



მერაბ მაძარაშვილი

საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკური განვითარებისა და ტერიტორიული სტაბილიზაციის ღონისძიებათა შესახებ

ევრაზიის კონტინენტის რეგიონების ეკონომიკური ურთიერთთანამშრომლობის ზრდის მასშტაბებმა, ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელი უმოკლესი სახმელეთო-საზღვაო გზის, ანუ ყოფილი დიდი აბრეშუმის გზის აღდგენის პროცესში, საქართველოს გეოგრაფიული მდებარეობის მაქსიმალური ეფექტურობით გამოყენების პერსპექტივა განაპირობა.

ტრანსპორტის დარგში ინტეგრაციული პროცესების დაწყებას ხელი შეუწყო ბრიუსელში, 1993 წელს, ევროგაერთიანების ტექნიკური დახმარების პროგრამა „ტასისის“ ეგიდით, ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის (ტრასეკა) განვითარებით დაინტერესებულ სახელმწიფოთა თათბირმა. ნიშანდობლივია, რომ „ტრასეკას“ პროგრამა ცენტრალური აზიის და ამიერკავკასიის სატრანსპორტო კომუნიკაციების შესწავლით შემოიფარგლა, რაც აღნიშნული რეგიონის სტრატეგიულ მნიშვნელობაზე მეტყველებს.

საქართველოს მთავრობა 1994 წლის დასაწყისში გამოეხმაურა ბრიუსელის გადაწყვეტილებებს და ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფნის პრობლემათა მართვა ქვეყნის ტერიტორიის კომპლექსური განვითარების კუთხით წარმართა. დამუშავდა და დაინტერესებულ უწყებებს შეუთანხმდა ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის საქართველოს მიმართულების განვითარების სახელმწიფო პროგრამა, რომლის მიზანი იყო ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფნის საქართველოს მიმართულების ტერიტორიულ-გეგმარებითი კონცეფციის დამუშავება.

სატრანსპორტო კომუნიკაციების მძლავრი ინდიკატორული ზეგავლენის გათვალისწინებით, ქვეყნის აღმშენებლობის მასშტაბების და ეტაპობრიობის კონცეპტუალური გააზრება, მნიშვნელოვნად შეუწყოფა ხელს საქართველოსა და უცხოეთის საქმიანი წრეების ურთიერთთანამშრომლობას. ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფნის, როგორც რუსეთის,

ირან-თურქეთის და კავკასიის ალტერნატიულ მიმართულებათა შორის ამიერკავკასიის, კერძოდ, საქართველოს გეოგრაფიულ-კლიმატური და გეოსტრატეგიული პრიორიტეტების მიზანდასახული რეკლამა, სამუალებას მოგვცემდა ინვესტიციათა ინტენსიური მოზიდვით სრული სიმძლავრით აგვემოქმედებინა და საერთაშორისო სტანდარტების დონემდე აგვეყვანა ჩვენი ქვეყნის სამრეწველო პოტენციალი, ოპერატიულად გადაგვეწვიტა დასაქმების პრობლემა, დაგვეჩქარებინა ქვეყნის ეკონომიკურ-სოციალური განვითარებისა და ტერიტორიული სტაბილიზაციის საკითხები.

სამწუხაროდ, ვერაზიის სატრანსპორტო დერეფნის საქართველოს მიმართულების ტერიტორიული ორგანიზაციის საკითხთა მართვის ხსენებული პრინციპების რეალიზაცია 2003 წელს ხელისუფლების შეცვლის შედეგად დაყოვნდა. მუშაობა შეწყვიტა ვერაზიის დერეფნის პრობლემათა სამთავრობო საკოორდინაციო საბჭომ — სატრანსპორტო დერეფნის საქართველოს მიმართულების კომპლექსური ორგანიზაციის საკითხებთან დაკავშირებულ უწყებათა ძალისხმევის გამაერთიანებელმა რგოლმა.

ვერაზიის სატრანსპორტო დერეფნის საქართველოს მიმართულების ტერიტორიულ-სივრცითი განვითარების პრობლემათა იგნორირებამ შესაძლოა ქვეყნისათვის უკიდურესად არასასურველი პროცესები განაპირობოს. სათანადო მომზადების გარეშე განხორციელებული მასშტაბური სატრანსპორტო მშენებლობა, რის მიჯნაზეც საქართველო დგას, გამოიწვევს ძნელადრეგულირებად სოციალურ, ეკოლოგიურ, დემოგრაფიულ, ფსიქოლოგიურ პროცესებს, განსახლების სისტემის დეფორმაციას, დასაქმების ინტერესთა მკვეთრ ცვლას და გაამწვავებს ტერიტორიული დესტაბილიზაციის პრეცედენტებს. გამომდინარე ზემოაღნიშნულიდან, ვეროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის საქართველოს მიმართულების ტერიტორიული განვითარების საკითხები სტრატეგიულ მნიშვნელობას იძენენ.

შავი ზღვის სანაპირო ზოლში ვერაზიის სატრანსპორტო დერეფანს საპორტო მეურნეობის განვითარების შესაძლებლობა მხოლოდ საქართველოში აქვს.

სამხრეთ-აღმოსავლეთ აზიის ეკონომიკური განვითარების მასშტაბები, ცენტრალური და ახლო აღმოსავლეთის იაფი მუშახელის ზონებიდან ევროპისაკენ და პირიქით გადასატანი ტვირთნაკადის მიხედვით, მნიშვნელოვნად აჭარბებს საქართველოს შავი ზღვის სანაპიროს გამტარუნარიანობას და აუცილებელს ხდის ვერაზიის დერეფნის სამხრეთ-ჩრდილოეთის მიმართულებით ტრანსკავკასიური სატრანსპორტო კომუნიკაციების გაფართოებას.

რეგიონში სატრანსპორტო და შესაბამისად სამრეწველო და სოციალური ინფრასტრუქტურის განვითარებით განპირობებული ეკონომიკური ინტერესი მშვიდობიანი კავკასიის საწინდარი გახდება. უახლოეს პერი-

ოდში აღნიშნული კონცეფცია გაერცელდება რუსეთზე და ევრაზიის კონტინენტის ურთულეს რეგიონზე — ირანზე, ავღანეთზე, პაკისტანზე, ინდოეთზე, მალაიზიის ქვეყნებსა და ჩინეთზე.

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, თანამედროვე გეოპოლიტიკური ვითარების გათვალისწინებით აუცილებელი ხდება რეგიონში საქართველოს, როგორც საკვანძო მდებარეობის ქვეყნის, ტერიტორიულ-სივრცითი მოწყობის, დარგთაშორისი და რეგიონალური პრობლემების, საწარმოო ძალთა რაციონალური განთავსების, განსახლების, ქალაქებისა და რაიონების დაგეგმარების საკითხების პროფესიულად დამუშავება.

აღნიშნული საქმიანობის სახელმწიფოებრივ დონეზე წარმართვა საჭიროებს საქართველოს აღმასრულებელ და საკანონმდებლო ორგანოთა, დაინტერესებულ უწყებათა და დაწესებულებათა ძალისხმევის აქტივიზაციას.

ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფნის ზეგავლენით განპირობებული, ჩვენი ქვეყნის ტერიტორიულ განვითარებასთან დაკავშირებული ეკონომიკური, ეკოლოგიური, პოლიტიკური და სხვა საკითხები სცილდება ერთი უწყების კომპეტენციას და სამთავრობო მაკორდინირებელი რგოლის მუშაობის განახლებას ითხოვს.

