



## საქართველოს რკინიგზა, როგორც სამხრეთ კავკასიური სატრანსპორტო დერეფნის ნაწილი

დავით სიდამონიძე \*

დოქტორანტი, საზოგადოებრივი გეოგრაფიის მიმართულება  
სოციალურ და პოლიტიკურ მეცნიერებათა ფაკულტეტი  
ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი

### რეზიუმე

წარმოდგენილ სტატიაში განხილულია საქართველოს რკინიგზის როლი საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფანთან მიმართებით, მისი განვითარება და სამომავლო პერსპექტივები. თემა არჩეულია საკითხის აქტუალობის გათვალისწინებით. საქართველოს რკინიგზის მგზავრთა და ტვირთბრუნვის კლება მოწმობს, რომ ქვეყნის როლი საერთაშორისო დერეფანში შემცირებულია. აღნიშნული პრობლემის გადასაჭრელად, საჭიროა მისი საწყისების ძიება, პროცესის ევოლუციისათვის თვალის გადაღება და იმ ფაქტორების გამოვლენა, რომლებიც განაპირობებენ არსებულ მდგომარეობას.

ნაშრომის მიზანს და სიახლეს წარმოადგენს საქართველოში რკინიგზის თანამედროვე მდგომარეობის საზოგადოებრივ გეოგრაფიული ასპექტების შესწავლა, რომელმაც მოიცვა შემდეგი ამოცანები და საკითხები: საქართველოს რკინიგზაზე არსებული თანამედროვე ლიტერატურის ანალიზი არსებული მიზეზ-შედეგობრივი კავშირების ძიება და ახსნა; პარალელების გავლება წარსულსა და დღევანდელობას შორის, იმ ძირითადი ტენდენციებისა და ასპექტების გამოყოფა, რომლებმაც განიცადეს ცვლილება. აგრეთვე, იმ ფაქტორების გამოვლენა, რომელიც ხელს შეუწყობს განვითარებას.

საქართველოს რკინიგზის მაგალითზე სატრანსპორტო დერეფანზე არსებული თანამედროვე სიტუაციის წარმოჩენა, არსებული პრობლემებისა და გამოწვევების გაანალიზება საშუალებას მოგვცემს გამოვავლინოთ ის მიმართულებები, რომლებიც ხელს შეუწყობს დერეფნის ათვისებასა და შესაბამისად, ეკონომიკურ ზრდას. სატრანსპორტო სისტემის, კონკრეტულად რკინიგზის, პოტენციალის გამოყენება საქართველოს მნიშვნელოვან ამოცანას და პერსპექტიულ მიმართულებას წარმოადგენს, რადგანაც ქვეყნის გეოპოლიტიკური მდებარეობიდან გამომდინარე, ქვეყანა საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნის მატარებლად ითვლება. თუმცა, გარემო პირობების გათვალისწინებით, ჩნდება კითხვა, რამდენად მზად არის საქართველოს სატრანსპორტო ტრანსპორტი ჩაერთოს საერთაშორისო დერეფანში არსებული ინფრასტრუქტურული და ეკონომიკური მაჩვენებლებიდან გამომდინარე. რამდენად უღირს ქვეყანას რკინიგზა არსებული სახით შეინარჩუნოს.

**საკანძო სიტყვები:** საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფანი, საქართველოს რკინიგზა, გეოეკონომიკა.

### Abstract

The purpose of this article is to show the place of Georgian railway in transport corridor, its development and future perspectives. The topic was chosen due to its actuality. Decline in amounts of freight and passenger shows that country is not so attractive to be international transport corridor. To overcome the problem, we should know cause of it and the whole process of development, showing the factors which have influenced on the current result.

The aim and novelty of the article is research of human geographical aspects of modern Georgian railway, which covers the

\* ელფოსტა: [davit.sidamonidze@gmail.com](mailto:davit.sidamonidze@gmail.com)

following objectives and issues: analyze existed modern literature around Georgian railway, find and explain causes and consequences, compare current trends with past, setting the perspectives.

Examining Georgian railway will be good example for understanding Caucasian transport corridor in order to connect it with international transport corridors and benefit for local economy growth. Being part of international trading systems is key to Georgia's geopolitical location. According to current international economic environment and Georgian railway's infrastructural and economic regress there are several questions how can it be part of international transport corridor.

**Keywords:** *International transport corridor, Georgian railway, geoeconomy, geopolitics.*

## შესავალი საკითხის აქტუალობა

21-ე საუკუნეში მსოფლიო გლობალიზაციური პროცესების მასშტაბი სულ უფრო და უფრო იზრდება. ამან რადიკალურად შეცვალა მსოფლიო განვითარების სურათი და მოიცვა საზოგადოებრივი ცხოვრების თითქმის ყველა ასპექტი - ეკონომიკური, სოციალური, პოლიტიკური და კულტურული სფერო. გლობალიზაციური პროცესების ფონზე მსოფლიო სულ უფრო მეტად მიისწრაფვის ეკონომიკური ინტეგრაციისაკენ. ასეთ ვითარებაში, საერთაშორისო სისტემის სახე იცვლება, პოლიტიკური თუ სამხედრო ძლიერების მნიშვნელობას ენაცვლება ეკონომიკური და ფინანსური სიძლიერე (კვინიკაძე, 2014). ეკონომიკური სიძლიერის განმაპირობებელია პროდუქციის გასაღების ბაზარზე ეფექტური შეღწევა და დამკვიდრება, ქვეყნებს შორის ხელსაყრელი სავაჭრო ურთიერთობების ჩამოყალიბება. ამ ფაქტორების განვითარებისათვის საჭიროა კავშირები, რაც ხარისხიანი სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის გარეშე წარმოუდგენელია.

ეფექტური სატრანსპორტო სექტორი წარმოადგენს ეკონომიკური განვითარების ერთ-ერთ უმნიშვნელოვანეს ნაწილს გლობალური და ეროვნული მასშტაბით. ხელმისაწვდომობა განსაზღვრავს განვითარების გლობალურ მოდელს და შეიძლება გახდეს კატალიზატორი (ისე, როგორც ბალტიისპირეთში) ან დამაბრკოლებელი ფაქტორი ეკონომიკური ზრდისათვის ცალკეულ ქვეყნებში. ტრანსპორტი გავლენას ახდენს ეკონომიკურ განვითარებაზე ცივილიზაციის დაბადებიდანვე. ეკონომიკური განვითარება თავს იყრის სატრანსპორტო სისტემების შერწყმის ადგილებში - პირველი ქალაქები ჩამოყალიბდა ბუნებრივი პორტების, აგრეთვე მდინარეებისა და ტბების ახლოს, სადაც არსებობდა ტრანსპორტი. ტრანსპორტის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი სახეობაა რკინიგზა, რომელიც ტრანსპორტის უნივერსალური სახეობაა. ის შედარებით ნაკლებად არის დამოკიდებული ბუნებრივ-გეოგრაფიულ პირობებზე, ხასიათდება გადაზიდვის შედარებით ნაკლები თვითღირებულებით და ყველაზე ხელსაყრელია მასობრივი ტონაჟის ტვირთის გადაზიდვისთვის. რკინიგზამ შეიძინა ყველაზე საიმედო ტრანსპორტის სახე უსაფრთხოების კუთხითაც. მატარებლები სწრაფად გადაადგილდებიან და მოძრაობაზე არ მოქმედებს ამინდი, ტურბულენტობა და ა.შ. სხვა სატრანსპორტო საშუალებებისგან განსხვავებით.

თავისთავად ყველა ჩამოთვლილი ფაქტორი, ჩვენი ქვეყნის ეკონომიკური განვითარებაზეც ზემოქმედებს. უკვე წლებია, რაც გვესმის საქართველოს ხელსაყრელი გეოპოლიტიკური მდებარეობის შესახებ, თუმცა აღსანიშნავია, რომ საქართველოს გეოეკონომიკური მდებარეობაც, არანაკლებ სახარბიელო აქვს. შესაბამისად, მას აქვს პოტენციალი, რათა დაამყაროს ქვეყნებს შორის მომგებიანი სავაჭრო ურთიერთობა და მოახერხოს პროდუქციის გასაღების ბაზარზე ეფექტური შეღწევა და დამკვიდრება. როგორც ზემოთ აღინიშნა, ამისათვის აუცილებელია განვითარებული სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის არსებობა. აუცილებელია, გავანალიზოთ მზად არის თუ არა საქართველოს რკინიგზა შეიტანოს წვლილი ქვეყნის ეკონომიკურ განვითარებაში და გახდეს საერთაშორისო სარკინიგზო ქსელის ნაწილი და კონკურენცია გაუწიოს სხვა სატრანსპორტო დერეფნებს.

### ნაშრომის მიზანი

ნაშრომის მიზანი გახლდათ - საქართველოში რკინიგზის თანამედროვე მდგომარეობის საზოგადოებრივ გეოგრაფიული ასპექტების (1991 წლიდან დღემდე საქართველოს რკინიგზის განვითარების და პერსპექტივების) შესწავლა; ნაშრომის ფარგლებში გადაიჭრა შემდეგი ამოცანები: საქართველოს რკინიგზაზე არსებული თანამედროვე ლიტერატურის ანალიზი, არსებული მიზეზ-შედეგობრივი კავშირების ძიება და ახსნა; პარალელების გავლება წარსულსა და დღევანდელობას შორის; იმ ძირითადი ტენდენციებისა და ასპექტების გამოყოფა, რომლებმაც განიცადეს ცვლილება. გამოვლინდა და გაანალიზდა დღევანდელი ტენდენციები და სამომავლო პერსპექტივები.

### მეთოდოლოგია

ნაშრომში წარმოდგენილი კვლევის ერთ-ერთ მთავარ ამოცანას, წარმოადგენს სატრანზიტო პოტენციალის ათვისებისათვის განხორციელებული ქმედებების მიზანთან მიმართებით ადეკვატურობის შეფასება; რეალური გარემო პირობების ზეგავლენის გათვალისწინებით რამდენად შესაძლებელია ამ მიმართულებით არსებულ პროექტებში გათვალისწინებული შედეგების მიღწევა;

კვლევის მეთოდოლოგიად გამოყენებულია სისტემური მიდგომა. სატრანსპორტო სექტორი განხილულია, როგორც ერთიანი სისტემა, რომელზეც მოქმედებს შიგა და გარე ფაქტორები კომპლექსურად და დინამიკურად - განუწყვეტილად დროსა და სივრცეში. დროსა და სივრცეში განუწყვეტილად მოქმედი სისტემის ანალიზისას უპირატესობა მინიჭებული აქვს მეორადი დოკუმენტების ანალიზის მეთოდს. ანალიზის მეთოდის გამოყენებისას გათვალისწინებულია ფაქტი, რომ

დოკუმენტების შესწავლა თანადროულად გამოვლენილი სხვა ფაქტორების გათვალისწინებით უნდა მოხდეს. ასევე, დოკუმენტების ანალიზის მეთოდის გამოყენებისას მნიშვნელობა მინიჭებული აქვს გამოყენებული დოკუმენტის ვალიდობისა და სანდოობის ძირითად კრიტერიუმებს (აუთენტურობას, სიზუსტეს, ლეგიტიმურობას, მნიშვნელობას).

საქართველოს სატრანსპორტო მდებარეობა შესაძლებელია განვიხილოთ ადგილმდებარეობის თეორიულ კონტექსტში. თეორია, რომელიც დაკავშირებულია ეკონომიკური საქმიანობის გეოგრაფიულ მდებარეობასთან, ის არის ეკონომიკური გეოგრაფიის, რეგიონული მეცნიერებებისა და სივრცითი ეკონომიკის უმნიშვნელოვანესი ნაწილი. ადგილმდებარეობის თეორია პასუხობს შეკითხვებს თუ რომელი ეკონომიკური საქმიანობები სად მდებარეობს და რატომ. იგი შეგვიძლია შევადაროთ ვებერის სამრეწველო მდებარეობის თეორიას. ალფრედ ვებერმა ჩამოაყალიბა სამრეწველო მდებარეობის თეორია, სადაც საწარმო მდებარეობს იქ, სადაც ნედლეულისა და საბოლოო პროდუქტის ტრანსპორტირების ხარჯი მინიმალურია.

ძირითადად აქცენტი გაკეთდება სატრანსპორტო დერეფნებზე, როგორც თეორიულ მიდგომაზე, რომლებიც წარმოადგენენ ნაკადების დაგროვებისა და ინფრასტრუქტურულ კვანძებს, მათი განვითარება დაკავშირებულია ეკონომიკის, ინფრასტრუქტურულ და ტექნოლოგიურ პროცესებთან. როდესაც პროცესი ურბანულ განვითარებას ეხება, ურბანული დერეფნები არიან ქალაქების ღერძის სისტემა, რომლებიც განვითარდნენ ძირითადად სამდინარო ან სანაპირო ზოლში. მსგავსი მახასიათებლები აქვთ ბევრ ურბანულ რეგიონებს, მათ შორის ბოსვამს (ბოსტონი-ვამინგტონი) და ტოკაიდოს (ტოკიო-ოსაკა).

კვლევაში ერთ-ერთ მეთოდად, ასევე, გამოყენებულია გეოგრაფიული საინფორმაციო სისტემები, რომელიც კომპიუტერის ბაზაზე შექმნილი სისტემაა და სივრცითი მონაცემების დაფიქსირების, ანალიზისა და წარმოდგენის კარგ საშუალებას იძლევა. სტატიაში მოყვანილი რუკა შედგენილია ავტორის მიერ გეოინფორმაციული სისტემების დახმარებით.

კვლევის ფარგლებში საჯარო ინფორმაცია გამოთხოვილია ცენტრალური ხელისუფლების სხვადასხვა უწყებიდან. მოპოვებული ინფორმაციის საფუძველზე, შეფასებულია რკინიგზის მიმართულებით განხორციელებული და დაგეგმილი პროექტები; კვლევის მიზნიდან გამომდინარე გაანალიზებულია როგორც უახლესი, ისე წინა წლების მონაცემები.

სტატიაში განხილულია საქართველოს რკინიგზის საქმიანობის აქტუალობა და მისი მნიშვნელობა ქვეყნის ეკონომიკურ განვითარებაში. გაანალიზებულია სტატისტიკური მონაცემები, სხვადასხვა ორგანიზაციის კვლევები რკინიგზაში მიმდინარე ცვლილებებზე.

### ლიტერატურის მიმოხილვა

საქართველოს ტრანსპორტზე თანამედროვე ლიტერატურა საკმაოდ მწირია, განსაკუთრებით რკინიგზაზე. შესაბამისად, ზოგიერთი საკითხის აღსაწერად უცხოელ ავტორებს ვეყრდნობით. ჟ. პ. როდიგო მიიჩნევს, რომ მობილობა ფუნდამენტურია ეკონომიკური და სოციალური საქმიანობის, მოხმარება, წარმოებისა თუ მიწოდების საკითხებში. სატრანსპორტო სისტემები შედგებიან ინფრასტრუქტურის, კვანძებისა და ტერმინალებისაგან, რომლებიც უკავშირდებიან ინდივიდების სოციალურ-ეკონომიკურ ყოფას, ინსტიტუციებსა და კორპორაციებს, რომლებიც ზოგჯერ მომხმარებლებისათვის უხილავები არიან. სატრანსპორტო სისტემების გეოგრაფია ითვალისწინებს ტვირთების, ხალხისა და ინფორმაციის მოძრაობას, ცდილობს დააკავშიროს სივრცითი შეზღუდვები და მახასიათებლები მოძრაობის წარმოშობა, დანიშნულება, ბუნებასა და მიზნებთან (Rodrigue, 2006).

რაც შეეხება საქართველოს, მას მოხერხებული სატრანსპორტო მდებარეობა აქვს, რომელიც ქმნის ხელსაყრელ პირობებს ქვეყნის საწარმოო ძალთა განვითარებისათვის.

1. ცენტრალური მდებარეობა პოსტსაბჭოთა სივრცის ევროპული ნაწილის სამხრეთ-დასავლეთ რაიონებს, სამხრეთ კავკასიის, ცენტრალური აზიის რესპუბლიკებსა და აგრეთვე აზიის სხვა სახელმწიფოებს შორის.
2. უშუალო გასასვლელი შავ ზღვაზე და ამდენად, საერთაშორისო მნიშვნელობის საზღვაო ტრასებზე.
3. საქართველოს ტერიტორიაზე სახმელეთო სატრანსპორტო კომუნიკაციების თავმოყრა, რომლებიც აერთებენ შავსა და კასპის ზღვებს.
4. თურქეთთან და ირანთან სიახლოვე, რაც ქმნის ხელსაყრელ პირობებს სატრანსპორტო გადაზიდვისა და ამ სახელმწიფოებთან სატრანსპორტო-ეკონომიკური კავშირების განხორციელებისათვის.
5. განსაკუთრებული მნიშვნელობა აქვს იმ ფაქტს, რომ ქვეყნის ყოფილი სამრეწველო ცენტრები თბილისი, რუსთავი, გორი, ხაშური, უჭირავთ რა ცენტრალური მდებარეობა სამხრეთ კავკასიაში, წარმოადგენენ ოპტიმალურ პუნქტებს სამხრეთ კავკასიის მსხვილ ეკონომიკურ რაიონში სამრეწველო პროდუქციის გადასაწოდებლად (კვერენჩილაძე, 1986).

საქართველოს ეკონომიკის განვითარების ინტერესებიდან გამომდინარე, შეიძლება განხილული იქნეს ისეთი კლასტერების აგება, როგორცაა: სატრანსპორტო (ქვეყნის გეოგრაფიული ადგილმდებარეობის გამო, მისი ეს ფუნქცია ჯერ კიდევ აბრეშუმის გზის მიერ იქნა აღიარებული: სარკინიგზო, მაგისტრალური, საჰაერო, მილსადენი), ტურიზმის (ეკოტურიზმი, რეკრეაციული და საკურორტო, პოლიგრიმული ტურიზმი და სხვა), სოფლის მეურნეობის დიდ კლასტერში ეკოლოგიური პროდუქტების წარმოების მიზნით ქვეკლასტერების (ხეტყის, მევენახეობა-მეღვინეობის, მებაღეობის, და სხვა საკვები პროდუქტების) შექმნა. სატრანსპორტო კლასტერი, კერძოდ, საქართველოში სარკინიგზო ტრანსპორტის კლასტერის ჩამოყალიბებასა და მისი განვითარების პერსპექტივებზე საუბრისას აუცილებელია ისტორიული ფაქტების მიმოხილვა, რომლებიც მეტყველებს იმაზე, თუ რაოდენ დიდი მნიშვნელობა აქვს საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტის განვითარებას საქართველოს ეკონომიკისათვის. ამიტომ, მნიშვნელოვანია, ყურადღება სწორედ მის სატრანზიტო ფუნქციაზე გამახვილდეს (ჭურჭელაური, 2011).

ერნესტ ალფრედ იაროვი თავის ნაშრომში „ზამთარი კავკასიაში“ ხაზს უსვამს რკინიგზის, როგორც სატრანსპორტო საშუალების როლს რეგიონში მგზავრთა გადაყვანის კუთხით, მე-19 საუკუნის ბოლოსა და მე-20 საუკუნის დასაწყისში. იგი აღნიშნავს, რომ კავკასიაში რკინიგზის ჯაჭვის ცენტრი არის სწორედ თბილისი, გამომდინარე შემდეგი სარკინიგზო მიმართულებებიდან: ყარსი-თბილისი, ერევანი-თბილისი, თავრიზი-ერევანი-თბილისი, ბაქო-თბილისი. ამ პერიოდში რეგიონში არსებული კონფლიქტების გამო ყველაზე აქტიურად მოხილობისათვის გამოიყენებოდა საქართველოს რკინიგზა (Yarrow).

არჩილ გეგეშიძე „საქართველო სტრატეგიული ნიშის ძიებაში“ აღნიშნავს, რომ რუსეთი საქართველოს მნიშვნელობას ტერიტორიული მდებარეობით აფასებს. მისი კონტროლი რუსეთს საშუალებას მისცემს თურქეთის გავლენა შეამციროს ჩრდილოეთ კავკასიაზე, ასევე აღმოსავლეთით ცენტრალურ აზიაზე. საქართველოს კონტროლი რუსეთს ნატოს კასპის ზღვის აუზის ექსპანსიის შეჩერების საშუალებას აძლევს. საბოლოოდ კი აღმოსავლეთ-დასავლეთის ენერჯო-დერეფნის კონტროლის შესაძლებლობას ანიჭებს. თურქეთი საქართველოს ხედავს, როგორც სავაჭრო ურთიერთობების გზას კავკასიასა და ცენტრალურ აზიაში. ირანი კი ამერიკული გავლენის მიქველად აღგვიქვამს. შესაბამისად, საქართველოს მსოფლიო ბაზარზე სატრანსპორტო ნიშით ხასიათდება, რისი სწორი კურსით წარმართვაც ქვეყანას ეკონომიკური განვითარების საშუალებას აძლევს.

საქართველოს, როგორც კასპის ზღვის აუზის ნავთობრეესურსების სატრანსპორტო პარტნიორის როლი 1995 წელს იქნა აღიარებული, როდესაც აზერბაიჯანმა და დასავლეთის ნავთობმომპოვებელი კომპანიებმა მონაშენს მილსადენის გზა ბაქოდან სუფსამდე, აზერბაიჯანული ნავთობის ბაზრამდე მისატანად. ამ ყველაფერმა გამოიწვია საქართველოს, როგორც მოთამაშის გაჩენა კასპიური ნავთობის თამაშში, ამ ყველაფერს მოჰყვა ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მილსადენის გზა, ასევე შაჰდენიზი-თბილისი ერჯერუმის გაზსადენის გაყვანა. დასავლეთის ქვეყნებთან და მსოფლიო ენერჯო კომპანიებთან პარტნიორობის გაზრდამ, საქართველო რუსეთის სამიზნედ აქცია. საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ, რუსეთი განუწყვეტლივ ცდილობს საქართველოზე კონტროლის მოპოვებას და ხშირ შემთხვევაში ამას ოკუპირებული ტერიტორიების მანიპულირების მეშვეობით ცდილობს.

ტრანსრეგიონულმა მილსადენებმა გარკვეულწილად ხელი შეუწყეს რეგიონის პოლარიზებას და სტრატეგიული ალიანსების ჩამოყალიბებას ბენეფიციარების მეშვეობით (აზერბაიჯანი, საქართველო, თურქეთი და აშშ) და დამარცხებულთა ბლოკის გაჩენას (რუსეთი, ირანი და სომხეთი). აღმოსავლეთ-დასავლეთის სატრანსპორტო დერეფნის ჭიმკრის ფუნქციამ, საქართველო ევრაზიული დერეფნისა და ახალი აბრეშუმის გზის მოწინავე ლობისტად აქცია. ევროკავშირის მიერ ინიცირებული ტრასეკას რეგიონული პროგრამის და კასპის მილსადენი პროექტების არსებობა გამოწვეულია საერთაშორისო ბაზარზე კასპის, როგორც მომწოდებლის როლის ზრდით. საქართველო ამ ყველაფერში მნიშვნელოვან სატრანზიტო ადგილს იკავებს. აფხაზეთის, ცხინვალისა და ყარაბაღის კონფლიქტის მოგვარებით ქვეყანა ჩრდილო-სამხრეთ სავაჭრო დერეფნის როლსაც მოირგებს (Gegeshidze).

თეიმურაზ გორშკოვი და გიორგი ბალათურია სტატიაში „Developments at Georgian Railway“ განიხილავენ საქართველოს რკინიგზის განვითარების ერთ-ერთი პერსპექტივას – ახალ აბრეშუმის გზას. აბრეშუმის გზა საქართველოსთვის იყო უფრო მეტი, ვიდრე სავაჭრო მარშრუტი, კონკრეტულად, გზა ცოდნისა და კულტურის გაცვლისთვის. ის ერთმანეთთან აკავშირებდა აზიასა და ევროპას და წვლილი შეჰქონდა კავკასიის რეგიონის ყველა ქვეყნის განვითარებაში. ავტორები თვლიან, რომ დღეს საქართველოს რკინიგზის ქსელს აქვს მსგავსი მნიშვნელობა და დანიშნულება, როგორც ჰქონდა ანტიკური აბრეშუმის გზას. მათი აზრით, საქართველოს რკინიგზა წარმოადგენს მთავარ სატრანსპორტო არტერიას კასპის ზღვისა და შავი ზღვის ერთმანეთთან დასაკავშირებლად. ისინი სტატიაში მიმოხილავენ ისტორიას – პირველად 1830-იან წლებში გაჩნდა, აღსრულება კი 1865 წელს დაიწყო. პირველი მგზავრი ფოთიდან თბილისში 1872 წლის 10 ოქტომბერს ჩამოვიდა. 1883 წელს კი ხაზი ბაქოსა და თბილისის შორის

გაიხსნა, რის შემდეგობითაც ნავთობით ვაჭრობა ხდებოდა. ბოლო მნიშვნელოვანი ხაზი 1899 წელს საქართველოსა და სომხეთს შორის აშენდა. 1946 წელს კი, ომის მიუხედავად, სარკინიგზო კავშირი დამყარდა რუსეთთანაც (გორშკოვი & ბალატურია, 2000). ავტორები სტატიაში განიხილავენ TRACECA-ს იდეასაც, თუმცა საუბრობენ მხოლოდ ამ იდეის განხორციელების სარგებლიანობაზე და მნიშვნელობაზე, თუმცა ნაკლებად საუბრობენ ნელი ტემპების გამომწვევ მიზეზებზე (Gorshkov T, 2000).

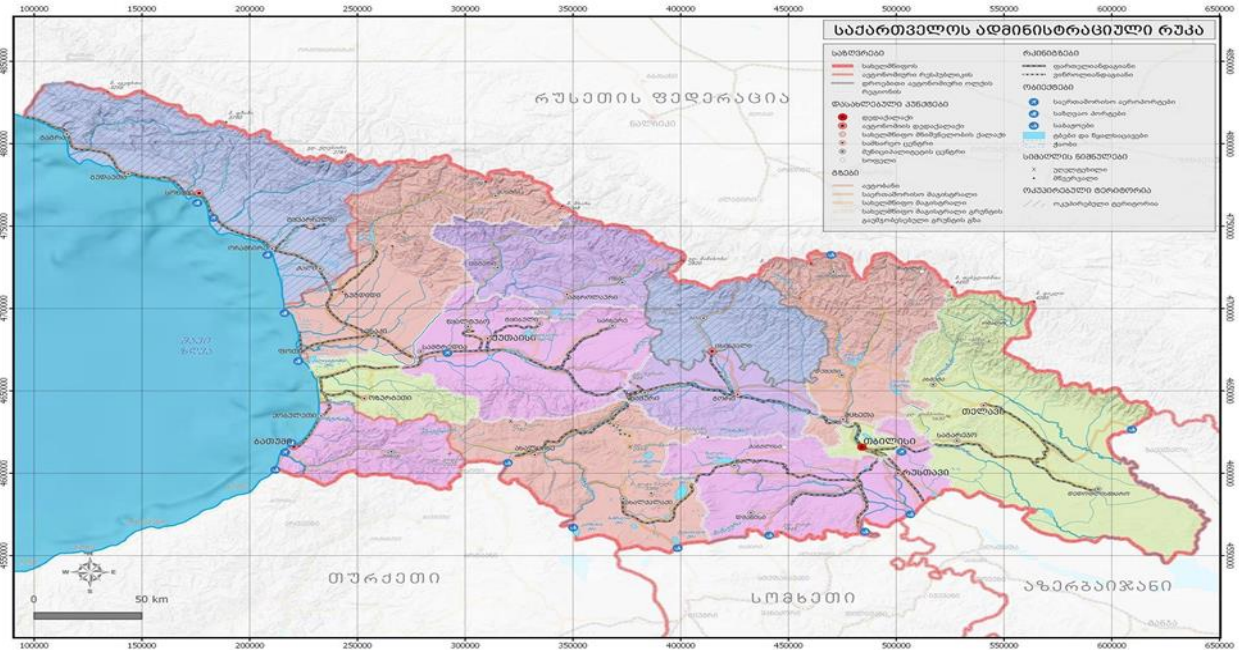
**საქართველოს რკინიგზის განვითარების მოკლე ისტორია**

საქართველოს რკინიგზა მნიშვნელოვანი ნაწილია ევრო-აზიური სატრანსპორტო დერეფნის, რომელიც ევრობას აკავშირებს ცენტრალურ აზიასთან. იდეა 1830-იან წლებში გაჩნდა. შავი ზღვისა და კასპიის ზღვების დამაკავშირებელი ხაზის მშენებლობა 1865 წელს დაიწყო. 1871 წელს ფოთი-ყვირილას ნაწილი გაიხსნა. 1872 წლის 10 ოქტომბერს პირველი მგზავრი ჩამოვიდა ფოთიდან თბილისში. ეს თარიღი მიიჩნევა ქართული რკინიგზის დაბადებად ("Georgian Railway"). მშენებლობის ტემპები თავდაპირველად სწრაფი იყო: 1877 წელს აშენდა რიონი-ქუთაისი, 1883 წელს – სამტრედია-ბათუმი, 1887 წელს – რიონი-ტყიბული, ხოლო 1895 წელს – ზესტაფონი-ჭიათურა. 1890 წლის 16 სექტემბერს გაიხსნა წიფის გვირაბიც.

მშენებლობების მეორე ფაზას განეკუთვნება თბილისი-ბაქოს დამაკავშირებელი რკინიგზის მშენებლობა, რომელიც 1883 წელს დასრულდა და შესაძლებელი გახადა, აზერბაიჯანის ნავთობის ტრანსპორტირება ჯერ ბათუმის პორტამდე, იქიდან კი – მსოფლიო ბაზარზე. საქართველო-სომხეთის დაკავშირება რკინიგზით კი 1899 წელს მოხდა ("Georgian Railway"). ბორჯომის სამკურნალო თვისებებისა და მისადმი დიდი ინტერესის გამო, რუსეთის სამეფო ოჯახმა 1894 წელს რკინიგზით დააკავშირა ხაშური და ბორჯომი. 1915 წლისთვის ნაწილობრივ ათვისებული იყო კახეთიც. 1986 წელს დასრულდა მარაბდა-ახალქალაქის ხაზის მშენებლობა.

მთლიანად, საქართველოს სარკინიგზო ქსელის სიგრძე 2344.2 კილომეტრს შეადგენს. (Railway, 2012) (იხ. რუკა 1).

რუკა N1 საქართველოს სარკინიგზო ქსელის რუკა, 2018 წ.



წყარო: შედგენილია GIS-ში ავტორის მიერ.

**საქართველოს რკინიგზის განვითარების თანამედროვე ტენდენციები**

აღსანიშნავია, რომ საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ ევროკავშირის სატრანსპორტო სტრატეგიაა ევროპული ბაზრის გაფართოება საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნების განვითარების გზით, რაც პოსტსოციალისტური ქვეყნების ევროპულ სივრცეში ჩართვის ერთ-ერთ საუკეთესო საშუალებად მიიჩნევა. ევროკავშირისთვის ასევე პრიორიტეტული საკითხია სატრანსპორტო ნაკადების დივერსიფიკაცია და ახალი დერეფნების გაჭრა საქართველოსა და სამხრეთ კავკასიაზე, რუსეთზე გამავალი უმნიშვნელოვანესი სატრანსპორტო დერეფნების ალტერნატივად. (დოლბაია, 2011)

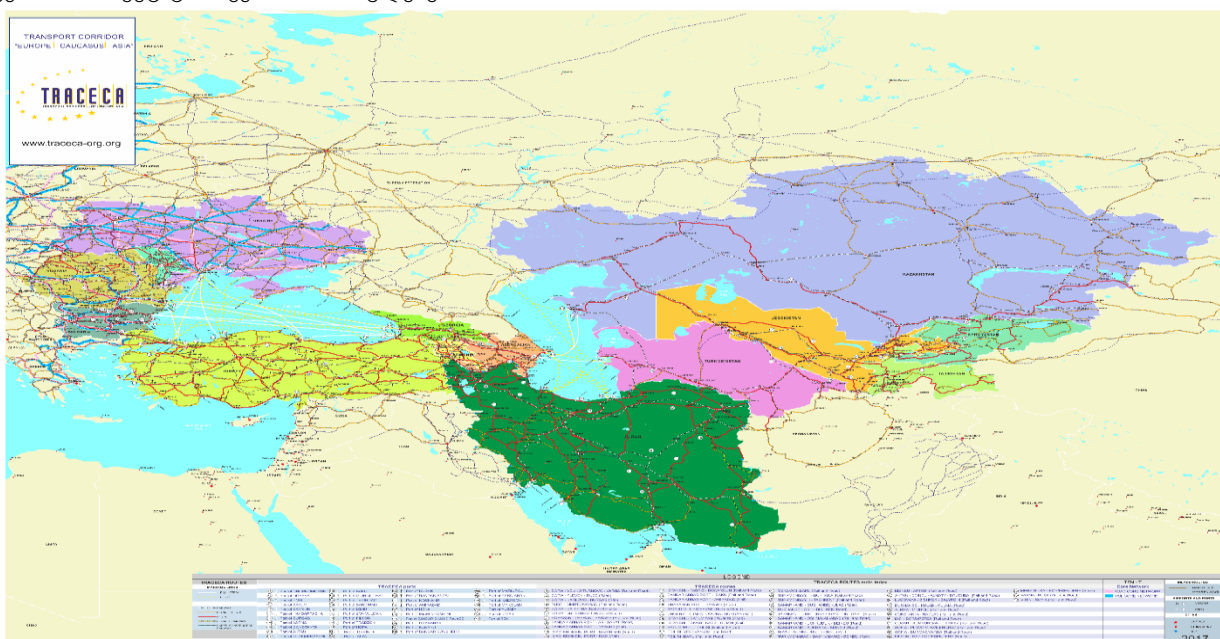
საინტერესოა, რომ 1991 წლიდან ქვეყანაში მასიური მშენებლობების ბუმი სარკინიგზო ტრანსპორტის

მიმართულებით არ ყოფილა. ადგილი ჰქონდა რამდენიმე სტრატეგიული მნიშვნელობის პროექტის განხორციელებას ან განხორციელების მცდელობას, მაგალითად: „აბრეშუმის გზა“, ტრასეკა, ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო ხაზის მშენებლობა, მოდერნიზაციის პროექტი „სწრაფი რკინიგზა“.

განსაკუთრებული მნიშვნელობა აქვს აღნიშნული პროექტების მასშტაბურ რეალიზაციას საქართველოსთვის, რადგან ათვისებული სატრანსპორტო დერეფანი საშუალებას გვაძლევს შევქმნათ სამუშაო ადგილები და სწორად გამოვიყენოთ გეოეკონომიკური პოტენციალი. თუმცა მდგომარეობა ასე მარტივად არაა. პროექტის დასაწყისი შთამბეჭდავი იყო ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის განვითარების ტემპები და შედეგები.

დამოუკიდებელი საქართველოს გაჩენის დღიდან, სტრატეგიულ პროექტებში, პირველ რიგში, უნდა დასახელდეს TRACECA-ს იდეა, რომელიც ინიცირებულ იქნა 1993 წელს ქალაქ ბრიუსელში, კონფერენციაზე, რომელშიც რვა ქვეყანა მონაწილეობდა (აზერბაიჯანი, თურქმენეთი, საქართველო, სომხეთი, ტაჯიკეთი, უზბეკეთი, ყაზახეთი და ყირგიზეთი). კონფერენციის შედეგად მიიღეს ბრიუსელის დეკლარაცია, რომელმაც დასაბამი მისცა ტექნიკური ხელშეწყობის რეგონთაშორის პროგრამას ევროკავშირის დაფინანსებით, "TACIS-TRACECA". 1996-1998 წლებში პროგრამას შეუერთდნენ უკრაინა და მოლდოვა, ხოლო 2000 წლის მარტში, თბილისი-ბულგარეთი, თურქეთი და რუმინეთი, რომლებიც ასევე გახდნენ „დერეფნის განვითარების საერთაშორისო ტრანსპორტის ძირითადი მრავალმხრივი შეთანხმების“ მონაწილეები.

რუკა N2 პროექტ ტრასეკას მიმართულებები



წყარო: [http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm\\_dam/Routes\\_Maps/MAP\\_TRACECA\\_ROUTES\\_10\\_09\\_2017\\_300DPI.png](http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm_dam/Routes_Maps/MAP_TRACECA_ROUTES_10_09_2017_300DPI.png)

1998 წლის სექტემბერში ბაქოში ჩატარდა კონფერენცია „TRACECA - ისტორიული აბრეშუმის გზის აღდგენა“, რომლის მნიშვნელოვანი შედეგი გახდა „დერეფნის განვითარების საერთაშორისო ტრანსპორტის ძირითადი მრავალმხრივი შეთანხმებისთვის“ ტექნიკური დანართის დამატება სარკინიგზო ტრანსპორტის, საერთაშორისო სავაჭრო ნაოსნობის, საბაჟო პროცედურებისა და დოკუმენტების დამუშავების შესახებ. 2009 წლის ივლისში ამ შეთანხმებას შეუერთდა ირანი, ხოლო ლიტვა გახდა დამკვირვებელი TRACECA-ს მთავრობათშორის კომისიაში. თურქმენეთი არ არის ძირითადი მრავალმხრივი შეთანხმების წევრი, თუმცა მონაწილეობს "TACIS-TRACECA-ს პროექტში. 2006 წლის მაისში, სოფიაში, პროექტის მონაწილე ქვეყნებმა დაამტკიცეს TRACECA-ის განვითარების სტრატეგია 2015 წლამდე (კუბლაშვილი გ, 2013).

გაურკვეველი მიზეზების გამო (კასპის ზღვაზე ბაქოსა და თურქმენეთს შორის და შავ ზღვაზე ფოთი/ბათუმისა და უკრაინაში ილიჩევსკისა და ბულგარეთში ვარნას პორტებს შორის საბორნე გადასასვლელების სუსტი დატვირთვა) სატრანზიტო გადასასვლელი ამ დერეფნით თითქმის არ არსებობს. მნიშვნელოვანია, რომ 2001 წლის შემდეგ ამ მარშრუტის ფარგლებში პირველად 2010 წელს გაიგზავნა ბამბის მცირე პარტია უზბეკეთიდან ქართული პორტების გავლით თურქეთის მიმართულებით. განსაკუთრებული მნიშვნელობა აქვს პროექტის მასშტაბურ რეალიზაციას

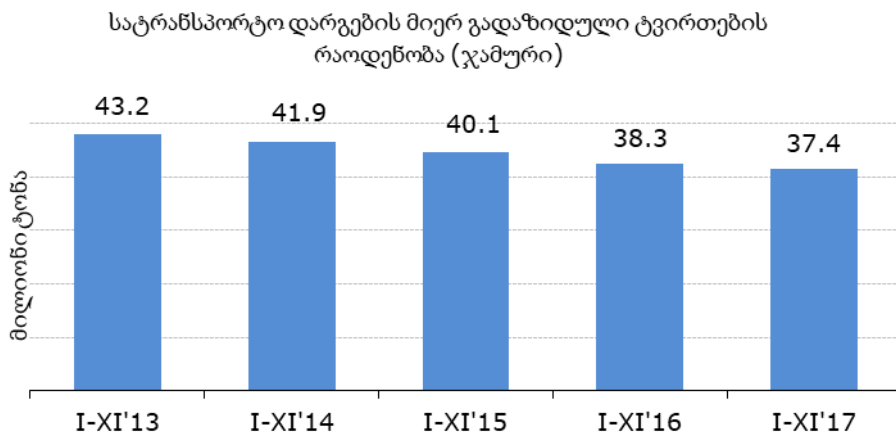
საქართველოსთვის, რადგან ეს დერეფანი საშუალებას გვაძლევს შევქმნათ სამუშაო ადგილები და გავზარდოთ ეკონომიკური მაჩვენებლები.

მიუხედავად უამრავი მცდელობისა, იდეა ვერ ხორციელდება სრული დატვირთვით. ამის კარგი მაგალითია ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზა, რომლის მშენებლობაც 2008 წელს დაიწყო<sup>1</sup>. მანამდე, 2007 წლის 7 თებერვალს, აზერბაიჯანის პრეზიდენტმა ილჰამ ალიევმა, საქართველოს პრეზიდენტმა მიხეილ სააკაშვილმა და თურქეთის პრემიერ-მინისტრმა რეჯებ ტაიპ ერდოღანმა ახალი სარკინიგზო ხაზის შესახებ სამმხრივ ხელშეკრულებას მოაწერეს ხელი. ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის სიგრძე 826 კილომეტრია, აქედან საქართველოს ტერიტორიაზე 254 კილომეტრი გაივლის. ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო ხაზის საქართველოს მონაკვეთი მოიცავს 22 ხიდს, 13 სადგურს, 24 გზაგამტარს და 4 თოვლდამცავ გალერეას. ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის საქართველოს მონაკვეთზე პირველმა სატესტო მატარებელმა 2015 წლის იანვარში გაიარა, 2017 წლის ივლისში კი პირველი მატარებელი ყარსიდან საქართველოს საზღვრამდე მივიდა. რკინიგზის ოფიციალურად გახსნის პირობებში 24 ოქტომბერს ყაზახეთის ქალაქ კორსტანაიდან თურქეთის ქალაქ მერსინისკენ ხორბლით დატვირთული შემადგენლობა დაიძრა. როდის ამოქმედდება რკინიგზა სრული დატვირთვით და როდის შემოვა პირველი მატარებელი საქართველოს ტერიტორიაზე, ჯერჯერობით ცნობილი არ არის, თუმცა ცნობილია ის, რომ სამ ქვეყანაზე გამავალი რკინიგზით, ეტაპობრივად, ყოველწლიურად 17 მილიონი ტონა ტვირთის გადაზიდვა და მილიონამდე მგზავრის გადაყვანა იქნება შესაძლებელი<sup>2</sup> (მჭედლიშვილი, 2017). თუმცა 2007 წლის შემდეგ 11, ხოლო 2017 წლის შემდეგ, თითქმის, ერთი წელია გასული და სიტუაცია არ იცვლება. ვერც TRACECA-სა და ამ იდეის ფარგლებში არსებული ვერც ბაქო-თბილისი-ყარსის პოტენციური ვერ გამოიყენება წარმატებული და მომგებიანი ვაჭრობისთვის.

რაც შეეხება საქართველოს რკინიგზის განვითარების ტემპს ის 2012 წლიდან ძლიერ შემცირებულია. ამის თვალსაჩინო მაგალითია ტვირთბრუნვის ყოველწლიური გაუარესება.

2013 წლიდან მოყოლებული, გადაზიდული ტვირთების მოცულობა ასე გამოიყურება:

## ცხრილი N1



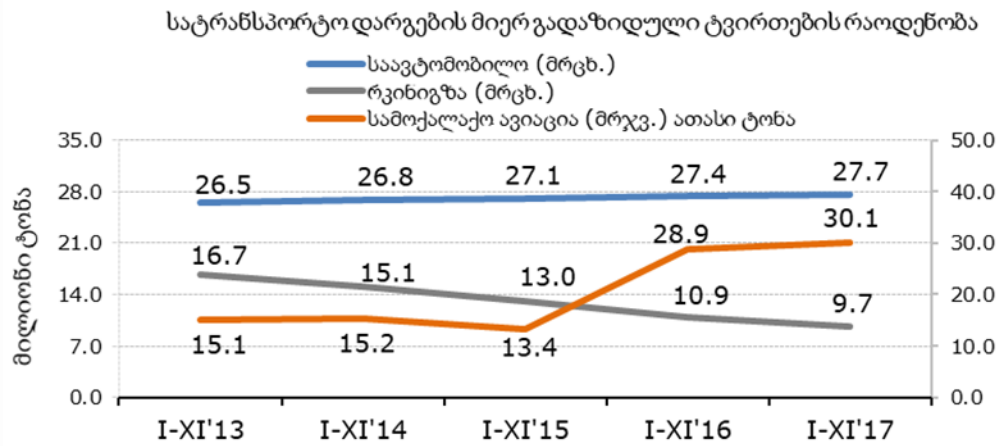
წყარო: საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო, ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის განვითარების დეპარტამენტი

<sup>1</sup> [http://www.railway.ge/?web=0&action=page&p\\_id=290&lang=eng](http://www.railway.ge/?web=0&action=page&p_id=290&lang=eng)

<sup>2</sup> <https://www.radiotavisupleba.ge/a/baqo-tbilisi-karsis-rkinigza-oficialurad-gaikhsna/28824412.html>

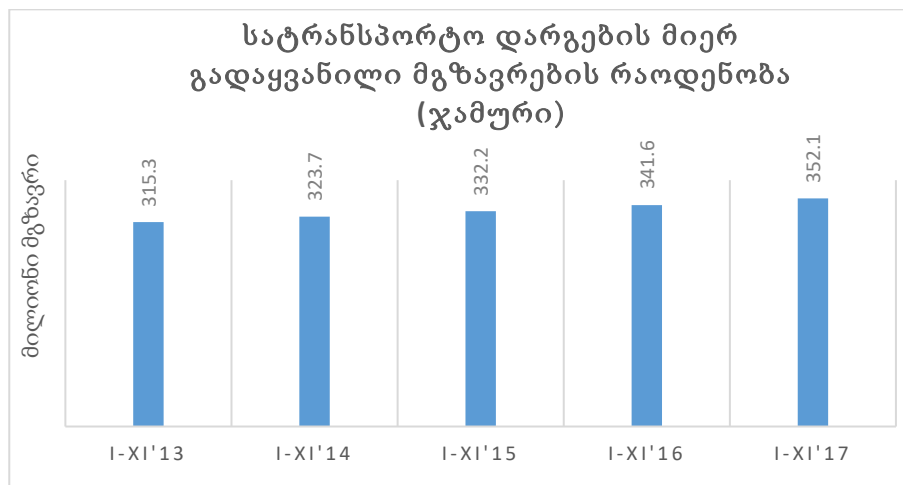


ცხრილი N2



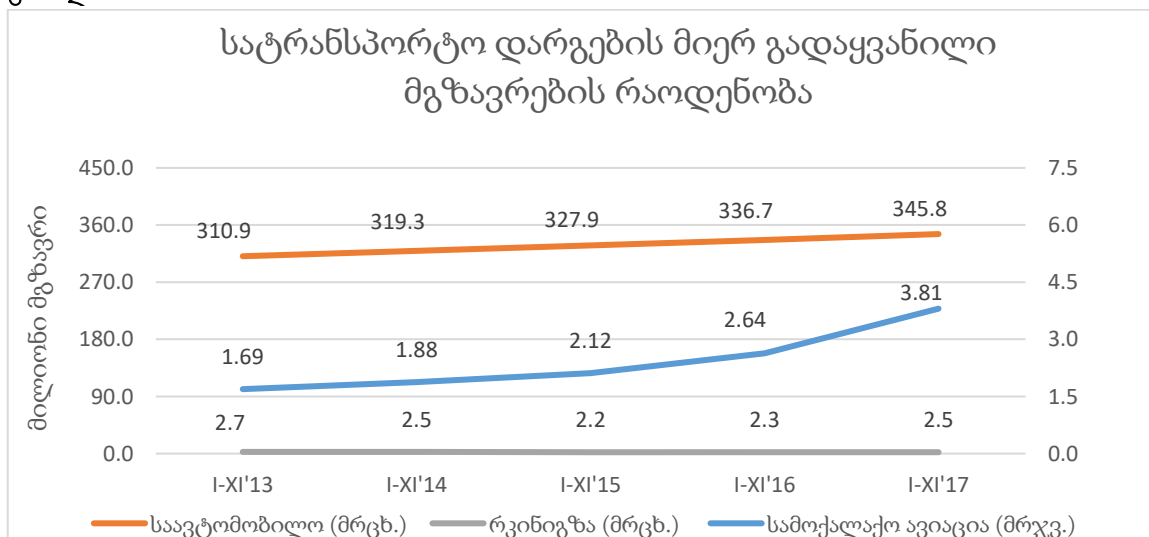
წყარო: საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო, ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის განვითარების დეპარტამენტი  
საინტერესოა, მგზავრთბრუნვის მაჩვენებლების გაანალიზება.

ცხრილი N3



წყარო: საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო, ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის განვითარების დეპარტამენტი

ცხრილი N4



წყარო: საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო, ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის განვითარების დეპარტამენტი

სტატისტიკაში კარგად არის ასახული 2013-2017 წლებში სატრანსპორტო დარგების მიერ გადაზიდული ტვირთების

რაოდენობა და მათი ჯამური მონაცემები. მათი შეფასებისას ნათელი ხდება, რომ 2013-2017 წლებში კერძოდ, სარკინიგზო ტრანსპორტის გადაზიდული ტვირთების რაოდენობა ყოველწლიურად მცირდება სხვა სატრანსპორტო სახეობებისგან განსხვავებით. ამავდროულად, საინტერესო იყო უშუალოდ სატრანსპორტო დარგების მიერ გადაზიდული ტვირთების ჯამური რაოდენობის ცხრილის გაანალიზებაც, სადაც ნათლად ჩანს კლების ტენდენცია.

**ცხრილი N5**

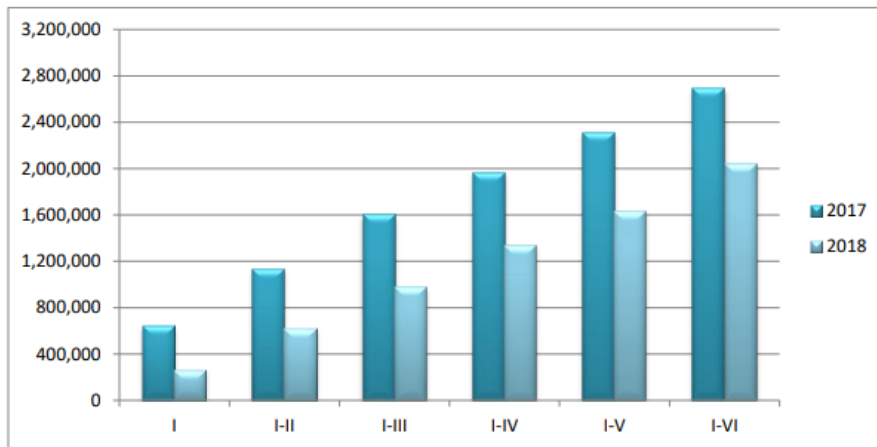
გადატვირთული კონტეინერები, TEU	ფოთი	ბათუმი
2016	273,690	55,781
2017	318,752	76,025

წყარო: [http://batumiport.com/ge/generaluri\\_direqtoris\\_mimartva/statistika/](http://batumiport.com/ge/generaluri_direqtoris_mimartva/statistika/)  
<http://gbc.ge/index.php?m=home&newsid=98379&lang=geo>

გადატვირთული კონტეინერების მაჩვენებლის მიხედვით აღინიშნება პორტებში ზრდა, ხოლო დანარჩენ ისეთ მაჩვენებლებში, როგორებიცაა: მშრალი ტვირთების ტვირთბრუნვა, ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების ტვირთბრუნვა და გემთბრუნვა აღსანიშნავია კლება, წინა წლებთან შედარებით.

**ცხრილი N6**

ტრანზიტი	I	I-II	I-III	I-IV	I-V	I-VI
2017	635,228	1,133,091	1,599,669	1,961,912	2,307,231	2,687,180
2018	261,976	613,164	972,193	1,337,494	1,632,957	2,037,103



წყარო: [http://railway.ge/files/mar/geo/gad\\_g1.pdf](http://railway.ge/files/mar/geo/gad_g1.pdf)

როგორც საქართველოს რკინიგზის ბოლო წლების ოფიციალური მონაცემებიდან ჩანს, შემცირებულია ტრანზიტის მოცულობაც.

არსებულ მონაცემებზე დაყრდნობით, თავისუფლად შეგვიძლია ვივარაუდოთ, რომ მსგავსი ტენდენციის შემთხვევაში საქართველოს რკინიგზა სერიოზული 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.

სარკინიგზო გადაზიდვების ზრდა ნავარაუდევია ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის მშენებლობის დასრულებისა და ექსპლუატაციაში შესვლის შემდგომ. აღსანიშნავია, რომ საქართველოს რკინიგზის მოდერნიზაციის პირობებში, სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესების შემდეგ, სატვირთო გადაზიდვების მოცულობა საავტომობილო ტრანსპორტის სახეობებიდან სარკინიგზო სახეობებში უნდა გადაერთოს.

ვფიქრობ, 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. მოკლედ რომ ვთქვათ, ევროკავშირის დირექტივებში არსებული მოთხოვნების გათვალისწინება. ამჟამად „საქართველოს რკინიგზა“ არის სააქციო საზოგადოება, რომლის აქციების 100 %-ს ფლობს სახელმწიფო. სახელმწიფო მფლობელობით უფლებებს ახორციელებს საპარტნიორო ფონდის მეშვეობით.

აუცილებელია, ევროკავშირთან ასოცირების ხელშეკრულებაში არსებული დირექტივების მოთხოვნების გათვალისწინება. საინტერესოა, რომ აღნიშნული ხელშეკრულების კარი N5, თავი N1 არის ტრანსპორტის შესახებ, სადაც დანართი N14-ში სარკინიგზო ტრანსპორტზეა საუბარი. დირექტივების მიხედვით საქართველოს რკინიგზას აქვს ბაზარსა და ინფრასტრუქტურაზე დაშვების შესაძლებლობა.

2012 წლის 21 ნოემბრის ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2012/34/EC დირექტივა, რომლის მეშვეობითაც ჩამოყალიბდა ერთიანი ევროპული სარკინიგზო ზონა, საქართველოს აძლევს ამ ქსელში ჩართვის საშუალებას.

გამოიყენება ამ დირექტივის შემდეგი დებულებები:

- მუხლები 1-დან 9-ის ჩათვლით
- მუხლები 16-დან 25-ის ჩათვლით
- მუხლები 26-დან 57-ის ჩათვლით

ვადა: ამ დირექტივის ეს დებულებები უნდა შესრულდეს 2022 წლის აგვისტოსთვის.

დირექტივებში ასევე საუბარია, შემდეგი სახის მოთხოვნებზე: ტექნიკური და უსაფრთხოების პირობები, ურთიერთთავსებადობა, მატარებლის მემანქანეთა სერტიფიცირება, სახიფათო ტვირთის შიდა ტრანსპორტირების უსაფრთხოება და სხვა (შეთანხმება, 2014).

საქართველოს რკინიგზა ძირითადად ოპერირებს სამი მიმართულებით - სატვირთო, სამგზავრო და ინფრასტრუქტურული. მოგებას კომპანია სატვირთო მიმართულებიდან იღებს, რადგან სამგზავრო დოტაციანზეა. საქართველოს რკინიგზის ტრანსპორტირებიდან მიღებული შემოსავლები, შეიძლება, რამდენიმე ფაქტორზე იყოს დამოკიდებული, მათ შორის, დოლარის კურსის ცვლილებებზე. საგულისხმოა, რომ მგზავრთა გადაყვანისა და ტვირთების გადაზიდვის სტატისტიკური მაჩვენებლები 2010 წლიდან იკლებს.

რაც შეეხება სამგზავრო ტრანსპორტირებას, ამ მიმართულებით რკინიგზა სამ ძირითად ღერძზე ოპერირებს:

- საერთაშორისო
- მაგისტრალური
- რეგიონალური გადაყვანები (ე.წ. „ჩიხური მიმართულებები“)

მგზავრთბრუნვის კლება, შესაძლოა, შემდეგი მიზეზებით იქნეს გამოწვეული:

- მგზავრების მხრიდან საგზაო ტრანსპორტისათვის უპირატესობის მინიჭებით, რომელიც არ რეგულირდება სახელმწიფოს მიერ და მომსახურება უფრო იაფია;
- ინფრასტრუქტურის სიძველის გამო კონკრეტულ მიმართულებებზე მატარებლის მიმოსვლის გაუქმებით

ასევე, აღსანიშნავია, რომ მგზავრთა გადაყვანა სეზონური ხასიათისაა და ტარიფი თვითღირებულებაზე დაბალია - შიდა დოტაციანზეა.

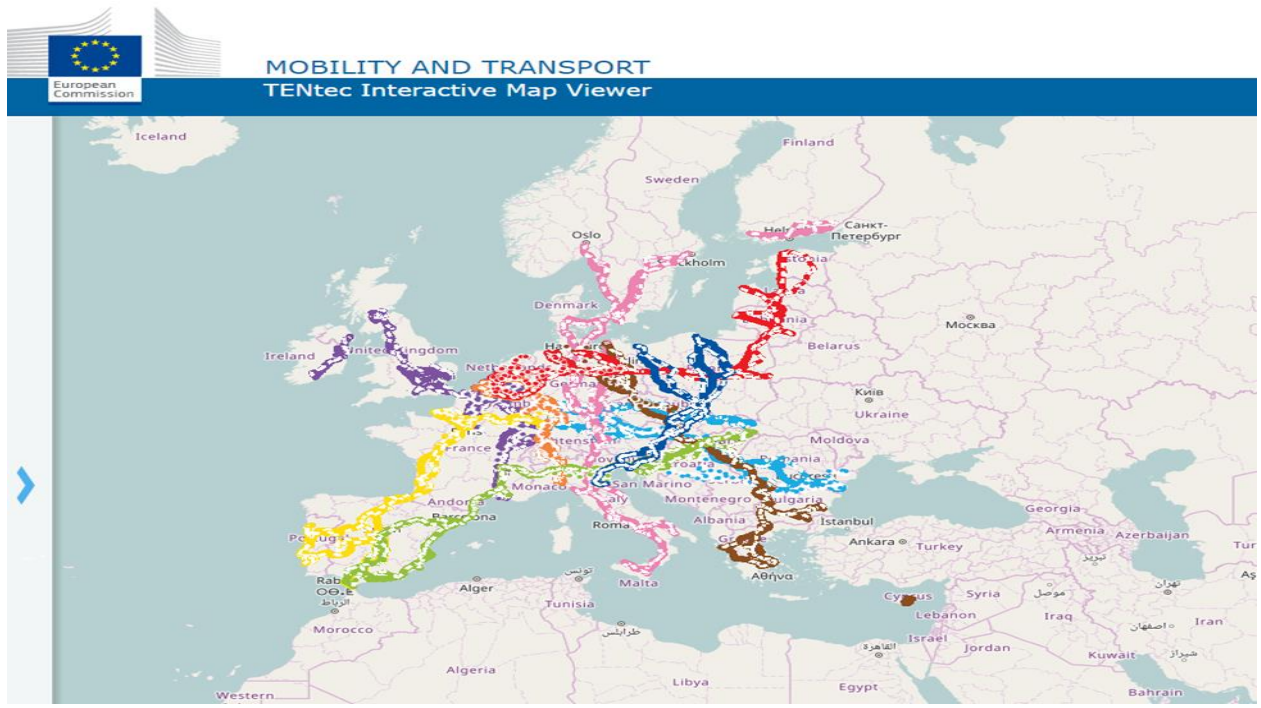
სარკინიგზო ტრანსპორტით გადაზიდული ტვირთების რაოდენობა ნაკლებია საავტომობილო ტრანსპორტით გადაზიდული ტვირთების რაოდენობაზე. მიუხედავად იმისა, რომ საავტომობილო გადაზიდვები სარკინიგზოსთან შედარებით იაფია, ეკოლოგიური თვალსაზრისით სარკინიგზო ტრანსპორტის კონკურენტუნარიანობა ბევრად უფრო მაღალია. სარკინიგზო გადაზიდვებში უპირატესობა სამგზავრო გადაყვანებთან შედარებით სატვირთო გადაზიდვებს ენიჭება. ეს სფერო ბევრად უფრო მომგებიანია ვიდრე სამგზავრო გადაყვანები.

სატვირთო გადაზიდვებში საავტომობილო ტრანსპორტის დომინირება, მეტწილად, გამოწვეულია ამ მომსახურების ღირებულების ხელმისაწვდომობით. იმისათვის, რომ საქართველოში რკინიგზამ საავტომობილო გადაზიდვებს კონკურენცია გაუწიოს, მნიშვნელოვანია, სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაცია. მაგალითად, ამ მიმართულებით, საჭიროა, მუდმივი დენიდან ცვლად დენზე გადასვლა, რაც რკინიგზას გადაზიდვებზე დანახარჯების შემცირების შესაძლებლობას მისცემს, შესაბამისად, მომსახურების ღირებულებაც შემცირდება. პატარა ქვეყნისათვის რკინიგზა „ძვირი სიამოვნებაა“, მით უმეტეს, როცა ენერჯის არაეფექტური გამოყენების გამო მომსახურების ხარჯები კიდევ უფრო იზრდება. ასეთ პირობებში, რკინიგზის კონკურენტუნარიანობა საავტომობილო ტრანსპორტთან შედარებით, რასაკვირველია, მნიშვნელოვნად ეცემა.

მაშინ, როდესაც საქართველოს რკინიგზა ამდენი პრობლემის წინაშე დგას და არ იზრდება სატრანსპორტო

დერეფანში მისი როლი, ბალტიისპირეთში ევროკავშირის მხარდაჭერით ხორციელდება - Rail Baltica Global Project - ბალტიისპირეთის სარკინიგზო მსოფლიო პროექტი.

ბალტიისპირეთის სარკინიგზო პროექტი არის ახალი სარკინიგზო, სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურული პროექტი, რომლის მიზანია ბალტიისპირა სახელმწიფოების მიერთება ევროკავშირის სარკინიგზო ქსელთან. პროექტში ჩართულია ევროპის 5 ქვეყანა: პოლონეთი, ლიტვა, ლატვია, ესტონეთი და ფინეთი. იგი დააკავშირებს ჰელსინკს, ტალინს, რიგას, კუნასს, ვილნიუსს, ვარშავასა და სხვა ქალაქებს.



წყარო: [https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en)

საინტერესოა, ის რომ ტრასეკას პროექტში ინვესტიციების სახით 1995 წლიდან - 2009 წლამდე 50,9 მილიონი ევრო დაიხარჯა შემდეგ ქვეყნებში: სომხეთი, აზერბაიჯანი, ბულგარეთი, საქართველო, ირანი, ყაზახეთი, ყირგიზეთი, მოლდოვა, რუმინეთი, ტაჯიკეთი, თურქეთი, უკრაინა, უზბეკეთი). <http://www.traceca-org.org/en/investments/>, 2018) ბალტიისპირეთის რკინიგზის პროექტი კი თითქმის 10-ჯერ ძვირი ჯდება.

საკონტინენტო ტვირთების ძირითადი ნაკადი ჩინეთიდან რუსეთისა და ბელორუსის გავლით გადაიზიდება. ეს გზა უფრო გრძელია, მაგრამ ტვირთგამზავნათათვის ჩინეთიდან დაბალი საბაჟო გადასახადების წყალობით განსაზღვრულ სარგებელს უზრუნველყოფს. ჩინეთს შეუძლია ევროპაში გაგზავნოს ტვირთების ნაწილი TRACECA-ის გავლით. ტვირთნაკადის მცირე ნაწილიც კი ჩინეთიდან ტვირთების სოლიდური მოცულობა იქნება, რაც აზერბაიჯანის გავლით ტვირთების ტრანზიტის მნიშვნელოვნად გადიდებას გამოიწვევს“ ([trend.az/business/economy/2931375.html](http://trend.az/business/economy/2931375.html)).

ჩინეთის ეროვნული განვითარებისა და რეფორმების, და ევროპის კომისია გააძლიერებს სინერგიას ჩინეთის ინიციატივას „სარტყელი და გზა“ (Belt and Road Initiative)-სა და ევროპის კავშირის პოლიტიკას „ტრანსევროპული სატრანსპორტო ქსელი“ (Trans-European Transport Network) შორის. ორივე მხარე განიხილავს სინერგიას შესაბამისი სახმელეთო და საზღვაო დერეფნების სტრატეგიულ დაგეგმარებებს შორის, რომელიც მოიცავს დასავლეთ ბალკანეთს, აღმოსავლეთ ევროპას, ცენტრალურ აზიას, დასავლეთ აზიას და სხვა რეგიონებს, აგრეთვე მიესალმება შესაბამისი ქვეყნების აქტიურ მონაწილეობას. ჩამოთვლილ რეგიონებს შორის სამხრეთ კავკასია არ არის ნახსენები, შესაბამისად, „აბრეშუმის გზა“ საქართველოზე რამდენად გაივლის უკვე კითხვის ნიშნის ქვეშაა; (<https://ec.europa.eu/.../.../files/2018-07-13-chairs-meeting.pdf>)

ჩინური კომპანიები აფართოებენ საქმიანობის მასშტაბებს თურქეთში. მას შემდეგ, რაც თურქეთში შევიდა „ჩინეთის ბანკი“ და „ჩინეთის სამრეწველო-კომერციული ბანკი“, ჩინური კომპანიების შესვლა ქვეყანაში დაჩქარდა. ვაჭრობის მოცულობის მიხედვით მსოფლიოში მეორე ქვეყანა, ჩინეთი წელიწადში 120 მილიარდ აშშ დოლარს აბანდებს სხვადასხვა ქვეყანაში, თურქეთი კი ჩინეთის ინვესტიციებით სარგებლობს ბოლო 10 წლის განმავლობაში. შესაბამისად, თურქეთის ეკონომიკის სამინისტროს მონაცემების თანახმად თურქეთში მომუშავე ჩინური კომპანიების რიცხვმა 1000-ს მიაღწია. ინიციატივის „სარტყელი და გზა“ ფარგლებში თურქეთის უნიკალური ადგილმდებარეობა მას ევროპაში შესასვლელ კარიბჭედ აქცევს - თურქეთი ბუნებრივად წარმოადგენს ლოგისტიკურ ჰაბს სამ კონტინენტს შორის:

ევროპა, აზია და აფრიკა.

პეკინში გამართულ „სარტყელი და გზის“ ფორუმზე თურქეთისა და ჩინეთის ტრანსპორტის მინისტრებმა ხელი მოაწერეს შეთანხმებას, რომლის მიხედვითაც ორივე ქვეყნის სატრანსპორტო საშუალებებს შეუძლიათ შედღვევა თითოეულის სატრანსპორტო სისტემაში. შეთანხმება გახსნის საერთაშორისო საავტომობილო სატრანსპორტო არხებს ჩინეთსა და ევროპას შორის, ხოლო თურქეთი გახდება „შუა დერეფანი“ ამ მარშრუტში. შეთანხმება გამოხატავს ჩინეთის მზაობას, მოახდინოს ინიციატივის „სარტყელი და გზა“ ინტეგრაცია თურქეთის განვითარების სტრატეგიაში, რაც ხელს შეუწყობს გაცვლა-გამოცვლის განვითარებას თურქეთსა და ჩინეთს შორის, გადაზიდვების მოცულობის გაზრდას აბრეშუმის გზის გასწვრივ განლაგებულ ქვეყნებს შორის (Initiative', თ. გ.).



წყარო: <https://www.pwc.com/gx/en/growth-markets-center/assets/pdf/china-new-silk-route.pdf>

ჩინეთსა და ევროპას შორის უკვე არსებობს სარკინიგზო ტრანსპორტით ტვირთების გადაზიდვის შესაძლებლობა, რითაც სხვადასხვა კომპანიას, რომლებიც რესურსებს იყენებენ და პროდუქციას გზავნიან შეუძლია სარგებლობა. გარკვეული პერიოდის შემდეგ ინიციატივა „სარტყელი და გზა“ გავლენას მოახდენს მსოფლიო ვაჭრობაზე. მრავალი პროექტი განხორციელების სტადიაზეა, და ინიციატივა „სარტყელი და გზა“ - ეს ღია პროექტია. აუცილებელია აგრეთვე ქვეყნებს შორის ვაჭრობის გამარტივების სფეროში არსებული დაბრკოლებების აღმოფხვრა.

საერთაშორისო სარკინიგზო გადაზიდვები ჩინეთსა და ევროპას შორის ინიციატივით „სარტყელი და გზა“ არ დაწყებულა, თუმცა რეისების რაოდენობა მისი გამოცხადების შემდეგ გაიზარდა. ახალი რეისების შესრულება დაიწყო ცენტრალურ და აღმოსავლეთ ჩინეთში, ქვეყნის სიღრმეში განლაგებულ მთავარ ქალაქებს - იუ, ხეფეი და ხარბინი - და მადრიდსა და ჰამბურგს შორის. ჩინეთსა და ევროპას შორის სარკინიგზო სატვირთო გადაზიდვები სულ უფრო მეტად სრულდება ყაზახეთის გავლით, ტრანსაზიური სარკინიგზო ქსელის ჩრდილოეთ ნაწილში განლაგებული ინფრასტრუქტურის გამოყენებით, რომელიც ინიციატივის „სარტყელი და გზა“ გაშვებამდე არსებობდა.

შესაბამისად, საინტერესოა თუ რატომ არ ფიგურირებს, არც ევროკავშირისა და არც ჩინეთის მოცემულ რუკებზე და ზოგადად სამომავლო გეგმებში საქართველო, როგორც აღნიშნული სარკინიგზო ქსელების ნაწილი. მოთხოვნა სამხრეთ კავკასიურ დერეფანზე, როგორც ვხედავთ არსებობდა როგორც ევროპის, ასევე ჩინეთის მხრიდან. ყველა მხარეს სურს ერთმანეთის ბაზრის ათვისება და თურქეთის, როგორც დერეფნისა და ბაზრის მიერთება. აქედან გამომდინარე, ლოგიკურია საქართველოს სარკინიგზო ჩართულობაზე საუბარი სამხრეთ კავკასიური დერეფნის კუთხით.

## დასკვნა

დასკვნის სახით შეგვიძლია ვთქვათ, რომ საქართველოში, XXI საუკუნის დასაწყისში სატრანსპორტო სისტემის განვითარება რკინიგზის კუთხით მკვეთრად უარყოფითი ტენდენციებით ხასიათდება, რაც აუცილებელს ხდის ეფექტიანი და მიზანმიმართული რეფორმების პოლიტიკის შემუშავებასა და განხორციელებას. წინააღმდეგ შემთხვევაში, მოსალოდნელია საქართველოს რკინიგზის საერთაშორისო ფუნქციის კიდევ უფრო შემცირება. რაც გამოიწვევს კონკურენტი სატრანსპორტო დერეფნების გაძლიერებას და საქართველოსადმი არსებული გეოპოლიტიკური და გეოეკონომიკური ინტერესების დაკნინებას.

ნაშრომის მიზანს და სიახლეს წარმოადგენდა საქართველოში რკინიგზის თანამედროვე მდგომარეობის საზოგადოებრივ გეოგრაფიული ასპექტების შესწავლა, შესაბამისად ცხადია, რომ როგორც პოლიტიკური, ასევე ეკონომიკური მნიშვნელობა საქართველოს რკინიგზისა დაკნინების პროცესშია, რაც საქართველოს რკინიგზაზე არსებული თანამედროვე ლიტერატურის ანალიზმა გამოაჩინა. წარსულში საქართველოს რკინიგზა, როგორც რუსეთის იმპერიის, ასევე საბჭოთა კავშირის დროს უმნიშვნელოვანეს სატრანსპორტო ფუნქციას ასრულებდა, რაც დღეს შემცირებულია და მისი მნიშვნელობის გაზრდა დამოკიდებულია ჩინეთ-ევროკავშირის ურთიერთობებზე და საქართველოს რკინიგზის რეფორმებზე. ამ კუთხით შეგვიძლია ვთქვათ, რომ საქართველოს რკინიგზა არ არის მზად კონკურენცია გაუწიოს სხვა სატრანსპორტო საშუალებებსა და შესაბამისად, უცხოურ სატრანსპორტო დერეფნებთან ქვეყნის კონკურენციას ფაქტობრივად შეუძლებელს ხდის.

კვლევის შედეგად დასტურდება, რომ საქართველოს სატრანსპორტო, კერძოდ კი სარკინიგზო სისტემა, როგორც ერთიანი ორგანიზმი სერიოზული პრობლემებისა და გამოწვევების წინაშე დგას. მეოთხე წელია არ სრულდება ევროკავშირთან ასოცირების შედეგად გაფორმებულ ხელშეკრულებაში არსებული დირექტივების მოთხოვნები სხვადასხვა მიმართულებით.

საქართველოს სატრანსპორტო დერეფნის ფუნქცია არის პასუხი საქართველოს სტრატეგიული ნიშის ძიებაზე და თავისუფლად მიესადაგება ტექსტში აღნიშნულ სატრანსპორტო დერეფნების თეორიას. საჭიროა პარტნიორობის გაძლიერება, როგორც ევროკავშირთან, ასევე ჩინეთთან, ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაცია, პირველ ეტაპზე მუდმივიდან - ცვლად დენზე გადასვლა. ბალტიისპირეთის სარკინიგზო პროექტის გათვალისწინება, რათა რკინიგზა გახდეს მომგებიანი და საქართველოს რკინიგზამ თავისი სტრატეგიული ნიშა დაიმკვიდროს, არამხოლოდ ტურიზმის სფეროში, არამედ საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნებშიც და თავისი წვლილი შეიტანოს ქვეყნის ეკონომიკურ წინსვლაში, მაგრამ არსებული მონაცემები საპირისპიროს გვიმტკიცებს, შემცირებული ტრანზიტი, როგორც საქართველოს რკინიგზაზე, ისე საზღვაო პორტებზე, მაღალი ტარიფები, დოტაცია, მოძველებული ინფრასტრუქტურა, ევროკავშირისა და ჩინეთის მხრიდან ინტერესის კლება საქართველოს, როგორც სატრანსპორტო დერეფნის მიმართ მხოლოდ რკინიგზის აღსასრულზე მიგვიანიშნებს. სამწუხაროდ, საქართველოს არსებული რეალობიდან გამომდინარე სატრანსპორტო კუთხით ჩიხური მდებარეობა აქვს, რაც მომავალში სერიოზულად იმოქმედებს როგორც ქვეყნის, ისე რეგიონის სატრანსპორტო ქსელის განვითარებაზე. თუ რამდენად შეინარჩუნებს რკინიგზა თავის არსებულ ფუნქციებს, ამას მომავალი გვიჩვენებს.

### ბიბლიოგრაფია:

Batumi Sea Port:

[http://batumiport.com/ge/generaluri\\_direqtoris\\_mimartva/statistika/Gegeshidze, A\).n.d.](http://batumiport.com/ge/generaluri_direqtoris_mimartva/statistika/Gegeshidze, A).n.d.). Georgia In Quest of a Niche Strategy.

Georgian Railway

[http://www.railway.ge/?web=0&action=page&p\\_id=203&lang=eng](http://www.railway.ge/?web=0&action=page&p_id=203&lang=eng)

[http://www.railway.ge/?web=0&action=page&p\\_id=290&lang=eng](http://www.railway.ge/?web=0&action=page&p_id=290&lang=eng)

[http://railway.ge/?web=0&action=page&p\\_id=208&lang=geo](http://railway.ge/?web=0&action=page&p_id=208&lang=geo)

Gorshkov T, B. G).2000). Developments at Georgian railway.

Eddington, R).2006). The Eddington Transport Study. HMSO/HM Treasury

[http://www.ejrcf.or.jp/jrtr/jrtr24/pdf/f42\\_gor.pdf](http://www.ejrcf.or.jp/jrtr/jrtr24/pdf/f42_gor.pdf)

<http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>).2018).

<http://www.traceca-org.org/en/investments/>).2018). INVESTMENT PROJECTS.

[https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/about-ten-t\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/about-ten-t_en)).n.d.). About TEN-T.

<http://gbc.ge/index.php?m=home&newsid=98379&lang=geo>

Initiative', T. s).n.d.). [https://www.dailysabah.com/economy/2018/06/30/turkey-sees-a-sudden-spike-in-chinese-investments-through-belt-and-road-initiative?utm\\_source=silk%20road%20headlines&utm\\_campaign=9047b80e02-email\\_campaign\\_2018\\_07\\_04\\_07\\_58&utm\\_medium=email&utm\\_term=0\\_70119be](https://www.dailysabah.com/economy/2018/06/30/turkey-sees-a-sudden-spike-in-chinese-investments-through-belt-and-road-initiative?utm_source=silk%20road%20headlines&utm_campaign=9047b80e02-email_campaign_2018_07_04_07_58&utm_medium=email&utm_term=0_70119be).

Hasan Kanbolat( Vol. 7, No. 3 (July-September 2005), pp. 120-128. „ The Railway Network Between Turkey and the Caucasus“. [http://www.jstor.org/stable/26328808?seq=1#page\\_scan\\_tab\\_contents](http://www.jstor.org/stable/26328808?seq=1#page_scan_tab_contents)

Okamoto T, Taakoshi N. Rail transports in world's major cities

[http://www.ejrcf.or.jp/jrtr/jrtr25/pdf/f04\\_oka.pdf](http://www.ejrcf.or.jp/jrtr/jrtr25/pdf/f04_oka.pdf)

M.S. Kohli .(2002 ) – „ Mountains of India : Tourism, Adventure and Pilgrimage “

Prior, L).2003). Using Documents in Social Research. London: SAGE Publications

Rail Baltica – Project of the Century).2018). <http://www.railbaltica.org/about-rail-baltica/>.

Railway, G).2012).

Rodrigue, J.-P).2006). *The Geography of Transport Systems*.

TRACECA

<http://www.traceca-org.org/en/investments/>

Yarrow, E. A).n.d.).

დოლობაია, თ).2011). *საქართველოს საპორტო სისტემების ფუნქციონირებისა და განვითარების*. თბილისი: თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი.

კვინიკაძე, გ).2014). გეოეკონომიკისა და ეკონომიკური გეოგრაფიის აქტუალური საკითხები. თბილისი: თბილისის უნივერსიტეტის გამომცემლობა.

კვერენჩილაძე, რ).1986). *საქართველოს ტრანსპორტი (ეკონომიკურ-გეოგრაფიული გამოკვლევა)*. თბილისი.

კუბლაშვილი გ, ლ. გ).2013, 07 04). საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფანი „ევროპა-კავკასია-აზია“ (TRACECA) და მისი განვითარების პერსპექტივები. *ივერია*.

ფონდი "ღია საზოგადოება-საქართველო").2008). საქართველოს რკინიგზა პრობლემები და პერსპექტივები. თბილისი.

პროფესიონალ რკინიგზელთა კლუბი ).n.d.).

<http://www.timer.ge/krizisi-saqarthvelos-sarkinigzo-seqtorshi-propesional-rkinigzeltha-klubis-ganckhadeba/>

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო).2017).

საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სააგენტო- <http://www.geostat.ge/>

საქართველოს რკინიგზის შემოსავლები 33%-ით შემცირდა).2016). *ტაბულა*,

<http://www.tabula.ge/ge/story/112054-saqartvelos-rkinigzis-shemosavlebi-33-it-shemcirda>.

შეთანხმება, ა. შ).2014). *საქართველოს პარლამენტი*. Retrieved from

<http://www.parliament.ge/ge/ajax/downloadFile/34753/AA>

ჭურჭელაური, მ).2011). რკინიგზის კლასტერი. *ეკონომიკა და ბიზნესი*, 118-126.