საქართველოს მეცნიერებათა ეროვნული აკადემია

ქართული ენციკლოპედიის ი. აბაშიძის სახელობის მთავარი სამეცნიერო რედაქცია

ევროპა – კავკასია – აზიის სატრანსპორტო დერეფანი

ევროპა–კავკასია–აზიის სატრანსპორტო დერეფანი, ევროპისა და აზიის ქვეყნებს შორის ტვირთის გადაზიდვისა და მგზავრების გადაყვანის ერთიანი სისტემა, რ-იც უზრუნველყოფს ამ რეგიონის სახელმწიფოთა შორის ეკონომიკურ, პოლიტიკურსა და კულტურულ ურთიერთობათა განვითარებას. ისტორიულად ცენტრ. და წინა აზიის ქვეყნების კავშირი ევრ. ტერიტორიაზე მოსახლე ხალხებთან კავკასიის, კერძოდ, საქართველოს მეშვეობითაც ხორციელდებოდა. შემდგომ, ბერძნ. კოლონიზაციის დროს (ძვ. წ. VIII–VII სს.), როცა კოლხეთის შავი ზღვის სანაპიროზე მათი სავაჭრო ფაქტორიები დაარსდა, სამხრ. კავკასიის გზების ხელშეწყობით გაძლიერდა დას-ისა და აღმ-ის ქვეყნებს შორის სავაჭრო კონტაქტები. ძვ. წ. IV–III სს-იდან ვაჭრობამ ფართო საერთაშ. ხასიათი მიიღო – აღმოცენდა დიდი სავაჭრო-სატრანსპ. გზა, რ-იც ინდოეთიდან იწყებოდა. ეს გზა შუა აზიიდან (ახლანდ. ცენტრ. აზია) სანაოსნო იყო, შემდეგ – სანაოსნო-სახმელეთო და მდ. ოქსოსის (ახლანდ. ამუდარია), კასპიის ზღვის, მდ. მტკვრის, სურამის უღელტეხილის, მდ. ფასისის (ახლანდ. რიონი) გავლით ქ. ფასისს (ახლანდ. ფოთი) აღწევდა. იქიდან კი, შავი ზღვით, მცირე აზიისა და ხმელთაშუაზღვის აუზის ქვეყნებსა და ქალაქებს უკავშირდებოდა. ძვ. წ. II ს-იდან დაიწყო ინდოეთიდან მომავალი დიდი სავაჭრო გზის ხელახალი აღორძინება. ამავე საუკუნეში პოლიტ. და ეკონ. აღმავლობის გზაზე მყოფმა ჩინეთმა სავაჭრო გზები გაიკვლია ხმელთაშუა ზღვის სახელმწიფოებისაკენ. ამავე გზით რომის, ხოლო შემდეგ ბიზანტ. იმპერიებმა თავის ქვეყნებში მაღალხარისხოვანი ჩინური აბრეშუმის შეტანა დაიწყეს. ამ მაგისტრალს აბრეშუმის დიდი გზა ეწოდა. შუა საუკუნეების დიდმა გეოგრ. აღმოჩენებმა აბრეშუმის გზას თავდაპირველი მნიშვნელობა და ეპოქის შესაბამისი აქტუალობა დაუკარგა. თუმცა ცალკეულ მონაკვეთებზე იგი მაინც ფუნქციონირებდა და ამ მარშრუტის ქვეყნების ურთიერთობებში მნიშვნელოვან როლს ასრულებდა. XX ს. დასასრულსა და III ათასწლეულის დასაწყისში ისე, როგორც ჩვენს წელთაღრიცხვამდე დაახლოებით ორი-სამი საუკუნით ადრე (დიდი აბრეშუმის გზის ფორმირებისას), კვლავ აქტუალური გახდა

აღმ-ისა და დას-ის, ევრაზიულ კავშირურთიერთობათა სრულყოფა. XX ს. დასასრულის უმნიშვნელოვანესმა ისტ. მოვლენებმა, პირველ რიგში, სსრკ-ის დაშლამ, საბჭ. რესპუბლიკების დამოუკიდებელ სახელმწიფოებად ჩამოყალიბებამ, იაპონიის, სამხრ.- აღმ. აზიისა და ჩინეთის დაჩქარებულმა ეკონ. აღმავლობამ, ცენტრ. აზიის, ყაზახეთის, სამხრ. კავკასიის ქვეყნების ეკონომიკის ევროპისა და მსოფლიო ბაზართან ინტეგრირების აუცილებლობამ, ამ ქვეყნებში დამოუკიდებელი ეკონომიკის მშენებლობის დაჩქარებამ და სხვა გარემოებებმა დღის წესრიგში დააყენა ისტ. აბრეშუმის გზის, დღეს კი ე.–კ.–ა. ს. დ-ის აღორძინების აუცილებლობა. 1990 ქ. ვლადივოსტოკში ჩატარებულ საერთაშ. კონფერენციაზე („აზია–წყნარი ოკეანის ქვეყნები: დიალოგი, მშვიდობა, თანამშრომლობა") გამოითქვა ისტ. აბრეშუმის გზის თანამედროვე მრავალფუნქციურ სატრანსპ. დერეფნად გარდაქმნის იდეა. მისი ხორცშესხმა კი მხოლოდ სსრკ-ის დაშლის შემდეგ გახდა შესაძლებელი. აღსანიშნავია დას. ქვეყნების დიდი დაინტერესება ამ პრობლემით. 1993 ბრიუსელში ევროკავშირის ეგიდით ჩატარდა საერთაშ. კონფერენცია, რ-მაც დასაბამი მისცა ტასისის (TACIS – ტექნიკური დახმარება დამოუკიდებელ სახელმწიფოთა თანამეგობრობის ქვეყნებისათვის) ჩარჩოებში მეტად ფართო მასშტაბის რეგიონული ტექ. დახმარების პროგრამების ჩამოყალიბებას, რ-საც ეწოდა ტრასეკა (TRACECA – სატრანსპორტო დერეფანი ევროპა–კავკასია–აზიისათვის). თავდაპირველად ტრასეკას პროექტში რვა სახელმწიფო მონაწილეობდა (საქართველო, სომხეთი, აზერბაიჯანი, თურქმენეთი, უზბეკეთი, ტაჯიკეთი, ყირგიზეთი და ყაზახეთი), შემდგომ შეუერთდნენ სხვა ქვეყნებიც (მოლდოვა, უკრაინა, მონღოლეთი, ბულგარეთი, რუმინეთი, თურქეთი). 1995–2008 ტასის-ტრასეკას ფარგლებში სამ ათეულამდე ტექ. დახმარების პროექტი განხორციელდა. ტექ. დახმარების პროექტების განხორციელებამ შესაძლებელი გახადა რიგი უმნიშვნელოვანესი ამოცანის გადაწყვეტა: ტრასეკას პროექტის წევრი სახელმწიფოების სატრანსპორტო სისტემების ინსტიტუციონალური მშენებლობა და მართვის სისტემის რეფორმა, საკანონმდებლო-ნორმატიული ბაზის სრულყოფა და მისი ჰარმონიზაცია დასავლურ ანალოგებთან, სატრანსპ. სისტემების ტექ. მდგომარეობის შესწავლა, მათი რეაბილიტაციისა და რეკონსტრუქციის პროექტებისა და განვითარების გეგმების შემუშავება და ა.შ. ტრასეკას განხორციელებული პროექტებიდან განსაკუთრებული აღნიშვნის ღირსია ისეთი საინვესტიციო პროექტები (საერთო რაოდენობა – 10, თანხა – 48 მლნ. ევრო), როგორიცაა: ამიერკავკ. რკინიგზის რეაბილიტაცია (5 მლნ. ევრო); საქართვ.- აზერბ. საზღვარზე ე. წ. წითელი ხიდის რეაბილიტაცია და იქვე ახ. „ტრასეკას ხიდის" მშენებლობა (2,5 მლნ. ევრო); საბორნე გადასასვლელი ხიდების მშენებლობა ფოთისა და ილიჩოვსკის (უკრაინა) პორტებში (6,4 მლნ. ევრო); ფოთისა და ილიჩოვსკის პორტების კომპიუტერული სისტემებით უზრუნველყოფა (1,5 მლნ. ევრო); ოპტიკურ-ბოჭკოვანი კაბელის გაყვანა სამხრ. კავკასიის რკინიგზების სასიგნალო სისტემებისათვის (15,0 მლნ. ევრო); საკონტეინერო ტვირთების მომსახურების ხელშეწყობა ფოთის, ბაქოს, თურქმენბაშისა და ილიჩოვსკის პორტებში (5,8 მლნ. ევრო); საბორნე გადასასვლელის ბაქო–აქთაუს მოწყობა და ა. შ. აღნიშნულმა პროექტებმა მნიშვნელოვანი როლი შეასრულა სატრანსპ. დერეფნის ე. წ. „ვიწრო ადგილების", „სატრანსპორტო საცობების" დარეგულირებასა და ახ. მნიშვნელოვანი

ობიექტების მშენებლობაში. ამასთან ერთად, საფუძველი ჩაეყარა ე.–კ.–ა. ს. დ-ის საერთაშ. სახელშეკრულებო ბაზას. 1996 თურქმენეთის ქ. სერახსში ოთხმა ქვეყანამ – აზერბაიჯანმა, თურქმენეთმა, უზბეკეთმა და საქართველომ – ხელი მოაწერა ცნობილ „სერახსის ხელშეკრულებას" (შეთანხმება საერთაშ. ტრანზიტის შესახებ და სარკინიგზო უწყებებს შორის ხელშეკრულება სარკინიგზო ტრანსპორტის კოორდინაციის შესახებ). შემდგომმათ შეუერთდნენ სომხეთი, ტაჯიკეთი, ყირგიზეთი. ეს იყო პირველი საერთაშ. ხელშეკრულება, რ-იც მიზნად ისახავდა ტრასეკას პროექტის მონაწილე ქვეყნებისათვის სატრანსპ. დერეფნის განვითარების ხელშეწყობას. მოგვიანებით, 1998 წ. სექტემბერში, ქ. ბაქოში გამართული ტრასეკას პროექტის მონაწილე სახელმწიფოების მეთაურთა სამიტის დროს 12 სახელმწიფოს მეთაურმა ხელი მოაწერა მრავალმხრივ ხელშეკრულებას "ევროპა–კავკასია–აზიის სატრანსპორტო დერეფანში საერთაშორისო ტრანსპორტის განვითარების შესახებ". ამ ხელშეკრულებას ახლავს 4 ტექ. დანართი: სარკინიგზო ტრანსპორტის, საავტომობილო ტრანსპორტის, საერთაშ. სავაჭრო-საზღვაო ნაოსნობის, სასაზღვრო-საბაჟო პროცედურებისა და დოკუმენტების შესახებ. აღნიშნულმა ხელშეკრულებამ სატრანსპ. დერეფნის მონაწილე ქვეყნების საერთაშ. სატრანზიტო გადაზიდვების, საზღვრის გადაკვეთის გამარტივებისა და სახელმწიფოთაშორისი სატრანსპ.- ეკონ. ურთიერთობების შემდგომი სრულყოფისა და განვითარების ფართომასშტაბიანი საერთაშ. სახელშეკრულებო საფუძველი შექმნა. ე.–კ.–ა. ს. დ-ის შემდგომ განვითარებას მნიშვნელოვანი იმპულსი მისცა ევროკავშირის ახ. ინიციატივამ, რითაც საფუძველი ჩაეყარა სატრანსპ. დერეფნისა და ტრასეკას პროექტის საერთაშ. ინსტიტუციონალიზაციას. ტრასეკას პროექტის საერთაშ. ტრანზიტის შესახებ ხელშეკრულებებისა და სატრანსპ. დერეფნის მონაწილე ქვეყნების სამთავრობათაშორისო გადაწყვეტილებების კოორდინაციის მიზნით ქ. ბაქოში შტაბბინა დაიდო ტრასეკას სამთავრობათაშორისო კომისიის მუდმივმოქმედმა სამდივნომ (2000 წ. აპრ.). პროექტისა და სატრანსპორტო დერეფნის საერთაშ. კოორდინაციისა და მართვის ამ ახ. ინსტიტუტმა დააფუძნა პროექტის მონაწილე ქვეყნების სამთავრობო კომისიების ეროვნული სამდივნოები, რასაც სატრანსპ. დერეფნის საქმიანობის სრულყოფის, პერსპექტიული განვითარების სახელმწიფოთაშორისი თანამშრომლობის ახ. ეტაპი მოჰყვა. თბილისმა, როგორც ტრასეკას პროექტისა და საკუთრივ ე.–კ.–ა. ს. დ-ის ინიციატორი სახელმწიფოს დედაქალაქმა, სატრანსპ. დერეფნის, სამხრ. კავკასიის ქვეყნების ეკონომიკის „საყრდენი კარკასის" მაინტეგრირებელი როლი ითამაშა, გაიზარდა მისი სადისტრიბუციო-ლოგისტიკური ფუნქცია, რ-ის მასშტაბი არა მხოლოდ საქართველოს, არამედ მეზობელი ქვეყნების ტერიტორიასაც მოიცავს. მოეწყო რამდენიმე საერთაშ. ფორუმი პროექტის მონაწილე ქვეყნებისა და ევროკავშირის უმაღლეს წარმომადგენელთა მონაწილეობით. შთამბეჭდავია ე.–კ.–ა. ს. დ-ის თანამედროვე განვითარების ტემპები და შედეგები. 2002–08 წლებში საქართველოში დაახლოებით 40%-ით გაიზარდა რკინიგზით გადაზიდული ტვირთების მოცულობა, რაშიც სატრანზიტო ტვირთების ხვ. წილი 85%-ს აღწევდა. ასევე აღმავალია შავიზღვისპირა პორტების მიერ (ბათუმი, ფოთი, სუფსა, ყულევი) გადამუშავებული ტვირთების დინამიკა. ბათუმსა და ფოთში 2004–08 გადაზიდული ტვირთების რაოდენობა განუხრელად გაიზარდა, მაგ., 2008 გადამუშავებული

კონტეინერების რაოდენობამ 209,6 ათასი ერთეული შეადგინა, რაც 129,6 ათასი ერთეულით აღემატება 2004 წლის მაჩვენებელს. 2006 სუფსის ტერმინალზე გადატვირთული ნედლი ნავთობის რაოდენობამ 13,2 მლნ. ტ შეადგინა, რაც 2004 წლის მაჩვენებელს თითქმის 2-ჯერ აღემატება. 2004–08 დაახლოებით 1,6-ჯერ გაიზარდა აგრეთვე საავტომობილო ტრანსპორტის ტვირთბრუნვა და გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობა. მზარდი დინამიკა ახასიათებს საქართვ. ტრანსპორტის განვითარების სხვა ძირითად მახასიათებლებსაც, მაგ., 2002–08 დარგიდან შემოსული საბიუჯეტო შემოსავლები თითქმის 3-ჯერ გაიზარდა და ამ მაჩვენებლით იგი კვლავაც ინარჩუნებს ქვეყნის ეკონომიკის ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი დარგის სახელს. ე.-კ.-ა-ს. დ-ის შემდგომი განვითარების მეტად მნიშვნელოვანი ეტაპია საქართველოსა და თურქეთის შემაერთებელი რკინიგზის (ბაქო–თბილისი–ყარსის) ხაზის ექსპლუატაციაში შესვლა. ამ პროექტის განხორციელებას საფუძველი დაუდო 2007 წ. თებერვალში საქართველო–აზერბაიჯანი–თურქეთის სამმხრივი ხელშეკრულების ხელმოწერამ. სარკინიგზო ხაზის პირველი ეტაპის ექსპლუატაციაში შესვლა ივარაუდება 2012. პირველი ეტაპის სარკინიგზო ხაზის წლიური ტვირთბრუნვა განისაზღვრება 5 მლნ. ტ, ხოლო სამომავლოდ იგი დამატებით 10 მლნ. ტ გაიზრდება. ბაქო–თბილისი–ყარსის რკინიგზის შემაერთებელი მშენებარე ხაზის საერთო სიგრძე შეადგენს 93 კმ, საიდანაც 25 კმ (ახალქალაქი – კარწახი) საქართვ. ტერიტორიაზეა. პროექტის ფარგლებში ნავარაუდევია აგრეთვე მარაბდა– ახალქალაქის 160 კმ სიგრძის რკინიგზის არსებული მონაკვეთის რეკონსტრუქციის სამუშაოებიც. პროექტის პირველი ეტაპის სავარაუდო ინვესტიციების მოცულობა 340 მლნ. ლარია, ხოლო მთლიანად პროექტის განხორციელებას 1 მლრდ. 300 მლნ. ლარის ინვესტიცია დასჭირდება. პროექტის განხორციელება შესაძლებელს გახდის მნიშვნელოვნად გაიზარდოს ე.–კ.–ა. ს. დ-ის ტვირთბრუნვა. მისი მნიშვნელობა ბევრად სცილდება ხელშეკრულების მონაწილე სახელმწიფოთა საზღვრებს. ტრასეკა, განვითარების დღევანდელ ეტაპზე, არა მხოლოდ ევროპა – კავკასია – აზიის დამაკავშირებელ მრავალფუნქციურ დერეფნად გადაიქცა, არამედ სამხრ. კავკასიისა და ცენტრ. აზიის დამოუკიდებელ სახელმწიფოთა ეკონ., სოც. და პოლიტ. განვითარების მძლავრ მამოძრავებელ ფაქტორად ჩამოყალიბდა.

გ. ცაგარელი