის განვითარების ბედი მჭიდროდ უკავშირდება დიდი აზრით გზის აღორძინების პერსპექტივას, TRACECA როგორც ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის განვითარების მომავალს, მისი ფუნქციონირების ამოცანებს და დანიშნულებას. სწორედ ესაა მთავარი მიზეზი იმისათვის რომ მთელი სატრანსპორტო სისტემის ფუნქციონირების საკითხების გამოკვლევა განსაკუთრებულ აქტუალობას იძენს გარდამავალ პერიოდში, კერძოდ ეკონომიკური რეფორმების, ეკონომიკის ცალკეული დარგების, მათ შორის ტრანსპორტის რესტრუქტურირების, ქვეყნის პოლიტიკური სუვერენიტეტისა და ეკონომიკური დამოუკიდებლობის დამკვიდრების

სტადიაზე. საქართველოს ტრანსპორტის განვითარების საკითხების შესწავლა გაანალიზება, როგორც წარსულში, ისე თანამედროვე მდგომარეობით და პერსპექტივაში, უშუალოდ უკავშირდება კავკასიის სატრანსპორტო დერეფნის მშენებლობისა და ეფექტიანი ფუნქციონირების პრობლემებს, რაც მას განსაკუთრებულ აქტუალობას ანიჭებს.

ეკონომიკურ მეცნიერებაში დადგენილია, რომ ტრანსპორტი ერთიმეორესთან აკავშირებს სამრეწველო საწარმოებს და ნედლეულის წყაროებს, ქვეყნის სხვადასხვა რეგიონების ქალაქების ეკონომიკას, წარმოებას, ბაზარს. ტრანსპორტი წარმოადგენს მსოფლიო მეურნეობის და ბაზრის, საერთაშორისო ეკონომიკური განვითარების საფუძველს, მათი განვითარების აუცილებელ პირობას. საწარმოო-ეკონომიკურ ფუნქციებთან ერთად ტრანსპორტი უდიდეს როლს ასრულებს პოლიტიკურ, სამხედრო, სოციალურ-კულტურულ სფეროში, ყოფაცხოვრებაში. თანამედროვე განვითარებული სოციალურ-პოლიტიკური ცხოვრება, ხალხთომოსახლეობა, დემოგრაფიული დინამიზმი ინტენსიური სატრანსპორტო კავშირების შედეგია. ამრიგად, ტრანსპორტი ასრულებს როგორც საწარმოო, ისე არასაწარმოო, მაგრამ საწარმოო სფეროსთვის აუცილებელ ფუნქციებს - გადააქვს ტვირთები და გადაჰყავს მგზავრები. ამის შესაბამისად ტრანსპორტის თითქმის ყველა დარგი იყოფა სამგზავრო და სატვირთო ტრანსპორტის სახეობებად. ამ მხრივ გამოწვევების გადატანა და პნევმოტრანსპორტი.⁴

მიუხედავად ტრანსპორტის ადგილის და როლის აქტუალობისა, სამწუხაროდ გამოკვეთათვით დღევანდელ რეალობას, კერძოდ Covid-19-ს. რომლის პირობებში დაწესებულმა შეზღუდვებმა ფართო გავლენა მოახდინა ხალხის ცხოვრებაზე და ენერგიის გამოყენების სიდიდეებზე მთელი მსოფლიოს ეკონომიკაში და სრულიად შეცვალა სიტუაცია როგორც ზოგადად, ისე ჩვენს მიერ ნახსენებ დარგში. ერთ-ერთი ყველაზე დიდი გავლენა იქონია სამგზავრო ტრანსპორტის მოთხოვნის შემცირებაზე, რაც გამოწვეულია სამთავრობო აკრძალვებით, რომელიც მიმართულია ვირუსის გავრცელების წინააღმდეგ. მიუხედავად იმისა, რომ სატვირთო ტრანსპორტის მოცულობაც შემცირდა, ამჟამინდელი კრიზისის დროს სატვირთო საქმიანობა მამოძრავებელია ძალაა, რაც განაპირობებულია როგორც მიწოდების, ისე მოთხოვნის მხარეს და ამ უკანასკნელთა

მიერ აუცილებელი სერვისების მუშაობის უზრუნველყოფის აუცილებლობაზე. ამის საპირისპიროდ, სამგზავრო ტრანსპორტი, (როგორც დასასვენებლად, ასევე საქმიანი მოგზაურობისთვის) ხშირად არჩევითია და ხალხის გადანაცვეტილების მიღების პროცესზე მეტ გავლენას ახდენს ვირუსის გავრცელების შიში.

გვინდა ყურადღება გავამახვილოთ სამგზავრო ტრანსპორტზე, კრიზისის შეეხო ტრანსპორტის ყვე-

ენერგეტიკის სექტორში ამ ტენდენციამ დიდი გავლენა იქონია ნავთობის მოხმარებაზე, რამაც გამოიწვია მოთხოვნის 5% -იანი შემცირება 2020 წლის პირველ კვარტალში. სამგზავრო ტრანსპორტი ნავთობზე მოთხოვნის თითქმის 40 პროცენტს უზრუნველყოფს.

პანდემიის გავლენას უნდა მიენეროს ნავთობის ფასის ვარდნა, რომელიც ასე გამოიყურება (იხ. გრაფიკი)¹.

BRENT BRENT
\$41,31 (+2,58%)

1D 1H 1M 3M 1Г ВСЕ ВРЕМЯ



ლა ფორმას, დაწყებული კერძო და საზოგადოებრივი ტრანსპორტით, ავტობუსებით, მატარებლებით და თვითმფრინავებით, როგორც ეროვნულ, ასევე საერთაშორისო დონეზე. გლობალური საავტომობილო ტრანსპორტის აქტივობა თითქმის 50% -ით ჩამოუვარდებოდა 2019 წლის საშუალო მაჩვენებელს, 2020 წლის მარტის ბოლოსთვის. კომერციული ფრენის აქტივობა თითქმის 75% -ით დაბალია 2019 წლის აპრილის მონაცემებზე. საზოგადოებრივი ტრანსპორტი ასევე განიცდის კრიზისს. მაგალითად, დიდ ბრიტანეთში 2020 წლის მარტში დაწესებულმა მკაცრმა ჩაკეტვამ გამოიწვია ლონდონში მინისკეპა მგზავრობის 95% -ით შემცირება. მოგზაურობები 90% -ზე მეტით შემცირდა მას შემდეგ, რაც კრიზისი დაიწყო მსოფლიოს მრავალ დიდ ქალაქში.

2020 წ-ის ივნისისათვის ბარელი ნავთობის ფასი ლონდონის ბირჟაზე შემცირდა 65 \$-დან 38 \$-მდე.

ბოლო ათწლეულების განმავლობაში მრავალი სხვადასხვა ხასიათის კრიზისის პირობებში ადამიანები იცვლიდნენ დამოკიდებულებას სამგზავრო ტრანსპორტის მიმართ. მაგალითად 2011 წლის 11 სექტემბრის შემდგომ ადამიანებს დიდი დრო დასჭირდათ, რომ დაებრუნებინათ უსაფრთხოების შეგრძნება და ნდობა საჰაერო ტრანსპორტის მიმართ. დღევანდელმა პანდემიამ და დაწესებულმა შეზღუდვებმა ადამიანების დამოკიდებულება კიდევ ერთხელ შეცვალა საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მიმართ. სხვადასხვა ქვეყნებში გამომდინარე ტრადიციებიდან და მოქალაქეობრივი პასუხისმგებლო-

¹ იხილეთ საიტი: <https://quote.rbc.ru/ticker/181206>. გადამოწმებულია 16.09.2020.

საქართველოში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების რაოდენობა რეგიონული დანაყოფების მიხედვით (2020 წლის II კვარტალი)			
რეგიონი	საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების რაოდენობა (სსკ-ის 276-ე მუხლის მიხედვით)	დაიღუპა	დაზარადა
თბილისი	501	13	584
აჭარა	102	6	131
სამეგრელო-ზემო სვანეთი	51	6	74
იმერეთი, რაჭა-ლეჩხუმი და ქვემო სვანეთი	134	14	190
შიდა ქართლი	50	3	85
ქვემო ქართლი	67	8	111
კახეთი	53	8	85
სამცხე-ჯავახეთი	27	7	30
მცხეთა	26	2	46
გურია	23	2	36
სულ	1034	69	1372

ბის გრძნობიდან დაიწყეს ეკოლოგიურად სუფთა ალტერნატიული გზების მოძიება. ზოგიერთმა დამკვირვებელმა მიუთითა დადებითი მხარეებზე, რაც ტრანსპორტის აქტივობის უპრეცედენტო ვარდნას უკავშირდება. ბევრ რეგიონში საგრძნობლად დაეცა ჰაერის დაბინძურება. ITF- ს პროგნოზების თანახმად, ტრანსპორტიდან სატბურის გაზების ემისიები, სავარაუდოდ, 2020 წელს 20% -ით დაბალია, ვიდრე ჩვეულებრივ პირობებში.

საქართველოში ავტოსაგზაო შემთხვევები შემცირებულია, მაგრამ მაინც რჩება მაღალი. შსს-ს მონაცემებით 2020 წლის II კვარტალი ასე გამოიყურებოდა (იხ. ცხრილი)².

საგზაო მოძრაობის შედეგად დაღუპულთა რიცხვი, სავარაუდოდ, დაეცემა გზებზე ნაკლები მანქანების გამო. მიუხედავად ამ დროებითი დადებითი ეფექტისა არსებობს შესაძლებლობა, რომ პანდემიის დასრულების შემდგომ ეკონომიკის სტიმულირების პროცესში ეს დადებითი ეფექტი გაქრება და გაიზრდება ჰაერის დაბინძურების მასშტაბები მთელს მსოფლიოში. მთავრობებს აქვთ არჩევანი, განსაზღვრონ პოლიტიკა ისეთი გზით, რაც ხელს შეუწყობს ტრანსპორტის ტრანსფორმაციას უფრო მდგრადი, უფრო ხელმისაწვდომი და უფრო ინკლუზიური მობილურობისკენ, რომელიც ასევე უფრო მდგრადია. მაგალითად, ინგლისში გაიზარდა ველოსიპედის, როგორც გადაადგილების ერთ ერთი საშუალების მოხმარება. მაგრამ იმ ქალაქებში სადაც ადამიანების საცხოვრებელი დიდი მანძილით არის დაშორებული სამუშაო ადგილს, რა თქმა უნდა ველოსიპედი ვერ იქნება გამოსავალი.

² შსს-ს მონაცემები. საიტი: <https://info.police.ge/uploads/5f22da74673c1.pdf>. გადამოწმებულია 16.09.2020.

რაც შეეხება ჩვენს ქალაქებში ველოსიპედის, როგორც გადაადგილების საშუალების ქსელის უზრუნველყოფა, საკმაოდ შორეული და უპერსპექტივო ჩანს.

სხვადასხვა მკვლევარები გამოთქვამენ ვარაუდს რომ კოვიდ 19-ის პანდემიის დასრულების შემდგომ გვექნება ახალი რეალობა და ტრანსპორტი იგივე დატვირთვას ვერ დაიბრუნებს, თუმცა ჩვენი სუბიექტური მოსაზრებით, პანდემიის დასრულების შემდგომ ნათლად გამოჩნდება დღევანდელი კრიზისის შედეგების ტრანსპორტის სექტორში დაამსჯელობის განვითარების და მასში ინვესტირების საჭიროება.

ფაქტია ინფრასტრუქტურის ინვესტიციებს შეიძლება გადამწყვეტი მნიშვნელობა ჰქონდეს საზოგადოებრივი და აქტიური ტრანსპორტისადმი ნდობის გასამყარებლად. ჩვენი აზრით მიგვაჩნია, დაბლოკვის შემდეგ საზოგადოებრივი ტრანსპორტის სააგენტოების დახმარება ინფრასტრუქტურისა და მომსახურების უზრუნველსაყოფად განსაკუთრებით მნიშვნელოვანი იქნება ამ კრიზისში, რადგან დაბლოკვის პერიოდში რამდენიმე მათგანი განიცდის შემოსავლის მნიშვნელოვან დანაკარგს.

გამოყენებული ლიტერატურა:

1. <https://ge.boell.org/ka/covid-19-pandemic>
2. <https://www.iea.org/articles/changes-in-transport-behaviour-during-the-covid-19-crisis>
3. <https://www.itf-oecd.org/transport-face-pandemic>
4. <http://construction.gtu.ge/wp-content/uploads/2017>