



საინტერესო მონოგრაფია - „შუა დერეფნის ენერგეტიკული განვითარება“

ავტორები: ეკონომიკის მეცნიერებათა დოქტორი, პროფესორი, საქართველოს მეცნიერებათა ეროვნული აკადემიის აკადემიკოსი **სოლომონ პავლიაშვილი** და დ. აღმაშენებლის სახელობის საქართველოს თავდაცვის აკადემიის ასოცირებული პროფესორი, საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის ასოცირებული პროფესორი (საათობრივი ანაზღაურებით) **ზურაბ გარაყანიძე**

მონოგრაფია მოიცავს 188 ნაბეჭდ გვერდს, 17 ნახაზს, 6 დიაგრამას და 6 ცხრილს. წიგნის დასაწყისში მიცემულია ნაშრომის რედაქტორის, აკადემიკოს მიხეილ ჯიბუტის წინასიტყვაობა და სარჩევი, ხოლო ბოლოს წარმოდგენილია ავტორების დასკვნები, მოკლე რეზიუმე ინგლისურ ენაზე და ბიბლიოგრაფია. მონოგრაფიაში გამოყოფილია 7 თავი და 21 პარაგრაფი, რომლებიც ლოგიკურად გადადიან ერთმანეთში.

სოლომონ პავლიაშვილის და ზურაბ გარაყანიძის მონოგრაფია „შუა დერეფნის ენერგეტიკული განვითარება“ არის დასრულებული, დამოუკიდებელი კვლევითი სამუშაო, რომელიც შეიცავს ახალ, ორიგინალურ მოსაზრებებს რუსეთ-უკრაინის ომის პირობებში საქართველოს სატრანსპორტო-საკომუნიკაციო უსაფრთხოების პრობლემების ირგვლივ.

ავტორები აანალიზებენ ქვეყნის ეკონომიკური უსაფრთხოების სისტემაში სატრანსპორტო კომუნიკაციების მულტიმოდალური დივერსიფიკაციის პრინციპებს, აჯამებენ საქართველოს მიერ საერთაშორისო სატრანზიტო მარშრუტებისა და ჰაბების გამოყენების შესაძლებლობას, აფასებენ „შუა დერეფნის“ შემდგომი განვითარებისთვის საქართველოს საკანონმდებლო ბაზის ევროკავშირის და კასპიის რეგიონის ქვეყნების კანონმდებლობასთან შემდგომი ჰარმონიზაციის მნიშვნელობას, შეიმუშავენ წინადადებებს საქართველოდან შავი ზღვის და თურქეთის გავლით ევროპაში ცენტრალური აზიიდან ტრანზიტის ახალი რეგიონული გზების ორგანიზებისთვის. ისინი აფასებენ სამხრეთ კავკასიისა და მოსაზღვრე სამხრეთ-აღმოსავლეთ ევროპის რეგიონში „შუა დერეფნის“ პოტენციალს და ამ პოტენციალის გამოწვევებს.

ავტორების კვლევის მიზანია საქართველოს ადგილისა და როლის წარმოჩენა ევროპის და ცენტრალური აზიის სატრანსპორტო-საკომუნიკაციო უსაფრთხოებაში, მისი პოტენციალის შესწავლა და ტრანზიტის ეფექტიანობის გაზრდა სამხრეთ კავკასიის რეგიონულ დონეზე. ხაზს უსვამენ, რომ შუა დერეფანი მოიცავს სატრანსპორტო კავშირს ევრაზიის ორ უდიდეს ეკონომიკურ ძალას - ჩინეთსა და ევროპას შორის - რამდენადაც ის კვეთს ცენტრალურ აზიას, კასპიის ზღვას, სამხრეთ კავკასიასა და შავ ზღვას. ეს სატრანსპორტო დერეფანი კონცეპტუალიზდა, როგორც ჩრდილოეთ დერეფნის ალტერნატივა, რომელიც სათავეს ჩინეთში იღებს, ხოლო საბოლოოდ რუსეთის გავლით ევროპაში ხვდება. მიუხედავად შედარებით მცირე მასშტაბისა, ის აგრეთვე წარმოადგენს ევროპისა და აზიის დომინანტური საზღვაო და საჰაერო სატრანსპორტო დერეფნების დამატებით ვარიანტს, რომელიც ცენტრალური აზიის იმ ქვეყნებისთვის, რომელთაც სანაოსნო დერეფნებზე წვდომა არ აქვთ, გადამწყვეტი მნიშვნელობისაა. უხეშად რომ ვთქვათ, შუა დერეფანი მიჰყვება უძველეს აბრეშუმის გზას, რომელიც აზიასა და ევროპას აკავშირებდა (ისტორიული აბრეშუმის გზა კასპიის ზღვას სამხრეთიდან უვლიდა და ევროპისკენ ირანის გავლით მიემართებოდა, ხოლო ახალი შუა დერეფანი, რეგიონში პოლიტიკური დაპირისპირების გამო, ყაზახეთისა და თურქმენეთის პორტების საშუალებით კვეთს კასპიის ზღვას და აზერბაიჯანს უკავშირდება).

შავი ზღვის აკვატორიის ქვეყნებისათვის ტვირთის ტრანსპორტირების შესაძლებლობებს დიდი როლი ენიჭებათ ამ ქვეყნების ეკონომიკაში. საქართველო ერთ-ერთი მათგანია და გამოწვევის არ წარმოადგენს. ამჟამად საქართველოში ორი საზღვაო პორტი და ორი ნავთობტერმინალია ფუნქციური, ხოლო დამატებით ერთი - ანაკლიის პორტის მშენებლობა მხოლოდ დროის საკითხია. ეს გამოწვეულია იმით, რომ საქართველოში არსებული საპორტო ინფრასტრუქტურა ვერ პასუხობს თანამედროვე მოთხოვნებს, განსაკუთრებით რუსეთ-უკრაინის ომის შემდგომ, როდესაც არსებულ ნავმოსადგომებს ტვირთების მომატებულ რაოდენობასთან უნევთ გამკლავება. ანაკლიის პორტის მშენებლობა არა მხოლოდ ქართული მხარის ინტერესებშია: „ტრასეკა“-ში ჩართულ ყველა ქვეყანას აქვს აღნიშნული პორტის მშენებლობის ინტერესი, რადგან ეს საქართველოს საშუალებას მისცემს გაატაროს მათ მიერ მოწოდებული უფრო მეტი ტვირთი, ვიდრე მას აქამდე შეეძლო. ზემოთაღნიშნული რუსეთ-უკრაინის ომის გამო გაზრდილი მოთხოვნა, ამ პირობებში დაკმაყოფილდება. აგრეთვე ირანის დასაწესიერების გამო საქართველოსკენ გეზაღებული ტვირთი (სომხეთის გავლით) შეძლებს დაუბრკოლებლად მოხვდეს დანიშნულების ადგილზე, რასაც საქართველოს მიერ სხვადასხვა ქვეყანასთან გაფორმებული სავაჭრო ხელშეკრულებები კიდევ უფრო გაამარტივებს. ეს ყველაფერი შესაძლებელი გახდება ღრმანწყლოვანი პორტის მშენებლობით, რაც საქართველოს გზას გაუხსნის მიიღოს გაცილებით უფრო დიდი ზომის გემები ვიდრე დღეს ახერხებს. აღსანიშნავია, რომ შავი ზღვის აკვატორიაში მხოლოდ საქართველოს არ აქვს ღრმანწყლოვანი პორტი. მსგავსი პორტის აშენება ნიშნავს იმას, რომ დიდი ნყალწყვის გემებიდან მცირე ზომის გემებზე საქონლის გადატვირთვა აღარ იქნება საჭირო. ეს გააიარებს ტვირთის ტრანსპორტირების საერთო ღირებულებას და ამავდროულად გაზრდის მიღებული ტვირთების საერთო რაოდენობას. აგრეთვე, საქართველოდან გამავალი გემები შეძლებენ ერთი ჩატვირთვით ნაიღონ უფრო მეტი ტვირთი, რაც ექსპორტირების/რეექსპორტირების ღირებულებას შეამცირებს და კონკურენტუნარიანობას გაზრდის.

მონოგრაფიაში მითითებულია, რომ რადგან ბაქოდან რკინიგზით შემოსული ტვირთი საქართველოდან ორი მიმართულებით შესაძლოა წავიდეს, მნიშვნელოვანია რეფორმები ორივე დერეფანში განხორციელდეს: კავკასიიდან თურქეთის მიმართულებით წასული ტვირთი ქართული 1520 მმ-იანი რელსიდან თურქულ 1435 მმ-იან რელსებზე უნდა გადაიტვირთოს. ეს კი დამატებით ხარჯებთან და გაზრდილ ტრანსპორტირების დროსთანაა დაკავშირებული. ამ გამოწვევას ნაწილობრივ პასუხობს ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზა, თუმცა 2017 წელს გახსნის შემდეგ, ის ჯერ კიდევ სატესტო რეჟიმშია და სრული დატვირთვით ვერ ფუნქციონირებს. რკინიგზის რელსების არაერთგვაროვანი სისტემა შუა დერეფნის დიდი ნაკლოვანებაა, შედეგად კი საქართველოში გამავალი ტვირთის ხშირად ავტოსაგზაო ტრანსპორტით გადაზიდვაა საჭირო, რაც თავის მხრივ, რკინიგზასთან შედარებით ტრანსპორტირების გაცილებით უფრო ძვირი გზაა.

ნაშრომში აღნიშნულია, რომ საქართველოსთვის უმნიშვნელოვანესია არა მხოლოდ აღმოსავლეთისა და დასავლეთის ბაზრების ტვირთების გადაზიდვა, არამედ ამ ტვირთების/საქონლის/მომსახურების სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის აქციების მიმოქცევა ფასიანი ქაღალდების მეორად ბაზარზე - ელექტრონულ საფონდო ბირჟაზე. ეს მნიშვნელოვანია არამარტო იმის გამო, რომ აკუმულირებული თანხა დააფინანსებს შუა სატრანსპორტო დერეფნის პროექტის განხორციელებას, არამედ იმიტომ, რომ ქართველ მოსახლეობას ექნება საშუალება შეიძინოს აღნიშნულ საფონდო ბირჟაზე მათთვის სასურველი ობიექტების აქციები და პროექტის განვითარებასთან ერთად გამდიდრდეს. ეს ყველაფერი უზრუნველყოფს როგორც კერძო კომპანიებისთვის დაფინანსების მოძიებას, ისე მოსახლეობისათვის დამატებითი შემოსავლის გაჩენას. სწორედ საფონდო ბირჟის მეშვეობით იქნება შესაძლებელი, რომ მოსახლეობამ აღნიშნული პროექტის სრული პოტენციალი საკუთარ ჯიბეზე იგრძნოს. მაგალითისათვის ავიღოთ ანაკლიის პორტის მშენებლობა: უმეტესობამ იცის, რომ აღნიშნული პორტი შემოსავლიანი იქნება, მაგრამ თუკი მას სახელმწიფო დააფინანსებს, ან 100%-ით ისეთი კომპანია ააშენებს, რომლის აქციებიც მოსახლეობისათვის ხელმისაწვდომი არ იქნება, მაშინ კომპანიისა და ზოგადად ანაკლიის პორტის წარ-

მატება ხალხის კეთილდღეობაზე პირდაპირ ზეგავლენას ვერ მოახდენს. ხოლო იმ შემთხვევაში, თუკი მოსახლეობას ექნება საშუალება, გახდეს კომპანიის თანამფლობელი, ანუ შეიძინოს მისი თუნდაც მცირე რაოდენობით აქციები, მაშინ პორტის პროექტის წარმატება პირდაპირ აისახება მოსახლეობის კეთილდღეობაზე. საფონდო ბირჟის სრულად ამუშავება გარდა პირდაპირი ფინანსური სარგებლისა, აგრეთვე ავითარებს ეკონომიკურ ღიაობას და გამჭვირვალობას: სანამ კომპანია გარკვეულ ნაბიჯებს გადადგამს, მას მოუწევს გაითვალისწინოს, თუ როგორ აისახება მათი გადადგმული ნაბიჯები მათ აქციონერებზე. თუკი აქციონერები იფიქრებენ, რომ კომპანია არასწორ ნაბიჯებს დგამს და გარკვეული ძალის ინტერესებს ატარებს, ისინი გაყიდვას აქციებს, რაც კომპანიის ერთეული აქციის ფასს გააუფასურებს. ასე ხდება ნიუ იორკის, ლონდონის, შანხაის, ფრანკფურტის, სინგაპურის და სხვა საფონდო ბირჟებზე. სწორედ მსგავს გარემოში მოქმედებს „უხილავი ხელი“, რომელიც ბაზარს არეგულირებს. წინააღმდეგ შემთხვევაში, ყოველთვის იარსებებს რისკი და უნდობლობა, რომ ესა თუ ის პროექტი/კომპანია ვინაა ჯგუფის ინტერესებს ატარებს. საფონდო ბირჟა მოიზიდავს უცხოელ ინვესტორებს, რომლებიც საქართველოში ინვესტიციებს არა მხოლოდ ფინანსური, არამედ ტექნოლოგიური და ინტელექტუალური რესურსებით განახორციელებენ.

საკმაოდ ვრცელი ფაქტობრივი მასალის კვალიფიციურმა ანალიზმა უზრუნველყო კვლევის მეცნიერული შედეგების მაღალი არგუმენტაცია, მისი სწორი რეაქცია წიგნის რედაქტორის შენიშვნებზე მიუთითებს ნაშრომის სიზუსტეზე და მაღალ მოთხოვნილებებზე ავტორთა საკუთარი თავის და წარმოდგენილი ნამუშევრის მიმართ.

ს. პავლიაშვილისა და ზ. გარაყანიძის კვლევა მიუთითებს, რომ ავტორები საკმარისად ფლობენ მეცნიერული ანალიზის მეთოდებს, ჩატარებული აქვთ საკმაოდ მაღალი დონის სიღრმისეული სამეცნიერო კვლევა და აქვთ ფართო ერუდიცია საბაზრო ეკონომიკის გარემოში ეკონომიკური პოლიტიკისა და საჯარო მართვის პრაქტიკის სფეროში.

მონოგრაფია “შუა დერეფნის ენერგეტიკული განზომილება” საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის სტუდენტებისათვის, სატრანსპორტო-საკომუნიკაციო უსაფრთხოების მეცნიერ-მკვლევარებისათვის და ზოგადად, ეკონომიკური უსაფრთხოების შესწავლით დაინტერესებული მკითხველთა ფართო წრისათვის, ნამდვილად კარგი შენაძენია.

ალექსანდრე სიჭინავა

სტუ-ს საინჟინრო ეკონომიკის დეპარტამენტის
უფროსი, პროფესორი;

რევაზ შენგელია

სტუ-ს საინჟინრო ეკონომიკის დეპარტამენტის პროფესორი