

საქართველოს საბორნე გადასასვლელების როლი TRACECA-ს პროექტში

მაია ბარბაკაძე

მექანიკის ინჟინერიის დოქტორი

ომარ ბაბილუა

მაგისტრანტი

რეზიუმე

სტატიაში განხილულია საქართველოს საზღვაო-საბორნე გადასასვლელების როლი „ევროპა-კავკასია-აზია“ - საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნის ფუნქციონირებაში. აქცენტირებულია ის, რომ უმოკლესი გზა ჩინეთიდან ევროპამდე გადის კავკასიაზე, კასპიისა და შავი ზღვების გავლით და ამ გზით ტვირთების გადაზიდვა, ეკონომიკური თვალსაზრისით, არის ყველაზე რაციონალური - ერთი კოორდირებული სატრანსპორტო საშუალებით, უმოკლესი გზით, დიდი სიჩქარეებით, ტვირთის დაუზიანებლად, ტვირთის გამგზავნიდან ტვირთის მიმღებამდე, რაც ნიშნავს სატრანსპორტო ამოცანისადმი წაყენებული ლოგისტიკური მოთხოვნების ბრწყინვალე გადაჭრას.

საკვანძო სიტყვები: საბორნე გადასასვლელი; ტვირთზიდვა; საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფანი, სატრანსპორტო საშუალება.

THE ROLE OF GEORGIA'S MARITIME-FERRY IN THE TRACECA PROJECT

Maya Barbakadze

Doctor of mechanics engineering

Omar Babilua

Master of Transportation Logistics

ABSTRACT

In the article is considered the role of Georgia's maritime-ferry crossings in the functioning of the international transport corridor - "Europe-Caucasus-Asia". It is emphasized that the shortest route from China to Europe passes through the Caucasus via the Caspian and Black Sea. In economic terms, in this way shipments are the most rational - with one of the co-operated transport, in the shortest way, with great speed, without damaging the cargo, from the consignor to the consignee. This means an excellent solution of logistical requirements for the transport task.

Keywords: Ferry crossings; cargo; international transport corridor; transport.

* * * *

მსოფლიო სატრანსპორტო სისტემა ჩამოყალიბდა XX საუკუნეში. განვითარდა ტრანსპორტის არსებული სახეობები და შეიქმნა ახალი სახეობები. სატრანსპორტო სისტემა ადამიანთა არსებობის ყოფით პირობებში ჩაენერა. სამეცნიერო-ტექნიკურმა რევოლუციამ მძლავრი ბიძგი მისცა მრეწველობის მრავალი დარგის განვითარებას, რამაც წარმოშვა სხვადასხვა სახეობის ქარბი პროდუქცია, რომელიც საჭიროებდა რეალიზებას. შედეგად მოხდა სატრანსპორტო საშუალებების მკვეთრი გაუმჯობესება ტექნიკური თვალსაზრისით - სიმძლავრეების, სიჩქარეების, მზიდუნარიანობის, ტევადობის გაზრდა. ჩვენს პლანეტაზე შეიცვალა პოლიტიკური გარემო, გაიზარდა მოთხოვნები ნედლეულზე, ენერგომატარებლებზე, მზა პროდუქციაზე, ახალ ტექნოლოგიებზე, ვითარდება ტურიზმი. შექმნილმა რეალობამ ლოგიკურად მოითხოვა სხვადასხვა სახის ტრანსპორტის კოორდირება, წარმოიშვა საერთაშორისო სატრანსპორტო გადაზიდვების აუცილებლობა საავტომობილო, სარკინიგზო, საზღვაო-სამდინარო, საჰაერო ტრანსპორტით, რაც დაექვემდებარა საერთაშორისო სამართალს.

არსებულმა პოლიტიკურმა რეალობამ შესაძლებელი გახადა შექმნილიყო საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნები (სსდ) - მაღალტექნოლოგიური, ტელეკომუნიკაციაზე დაფუძნებული სატრანსპორტო სისტემა, რომლებიც განსაკუთრებით ეფექტურად ფუნქციონირებენ ერთიან საბაჟო და ეკონომიკურ სივრცეში. სსდ-ს საფუძველია კლასიკური სატრანსპორტო ამოცანა.

სატრანსპორტო დერეფნის შექმნის ძირითადი მიზანია - სატრანსპორტო საშუალებების დაუბრკოლებელი და ეკონომიურად ეფექტური მოძრაობა გარკვეული მიმართულებებით. ამ დროს ძირითადად ხდება სატრანსპორტო-ტექნოლოგიური ამოცანების გადანაცვება გზების, ტერმინალების და საინფორმაციო სისტემების მოდერნიზაციით.

სატრანსპორტო დერეფნების გაფართოების რეალური შანსი გაჩნდა ბერლინის კედლის დაგრევის შემდეგ. ევრაზიის კონტინენტზე შეიქმნა 10 საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფანი სხვადასხვა

ხაზებით. ევროკავშირმა 2005 წელს მიიღო ახალი სატრანსპორტო პოლიტიკა, რომელშიც მნიშვნელოვანი როლი ეკისრება საზღვაო და სახმელეთო მაგისტრალებს. ბრიუსელმა რუმინეთის პორტი **კონსტანცა** გამოაცხადა ევროკავშირის აღმოსავლეთის მთავარ საზღვაო კარიბჭედ, საიდანაც არის გასასვლელი შავ ზღვაზე. ევროკავშირის ახალ სატრანსპორტო პოლიტიკაში განსაკუთრებული როლი ეთმობა კომბინირებულ გადაზიდვებს (**Motorways of the Seas**) - სახმელეთო გზებისა და საბორნე გადასასვლელების გამოყენებით, რაც მნიშვნელოვნად ამალავს გადაზიდვების ეფექტურობას.

სატრანსპორტო დერეფნების სისტემამ განსაკუთრებით ინტენსიური განვითარება ჰპოვა ევროპაში - შეიქმნა სატრანსპორტო ქსელი TEN-T (Trans-European Network -Transport). სატრანსპორტო დერეფნების ქსელის ფორმირება მოხდა აზიის კონტინენტზეც.

თანამედროვე მსოფლიო ეკონომიკის განვითარების ტენდენციები აჩვენებს, რომ 21-ე საუკუნეში მთავარი სავაჭრო, ფინანსური და ინფორმაციული დინამიკები განაწილდება ამერიკის შეერთებულ შტატების, ევროპის და აზიის სამკუთხედში. ამის გათვალისწინებით, კიდევ უფრო დიდ მნიშვნელობას იძენს საქართველოს საზღვაო პორტები და საბორნე გადასასვლელები.

ამ ფაქტორის გათვალისწინებით, 1993 წლის მაისში ქ. ბრიუსელში 8 ქვეყანამ ხელი მოაწერა ტრანსკონტინენტურ სავაჭრო-სატრანსპორტო TRACECA-ს პროექტის შექმნას, რომლის ისტორია იწყება ჩვენს წ. აღ-მდე II საუკუნიდან. მომდევნო წლებში ამ პროექტს შეუერთდა კიდევ შვიდი ქვეყანა. თავის

დროზე აბრეშუმის დიდი გზამ ხელი შეუწყო აღმოსავლეთსა და დასავლეთის ქვეყნების ეკონომიკური და კულტურული ურთიერთობის განვითარებას. ამ გზის გავლით მყარდებოდა დიპლომატიური ურთიერთობები აზიისა და ევროპის ქვეყნებს შორის, იცვლებოდა წარმოებული პროდუქცია, ხდებოდა კულტურათა დაახლოება. აღსანიშნავია, რომ არსებობდა “აბრეშუმის გზის” რამდენიმე მაგისტრალური მარშრუტი, რომელთაგან ყველაზე მოკლეა კავკასიაზე გამავალი გზა ჩინეთიდან ევროპამდე კასპიის ზღვისა და შავი ზღვის გავლით.

დღეისათვის, როცა არნახულ მასშტაბებს მიაღწია იაპონიის, ჩინეთის, სამხრეთ კორეის სამრეწველო ზრდამ, კვლავ აქტუალური გახდა უძველესი სავაჭრო გზის სატრანსპორტო დერეფნის - „აზია-კავკასია-ევროპა“ აღდგენა. 2012 წელს შეიქმნა ფორმატი „16+1“, რომელმაც ჩინეთი აღმოსავლეთ ევროპის ქვეყნებთან დააკავშირა. ამ ურთიერთობამ ხელი შეუწყო მონაწილეთა შორის ორმხრივი ვაჭრობის მოცულობის ზრდას. პეკინი გამოვიდა ინიციატივით - „ერთი სარტყელი - ერთი გზა“, რომელიც გულისხმობს, ჩინეთის მიერ კომუნიკაციების გაუმჯობესებით, ევრაზიაში სავაჭრო კავშირების დამყარებას, რაზეც ჯამში დაიხარჯება 1,2 ტრილიონი დოლარი. იტალია გახდა „დიდი შვიდეულის“ პირველი ქვეყანა, რომელიც შეუერთდა ამ ინიციატივას.

ყოველივე ეს მიუთითებს იმაზე, თუ რამდენად დიდია მსოფლიოს დიდი მოთამაშეების დაინტერესება - შეაღწიონ და აითვისონ პროდუქციის გასაღების ახალი ბაზრები!

ამ სიტუაციაში არნახულად იზრდება საქარ-



თველოს შანსი - გამოიყენოს თავისი გეოსტრატეგიული მდებარეობა და თამაშში ჩართოს და დააინტერესოს ევროკავშირი და აზიის დიდი სახელმწიფოები საქართველოს საბოლოო გადასასვლელით, რაც საშუალებას იძლევა ტვირთები აზიიდან ევროპაში და პირიქით - მოხვდეს არა ოკენეების გავლით, არამედ უმოკლესი, კონტინენტური გზით, მინიმალურ დროში, ნაკლები სატრანსპორტო დანახარჯებით, შუალედური გადატვირთვების და დასაწყობების გარეშე, ტვირთის ნაკლები დაზიანებით გამგზავნიდან ტვირთის მიმღებამდე.

1996 წელს TRACECA-ს ჩარჩოში გაიხსნა სარკინიგზო-საბორონე გადასასვლელი ბულგარეთს, უკრაინასა და საქართველოს შორის, ვარნა-ილიჩევსკი-ფოთი/ბათუმი. ამ გადასასვლელს, ეკონომიკური და პოლიტიკური თვალსაზრისით, საქართველოსთვის ძალიან დიდი მნიშვნელობა აქვს, რადგანაც ეს მარშრუტი ემთხვევა “დიდი აბრეშუმის გზის” უმოკლეს მაგისტრალს ჩინეთიდან ევროპამდე. სპეციალისტების აზრით, ამ გზით ტვირთის გადატანის დრო, ჰონკონგის ნავსადგურიდან როტერდამამდე, მცირდება 16-17 დღე-ღამით.

XX საუკუნეში საბორონე გადასასვლელი გახდა ლოგისტიკური სისტემის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი კომპონენტი. მისი საშუალებით შესაძლებელი ხდება საზღვაო გზით წარიმართოს ავტომობილების და სარკინიგზო ვაგონების ტრანსპორტირება ერთი ქვეყნიდან მეორეში, ისე, თითქოს ხიდზე გადასულიყოს!

საბორონე გადასასვლელის გამოყენების უპირატესობაა: ტვირთბრუნვის წარმოება ერთი სატრანსპორტო საშუალებით, გადატვირთვების გარეშე; გადაზიდვის ღირებულების შემცირება დატვირთვან ტვირთის ოპერაციების და დასაწყობების აუცილებლობის ამორიცხვით; მინოდების დროის მნიშვნელოვანი შემცირება; ტვირთის დაზიანების რისკის შემცირება. არ ითხოვს ღრმანწყლოვან პორტებს.

უნდა აღინიშნოს საქართველოს საზღვაო პორტების არა მარტო კარგი გეოგრაფიული მდებარეობა, არამედ კარგი ჰიდროლოგიური ფაქტორებიც, როგორცაა: ნაკლებადმღელვარე სანაპირო, სანაპირო წლის არცერთ მონაკვეთში არ იყინება და არ არის ნისლიანი. ეს ნიშნავს იმას, რომ საზღვაო პორტები ფუნქციონირებს მთელი წლის განმავლობაში გაჩერების გარეშე. ასეთი ჰიდროლოგიური მონაცემები მრავალი პორტისთვის სანატრელია, პორტის აქტიური მუშაობისათვის.

გასათვალისწინებელია, რომ საქართველოს პორტებში ძალიან დიდი წყალწყვის გემები ვერ შემოდის, რადგანაც აკვატორიის სიღრმე ამის საშუალებას არ იძლევა (ბათუმის პორტის აკვატორიის საშუალო სიღრმე $h=10,5-11$ მ; ფოთის - 8,5 მ), მნიშ-

ვნელოვანი ფაქტორია ბოსფორის და დარდანელის სრუტეების პარამეტრებიც, რაც ნიშნავს იმას, რომ ტვირთის ძალიან დიდი პარტიების ერთ გემზე მოთავსება შეუძლებელია. ბორანის უპირატესობა კი არის ის, რომ არ თხოულობს ღრმანწყლოვან სანაპიროს, თუმცა აუცილებელია მისთვის სპეციალური მისადგომი - საბორონე გადასასვლელი. ბორანის გამოყენების შემთხვევაში ტვირთი რომელ სატრანსპორტო საშუალებაზეც იმყოფება (რკინიგზის ვაგონები, ავტომობილი), იმითვე პირდაპირ ადის ბორანზე აპარელის გადავლით. ბორანზე მყოფი ტვირთი გაივლის ზღვის მონაკვეთს, ვთქვათ ფოთიდან ვარნამდე, რომელიც 1138 კმ-ია. ვარნაში მიადგება საბორონე გადასასვლელს, გადადის თავისივე სატრანსპორტო საშუალებით და აგრძელებს გზას კონტინენტურ ევროპაში. შავი ზღვის გადაკვეთას ბათუმიდან ბურგასამდე დატვირთული ბორანი ანდომებს 30 სთ-ს (სიჩქარე 20 კვანძი/სთ). ხოლო სარკინიგზო სიჩქარეები ხმელეთზე (საშუალოდ 320-340 კმ/სთ) ბევრად აღემატება გემის სიჩქარეს ზღვაში (20-25 კვანძი/სთ).

ბათუმის საბორონე გადასასვლელი დღეისათვის უკავშირდება ბურგასის და ილიჩევსკის საბორონე გადასასვლელს. მისი წლიური გამტარუნარიანობა 700000 ტონის ფარგლებშია. საბორონე გადასასვლელის სისტემა სრულად ავტომატიზებულია.

შესაძლებელია საქართველოს საბორონე გადასასვლელი უფრო ინტენსიურად დაიტვირთოს, თუ მოხდება მათი ტექნიკური გადართობა და დანერგვა ქ. კონსტანცას საზღვაო პორტთან, რომელიც წარმოადგენს ევროკავშირის აღმოსავლეთ საზღვაო კარიბჭეს. ამით დამოკლება ტრანსპორტირების გზა და დრო და მოიმატებს ტვირთნაკადები ევროპიდან აზიაში და პირიქით - აზიიდან ევროპაში.

თუმცა, ცხადია, რომ საქართველოს საბორონე გადასასვლელის ტვირთგამტარობა უნდა შეესაბამებოდეს მიმღები პორტების ტვირთბრუნვის შესაძლებლობას. გარდა ამისა, საავტომობილო და სარკინიგზო არტერიები, საიდანაც ხდება პორტებისთვის ტვირთის მიწოდება, გათვლილი და გადართობული უნდა იქნან საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნებისადმი წაყენებული მოთხოვნების შესაბამისად. მნიშვნელოვანია გაძლიერდეს ქართული მხარის მიზანმიმართული საქმიანობა ტვირთების მოზიდვის და საქართველოს ტერიტორიაზე გატარების მიზნით (საქართველოსთვის ტვირთწარმომქმნელი ქვეყნებია: ყაზახეთი, უზბეკეთი, ავღანეთი, მონღოლეთი, ჩინეთი, ინდოეთი).

უხეში დათვლებითაც შეგვიძლია ვისაუბროთ იმ კოლოსალურ შემოსავლებზე, რომელიც შეიძლება მიიღოს ქვეყანამ საბორონე გადასასვლელის ინ-

ტენსიური დატვირთვით. მაგალითად, ფოთის ბორანი იტევს რკინიგზის 108 სამოცტონიან ვაგონს, და 30 სატვირთო ავტომობილს და 60 მგზავრს. ერთი ასეთი რკინიგზის ვაგონის საბორნე ტრანსპორტირების ფასი შეადგენს 3700 აშშ დოლარს (ფასი აღებულია დღევანდელი მონაცემებით), ხოლო ერთი ავტომობილის ე.წ. „ფურის“ ტრანსპორტირების ღირებულებაა 850-1400 აშშ დოლარი. საანგარიშოდ მივიღოთ 1000 დოლარი. მგზავრის გადაყვანა საშუალოდ 100 დოლარი. მხოლოდ ერთ გზაზე ფოთიდან გასულ ბორანს სრული დატვირთვის შემთხვევაში (რკინიგზის 108 ვაგონი, 60 ფური, 60 მგზავრი) შეუძლია მიიღოს შემოსავალი

$108 \times 3700 + 60 \times 1000 + 60 \times 100 = 460200$ აშშ დოლარი

ცხადია, ციფრი შთამბეჭდავია!

იგი მიუთითებს იმაზე, თუ რამდენად მნიშვნელოვანია საქართველოსთვის საბორნე გადასასვლელების ინტენსიური დატვირთვა. ამისთვის საჭიროა ტვირთნაკადების მოზიდვა, კარგი ინფრასტრუქტურის შექმნა, ხარისხიანი მომსახურების განწევა, კონტროლის გაციფრულება, საგზაო მაგისტრალის გამტარუნარიანობის გაზრდა, კავშირების ქონა დიდ კონცერნებთან და გაერთიანებებთან, ქვეყანაში მშვიდი და უსაფრთხო გარემოს შექმნა და ა.შ.

საქართველომ უნდა გამოიყენოს თავისი ილბლიანი რეალობა - ის, რომ ჩართულია სსდ-ში (TRACE-CA-ს პროექტი), აქვს საზღვაო პორტები და საზღვაო საბორნე გადასასვლელები და იზრუნოს საბორნე

გადასასვლელების გაფართოებაზე და ტექნოლოგიურ გადაიარაღებაზე, რათა ევროპას და აზიას შესთავაზოს ტვირთების ტრანსპორტირების უმოკლესი კონტინენტური გზა, რომელიც საზღვაოსთან შედარებით არის ბევრად უსაფრთხო და ჩქარი, ნაკლები სატრანსპორტო ოპერაციების გამოყენებით (ტვირთი არ საჭიროებს დატვირთვა-განტვირთვას ერთი სატრანსპორტო საშუალებიდან მეორეზე, დასაწყობებას და ა.შ.). სასურველია, საბორნე გადასასვლელები იყოს სახელმწიფო საკუთრება, რათა შემოსავლები შევიდეს ქვეყნის ბიუჯეტში და წაადგეს მის ეკონომიკურ გაძლიერებას.

საქართველოს მომავალი სტაბილური ეკონომიკური განვითარება მნიშვნელოვნად უკავშირდება შავი ზღვის კოლხეთის სანაპიროს უნიკალურ ღრმანყოფილებას სანაესადგურო და საბორნე გადასასვლელების პოტენციალის განვითარებას და გამოყენებას.

გამოყენებული ლიტერატურა:

1. M. Barbakadze, Kartvelishvili V.V, Archvadze G.G. VALUE OF PORT ANAKLIA IN THE NEW PROJECT "SILK ROAD". 9th Silk Road International Conference on Business, Economics, International Relations and Education. IBSU, Tbilisi. May 23-25. 2014.

2. ო. გელაშვილი, მ. ბარბაქაძე. საზღვაო პორტები და მათი მექანიკური აღჭურვა. თბილისი, „ტექნიკური უნივერსიტეტი“, 2014 წ. 360 გვ. ISBN 978-9941-20-520-0.