



საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნების ფორმირების პრინციპები

თენგიზ აფხაზავა

ტმდ, გაეროს განვითარების ფონდის (UNDP)
კონსულტანტი ლოგისტიკაში

კობა კიკაბიძე

კავკასიის სოციალურ-ეკონომიკური ინსტიტუტის მკვლევარი

საერთაშორისო თანამშრომლობის გაფართოებისა და საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნების ფორმირების ინტეგრაციული პროცესების გაღრმავების პირობებში სატრანსპორტო პრობლემების გადაჭრის კუთხით წამყვანი როლი ეკუთვნის საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნების ფორმირებასა და განვითარებას, რომელთანაც პირდაპირ კავშირშია სახელმწიფო-თაშორისი ეკონომიკური, კულტურული, სავაჭრო და სხვა ურთიერთკავშირების გაძლიერება. ამასთან, უპირატესად გასათვალისწინებელია საერთაშორისო სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის შექმნის მიზანშეწონილობა, სადაც შეთანხმებული იქნება ტექნიკური პარამეტრები და უზრუნველყოფილი გადაზიდვების ერთობლივი შეთანხმებული ტექნოლოგიების გამოყენება, როგორც ნაციონალური სატრანსპორტო სისტემების საერთო მსოფლიო სატრანსპორტო სისტემაში ინტეგრაციის საფუძველი.

სწორედ საერთაშორისო ურთიერთობებმა განაპირობეს ტრანსპორტირების პროცესებისადმი ლოგისტიკური მიდგომების შემდგომი განვითარება, რამაც მიიყვანა მსოფლიო ტვირთებისა და მგზავრების ნაკადების მოძრაობის ძირითად მიმართულებებზე სატრანსპორტო დერეფნების შექმნის აუცილებლობასთან.

საქართველოს სხვა ქვეყნებთან ურთიერთობა, მათ შორის სატრანსპორტო სფეროში, ბოლო ორი ათეული წელია ძალიან მაღალი

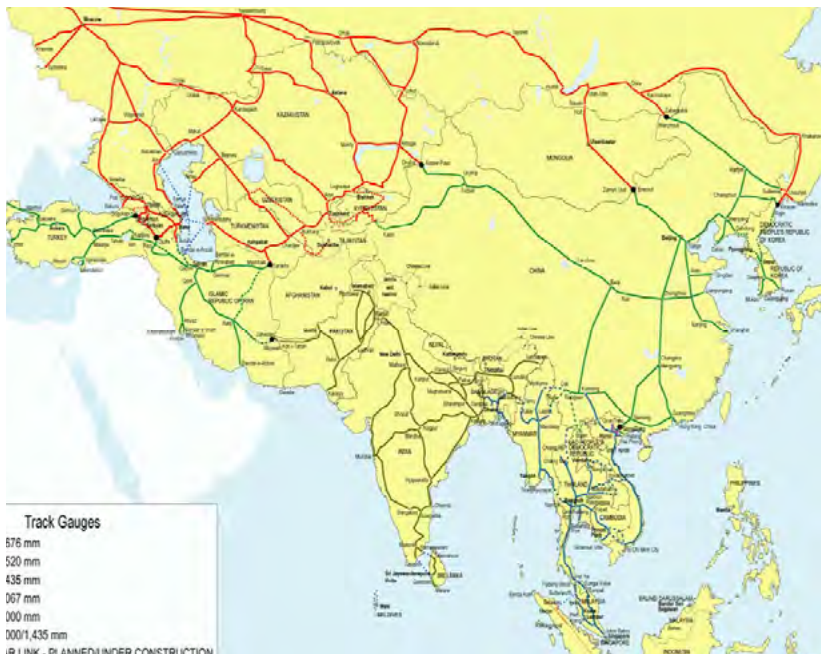
ინტენსივობით ვითარდება. გარდა ამისა, საქართველოს გეოგრაფიული მდებარეობა განსაზღვრავს მის წამყვან როლს საერთაშორისო კავშირებში ევროპისა და აზია-წყნარი ოკეანის ქვეყნებს შორის. ამას ემატება ისიც, რომ საქართველომ აღადგინა ისტორიულად დამკვიდრებული სატრანზიტო ქვეყნის მნიშვნელოვანი ფუნქცია, რასაც უკვე მთელი მსოფლიო ოფიციალურად აღიარებს. განვითარებადი საბაზრო ურთიერთობები აიძულებს ტვირთმფლობელებსა და გადაზიდვებს გამოიყენონ ტრანსპორტირების სისტემების პროექტირების თანამედროვე მეთოდები და შეძლონ სატრანსპორტო პროცესის რეალიზება ტვირთებისა და მგზავრების ტრანსპორტირების პროცესში ხარისხის ამაღლების კუთხით, რაც პირდაპირ უკავშირდება გადაზიდვების პროცესის უსაფრთხოებას.

სატრანსპორტო დერეფნების სისტემაზე გადასვლა ხორციელდებოდა თანდათანობით. თუკი თვალს გადავავლებთ სატრანსპორტო კორიდორების ფორმირების ღონისძიებათა მოკლე ისტორიას, რომელიც მოყვანილია ცხრილში 1, ნათლად დავინახავთ, რომ ეს საკმაოდ ხანგრძლივი პროცესია, რომელსაც გააჩნია მონაწილეთა გაფართოების აშკარა ტენდენცია.

ცხრილი 1. სატრანსპორტო კორიდორების ფორმირების ღონისძიებათა მიმოხილვა

წელი	ჩატარების ადგილი	ძირითადი გადაწყვეტილებები
1978	---	ევროკავშირის (EU) ინტერესებში სატრანსპორტო ქსელის განვითარების საკითხების განმხილველი კომიტეტის შექმნა
1982	---	სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის პროექტების ფინანსირებისათვის ევროპის კავშირის (EU) ბიუჯეტის შექმნა
1991	პრაღა	ტრანსპორტის მინისტრების 1-ლი პან-ევროპული კონფერენცია ევროპული სატრანსპორტო ქსელების თანამშრომლობისა და ინტეგრაციის საკითხებში

1991	მაასტრიხი	“თამაშის წესების” შემუშავება
1992	ედინბურგი	“ედინბურგის ინიციატივა“-ევროპის საინვესტიციო ბანკის მონაწილეობის გაფართოება სატრანსპორტო დერეფნების ფინანსირებაში
1994	კუნძული კრიტი (საბერძნეთი)	ტრანსპორტის მინისტრების მე-2 პან-ევროპული კონფერენცია ტრანსევროპული ქსელების 9 კორიდორთან დაკავშირებით და ქვეყნებს შორის ურთიერთობის გზებთან დაკავშირებით
1997	ჰელსინკი	ტრანსპორტის მინისტრების მე-3 პან-ევროპული კონფერენცია სატრანსპორტო დერეფნების განვითარებასთან დაკავშირებით
1998	სანკტ-პეტერბურგი	1-ლი საერთაშორისო ევროპა-აზიის სატრანსპორტო კონფერენცია აღმოსავლეთისა და დასავლეთის სატრანსპორტო სისტემების დონეების გათანაბრებასთან დაკავშირებით
1999	ტაშკენტი	საერთაშორისო კონფერენცია: “ევროპა-აზია სატრანსპორტო ხიდის პრობლემები” ანუ “აბრეშუმის გზა”
2000	სანკტ-პეტერბურგი	1-ლისაერთაშორისო ევრაზიული კონფერენცია ტრანსპორტში მულტიმოდალური გადაზიდვების განვითარებისათვის, მსოფლიო სატრანსპორტო სისტემაში “ბალტიის ხიდის” პროექტის გაფართოება და ინტეგრაცია
2001	ირკუტსკი	MCAT-ის პირველი კონფერენცია საავტომობილო გადაზიდვებზე “ევროპა-აზია”



სურათი1. ევრაზიის უმნიშვნელოვანესი სატრანსპორტო არტერიები

სურათზე 1 ნაჩვენებია საზღვაო და სახმელეთო უმნიშვნელოვანესი ევრაზიული სატრანსპორტო არტერიები, რომლებზედაც გაივლის ძირითადი ევრაზიული ნაკადები. თვალის ერთი გადავლებითაც ნათლად ჩანს, რომ საქართველოს შესაძლებლობა აქვს მიუერთდეს ნებისმიერ განშტოებას წარმოდგენილ სატრანსპორტო დერეფნებში. მითუმეტეს, რომ ეს უმნიშვნელოვანესი კორიდორები უკვე დიდი ხანია ფუნქციონირებენ საერთო ევრაზიულ სატრანსპორტო სივრცეში. გარდა რუსეთისა, ყველა მონაწილე ქვეყანა დაინტერესებულია ორივე მიმართულებით მოძრაი ტვირთნაკადების ნაწილი გაატაროს საქართველოს გავლით. კონკრეტულ განშტოებებზე აღნიშნული ტრასებისა ჩვენ ქვემოთ შევჩერდებით, ზოგადად აღვნიშნავთ, რომ საკონტინენტო გადაზიდვების წილი ყოველწლიურად გაიზრდება წარმოდგენილ

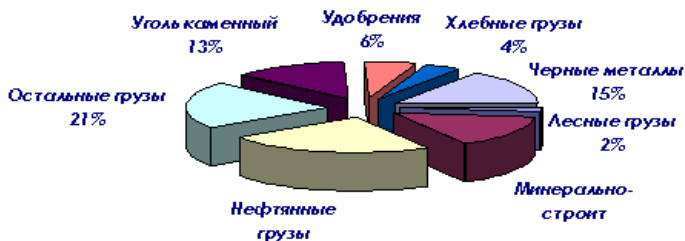
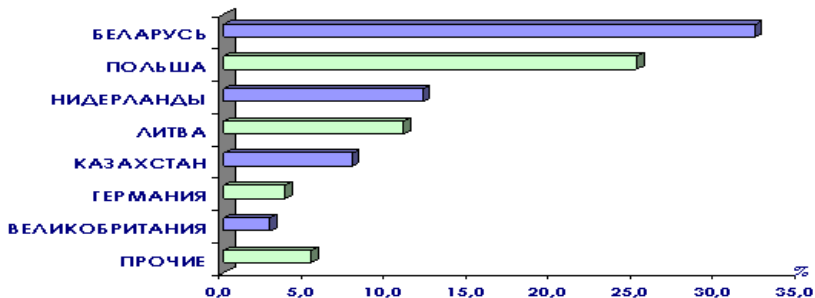
მიმართულებებზე, რადგან ყველა გენერალური ტვირთნაკადი ინტერმოდალური ნაკადების პოტენციურ შემავსებლებს წარმოადგენს. აქედან გამომდინარე, ძირითადი სატრანსპორტო ტექნოლოგია, რომლითაც უზრუნველყოფილია ინტერმოდალური მიმოსვლა არის კონტეინერი.

წარმოდგენილი დერეფნების დიდი ნაწილი ჩვენთვის კონკურენტუნარიანობის თვალსაზრისით არ წარმოადგენს დიდ ინტერესს, რადგან იქ ფორმირებული საკონტეინერო ინტერმოდალური ნაკადების მიმართულებები არ იკვეთება “ტრასეკას” დერეფანთან, თუმცა საინტერესოა იმ თვალთახედვით, რომ შესაძლებელია კავკასიაზე გამავალი ტვირთების შემდგომი ინტეგრაცია, ანუ მიერთება ამ სტრანსპორტო მიმართულებებთან, რაც ჩვენი ქვეყნის ტერიტორიაზე გამავალი ტრანზიტული ტვირთებისათვის “ტრასეკას” განშტოებად შეიძლება იქცეს.

ამდენად, ნებიმიერი ევროპა-აზიის აღიარებული დერეფანი გარკვეული ინტერესების სფეროს წარმოადგენს. საქართველოსათვის საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნების ჩრდილოეთის მიმართულებით საინტერესოა ორი ევრაზიული კორიდორი: ჩრდილოეთ-სამხრეთის და ტრანსციმბირული. სხვა მიმართულებებიდან აღვნიშნავთ ჩრდილოეთის საზღვაო გზას, რომელთანაც ჩვენი ქვეყნის ინტერესები ყველაზე ნაკლებად იკვეთება და პანევროპული სატრანსპორტო დერეფნები №№ 1, 2, და 9. ისინი საინტერესოა იმ კუთხით, რომ შესაძლებელია “ტრასეკას” განშტოების მიერთება აღნიშნულ მაგისტრალებთან.

თვითოეულ ამ კორიდორს მინიჭებული აქვს თავისი აღნიშვნა:

დერეფანი **“ჩრდილოეთი - სამხრეთი”** (აღმოსავლეთ, ცენტრალურ, დასავლეთ ევროპის და სკანდინავიის ქვეყნები — რუსეთის ევროპული ნაწილი — კასპიის ზღვა — ირანი — ინდოეთი, პაკისტანი და სხვა) — **NNS**;

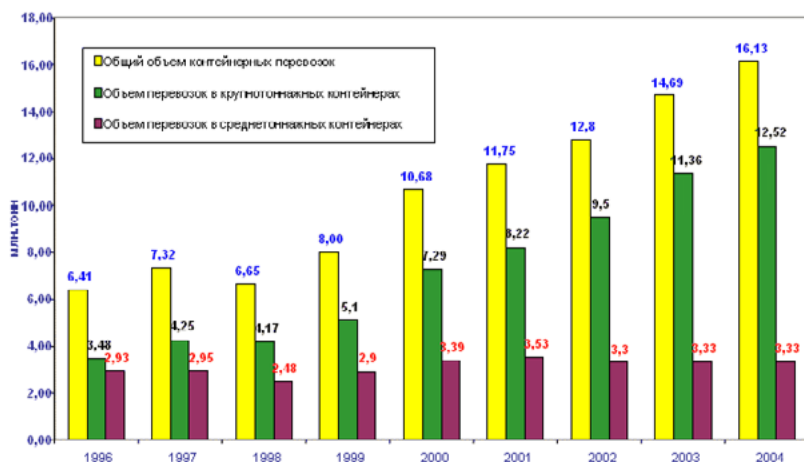


ჰისტოგრამა 1. ტვირთების საერთაშორისო გადაზიდვების სტრუქტურა
“ჩრდილოეთი - სამხრეთი” დერეფანში ქვეყნებისა და ტვირთების ნო-
მეკლასურის ჭრილში

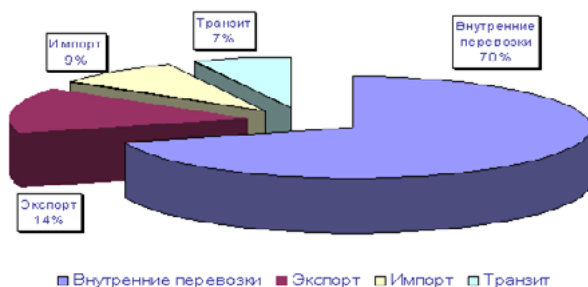
როგორც წარმოდგენილი ჰისტოგრამიდან ჩანს, ეს მიმართულებ-
ა ძალზედ საინტერესოა საქართველოსათვის, რადგან კასპიის
აუზის ქვეყნების გავლით შესაძლებლობას ვლენულობთ ევროპის
ჩრდილოეთში ტვირთების ტრანსპორტირებისათვის. გარდა ამისა,
ჰისტოგრამის ანალიზიდან ჩანს, რომ საკონტეინერო ინტერმოდა-
ლური ნაკადები ამ მიმართულებით საკმაოდ დაბალი მაჩვენებლე-
ბით ხასიათდება (ჯამური სავარაუდო არაუმეტეს 25%-ისა გადა-
ზიდვების საერთო მოცულობიდან). შესაბამისად, შესაძლებელია
ამ უპირატესობის გამოყენება აღნიშნულ მიმართულებაზე საკონ-
ტეინერო ნაკადების ფორმირების კუთხით. თუმცა, ისიც უნდა ითქ-
ვას, რომ ჩვენი დერეფნის გავლით ევრაზიულ არტერიებში საკმა-
ოდ მცირე რაოდენობის კონტეინერები გადამუშავდება.

დერეფანი “ტრანსციმბირი” (ცენტრალური ევროპა — მოსკოვი
— ეკატერინბურგი — კრასნოიარსკი — ხაბაროვსკი — ვლადი-

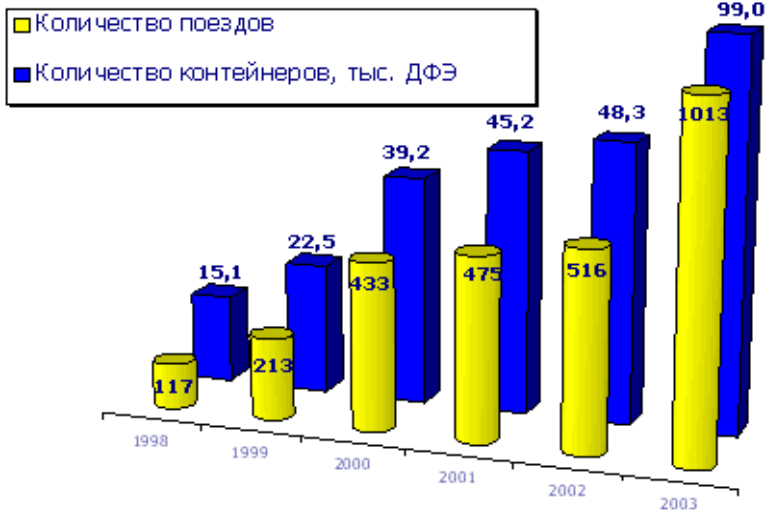
ვოსტოკი). ამ მიმართულებით მოძრავი საკონტეინერო ნაკადები ნაკლებად საინტერესოა საქართველოსათვის, თუმცა ინტერესები იკვეთება მის ერთერთ უმნიშვნელოვანეს განშტოებასთან: სანკტ-პეტერბურგი — კიევი — ნოვოროსიისკი — ყაზახეთი — მონღოლეთი — ჩინეთი და კორეა. მნიშვნელოვანია ის ფაქტორი, რომ ამ მიმართულებით მოძრავი ინტერმოდალური ნაკადები გადაებმება საერთოევროპულ დერეფნებს №2,3 და 9. ეს მიმართულება აღინიშნება — **TS**;



ჰისტოგრამა 2. ტრანსციმბირული მაგისტრალით კონტეინერების გადაზიდვის დინამიკა 1996-2004 წ.წ.



ჰისტოგრამა 3. ტვირთების საკონტეინერო გადაზიდვებში მოცულობათა წილობრივი განაწილება მიმოსვლის სახეობების მიხედვით



პისტოგრამა 4. ტრანსციმბირულ მაგისტრალზე სატრანზიტო კონტეინერების სატრანზიტო მატარებლებით გადაზიდვების მოცულობები

წარმოდგენილი პისტოგრამების ანალიზი სერიოზული დასკვნების გაკეთების საშუალებას იძლევა. რა თქმა უნდა აღნიშნულს მაგისტრალისთვის უნიკალურობიდან გამომდინარე ძალზე სერიოზული პერსპექტივები გააჩნია.

ცხადია, მისი საერთო პოტენციალი საკმაოდ დაბალი მაჩვენებლითაა გამოხატული. ეს დერეფანი ჩვენი ქვეყნის ინტერესებს არ კვეთს და ის საერთო ევრაზიული სივრცის ერთ-ერთ უმსხვილეს არტერიას წარმოადგენს. ჩვენთვის საინტერესოა მისი მნიშვნელოვანი განშტოება სანკტ-პეტერბურგიდან უკრაინისა და ყაზახეთის გავლით ჩინეთის მიმართულებასთან ინტეგრაციის თვალთახედვით. კერძოდ, შუაზიური ტვირთების ინტერმოდალური ნაკადი, რომლებიც ყაზახეთის ტერიტორიის გავლით ევროპისაკენ მიედინება, შესაძლებელია ჩვენი პორტების გავლით მიენოდოს ევროპას. ეს პარალელურ რეჟიმში ნიშნავს უკუ მიმართულებით “ტრასეკას” დერეფანში გამავალი ინტერმოდალური ნაკადების ნაწილის “ტრანსციმბირულ” უმსხვილეს არტერიასთან მიერთების შესაძლებლობას.

აქვე უნდა ითქვას, რომ საკმაოდ აქტიურად ვითარდება სამხრეთ-თავისური სატრანზიტო არტერია, რომელიც სამხრეთ კორეის პორტ “პუსანს”, ჩინეთის უმსხვილეს პორტებს საშუალებას აძლევს ტრანსციმბირული მაგისტრალის გვერდის ავლით გადაზიდოს ტვირთები ევროპაში. ტრანსთავისური სამხრეთი მაგისტრალი საკმაოდ მიმზიდველ პერსპექტივას ქმნის საქართველოსათვის ყარსის რკინიგზის მშენებლობის დასრულების შემდეგ, რადგან შეიძლება ამ მაგისტრალის ერთერთ სატრანზიტო განშტოებად იქნეს განხილული. მითუმეტეს, რომ აქ იკვეთება თურქეთის, აზერბაიჯანისა და საქართველოს ერთობლივი სატრანზიტო ინტერესები, განსაკუთრებით საკონტეინერო ნაკადების ფორმირების კუთხით.

დერეფანი **“პანევროპული №1”** - რიგა — კალინინგრადი — პოლონეთის საზღვრის განშტოება — ალინშენა **PE1**;

დერეფანი **“პანევროპული №2”** - ბელორუსის საზღვარი — სმოლენსკი — მოსკოვი — ნიჟნი ნოვგოროდი — სავარაუდო გაგრძელება ეკატერინებურგი - **PE2**;

დერეფანი **“პანევროპული №9”** — ფინეთი — სანკტ-პეტერბურგი — მასკოვი — უკრაინა — განშტოება ბელორუსია — ლიტვა — კალინინგრადი - **PE9**.

ჩვენთვის უდაოდ საინტერესოა პანევროპული მე-9 დერეფანი, რომელიც პრაქტიკულად აღიარებულია “ჩრდილოეთი — სამხრეთი” მარშრუტის გაგრძელებად, რადგან, საკონტეინერო ნაკადების გარკვეული სეგმენტი შეიძლება ამ განშტოებით გადაებას “ტრასეკას” მიმართულებას.

ცხადია, ქვეყნის გეოპოლიტიკური და ეკონომიკური ინტერესების გათვალისწინებით ყველა მარშრუტი, რომელიც შეიძლება გადაებას “ტრასეკას” მიმართულებას როგორც ევროპიდან აზიის, ასევე უკუ მიმართულებით, სერიოზული შესწავლისა და კვლევის ობიექტი უნდა იყოს. ამასთან, გასათვალისწინებელია ძირითად კორიდორებზე ახალი განშტოებების მიერთების ვარიანტებიც, რადგან მოზიდული იქნას ახალი ტვირთნაკადები. ყველა ის ქვეყნის შიგა თუ გარე კორესპონდენცია, რომელსაც სავარაუდოდ შეუძლია გადაკვეთოს “ტრასეკას” დერეფანი დეტალურად უნდა იქნეს შესწავლილი და გაანალიზებული, განსაკუთრებით გენერალური ტვირთების, როგორც ან უკვე არსებული, ან სავარაუდო ინტერმოდალური ნაკადები.



სურათი 3. პანევროპული საერთაშორისო დერეფნები



სურათი 4. პანევროპული დერეფნების ტრანსსაზიური გაგრძელება

საერთაშორისო სატრანსპორტო კორიდორების ინფრასტრუქტურაში საქართველოს ტერიტორიაზე განიხილება მუდმივი მონყობილობები (ინფრასტრუქტურული ობიექტები), ტრანსპორტის ყველა სახეობა — საავტომობილო, სარკინიგზო, საზღვაო და საჰაერო მათი შესაბამისი მონყობით; სატრანსპორტო ტერმინალებით, საზღვაო პორტებით, საერთაშორისო აეროპორტებითა და სარკინიგზო კვანძებით, რომლებიც განლაგებულია როგორც ქვეყნის შიგა, ისევე სასაზღვრო ტერიტორიებზე საბაჟო გამშვებ პუნქტებთან. ცხადია, ყველა ჩამოთვლილი მონყობილობა უნდა იყოს კონკურენტუნარიანი გარესაგაჭრო და სატრანზიტო ტვირთნაკადების მომსახურების თვალსაზრისით. უნდა აღინიშნოს, რომ საქართველოს პერსპექტივა ამ კუთხით განვითარების თვალსაზრისით საკმაოდ დიდ პოტენციას შეიცავს.

დერეფნების მოყვანილი შეფასებების სისტემა, მათი დღევანდელი მდგომარეობა საქართველოში, ასევე, გლობალიზაციის გამოწვევები გვაძლევს საშუალებას გავაკეთოთ შემდეგი დასკვნები:

- აუცილებელია დინამიური, სისტემური, მეცნიერულად დასაბუთებული სახელმწიფო პოლიტიკა საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნების სფეროში;

- “ტრასეკას” გააჩნია ყველა წინაპირობა პერსპექტიული განვითარებისათვის, რათა შენარჩუნდეს არსებული დადებითი დინამიკა სატრანზიტო ტვირთების მომსახურებისას;

- საერთაშორისო დერეფნის საკითხის წარმატებით გადაჭრა კავკასიის რეგიონში მთლიანად დამოკიდებულია საქართველოს სატრანსპორტო პოლიტიკაზე, მათ შორის თავისუფალი და სპეციალური ინდუსტრიული ზონების თანმიმდევრულ და სწორ განვითარებაზე.

დღეისათვის, საქართველო სთავაზობს მსოფლიო თანამეგობრობას ახალ ნაციონალურ პროდუქტს — სატრანზიტო სატრანსპორტო მომსახურების ექსპორტს. ქვეყანა მზადაა ამ პროდუქტის რეალიზებისათვის ურთიერთხელსაყრელი პირობებით საზღვარგარეთელ პარტნიორებთან ერთად. მნიშვნელოვანია, რომ ტრანზიტო ჩვენი ქვეყნის გავლით ხორციელდება ერთიანი საბაჟო სივრცის გავლით, სადაც მოქმედებს ერთიანი კანონები. სატრანსპორტო მომსახურების ექსპორტი მოუტანს საქართველოს ბევრ სარგებელს. ეს

პირველ რიგში არის პირდაპირი ფულადი შემონატანები სატრანსპორტო და მისი თანმხლები სხვა მომსახურების გადასახადების სახით. გარდა ამისა, სატრანზიტო ქვეყნებში მოემართება ინვესტიციები სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარებისათვის, და ისინი ხდებიან თქანამედროვე სატრანსპორტო ტექნიკის და ტექნოლოგიების დანერგვის პოლიგონები, რადგან, დერეფანში მონაწილე ყველა ქვეყანა დაინტერესებულია მისი სტაბილური და მყარი განვითარებით, რაც საბოლოო ჯამში ინვესს საერთო ლოგისტიკური დანახარჯების შემცირებას. ყოველივე ეს კი ქმნის შესაბამის პირობებს ნაციონალური საგარეო ვაჭრობის განვითარებისა იმ რეგიონებში, სადაც გაივლის სატრანზიტო კორიდორები. და ბოლოს, ტრანზიტი წარმოადგენს საიმედო საშუალებას საერთაშორისო არენაზე ქვეყნის გავლენის გაძლიერების თვალსაზრისით.

საქართველოს აქტიური მონაწილეობა რეგიონში საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნების ფორმირებაში გახდა ბოლო ათწლეულებში ნაციონალური ტრანსპორტის პირველი რიგის ამოცანა. სახელმწიფოებრივი მნიშვნელობა ამ ამოცანისა განპირობებულია სატრანსპორტო მომსახურების გეოგრაფიული უპირატესობით, რაც ხელსაყრელ პირობას ქმნის მისი ექსპორტის კუთხით. საერთაშორისო ელექტრონული საქონელთბრუნვის გაფართოებამ ტრანსპორტის წინაშე ახალი გამოწვევები დააყენა, ესაა დაჩქარებული საქონელთბრუნვა და ტვირთების მიწოდების ზუსტი დროის დაცვა. ამ კონტექსტის ქრილშია განსახილვეელი ქვეყნის სატრანსპორტო სისტემის სრულყოფის საკითხი და მისი სატრანზიტო პოტენციალის რეალიზაცია, პირველ რიგში ევრაზიულ საერთაშორისო სატრანსპორტო სივრცეში. სატრანზიტო რენტა (ნაციონალური სატრანსპორტო სისტემის შემოსავალი ტვირთების სატრანზიტო გადაზიდვებისგან) იქნება საკმაოდ სოლიდური სავალუტო შემონატანი ქვეყნის ბიუჯეტში.

ქვეყნის გეოგრაფიული მდებარეობის უფრო სრული გამოყენებისათვის, საგარეო ვაჭრობის საქმიანობის მზარდი მოცულობის უზრუნველსაყოფად აუცილებელია საქართველოს სატრანსპორტო დერეფნის გეგმაზომიერი განვითარება, როგორც ერთიანი ევრაზიული სატრანსპორტო სისტემის ინფრასტრუქტურის მნიშვნელოვანი ელემენტისა.

ზემოთ წარმოდგენილი სამხრეთ აზიური — ევროპული ტვირთ-ნაკადები, რომლებიც მოძრაობენ შავი და კასპიის ზღვების გავლით და ძირითადად გაივლიან ყოფილი პოსტსაბჭოთა ქვეყნების ტერიტორიებზე, ისევე, როგორც აღმოსავლეთ ევროპის ყოფილი სოციალისტური ბანაკის ქვეყნების ტერიტორიებზე გამავალი ტვირთნაკადები, ჩვენი რეგიონის სასიცოცხლო ინტერესებს წარმოადგენს “ტრასეკას” დერეფნის საერთო ევრაზიულ ინფრასტრუქტურაში ჩართვის კუთხით.

გვაქვს რა საზღვაო პორტები შავ ზღვაზე, განვითარებული და მშენებარე სარკინიგზო ხაზები, განვითარებული და თანამედროვე სტანდარტებით მშენებარე საავტომობილო მაგისტრალები, საერთაშორისო აეროპორტების კომპლექსი ყოველი მიმართულების საჰაერო ტრასებით — საქართველოს გააჩნია სოლიდორი სატრანსპორტო პოტენციალი, რომელსაც შეუძლია უზრუნველყოს ნაციონალური სატრანზიტო რესურსი ევროაზიური კავშირების გაღრმავების თვალსაზრისით ტრანსპორტის ყველა სახეობებსა და ყველა მიმართულებაზე.