

საქართველოს რკინიგზის ტექნიკურ- ეკონომიკური ანალიზი

DOI - 10.36962/ecs105/9-10/2022-145

გიორგი ნანობაშვილი
სტუ დოქტორანტი
Nanobashvili.gio@gmail.com

რეზიუმე

საქართველო ტერიტორიით პატარა და მოსახლეობით მცირერიცხოვანი სახელმწიფოა, მაგრამ მის ტერიტორიაზე გადის ევროპა-აზიის დამაკავშირებელი უმოკლესი გზა, რომლის სათანადოდ გამოყენება ხდებოდა უხსოვარი დროიდან, ჯერ კიდევ ელინური და რომაული ცივილიზაციის პერიოდიდან. მაშინაც, როცა საქართველო დანინაურებული იყო ეკონომიკურად და პოლიტიკურად შუა საუკუნეებში. მაშინაც კი, როდესაც საქართველო რუსეთის იმპერიის შემადგენლობაში იყო. გამოიყენება დღესაც-დამოუკიდებელობის მოპოვების შემდგომაც, მაგრამ როგორც ჩანს არასაკმარისად. შედეგად ტრანსპორტის ნილი საქართველოს მშპ-ში მოკრძალებულია და ესეც მწირი ეკონომიკის ფონზე, მაშინ, როცა ეკონომიკის ამ დარგს ხელშესახები შედეგების მოტანა შეუძლია, მითუმეტეს, თუ გავითვალისწინებთ ქვეყნის საზღვაო ქვეყნის სტატუსსაც, რომლის ფუფუნებაც მსოფლიოს მრავალ ქვეყანას არ გააჩნია. დღესდღეობით სარკინიგზო ტრანსპორტის განვითარების სარეალიზებელი სტრატეგია ორიენტირებულია ქვეყნის ეკონომიკის ინვესტიციურ-ინოვაციური პროექტების განვითარებაზე. პრიორიტეტული ხდება სამეცნიერო-ტექნოლოგიური მიმართულებები, რომლებმაც უნდა გააფართოვონ მოწინავე გამოგონებების გამოყენება სარკინიგზო ტრანსპორტზე და აამაღლონ საქართველოს სატრანსპორტო მომსახურებათა კონკურენტუნარიანობა მსოფლიო ბაზარზე. საინჟინრო გადწყვეტათა ეკო-

ნომიკური შეფასების საკითხისათვის ინჟინერინგის პროცესის ერთ-ერთ ძირითად შემადგენლად ითვლება საინჟინრო გადაწყვეტების ეკონომიკური მიზანშეწონილობის განსაზღვრა. ნებისმიერი ღონისძიება და მოქმედება ბიზნესში აზრს დაკარგავს თუ იგი არ იძლევა ეკონომიკურ ეფექტს. ამიტომ ყოველი გადაწყვეტის პრაქტიკული რეალიზაცია დასაბუთებული უნდა იყოს ეკონომიკურად, ანუ წინასწარ გაითვალოს ის მოსალოდნელი ფინანსური შედეგები, რაც შეიძლება მიღებული იქნას მოცემული ღონისძიებების დანერგვით.

საკვანძო სიტყვები: მენეჯმენტი, ტრანსპორტი, რკინიგზის ტრანსპორტი.

შესავალი

საქართველოს ტერიტორიაზე გადის შუა აზიის, დასავლეთთან დამაკავშირებელი, სამი სატრანზიტო ხაზიდან ერთ-ერთი ყველაზე უმოკლესი ხაზი, რაშიც წამყვანი როლი შ.პ.ს. „საქართველოს რკინიგზას“ უჭირავს. შესაბამისად, კავკასიის გავლით დასავლეთ-აღმოსავლეთის სარკინიგზო ტრანზიტის ფუნქციის ხელშეწყობის იდეა 90-იანი წლების დასაწყისიდან ევროკავშირისა და ამერიკის შეერთებული შტატების და სხვა განვითარებული დემოკრატიული ქვეყნების დიდ ინტერესს იწვევს, რაც გულისხმობს საქართველოში დემოკრატიული ინსტიტუტების, თავისუფალი საბაზრო ურთიერთობისა და მიმზიდველი საინვესტიციო გარემოს ჩამოყალიბების ხელშეწყობას. აქედან გამომდინარე მისი ეკონომიკური ზრდა და მდგრადი განვითარება მეტწილად დამოკიდებულია, საქართველოს, როგორც სატრანზიტო ქვეყნის, პოტენციალის ეფექტურ გამოყენებაზე. აღნიშნულთან დაკავშირებით აუცილებელია რკინიგზამ შეძლოს მომხმარებლისათვის მომგებიანი პირობების შეთავაზება და მათი პრაქტიკული განხორციელება, რისთვისაც საჭიროა მძლავრი თანამედროვე ინფრასტრუქტურის შექმნა, რაც უზრუნველყოფს ტვირთების გარანტირებულად დაცვას, მათ სწრაფ გადაზიდვას და სატრანსპორტო ხარჯების შემცირებას.

ქირითაღი ნაწილი

საქართველოში სატრანსპორტო დარგის დინამიკა ბოლო წლებში დაღმავალი ტრენდით ხასიათდება რომლის გამომწვევი მიზეზებიც უამრავია. მათგან გამოვეყოთ ორი მიმართულება: სატრანსპორტო ტვირთების მოზიდვაზე არასაკმარისი ორგანიზაციული სამუშაოების წარმართვა და შიდა ეკონომიკის იმპორტირებულ ნედლეულზე, მასალებსა და მკომპლექტებელ ნაკეთობებზე მოთხოვნის შემცირება.

ტრანსპორტის დინამიკა ოფიციალური სტატისტიკით ნაჩვენებია ცხრილ 1 და ცხრილ 2-ში.

1. ტვირთის გადატანა საერთო სარგებლობის ტრანსპორტის სახეობის მიხედვით (ათასი ტონა)

FREIGHT CARRIED BY GENERAL PURPOSE TRANSPORT TYPES
(thsd. tons)

წლები Years	სულ Total	მათ შორის: Of which:			
		სარკინიგზო railroad	საავტომობილო motor vehicles	საზღვაო marine	სამაჟრო air
2011	48 926.8	20 123.4	28 794.1 ¹⁾	8.1	1.2
2012	49 190.8	20 076.0	29 110.8 ¹⁾	3.6	0.4
2013	47 616.4	18 185.0	29 431.0 ¹⁾	-	0.4
2014	46 445.1	16 673.3	29 754.7 ¹⁾	-	17.1
2015	44 247.1	14 142.7	30 082.0 ¹⁾	-	22.4
2016	42 318.9	11 881.7	30 412.9 ¹⁾	-	24.3
2017	41 507.4	10 672.5	30 747.4 ¹⁾	-	87.5
2018	41 226.2	9 991.5	31 085.6 ¹⁾	-	149.1
2019	42 433.5	10 860.6	31 427.5 ¹⁾	-	145.4
2020	42 916.9	10 909.3	31 773.2 ¹⁾	-	234.4

2. საერთო სარგებლობის ტრანსპორტის ტვირთბრუნვა ტრანსპორტის სახეობის მიხედვით (მლნ. ტონა-კმ)

FREIGHT TURNOVER BY GENERAL PURPOSE TRANSPORT TYPES
(mln. tons/km)

წლები Years	სულ Total	მათ შორის: Of which:			
		სარკინიგზო railroad	საავტომობილო motor vehicles	საზღვაო marine	სამაჟრო air
2011	6 690.0	6 054.8	628.4 ¹⁾	5.3	1.5
2012	6 616.8	5 976.6	637.3 ¹⁾	2.4	0.5
2013	6 172.4	5 525.9	646.1 ¹⁾	-	0.4
2014	5 672.4	4 987.6	655.1 ¹⁾	-	29.7
2015	4 966.9	4 261.3	664.3 ¹⁾	-	41.3
2016	4 140.9	3 423.1	673.6 ¹⁾	-	44.2
2017	3 796.1	2 963.3	683.0 ¹⁾	-	149.8
2018	3 519.8	2 598.2	692.6 ¹⁾	-	229.0
2019	3 905.9	2 935.0	702.3 ¹⁾	-	268.6
2020	4 076.0	2 925.5	712.1 ¹⁾	-	438.4

აღსანიშნავია ის ფაქტი რომ საქართველოს რკინიგზამ 2021 წელი 52.7 მილიონი ლარის მოგებით დახურა. პანდემიის მიუხედავად, 2021-ში კომპანიის ტვირთბრუნვა გაიზარდა და 12 მილიონი ტონა შეადგინა. სატვირთო გადაზიდვებში ზრდის ტრენდს საქართველოს რკინიგზა 2018 წლიდან ინარჩუნებს. რაც შეეხება საოპერაციო შემოსავლებს, კომპანიას ამ სეგმენტშიც პოზიტიური ცვლილებები აქვს. საოპერაციო შემოსავლები 12%-ით გაიზარდა, რაც ჯამურად 547 მილიონი ლარია.

აღსანიშნავია, რომ 2021 წლის მე-2 კვარტალში საქართველოს რკინიგზამ 2012 წლის ობლიგაციების ნარმატებული რეფინანსირება მოახდინა. ახალი მწვანე ობლიგაციების გამოშვებით ორგანიზაციამ წლიური საპროცენტო განაკვეთი 7.75-დან მინიმალურ 4 %-მდე შეამცირა. კომპანია 7 წლის ქრილში 130 მილიონ დოლარზე მეტს დაზოგავს.

2016 წლის შემდეგ, საქართველოს რკინიგზას ჰქონდა აქტივების გაუფასებურების და ლარის დევალვაციით გამოწვეული ზარალი. 2021 წელს კი პანდემიის და სხვა გამოწვევების მიუხედავად, კომპანიის მენეჯმენტმა ნეგატიური ტრანსპორტის ტრანსპორტის განვითარების სარეალიზებელი სტრატეგია დღესდღეობით ორიენტირებულია ქვეყნის ეკონომიკის ინვესტიციურ-ინოვაციური პროექტების განვითარებაზე. პრიორიტეტული ხდება სამეცნიერო-ტექნოლოგიური მიმართულებები, რომლებმაც უნდა გააფართოვონ მოწინავე გამოგონებების გამოყენება სარკინიგზო ტრანსპორტზე და აამაღლონ საქართველოს სატრანსპორტო მომსახურებათა კონკურენტუნარიანობა მსოფლიო ბაზარზე.

როგორც ზემოთაღნიშნული ცხრილებიდან ჩანს, ყოველწლიურად იკლებს სარკინიგზო ტვირთბრუნვა, რაც განპირობებულია სისტემის მოძველებული და არაეფექტური დაგეგმარების, ძირითადი საშუალებებით უსაფრთხოების, მოგებისა და განვითარების გაუმჯობესების შეფერხების გამო. უახლესი 50 წლის მანძილზე რკინიგზაში არ განხორციელებულა ინვესტიციურ-ინოვაციური პროექტების შემუშავება. რკინიგზის ინფრასტრუქტურა განიცდის მოდერნიზაციის მწვავე ნაკლებობას,

არსებობს გარკვეული სისუსტეები, როგორცაა მთლიანი სისტემის სიძველე და უუნარობა, უამრავი სიჩქარის შეზღუდვები, ამის გამო ფერხდება უსაფრთხოების, შემოსავლების და ტვირთბრუნვის ზრდის გაუმჯობესება და ვერ უწევს ეფექტურ კონკურენტუნარიანობას არსებულ ალტერნატიულ გზებს. იმის ნაცვლად, რომ დაიგეგმოს მთლიანი გზის მოდერნიზაციის ინოვაციური პროექტები, ხდებოდა მხოლოდ პატარა უბნების მიმდინარე შეკეთებები.

ზემოთ აღნიშნულიდან გამომდინარე აუცილებელია რკინიგზის მოდერნიზაცია, ინოვაციური პროექტების დაგეგმვით, რომლებიც, თავის მხრივ, დიდ ინვესტიციებთანაა დაკავშირებული. „საქართველოს რკინიგზამ“ უნდა უზრუნველყოს: სატვირთო და სამგზავრო მოძრაობის გაუმჯობესება; სადგურების, დეპოებისა და ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესება; სატვირთო და სამგზავრო შემადგენლობების გაუმჯობესება; ოპერაციული ხარჯების შემცირება (მენეჯმენტის სრულყოფის საფუძველზე კომპანიის აქტივები და ოპერაციული ხარჯები შესაძლოა შემცირებული იქნეს 40%-მდე); ოპერაციული უსაფრთხოებისა და რისკების გაუმჯობესება; სატვირთო გამტარობის გაზრდა წელიწადში 60 მილიონ ტ-მდე; მატარებლების სიჩქარის გაზრდა ლიანდაგზე მაქსიმალურად დაშვებულამდე. საჭირო ღონისძიებების გატარების შემდეგ ლიანდაგის ყველა კომპონენტი ისეთ მდგომარეობაში უნდა იქნეს მოყვანილი, რათა უზრუნველყოფილ იყოს სატვირთო მატარებლების 80 კმ/სთ და სამგზავრო მატარებლების 120 კმ-სთ სიჩქარით მოძრაობა გარდა ხაშური-ზესტაფონის უბნისა, სადაც სატვირთო და სამგზავრო მატარებლების მოძრაობის სიჩქარე უნდა შეადგენდეს 80 კმ/სთ.

დასკვნა

დასკვნის სახით შეგვიძლია ვთქვათ, რომ საქართველოს რკინიგზის განვითარების ტემპი 2012 წლიდან ძლიერ შემცირებულია. ამის თვალსაჩინო მაგალითია ტვირთბრუნვის ყოველწლიური გაუარესება და შეგვიძლია ვივარაუდოთ, რომ მსგავსი ტენდენციის შემთხვევაში საქართველოს რკინიგზა სერიო-

ზული პრობლემების წინაშე აღმოჩნდება. ეს სიტუაცია შექმნის არა მხოლოდ სატრანსპორტო სისტემის ნგრევის საშიშროებას, არამედ სერიოზულად შეაფერხებს საქართველოს ეკონომიკურ განვითარებას და ეჭვს ქვეშ დააყენებს ჩვენი ტერიტორიის, როგორც სანდო და სტრატეგიული საერთაშორისო დერეფნის მქონე ქვეყნის სტატუსს. აუცილებელია ფუნდამენტური ცვლილებები რკინიგზის სფეროში. უნდა ჩატარდეს გააზრებული და დაგეგმილი რეფორმები, რომლის უმთავრესი მიზანი იქნება სარკინიგზო საწარმოს მოქნილობისა და კონკურენტუნარიანობის ამაღლება, სარკინიგზო სექტორის სტრუქტურირება, მოქმედი სუბიექტების განმარტება საკანონმდებლო დონეზე და მათ შორის ურთიერთობების დარეგულირება.

გამოყენებული ლიტერატურა:

1. გ. ტყეშელაშვილი, ნ. დუმბაძე, ი. ამანათაშვილი, ჯ. შანიძე, ა. კანკაძე. „საქართველოს ტრანსპორტი“, თბილისი, 2021 წელი;
2. ახალგაზრდა მკვლევართა ჟურნალი, №7, თბილისი, 2018 წელი;
3. მასალა ვიკიპედიიდან — თავისუფალი ენციკლოპედია;
4. საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური;
5. სს „საქართველოს რკინიგზა“;
6. პ. ქენქაძე, ჯ. მორჩილაძე „სარკინიგზო და სხვა სახის ტრანსპორტის ურთიერთქმედება“, თბილისი, 2012 წ.

REFERENCES:

1. G. Tkeshelashvili, N. Dumbadze, I. Amanatashvili, J. Shanidze, A. Kankadze “Transport of Georgia” Tbilisi 2021;
2. Journal of young researchers, No. 7, Tbilisi 2018;
3. Material from Wikipedia, the free encyclopedia;
4. National Statistical Office of Georgia;
5. JSC “Georgian Railway”;
6. P. Kenkadze, J. Morchiladze, “Interaction between railway and other types of transport”, Tbilisi, 2012.

TECHNICAL AND ECONOMIC ANALYSIS OF GEORGIAN RAILWAY

Nanobashvili George,

PhD student at Georgian Technical University,

Nanobashvili.gio@gmail.com

RESUME

Georgia is a small state with the small territory and the small population, but the shortest road connecting Europe and Asia passes through its territory, which has been properly used since time immemorial, even from the Hellenic and Roman civilizations. Even when Georgia was advanced economically and politically in the Middle Ages and even when Georgia was part of the Russian Empire. It is used even today - even after gaining independence, but it seems to be insufficient. As a result, the share of transport in the GDP of Georgia is modest, and this is also against the background of a poor economy, while this branch of the economy can bring tangible results, especially if we take into account the status of the country as a maritime country, which many countries in the world do not have the luxury of. Today, the implementation strategy of railway transport development is focused on the development of investment-innovation projects of the country's economy. Priority is given to scientific-technological directions that should expand the use of advanced inventions in railway transport and increase the competitiveness of Georgian transport services in the world market. For the issue of economic evaluation of engineering solutions, one of the main components of the engineering process is the determination of the economic feasibility of engineering solutions. Any event and action in business will lose its meaning if it does not give an economic effect. Therefore, the practical implementation of each solution should be justified economically, that is, the expected financial results that can be obtained by implementing these measures should be calculated in advance.

Keywords: Management, transport, railway transport, competitiveness.