



სამაგისტრო ნაშრომი

სამაგისტრო ნაშრომი	საქართველო საერთაშორისო სატრანსპორტო გადაზიდვების სისტემაში
--------------------	---

მაგისტრანტი	მიხეილ არველაძე
-------------	-----------------

საგანმანათლებლო პროგრამა	სატრანსპორტო ლოგისტიკა
უმაღლესი განათლების საფეხური	II (მაგისტრატურა)
პროგრამის განმახორციელებელი ფაკულტეტი	ლოგისტიკის
უმაღლესი საგანმანათლებლო დაწესებულება	შპს „ბათუმის ნავიგაციის სასწავლო უნივერსიტეტი“
მისამართი	ქ. ბათუმი, თამარ მეფის 35
საკონტაქტო ტელეფონი	<input type="text"/> mail <input type="text"/>
სამაგისტრო ნაშრომის ხელმძღვანელი	ბადრი გეჩბაია
თანამდებობა / დოქტორის აკადემიური ან მასთან გათანაბრებული სამეცნიერო ხარისხი	ეკონომიკის დოქტორი, ასოცირებული პროფესორი
სამაგისტრო ნაშრომის თანახელმძღვანელი	
თანამდებობა / დოქტორის აკადემიური ან მასთან გათანაბრებული სამეცნიერო ხარისხი	
სამაგისტრო ნაშრომის რეცენზენტი	
თანამდებობა / დოქტორის აკადემიური ან მასთან გათანაბრებული სამეცნიერო ხარისხი	
სამაგისტრო ნაშრომის რეცენზენტი	
თანამდებობა / დოქტორის აკადემიური ან მასთან გათანაბრებული სამეცნიერო ხარისხი	
სამაგისტრო ნაშრომის რეცენზენტი	
თანამდებობა / დოქტორის აკადემიური ან მასთან გათანაბრებული სამეცნიერო ხარისხი	

ბათუმი-2019

ანოტაცია

სამაგისტრო ნაშრომი, "საქართველო საერთაშორისო სატრანსპორტო გადაზიდვების სისტემაში", წარმოდგენილია კომპიუტერით დაბეჭდილ A4 ფორმატის 84 გვერდზე. შესავალში განხილულია სამაგისტრო ნაშრომში დასმული საკვლევე საკითხის აღწერა, აქტუალობა და პრაქტიკული მნიშვნელობა. მსოფლიო სატრანსპორტო სისტემის მნიშვნელოვანი ნაწილი, განსაკუთრებით რკინიგზა, სახელმწიფო საკუთრებაში იმყოფება. ჩვენი კვლევის საგანია დავადგინოთ თუ რამდენადაა აუცილებელი სახელმწიფოს ჩარევა სატრანსპორტო სისტემაში, გავიგოთ ამის დადებითი და უარყოფითი მხარეები, განვიხილოთ საქართველოს სარკინიგზო რეფორმა და შევაფასოთ.

კვლევის მიზნიდან გამომდინარე დასახულია შემდეგი ამოცანები:

- წარმოვაჩინოთ საზღვაო, საავტომობილო, სარკინიგზო, საჰაერო ტრანსპორტის როლი მსოფლიო ეკონომიკის განვითარებაში;
- გავაშუქოთ თანამედროვე სატრანსპორტო ტენდენციები;
- გავიგოთ თუ როგორია მსოფლიო სატრანსპორტო სისტემის სტრუქტურა;
- განვიხილოთ საქართველოში განხორციელებული სარკინიგზო რეფორმა.

ნაშრომი მთავრდება დასკვნით რომელშიც მოცემული არის ჩვენი კვლევის საბოლოო ნააზრევი. კერძოდ სარკინიგზო რეფორმის შესახებ, რომელიც განხორციელდა მსოფლიოს სხვადასხვა ქვეყნებში, მათ შორის საქართველოშიც და რომელიც მიზნად ისახავს რკინიგზის მართვის უფლებით გადაცემას ინვესტორზე.

ANNOTATION

Master's thesis, "Georgia in the International Transport Transportation System", is presented on the 84th page of A4 format, printed on the computer. Introduction The description, actuality and practical significance of the research question raised in the master's work are discussed. An important part of the world transport system, especially the railway, is in state ownership. The subject of our research is to find out how much the state intervenes in the transport system to understand the advantages and disadvantages of this, let's consider the Georgian railway reform and evaluate it.

The objective of the research is to set the following tasks:

- To show the role of marine, motor, rail and air transport in the development of world economy;
- to cover modern transport trends;
- To understand the structure of the world transport system;
- Let's consider the railway reform implemented in Georgia.

The work ends with a conclusion in the final analysis of our research. Namely railroad reforms implemented in different countries of the world, including Georgia, which aims to transfer the railway management rights to the investor.

Оглавление

შესავალი	5
თავი I. ტრანსპორტის როლი მსოფლიო ეკონომიკის განვითარებაში	7
1.2 სატრანსპორტო სისტემის როლი და სტრუქტურა	9
1.3 ტრანსპორტის როლი საერთაშორისო ვაჭრობაში.....	20
თავი II. ტრანსპორტის კლასიფიკაცია და მათი გამოყენება.....	23
მსოფლიო ეკონომიკაში	23
2.1 საზღვაო ტრანსპორტი	23
2.2 საატომობილო ტრანსპორტი.....	31
2.3 საჰაერო ტრანსპორტი	36
2.4 სარკინიგზო ტრანსპორტი	38
თავი III. ტრანსპორტის განვითარების ახალი ტენდენციები.....	45
3.1 სატრანსპორტო ტენდენციები და პერსპექტივები	45
3.2. საქართველოს სატრანსპორტო ლოგისტიკური სისტემის განვითარების პრიორიტეტები 2020 წლამდე.....	49
დასკვნა	51
გამოყენებული ლიტერატურა	56

შესავალი

თემის აქტუალობა. ტრანსპორტს უაღრესად დიდი მნიშვნელობა ენიჭება მსოფლიო ეკონომიკაში. მეგაეკონომიკის არანაირ ერთიანობაზე არ შეიძლებოდა ყოფილიყო საუბარი, რომ არა გლობალური სატრანსპორტო ტექნოლოგიები, რომელთა მეშვეობითაც სწრაფად და აუცილებელი რაოდენობით გადაისვრიან მატერიალურ რესურსებს და საქონელს პლანეტის ნებისმიერ წერტილში. როგორც ვიცით ბაზარი – ეს უპირველეს ყოვლისა გაცვლითი ორგანიზაციაა, ხოლო გაცვლისათვის კი ყოველთვის აუცილებელია ტრანსპორტი. ამიტომ ტრანსპორტი ალბათ, სწორედ რომ ბაზართან ერთად წარმოიშვა. ყოველწლიურად მსოფლიოში გადააქვთ დაახლოვებით 100 მლრდ ტ ტვირთი და გადაჰყავთ 1 ტრლნ მგზავრი. ახლა დედამიწის ყოველ მცხოვრებზე მოდის 15-16 ტ სხვადასხვაგვარი საქონელი, რომელიც აუცილებელია გადავიტანოთ საშუალოდ 850-900 კმ-ზე.

კვლევის მიზანი და ამოცანები. მსოფლიო სატრანსპორტო სისტემის მნიშვნელოვანი ნაწილი, განსაკუთრებით რკინიგზა, სახელმწიფო საკუთრებაში იმყოფება. ჩვენი კვლევის საგანია დაუადგინოთ თუ რამდენადაა აუცილებელია სახელმწიფოს ჩარევა სატრანსპორტო

სისტემაში, გავიგოთ ამის დადებითი და უარყოფითი მხარეები, განვიხილოთ საქართველოს სარკინიგზო რეფორმა და შევაფასოთ.

კვლევის მიზნიდან გამომდინარე დასახულია შემდეგი ამოცანები:

- ✓ წარმოვაჩინოთ საზღვაო, საავტომობილო, სარკინიგზო, საჰაერო ტრანსპორტის როლი მსოფლიო ეკონომიკის წარმართვაში;
- ✓ გავაშუქოთ თანამედროვე სატრანსპორტო ტენდენციები;
- ✓ გავიგოთ თუ როგორია მსოფლიო სატრანსპორტო სისტემის სტრუქტურა;
- ✓ განვიხილოთ საქართველოში განხორციელებული სარკინიგზო რეფორმა.

კვლევის თეორიული და მეთოდოლოგიური საფუძვლები. კვლევის თეორიულ და მეთოდოლოგიურ საფუძველს წარმოადგენს თანამედროვე მსოფლიო ეკონომიკა, ქართველი და საზღვარგარეთელი მეცნიერ-ეკონომისტთა მოსაზრებები საკვლევ საკითხთან დაკავშირებით, სპეციალური ეკონომიკურ-ტექნიკური და ტექნოლოგიური ლიტერატურა, საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის სტატისტიკური მასალები.

კვლევის პროცესში გამოყენებულია შედარების, ანალიზისა და სინთეზის, ნორმატიული, სტატისტიკური დაჯგუფების, ეკონომიკურ-სტატისტიკური, ეკონომიკურ მათემატიკური და სხვა მეთოდები.

ნაშრომის პრაქტიკული მნიშვნელობა. სამაგისტრო კვლევის შედეგები შეიძლება გამოყენებულ იქნას ქვეყანაში სატრანსპორტო სისტემისა და სახელმწიფოს მიერ სარკინიგზო ტრანსპორტზე განხორციელებული რეფორმის შეფასებისათვის, ასევე საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკური გარემოს გაუმჯობესებისათვის საჭირო ღონისძიებების შემუშავებისა და განხორციელებისათვის.

თავი I. ტრანსპორტის როლი მსოფლიო ეკონომიკის განვითარებაში

1.1 ტრანსპორტის ისტორია

ტრანსპორტის ისტორიას რაც შეეხება, ყველაფერი ბორბლის გამოგონებიდან იწყება, რომელიც არ ექვემდებარება ზუსტ დათარიღებას. ერთ-ერთ სატრანსპორტო გამოგონებას მიეკუთვნება აგრეთვე ნიჩაბი და იალქანი. კაცობრიობამ მრავალი ათასი წლის განმავლობაში ტრანსპორტის განვითარების შედეგად შეძლო და მიაღწია მდინარეებითა და ზღვებით ერთმანეთისგან დაშორებული დასახლებები და ქვეყნები შეერთებინა. ეგვიპტური გემები 5000 წლის წინ დიდ საზღვაო გადასვლებს ახორციელებდნენ ცნობილი ნორვეგიელი მოგზაურის, ტერ ჰეიერდალის, ექსპერიმენტულმა გემმა “რა“-მ, რომელიც გაკეთებული იყო

ძველეგვიპტური გემების მსგავსად ჰაპირუსისაგან, 54 დღის განმავლობაში გადალახა საოკეანო გზის 2700 მილი. მანძილი აფრიკიდან ამერიკამდე კი შეადგენს მხოლოდ 1600 მილს. სხვაგვარად რომ ვთქვათ, ტექნიკურად უძველეს მოგზაურებს შეეძლოთ ახალი სამყაროს აღმოჩენა კოლუმბამდე ათასწლეულობით ადრე.

ზოგიერთ უძველეს იმპერიას შესანიშნავი სახმელეთო სატრანსპორტო კომუნიკაციები ჰქონდა. მაგალითად, დაახლოებით 2000კმ-ის ძველი სპარსელების “სამეფო” გზა შესანიშნავად იყო მოწყობილი. შიკრიკებს, რომლებიც ერთმანეთს ყოველ 2-3 კმ-ზე სპეციალურ სადგურებში ცვლიდნენ, შეეძლოთ მთელი ამ გზის დაფარვა სულ რაღაც 50 საათში, ავითარებდნენ რა დაახლოებით 40 კმ/სთ საშუალო სიჩქარეს.

კავშირის სხვა საშუალებების უქონლობის პირობებში გზები აერთებდა იმპერიის სხვადასხვა ბოლოებს და უზრუნველყოფდა მათ ერთიანობას. ეს შესანიშნავად ესმოდათ რომაელებს, რომელთაც შეძლეს ძველი მსოფლიოს უდიდესი იმპერიის შექმნა. გზები გადიოდა რომის ყველა სამფლობელოზე და იმპერატორი იპყრობდა რა ახალ პროვინციას, პირველ რიგში იწყებდა ახალი გზების მშენებლობას. გზების მონუმენტალობითა და საიმედოობით ხდებოდა რომის სიდიადის და სიმძლავრის უზრუნველყოფა. ისინი შესაძლებლობას აძლევდნენ ეფექტიანად გამოეყენებინათ სხვადასხვა პროვინციის შედარებითი უპირატესობანი ვაჭრობის ორგანიზებისათვის, აერთიანებდნენ უზარმაზარ ქვეყანას ერთ საერთო მეურნეობად და ნებისმიერ ამინდში საოცარ მობილურ, მაგრამ შედარებით მცირერიცხოვანი იმპერიის ლეგიონებს სწრაფად გადაადგილების საშუალებას აძლევდნენ. მარადიული ქალაქის ხანგძლივი ისტორიის მანძილზე შესანიშნავი გზები მეომრებს აძლევდა დროულად მისვლის და მოულოდნელი შეტევის განხორციელების საშუალებას. ზოგიერთი გზა დღემდე შემონახულია, ისინი აღფრთოვანებას იწვევს შთამომავლობაში და ეკონომიკის და ტრანსპორტის ორგანიზაციის შესანიშნავ მაგალითს წარმოადგენენ.

გზები ყოველთვის ვაჭრობის საფუძველი იყო. ისინი აერთებდნენ ქვეყნებს და რეგიონებს. ერთ-ერთ ტრანსკონტინენტულ გზას წარმოადგენს აბრეშუმის დიდი გზა, რომელსაც დასაბამი მიეცა ძვ. წ. II საუკუნეში და რომელიც ჩინეთიდან შუა აზიაში გადაჭიმული იყო თითქმის 7000 კმ-ზე. აბრეშუმის დიდი გზა იწყებოდა სიანში. ქ. დუნხუანიდან იგი ორ განშტოებად მიემართებოდა დასავლეთისაკენ. ორივე გზა – პირველი ლობნოლის ტბის ჩრდილოეთით ქ. ტურფანის, მეორე კი იმავე ტბის სამხრეთით ქ. ხოტანისა და ქ. იარქენდის გავლით – ქ. კაშგარში იყრიდა თავს. აქედან ჩრდილოეთის გზა კასპიის ზღვით

უკავშირდებოდა ამიერკავკასიას, გადაკვეთდა საქართველოს და ფასისიდან შავი ზღვით ბიზანტიასა და რომს აღწევდა. მეორე გზა კაშგარიდან ბალხსა და ჩრდილოეთ ირანზე გავლით შუამდინარეთისაკენ, იქიდან კი ხმელთაშუა ზღვის ნაპირებისაკენ მიემართებოდა. აბრეშუმის დიდი გზით უმთავრესად გადაჰქონდათ მაღალხარისხოვანი ჩინური აბრეშუმი, რომლის მთავარი მომხმარებელი რომის წარჩინებულები იყვნენ. აბრეშუმის ექსპორტი რომში (შემდეგ ბიზანტიაში) ახლო აღმოსავლეთის დიდი სახელმწიფოების – პართიისა და მოგვიანებით სასანიანთა ირანის – შუამავლობით ხორციელდებოდა. ჩინური აბრეშუმის შეტანა რომს ყოველწლიურად 100 ათასი სესტერციუსი უჯდებოდა. ჩინეთიდან შეჰქონდათ აგრეთვე ოქრო. აბრეშუმის დიდი გზის იმ მონაკვეთისათვის, რომელიც ახლო აღმოსავლეთზე გადიოდა, რომსა და ბიზანტიას საუკუნოვანი ომები ჰქონდათ ჯერ პართიასთან, შემდეგ სასანიანთა ირანთან (აღსანიშნავია, რომ აბრეშუმის დიდი გზის მაშრეტები პართიაში სახელმწიფო საილუმლოებად ითვლებოდა). VII-IX საუკუნეებში ამ გზით შემოტანილი საქონლით ვაჭრობას არაბთა სახალიფო უწევდა კონტროლს. შემდეგ მასზე მონღოლებმა დაამყარეს მონოპოლია. აბრეშუმის დიდმა გზამ ხელი შეუწყო ეკონომიკური და კულტურულ ურთიერთობის განვითარებას აღმოსავლეთისა და დასავლეთის ქვეყნებს შორის. ამ გზით შევიდა ჩინეთში მინა, ფუფუნების საგნები, გავრცელდა ზოგიერთი კულტურული მცენარე, არაბული ცხენი და სხვა. შეაღწია აგრეთვე რელიგიურმა და ფილოსოფიურმა მოძღვრებებმა (ბუდიზმი, იუდაიზმი, ისლამი, ნესტორიანელობა).

თანამედროვე ეპოქაში აღფრთოვანებას იწვევს აგრეთვე დიდი ჩინეთის კედელი, რომელზედაც თავისუფლად გაივლიდა გვერდიგვერდ ორი ოთხთავალა,

მას დაახლოვებით 4000 კმ სიგრძე ჰქონდა. უფრო კონკრეტულად ჩინეთის დიდი კედელი – ვანლი ჩან'ჩენ – ნიშნავს “10000 ლის კედელი”. მისი მშენებლობა მიმდინარეობდა ძვ. წ. III საუკუნოდან ახ. წ. XVII საუკუნემდე, ამ პერიოდში რამდენიმე კედელი აშენდა, თუმცა მათ შორის ყველაზე განთქმულია დიდი კედელი აგებულია ძვ. წ. 220-200 წლებში პირველი იმპერატორი ქინ ში ჰუანდის მიერ.

სავაჭრო გზები არა მარტო აერთიანებდნენ ქვეყნებს, არამედ ქმნიდა კიდევ მათ. ეკონომიკურ ისტორიაში შეიმჩნევა მკაფიო კანონზომიერება – რაც უფრო უკეთესია ეკონომიკის მდგომარეობა, მით უკეთესია გზები და, პირიქით.

1.2 სატრანსპორტო სისტემის როლი და სტრუქტურა

სატრანსპორტო სისტემა უზრუნველყოფს წარმოების ყველა სტადიის ურთიერთ-კავშირს და საქონლის რეალურ გადაადგილებას მწარმოებლიდან მომხმარებელამდე. ტრანსპორტის განვითარებაზე ძირეულად არის დამოკიდებული წარმოების განთავსება. მაგალითად ნედლეულის გადამამუშავებელი ცენტრები, ბუნებრივია ისწრაფიან მისი წარმოების რაიონებისაკენ, საბადოსკენ, ენერჯიადტევადი წარმოების ცენტრები (ალუმინის მრეწველობა და ა. შ.) – რეგიონებისაკენ, რომელთაც აქვს იაფი ენერჯია, საამწყობრო წარმოება – საზღვაო პორტებისაკენ და სარკინიგზო კვანძებისაკენ, სადაც სხვადასხვა დეტალისა და შემადგენელი ნაწილის იოლად მიტანა შეიძლება.

ყოველი ახალი წარმოების განთავსებისას საჭირო ხდება საკითხის გადაჭრა: რა უფრო იაფი იქნება, მიუახლოვოთ მას ყველა აუცილებელი ნედლეული, თუ წარმოება ნედლეულის წყაროსთან მივიტანოთ? ამ საკითხის გადაწყვეტის დროს მნიშვნელოვან როლს თამაშობს სამუშაო ძალის მობილურობა. სამწუხაროდ, ყოველ ისტორიულ-ეკონომიკურ სიტუაციაში როდია იგი მზად გადაინაცვლოს ნედლეულის წყაროსთან. 30-იან წლებში საბჭოთა ინდუსტრიალიზაციის პერიოდში, შესაძლებელი გახდა შექმნილიყო მოსახლეობის ენთუზიაზმის საკმაოდ მაღალი პოტენციალი, რომელმაც საშუალება მისცა განეხორციელებინათ მასობრივი გადასახლება ციმბირის და შორეული აღმოსავლეთის რაიონებში, აეშენებინათ უმდიდრეს საბადოებთან ახლოს ახალი დიდი ქალაქები. წარმოების ასეთი განლაგების გამო აუცილებელი გახდა განეხორციელებინათ უზარმაზარი მოპოვებული და ნაწილობრივ გადამამუშავებული ნედლეულის გადაზიდვები ქვეყნის ევროპული ნაწილის სამრეწველო ცენტრებსა და ურალში, ხოლო შემხვედრი ნაკადები სურსათით და ცხოვრებისათვის ყველა აუცილებელი საგნით მიემართებოდა ციმბირსა და ჩრდილოეთში.

XX საუკუნის განმავლობაში სატრანსპორტო დანახარჯები რეალურ გამოხატულებაში 12-ჯერ შემცირდა და სწორე ამან მისცა საშუალება მსოფლიო ეკონომიკას გამხდარიყო ერთიანი ორგანიზმი, მეგაეკონომიკა.

მეგაეკონომიკა, რომელიც ბევრად არის დამოკიდებული სატრანსპორტო გადაზიდვების სიიაფეზე, მივიდა თავის ამჟამინდელ მდგომარეობასთან წარმოების განთავსების საუკუნოვანი ევოლუციის ოპტიმიზაციის გზით, რომელიც ფაქტობა რეაგირებდა სატრანსპორტო სისტემაში ტექნოლოგიურ და ეკონომიკურ ცვლილებებზე. ევოლუციური გზით ნაპოვნი და დანახარჯთა ეკონომიკაზე დაფუძნებული მეგაეკონომიკის მდგომარეობა აღმოჩნდა სავსებით მდგრადი და უნარიანი შემდგომი ევოლუციური განვითარებისათვის.

რა თქმა უნდა, ძალიან მნიშვნელოვან როლს თამაშობს ქვეყნის ზომები და გეოგრაფიული მდებარეობა. თუმცა, როგორც წესი, რაც უფრო განვითარებულია ქვეყანა, მით ნაკლები წილი უკავია მის მშპ-ში ტრანსპორტს. განვითარებული ქვეყნებში ტრანსპორტის წილი მშპ-ში მერყეობს 4-დან 7%-მდე, ხოლო განვითარებადში – 6-დან 15%-მდე. მსოფლიო მშპ-ში ტრანსპორტის წილი შეადგენს დაახლოებით 6%-ს.

სტრუქტურულად ტრანსპორტი იყოფა საერთო და არასაერთო მოხმარების ტრანსპორტად. ამ უკანასკნელს მიეკუთვნება შიდასაფრთხო სატრანსპორტო ქსელები, ყოველგვარი მისასვლელი გზები, შიდასაქარხნო ავტოტრანსპორტი და ა. შ.

ყოველწლიურად მსოფლიოში გადააქვთ დაახლოებით 100 მლრდ ტონა ტვირთი და გადაჰყავთ 1 ტრლნ მგზავრი. ახლა დედამიწის ყოველ მცხოვრებზე მოდის 15-16 ტ სხვადასხვაგვარი საქონელი, რომელიც აუცილებელია გადავიტანოთ საშუალოდ 850-900 კმ-ზე. ამ საშუაოს ასრულებს 40 000 საზღვაო გემი, 200 000 ლოკომოტივი, 700 მლნ ავტომობილი და 10 000-ზე მეტი მეტი სამგზავრო და სატვირთო თვითმფრინავი.

მსოფლიო ვაჭრობა აგრეთვე აყალიბებს საკმაოდ მნიშვნელოვან ტვირთნაკადებს. მათი შეჭამებული მოცულობა კონტინენტთაშორის შეტყობინებაში ამჟამად შეფასებულია 4 მლრდ. ტ. 70-იანი წლების ბოლოს იგი რამდენადმე მაღალი იყო. მისი შემცირება, უპირველეს ყოვლისა, დაკავშირებულია ენერგომატარებლების და ნედლეულის საერთაშორისო გადაზიდვების შემცირებასთან.

სატრანსპორტო სისტემის მდგომარეობა მჭიდრო კავშირშია ადამიანთა მობილურობასთან. კერძოდ, მსოფლიო სამგზავრო ტრანსპორტის გლობალიზაცია ძირითადად ტურიზმით და ქვეყანათშორის სამგზავრო გადაზიდვებზე მოთხოვნის რევოლუციური ზრდით არის განპირობებული.

XX საუკუნის განმავლობაში მობილურობა, რომელიც იზომება როგორც ადამიანის საშუალო გადაადგილება წელიწადში, ამერიკელებში გაიზარდა 30-ჯერ, ხოლო დასავლეთ ევროპისმცხოვრებლებში – 20-ჯერ. იგი მკაფიო თანამიმართებაშია ქვეყნის განვითარებასთან. ყველა განვითარებული ქვეყნისათვის დამახასიათებელია მოსახლეობის მაღალი მობილურობა, ხოლო სუსტად განვითარებულ ქვეყნებში ადამიანთა საშუალო გადაადგილება არ აჭარბებს 3-4 კმ-ს დღეში.

გარდა საერთო ეკონომიკურისა, ყოველი დარგის ფუნქციონირება შეფასებულია მისთვის დამახასიათებელ სპეციფიკურ მაჩვენებლებში. ტრანსპორტისათვის, გადატანილი ტვირთის რაოდენობის გარდა, ასეთ მაჩვენებლებს მიეკუთვნება სატრანსპორტო გზების

საერთო სიგრძე და სინთეზური მაჩვენებელი – ტვირთბრუნვა, გაზომილი ტონა კილომეტრებში (ტკმ) ქვეყნის განვითარების მნიშვნელოვან მაჩვენებელს წარმოადგენს ტრანსპორტევალობა, რომელიც ტოლია ტვირთბრუნვის მიმართებისა მშპ-თან. განვითარებულ ქვეყნებში ტრანსპორტევალობა საშუალოდ ტოლია 0,8 ტკმ/დოლ-ისა, გარდამავალი ეკონომიკის მქონე აღმოსავლეთ ევროპის ქვეყნებში – დაახლოებით 1,5, ხოლო რუსეთში – 5,3 ტკმ/დოლ.

დარგობრივი სტრუქტურის ანალიზის დროს ტრანსპორტს ყოფენ სარკინიგზოდ, საავტომობილოდ, შიდა საწყალოსნოდ, საზღვაოდ, მილსადენ (ნავთობ და გაზგამტარი) და საჰაეროდ.

მათ საფუძველს შეადგენს სატრანსპორტო ქსელი, რომელიც ეკონომიკის ინტერსტრუქტურის მნიშვნელოვან ელემენტს წარმოადგენს.

პირველი ცხრილიდან ჩანს, რომ რკინიგზის ხაზების სიგრძე და შიდა სამდინარო ტრანსპორტის განვითარება დასტაბილურდა, იმ დროს, როცა სხვა სატრანსპორტო დარგის ქსელი საკმაოდ სწრაფად იზრდება. აშშ-სა და დასავლეთ ევროპაში სარკინიგზო ხაზების სიგრძე მცირდება კიდევ. ვინაიდან ავტოტრანსპორტის მხრივ კონკურენცია ძალიან ძლიერია, სატრანსპორტო ქსელში პრევალირებს არა რაოდენობრივი, არამედ ხარისხობრივი ცვლილებები – ხდება სარკინიგზო ხაზების ელექტროფიცირება, იზრდება საავტომობილო გზების სიგრძე, მყარი ზედაპირის და დიდი დიამეტრიც მილსადენების ქსელის განვითარება. რა თქმა უნდა, სატრანსპორტო ქსელის განაწილება ქვეყნების მიხედვით საოცრად არათანაბარია. მაგალითად ავღანეთსა და ნეპალში რკინიგზა საერთოდ არ არის.

ცხრილი №1. მსოფლიო სატრანსპორტო ქსელი, ათას კმ.

მიმოსვლის გზების სახე	1950	1970	2015
რკინიგზა	1320	1340	1250
ავტოგზები	15540	19700	28000
სანაოსნო მდინარეები და არხები	560	525	550
ნავთობ და პროდუქტსადენები	175	395	760
მაგისტრალური გაზსადენები	186	545	1200
საჰაერო გზები	3300	5510	10500

აგრეთვე საკმაოდ სწრაფად იცვლება ტრანსპორტის დარგობრივი სტრუქტურა იხ., ცხრილი

2.

ცხრილი №2. ტვირთბრუნვის სტრუქტურის დინამიკა, %-ში

ტრანსპორტის სახეები	1950	1970	1990	2015
სარკინიგზო	30,8	18,9	16,0	14,3
საავტომობილო	7,5	8,0	8,3	10,2
შიდა საწყალოსნო	5,6	3,0	2,8	2,9
საზღვაო	51,9	62,8	62,1	60,5
მილსადენის	4,4	7,3	10,8	11,5
საჰაერო	0,1	0,1	0,1	0,2
გადაზიდვების მოცულობა (ტრლნ ტკმ)	6,8	28,9	45,8	49,5

ტ

ვირთბრუნვაში ყველაზე მეტი შესამჩნევი ცვლილებები ხდება სარკინიგზო და მის მთავარ კონკურენტ – საავტომობილო ტრანსპორტს შორის. თუკი 1950 წელს მათი ტვირთბრუნვის თანაბარდობა 4:1-ზე მეტი იყო, რკინიგზის სასარგებლოდ, ახლა იგი შეადგენს დაახლოვებით 5:1. ავტოტრანსპორტს პირველი ადგილი უკავია გადაზიდული ტვირთების საერთო მასის მიხედვით, ხოლო ტვირთბრუნვაში ლიდერობას განაგრძობს საზღვაო ტრანსპორტი, რომლის წილად ტვირთბრუნვის 60%-ზე მეტი მოდის. მისი ლიდერობა აიხსნება საზღვაო გადაზიდვების დიდი საშუალო სიშორით, რომელიც აჭარბებს 7 ათ. კმ-ს.

რამდენადმე სხვაგვარად გამოიყურება სამგზავრო ტრანსპორტის განვითარების სტრუქტურა და დინამიკა რომელიც გამოხატულია მგზავრ-კილომეტრებში (ცხრილი 3)

ცხრილი №3. მსოფლიო ტრანსპორტის ტვირთბრუნვის დინამიკა და სტრუქტურა, %-ში

ტრანსპორტის სახეები	1950	1970	1980	2017

სარკინიგზო	25,6	15,2	11,9	9,6
საავტომობილო	71,4	77,2	79,0	80,3
შიდა საწყალოსნო	0,6	0,6	0,4	0,4
საზღვაო	0,8	0,3	0,3	0,3
საჰაერო	1,2	6,7	8,5	9,3
გადაზიდვების მოცულობა (ტრლნ ტკმ)	2,5	8,0	14,2	0,1

ამ მაჩვენებლის თანახმად, უდავოდ, პირველობს საავტომობილო ტრანსპორტი, ძირითადად კერძო სარგებლობის ავტომობილების ხარჯზე. სწრაფად იზრდება საჰაერო ტრანსპორტით გადაზიდვების მოცულობა, ხოლო სარკინიგზო სამგზავრო ტრანსპორტი რამდენადმე ამცირებს თავის სამგზავრო გადაზიდვების წილს.

ტრანსპორტი ტრადიციულად ითვლება ინფრასტრუქტურის მნიშვნელოვან სფეროდ, რომელიც ჩვეულებრივ აკონტროლებს და მეურვეობს ამ დარგს. ტრანსპორტის წილად მოდის მსოფლიოს ძირითადი ფონდების დაახლოებით 20%.

მსოფლიო სატრანსპორტო სისტემის მნიშვნელოვანი ნაწილი, განსაკუთრებით რკინიგზა, სახელმწიფო საკუთრებაში იმყოფება. სახელმწიფო ტრანსპორტზე კონტროლით თავის ეკონომიკურ ძალაუფლებას აფართოვებს და არჩეულ ეკონომიკურ პოლიტიკას ახორციელებს. ტრანსპორტის განვითარებისათვის ფართოდ იყენებენ სახელმწიფო ინვესტიციებსა და სხვადასხვაგვარ სუბსიდიებს. თუმცა ტრანსპორტში სახელმწიფო ინვესტიციების წილი ბოლო 10 წლის მანძილზე რამდენადმე შემცირდა, ხოლო განვითარებული ქვეყნების უმრავლესობაში იგი ჯერ კიდევ 50%-ის დონეზეა. მაგალითად, აშშ-თვის იგი შეადგენს 53%-ს, ხოლო გერ-თვის – 45%-ს. ამასთან სახელმწიფო ფულს ძირითადად აბანდებს მუდმივი მონყობილობების განვითარებაში (70-90%), ხოლო კერძო კომპანიები – სატრანსპორტო საშუალებების პარკში. ბევრ ქვეყანაში (ბელგია, ნიდერლანდები და სხვ.) საქალაქო ტრანსპორტი თითქმის სრულიად ფინანსდება სახელმწიფოს მიერ.

არ უნდა ვიფიქროთ ისე, თითქოს საერთაშორისო ტრანსპორტი როგორღაც გამოყოფილია ეროვნულისაგან. საერთაშორისო გადაზიდვებს ძირითადად ახორციელებენ იგივე ეროვნული კომპანიები, თუმცა უკვე გამოჩნდნენ კომპანიები, რომლებიც სპეციალიზირებული არიან განსაკუთრებით საერთაშორისო გადაზიდვებზე.

საერთაშორისო გადაზიდვებს სამართლებრივ სფეროთი დაახლოვებით 100 საერთაშორისო ორგანიზაცია უზრუნველყოფს. გაეროს სატრანსპორტო პოლიტიკის საფუძვლები მიღებული იყო 1980 წელს 35-ე სესიაზე. ამ პოლიტიკის გატარებაზე პასუხს აგებენ გაეროს რეგიონალური კომისიები (ევროპის ეკონომიკური კომისია, დას. აზიის ეკონომიკური კომისია, აფრიკის ეკონომიკური კომისია, ლათინური ამერიკის ეკონომიკური კომისია), აგრეთვე გაეროსთან აკრედიტირებული საერთაშორისო ორგანიზაციები ტრანსპორტის ცალკეული დარგის მიხედვით. მსოფლიო ბაზარზე საქონლის გატანა მოითხოვს მისი ტრანსპორტირების ორგანიზაციას. საქონლის ტრანსპორტირება საქონელმომოქცევის პროცესის ორგანული ნაწილია. საერთაშორისო გადაზიდვების მიზანია ერთი ქვეყნიდან მეორეში საქონლის ტრანსპორტირება და მიმოქცევაში მისი ყოფნისა და ხარჯების მინიმუმამდე დაყვანა. ტექნიკის პროგრესის გამო უკანასკნელ პერიოდში მნიშვნელოვნად დაჩქარდა ტრანსპორტირების პროცესი და შემცირდა მისი ღირებულება. ეს ძირითადად ეხება საზღვაო ტრანსპორტს. მისი მწარმოებლურობა გაიზარდა გემების გიგანტური ზომებისა და დატვირთვა-გადმოტვირთვის ახალი ტექნოლოგიების (კონტეინერების) გამოყენების გამო.

როგორც ვიცით, საქონლის საერთაშორისო გადაზიდვაში გამოიყენება ყველა სახის ტრანსპორტი: წყლის (საზღვაო და სამდინარო), რკინიგზის, საავტომობილო, საჰაერო და მილსადენი სისტემები. ეს უკანასკნელი გამოიყენება გაზითა და ნავთობით ვაჭრობაში. უკანასკნელ პერიოდში საჰაერო ტრანსპორტის ფართო გამოყენების ტენდენცია აისახება საჰაერო გადაზიდვების ღირებულების შემცირებით. საზღვაო ტრანსპორტი შეუცვლელი ტრანსპორტია, მასზე საერთაშორისო ვაჭრობის 60%-ზე მეტი მოდის. ტრანსპორტის სხვა სახეები ძირითადად გამოიყენება შიდაკონტინენტურ ვაჭრობაში.

სატრანსპორტო ოპერაცია ითვლება საერთაშორისოდ, თუ ტვირთების მოძრაობა ხორციელდება გამყიდველი ან მყიდველი ქვეყნისათვის უცხო ტერიტორიაზე. იმის გამო, რომ საერთაშორისო ვაჭრობა მოიცავს სხვადასხვა ქვეყნებსა და კონტინენტებს, გართულებულია ტვირთმფლობელთა მიერ მსოფლიოს სხვადასხვა წერტილებში საკუთარი წარმომადგენლობის ორგანიზაცია. ამიტომ ასეთ ვითარებაში მიზანშეწონილია შუამავლების გამოყენება, რომელთაც სხვადასხვა სახელი აქვთ, კერძოდ: საფროთხილო აგენტები, ექსპედიტორები, ბროკერები და ა.შ.

სატრანსპორტო საკითხებს მნიშვნელოვანი ადგილი უკავია ყიდვა-გაყიდვის კონტრაქტში. მაგრამ ამ ხელშეკრულებით ჩვეულებრივ განისაზღვრება მხარეთა მოვალეობანი

საქონელმცოდნეობის სხვადასხვა ეტაპზე, აგრეთვე, მყიდველსა და გამყიდველს შორის სატრანსპორტო და სხვა თანამედროვე ხარჯების განაწილების წესი, რისკის გადაცემის პირობები და პასუხისმგებლობა გადაზიდვის დროს შემთხვევითი განადგურების ან დაზიანების შემთხვევაში.

საერთაშორისო ვაჭრობაში ტრანსპორტის ფაქტორის გათვალისწინების მიზნით, საერთაშორისო სავაჭრო პალატის მიერ შემუშავებულია საქონლის მიწოდების საბაზისო პირობები, რომელთა ახსნა-განმარტების უკანასკნელი რედაქცია მოცემულია კრებულში „INCOTERMS -1990“. ამ საერთაშორისო წესებით ხელმძღვანელობს ყველა ქვეყნის კომერსანტი ყიდვა - გაყიდვის ხელშეკრულების დადების დროს. საბაზრო პირობებში „INCOTERMS -1990“ წარმოდგენილია სქემატურ ცხრილში, რის შედეგადაც გაადვილებულია მათი აღქმა. ისინი განლაგებულია ჯგუფების მიხედვით. პირველ რიგში, მოცემულია ის პირობები, რომლებიც ითვალისწინებენ გამყიდველის მინიმალურ დანახარჯებსა და ვალდებულებებს, ბოლოს კი - გამყიდველის მაქსიმალურ დანახარჯებსა და ვალდებულებებს.

საზღვაო ტრანსპორტს საქონლის საერთაშორისო გადაზიდვაში მნიშვნელოვანი ადგილი უკავია. ტვირთმფლობელები ფრახტის ხაზით გემთმფლობელებს ყოველწლიურად უხდიან დაახლოებით 105-110 მლრდ. აშშ დოლარს, რაც მსოფლიო ექსპორტის ღირებულების დაახლოებით 7%-ს შეადგენს. საზღვაო ტრანსპორტით ძირითადად წარმოებს მასობრივი ჩამოსასხმელი და დასაყრელი ტვირთების გადაზიდვა, რკინის მადანი, ქვანახშირი, მარცვლეული. სხვა ტვირთებიდან კი - ტარიანი ცალობითი ტვირთები. ამ ჯგუფში შედის მზა სამრეწველო პროდუქცია, ნახევარფაბრიკატები და სურსათი. საქონლის ტრანსპორტირების ყველაზე ეკონომიკური ხერხია კონტეინერული და პაკეტური გადაზიდვები. შერეულ გადაზიდვებში: ხმელეთი, ზღვა და ხმელეთი. ისინი განსაკუთრებულად მოხერხებულია. კონტეინერებთან ერთად ფართოდ გამოიყენება პაკეტური გადაზიდვების სხვა ფორმები. მაგ: ქველები ბარუები (კარპაჭები). ავია გადაზიდვების დიდმა სიჩქარემ მნიშვნელოვნად შეამცირა სატრანსპორტო დოკუმენტების საჭიროება, ამიტომ პრაქტიკაში ასეთი ზედნადები არაბუნებრივი სახით აღინიშნება. ტვირთის დალუპვასა და დაკარგაზე პასუხისმგებელია ავია გადაზიდვა, ასევე დაზიანებაზე და დაგვიანებით მიწოდებაზე. რაც შეეხება რკინიგზასა და საავტომობილო ტრანსპორტს, ისინი გამოიყენება სახმელეთო გადაზიდვებში. საქონლის მოძრაობის სამ სტადიას აქვს ადგილი გამყიდველის მიერ ყიდვა-გაყიდვის კონტრაქტის შესრულების პროცესში:

1. საქონლის მიწოდება;
2. საქონელზე საკუთრების უფლების გაცემა;
3. რისკის გადაცემა.

ეს სტადიები არ ემთხვევა საერთაშორისო სავაჭრო გარიგებაში, ამიტომ ისინი აუცილებლად მკაცრად უნდა იყოს გამოკვეთილი. საქონლის მიწოდებაში იგულისხმება ერთი პირის მიერ მეორისათვის მისი ფლობის უფლების ნებაყოფლობითი გადაცემა. საქონელი ითვლება მყიდველისათვის მიწოდებულად, როდესაც იგი ან მისი აგენტი ხდება ამ საქონლის მფლობელი ან მათ შეუძლიათ მასზე კონტროლის განხორციელება. კომერციული დოკუმენტების სისწორეზე დამოკიდებული საქონლის დროული მიწოდება ან ყიდვა-გაყიდვა კონტრაქტის შესრულების სიზუსტე. ანგარიშშფაქტურა კომერციულ დოკუმენტებში მთავარია, ამიტომ იგი უნდა იყოს ზუსტი და არ ეწინააღმდეგებოდეს ქვეყანაში მოქმედ კანონმდებლობას. რეკონსტრუქციისა და განვითარების ევროპის ბანკი (EBRD) მხარს უჭერს სატრანსპორტო კორიდორის განვითარებას აღმოსავლეთ ევროპასთან, კავკასიასა და ცენტრალ აზიასთან (TRACECA). აღსანიშნავია, რომ მსოფლიო ბანკმა უკვე გაუწია დახმარება საქართველოს რკინიგზას ბაქო-საქართველოს პორტების საერთაშორისო ტრანზიტული მარშრუტის გაუმჯობესების დაფინანსების საშუალებით. ინფრასტრუქტურის ძირითადი მიმდინარე პროექტები ხელს შეუწყობს ფოთის პორტში ტვირთის შემოდინებას.

რეგიონის საზღვაო ტრანსპორტი ძალზედ მნიშვნელოვანია კომერციული თვალსაზრისით, რადგანაც ის მდებარეობს ევროპის სატრანსპორტო დერეფნის დასავლეთ-აღმოსავლეთ ღერძზე, რომელიც შავი ზღვით, კავკასიონის და კასპიის ზღვით გადის ცენტრალურ აზიაში. ფოთის პორტი რეგიონის ძირითად კომერციულ ცენტრს წარმოადგენს და დიდია მისი დანიშნულება ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის („ტრასეკა“) განვითარებაში. ფოთის პორტი რკინიგზით უკავშირდება ბაქოს, საიდანაც კავშირები მყარდება აზიის ქვეყნებთან.

რეგიონი ფოთის პორტის საშუალებით უკავშირდება ევროპას. მდებარეობს რა რეგიონის სამხრეთ-დასავლეთში, ფოთის პორტს შემოაქვს ტვირთი ევროპიდან ევრო კავშირის ტრანს ევროპული ქსელების შავი ზღვის ტერმინალების ოდესა, ვარნა და ბურგასი ბულგარეთში, კონსტანცა (რუმინეთში) და შავი ზღვის რუსეთის პორტების საშუალებით. როგორც დასავლეთ საქართველოს შავი ზღვის ერთ-ერთი მთავარი პორტი, ფოთს გააჩნია წელიწადში 7 მილიონი ტონა ტვირთბრუნვის შესაძლებლობა და აქვს როგორც საზღვაო, ასევე სარკინიგზო კავშირები. ფოთის პორტს აქვს 14 სპეციალიზებული ნავსაყუდელი

ნავთობპროდუქტების, სარკინიგზო ვაგონების, კონტეინერების, დიდი რაოდენობით მარცვლეულის, მალფუჭებადი პროდუქტების, სასუქის, ლითონების, მიწების, მგზავრებისა და სხვა ტვირთის ჩამოსატვირთად.

ევროკავშირის მიერ დაფინანსებული ევროპის-კავკასიის-აზიის სატრანსპორტო დერეფანის (TRACECA) პროგრამის ფარგლებში, ფოთი არის მრავალი მცირე ზომის საინვესტიციო პროექტების მიმღები, მათ შორის ტრაპებისა (ტვირთის გადმოსატვირთი) და სატვირთო მანქანების სადგომის მოწყობა, კომპიუტერებისა და საკომუნიკაციო აღჭურვილობის შესყიდვა, ტვირთის ამწე, გადამზიდი საშუალებების შესყიდვა.

გარდა ამისა ფოთის პორტი არის ბენეფიციარი ევროპის კავშირის მიერ დაფინანსებული „Caucasus Optical Cable“ პროექტის, რომელიც ითვალისწინებს სამოქმედო უსაფრთხოების უზრუნველყოფას რკინიგზის შესაძლებლობების მაქსიმალურად გამოყენებისათვის და ფინანსურად მიმზიდველი სატრანსპორტო დროისა და საინფორმაციო სისტემის უზრუნველსაყოფად. ეს პროექტი აკავშირებს დასავლეთსა და აღმოსავლეთს, ფოთის პორტსა და ბაქოს კასპიის ზღვის აზერის პორტს და სამხრეთით თბილისის გავლით სომხეთის რესპუბლიკას - ერევანს. ეს ოპტიკური კაბელის პროექტი ემსახურება არა მხოლოდ სარკინიგზო ოპერაციებს, არამედ სატელეკომუნიკაციო მიზნებს. გაიხსნა უკრაინის ილიჩევსკის პორტსა და ფოთის პორტს შორის დამაკავშირებელი საზღვაოსნო გზა.

რეგიონის ზღვისპირა მდებარეობა იძლევა საშუალებას რეგიონი ჩაერთოს ტრანსაზიური მაგისტრალის სისტემაში. საქართველოს მინისტრთა კაბინეტის დადგენილებით მიზანშეწონილ იქნა ანაკლიის პორტის აშენება, რომლის ტვირთბრუნვამ პერსპექტივაში შეიძლება მიაღწიოს 25-30 მლნ ტონას. მდინარე ენგურის ყურეში შესაძლებელია ნებისმიერი ტვირთამწეობის გემებისათვის თანამედროვე საზღვაო სავაჭრო საბორნე პორტის მოწყობა. ნავსადგურებს შორის ერთ-ერთ წამყვან ადგილს დაიკავენ ყულევის საზღვაო ტერმინალი, რომლის მშენებლობა დაწყებულია. მისი წლიური ტვირთბრუნვა განსაზღვრულია 20 მლნ. ტონით.

რეგიონს ემსახურება ჩვიდმეტამდე სატრანსპორტო ფირმა 500-მდე მიკრო და დიდი ავტობუსებით

საჰაერო ტრანსპორტი - მხარეს დიდი პერსპექტივები გააჩნია საჰაერო სატრანსპორტო სისტემის განვითარების მხრივ. აქ ფუნქციონირებდა ფოთის და ზუგდიდის აეროპორტები, საიდანაც კავშირი მყარდებოდა თბილისთან, სოხუმთან, ქუთაისთან და

მესტიასთან. აღნიშნული აეროპორტების აღდგენა იქნება ერთ-ერთი ხელშემწყობი ფაქტორი რეგიონში ტურიზმისა და ზოგადად, ინფრასტრუქტურის განვითარებისთვის. ახლებური დამოკიდებულება ყალიბდება ადრე სამხედრო დანიშნულების მქონე სენაკის აეროპორტისადმი. ის შეიძლება ჩართულ იქნეს სამოქალაქო ავიაციის სისტემაში, რამეთუ მას დიდი ლაინერების მომსახურება შეუძლია. ცუდად მისასვლელი ადგილმდებარეობის გამო პატარა აეროპორტი მდებარეობს მესტიის რაიონშიც, რომლის რეკონსტრუქცია ხორციელდება აშშ მთავრობის დაფინანსებით.

რკინიგზა - რკინიგზის ხაზები მხოლოდ მხარის სამეგრელოს ტერიტორიას მოიცავს. ხაზების ჯამური სიგრძე 150 კმ-ია და რაიონების (აბაშის, სენაკის, ხობის, ზუგდიდის და წალენჯიხის) ფარგლებს კვეთს. მთავარი სარკინიგზო კვანძია სენაკი, საიდანაც ორი განშტოება მოემართება – ერთი ფოთის, ხოლო მეორე ზუგდიდი – სოხუმის მიმართულებით. ეს უკანასკნელი აკავშირებდა საქართველოს რუსეთთან. ეს არის ასევე ერთადერთი სარკინიგზო მაგისტრალი, რითაც სომხეთი უკავშირდებოდა რუსეთს. დღეისათვის ეს ხაზი არ ფუნქციონირებს, მაგრამ აღდგენილია სარკინიგზო მიმოსვლა სოხუმსა და რუსეთს შორის და მიმდინარეობს მოლაპარაკება ორი ქვეყნის მთვრობებს შორის სარკინიგზო მიმოსვლის განახლებასთან დაკავშირებით. ბოლო წლებში მწყობრში შევიდა ფოთი-ილიჩევსკის სარკინიგზო ბორანი, სულ ახლახან შესაძლებელი გახდა ფოთის სარკინიგზო მაგისტრალის ყაზახეთთან დაკავშირება.

საავტომობილო ტრანსპორტი - გზების ჯამური სიგრძე 1998 წლის მდგომარეობით, 1888 კმ-ს შეადგენს. მ.შ. მაგისტრალური გზის – 53 კმ, ეროვნული – 467 კმ-ს, ხოლო ადგილობრივი მნიშვნელობის – 1368 კმ-ს. სამეგრელოს ტერიტორიაზე გადის საქართველოს რუსეთთან დამაკავშირებელი მთავარი მაგისტრალური გზა, რომელიც ამჟამად ბლოკირებულია ქართულ – აფხაზური მოუგვარებელი კონფლიქტური სიტუაციის გამო. ზემო სვანეთში შედის ზუგდიდი – მესტიის სტრატეგიული მნიშვნელობის საავტომობილო გზა, რომელიც სამეგრელოს ზემო სვანეთთან აკავშირებს. ზემო სვანეთში ფართოდაა წარმოდგენილი ადგილობრივი მნიშვნელობის ქსელი.

მიუხედავად იმისა, რომ რეგიონის საავტომობილო გზების ნაწილი შეკეთდა, მთლიანი ქსელი საჭიროებს მნიშვნელოვან კაპიტალდაბანდებასა და შეკეთებას. პერიოდულად ხორციელდება ბუნებრივი კატაკლიზმების შედეგად დაზიანებული გზებისა და ხიდების შეკეთება. ადგილობრივი მნიშვნელობის სამგზავრო ტრანსპორტს წარმოადგენს კერძო სექტორის მცირე ზომის ავტობუსები და მიკროავტობუსები. პრობლემატურია

მგზავრებისა და საქონლის ტრანსპორტირება რეგიონის ჩრდილოეთ ნაწილში, რადგანაც გზები დაზიანებული და თითქმის მიუვალაა მენყერის, დიდთოვლობისა და გზის სავალალო მდგომარეობის გამო.

1.3 ტრანსპორტის როლი საერთაშორისო ვაჭრობაში

საერთაშორისო ვაჭრობის განხორციელება წარმოუდგენელია სატრანსპორტო მომსახურების გარეშე. იგი მოიცავს ყველა სახის ტრანსპორტით მომსახურებას: საზღვაოს, საჰაეროს, სარკინიგზოს, საავტომობილოს, საწყალოსნოს, მილსადენების, ასევე სატრანსპორტო საშუალებების იჯარას და სხვა დამხმარე მომსახურებას. საერთაშორისო სატრანსპორტო მომსახურება გულისხმობს რეზიდენტი ეკონომიკური ერთეულების მიერ არარეზიდენტებისათვის (ან პირიქით) ისეთი სახის სატრანსპორტო მომსახურების გაწევას, როგორებიცაა მგზავრთა გადაყვანა, ტვირთის გადაზიდვა (ფრახტი) და სხვა სახის მომსახურება. საერთაშორისო სატრანსპორტო მომსახურებაში არ ჩაითვლება ტრანსპორტირებასთან დაკავშირებული ისეთი სახის მომსახურება, როგორებიცაა: ფრახტის დაზღვევა (მიეკუთვნება სადაზღვევო მომსახურებას), პორტებში და აეროპორტებში საქონლის შექენა (მიეკუთვნება საქონლით საერთაშორისო ვაჭრობას), სატრანსპორტო საშუალებების რემონტი პორტებისა და აეროპორტების გარეთ (მიეკუთვნება საქონლით საერთაშორისო ვაჭრობას), რკინიგზის ხაზების, აეროდრომებისა და პორტების შეკეთება (მიეკუთვნებასამშენებლო მომსახურებას).

მგზავრთა საერთაშორისო გადაყვანა გულისხმობს არარეზიდენტების გადაყვანას რეზიდენტების მიერ ერთი ქვეყნიდან მეორეში, ან პირიქით. რეზიდენტი (არარეზიდენტი) გადამყვანების მიერ არარეზიდენტების (რეზიდენტების) გადაყვანა არ შედის საერთაშორისო სატრანსპორტო მომსახურებაში და იგი მიეკუთვნება საერთაშორისო ტურიზმს.

ტვირთის საერთაშორისო გადაზიდვა (ფრახტი) გულისხმობს რეზიდენტი (არარეზიდენტი) ეკონომიკური ერთეულის დაკვეთით საქონლის ტრანსპორტირებას არარეზიდენტის (რეზიდენტის) მიერ, მიუხედავად იმისა, თუ ვის ეკუთვნის საკუთრივ საქონელი. საქონლით საერთაშორისო ვაჭრობის პრაქტიკა ითვალისწინებს ე. წ. მინოდების სტანდარტულ საბაზისო პირობებს, რომლებიც, როგორც წესი გამოიყენება სავაჭრო კონტრაქტებში და ზუსტად განსაზღვრავს ტვირთების ექსპორტთან ან იმპორტთან დაკავშირებული ხარჯების სტრუქტურას და კონტრაგენტების უფლებებსა და მოვალეობებს ამ

პროცესში. მიწოდების საბაზისო პირობები შემუშავებულია საერთაშორისო სავაჭრო პალატის მიერ და ცნობილია “ინკოტერმის” სახელწოდებით.

საქართველოს უძველესი დროიდან ასრულებდა სატრანსპორტო დერეფნის როლს ევროპასა და აზიას შორის და მის ამ ფუნქციას დღესაც უდიდესი მნიშვნელობა ენიჭება. საქართველოს ტერიტორიაზე სატრანზიტო ვაჭრობის მოდელი ძირითადად გეოპოლიტიკური ფაქტორების გავლენით არის ჩამოყალიბებული და საერთაშორისო ვაჭრობის მნიშვნელოვან სატრანზიტო გზებს მოიცავს. ეს არის ტრასეკას (ევროპა-კავკასია-ცენტრალური აზიის სატრანსპორტო დერეფნის) მთავარი გზა, რომელიც უძველეს აბრეშუმის გზას მიუყვება და რომლითაც კასპიის ზღვისპირა ქვეყნების ექსპორტი აზერბაიჯანის დასავლეთიდან საავტომობილო და სარკინიგზო გზებით შემოდის, შემდეგ კი თბილისი – ქუთაისი მაგისტრალისა და ბათუმისა და ფოთის ნავსადგურების გავლით შავი და ხმელთაშუა ზღვების რეგიონში მიემართება. თურქეთი ბათუმი-ქუთაისი- თბილისის მაგისტრალით აღმოსავლეთით აზერბაიჯანსა და კასპიის ზღვის სხვა ქვეყნებს უკავშირდება. საქართველოში ეს მაგისტრალი ტრასეკას გზას უერთდება. საქართველოს წარმოადგენს ერთადერთ სახმელეთო გზას, რომლითაც სომხეთის სავაჭრო სავაჭრო ტვირთების უდიდესი ნაწილის ტრანსპორტირება ხდება. ასევე დიდი პერსპექტივები აქვს საქართველოდან კასპიის ნავთობის ტრანსპორტირებას ცენტრალურ და დასავლეთ ევროპაში. ამდენად, როგორც სპეციალისტები აღნიშნავენ, საქართველოზე გაივლის სამხრეთ კავკასიის მთავარი სატრანსპორტო არტერია, რომელიც ქვეყნისათვის დიდი მოგების წყაროდ შეიძლება იქცეს.

საქართველოსათვის ძალზედ მომგებიანია კასპიის ზღვისპირა ქვეყნებიდან ევროპისაკენ ნავთობის გადასაზიდ გზაზე მდებარეობა. ექსპერტების შეფასებით, უახლოეს მომავალში კასპიის ზღვის რეგიონი მსოფლიო ბაზარზე ნავთობის ძირითად მიმწოდებლად უნდა გადაიქცეს. ნავთობის საექსპორტო ნავთობსადენებიდან ორი საქართველოს ტერიტორიაზე გაივლის. ერთი – ბაქო-სუფსის ნავთობსადენი შავი ზღვის გავლით დასავლეთისაკენ მიემართება, ხოლო მეორე – ბაქო-თბილისი- ჯეიჰანი ხმელთაშუა ზღვის ჯეიჰანის ნავსადგურამდე მიდის.

ბაქო-სუფსის ნავთობსადენი გათვალისწინებულია კასპიის ადრეული ნავთობის ტრანსპორტირებისათვის დასავლეთისაკენ. ამ ნავთობსადენს უდიდესი საერთაშორისო მნიშვნელობა აქვს. ამაზე მეტყველებს თუნდაც ის ფაქტი, რომ ამ პროექტის განხორციელებაში მსოფლიოს 12 მსხვილი ნავთობკომპანია მონაწილეობს. მათ შორისაა

დიდი ბრიტანეთის „ბრიტიშ პეტროლიუმი“, აშშ-ს „ამოკო“ და „ექსონი“, „ლუკოილი“ და სხვები.

1999 წლის აპრილიდან ამოქმედდა სუფსის ტერმინალი, თუმცა მომავალში გათვალისწინებულია, რომ მან პორტის სტატუსი შეიძინოს. თავისი ფუნქციონირების პირველი ორი წლის მანძილზე მან 83 ტანკერი გაუშვა დასავლეთისაკენ. ბაქო-სუფსის მილსადენის გამტარუნარიანობა წლიურად 5.5 მილიონ ტონას შეადგენს. ამ მილსადენით 1 ბარელი ნავთობის ტრანზიტის ღირებულება 18 ცენტს შეადგენს.

ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის საექსპორტო მილსადენის ამოქმედების შემდეგ, ნავთობის ტრანსპორტირების მაქსიმალურმა მოცულობამ ყოველწლიურად 50 მილიონი ტონა უნდა შეადგინოს.

ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფნის გავლით აზერბაიჯანის და ყაზახეთის ნავთობის შეუფერხებელი გატარების, აგრეთვე მოსალოდნელი ტვირთბრუნვების სათანადოდ მომსახურებისა და ტვირთების გადამუშავების უზრუნველყოფის მიზნით, საქართველოსათვის ასევე დიდმნიშვნელოვანი პროექტია „საქართველოს ნავსადგურების ბათუმისა და ფოთის ტერმინალებში ახალი ობიექტების ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთება და მათი კავშირები ევროპის სატრანსპორტო ქსელთან“.

ამდენად, საქართველოს სატრანზიტო პოტენციალის გამოყენების პერსპექტივები უკვე რეალობაა, რამაც უახლოეს მომავალში ძირფესვიანად უნდა შეცვალოს საქონლითა და მომსახურებით საქართველოს საგარეო ვაჭრობის სტრუქტურა და მისი ეფექტიანობა.

თავი II. ტრანსპორტის კლასიფიკაცია და მათი გამოყენება მსოფლიო ეკონომიკაში

2.1 საზღვაო ტრანსპორტი

როგორც ცნობილია, საზღვაო ტრანსპორტის წილად ტვირთბრუნვის 60% და საერთაშორისო გადაზიდვების დაახლოებით 80%-ზე მეტი მოდის. მდგომარეობა სანაოსნოში ბევრად განაპირობებს მდგომარეობას მთლიანად მსოფლიო ტრანსპორტში. მართო XX საუკუნის მეორე ნახევარში საზღვაო ტრანსპორტმა გადაზიდული საქონლის მოცულობის ათჯერადი ზრდა აჩვენა.

დღეს მნიშვნელოვანი საზღვაო მაგისტრალი გადის ატლანტიკის ოკეანეზე, მასზე ტვირთბრუნვის დაახლოებით 50% მოდის. იაპონიის და აზიის ახალი ინდუსტრიული ქვეყნების ეკონომიკის განვითარებასთან ერთად, სწრაფად იზრდება წყნარ ოკეანეში გადაზიდვების მოცულობა.

ნაოსნობაში დიდ როლს თამაშობენ ოკეანეების შემაერთებელი სრუტეები. ასე მაგალითად, სუეცის არხით ყოველწლიურად 18 ათასი გემი გადის და ტვირთბრუნვა შეადგენს 260 მლნ ტონას, ხოლო პანამას არხით კი – 14 ათასი გემი წელიწადში. 1988 წლიდან, ნაოსნობის კრიზისის შემდეგ, აღინიშნება მსოფლიო ფლოტის მდგრადი ზრდა. ფლოტის ძირითად მახასიათებელს წარმოადგენს დედვეიტი, რომელიც თავისთავად არის სრული ტვირთამწეობა ან ტვირთის მასა, რომლის მიღებაც შეუძლია გემს ბორტზე. მაშ ასე, მსოფლიო ფლოტის საერთო დედვეიტი გაიზარდა 1988 წლიდან 628 მლნ ტ-დან 2017 წელს 910 მლნ ტონამდე.

განვითარებული ქვეყნები აკონტროლებენ მსოფლიო ფლოტის დედვეიტის დაახლოებით 60%-ს. ამასთან ლიდერობს ჰატარა საბერძნეთი (16%), მას მოსდევს იაპონია (8%) და აშშ (7%). საზღვაო ფლოტის სპეციფიკა მდგომარეობს იმაში, რომ ბევრი გემი დადის არა თავისი დროშებით, არამედ ე. წ. მოხერხებული დროშებით. ქვეყნები, რომლებიც სთავაზობენ ასეთ დროშებს (“ღია რეგისტრაციის ქვეყნები”), წარმოადგენენ თავისებურ საზღვაო ოფშორებს. ისინი თავისთან რეგისტრირებულ გემებს აძლევენ მნიშვნელოვან საგადასახადო და სხვა შეღავათებს და თავიანთი დროშების ქვეშ მსოფლიო ფლოტის დიდ ნაწილს იზიდავენ. ასე მაგალითად, ისეთ ჰატარა ქვეყნებში, როგორებიცაა ლიბერია, პანამა, ბაჰამის და ბერმუდის კუნძულები, კვიპროსი და მალტა რეგისტრირებულია განვითარებული ქვეყნების გემების 60%. ამასთან, მათი ერთობლივი ფლოტი ფორმალურად აჭარბებს ყველა განვითარებული ქვეყნის ფლოტს. მსოფლიო ტანკერული ფლოტის 65%-ზე მეტი ცურავს ლიბერიის და პანამას დროშებით. არსებობს ამ “საზღვაო ოფშორების” განსაზღვრული სპეციალიზაცია. ამერიკელი გემთმფლობელები ჩვეულებრივ თავიანთი გემების რეგისტრაციას ახდენენ ლიბერიისა და ბაჰამის კუნძულებზე, იაპონელები – პანამაში, ხოლო ბერძნები მათთვის ახლომყოფ კვიპროსსა და მალტაზე. ფლოტის 2/3, რომელიც ცურავს “მოსახერხებელი დროშებით”, ფაქტობრივად ეკუთვნის გემთმფლობელებს განვითარებული ქვეყნებიდან, ხოლო 1/3 – განვითარებადი ქვეყნების გემთმფლობელებს.

მთლიანობაში განვითარებული ქვეყნების და “ღია რეგისტრაციის ქვეყნების” გემების ტონაჟი აჭარბებს მსოფლიო სავაჭრო ფლოტის 70%-ს და შეადგენს დაახლოებით 560 მლნ ტონას. იმავდროულად აღმოსავლეთ და ცენტრალური ევროპის ქვეყნების ტონაჟი სწრაფად კლებულობს. ამ ჯგუფის ქვეყნების ფლოტი, რომელშიც რუსეთიც შედის, შეადგენს მსოფლიო ტონაჟის მხოლოდ 4%-ს.

განვითარებული ქვეყნების უმეტესობის საზღვაო ტრანსპორტში ჭარბობს კერძო ბიზნესი. ბევრი სანაოსნო კომპანია კერძოა. მართალია, შეიძლება ისეთი მსხვილი სანაოსნო კომპანიების მაგალითების მოტანაც, სადაც ადგილი აქვს სახელმწიფოს მნიშვნელოვან მონაწილეობას. მაგალითად, ფრანგული ჰოლდინგული კომპანია “კომპანი უენერალ მარიტიმე ე ფინანსიერი” აერთიანებს სახელმწიფო-კერძო სანაოსნო კომპანიებს, რომელიც ფლოტს იყენებს 1 მლნ ტონაზე მეტი ჯამური ტონაჟით. მეორე მაგალითი – ტაივანი, რომლის მთელი ფლოტი განაწილებულია ორ მსხვილ სახელმწიფო და 160 ჰატარა კერძო კომპანიას შორის.

რაც შეეხება საზღვაო პორტებს, ისინი ყველგან სახელმწიფო კონტროლის ქვეშაა. მაგალითად, საფრანგეთის ექვსი უმსხვილესი პორტი, რომლის წილად მოდის ქვეყნის ტვირთბრუნვის 90%, პირდაპირ ექვემდებარება მართვის სახელმწიფო ორგანოს.

მსოფლიო ფლოტის შემადგენლობა გემების ტიპების მიხედვით ბოლო წლებში საკმაოდ სტაბილური რჩება. ტონაჟის დიდი ნაწილი (დაახლოებით 70%) შედგება ნავთობტანკერებისა და ბალკერებისაგან (სპეციალიზებული გემები ტვირთის ზვინურად ან ნაყარად გადასატანად, ჩვეულებრივ 150 მლნ ტ ტვირთამწეობით). უნივერსალური ტიპის გემები ტონაჟის დაახლოებით 14%-ს შეადგენს, ხოლო კონტეინერმზიდის კი 7%-ს. კონტეინერული ფლოტი სწრაფად იზრდება. მისი ტვირთამწეობა გამოხატული სტანდარტულ 20-ფუნტიან კონტეინერებში, ბოლო 5 წლის განმავლობაში გაიზარდა 1,5-ჯერ – 3,5 მლნ ცალამდე. იმავდროულად ტანკერების და ბალკერების საერთო ტონაჟი თანდათანობით მცირდება.

80-იანი წლების დაქვეითების შემდეგ საერთაშორისო საზღვაო ვაჭრობაში რამდენიმე წლის განმავლობაში მიმდინარეობდა ტვირთგადაზიდვების ზრდა ყოველწლიურად დაახლოებით 4%-ით. 90-იან წლებში განვითარებული ქვეყნების ტვირთგადაზიდვების მოცულობა საკმაოდ სტაბილურად რჩებოდა 40%-ის დონეზე და აბსოლუტურ სიდიდეებში ექსპორტით და იმპორტით იზრდებოდა. განვითარებადი ქვეყნების წილი ექსპორტის მიხედვით შეადგენდა დაახლოებით 50%-ს, ხოლო იმპორტის – 26%-ს. დღესდღეობით ტვირთგადაზიდვების მოცულობამ 5 მლრდ. ტონას მიაღწია.

საკმაოდ სწრაფად ვითარდება საფრანგული ბაზარი. ბოლო 10 წლის მანძილზე მისი ტვირთბრუნვა გაიზარდა 1,5-ჯერ. მსოფლიო ფრანგის ერთობლივი ღირებულება შეფასებულია დაახლოებით 300 მლრდ დოლარად წელიწადში.

საზღვაო ტრანსპორტის რეგულირება ყველაზე უკეთესად არის განვითარებული, ხოლო საზღვაო სამართალი გამოირჩევა გასაოცარი დამუშავებითა და სირთულით. გაერო დიდ ყურადღებას უთმობს საზღვაო ვაჭრობის რეგულირების პრობლემებს. გაეროს სატრანსპორტო პოლიტიკაში მიზნად ისახავენ საზღვაო ვაჭრობის პირობების გათანაბრებას ყველა ქვეყნისათვის, ხოლო დახმარებას – განვითარებადი ქვეყნებისათვის. კერძოდ, გაერო ისწრაფის იმისაკენ, რომ “განვითარებადმა ქვეყნებმა მიიღონ შესაძლებლობა უფრო ეფექტიანად გაუწიონ კონკურენცია მეტოქეებს და განავითარონ თავიანთი ეროვნული სავაჭრო ფლოტები, ტვირთამწეობის საერთო მოცულობის 20%-ს”. გათვალისწინებულია განვითარებადი ქვეყნებისათვის დახმარების სხვადასხვაგვარი ზომები.

მნიშვნელოვან დოკუმენტს, რომელიც არეგულირებს საზღვაო ვაჭრობას, წარმოადგენს 1984 წელს მიღებული კონვენცია სახაზო კონფერენციების ქცევის კოდექსზე. (განსზღვრების თანახმად, ამ კონვენციაში მოცემული სახაზო კონკურენცია – განსაზღვრული მიმართულებით და განპირობებულ გეოგრაფიულ საზღვრებში – ესაა საზღვაო გადამზიდვების ჯგუფი, რომელთაც გააჩნიათ შეთანხმებული ტარიფები და მომსახურების წარდგენის პირობები) კონვენციაში დადგენილია 13 სავალდებულო წესი. მნიშვნელოვანი როლი შეასრულა წესმა, რომლის თანახმადაც განვითარებად ქვეყნებს აქვთ უფლება მათი საზღვაო გადაზიდვების 40%-მდე რეზერვირებისა საკუთარი ეროვნული დროშით.

საზღვაო ტრანსპორტის რეგულირებაში წამყვან როლს თამაშობს საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაცია, რომელიც აერთიანებს 129 სახელმწიფოს. საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციამ შეიმუშავა კონვენცია, რომელიც საზღვაო ტრანსპორტის მოღვაწეობის რეგულირებას ახდენს, ასევე მუშაობს საერთაშორისო საზღვაო სამართლის მომიჯნავე საკითხებზე. საერთაშორისო სამართლის განმარტება ასეთია: საერთაშორისო საზღვაო სამართალი არის საერთაშორისო საჯარო სამართლის ნაწილი, რომელიც არეგულირებს სახელმწიფოთა იურისდიქციის ფარგლებს საერთაშორისო ზღვებსა და ოკეანეებში. კერძო პირთა ურთიერთობებს საზღვაო სივრცეში კი კერძო საზღვაო სამართალი არეგულირებს. 1494 წელს ტორდესილიას ხელშეკრულებით მსოფლიო ოკეანე ორმა უდიდესმა საზღვაო სახელმწიფომ, ესპანეთმა და პორტუგალიამ გაიყო. ესპანეთმა მიიღო ექსკლუზიური ნაოსნობის უფლება დასავლეთ ატლანტიკაში, მექსიკის ყურესა და წყნარ ოკეანეში, პორტუგალიას კი ატლანტიკის აღმოსავლეთი ნაწილი და ინდოეთის ოკეანე ერგო.

მე-16-17 საუკუნეებში წარმოიშვა ახალი დიდი საზღვაო სახელმწიფოები: ინგლისი და ნიდერლანდები, რომელთაც თავისუფალი ნაოსნობის საკუთარი ამბიციური მოთხოვნები გაუჩნდათ. თავის ნაშრომში ჰუგო გროციუსი ბუნებითი სამართლის კონცეფციას დაეყრდნო და განაცხადა, რომ როგორც ჰაერია საერთო, რადგან იგი არ შეიძლება იყოს ვინმეს მიერ მითვისებული და რადგან იგი არ ამოიწურება მოუწესრიგებელი სარგებლობის შედეგად და შესაბამისად იგი ეკუთვნის მთელ კაცობრიობას, ასევე ზღვაა საერთო ყველასათვის”. ამ ნაშრომმა საფუძველი ჩაუყარა თავისუფალი ზღვის დოქტრინას. ამ დოქტრინას დიდ წინააღმდეგობას უწევდნენ ინგლისელი იურისტები. ისინი ემხრობოდნენ დახურული ზღვის დოქტრინას, რაც გაძლიერებული ინგლისისათვის უფრო ხელსაყრელი იყო. ამ დოქტრინის მიხედვით ზღვაზე ნაოსნობის ექსკლუზიური უფლება ეკუთვნოდა იმ სახელმწიფოს, რომელიც რეალურად აკონტროლებდა მას.

მე-19 საუკუნეში თავისუფალი ვაჭრობის იდეის გაძლიერებამ შეცვალა დამოკიდებულება ზღვებისადმი, 1840 წელს დაფუძნდა ერთი სახელმწიფოს ტერიტორიულ წყლებში მეორე სახელმწიფოს გემის “მშვიდობიანი გავლის უფლება”. თანდათანობით ხელახალი აღიარება მოიპოვა ზღვების თავისუფლების იდეამ. მე-20 საუკუნის 20-იან წლებში დღის წესრიგში დადგა ერთიანი საერთაშორისო საზღვაო წესების შემუშავების საკითხი. ასეთი წესები რამოდენიმე ორგანიზაციის მიერ შემუშავდა და 1930 წელს ჰააგაში ჩატარდა საერთაშორისო კონფერენცია მათ განსახილველად, თუმცა საერთაშორისო დოკუმენტის მიღება ამ კონფერენციაზე ვერ მოხერხდა.

საზღვაო სამართლის შესახებ გაეროს კონვენციამ მსოფლიო ოკეანე და ზღვები განსხვავებული სამართლებრივი რეჟიმის მქონე 9 ზონად დაყო. ესენია:

- შიდა წყლები;
- ტერიტორიული ზღვა;
- მიმდინარე ზონა;
- განსაკუთრებული ეკონომიკური ზონა;
- განსაკუთრებული თევზჭერის ზონა;
- არქიპელაგური წყლები;
- კონტინენტული შელფი;
- ღია ზღვა;
- ღია ზღვის ფსკერი.

საზღვაო ზონების ასათვლელად, ზღვისა და ხმელეთის პირობით საზღვრად საგანგებო საწყისი ხაზები გამოიყენება.

საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის განვითარების მოკლე ისტორია ასეთია: 1993 წლის ივნისში საქართველო გახდა საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის წევრი ქვეყანა; 1994 წლის ივლისში საქართველოს შეუერთდა საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის და გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის 15 საერთაშორისო კონვენციას. 1995 წლის სექტემბერში საქართველო შეუერთდა საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის და გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის 10 საერთაშორისო კონვენციას; 1997 წელს მიღებულ იქნა და ძალაში შევიდა საქართველოს საზღვაო კოდექსი, საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის და ევროკავშირის ექსპერტების მიერ ორჯერ შემოწმებული, რომელიც არის საქართველოს საზღვაო კანონმდებლობის პირველი კოდიფიკაცია; 1998 წელს მიღებული იქნა საქართველოს კანონი “საზღვაო სივრცის შესახებ”, რომელიც არეგულირებს საზღვაო

სივრცეების სტატუსს; 1999 წელს მიღებული იქნა გემების რეგისტრაციის წესები, საზღვაო ინციდენტების კვლევის წესები, საზღვაო იპოტეკის რეგისტრაციის წესები, საზღვაო ნავსადგურების კაპიტნების წესები, სალოცმანო სამსახურის წესები; 2000 წელს მიღებული იქნა კანონები “მეზღვაურთა მომზადების და დიპლომირების შესახებ”; 2001 წელს საქართველო ჩართული იქნა საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის “თეთრ სიაში”; 2002 წელს მიღებული იქნა საქართველოს ნავსადგურების წესები, რომლებიც არეგულირებენ სანავიგაციო და ნავსადგურების უსაფრთხოების წესებს; შეიქმნა კვლევითი ცენტრი სამეცნიერო კვლევების ჩატარების, ეროვნული სასწავლო ლიტერატურის და ახალი ტექნოლოგიების შექმნისათვის. 2002-2003 წლებში 32 ხელშეკრულება გაფორმდა მეზღვაურთა სერთიფიკატების აღიარების შესახებ და კიდევ გრძელდება მუშაობა ამ მიმართულებით. 2004 წლის მაისში საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის საზღვაო უსაფრთხოების კომიტეტმა დაადასტურა საქართველოს პოზიცია “თეთრ სიაში”; საზღვაო ტრანსპორტის ადმინისტრაციამ მიიღო ხარისხის სტანდარტის სერთიფიკატი O9002-1994 და 9001-2000 სტანდარტების შესაბამისად.

დღეს ნაოსნობა ქვეყნის ეკონომიკის ერთ-ერთი უმნიშლოვანესი დარგია. განსაკუთრებით, აზია-ევროპის დერეფნის ამოქმედება რეალური ფაქტია, ნავსადგურების მნიშვნელობა კიდევ უფრო იზრდება.

საბჭოთა სისტემის დაშლის შემდეგ, 1992 წლიდან დაიწყო მუშაობა ფლოტის განაწილებაზე. საქართველოში ბაზირებული ფლოტის ღირებულების თანხა სრულად იყო გამომუშავებული და გემები საქართველოს ეკუთვნოდა. მიღებული წლიდან 1992-1993 წლებში 17 გემს უმთავრდებოდა საკლასო დოკუმენტაციის ვადა, რაც იმას ნიშნავდა, რომ მათი ექსპლუატაცია შეკეთების გარეშე აღარ შეიძლებოდა. ეს კი სერიოზულ თანხას – 35 მლნ დოლლარს საჭიროებდა. ამასთან მოქმედი გემების ექსპლუატაციაც კითხვის ნიშნის ქვეშ დადგა, რადგან საკავშირო სამინისტრომ გაყინა გემების საპორტო მომსახურებისათვის გამოყოფილი სანაოსნოს კუთვნილი 22 მლნ დოლარი. ფლოტის გადანაწილების შემდეგ 17-მა სანაოსნომ დაიწყო ბრძოლა ისედაც გადატვირთულ მსოფლიო ბაზარზე დასამკვიდრებლად, რაც კიდევ უფრო ართულებდა აღნიშნული დარგის მდგომარეობას. მაგრამ 1994 წლიდან შეიმჩნეოდა გარკვეული ძვრები სანაოსნოს განვითარებაში.

1996 წელს აღებული კრედიტით საქართველომ შეიძინა სამი ათას ტონიანი და ერთი 37 ათას ტონიანი მშრალი ტვირთმზიდი. დღეს საქართველოს სანაოსნოს საკუთრებაში არსებული გემების ძირითადი ტანკერები და პროდუქტმზიდებია, მათ შორის კი უმეტესი

ნაწილი თხევადი პროდუქტების გადასაზიდადაა განკუთვნილი. გარდა სატვირთო-საზღვაო ხომალდებისა, საზღვაო ფლოტის განვითარების სახელმწიფო პროგრამით (რომელიც 1994 წლის მაისში იქნა მიღებული) შექმნილია სამგზავრო-სატვირთო –საზღვაო ბორანი. სანაოსნოს გამიზნული აქვს დაამკვიდროს ხაზები ბათუმი-ხმელთაშუა ზღვის ქვეყნების მიმართულებით. მაგრამ საცდელ რეისზე ბორნების დატვირთვა 10%-ითაც ვერ მოხერხდა.

1998 წლის 1 იანვრიდან საერთაშორისო კონვენციით დაიწყო სანაოსნოების სერთიფიკაცია. ერთი წლის განმავლობაში საერთაშორისო საკვალიფიკაციო კომპანია “ბიურო ვერიტასთან” ერთად საქართველომ დაამუშავა ყველა ტექნიკური დასაბუთება, დოკუმენტაცია, მომზადდა გემები, სპეცალისტები და საქართველოს სანაოსნო კომპანიამ 18 ივლისს მიიღო სერთიფიკატი, რაც უფლებას გვანიჭებს ნებისმიერი ქვეყნის გემებს გავუწიოთ ტექნიკური და კომერციული მენეჯმენტი. პოტსაბჭოთა ქვეყნებიდან საქართველო პირველი და ჯერჯერობით ერთადერთია, რომელმაც აღნიშნული სერთიფიკატი მიიღო. მიუხედავად აღნიშნული ძვრებისა, საქართველოს ნავსადგურები ბევრად ჩამორჩება საერთაშორისო სტანდარტებს თავისი პროდუქტიულობით. 1998 წლის 9 თვის მონაცემებით საქართველოს ნავსადგურსი სულ გადამუშავებულია 5174 060 ტონა ტვირთი. აქედან, ფოთის ნავსადგურში – 1977552 ტონა (38%), ბათუმის ნავსადგურში გადამუშავებულია ტვირთების საერთო მოცულობიდან 3196400 ტონა (62%), ორივე ნავსადგურში გადამუშავებული ტვირთების საერთო მოცულობიდან 2348619 ტონა (45%) იმპორტირებული ტვირთებია, ხოლო 2825443 (55%) ექსპორტირებული. აქედან ფოთის ნავსადგურში შესაბამისი მაჩვენებლებია 1526419 (77%) და 451243 (23%) ტონა, ხოლო ბათუმის პორტში 822200 (26%) და 2374200 (74%) ტონა ტვირთი. ნავსადგურებში გადამუშავებული ტვირთებს 79% ანუ 4075112 ტონა სატრანზიტო ტვირთებია. ტვირთების სახეობათა მიხედვით 60% გადაიზიდება ნავთობი და ნავთობპროდუქტები, 75 – კონტეინერები. აღსანიშნავია, რომ ბათუმის ნავსადგურის ტვირთბრუნვის 80%-ს ნავთობი და ნავთობპროდუქტები წარმოადგენს. ნავსადგურში მოსული საერთო ტვირთბრუნვის მოცულებები გადანაწილებულია შემდეგ სახელმწიფოებზე: საქართველოს, სომხეთი, აზერბაიჯანი, ყაზახეთი, თურქმენეთი, უზბეკეთი, ყირგიზეთი, ტაჯიკეთი და სხვა. ამიერკავკასიის ქვეყნებზე მოდის ნავსადგურებში გადამუშავებული ტვირთების საერთო მოცულობის 65 %, დანარჩენი 34% კი ცენტრალური აზიისა და სხვა ქვეყნებზე. განსაკუთრებით ყურადღება უნდა მიექცეს ფოთის ნავსადგურს მისი სტრატეგიული მდებარეობის გამო. იგი კავკასია-ცენტრალური აზიისათვის ტვირთის გადამცემი უმოკლესი გზაა და შესაბამისად, იაფიც. ფოთის უმთავრესი უპირატესობა თღAჩEჩ-ს დერეფანში

შედარებით მოკლე მანძილია, მაგრამ დღეს მისი მდგომარეობა საკმაოდ არასახარბიელოა და სრულად შესაძლებელია დაკარგოს ეს უპირატესობა. ფოთის ნავსადგური 25%-ით ჩამოუვარდება შავი ზღვის სხვა პორტებს, რომლებიც მისი უშუალო კონკურენტები არიან. ეს ყოველივე ძირითადად აღჭურვილობის მოძველებით არის გამოწვეული. ფოთის ნავსადგურის მოდერნიზაციასა და კონკურენტუნარიანობის ამაღლებას 12 მლნ-მდე აშშ დოლარის ინვესტიცია და დამატებითი გრძელვადიანი ინვესტიციები ესაჭიროება, რა თქმა უნდა, არც ნავსადგურს და არც სახელმწიფოს არ შესწევს უნარი მოახდინოს გარკვეული მოცულობის ინვესტიცია და მიმდინარე ეტაპზე ერთადერთი გამოსავალი მხოლოდ კერძო ინვესტიციების მოზიდვაა. საზღვაო ფლოტი არ წარმოადგენს სახელმწიფოსათვის დიდი მოვების წყაროს. იგი უფრო ხელშემწყობი რგოლია ეკონომიკის საერთო განვითარებისათვის. როდესაც ქვეყანას განვითარებული ფლოტი ჰყავს, ადვილია ინვესტიციების მოზიდვა და მსხვილი კაპიტალდაბანდების წარმატებით რეალიზება.

საქართველოს 5 საზღვაო ნავსადგური აქვს ესენია:

1. ბათუმის ნავსადგური – მდებარეობს 10 საზღვაო მილში საქართველოს-თურქეთის საზღვრიდან ჩრდილოეთით. მას გააჩნია 11 ნავმისადგომი, რომელთაგანაც 1,2,3 განკუთვნილია ტანკერებისათვის, ერთი სარეიდო ნავმისადგომი, მე-4 და მე-5 კონტეინერმზიდისათვის, ერთი – სარკინიგზო ბორანისათვის, 6,7,8,9 გემებისათვის გენერალური ტვირთებით, მე-10 და მე-11 ნავმისადგომები სამგზავრო გემებისათვის, სიღრმე – 11-15 მ. ტვირთბრუნვა შეადგენს დაახლოვებით 12-14 მილიონ/ტონას წელიწადში, რომლისგანაც 10-11 არის ნავთობი და ნავთობპროდუქტები. ასევე არის ტერმინალი თხევადი ნავთობგაზისათვის;

2. ფოთის ნავსადგური – შპს ფოთის საზღვაო ნავსადგური, შავი ზღვის აუზის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ნავსადგურია. იგი მდებარეობს თურქეთის საზღვრიდან ჩრდილოეთით 110 კმ-ში. თანამედროვე გადამტვირთავი კომპლექსის მეშვეობით ნავსადგური ამუშავებს ყველა სახის ტვირთებს. აღსანიშნავია, რომ საქართველოს მასშტაბით ფოთის საზღვაო ნავსადგური ერთადერთია, სადაც ხორციელდება საზღვაო კონტეინერების გადატვირთვა სპეციალურ ტერმინალებზე.

პორტს გააჩნია 15 ნავმისადგომი საერთო სიგრძით – 2905მ:

I – ნავთობჩამომსხმელი;

II – საკონტეინერო;

III, IV, V, VI, VIII, IX, X, XI, XV – გენერალური და ნაყარი ტვირთების;

VII - საკონტეინერო

XII – სამგზავრო;

XIII, XIV – საავტომობილო-საბორნე.

ნავსადგურის ტვირთბრუნვა წელიწადში დაახლოვებით 7მლნ. ტონას შეადგენს.

გემების შემოსვლა დაახლოვებით – 2000/წელიწადში.

ნავსადგურის მაქსიმალური საპროექტო სიღრმე – 12,5 მეტრი.

3. სუფსის საზღვაო ტერმინალი – იგი მდებარეობს ნაპირიდან 1,5, საზღვაო მილში, 2 საზღვაო მილში დასავლეთით მდინარე სუფსის შესართავიდან 8 საზღვაო მილში ფოთის ნავსადგურიდან სამხრეთით; სიღრმე – 50.0 მ. საერთო აღწერილობა: უნავმისადგმელო ნავთობპროდუქტების გადაზიდვისა და გადამამუშავებელი ტერმინის მმართველია GEOLOGIAN პიპელინე ჩომპანყ – GPჩ. ტვირთბრუნვა 6 მლნ/ტონა წელიწადში ნავთობი. გემთბრუნვა – 60 გემი წელიწადში.

4. ყულევის ნავსადგომი.

5. სოხუმის ნავსადგური – მდებარეობს ფოთის ნავსადგურიდან ჩრდილოეთით. აქვს 2 სამგზავრო ნავმისადგომი.

2.2 საავტომობილო ტრანსპორტი

1960 წელს ბელგიელი ე. ლენუარის მიერ შიდაწვის ძრავის და გერმანელი ინჟინრის, ნ. ოტოს მიერ უკვე პრაქტიკულად თანამედროვე ოთხტაქტიანი ძრავის (1876 წ.) გამოგონების შემდეგ, კ. ბენცმა 1885 წელს პირველად მოახდინა ავტომობილების სერიული წარმოება, საიდანაც დასაბამი მიეცა ავტოტრანსპორტს. 1889 წელს დაიმლერმა და მაიბახმა გამოიგონეს მსუბუქი, სწრაფმავალი ძრავა ბენზინზე და ააგეს პირველი ოთხბორბლიანი ავტომობილი.

1870 წელს ჩამოყალიბდა უმსხვილესი საავტომობილო კომპანია “დაიმლერ მოტორ კომპანი”, რომელიც საყოველთაოდ ცნობილი გახდა თავისი უნიკალური საავტომობილო სერიით – “მერსედესი”; დაიმლერის ქალიშვილის სახელი უწოდეს ამ მანქანას.

XXს-ის დამდეგს კ. ფორდმა პირველად გამოიყენა კონვეიერული აწყობა და უკვე 1913 წელს მისმა ქარხნებმა დაიწყეს დღეში 1000 ავტომობილის წარმოება. ავტომობილი ამერიკის სიმბოლო გახდა. სხვათა შორის, სწორედ თ. რუზველტის მიერ წამოწყებულმა მასობრივმა საგზაო მშენებლობამ საშუალება მისცა ამერიკას გამოსულიყო “დიდი დეპრესიიდან”.

დღესდღეობით ავტომობილების მსოფლიო ბანკი დაახლოებით 470 მლნ მსუბუქი ავტომობილისა და 150 მლნ სატვირთოსაგან შედგება. ავტომობილების რიცხვი მსოფლიოში თანდათანობით იზრდება და 90-იან წლებში ეს ზრდა შეადგენდა დაახლოებით 3,5%-ს წელიწადში.

სატვირთო მანქანების მსოფლიო პარკის 75%-მდე მოდის ევროპასა და ჩრდილოეთ ამერიკაზე. მოასფალტებული გზების საერთო სიგრძე ამ ქვეყნებში შეადგენს 9,5 მლნ კმ-ს. მათი საშუალებით ყოველწლიურად გადააქვთ 20 მლრდ ტ. ტვირთზე მეტი. თუმცა საერთაშორისო ვაჭრობის საქონელზე მოდის მხოლოდ 65%.

ტვირთბრუნვით ავტოტრანსპორტი ჩამორჩება საზღვაო და სარკინიგზო ტრანსპორტს, მაგრამ მას გააჩნია რიგი უდავო უპირატესობანი, დაკავშირებული უპირველესად გადაუტვირთავი გადაზიდვის შესაძლებლობებთან; საქონლის გადაზიდვა “კარიდან კარამდე”; სწრაფი მიწოდება დანიშნულ დროს და ტვირთის საუკეთესოდ შენახვა; სხვა ტრანსპორტის საკონკურენციო სახეებთან შედარებით უზრუნველყოფა.

ავტოტრანსპორტის ნაკლოვანებებს მიეკუთვნება: გადაზიდვათა რამდენჯერმე მაღალი თვითღირებულება, ვიდრე სარკინიგზო და საზღვაო ტრანსპორტზე; გარემოს დაბინძურების მაღალი დონე; დიდი ენერჯია და ლითონტევადობა; მაღალი შრომატევადობა (ავტოტრანსპორტზე მუშაობს ტრანსპორტზე ყველა დასაქმებულის 75%) დიდ როლს თამაშობენ ტრანსეროვნული მაგისტრალები; მათ შორის, ყველაზე დიდი სახელი მოიპოვა გზატკეცილის ხაზებმა, რომლებიც გადაჭიმულია აშშ-ში ატლანტიკის ოკეანიდან წყნარ ოკეანემდე, კანადის გავლით, ლათინური ამერიკის ქვეყნების გავლით, აფრიკაში საჰარის გავლით. განვითარებული ქვეყნების სატვირთო გადაზიდვებში საავტომობილო ტრანსპორტს დიდი მნიშვნელობა აქვს: აშშ-სა და გერ-ში მასზე მოდის ტვირთბრუნვის (ტკმ) 25%, ხოლო დიდ ბრიტანეთში – 80%. რუსეთსი ეს მაჩვენებელი 6%-ის ტოლია.

საავტომობილო ტრანსპორტის როლი ჩვენს ქვეყანაში ბოლო წლებში იზრდება განსაკუთრებით სწრაფად. მათი საშუალებით გადაზიდვა საერთაშორისო ტვირთების დაახლოებით 18 მლნ ტ. 90-იან წლებში დაიწყო სერიოზული კონკურენცია საზღვარგარეთულ ავტოგადამზიდავებთან, ამასთან, ეს უკანასკნელნი ჯერჯერობით იმარჯვებენ ბაზრისათვის ბრძოლაში. მათ ეკუთვნით რუსეთის საერთაშორისო გადაზიდვების 75%-ზე მეტი ტონაჟისა და ღირებულების მიხედვით.

მსუბუქი ავტომობილები ძირითადად გამოიყენება, როგორც პირადი ტრანსპორტი. მიუხედავად 90-იანი წლების საავტომობილო ბუმისა, რუსეთში 1000 ადამიანზე დაახლოებით

100 ავტომობილი მოდის, ამ დროს, როცა აშშ-ში – 505, გერმანიაში – 340, იაპონიაში კი – 273 ავტომობილი.

შეუძლებელი აქ არ შევხვით რუსეთის ავტოგზებს. რუსეთის მათი საერთო სიგრძე შეადგენს 578 ათას კმ-ს, რომელთაგან 520 ათასი კმ მყარი ზედაპირითაა. სპეციალისტების გამოთვლების თანახმად, ქვეყანს სჭირდება სულ მცირე 2მლნ კმ გზა. რუსეთის გზების ყბადალებული ხარისხი ზრდის გადაზიდვების ღირებულების 30-50%-ით, ასევე სანავის ხარჯსაც – 50%-ით.

საზღვარგარეთული გამოცდილება გვარწმუნებს, რომ 500 კმ-მდე მანძილზე ავტოტრანსპორტი ტვირთის მიტანის საშუალებას იძლევა 3-ჯერ სწრაფად, ვიდრე რკინიგზა. თუმცა მისი ეფექტიანად გამოყენებისათვის აუცილებელია დიდი სატვირთო მანქანების პარკი და კარგი გზები. გზების შესახებ უკვე ვისაუბრეთ. რაც შეეხება ტვირთამწეობას, იგი რუსეთში საშუალოდ შეადგენს 9 ტ-ს, აშშ-ში – 19-ს, გერ-ში – 15-ს და საფრანგეთში კი – 13 ტ-ს. ავტოტრანსპორტი სულ უფრო დიდ მნიშვნელობას იძენს საერთაშორისო გადაზიდვებში და მისი რეგულირებით დაკავებულია 20 საერთაშორისო ორგანიზაცია, რომელთა შორისაა გაეროს ეკონომიკური კომიტეტი შიდა ტრანსპორტის მიხედვით და საავტომობილო ტრანსპორტის საერთაშორისო კავშირი. ქვეყნის ეკონომიკის ფუნქციონირება ძირეულად არის დაკავშირებული მისი ინფრასტრუქტურის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი დარგის – საავტომობილო ტრანსპორტის განვითარებასთან.

საქართველოს მასშტაბებისა და რთული ბუნებრივი რელიეფის მქონე ქვეყანაში, სატრანსპორტო სისტემის სტრუქტურაში საავტომობილო ტრანსპორტის პრიორიტეტი უდავოა მაღალტექნოლოგიური სატრანსპორტო მომსახურების პარამეტრების (მოქნილობა, მობილურობა, საიმედოობა, გადაზიდვის სიჩქარე, ტვირთების დაცულობა) თვალსაზრისით. საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტის ორგანიზაციულად მონესრიგების პირველი ეფექტური ღონისძიება იყო 1921 წელს საქართველოს სახალხო მეურნეობის უმაღლესი საბჭოს ლითონის გამყოფილებასთან ცენტრალური საავტომობილო სექციის შექმნა (“ცას“-ი). მის მოვალეობას შეადგენდა თავი მოეყარა საავტომობილო ტრანსპორტის ქონებისათვის და მის ბაზაზე რესპუბლიკაში შეექმნა სახელმწიფო დაქვემდებარების ავტომეურნეობები.

1922 წელს საქართველოს სსრ სახალხო მეურნეობის უმაღლეს საბჭოსთან ჩამოყალიბდა ავტოტრანსპორტისა და სასწყობო მეურნეობის ცენტრალური სამმართველო – “ცენტროტრამოტი”, რომელმაც 1924 წლამდე იარსება.

1924 წლის იანვარში, ქ. თბილისში, “ცენტროტრამოტი“-ს ბაზაზე შეიქმნა ამერიკავკასიის სახალხო კომისართა საბჭოს საავტომობილო ტრანსპორტის სავაჭრო-სამრეწველო სააქციო საზოგადოება – “ზავტომპრომტორგი”. ამ უკანასკნელმა 1930 წლის 1 ივნისამდე იარსება. 1930 წლიდან საავტომობილო ტრანსპორტის ხელმძღვანელობას ანხორციელებდა ‘სოიუზტრანსი’-ს ამიკავკასიის სამხარეო კანტორა, რომელიც ლიკვიდირებული იქნა 1933 წლის 1 იანვრიდან და მის საწარმოო ბაზაზე ჩამოყალიბდა დამოუკიდებელი რესპუბლიკური ტრესტები.

1936 წლის 15 მარტს ჩამოყალიბდა საავტომობილო ტრანსპორტის საექსპლოატაციო და სასაწყობო მეურნეობის სახელმწიფო ტრესტი – “რუზავტოტრესტი”, რომელიც 1937 წლის 14 თებერვალს გადაკეთდა საავტომობილო ტრანსპორტის მეურნეობის სამმართველოდ – “საქავტოტრანს“-ად.

1939 წლის 23 ივლისს, საქართველოს უმაღლესმა საბჭომ დაამტკიცა კანონი “ საქართველოს სსრ საავტომობილო ტრანსპორტის სახალხო კომისარიატის შექმნის შესახებ”, რომელიც პრაქტიკულად ჩამოყალიბდა 1939 წლის 1 სექტემბერს საავტომობილო ტრანსპორტის მეურნეობის სამმართველოს – “საქავტოტრანსი“-ს ბაზაზე.

1946 წლის მარტში საქართველოს ავტოტრანსპორტის სახალხო კომისარიატი რეორგანიზებული იქნა საავტომობილო ტრანსპორტის სამინისტროდ.

1952 წლის ნოემბერში შეიქმნა სსრკ საავტომობილო ტრანსპორტის სამინისტრო. ავტოტრანსპორტისა და საგზაო მეურნეობის მუშაობის კოორდინირების მიზნით 1953 წლის აგვისტოში შეიქმნა სსრ კავშირის საავტომობილო კავშირისა და გზატკეცილების საკავშირო-რესპუბლიკური სამინისტრო. 1956 წლის ივლისში საავტომობილო ტრანსპორტისა და გზატკეცილების საკავშირო-რესპუბლიკური სამინისტრო გადაკეთდა რესპუბლიკურ სამინისტროდ. ამის შემდეგ საგზაო მეურნეობა გადაეცა მინისტრთა საბჭოსთან ახლად ჩამოყალიბებულ გზატკეცილების მთავარ სამმართველოს.

1958 წელს ქუთაისის საავტომობილო ქარხანამ გამოუშვა პირველი ქართული ავტომობილი «კაზ»-ი.

1988 წლის ოქტომბერში საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტის სამინისტრო გარდაიქმნა საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტისა და საავტომობილო გზების სამინისტროდ.

1990 წლის ოქტომბერში საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტისა და საავტომობილო გზების სამინისტროს გამოეყო საქართველოს საავტომობილო გზების

სახელმწიფო კონცერნი. შეიქმნა საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტის სამინისტრო და მისდამი დაქვემდებარებული საავტომობილო ტრანსპორტის მთავარი სამმართველო «საქავტოტრანსი».

საავტომობილო ტრანსპორტის მთავარი სამმართველო «საქავტოტრანსი» 1993 წლის 20 იანვრიდან გარდაიქმნა საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტის დეპარტამენტად.

2000 წლის 31 ოქტომბერს საავტომობილო ტრანსპორტის დეპარტამენტი გარდაიქმნა სახმელეთო ტრანსპორტის ადმინისტრაციად.

რეფორმის პროგრამის მიხედვით 2002 წლის 1 იანვრიდან ჩამოყალიბდა დამოუკიდებელი ეროვნული მარეგულირებელი ორგანო, საჯარო სამართლის იურიდიული პირი-საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტის ადმინისტრაცია.

2006 წლის 12 ოქტომბრიდან საავტომობილო ტრანსპორტის, სამოქალაქო ავიაციისა და საზღვაო ტრანსპორტის ადმინისტრაციების ბაზაზე შეიქმნა დამოუკიდებელი ეროვნული მარეგულირებელი ორგანო, საჯარო სამართლის იურიდიული პირი – საქართველოს ტრანსპორტის მარეგულირებელი ეროვნული კომისია.

2005 წლიდან განხორციელებულმა საკანონმდებლო ლიბერალიზაციამ შექმნა საფუძველი თავისუფალი მენარმეობის განვითარებისა, რისთვისაც ძირითადი აქცენტის გადატანა, ზედმეტი ადმინისტრირების სანაცვლოდ, მოხდა უშუალოდ მენარმისა და მომხმარებლის ინტერესებზე, თვითრეგულირებადი მექანიზმების ამოქმედებით. მომსახურების ხარისხის მიმართ, მოთხოვნები მენარმესა და მომხმარებლის ურთიერთობის საგანი გახდა, უსაფრთხოების მიმართ სავალდებულო მოთხოვნები კი სახელმწიფოს მიერ შემუშავებული ტექნიკური რეგლამენტებით განისაზღვრება. აქედან გამომდინარე ტექნიკური რეგულირების საკითხები წინა პლანზე წამოიწია.

ამ მიზნით, «საქართველოს მთავრობის სტრუქტურის, უფლებამოსილებისა და საქმიანობის წესის შესახებ» და «ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ» საქართველოს კანონების შესაბამისად 2007 წლის 13 აპრილიდან შეიქმნა საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულება – ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაცია.

2.3 საჰაერო ტრანსპორტი

ისტორიული საზომის მიხედვით ავიაცია გაჩნდა სულ ახლახანს. 1903 წელს ძმები რაიტების პირველი თვითმფრინავი ჰაერში აფრინდა 59მ-ზე და გაიფრინა 260მ, ხოლო 6 წლის შემდეგ თვითმფრინავები უკვე შეკვეთილ იქნა ამერიკის არმიის მიერ. მას შემდეგ, როგორც ვიცით, ავიაცია გახდა ჩვენი ცხოვრების განუშორებელი ნაწილი და სავსებით ჩვეულებრივი ტრანსპორტი. ტვირთების გადაზიდვის გლობალიზაციის და სიჩქარის თვალსაზრისით მას, ბუნებრივია, ტოლი არ მოეძებნება. სწორედ საავიაციო მიმოსვლას უნდა ვუმაღლოდეთ სავსებით ახალ შეგროვებებს პლანეტის საყოველთაო ხელმისაწვდომობაზე, ასევე გლობალურ მასშტაბებში საქმეების წარმართვის შესაძლებლობებს. ამიტომ ავიაციის როლი მეგაეკონომიკაში სრულებითაც არ განისაზღვრება ტვირთების ტონაჟით ან ტონა-კილომეტრებით. თუკი არ შეიქმნებოდა პრაქტიკულად რეალური შესაძლებლობა ერთსა და იმავე დღეს, პლანეტის ნებისმიერ წერტილში მისვლისა და პირადად ნახვისათვის, როგორ მიდის ის საქმეები, მოლაპარაკებების ჩატარებისათვის “პირისპირ”, მეგაეკონომიკა უბრალოდ არ იქნებოდა. საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლებში მონაწილეობს 1 ათასზე მეტი აეროპორტი, მათ შორის 400 – ევროპაშია. უმსხვილესი თვითმფრინავის პარკი აქვს აშშ-ს, მეორე ადგილზეა რუსეთი, შემდეგ კანადა, ავსტრალია და გერ. ბოლო ათწლეული აღინიშნა ავიაბუმით. ავიახაზების საერთო განტენილობა გაიზარდა თითქმის ორჯერ, მგზავრი-კილომეტრების რიცხვით გადაზიდვებიც ორჯერ გაიზარდა. 2-ჯერ მეტად გაიზარდა სატვირთო გადაზიდვები ტონა-კილომეტრებში. XX ს-ის ბოლოს ავიატრანსპორტზე ტვირთბრუნვის ყოველწლიურმა ზრდამ შეადგინა 10-12%.

რეფორმის შედეგად მსოფლიოს უმსხვილესი სახელმწიფო ავიაკომპანია “აეროფლოტი” დაიშალა 330, ძირითადად, კერძო ავიაკომპანიად. ზოგიერთი მათგანი ფლობს 5-10 თვითმფრინავისაგან შემდგარ პარკს და არ შეუძლია მათი ეფექტიანად გამოყენება. სახელმწიფო კონტროლის შესუსტებამ მიგვიყვანა მრავალრიცხოვან ავარიებამდე და კატასტროფებამდე. რუსეთში არსებობს 845 აეროპორტი, რომელთაგან 52 საერთაშორისოს წარმოადგენს. დღემდე საჰაერო ტრანსპორტზე მოდის ყველა საერთაშორისო გადაზიდვების დაახლოებით 38%, მაშინ როცა აშშ-ში ასეთი გადაზიდვების მხოლოდ 17,5% სრულდება ავიატრანსპორტით. აქ, რა თქმა უნდა, ვლინდება ცუდი ხარისხი ან ავტოგზების უქონლობა.

მსოფლიოს წამყვან ქვეყნებში საჰაერო ტრანსპორტი იმყოფება ძირითადად კერძო მფლობელობაში, ხოლო აეროპორტები – სახელმწიფოს კონტროლის ქვეშ. აქ სიტუაცია

დაახლოებით იმგვარივეა, როგორც საზღვაო ტრანსპორტში. თუმცა არსებობს სახელმწიფო ჩარევის საფასებით დადებითი გამოცდილება ისეთ მსხვილ და ცნობილ ავიაკომპანიებში, როგორცაა “ერ ფრანსი” (საფრანგეთი), “ლუფტგანზა” (გერმანია), “ეს-ეი-ეს” (შვედეთი) და ა. შ.

ავიატრანსპორტის როლი განსაკუთრებით დიდია საერთაშორისო გადაზიდვებში. ბოლო 40 წლის მანძილზე მგზავრების გადაყვანა საერთაშორისო ხაზებზე გაიზარდა 42-ჯერ, ხოლო ტვირთბრუნვა – 120-ჯერ. საერთაშორისო ავიაგადაზიდვების რეგულირებისათვის გაეროსთან დაარსებულია სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია.

საქართველოს სატრანსპორტო სისტემა, განსაკუთრებით კი საჰაერო ტრანსპორტი, ის ერთ-ერთი ქვაკუთხედი ქვეყნის ეკონომიკური და ამავე დროს, პოლიტიკური ინტერესებისა, რომელმაც დიდი როლი უნდა შეასრულოს ჩვენი ქვეყნის დამოუკიდებლობის, მისი შემდგომი წინსვლისა და მისი აყვავების საქმეში. ტრანსპორტის განვითარებას ხელი შეუწყოს საქართველოს გეოგრაფიულმა მდგომარეობამაც, რამდენადაც იგი იმყოფება ევროპასა და აზიას შორის.

იმისათვის, რომ განვიხილოთ საქართველოში საჰაერო ტრანსპორტის განვითარების ზოგიერთი მიმართულებანი, საჭიროა სატრანსპორტო სისტემის მდგომარეობის ანალიზი. დღეისათვის საქართველოში მოქმედი აეროპორტებია: თბილისის, ქუთაისის, ბათუმისა და სენაკის, აგრეთვე სოხუმის, რომელიც სამწუხაროდ არ იმყოფება საქართველოს ხელისუფლების კონტროლის ქვეშ და ფოთისა და თელავის, რომელთა შესახებაც ინფორმაცია არ მოიპოვება.

თბილისის აეროპორტი, რომლის სტატუსის შეცვლა არ მომხდარა, იყო და დღეისთვისაც რჩება ძირითად და განსაკუთრებული მნიშვნელობის ობიექტად საქართველოში. 1990 წელს აეროპორტს ჰქონდა სარეკორდო მაჩვენებლები: მოემსახურა 3,3 მლნ-მდე მგზავრს, ხოლო ტვირთბრუნვამ კი შეადგინა დაახლოებით 17 000 ტონა. ძირითადად ეს იყო შიდა გადაზიდვები. შემდგომ წლებში საქართველოში მომხდარი ცნობილი პოლიტიკური მოვლენების გამო გადაზიდვების მოცულობები შემცირდა. 1998 წლის მონაცემებით მგზავრთა გადაყვანა შემცირდა 11,7%-ით ხოლო ტვირთბრუნვა კი - 12,9%-ით.

2005 წლის 13 აპრილს – საქართველო გახდა ევროპის სამოქალაქო ავიაციის კონფერენციის წევრი (ECAC). საქართველოს პრეზიდენტის 2006 წლის 12 ოქტომბრის 599 ბრძანებულებით შეიქმნა დამოუკიდებელი ეროვნული მარეგულირებელი ორგანო, საჯარო

სამართლის იურიდიული პირი – საქართველოს ტრანსპორტის მარეგულირებელი ეროვნული კომისია. 2007 წლის იანვარში საქართველო გახდა GAA-ს (გაერთიანებული საავიაციო ხელისუფლებები) წევრობის კანდიდატი. ეკონომიკური განვითარების მინისტრის 2007 წლის 12 აპრილის ბრძანებით შეიქმნა ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს, სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულება – ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაცია. 2007 წლის თებერვალში გაიხსნა «თბილისის საერთაშორისო აეროპორტის» ახალი შენობა, საიდანაც რეგულარული რეისები სრულდება ევროპისა და აზიის 30-ზე მეტი ქვეყნის მიმართულებით. 2007 წლის 26 მაისს გაიხსნა ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტი, სადაც სრულდება რეგულარული გადაყვანა-გადაზიდვები სტამბოლის მიმართულებით. უახლოეს მომავალში დაიწყება რეგულარული რეისები თბილისის მიმართულებით და ასევე დაგეგმილია ევროპა-აზიის მიმართულებებითაც. მსოფლიოს 24-მდე ქვეყანასთან დადებულია მთავრობათაშორისი შეთანხმებები/ხელშეკრულებები საჰაერო მიმოსვლის შესახებ, რაც წარმოადგენს რეგულარული საერთაშორისო ფრენების სამართლებრივ საფუძველს. საქართველოს მთავრობის მიერ არჩეული პოლიტიკური ლიბერალიზაციის კუთხით შემუშავდა საჰაერო მიმოსვლის შესახებ შეთანხმების ახალი მოდელი, რომლის შესაბამისადაც გაფორმდა შეთანხმებები შემდეგ ქვეყნებთან: თურქეთი (ძალაშია), უკრაინა (რეატიფიცირებულია), დიდი ბრიტანეთი (პარაფირებულია), ჩეხეთი (პარაფირებულია) და ჩინეთი (ექსპერტების დონეზე). ზემოაღნიშნული მოდელის შესაბამისად მიმდინარეობს მუშაობა არსებულ და სამომავლოდ გასაფორმებელ შეთანხმებებზე.

2.4 სარკინიგზო ტრანსპორტი

საინტერესოა, რომ ძველისძველი კონკურენტების – სარკინიგზო და საავტომობილო ტრანსპორტის – პირველი შეტაკება მოხდა სწორედ მათი ჩასახვის მომენტში. ინგლისელმაგამომგონებელმა ტრევიტკმა 1802 წელს თავდაპირველად მოახდინა პირველი ორთქლის ავტომობილის გამოცდა, ლOMELIჩ 10Kკმ/სთ სიჩქარეს ავითარებდა და რომ არა უხარისხო გზები, აავტოტრანსპორტი შეძლებდა უკვე სტარტზევე კონკურენტის გასწრებას. თუმცა, უკვე 1803 წელს ტრევიტკის მოუხდა თავისი მანქანის გადაყვანა სარკინიგზო რელსებზე, რომლებიც სხვათა შორის, მანვე დაანგრია. 1814 წელს კი ჯ. სტეფენსონს მოუწია აეგო და

გაეშვა პირველი ნამდვილი ორთქმავალი „გლუხერი“, საიდანაც დასაბამი აიღეს თანამედროვე ლოკომოტივებმა და რკინიგზებმა.

XIX საუკუნე რკინიგზის საუკუნე გახდა. ამ საუკუნის მეორე ნახევარში სულ რაღაც 50 წლის განმავლობაში აგებულ იქნა 800 ათასი კმ რკინიგზის ხაზი, 16 ათასი კმ ყოველწლიურად. XX საუკუნის 40-იანი წლებიდან აშშ-სა და დასავლეთ ევროპაში გზების ქსელის შემცირება დაიწყო. 1922 წელს აშშ-ში სარკინიგზო ქსელის განვითარებამ პიკს მიაღწია, როცა მისი საერთო სიგრძე 409 ათასი კმ გახდა. დღესდღეობით რეალურად ამ ქსელის დაახლოებით ნახევრის ექსპლუატირება ხდება. გზების მნიშვნელოვანი ნაწილი დემონტირებულია. ყოველივე ეს ავტოტრანსპორტთან უსასტიკესი კონკურენციის ნაყოფია.

სარკინიგზო მაგისტრალების სიგრძით აშშ-ებს (220 ათასი კმ) მოსდევს რუსეთი (87,5 ათასი კმ), ინდოეთი (61 ათასი კმ), ჩინეთი (53 ათასი კმ) და შემდგომ გვრ, საფრანგეთი, იაპონია.

თუმცა, სარკინიგზო ქსელების სიმჭიდროვით დასავლეთ ევროპის ქვეყნები მნიშვნელოვნად უსწრებენ სხვა სახელმწიფოებს. მაგალითად, ბელგიისათვის ეს მაჩვენებელი ტოლია 100 კმ² ტერიტორიაზე გზის 100 კმ, ხოლო ანალოგიური მაჩვენებელი რუსეთისათვის შეადგენს მხოლოდ 0,51 კმ-ს. რა თქმა უნდა, გასათვალისწინებელია ის, რომ რუსეთისათვის ამ მაჩვენებელში დგას უზარმაზარი, ქვეყნის აღმოსავლეთის პრაქტიკულად აუთვისებელი ტერიტორია, ხოლო ევროპული ნაწილისათვის ეს მაჩვენებელი ბევრად მეტია.

ელექტროფიცირებული გზების მიხედვით რუსეთი პირველ ადგილზე დგას. რუსეთში ელექტროფიცირებული მაგისტრალების განფენილობა შეადგენს 38,4 ათას კმ-ს, ე. ი. გზათა საექსპლუატაციო სიგრძის 44%-ს. მთელი გადაზიდვების მოცულობის დაახლოებით 73% სრულდება ელმავლებით. იაპონიასა და დასავლეთ ევროპის ქვეყნებში წვეის წლიური წილი დაახლოებით 50%-ს შეადგენს. თუმცა ევროპაში არსებობს ძლიერი განსხვავება ქვეყნების მიხედვით: შვეიცარიაში ელექტროფიცირებულია გზების 100%, ხოლო საფრანგეთსა და ესპანეთს – დაახლოებით 30%.

მიუხედავად ავტოტრანსპორტთან მძლავრი კონკურენციისა, სარკინიგზო ხაზები განსაზღვრულ უპირატესობებს ინარჩუნებენ. მათ შორის:

- . რკინიგზის მაღალი გამშვები უნარი – 90 მლნ ტ-მდე ორმხრივზე ან 30 მლნ ტ ერთმხრივი ხაზით წელიწადში;
- . ამინდის პირობებზე შედარებითი დამოუკიდებლობა;
- . წყლის ტრანსპორტთან შედარებით, საშუალოდ 20%-ით ნაკლები გადაზიდვის გზა;

. სხვა სახის ტრანსპორტთან შედარებით (გარდა მილსადენებისა) გადაზიდვის უფრო დაბალი თვითღირებულება.

ბოლო წლებში სარკინიგზო ტრანსპორტი განიცდის თავისებურ რენესანსს. მნიშვნელოვნად იზრდება კონტეინერული გადაზიდვები. საზღვაო სრუტეების ქვეშ გათხრილია გვირაბები. ლამანშის ქვეშ გვირაბმა შეაერთა დიდი ბრიტანეთის და ეკ-ის კონტინენტალური ქვეყნების სარკინიგზო ხაზები ერთიან ქსელად. გვირაბებითაა დაკავშირებული იაპონიის ყველა კუნძული. აშშ-ში, საფრანგეთში, იტალიაში, გერ-სა და იაპონიაში შექმნილია მრავალრიცხოვანი მაღალჩქაროსნული მაგისტრალები გადაზიდვების სიჩქარით 200კმ/სთ-ზე ზევით. მაღალჩქაროსნულ მაგისტრალებს შორის გამოიყოფა პარიზი-ლიონი, რომი-ფლორენცია, ხოკაიდოს (იაპონიის ყველა კუნძულის გავლით) ხაზები. სარკინიგზო ხაზების საერთო განფენილობა დასტაბილურდა 900 ათას კმ-ის მნიშვნელობაზე, ხოლო გადასატანი ტვირთის საერთო მოცულობა – 54 მლრდ ტ-ზე.

საერთაშორისო სარკინიგზო გადაზიდვები შეადგენენ 1450 მლნ ტონას და მათი რეგულირებისათვის შექმნილია რამდენიმე ავტორიტეტული ორგანიზაცია. გენუის კონფერენციის გადაწყვეტილების თანახმად, 1922 წელს ორგანიზებულ იქნა რკინიგზის საერთაშორისო კავშირი, რომელიც დღეს აერთიანებს 62 საგზაო ადმინისტრაციას მსოფლიოს 57 ქვეყნიდან. ეს ორგანიზაცია აკრედიტირებულია გაეროსთან.

სხვა უძველეს ორგანიზაციას წარმოადგენს საერთაშორისო სარკინიგზო კონგრესების ასოციაცია, რომელშიც შედის 100-ზე მეტი საგზაო ადმინისტრაცია 80 ქვეყნიდან. გარდა ამისა, ამერიკასა და აფრიკაში მუშაობს პანამერიკული სარკინიგზო ასოციაცია, ლათინოამერიკული სარკინიგზო ასოციაცია და აფრიკის სარკინიგზო კავშირი. საქართველოს რკინიგზა შავი და კასპიის ზღვებს შორის მდებარე ევრაზიის სატრანსპორტო არტერიის ერთ-ერთ უმნიშვნელოვანეს ნაწილს წარმოადგენს, რომელიც უმოკლესი გზით აკავშირებს ევროპასა და ცენტრალურ აზიას.

ორი კონტინენტის სარკინიგზო ტრანსპორტით დაკავშირების იდეა XIX საუკუნის 30-ან წლებში გაჩნდა, მისი განხორციელება კი 1865 წელს დაიწყო. 1871 წ. ფოთი-ყვირილას (ახლანდელი ზესტაფონი) მონაკვეთზე გაიხსნა სარკინიგზო მოძრაობა, 1872 წლის 10 ოქტომბერს კი თბილისიდან ფოთში პირველი მატარებელი ჩავიდა. ეს თარიღი ითვლება საქართველოს რკინიგზის "დაბადების დღედ".

ამ დღიდან დაწყებული, საქართველოს რკინიგზის მშენებლობა სწრაფი ტემპით მიმდინარეობს. შენდება რკინიგზის ხაზის განშტოებები: რიონი-ქუთაისი (1877 წ.), რიონი-

ტყიბული (1887 წ.) და ზესტაფონი-ჭიათურა (1895წ.). 1890 წლის 16 სექტემბერს დასრულდა წითის ორლიანდაგიანი გვირაბის მშენებლობა, რომელიც იმ დროისათვის უნიკალურ ნაგებობათა რიცხვს მიეკუთვნება. საქართველოს რკინიგზის მშენებლობის მეორე ეტაპს განეკუთვნება თბილისი-ბაქოს სარკინიგზო ხაზი, რომელიც 1883 წელს შევიდა ექსპლუატაციაში. ამ მოვლენამ შავი ზღვის საშუალებით, კერძოდ კი ბათუმის პორტიდან, აზერბაიჯანის ნავთობის მსოფლიო ბაზარზე ექსპორტს ჩაუყარა საფუძველი. 1899 წელს გაიხსნა სარკინიგზო მოძრაობა საქართველოსა და სომხეთს შორის.

ბორჯომის ხეობა ყოველთვის წარმოადგენდა განსაკუთრებული ინტერესის საგანს, რასაც მისი საკურორტო თვისებები და მსოფლიოში ცნობილი მინერალური წყალი "ბორჯომი" განაპირობებდა. ჯერ კიდევ 1894 წელს აშენდა ხაშური-ბორჯომის სარკინიგზო უბანი, რასაც 1902 წელს დაემატა ბორჯომი-ბაკურიანის ვიწროლიანდაგიანი სარკინიგზო ხაზი, რომელიც სათხილამურო სპორტის მოყვარულებსა და ტურისტებს დღესაც ემსახურება.

კახეთის სარკინიგზო ხაზმა, რომლის მშენებლობა 1915 წელს დასრულდა, საქვეყნოდ ცნობილი ღვინოების ("მუკუზანი", "წინანდალი", "რქაწითელი", "მანავის მწვანე" და სხვ.) მწარმოებელი რაიონები მოიცვა. 1923 წელს "ფერლის" სერიის ელმავლები "ე" და "სუ" სერიის ორთქმავლებით შეიცვალა. სურამის უღელტეხილის ელექტროფიკაციასთან ერთად, ექსპლუატაციაში შემოვიდა "ჯენერალ ელექტრიკის" ფირმის "ს-10" სერიის ელმავლები.

1932 წელს ხაშურში აშენდა პირველი საელმავლო დეპო, სადაც "ვლ-19" სერიის პირველმა საბჭოთა ელმავალმა გამოცდა გაიარა. ამჟამად ეს პირველი ელმავალი ხაშურის სადგურში, კვარცხლბეკზეა დამონტაჟებული. საქართველოს რკინიგზის ისტორიის ერთ-ერთი ღირსშესანიშნავი თარიღი 1932 წლის 16 აგვისტოა, ამ დღეს - საბჭოთა კავშირში პირველად - სურამის უღელტეხილზე პირველმა ელმავალმა გაიარა. ამ დღიდან დაიწყო სარკინიგზო უბნების ელექტრულ წევაზე ეტაპობრივი გადასვლის პროცესი, რაც 1967 წლის ნოემბერში იქნა დასრულებული. ამ მნიშვნელოვანი მოვლენის შედეგი გახლავთ ის, რომ მოხდა საქართველოს რკინიგზის ყველა უბნის, მათ შორის ბორჯომი-ბაკურიანის ვიწროლიანდაგიანი ხაზის ელექტროფიკაცია.

1974 წლიდან რკინიგზაზე მოძრაობას იწყებს თბილისის ელმავალმშენებელი ქარხნის მიერ გამოშვებული თანამედროვე "ვლ-10" და "ვლ-11" სერიის ელმავლები.

ქვეყნის მრეწველობისა და აგრარული მეურნეობის წამყვანი დარგების: მევენახეობა-მებაღეობის, მეცხტრუსეობის, მეჩაიეობის სწრაფ განვითარებას ახალი სარკინიგზო ხაზების

მშენებლობა მოჰყვა. ეს იყო ნატანები-ოზურგეთი (1924წ.), ბრონეულა-წყალტუბო (1935წ.), სენაკი-ინგირი-გალი (1930წ.), გალი-ოჩამჩირე-სოხუმი (1938წ.), გორი-ცხინვალი (1940წ.).

მეორე მსოფლიო ომის დროს დაწყებულმა სოხუმი-ადლერის რკინიგზის ხაზის მშენებლობამ საქართველოს რკინიგზა რუსეთის სარკინიგზო ქსელთან დააკავშირა. ეს მშენებლობა 1949 წელს დასრულდა. 1946-1949 წწ. კავშირგაბმულობის, ავტომატიკისა და ტელემექანიკის განვითარების ხანაა - პრაქტიკაში ინერგება ავტომატური ბლოკირების, ისრებისა და გორაკის ელექტრული ცენტრალიზაციის სისტემები, სამატარებლო და სამანევრო რადიოკავშირები.

1986 წლის 31 დეკემბერს დამთავრდა მარაბდა-ახალქალაქის სარკინიგზო ხაზის მშენებლობა.

საქართველოს რთულმა გეოგრაფიულმა რელიეფმა მრავალი ხელოვნური საინჟინრო ნაგებობის მშენებლობა განაპირობა, მათი რიცხვი 3700-ს აღემატება, საერთო სიგრძე კი 108 კილომეტრია.

საქართველოს რკინიგზა 2007 წლის აგვისტოში 89 წლით მართვის უფლებით გადაეცა ბრიტანულ საინვესტიციო ჯგუფ "ფარქვილდ ინვესტმენტს". კომპანია რკინიგზის ინფრასტრუქტურის განვითარებაში 10 წლის განმავლობაში 1 მილიარდი აშშ დოლარის ინვესტიციას აპირებს.

2005 წლის მონაცემებით "საქართველოს რკინიგზის" მაჩვენებლები მნიშვნელოვნად გაიზარდა. 2004 წელს წარმატებული იყო, როგორც გადაზიდული ტვირთებისა და გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობით, ასევე სახელმწიფო ბიუჯეტში შეტანილი თანხით.

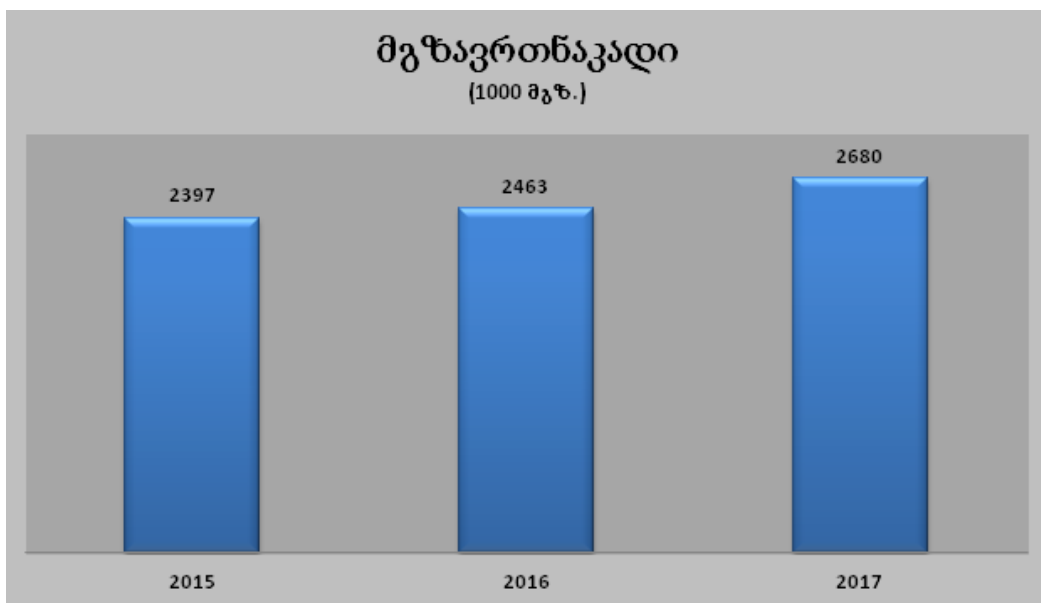
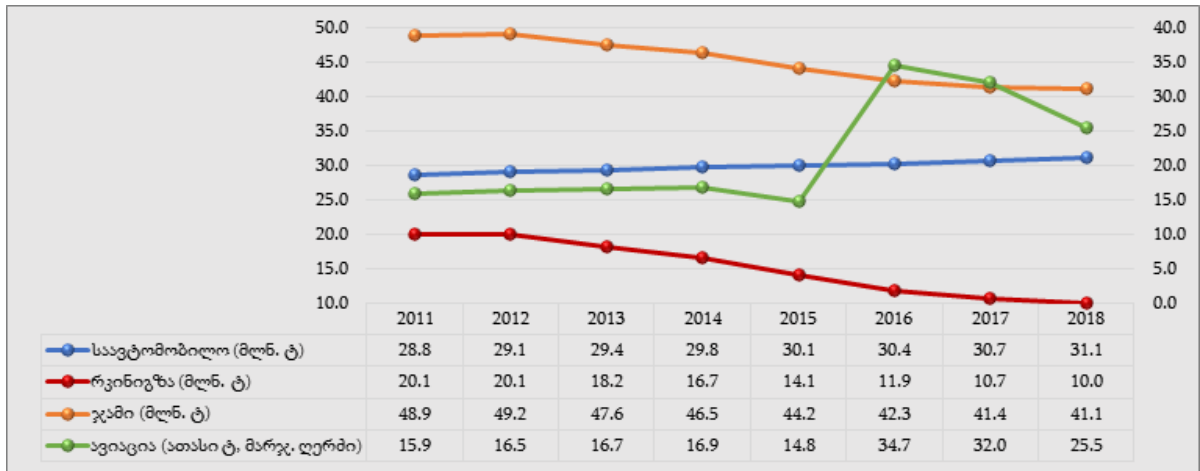
გაიზარდა გადაზიდული ტვირთების მოცულობა.

2005 წელს გადაზიდულია 18 მილიონ 986 ათასი ტონა ტვირთი, რაც გეგმის 119%-ს შეადგენს და 2004 წლის მაჩვენებლებს 3 მილიონ 562 ათასი ტონით აღემატება.

ცხრილი № 4 გადაზიდული ტვირთების მოცულობა

2015 – 2017 წლებში საქართველოს რკინიგზაზე ასევე გაიზარდა მგზავრობა.

დიაგრამა № 1. მგზავრობის საერთო რკინიგზაზე



2017 წელს გადაყვანილია 3 მილიონ 591 ათასი მგზავრი, რაც 2015 წლის მონაცემებთან შედარებით 560 ათასი მგზავრით მეტია.

შპს „საქართველოს რკინიგზის“ მიერ 2017 წელს გადასახადების და დივიდენდების სახით ბიუჯეტის სასარგებლოდ გადახდილია დაახლოებით 60 მილიონი ლარი.

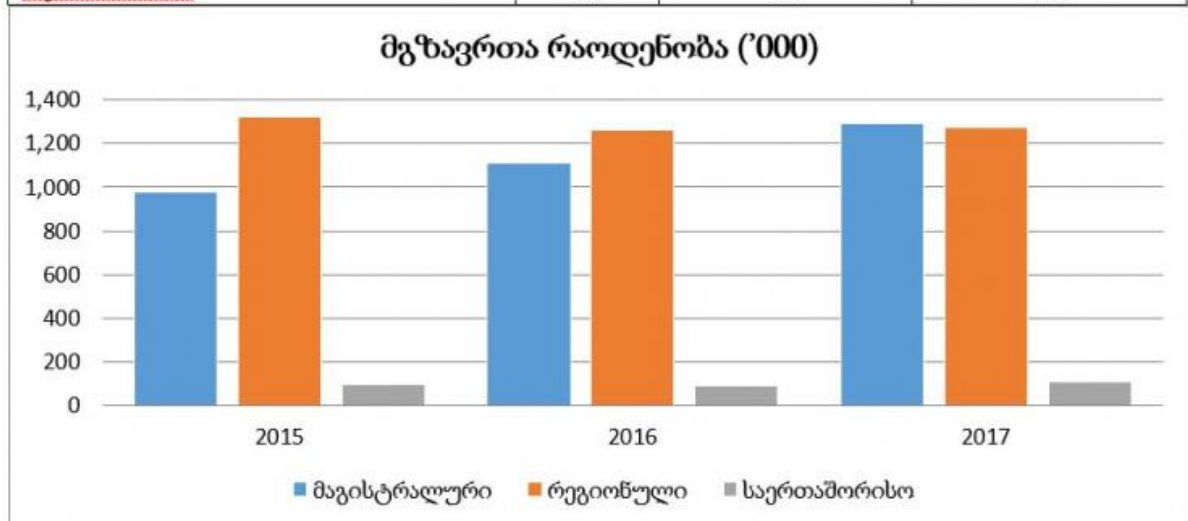
სასესხო ვალდებულებები შემცირდა 20 მილიონი ლარით.

განხორციელდა დაახლოებით 40 მილიონიანი კაპდაბანდება.

მთლიანად, შპს „საქართველოს რკინიგზის“ აქტივები 540 მილიონ ლარამდე გაიზარდა.

დიაგრამა № 2. გადაყვანილ მგზავრთა რაოდენობა და შემოსავლები

მგზავრთა რაოდენობა ('000)	2015	2016	2017
სულ 2017	2,397	2,463	2,680
<u>მაგისტრალური</u>	976	1,110	1,296
<u>რეგიონული</u>	1,323	1,262	1,276
<u>საერთაშორისო</u>	98	90	108



წყარო: www.geostat.ge

თავი III. ტრანსპორტის განვითარების ახალი ტენდენციები

3.1 სატრანსპორტო ტენდენციები და პერსპექტივები

ტრანსპორტის განვითარების ძირითად ტენდენციას, რომელიც მიმართულებას აძლევს მის პერსპექტივებს, წარმოადგენს შერეული გადაზიდვის და ერთიანი მსოფლიო კონტეინერული სისტემის ჩამოყალიბება. ბევრი სპეციალისტი საუბრობს კონტეინერული რეგულაციის დანაშაულის შესახებ. უკვე ახლა გენერალური ტვირთების 40% კონტეინერებით გადაიზიდება. ჩამოყალიბდა თავისებური კონტეინერული ხიდები: ტრანსციმბირული; იაპონია – აშშ; დასავლეთ ევროპა – ახლო და შუა აღმოსავლეთ. ამერიკული კომპანია “იუნაიტედ სტეიტს ლაინზი” და ტაივანური “ინვერგრინ ლაინ” შეუდგა საყოველთაო კონტეინერ გადაზიდვებს

შერეული საერთაშორისო გადაზიდვები, ერთობლივად განხორციელებული სარკინიგზო, საზღვაო და საავტომობილო გადაზიდვებს ერთიანი საგზაო დოკუმენტებით სატრანსპორტო გადაზიდვებს ერთიან ტექნოლოგიურ პროცესად აქცევს. ავტომატიზირებული სისტემები, რომლებიც უკვე დანერგილია განვითარებულ ქვეყნებში, საშუალებას იძლევა თვალყური ვადევნოთ ტვირთს მარშრუტის მთელი მანძილზე, ყოველ სატრანსპორტო უბანზე. კონტეინერები საქონლით გადაიტანება პირდაპირ გამგზავნიდან მიმღებამდე, შუალედური სასაწყობო ოპერაციების გარეშე, უშუალო გადატვირთვით ტრანსპორტიდან ტრანსპორტზე. იქმნება ე. წ. სატრანსპორტო დერეფნები, რომლებიც უზრუნველყოფენ გადაზიდვებს რამდენიმე ქვეყნის ტერიტორიაზე სხვადასხვა სახის ტრანსპორტით. პერსპექტივაში რუსეთის ტერიტორიაზე შეიძლება იქნეს ფორმირებული ორი ასეთი დერეფანი: ბერლინი – ვარშავა – მინსკი – მოსკოვი – ნიჟნი ნოვგოროდი – ეკატერინბურგი და ჰელსინკი – სანკტ-პეტერბურგი – მოსკოვი – კიევი – ოდესა.

ასევე დიდი როლი შეიძლება შეასრულოს რუსეთის სარკინიგზო ხაზების : ტრანსციმბირული მაგისტრალის და ბამ-ის რეანიმაციამ. პრინციპში, ბამი, რომლის მშენებლობა განხორციელდა საბჭოთა ეკონომიკის სტაგნაციის დროს, საჭიროა და ეკონომიკურად ეფექტიანია. უბრალოდ სტაგნაციაში მყოფ საბჭოთა კავშირს არ ეყო ძალა მის ასათვისებლად და ამ ტერიტორიებზე არსებული უზარმაზარი ბუნებრივი სიმდიდრეების ეკონომიკურ ბრუნვაში ჩასართველად. რუსეთს ახლა მით უფრო არა აქვს ძალები ამ გრანდიოზული პროექტის დასამთავრებლად. ალბათ, აზრი აქვს მის საერთაშორისოდ გადაქცევას, საზღვარგარეთული კორპორაციების დაინტერესებას მომგებიანი კონცესიებით ბამის აუთვისებელ ტერიტორიაზე. თუკი უახლოეს ათწლეულებში რუსეთი ვერ შეძლებს ამ უმდიდრესი რეგიონის ჩართვას თავის ეკონომიკაში, მაშინ თანდათანობით ამას გააკეთებენ სხვა ქვეყნები, პირველ რიგში, ჩინეთი.

მაგრამ ახალი სატრანსპორტო გზების და ტექნოლოგიების დანერგვა ძალიან ძვირი ღირს. მაგალითად, ნიუ იორკის და როტერდამის ახალი კონტეინერული ტერმინალები, თითოეული 500 მლნ დოლარი დაჯდა. პორტ გემბრიუგეში გაზის ტერმინალის მშენებლობა შეფასებულია 1 მლრდ დოლარად. ახალი თაობის გემკონტეინერშიდის ღირებულება შეადგენს 80 მლნ დოლლარს, ხოლო გაზის გადამტანის გემის – 120 მლნ დოლ. ამიტომ რუსეთის ხალახალი სატრანსპორტო აღჭურვა საჭიროებს უზარმაზარ დანახარჯებს.

საერთო ტენდენციებსა და პერსპექტივებთან ერთად შეიძლება გამოვყოთ მათი კერძო დარგობრივი შემადგენელი ნაწილიც.

საზღვაო ტრანსპორტში დიდ გავრცელებას ჰპოვებს კონტეინერული გემები “ზუსტ დროზე” მიწოდების სისტემით. 2000-2015 წლისათვის მოსალოდნელია გადაზიდვების ნამატი საშუალოდ 2,55-ით. უკვე ახლა კონტეინერული გადაზიდვებით დაკავებულია მსოფლიოს 600-ზე მეტი სანაოსნო კომპანია. ამასთან, მტკიცედ ლიდერობენ აზიური კორპორაციები. იაპონიაში ხორციელდება სპეციალიზირებული საკონტეინერო ტერმინალების მშენებლობის სახელმწიფო პროგრამა, რომელიც განკუთვნილია შერეული გადაზიდვების უზრუნვესაყოფად. ამ პროგრამის პირველი ეტაპის სახელმწიფო დაფინანსება 140 მლრდ იენს შეადგენს (დაახლოებით 1,4 მლრდ. დოლ.).

შედარებით ახალ ტენდენციას წარმოადგენს სპეციალიზირებული გემ-ავტომობილმზიდების წარმოშობა და მათი რიცხვის ზრდა. დღესდღეობით 350 ასეთ გემს გადააქვს 8,3 მლნ ავტომობილი წელიწადში. სწრაფად ფართოვდება ტვირთის მიწოდება ავტომობილების სპეციალიზირებულისაგორავებელი გემებით. გადაზიდვის ასეთი ფორმის

დროს დატვირთული სატვირთო შედის მისთვის განკუთვნილი საგორავებელი გემის უჯრედში, გადალახავს ოკეანეს და შემდეგ უმაღლეს მიდის დანიშნულების ადგილისაკენ სხვა კონტინენტზე. ერთ-ერთი ასეთი კომპანია, რომელმაც აითვისა ამგვარი ტიპის გადაზიდვა, არის “ბრიტიშ ფერის”, რომელიც ახორციელებს გადაზიდვებს ესპანეთსა და დიდ ბრიტანეთს შორის.

განვითარების საინტერესო პერსპექტივები გააჩნია სარკინიგზო ტრანსპორტსაც. აქ მკაფიოდ იკვეთება მიწოდების – “კარიდან კარამდე” კომპლექსური ტექნოლოგიების განვითარების ტენდენცია, გადაზიდვების ავტომატიზაცია, თვალყურის დევნა ტვირთებზე და ზეგრძელი (სიგრძით 50 კმ-ზე მეტი) სარკინიგზო გვირაბების მშენებლობა საზღვაო სრუტეების ქვეშ.

უმარმაზარია მაღალჩქაროსნული მაგისტრალების პერსპექტივები, რომელიც საშუალებას იძლევა განხორციელდეს გადაზიდვები 300 კმ/სთ-ზე მაღალი სისწრაფით და რომელსაც გააჩნია ტრანსპორტის ალტერნატიულ სახეებთან შედარებით რიგი მნიშვნელოვანი უპირატესობანი:

1. მაღალჩქაროსნული მატარებელი თანაბარი გაშვებისუნარიანობისას საჭიროებს 2-3-ჯერ ნაკლებ განკერძოებულ ზონებს, ვიდრე გზატკეცილი.

2. მავნე ნივთიერებების გამოფრქვევა ელექტრონევის დროს 1 მგზავ/კმ-ზე კლებულობს 6-8-ჯერ, ავტოტრანსპორტთან შედარებით და 8-10-ჯერ ავიაციასთან მიმართებაში. ეკ-ის მეცნიერებმა გამოითვალეს, რომ მაღალჩქაროსნულ მატარებელზე გადასვლა გამოიწვევს ნახშირბადის გამორტყოცნის შემცირებას ატმოსფეროში 15მლნ. ტ-ით.

3. დანახარჯები ენერგიაზე 1 მგზავრ/კმ-ზე მაღალჩქაროსნულ მატარებლებზე 2-3-ჯერ ნაკლებია, ვიდრე ავტოტრანსპორტზე და 8-10-ჯერ ნაკლები, ვიდრე ავიაციაზე.

ბენზინზე ფასის ზრდა ჯერ კიდევ არ ამცირებს ავტომობილიზაციის ზრდის ტემპებს. არსებობს მხოლოდ ავტომობილის საშუალო წლიური გარბენის შემცირების და სანჯავის 100 კმ-ზე კუთრი დანახარჯის შეკვეცის ტენდენცია. სულ უფრო მძაფრდება კონკურენცია საავტომობილო და სარკინიგზო ტრანსპორტს შორის. ავტოტრანსპორტის მიერ ტვირთების “წავლევჯვის” და ავტომობილის რკინიგზის სფეროში “შეჭრის” შედეგად აშშ-ის ეკონომიკა, ზოგიერთი გამოთვლის თანახმად კარგავს დაახლოვებით 2 მლრდ დოლარს წელიწადში. თუმცა ასეთი გამოთვლები ითვალისწინებს ენერგიამატარებლების დანახარჯთა სხვაობას, თანამედროვე საბაზრო ეკონომიკაში კი წინაა წამოწეული ტვირთების შენახვა, მიწოდების

სისწრაფე და სხვა ხარისხობრივი მაჩვენებლები. მათ მიხედვით ავტოტრანსპორტი თავის კონკურენტს უსწრებს.

საავიაციო ტრანსპორტში სწრაფად იზრდება ფართო ფიზიკალური თვითმფრინავების პარკი, რომლებიც სპეციალიზდება საერთაშორისო ჩარტერულ გადაზიდვებზე და თანამედროვე ტურიზმის ტექნოლოგიურ საფუძველს წარმოადგენს. სწრაფად იზრდება სატვირთო ავიაგადაზიდვებიც. ამასთან მათთვის შენდება სპეციალური ტერმინალები. სატვირთო ავიატრანსპორტი სულ უფრო შორდება სამგზავროს და მიდის სპეციალიზაციის გზით. ეს განპირობებულია იმით, რომ ტვირთის გადაზიდვა სპეციალურად მოწყობილ თვითმფრინავში 2-ჯერ იაფი ჯდება, ვიდრე სამგზავრო ლაინერის ნაკვეთურში.

მნიშვნელოვან ტენდენციას წარმოადგენს აგრეთვე სატრანსპორტო და საექსპედიციო-გამანაწილებელი საწარმოების შეზრდა. მსხვილ სატრანსპორტო კვანძებში, ისეთებში, როგორცაა პარიზი, მარსელი, ფრანკფურტი მაინზე, მიუნხენსა და სხვებში, იქმნება სპეციალიზებული სატრანსპორტო-გამანაწილებელი საერთაშორისო მნიშვნელობის ცენტრები. ისინი იღებენ თავისთავზე შერეული (საზღვაო, წყლის, სარკინიგზო და საავტომობილო) გადაზიდვების სრულ ორგანიზებას და გაცვილებას.

ავიატრანსპორტში ახალი ტენდენცია ხდება გლობალური ალიანსების შექმნა. “ლუფთანსა“-ს ხელმძღვანელმა, ი. ვებერმა თავის კონკურენტებს შესთავაზა შეექმნათ ავიაგადაზიდვების დაგეგმვის ერთიანი ცენტრი, ერთგვარი ავიაციის კერძო სამინისტრო. 1997 წელს შეიქმნა ამგვარი ალიანსი სახელწოდებით “სთარ ალიანს”, მისი წყალობით “ლუფთანსა“-მ უკვე გამოიმუშავა დამატებითი 275 მლნ დოლარი, ხოლო მისმა პარტნიორებმა “ეს-ეი-ეს“-მა და “იუნაითიდ ეარლაინზ“-მა – 259 მლნ დოლარი. 1998 წელს შეიქმნა მეორე საერთაშორისო ალიანსი – “ვან ვერდ”, რომელმაც გააერთიანა ამერიკის, ინგლისის და კანადის უმსხვილესი ავიაკომპანიები. ეს ალიანსები ფლობს დაახლოვებით ერთნაირ სიმძლავრეებს და მძაფრი კონკურენცია აქვთ ერთმანეთს შორის. “სთარ ალიანს“-ის გადაზიდვების მოცულობა სულ 1 მლრდ დოლარით მეტია, ვიდრე “ვან ვერდ“-ისა.

შემდგომ ნაბიჯს წარმოადგენს 2000 წელს მულტისატრანსპორტო ალიანსის ორგანიზაცია, რომელიც გააერთიანებს ევროპის საავიაციო, სარკინიგზო და საავტომობილო კომპანიებს. გააფორმებს რა ერთ ბილეთს, მგზავრს შეუძლია ისარგებლოს ყველა სახის ტრანსპორტით, რომლებიც თავისთავზე იღებენ მის მიყვანას პირდაპირ სახლიდან დანიშნულების ადგილამდე. “ლუფთანსა“-ს ალიანსი გერმანულ რკინიგზის “დოჩ ბენ ეი-ჯი”

ქსელთან ერთად საშუალებას მისცემს ყოველი სახის ტრანსპორტის გამოყენების ეფექტიანობის ამაღლებას.

ამგვარად, უახლოეს წლებში წინ წამოინწევა ავტოტრანსპორტის მომსახურების ზონების გაფართოვების, კონტეინერული გადაზიდვების გაზრდის, აგრეთვე სატრანსპორტო კომპანიათა ალიანსების ორგანიზაციის ტენდენციები.

3.2. საქართველოს სატრანსპორტო ლოგისტიკური სისტემის განვითარების პრიორიტეტები 2020 წლამდე

კარგად განვითარებული სატრანსპორტო, ენერგო, ლოგისტიკური და სასოფლო-სამეურნეო ინფრასტრუქტურა ქვეყნის კონკურენტუნარიანობის და სატრანზიტო პოტენციალის ზრდის ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი ფაქტორია. ამასთან, ლოგისტიკა, როგორც თანამედროვე მსოფლიოს ერთ-ერთი ყველაზე სწრაფად განვითარებადი დარგი, შესაძლებლობას უქმნის საქართველოს, მაქსიმალურად გამოიყენოს საკუთარი გეოგრაფიული მდებარეობა, სატრანზიტო და სავაჭრო პოტენციალი. შესაბამისად, სახელმწიფოს პოლიტიკა მიმართული უნდა იყოს ამ სფეროს შემდგომი განვითარებისაკენ ინფრასტრუქტურის დახვეწის, ინვესტიციების მოზიდვის და ქვეყნის საერთაშორისო და რეგიონალურ სატრანსპორტო სისტემებში ინტეგრაციის გზით. აღსანიშნავია რომ ქვეყანაში ინფრასტრუქტურის მშენებლობის / განვითარების პროცესში აუცილებელია გარემოზე მისი შესაძლო ზეგავლენის სათანადო შეფასება და გათვალისწინება, ზიანის თავიდან ასაცილებლად. საქართველოს სტრატეგიული გეოპოლიტიკური მდებარეობა, რომელიც უზრუნველყოფს ევრაზიული ტრანსკონტინენტალური მარშრუტების უმოკლეს მანძილს, სარკინიგზო და საავტომობილო გზების ქსელი, გაუყინავი პორტები შავ ზღვაზე იძლევა საშუალებას განისაზღვროს ნაციონალური სატრანსპორტო ლოგისტიკური კომპლექსის როლი როგორც საგარეო ეკონომიკური ურთიერთობების მნიშვნელოვანი მდგენელი ევრაზიულ სატრანსპორტო-საკომუნიკაციო სისტემებში.

უპირველეს ყოვლისა დღეს საქართველომ უნდა გაითვალისწინოს ყველა სახეობის ტრანსპორტზე გადაზიდვების ამაღლებული მოთხოვნა სატრანსპორტო მომსახურების მსოფლიო ბაზარზე, თუმცა, დღეისათვის ქართული სატრანსპორტო სივრცის გამოყენების მაჩვენებელი ძალიან დაბალია. რადგან სატრანსპორტო-ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურის განვითარებს წაყენება მაღალი საექსპლუატაციო მოთხოვნები საერთაშორისო სტანდარტების

გათვალისწინებით, სამართლებრივი ბაზის ჰარმონიზაცია, სატარიფო რეგულირების საერთაშორისო მეთოდების დანერგვა, სარტანსპორტო საბაჟო ტექნოლოგიების დახვეწა და სხვა.

ქვეყნის სატრანსპორტო-ლოგისტიკური სისტემის მოდერნიზაციისა და განვითარების, მისი სათანადო ფუნქციონირების უზრუნველყოფის მიზნით საჭიროა:

ყველა სახის ტრანსპორტზე:

- სახელმწიფო მექანიზმების სრულყოფა მართვითი გადაწყვეტილებების მიღების პროცესში;
- სწორი საკარდო პოლიტიკა ტრანსპორტის სფეროში, რაც ითვალისწინებს მაღალი რანგის პროფესიონალების დასაქმებას ხელმძღვანე თანამდებობებზე;
- სათანადო გამჭვირვალე პირობების შექმნა ინვესტორებისა და კერძო სექტორის მოზიდვის მიზნით სატრანსპორტო ლოგისტიკურ მოღვაწეობაში;
- ეფექტური და ეკონომიკურად დასაბუთებული განკარგვა დარგის სახელმწიფო ქონებისა, საპრივატიზაციო ობიექტების ოპტიმიზაცია;
- მოქნილი კონკურენტუნარიანი სატარიფო პოლიტიკა სატრანსპორტო სფეროში;
- სწორი საბანკო, საკრედიტო პოლიტიკის გატარება ნაციონალური საექსპედიტორო და სატრანსპორტო კომპანიების მხარდაჭერის მიზნით, მათ შორის ლიზინგის როლის გაზრდა ევროპული სტანდარტების მოძრავი შემადგენლობის განახლებული პარკის შექმნის მიზნით;
- მორატორიუმის შემოღება სატრანსპორტო-ლოგისტიკური კომპლექსის ფინანსური დატვირთვის გაზრდაზე;
- ნორმატიულ-სამართლებრივი ბაზის სრულყოფა, მისი ადაპტაცია საერთაშორისო კანონმდებლობასთან;
- თანამედროვე მულტიმოდალური ლოგისტიკური ცენტრებისა და ტერმინალების მშენებლობა საქართველოს ძირითად სატრანსპორტო კვანძებში;
- ოპერირების გაუმჯობესება საგარეო სავაჭრო სატრანზიტო ტვრთების მომსახურებაზე, მათი კონცენტრაციისა და მარშრუტიზაციის ასევე სადისპეჩერო კონტროლის სისტემის შემორების გზით;
- სატრანსპორტო კვანძებში სხვადასხვა სახის ტრანსპორტში კოორდინირების გაუმჯობესება, საერთაშორისო გადაზიდვების ინტერმოდალური სისტემების განვითარების გზით;

- ტვირთგამზიდავებისათვის, ექსპედიტორებისათვის, ტვირთგამგზავნებისა და ტვირთმიმღებებისათვის ერთიანი საინფორმაციო ველის შექმნა, უქალაქო დოკუმენტბრუნვის სისტემების განვითარება სატრანსპორტო ლოგისტიკური მომსახურების გაუმჯობესების მიზნით.

დასკვნა

როგორც აღნიშნეთ, რკინიგზის მნიშვნელობა საქართველოს ეკონომიკისათვის სამი ძირითადი მიმართულებით შეიძლება განვიხილოთ: (1) მშპ-ის ზრდა უშუალო სატრანსპორტო მომსახურების სექტორზე შექმნილი დამატებული ღირებულების ხარჯზე, (2) საქართველოს რკინიგზაში დასაქმებულთა შემოსავლის ზრდა, (3) მიმდინარე ანგარიშის ბალანსის გაუმჯობესება. ინვესტიციის განხორციელების შემთხვევაში, აგრეთვე რეგიონის ეკონომიკური ზრდის შედეგად, მოსალოდნელია, რომ სამივე ამ მიმართულებით ქვეყანა ეკონომიკურ სარგებელს ნახავს. დღეისათვის რკინიგზაში ინფრასტრუქტურის არსებული მდგომარეობა და შპს. “საქართველოს რკინიგზის” ტექნიკური აღჭურვა საკმარისია ოპერაციების არსებული დონის წარმოებისათვის. მომავალში რეგიონის ეკონომიკური ზრდის შესაბამისად, სარკინიგზო გადაზიდვებზე გაზრდილი მოთხოვნის დასაკმაყოფილებლად აუცილებელი იქნება როგორც ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესება (სარკინიგზო მაგისტრალის, ხიდების გვირაბების შეკეთება ან ახლის მშენებლობა), ასევე კომპანიაში არსებული მოძრავი შემადგენლობის განახლება. დღეისათვის რკინიგზაში არსებული მოძრავი შემადგენლობის დიდი ნაწილი ხანდაზმულია და საჭიროებს შეცვლას ან რამდენიმე წელიწადში იქნება

შესაცვლელი. ჩვენი შეფასებით, აღნიშნულის გასახორციელებლად დაახლოებით 1,2-დან 1,4-მდე მილიარდი აშშ დოლარის ინვესტიციის განხორციელება იქნება საჭირო.

ობიექტის პრივატიზება გულისხმობს მოგების 100%-ის ინვესტორის მიერ მიღების უფლებას. იმისათვის, რომ შეგვექმნას გარკვეული წარმოდგენა, თუ რა ფასად არის ოპტიმალური ობიექტის პრივატიზება და, შესაბამისად, მომავალში მისაღები შემოსავლების გადაცემა, საჭიროა ამ შემოსავლების დღევანდელი ღირებულების გაანგარიშება. ჩვენი გაანგარიშებით, საქართველოს რკინიგზის მიერ მიღებული მოსალოდნელი წმინდა შემოსავლების დღევანდელი ღირებულება ოპტიმისტური პროგნოზით 490 მილიონ აშშ დოლარს შეადგენს, ხოლო პესიმისტურით – 100 მილიონ აშშ დოლარს.

სარკინიგზო რეფორმის აუცილებლობა იმ ფაქტითაც არის განპირობებული, რომ საბაზრო ეკონომიკის პირობებში კონკურენტული ბაზარი მუდმივად ვითარდება და ეკონომიკის განვითარებას ყოველთვის მოსდევს ახალი საჭიროებების წარმოქმნა. რკინიგზის რეფორმის ერთ-ერთი ამოცანაა ისეთი ტიპის ინდუსტრიის შექმნა, რომელიც მომავალში ცვალებად ბაზარზე კონკურენტუნარიანი იქნება. მსოფლიო ბანკის კვლევას თუ დავეყრდნობით⁵², 2005-2008 წლებში სარკინიგზო რეფორმის ძირითადი მიმართულება იქნება სახელმწიფო საკუთრების შენარჩუნების პირობებში რკინიგზის ინფრასტრუქტურის შემდგომი კომერციალიზაცია. კვლევის მიხედვით, მოსალოდნელია, რომ "კარგი" და "საშუალო" რეფორმატორი ქვეყნები მაგალითად, რუსეთი, საქართველო და ლატვია გააგძლევენ რეფორმების განხორციელებას, ხოლო თურქეთი, მაკედონია, მოლდოვა და სხვები, რომლებიც ჯერჯერობით "ცუდ რეფორმატორებად" ითვლებიან, დააჩქარებენ რეფორმის განხორციელების პროცესს. საბოლოოდ, სარკინიგზო სექტორი, სავარაუდოდ, ნაკლებად დამოკიდებული იქნება სახელმწიფო დოტაციებზე. სარკინიგზო რეფორმა მრავალსაფეხურიანი და კომპლექსური ხასიათისაა. სახელმწიფოს შეიძლება ჰქონდეს სურვილი, თვითონ იყოს მესაკუთრე, მაგრამ იმ შემთხვევაში, თუ სახელმწიფოს არ შეუძლია იყოს ეფექტური მფლობელი, საჭიროა ახალი მექანიზმების დანერგვა სათანადო მართვისა და კონტროლის უკეთესი განხორციელებისათვის. თუმცა სტრუქტურული ცვლილება არის მხოლოდ ერთ-ერთი ნაბიჯი შედეგის მიღწევის გზაზე. ახალი კანონების მიღება და სტრუქტურის შეცვლა არ იძლევა გარანტიას, რომ ეს ცვლილებები პრაქტიკაში ეფექტურად განხორციელდება, რადგან ეს უკანასკნელი მეტწილად მენეჯმენტზე დამოკიდებულია. რკინიგზის სახელმწიფო საკუთრებაში დარჩენის შემთხვევაში, სასურველია საბაზრო ეკონომიკის პირობებში მუშაობის გამოცდილების გაღრმავება და ინვესტირება ბიზნეს-მენეჯმენტის გარემოს შეცვლის, ახალი გამოცდილებისა და უნარ-ჩვევების გაზიარებისა და კომერციული სტრუქტურის ჩამოყალიბების მიზნით.

საქართველოს რკინიგზის მართვის უფლებით გადაცემა, ისევე როგორც მისი პრივატიზება, მისასალმებელი პროცესია ამ საწარმოს ეფექტიანობის და მისი მომგებიანობის გაზრდის მიზნით. მართვის უფლებით (კონცესიით) გადაცემის შემთხვევაში, სახელმწიფოს საკუთრებაში დარჩება ეს მეტად მნიშვნელოვანი საკვანძო ობიექტი, ხოლო მის მენეჯმენტსა და მართვას განახორციელებს კერძო ინვესტორი. ამგვარი კონცესიები მრავალ ქვეყანაში წარმატებულია სახელმწიფო საკუთრებაში მყოფი საწარმოების მართვის კუთხით.

სარკინიგზო სექტორის პრივატიზების წარმატებული მაგალითი ესტონეთია. ეს წარმატება აიხსნება როგორც ეკონომიკის განვითარებით, ასევე ესტონეთის რკინიგზის ეფექტური მენეჯმენტით და მოცემული შესაძლებლობების სარფიანი გამოყენებით. თუმცა, ეროვნული სარკინიგზო ქსელების მფლობელობა და ოპერირება სახელმწიფო პოლიტიკის ლეგიტიმური არჩევანია. არ არის სავალდებულო, რომ ყველა ქვეყანა გაიყვეს ესტონეთის მაგალითს და თავისი ძირითადი სარკინიგზო ქსელის პრივატიზება მოახდინოს. ხოლო იმ შემთხვევაში, თუ სახელმწიფო რკინიგზის სახელმწიფო წილის პრივატიზების გადანყვეტილებას მიიღებს, მაშინ გასათვალისწინებელია მრავალი ფაქტორი. პირველ რიგში მაქსიმალურად უნდა იყოს დაცული სახელმწიფოს ინტერესები, ამასთან გასათვალისწინებელია შემდეგი ფაქტორებიც:

- სასურველია, რომ პრივატიზაციის სრული პროცესი მაქსიმალურად გამჭვირვალედ და კანონის დაცვით წარიმართოს.
- ინვესტორი კომპანიის შერჩევისას გასათვალისწინებელია ამ ორგანიზაციის გამოცდილება, მისი კაპიტალი და საერთაშორისო რეპუტაცია.
- სასურველია, რომ საპრივატიზაციო ფასი განისაზღვროს მომავალში მოსალოდნელი ფულადი ნაკადების წმინდა (შემოდინებასა და გადინებას შორის სხვაობა) დღევანდელი ღირებულების გაანგარიშების საფუძველზე.
- ინვესტორსა და სახელმწიფოს შორის დადებული ხელშეკრულება ნათლად უნდა განსაზღვრავდეს ორივე მხარის უფლება-მოვალეობებს და იცავდეს ორივე მხარის ინტერესებს.
- სასურველია, რომ რკინიგზის გასხვისების პროცესში განისაზღვროს კონკრეტული პროექტების ჩამონათვალი, რომელთა განხორციელების ვალდებულებასაც იკისრებს

გამოყენებული ლიტერატურა

1. მოვსესიანი ა. გ. ოგნიცევი ს. ბ. – “მსოფლიო ეკონომიკა” – (15-30გვ.) თბილისი 2003 წელი;
2. ვეშაპიძე შ. ასლამაზიშვილი ნ. გრიშკაშვილი ა. კაკაშვილი ნ. ბნ ლეკიშვილი ე. ლონდარიძე ა. პაპაჩაშვილი ნ. სეფაშვილი ე. –
3. “საერთაშორისო ეკონომიკური ურთიერთობები” – (30-42გვ.) თბილისი 2005 წელი
4. თ. აფხაზავა, „ევროპა - აზიის სატრანსპორტო სივრცე და მულტიმოდალური გადაზიდვები“ თბილისი 2013 წ.
5. ს. პავლიაშვილი, „საქართველოს, როგორც სატრანსპორტო დერეფნის განვითარების თავისებურებანი“ თბილისი 2014 წ.
6. დ. გოჩავა, „ლოგისტიკური სისტემის ეფექტიანობა და საქართველო“ ინფორმაციული თავისუფლების განვითარების ინსტიტუტი 2015 წ.
7. საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების სტრატეგია - საქართველო 2020» - საქართველოს მთავრობა.
8. გ. დობორჯინიძე, „ლოგისტიკის როლი ქართული ეკონომიკის განვითარებაში“ საქართველოს ლოგისტიკის ასოციაცია 2014 წ.
9. საქართველოს მთავრობის კვლევა „შავი ზღვის სანაპიროზე საუკეთესო ადგილად ღრმანწყლოვანი პორტის მშენებლობისთვის“ 2017 წ .
10. მ. ჯანაშვილი, “ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის მნიშვნელობა საქართველოსთვის” 2017 წ.
11. რ. თედორაძე, ჯ. იოსებიძე, ა. ჩხეიძე, ნ. ნავაძე, დ. ძონენიძე „ევრაზიის ქვეყნებში საერთაშორისო საავტომობილო-სატვირთო გადაზიდვების ორგანიზების პრინციპები და სამართლებრივი საფუძვლები“ თბილისი 2012 წ .
12. ვ. ქართველიშვილი, დ. კონენიძე, ნ. ნავაძე, „საავტომობილო გადაზიდვები“ თბილისი 2006 წ.
13. ნ. ჭილაია „მინოდების ხარჯების მინიმუმაციისა და სანარმოო ლოჯისტიკური პოტენციალის ოპტიმიზაციის სტრატეგიები გლობალურ ბიზნესში“ ბათუმი - 2017 წ.
14. Amos, Paul: Reform, Commercialization and Private Sector Participation in Railways in Eastern Europe and Central Asia. In: Transport Papers, January 2005. The World Bank Group, Washington, D.C (43-46gv)

15. Booz Allen Hamilton: Georgian Railways Restructuring Assistance. Assessment Report,
16. May 2005 (47-51gv)
17. The World Bank: Trade and Transport Facilitation in the South Caucasus. The World Bank, Georgia Policy Note, November 2003 (52-55gv)
18. Georgian Railway Overview Report. May 2007 (56-67gv)
19. Networks for Peace and Development. Extension of the major trans-European transport axes to the neighbouring countries and regions. Report from the High Level Group chaired by Loyola de Palacio, November 2005 (68-86gv)
20. www.railway.ge
21. www.privatization.ge
22. www.economy.ge
23. www.statistics.ge
24. www.nbg.gov.ge
25. www.worldbank.org
26. www.traceca-org.org