

საქართველოს პრეზიდენტი სატრანსპორტო სისტემაზე პოლიტიკა

ბესიკ ფუტყარაძე,
რევაზ ქელდიშვილი
სტუდენტები

საქართველოს ეკონომიკისათვის ტრანსპორტი ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი დარგია, რასაც მისი გეოპოლიტიკური მდებარეობა განაპირობებს. აქ ტრანსპორტის თითქმის ყველა დარგის განვითარებისათვის ხელსაყრელი პირობებია, ამიტომაც ბოლო დროს მნიშვნელოვნად განვითარდა ტრანსპორტის ისეთი სახეც კი, როგორიცაა მილსადენი. დიდი პერსპექტივებია ისეთი ტრადიციული სახეების განვითარებისათვის, როგორიცაა რკინიგზა და საავტომობილო ტრანსპორტი. ამასთან მიუხედავად გარკვეული სიძნელეებისა შესაძლებელია საზღვაო ტრანსპორტის განვითარება და საქართველოს საზღვაო პორტებში დასამუშავებელი ტვირთების მოცულობის ზრდაც.

2010 წელს საქართველოს მთლიანმა შიდა პროდუქტმა შეადგინა 20743 მლნ. ლარი, ხოლო გამოშვებული პროდუქციის მოცულობამ 30467 მლნ. ლარი¹, აქედან ტრანსპორტზე მოდიოდა 2351 მლნ ლარი, ანუ 8.9 პროცენტი, რაც მნიშვნელოვანი მაჩვენებელია და საქართველოს ეკონომიკის საერთო ჩამორჩენილობის ფონზე სავსებით შესაძლებელია ტრანსპორტის გაცილებით მაღალი ტემპებით განვითარება, ვიდრე ეკონომიკისა საერთოდ.

საქართველოს ტრანსპორტის თვისობრივ შემადგენლობაზე შეიძლება ვიმსჯელოთ ოფიციალური სტატისტიკის მიხედვით, რომლის მონაცემებიც ბოლო წლებისათვის წარმოდგენილია ცხრილში

მოყვანილი ციფრობრივი მაჩვენებლები მიუთითებს საქართველოს ტრანსპორტის სტაგნაციას 2007-2010 წლების განმავლობაში. 2006 წ-ს საერთო სატვირთო გადაზიდვებმა შეადგინა 49946 მლნ. ტონა, რაც ხუთი წლის განმავლობაში თითქმის არ შეცვლილა და 2010 წლისათვის მხოლოდ 48911 მლნ.

1 საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური. საქართველოს სტატისტიკური წელიწდეული. თბილისი, 2011 წ. გვ. 116.

ტონით განისაზღვრა. მნიშვნელოვანი კლება დაფიქსირდა რკინიგზის და საზღვაო ტრანსპორტზე. აღნიშნული გამოწვეულია სხვადასხვა მიზეზებით.

ცხრილი 1. ტვირთის გადაზიდვა ტრანსპორტის სახეების მიხედვით (მლნ. ტონა)¹

წლები	სულ	მათ შორის			
		სარკინ.	საავტომ.	საზღვაო	საჰაერო
2006	49946	22643	27261	40.4	1,6
2007	49830	22230	27561	37,9	1,1
2008	49058	21181	27864	11,9	0,7
2009	45275	17104	28170	-	0,4
2010	48911	19930	28480	-	0,5

უპირველესად უნდა აღინიშნოს რკინიგზის ტრანსპორტის არაეფექტური მენეჯმენტი და სატარიფო პოლიტიკის ნაკლოვანებები, ამასთან მნიშვნელოვანი პრობლემებია რკინიგზის ტექნიკური აღჭურვილობის მხრივაც, როს გამოც სიჩქარე სარკინიგზო გადაზიდვებზე დაბალია. რაც შეეხება საზღვაო ტრანსპორტს, აქ ძალიან ცუდი მდგომარეობა, რაც, უპირველესად, ხელოვნურად საზღვაო ტრანსპორტის გაკოტრებამ და საზღვაო სატრანსპორტო საშუალებების გასხვისებამ გამოიწვია. მიხედვად იმისა, რომ თითქმის საქართველოს ყველა მოქალაქე ხვდებოდა რა მდგომარეობა იყო საზღვაო ტრანსპორტში, მას ხელისუფლება არ აღუდგა წინ და მივიღეთ ის, რომ საქართველო, რომელიც საზღვაო ქვეყანაა, დარჩა საზღვაო ტრანსპორტის გარეშე, მაშინ როცა არასაზღვაო ქვეყნებსაც კი, იშვიათი გამონაკლისის გარდა, საზღვაო ფლოტი ჰყავს. მაგალითად, მეზობელ აზერბეიჯანს და უზბეკეთს.

საქართველოს ტრანსპორტი უნდა განვიხილოთ ერთიანი სა-

¹ საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური. საქართველოს სტატისტიკური წელიწდეული. თბილისი, 2011 წ. გვ.195.

ტრანსპორტო სისტემის კომპლექსში, რამდენადაც სხვადასხვა ტრანსპორტის წარმატებული ფუნქციონირება შეუძლებელია ავტონომიურად. მაგალითად რკინიგზის ტვირთბრუნვა შეუძლებელია საზღვაო პორტებში ტვირთების დამუშავების ზრდის გარეშე და პირიქით-საზღვაო პორტები ვერ შეძლებენ ტვირთების დამუშავებას, თუ მას ისინი არ მიეწოდა იგივე რკინიგზით და საზღვაო ტრანსპორტით.

საქართველო “ტრასეკას” ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი შემადგენელია, მაგრამ მრავლად მოიძებნება სხვა ალტერნატიული მიმართულებები რუსეთის, უკრაინის და თურქეთის გავლით. მიუხედავად იმისა, აღნიშნული სატრანსპორტო მიმართულებებიდან საქართველოზე გამავალი მარშრუტი ყველაზე მოკლე და შესაბამისად ყველაზე ხელსაყრელიც უნდა იყოს კასპიის ზღვის აუზიდან ევროპაში მიმავალი ტვირთებისათვის. საქართველოზე გამავალი მარშრუტი მაინც ვერ უნევეს ჯეროვან კონკურენციას ალტერნატიულ მიმართულებებს. მაგალითად, აზერბეიჯანის სატრანზიტო ტვირთების გადაზიდვის მოცულობა 200 მლნ. ტონას აჭარბებს, მაშინ როცა საქართველოს საერთო ტვირთბრუნვა მხოლოდ მისი მეოთხედია.¹ აზერბეიჯანის სატრანზიტო ტვირთების მხოლოდ ნაწილს- 26.8 მლნ. ტონა ტვირთს, “ევროპა-კავკასია-აზია” ატარებს, რომელიც საქართველოზე გაივლის. ასევე განუწყვეტლივ იზრდება ტვირთების გადაზიდვის მოცულობები რუსეთსა, უკრაინასა და თურქეთში, ჩვენთან კი ბოლო ხუთი წლის განმავლობაში მდგომარეობა თითქმის უცვლელია. საქართველომ უნდა შეძლოს სატრანსპორტო გადაზიდვების კონკურენციის პირობებში ღირსეული ადგილის დამკვიდრება, წინააღმდეგ შემთხვევაში თამაშგარე მდგომარეობაში აღმოვჩნდებით, რაც კარგს არაფერს უქადის საქართველოს ეკონომიკას საერთოდ. ამ მიმართებით საყურადღებოა “მარაბდა-ახალქალაქი-კარნახის” რკინიგზის მშენებლობის საკითხი, რომლის არსებობის საჭიროება ამ ბოლო დროს საგულისხმო კითხვებს ბადებს. გამოჩნდა მოსაზრებები აღნიშნული მიმართულების მიზანშეწონილობის შესახებ,²

1 იხ. საიტი: <http://www.newsazerbaijan.ru/economic/20110817/296270975.html>. გადამოწმებულია 24.12.2012.

2 იხილეთ გაზეთი “კვირის პალიტრა”. 2012. №52. გვ.6.

რაც ჯერ ერთი დაგვიანებულია და საკითხი სამთავრობო ხელშეკრულებით კარგა ხნის წინ გადაწყდა და, მეორე მხრივ, მიგვაჩინია, რომ რკინიგზის აღნიშნული მიმართულება მნიშვნელოვნად წაადგება საქართველოს ტრანსპორტს და ეკონომიკას, ხოლო შიში იმისა, რომ საქართველოს პორტებს და ზოგადად საქართველოს “აღმოსავლეთ-დასავლეთის” მიმართულებას ტვირთები მოაკლდება-არამართებულია. ეს უკანასკნელი ბუნებრივად ყველაზე მოკლე და ყველაზე იაფი მიმართულებაა და მან უნდა უზრუნველყოს ტვირთების მოზიდვა ტვირთბრუნვის სიჩქარის გაზრდით და გადაზიდვების სიიარფით. წინააღმდეგ შემთხვევაში ზემოთ-მოყვანილი ალტერნატიული მიმართულებები მაინც ვერ უზრუნველყოფს “დასავლეთ-აღმოსავლეთის” აუცილებელ დატვირთვას. ამავე დროს აზერბეიჯანიდან მომავალი სარკინიგზო ტვირთების თურქეთის გავლით ტრანსპორტირების შემთხვევაში სარკინიგზო გადაზიდვის მნიშვნელოვან ნაწილს-დაახლოებით 200 კმ-ს, საქართველო უზრუნველყოფს და ეს შემოსავლების მნიშვნელოვანი წყარო გახდება რკინიგზისთვის, ხოლო გზის მიმართულება და მიმდებარე ტერიტორიები ეკონომიკური განვითარების თვალსაზრისით, ხელსაყრელ გარემოში აღმოჩნდება.

“ტრასეკას” მიმართულებას ტვირთების ნაკლებობა არ ემუქრება, რასაც მრავალი ექსპერტი ადასტურებს. ა. მოროზოვის მიერ მოპოვებული ინფორმაციით¹, მოვლენების რაციონალურად განვითარების შემთხვევაში უკვე 2015 წლისათვის ტვირთბრუნვამ აზიასა და ევროპას შორის შეიძლება მიაღწიოს 2 ტრილიონ ტონას, რომლის მნიშვნელოვანი ნაწილი შეიძლება “ტრასეკას” მიმართულებაზე იყოს მოზიდული. ამიტომაც არიან ამ პროექტის მონაწილე ქვეყნები (აზერბეიჯანი, სომხეთი, ბულგარეთი, საქართველო, ყაზახეთი, ყირგიზეთი, მოლდავეთი, რუმინეთი, ტაჯიკეთი, თურქმენეთი, თურქეთი, უზბეკეთი, უკრაინა) დარწმუნებულნი პროექტის წარმატებულად განვითარებაში. პროექტის მიერთებისადმი სურვილს გამოთქვამს ავღანეთიც და ჩინეთიც, რაც ამ ქვეყნის ტვირთების “ტრასეკას” მიმართულებაზე გადმომისამართებაზე მიუთითებს. ქვემოთ მოყვანილ რუკაზე ნათელი

1 იხ. ინტერნეტგაზეთი “რეგიონ პლიუს” საიტი: <http://www.regionplus.az/ru/articles/view/39>. გადამოწმებულია 24.12.2012.

ხაზით აღნიშნულია “ტრასეკას” გზა, რომლიდანაც ჩანს, თუ რა დიდი შესაძლებლობებია ამ სატრანსპორტო მიმართულებაზე.

მიუხედავად იმისა, რომ ტვირთების მნიშვნელოვანი ნაწილი შეიძლება გადაიზიდოს რკინიგზით თურქეთის გავლით (მარაბდა-ახალქალაქი-კარნახის გზის მშენებლობის დამთავრების შემდეგ) საქართველოს საზღვაო პორტებს “უქმად” დგომა არ ემუქრება.

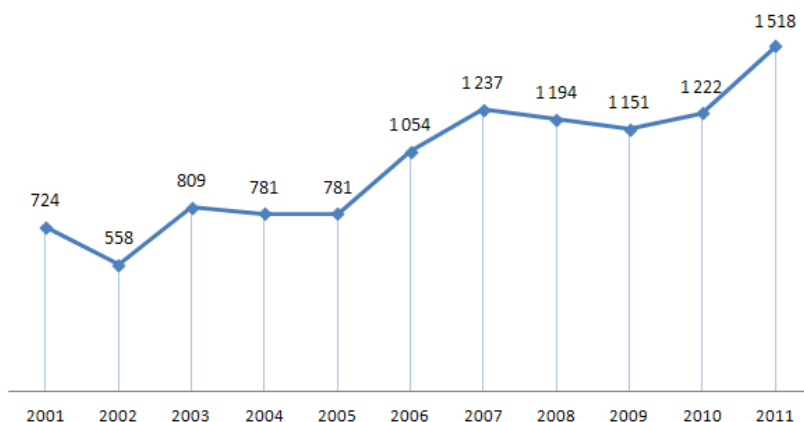


ნახაზი 1. „ტრასეკას“ მიმართულება.

საქართველოს საზღვაო პორტებიდან სრულფასოვნად ფუნქციონირებს ბათუმისა და ფოთის პორტები. ბათუმის პორტი შედარებით ღრმაა, რაც დიდტონაჟიანი გემების შემოსვლის საშუალებას იძლევა. ტვირთბრუნვაში ჭარბობს თხევადი ტვირთები (ნავთობი), იგი შეადგენს საერთო ტვირთბრუნვის უმეტეს ნაწილს. 2012 წლის 11 დეკემბრისათვის ბათუმის ნავთობტერმინალმა განახორციელა 4910 ათასი ტონა ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების გადატვირთვა,¹ ხოლო მშრალი ტვირთების დამუშავების მაჩვენე-

1 იხ. საიტი: <http://www.batumiport.com/index.php?page=shownews&id=58>.
გადამოწმებულია 24.12.2012.

ბლები ბოლო წლების განმავლობაში ასე გამოიყურება (იხილეთ ნახაზი 2). ეს მაჩვენებლები მიღწეულია იმ პირობებში, როცა ბათუმის მფლობელ ყაზახურ კომპანიას მნიშვნელოვანი ინვესტიციები არ განუხორციელებია პორტის კეთილმოწყობისათვის და მისი აღჭურვისათვის თანამედროვე მაღალი მწარმოებლურობის მქონე დანადგარებით. ანლოგიური პროცესები ვითარდება ფოთის პორტშიც.



ნახაზი 2. მშრალი ტვირთების ტერმინალის ტვირთბრუნვა 2001-2011 წწ. (ათასი ტონა)

რაც შეეხება სუფსის, ყულევის და ანაკლიის პორტებსა და ტერმინალებს, მათი განვითარებისათვის ხელსაყრელი პირობებია და მომავალში მათი განვითარება მოსალოდნელია რეალური კონკურენციული გარემოს შექმნით.

საზღვაო პორტების მუშაობის ინტენსივობის ამაღლებას ხელი შეეწყობა საქართველოს საზღვაო ფლოტის შექმნითაც. დღეისათვის ქვეყანა არ ფლობს არცერთ საზღვაო გემს, თუ ლაინერს. ჩვენ შეგვიძლია ვისარგებლოთ საზღვაო ქვეყნის სტატუსით და დავინყუოთ ფლოტის შექმნა, რაც მოსახერხებელი იქნება შესაბამისი ეკონომიკური პოლიტიკის გააქტიურებით.