

საქართველოს რკინიგზის განვითარების ისტორიულ-ეკონომიკური
ასპექტები

რამაზ ნიკოლაიშვილი

*სადისერტაციო ნაშრომი წარდგენილია
თბილისის თავისუფალი უნივერსიტეტის
სოციალური მეცნიერებების სადისერტაციო საბჭოზე
სოციალურ მეცნიერებათა დოქტორის აკადემიური
ხარისხის მოსაპოვებლად*

სამეცნიერო ხელმძღვანელი: გიორგი კაციტაძე,
პროფესორი, თბილისის თავისუფალი უნივერსიტეტის აზიისა და
აფრიკის ინსტიტუტის დირექტორი

თბილისის თავისუფალი უნივერსიტეტი
თბილისი, 2023

დარგობრივი კომისიის რეკომენდაცია

დისერტანტი: რამაზ ნიკოლაიშვილი

**დისერტაციის სათაური: საქართველოს რკინიგზის განვითარების ისტორიულ-
ეკონომიკური ასპექტები**

დისერტაციის დაცვის თარიღი: 30.05.2023

რეცენზენტი 1: თორნიკე კუპატაძე

რეცენზენტი 2: ზურაბ ბატიაშვილი

რეკომენდებულია დაცვისათვის დარგობრივი კომისიის მიერ:

თავმჯდომარე: (ხელმოწერა)

წევრი: ნინო ჟღენტი (ხელმოწერა)

წევრი: ერეკლე ასტახიშვილი (ხელმოწერა)

წევრი: ნინო ბათიაშვილი (ხელმოწერა)

წევრი: ნიკოლოზ ალექსიძე (ხელმოწერა)

წევრი: თორნიკე კუპატაძე (ხელმოწერა)

წევრი: ზურაბ ბატიაშვილი (ხელმოწერა)

წევრი: გიორგი კაციტაძე (ხელმოწერა)

სამაგისტრო და სადოქტორო სკოლის დეკანი: ნინო ბათიაშვილი (ხელმოწერა)

სადოქტორო სკოლის კოორდინატორი: ლანა გაბრიაძე (ხელმოწერა)

თარიღი: 30.05.2023

ავტორის დეკლარაცია

როგორც წარმოდგენილი სადოქტორო დისერტაციის ავტორი, ვაცხადებ, რომ ჩემი დისერტაცია წარმოადგენს ორიგინალურ ნაშრომს და მასში სხვა ავტორების აქამდე გამოქვეყნებული, გამოსაქვეყნებლად მიღებული ან დასაცავად წარდგენილი მასალები გამოყენებულია ციტირების სათანადო წესების დაცვით.

სახელი, გვარი: რამაზ ნიკოლაიშვილი

(ხელმოწერა)

2023 წ.

აბსტრაქტი

კვლევა მოიცავს საქართველოში სარკინიგზო ტრანსპორტის მშენებლობის ისტორიულ ასპექტებს. კვლევაში, ასევე, განხილულია არა მხოლოდ რკინიგზის მშენებლობის ისტორია, არამედ XIX-XX საუკუნეებისა და XXI საუკუნის დასაწყისის ისტორიულ-პოლიტიკური და ეკონომიკური ვითარება – როგორ მიმდინარეობდა რკინიგზის მშენებლობა, რა სოციალური თუ ეკონომიკური ვითარება იყო ამ 150 წლის განმავლობაში საქართველოში და რა გამოწვევათა წინაშე დგას დღეს ჩვენი ქვეყნის რკინიგზა, როგორც აღმოსავლეთისა და დასავლეთის დამაკავშირებელი დერეფანი.

1870-დან 2022 წლამდე საქართველოს რკინიგზაზე ბევრი მნიშვნელოვანი მოვლენა მოხდა. სწორედ საქართველოს რკინიგზა ჩამოყალიბდა იმ მექანიზმად, რომლის მეშვეობითაც ჩვენი ქვეყანა აკავშირებს აზიისა და ევროპის კონტინენტებს. 2022 წლის თებერვალში უკრაინაში რუსული აგრესიის შემდეგ, საქართველოს რკინიგზამ კიდევ უფრო განსაკუთრებული დატვირთვა შეიძინა.

აღნიშნულ კვლევაში სისტემურადაა თავმოყრილი ყველა ის საკითხი, რომელიც უკავშირდება საქართველოს რკინიგზის მშენებლობას, სარკინიგზო მიმოსვლის დაწყებას, განვითარებასა და დღევანდელი რეალობიდან გამომდინარე, ავტორის ხედვას იმ პერსპექტივებისადმი, რაც ქვეყანას შეუძლია მოუტანოს ფართო სარკინიგზო მაგისტრალების გამართულმა მუშაობამ.

საძიებო სიტყვები: 1. რკინიგზა; 2. მშენებლობა; 3. საქართველო; 4. ელექტრიფიკაცია; 5. გადაზიდვა; 6. ტვირთები; 7. მაგისტრალი.

Abstract

This research includes historical aspects of the construction of the Georgian railway line. The study also focusses not only on the history of the railway's construction, but also on the historical, political and economic situation of the 19th, 20th and 21st centuries – how construction of the railway was carried out, what was the social and economic situation in Georgia during these 150 years, and what challenges are facing the railway of our country as a corridor connecting East and West.

From 1870 to 2022, many important events took place on the Georgian railway. It was Georgian railway that acted as the mechanism through which our country connected the continents of Asia and Europe. After Russian aggression in Ukraine in February 2022, the transport links provided by the Georgian railway have become even more crucial.

In this study, the issues related to the construction, the beginning, the development of the Georgian railway and the opinions that the author holds based on today's reality and his views on those perspectives, that the smooth operations of broad-based railway can bring to our country, are all systematically evaluated.

Search words: 1. Railway; 2. Construction; 3. Georgia; 4. Electrification; 5. Shipping; 6. Cargoes; 7. Highway.

ხელმძღვანელი: გიორგი კაციტაძე

(ხელმოწერა)

მადლობა

2019 წელს ჩავირიცხე თბილისის თავისუფალი უნივერსიტეტის დოქტორანტურაში იმ მიზნით, რომ როგორც მკვლევარსა და პროცესების უშუალო მონაწილეს შემესწავლა საქართველოში მეტად აქტუალური საკითხი – საქართველოს რკინიგზის ისტორია, მისი მშენებლობისა და განვითარების ეტაპები.

მინდა მადლობა გადავუხადო ყველა იმ ადამიანს, ვინც დამეხმარა აღნიშნული კვლევის მიმდინარეობისას და სადისერტაციო ნაშრომის მომზადებაში: თავისუფალი უნივერსიტეტის ხელმძღვანელობასა და ლექტორებს: ვახტანგ ლეჟავას, ნუცა ბათიაშვილს, ლანა გაბრიამეს. განსაკუთრებული მადლობა ჩემს მეგობარს მიხეილ მაჭავარიანს.

მადლობა ყველა ჩემს პედაგოგს, განსაკუთრებით ნინო ჟღენტს.

განსაკუთრებული მადლობა ასევე, გიორგი კაციტაძეს – პროფესორს, თბილისის თავისუფალი უნივერსიტეტის აზიისა და აფრიკის ინსტიტუტის დირექტორს, ჩემს სამეცნიერო ხელმძღვანელს;

დიდი მადლობა ყველა იმ ადამიანს, ვისთანაც ჩავწერე ინტერვიუ და ვინც დამეხმარა, აღმედგინა ის ისტორიული მომენტები, რომლებიც უკავშირდება საქართველოში რკინიგზის მშენებლობასა და განვითარებას: ჯავიდ ყურბანოვს, აკაკი ჩხაიძეს, რემი ვაშაკიძეს, ალექსანდრე ნიკოლაიშვილს, ანზორ ბაბუნაშვილს, ზვიად ძიძიგურს, რომელთაც ძალიან მნიშვნელოვანი მასალა მომაწოდეს. სამწუხაროა, რომ საქართველოში რკინიგზის ისტორიაზე მასალა საკმაოდ მწირია და რომ არა მათი დახმარება, ნაშრომი ასეთი მრავლისმომცველი არ იქნებოდა.

დიდი მადლობა ეთერ სვიანაიძეს – საქართველოს პარლამენტის საორგანიზაციო დეპარტამენტის უფროსს.

განსაკუთრებული მადლობა ჩემს მეგობრებს – ქეთევან მჭედლიძეს და მეგი მუხაშვილს. რომ არა ისინი, ჩემი დისერტაცია ასეთ ფორმას ვერ მიიღებდა.

ასევე დიდი მადლობა ქალბატონ ელენე სალარიძეს, ჩემი ნაშრომის რედაქტირებისთვის.

სარჩევი

დარგობრივი კომისიის რეკომენდაცია	2
დეკლარაცია.....	3
აბსტრაქტი.....	4
მადლობა.....	6
სარჩევი.....	7
1. შესავალი.....	9
2. თავი პირველი: საქართველოს რკინიგზის მშენებლობის ისტორია.....	22
2. 1. მცირე ფაქტები მსოფლიოში რკინიგზის ისტორიასთან დაკავშირებით.....	25
2. 2. XIX საუკუნის მეორე ნახევრის საქართველო	39
2. 3. ამიერკავკასიაში რკინიგზის გაყვანის აუცილებლობა და რკინიგზის პირველი მონაკვეთის მშენებლობა საქართველოში	43
3. თავი მეორე: ეროვნული საკითხი და ეროვნული მოძრაობის ხასიათი.....	64
3. 1. რკინიგზის ელექტრიფიკაცია.....	72
3. 2. რკინიგზა და საბჭოთა კავშირი 1953-1970 წლებში.....	98
3. 3. როგორ ხდებოდა საბჭოთა გზების ელექტრიფიკაცია.....	101
3. 4. ვითარება საქართველოში.....	111
3. 5. რატომ დაიწყო „პერესტროიკა“	121
4. თავი მესამე: დამოუკიდებელი საქართველოს რკინიგზის ისტორია და პერსპექტივები.....	130
4. 1. საქართველოს სატრანსპორტო სისტემაზე რა გავლენას მოახდენს აზერბაიჯანის, სომხეთისა და თურქეთის რკინიგზებზე სატვირთო გადაზიდვების განახლება	142
4. 2. რა უნდა გაკეთდეს, რომ საქართველოს სატრანსპორტო სისტემამ ფუნქცია არ დაკარგოს?.....	149
4. 3. რუსეთში მშენებარე აზოვისა და კასპიის ზღვების დამაკავშირებელი თანამედროვე არხის მშენებლობა – პროექტი „ევრაზია“	157
4. 4. რუსეთის, ირანის, ყაზახეთის, თურქმენეთისა და აზერბაიჯანის ერთობლივი პროექტი.....	157

4. 5. აფხაზეთის რკინიგზის შესაძლო გახსნის პერსპექტივა, როგორც აფხაზეთთან პირდაპირი დიალოგის დაწყების საშუალება	158
4.6. საქართველოში კახეთის რკინიგზის პერსპექტივა	159
5. დასკვნა.....	161
6. ბიბლიოგრაფია.....	165
7. გამოყენებული ლიტერატურა	168
8. დოკუმენტები	168
9. საინფორმაციო ცნობები, ინტერვიუები, სტატიები	169

1. შესავალი

ზუსტად 150 წლის წინ საქართველოს ისტორიისთვის მნიშვნელოვანი მოვლენა მოხდა – 1872 წლის 10 ოქტომბერს თბილისიდან ფოთში პირველი მატარებელი ჩავიდა. სწორედ 10 ოქტომბერი მიიჩნევა საქართველოში რკინიგზის დაბადების თარიღად.

ჩვენი სადისერტაციო კვლევა არა მარტო ისტორიული, არამედ სოციალურ-ანთროპოლოგიური ხასიათისაა, ვინაიდან უნდა დავადგინოთ სწორედ ის სოციალური, ეკონომიკური, პოლიტიკური ფაქტორები, რომელთაც განაპირობეს რკინიგზის მშენებლობა საქართველოში. ეს ყველაფერი დაიწყო მაშინ, როდესაც რუსეთმა მოახდინა საქართველოს ანექსია და 1801 წელს ქართლის სამეფო გაუქმებულად გამოაცხადა. რუსეთს, რომელიც საქართველოს განიხილავდა საკუთარი იმპერიის ნაწილად, სჭირდებოდა ეკონომიკური კავშირები. ამიტომ, ჩვენ დეტალურად განვიხილავთ საქართველოში მიმდინარე პოლიტიკურ-ეკონომიკური ვითარების იმ ნაწილს, რამაც განაპირობა თავის დროზე რკინიგზის მშენებლობა, როდესაც სირთულეების მიუხედავად, გამოინახა გზა, როგორ გაგრძელებულიყო მშენებლობის პროცესი საქართველოში, რამაც შემდგომში მიგვიყვანა ფოთი-ბაქოს მონაკვეთის დაკავშირებამდე.

მიუხედავად დიდი ინტერესისა, უნდა აღინიშნოს, რომ სამწუხაროდ, საქართველოს რკინიგზის ისტორიის შესახებ მასალები ძალიან მწირია. კვლევისას მოვიძიეთ სულ რამდენიმე ისტორიული ნაშრომი, წიგნი და სტატია, თუმცა გარდა ამისა, სადისერტაციო კვლევისას ვიხელმძღვანელებთ ინტერვიუებით იმ პირებთან, რომლებიც საქართველოს რკინიგზის განვითარების სხვადასხვა ეტაპზე მუშაობდნენ ამა თუ იმ საპასუხისმგებლო თანამდებობაზე.

რკინიგზათა მნიშვნელობისა და განვითარების თეორიული თუ სისტემური კონტექსტი საერთაშორისო ურთიერთობათა თეორიულ წიაღშია დასაყრდენი. ვფიქრობ, რომ ნეორეალიზმი ანუ სტრუქტურული რეალიზმი საიმედო გასაღებს გვაძლევს

ნათქვამის დასადასტურებლად. საერთაშორისო ურთიერთობების აღნიშნული სკოლის დამფუძნებლად მიჩნეული კენეთ უოლცი აცხადებდა, რომ ქვეყანათა ქცევისა და ფუნქციის ერთ-ერთი მთავარი განმპირობებელი მსოფლიო სტრუქტურაა. სისტემური მიდგომის აპოლოგეტი უოლცი მოგვიწოდებდა, დაგვეშალა სისტემა ელემენტებად თუ ცვლადებად და აღმოგვეჩინა მათ შორის იერარქია და კაუზალობა. არსებითად, მისეული მთავარი ელემენტები თუ ცვლადები შემდეგია: მსოფლიოს ანარქიულობა, სახელმწიფოთა ბუნების იგივეობრიობა და მატერიალური დისბალანსი, რაც ალიანსს იწვევს (Waltz, 1979).

კენეთ უოლცისა და, საერთოდ, რეალისტური ტრადიციის მიმდევართათვის მთავარი მიზანი, რაც ყველა სახელმწიფოს ამსგავსებს, ანარქიულ სამყაროში გადარჩენისათვის მუდმივი ბრძოლაა. თუ სახელმწიფოებრიობის საზრისი ესაა, და, ვფიქრობ, ესაა, მაშინ კეთილდღეობა და უსაფრთხოება, ანუ ეკონომიკა და სამხედრო-სადაზვერვო საქმიანობაც ერთი მთლიანის ნაწილებია: აზრი არა აქვს ცალკე პოლიტიკურ ეკონომიაზე და ცალკე უსაფრთხოების პოლიტიკაზე მსჯელობას. სახელმწიფოები ტრადიციულად ესწრაფოდნენ საკუთარი გეოპოლიტიკური პოზიციების გაუმჯობესებას და ამისათვის საკუთარ ეროვნული ძალაზე ზრუნავდნენ. ამ უკანასკნელის შემადგენელი ნაწილები კი, როგორც ერთ-ერთი პირველი რეალისტი მოაზროვნე ჰანს მორგენტაუ ამბობდა, თანაბრად იყო როგორც ინდუსტრიული, ისე სამხედრო შესაძლებლობები (Morgentau, 1993).

რაც შეეხება გეოპოლიტიკას, ამ დისციპლინამ, ანუ საგარეო პოლიტიკის გეოგრაფიით განსაზღვრულობის რწმენამ დიდი ტრექტორია მოიცვა XIX საუკუნიდან დღემდე. კარლ ჰაუსხოფერის თუ ჯონ მაკინდერის იდეები, რომელთა თანახმად მსოფლიო ისტორია სასიცოცხლო სივრცეებისთვის უცვლელი, საუკუნოვანი ბრძოლაა და მასში კონტინენტური და საზღვაო იმპერიები წარმოადგენენ შეურიგებელ მოწინააღმდეგეებს, დღეს ძირითადად რუსულ აკადემიურ წრეებში თუა პოპულარული. მაგრამ გეოგრაფიის გავლენა ეროვნულ სტრატეგიებზე რჩება საერთაშორისო ურთიერთობათა ერთ-ერთ (თუმცა არცერთ

შემთხვევაში, ერთადერთ) მნიშვნელოვან ცვლადად. შესაბამისად, სადაც გეოგრაფიას თუ კონკრეტული ტერიტორიებისა და პუნქტების მდებარეობას ექცევა ყურადღება, იქ გარდაუვალია მსჯელობა კომუნიკაციებზე. გეოპოლიტიკაში კომუნიკაციების საკვანძო ადგილს უშუალოდ სამხრეთ კავკასიის მიმოხილვისას უსვამს ხაზს სვანტე კორნელი, რომელიც აცხადებს, რომ ამ რეგიონის საკვანძო, გეოპოლიტიკური მნიშვნელობა მდგომარეობს „გეოგრაფიულ ლოკაციაში დასავლეთ-აღმოსავლეთის და ჩრდილოეთ-სამხრეთის სატრანსპორტო და სავაჭრო გზაჯვარედინებზე“ (Cornell, 2018, 234-235). მსჯელობს რა იმაზე, რომ ტრადიციულად, სამხრეთ კავკასიის ამდაგვარი ფუნქციისა რუსულ იმპერიას ესმოდა, იგი აგრეთვე წერს, რომ სამხრეთ კავკასიის მნიშვნელობა საერთაშორისო უსაფრთხოებისთვის მას შემდეგ გაიზარდა, რაც აშშ-ს ავღანეთში სამხედრო შეჭრის ლოჯისტიკურ უზრუნველყოფას ამერიკელთა სამხრეთ კავკასიასა და ცენტრალურ აზიაში შემოსვლა დასჭირდა.

ცხადია, რომ სამხედრო, ეკონომიკური თუ ეროვნული და რეგიონული უსაფრთხოების სხვა კომპონენტებისთვის კომუნიკაციური სისტემების განვითარება და კონტროლი სასიცოცხლო გარემოებაა. ქართული რკინიგზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის ისტორიული თუ თანამედროვე პერიპეტიების ანალიზიც სწორედ ამგვარ კონცეპტუალურ ჩარჩოშია გასააზრებელი.

საქართველოს რკინიგზა შავ და კასპიის ზღვებს შორის ევრაზიის სატრანსპორტო არტერიის ერთ-ერთ უმნიშვნელოვანეს ნაწილს წარმოადგენს, რომელიც უმოკლესი გზით აკავშირებს ევროპას ცენტრალურ აზიასთან. ორი კონტინენტის ერთმანეთთან დაკავშირებისა სურვილი ჯერ კიდევ დიდი აზრემუმის გზის იდეას უკავშირდება. XIX საუკუნის 30-იან წლებში იწყება მსჯელობა კავკასიაში, კერძოდ, საქართველოში რკინიგზის მშენებლობის აუცილებლობის შესახებ.

დამოუკიდებელი საქართველოს არსებობის დღიდან, სტრატეგიულ პროექტებში, პირველ რიგში, უნდა დასახელდეს TRACECA-ს იდეა, რომელიც 1993 წელს ინიცირდა ქალაქ ბრიუსელში, კონფერენციაზე, რომელშიც რვა ქვეყანა

მონაწილეობდა (აზერბაიჯანი, თურქმენეთი, საქართველო, სომხეთი, ტაჯიკეთი, უზბეკეთი, ყაზახეთი და ყირგიზეთი). კონფერენციის შედეგად მიიღეს ბრიუსელის დეკლარაცია, რომელმაც დასაბამი მისცა ტექნიკური ხელშეწყობის რეგიონთაშორის პროგრამას ევროკავშირის დაფინანსებით – TACIS-TRACECA. 1996-1998 წლებში პროგრამას შეუერთდნენ უკრაინა და მოლდოვა, ხოლო 2000 წლის მარტში, საქართველო-ბულგარეთი, თურქეთი და რუმინეთი. 2009 წლის ივლისში ამ შეთანხმებას ასევე შეუერთდა ირანი, ხოლო ლიეტუვა გახდა დამკვირვებელი TRACECA-ს მთავრობათაშორის კომისიაში. 2006 წლის მაისში, სოფიაში, პროექტის მონაწილე ქვეყნებმა დაამტკიცეს TRACECA-ს განვითარების სტრატეგია 2015 წლამდე (კუბლაშვილი, 2013). გაურკვეველი მიზეზების გამო (კასპიის ზღვაზე ბაქოსა და თურქმენეთს შორის და შავ ზღვაზე ფოთი/ბათუმისა და უკრაინაში ილიჩოვსკისა და ბულგარეთში ვარნას პორტებს შორის საბორნე გადასასვლელთა სუსტი დატვირთვა) სატრანზიტო გადასასვლელები ამ დერეფნით თითქმის არ არსებობს. მიუხედავად უამრავი მცდელობისა, იდეა ვერ ხორციელდება სრული დატვირთვით.

პირველი რკინიგზის მშენებლობა საქართველოში დაიწყო 1865 წელს და დასრულდა 1871 წელს, როდესაც მატარებელმა ფოთიდან ყვირილამდე (ამჟამად ზესტაფონამდე) მონაკვეთი გაიარა. 1872 წლის 10 ოქტომბერს კი თბილისიდან ფოთში პირველი მატარებელი ჩავიდა. ამ დღიდან, საქართველოს რკინიგზის მშენებლობა სწრაფი ტემპით დაიწყო. XIX-XX და XXI საუკუნეების საქართველოში რკინიგზა იყო იმპერიული რუსეთის ნაწილი 1918 წლამდე, დამოუკიდებელი საქართველოს ნაწილი – 1918-1921 წლებში, საბჭოთა იმპერიის ნაწილი – 1921-1991 წლის 9 აპრილის პერიოდში და დამოუკიდებელი საქართველოს ნაწილი – 1991 წლიდან დღემდე, რომლის განვითარებაც აქტიური ტემპით მიმდინარეობს.

თემის აქტუალურობიდან და ინტერესიდან გამომდინარე, მნიშვნელოვანია მოტივაცია, თუ რამ განაპირობა მისით დაინტერესება. დღევანდელი დღის გამოწვევაა თუ რამდენად სწრაფად ჩავა ტვირთი აზიიდან ევროპისკენ და ევროპიდან აზიისკენ. სწორედ ეს არის საქართველოს მთავარი მიგნება –

წარმოაჩინოს თავისი აუცილებლობა ამ პროექტში და მნიშვნელოვანი მოთამაშე გახდეს. სტატისტიკა, რომლის ნაწილიც ჩვენ მოვიპოვეთ და რომელსაც კვლევის განმავლობაში მოვიპოვეთ, მიანიშნებს იმაზე, თუ როგორ იზრდება და მცირდება გადაზიდვები საერთაშორისო მდგომარეობიდან და მოთამაშეებიდან გამომდინარე.

საქართველოს რკინიგზის განვითარებისას აღსანიშნავია რამდენიმე მნიშვნელოვანი ფაქტორი:

1. XX საუკუნის 90-იან წლებში დაიკეტა რუსეთის ბაზარი;
2. საქართველომ გაიხედა აზიისკენ აზერბაიჯანის მეშვეობით;
3. დაიწყო ევროპასთან დამაკავშირებელი ახალი მაგისტრალის მშენებლობა, რომელიც ახალი გამოწვევა უნდა გამხდარიყო.

საქართველოს პორტებისა და ახალი პორტების განვითარებისთვის, იქნება ეს ანაკლიის ახალი პორტი თუ ფოთისა და ბათუმის გაფართოებული პორტები, რასაც განიხილავს ნებისმიერი ახალმოსული ხელისუფლება, მნიშვნელოვანია, რომ თუ ამ პორტებს არ ექნათ სარკინიგზო ტვირთებით უზრუნველყოფა, ისინი დარჩებიან „მკვდრად შობილად“; პორტების ეკონომიკური საფუძველია, თუ რამდენად შეძლებს საქართველოს რკინიგზა მათთვის გადასამუშავებლად ტვირთის მიწოდებას.

გამოკვლევის **პირველ თავში** მიმოხილულია საქართველოს რკინიგზის ისტორია, სადაც დავეყრდენი ალექსეი ვულფოვის წიგნს „რუსეთის იმპერიის რკინიგზის ისტორია“ (Вульфов, 2016), სადაც აღნიშნულია, რომ რუსეთმა შთამბეჭდავ შედეგებს მიაღწია რკინიგზის მშენებლობის დარგში კავკასიასა და შუა აზიაში. ასევე, გამოვიყენე თორნიკე კუპატაძის წიგნი „ამიერკავკასიის რკინიგზის განვითარების ძირითადი ეტაპები“ (თბილისი, 2004), სადაც ავტორი დეტალურად განიხილავს ამიერკავკასიის სახელმწიფოთა ცხოვრებაში მომხდარ ცვლილებებსა და ამიერკავკასიასა და საქართველოში რკინიგზის განვითარების ეტაპებს. როდის დაისვა ამიერკავკასიასა და საქართველოში რკინიგზის გაყვანის საკითხი და რა ეტაპები გაიარა ამ პროცესმა.

საინტერესო ინფორმაციას მოიცავს რამაზ ვაჟბედაშვილის წიგნი „კახეთის რკინიგზის მშენებლობის ისტორია“ (თბილისი, 2001), რომელიც ჩვენს ნაშრომში გამოვიყენეთ. გამოკვლევა ეყრდნობა საარქივო მასალებსა და სხვა დოკუმენტურ წყაროებს.

ასევე, ნაშრომში განხილულია მსოფლიოში საერთო გამოყენების პირველი რკინიგზის შექმნა (Коллектив авторов, 1994) და შემდგომი ეტაპები; რკინიგზის მშენებლობის ეკონომიკური ასპექტები, რომელზეც საუბარია ტატიანა ტიმოშინას წიგნში „რუსეთის ეკონომიკური ისტორია“. იმ გარემოებიდან გამომდინარე, რომ ამიერკავკასიაში და კერძოდ, საქართველოში რკინიგზის შექმნა დაკავშირებულია რუსეთში რკინიგზის განვითარებასთან, პირველ თავში ძირითადად, სხვადასხვა რუსი ავტორების ლიტერატურაა გამოყენებული. თუმცა, საქართველოში ეკონომიკურ განვითარებასა და რკინიგზის როლთან დაკავშირებით მნიშვნელოვანი ინფორმაცია მოიპოვება „საქართველოს ისტორიის ნარკვევების“ კრებულში, რომელიც ასევე გამოყენებულია ჩემს ნაშრომში.

ჩვენი კვლევისას მნიშვნელოვანი პარალელებია გასავლები რკინიგზასა და საერთაშორისო პოლიტიკას შორის, ვინაიდან რკინიგზის განვითარება საერთაშორისო ურთიერთობებში მომხდარი ცვლილებებიდან გამომდინარე იცვლებოდა. თ. გოტესა და ქით ნეილსონის ნაშრომში „რკინიგზა და საერთაშორისო პოლიტიკა, იმპერიის წარსული 1848-1945“ (Routledge, 2006) ყურადღება დაეთმო რკინიგზის გავლენას საერთაშორისო ურთიერთობებზე. მიუხედავად იმისა, რომ რკინიგზის გავლენა ეკონომიკურ განვითარებაზე თავისთავად აშკარაა, ეს სამწუხაროა, რადგან 1848-იდან 1945 წლამდე რკინიგზა მნიშვნელოვანი ელემენტი იყო დიდ ძალთა შორის ბრძოლაში. ეს ნაშრომები იძლევა რკინიგზის, როგორც დიდ ძალებს შორის პოლიტიკური და ეკონომიკური დაპირისპირების, ასევე ძალაუფლების პროექციის, სტრატეგიული მობილიზაციისა და იმპერიული თავდაცვის ინსტრუმენტების სიღრმისეულ ანალიზს.

საინტერესო ნაშრომია „რკინიგზის იმპერიალიზმი“ (Davis, Wilburn, 1991), რომელიც იკვლევს ურთიერთობებს იმპერიალიზმს, რკინიგზასა და არაფორმალურ იმპერიებს შორის. ნაშრომი ასახავს იმპერიულ და ანტიიმპერიულ ეფექტებს რკინიგზისას, რომლის რელსებიც გაჰყვა კაპიტალიზმის გაფართოების, იმპერიული სტრატეგიისა და ნაციონალიზმის მოდერნიზაციის სხვადასხვა გზას, ასევე არაფორმალური იმპერიის თავისებურებებსა და მათ მართებულობას. რკინიგზა ხშირად შეისწავლება იმპერიალიზმის პოზიციიდან. აღნიშნულ წიგნში კი მოცემულია იმპერიალიზმის შესწავლა რკინიგზის პოზიციიდან, საუბარია სარკინიგზო იმპერიალიზმზე კანადაში, სამხრეთ აფრიკაში, ცენტრალურ აფრიკაში, არგენტინაში, მექსიკაში, ინდოეთში, ტაილანდში, რუსეთსა და ჩინეთში.

საქართველოს ისტორიის სხვადასხვა პერიოდთან დაკავშირებით საინტერესო ინფორმაციებია მოცემული შემდეგ ნაშრომებში: რონალდ სუნის „ქართველი ერის ჩამოყალიბება“ (თბილისი, 2022), დონალდ რეიფილდის „საქართველო – იმპერიათა გზაჯვარედინი“ (თბილისი, 2012) და სტივენ ჯონსის „სოციალიზმი ქართულ ფერებში“ (თბილისი, 2018). აღნიშნულ ნაშრომთა ანალიზი საშუალებას გვაძლევს, გავიაზროთ, როგორ ჩამოაყალიბა ქართველების განსაკუთრებულმა ისტორიულმა გამოცდილებამ ისინი ჯერ ერთ ხალხად, მოგვიანებით კი – ეროვნული ცნობიერების მქონე ერად.

მეორე თავში განვიხილეთ საქართველოს რკინიგზის განვითარების რამდენიმე ეტაპი:

1. 1918-1921 წლები – საქართველოს დამოუკიდებლობის მოპოვება;
2. 1921-1991 წლები – საქართველო იყო საბჭოთა იმპერიის ნაწილი;
3. 1991-1995 წლები – საქართველოში პირველი მრავალპარტიული არჩევნების ჩატარებიდან 1995 წლის კონსტიტუციის მიღებამდე.

ამ თავში განხილულია არა მხოლოდ ის, თუ რა დოკუმენტებზე დაყრდნობით ხდებოდა გადაწყვეტილებათა მიღება, როგორ დაუკავშირდა ერთმანეთს საქართველოსა და რუსეთის რკინიგზები 1949 წელს, რამაც შეკრა

საბჭოთა კავშირის რკინიგზის ამიერკავკასიის მონაკვეთი; როგორ მოხდა რკინიგზის ელექტრიფიკაცია, არამედ საბჭოთა იმპერიასა და საბჭოთა საქართველოში მიმდინარე ისტორიული, პოლიტიკური და ეკონომიკური ასპექტები; როგორ იმართებოდა რკინიგზა; ვინ იყვნენ რკინიგზის ხელმძღვანელები და რა სოციალურ-ეკონომიკურ ამოცანებს ასრულებდა რკინიგზა საბჭოთა კავშირსა და საბჭოთა საქართველოში; როგორ ხორციელდებოდა საქართველოში და საერთოდ, ამიერკავკასიაში რკინიგზის განვითარება 1995 წლამდე.

ენტონი ჰეივუდი წიგნში „ლენინის რუსეთის მოდერნიზება“ (2003) ხელახლა აფასებს ბოლშევიკთა დამოკიდებულებას ეკონომიკური მოდერნიზაციისა და საგარეო ეკონომიკური ურთიერთობებისადმი საბჭოთა პერიოდის ადრეულ ეტაპზე. აქამდე გამოუყენებელ რუსულ და დასავლურ არქივებზე დაყრდნობით, იგი ამტკიცებს, რომ რკინიგზის მოდერნიზაცია სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანი იყო სწრაფი ეკონომიკური განვითარებისთვის. ეს წიგნი დეტალურად შეისწავლის საბჭოთა კავშირის ხელისუფლების იმპორტის პოლიტიკას და გვიჩვენებს, თუ როგორ გამოიყენებოდა საგარეო ვაჭრობა შიდა ეკონომიკური გამოწვევების დასაძლევად. ის მკითხველს წარუდგენს ახალ პერსპექტივას საბჭოთა ეკონომიკური განვითარების შესახებ და ავლენს რევოლუციისთანავე ბოლშევიკური ბიზნესის კაპიტალისტურ დასავლეთთან ურთიერთობათა მასშტაბებს.

ჩვენს ნაშრომში ასევე ვეყრდნობით ი. რისის წიგნს „სტალინიზმი და საბჭოთა სარკინიგზო ტრანსპორტი, 1928-1941“ (1995), რომელშიც წარმოდგენილია სტალინის ეპოქაში საბჭოთა კავშირში გადაწყვეტილების მიღების სიღრმისეული შესწავლა. ყურადღება გამახვილებულია სარკინიგზო ტრანსპორტის პოლიტიკის შემუშავებაზე, რომელზედაც დამოკიდებული იყო მთელი ეკონომიკა და ასევე ქვეყნის თავდაცვა. ავტორი აანალიზებს ინსტიტუციური ლოგების როლს პოლიტიკის ფორმირებაში და და „დიდი წმენდების“ გავლენას რკინიგზაზე.

1990 წელს საქართველოში ჩატარდა პირველი მრავალპარტიული არჩევნები. 1991 წლის აპრილში საქართველომ გამოაცხადა დამოუკიდებლობა, ხოლო 1991 წლის დეკემბერში დაიშალა საბჭოთა კავშირი. აღნიშნულ თავში შევეცადე გადმომეცა ამ პერიოდისთვის დამახასიათებელი პროცესები რკინიგზაზე და საერთოდ, საქართველოში. ამ თავზე მუშაობისას გამოვიყენე როგორც ისტორიული ლიტერატურა, ასევე ინტერვიუები ამ პროცესის მცოდნე და მასში მონაწილე პირებთან, რათა უკეთ აღმეწერა იმ პერიოდში მიმდინარე მოვლენები.

დისერტაციის **მესამე თავში** აღწერილია 1995 წლის შემდეგ საქართველოს ისტორიულ-პოლიტიკური პერიპეტიები, რკინიგზის განვითარების შანსები, გზები, გამოყენებული თუ ხელიდან გაშვებული შესაძლებლობები. ამასთანავე, აღნიშნულ თავში შემოგთავაზებთ ჩვენეულ ხედვას რკინიგზის პერსპექტივებსა და მის მომავალ განვითარებაზე. ამ თავზე მუშაობისას, ასევე გამოვიყენე სხვადასხვა კვლევა, სტატისტიკური ინფორმაცია, ინტერვიუები განსახილველ პერიოდში რკინიგზის დარგში მომუშავე და ამ სფეროსთან დაკავშირებულ პირებთან და ასევე, პირადი გამოცდილება.

კვლევის დროს გამოყენებული ძირითადი მეთოდია პოლიტიკურ და ისტორიულ დისციპლინებში აპრობირებული Process tracing-ი (D.Collier, 2011), ანუ თემის სიღრმისეული კვლევა. შესაბამისად, ვეცადე სწორედ სიღრმისეულად განმეხილა რკინიგზის განვითარების როგორც ისტორიული, ასევე ეკონომიკური ასპექტები პროცესის სხვადასხვა ეტაპზე. ნაშრომში გამოიკვეთა ეს ეტაპები და მასში მონაწილე აქტორები, თავად პროცესი, გამოყენებული მეთოდები, ასევე ინსტრუმენტების, კონტექსტისა და შედეგების ჩვენება.

საქართველოს რკინიგზის მშენებლობაში განსაკუთრებული წვლილი მიუძღვის ქართველ საზოგადო და პოლიტიკურ მოღვაწეს ნიკო ნიკოლაძეს (1843-1928). ნიკო ნიკოლაძემ 1865 წელს ალექსანდრ გერცენის „Колокол“-ში¹ გამოაქვეყნა

¹ „Колокол“ – პირველი რუსული რევოლუციური გაზეთი. გამოდიოდა 1857-1865 წლებში ლონდონში, 1865-1867 წლებში – ჟენევაში რუსულ და ფრანგულ ენებზე. გამოსცემდნენ ალექსანდრ გერცენი და ნიკოლაი ოგარიოვი.

სტატია, სადაც გამოხატა ქართველი რადიკალების იმედი ახალ რუსებთან კავშირის დამყარების თაობაზე: „საქართველოს ბედის თანამედროვე რუსეთთან დაკავშირებით, ჩვენი ქვეყანა უფრო მალე და უკეთესად მოაგვარებს თავის საქმეებს, ვიდრე ამას შეძლებდა სხვა რომელიმე ევროპული ერის მზრუნველობის ქვეშ, ან მასთან კავშირისას“ (ჯონსი, 2018, 18). ნიკოლაძის ამგვარ ხედვას, რომ თავისუფლების მიღწევა შესაძლებელია თავისუფალი და დემოკრატიული რუსეთის ფარგლებში, 1918 წლამდე სრულად იზიარებდნენ ქართველი სოციალ-დემოკრატები.

ჩვენი კვლევისას, ვფიქრობთ, ქართული მაგალითის შესწავლა ე.წ. „Desk Research“-ის მეთოდის (სამაგიდო ნაშრომი) გამოყენებით განხორციელდა. კერძოდ, გამოვიყენეთ როგორც ისტორიული წყაროები, ასევე შევეცადეთ უფრო მეტი ინფორმაცია მოგვეძიებინა. მათ შორის, აზერბაიჯანიდან, რუსეთიდან და ა.შ. გარდა დასახელებული მეთოდისა, კვლევისას ვეყრდნობით იმ სიღრმისეული ინტერვიუების ვრცელ ანალიზს, რომელიც კვლევის პროცესში ჩატარდა. ასევე, გამოვიყენეთ სისტემური ფუნქციონალური ანალიზის ეკონომიკური, სტატისტიკური, ლოგიკური და სხვა მეთოდები. კვლევის პროცესში გამოყენებული და განხილულია ქართველი და უცხოელი მკვლევართა და მეცნიერების ნაშრომები, რომლებიც მოიცავს ქვეყნის გეოსტრატეგიულ მიმართულებებს, საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის გაძლიერებისთვის საჭირო ღონისძიებებს, სატრანსპორტო სფეროში არსებული სიტუაციის შეფასებას, მიღებული საკანონმდებლო და ნორმატიული აქტების შესწავლას და მის შემდგომ ანალიზს, როგორც საქართველოს ბაზაზე, ასევე თემასთან დაკავშირებულ ავთენტურ ყველა საერთაშორისო ხელშეკრულებასა და შეთანხმებას.

ჩემი კვლევის მეცნიერული სიახლეა ის, რომ ფაქტობრივად არ არსებობს დამუშავებული დოკუმენტი ან ლიტერატურა, რომელიც თანამიმდევრულად ასახავს საქართველოს რკინიგზის განვითარების ეტაპებს ისტორიულ და ეკონომიკურ კონტექსტში და შევეცადეთ მუშაობა აღნიშნული ხარვეზის დასაძლევად

წარგვემართა. ამასთანავე, კვლევაში მოცემულია ის გზები, რაც სამომავლოდ წაადგება საქართველოს რკინიგზის განვითარებას.

დისერტაციაზე მუშაობისას ვეყრდნობოდით საქართველოსა და მსოფლიო რკინიგზის ისტორიის ამსახველ პუბლიკაციებს:

თორნიკე კუპატაძე. ამიერკავკასიის რკინიგზის განვითარების ძირითადი ეტაპები. პირველი ნაწილი. თბილისი, 2004;

რამაზ ვაჟბედაშვილი. კახეთის რკინიგზის მშენებლობის ისტორია; გამომცემლობა „ინტელექტი“; თბილისი, 2001;

საქართველოს რკინიგზის დეპარტამენტი. საქართველოს რკინიგზა 125 წლისაა. თბილისი, 1997;

ჯაბა იოსელიანი. სამი განზომილება. თბილისი, 2013;

ზურაბ ჟვანია. ჩვენი თაობის პრივილეგია: ლექციების კურსი. თბილისი: საარი, 2006;

საქართველოს ისტორიის ნარკვევები. ტომი V, გამომცემლობა „საბჭოთა საქართველო“, თბილისი, 1970;

აკაკი სურგულაძე; პაატა სურგულაძე. საქართველოს ისტორია. საკითხავი წიგნი, 1783-1990 წწ., თბილისი: გამომცემლობა „საქართველოს მაცნე“. 1991;

ქართული საბჭოთა ენციკლოპედია. ტ. 10, თბილისი, 1986;

სტივენ ჯონსი. სოციალიზმი ქართულ ფერებში. მეორე ქართული გამოცემა, თბილისი, 2018;

Haywood, R. M. Russia Enters the Railway Age, 1842-1855. East European Monographs, Boulder, NY, 1998;

Morgentau, J, Hans. Revised by Kenneth Thompson, Politics Among Nations: Struggle for Power and Peace. McGraw Hill, 1993;

Otte, T. G ann Neilson, K. Railways and International Politics, Path of Empire, 1848-1945, 2006, Routledge;

Waltz, Keneth. Theory of International Politics, 1979, McGraw Hill;

Ward, Christopher J. Brezhnev's Folly. The building of BAM and late soviet socialism.
University of Pittsburgh Press, 2009;

Westwood, J. N. Soviet Railways to Russian Railways. Palgrave, 2002;

Вульфов, Алексей Борисович. История железных дорог Российской империи.
Москва, 2016;

Коллектив авторов. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Том 1, 1836-1917. Санкт-Петербург-Москва, 1994;

Коллектив авторов. История Железнодорожного Транспорта России и Советского Союза. Том 2, 1917-1945. Санкт-Петербург-Москва, 1997;

Коллектив авторов. История Железнодорожного Транспорта России и Советского Союза. Том 3, 1945-1991 (часть I, II, III). Санкт-Петербург-Москва. 1997;

Маринашвили, И. М., Замков, А. Н. Закавказская Железная Дорога (к 90-летию первой линии). Издательство ЦК КП Грузии, Тбилиси, 1963;

Сборник сведений о железных дорогах в России. Санкт-Петербург, 1867;

Тимошина Т. М. Экономическая история России: Учебное пособие, под ред. проф.

М. Н. Чепурина. 18-е изд., перераб. и доп. Москва. Юстицинформ, 2015;

რამდენადაც ჩვენი კვლევა ე.წ. Desk research-ი, ანუ სამაგიდო ნაშრომია, გარდა დასახელებული მეთოდური ლიტერატურისა, ამა თუ იმ საკითხის განსახილველად ვეყრდნობით სიღრმისეულ ინტერვიუებს პროცესის უშუალო მონაწილეებთან. მუშაობის პროცესში გამოვიყენეთ ინტერვიუები შემდეგ პირებთან:

თორნიკე კუპატაძე – საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის პროფესორი, სს „საქართველოს რკინიგზის“ სამეთვალყურეო საბჭოს თავმჯდომარე (2001-2003 წწ.);

რემი ვაშაკიძე – სს „საქართველოს რკინიგზის“ დირექტორი (1991-1995 წწ.);

აკაკი ჩხაიძე – შპს „საქართველოს რკინიგზის“ გენერალური დირექტორი (1995-2003 წწ.);

ალექსი ნიკოლაიშვილი – შპს „საქართველოს რკინიგზის“ გენერალური დირექტორის მოადგილე (2015-2018 წწ.);

ანზორ ბაბუნაშვილი – შპს „საქართველოს რკინიგზის“ გენერალური დირექტორის საკონსულტაციო საბჭოს კონსულტანტი (2017 წლიდან დღემდე, 1978 წლიდან მუშაობს საქართველოს რკინიგზაში სხვადასხვა პოზიციაზე);

ჯავიდ ყურბანოვი – „აზერბაიჯანის რკინიგზის“ თავმჯდომარე (2015-2022 წწ.), აზერბაიჯანის ტრანსპორტის მინისტრის მოადგილე;

ზვიად ძიძიგური – ეროვნული მოძრაობის ერთ-ერთი ლიდერი;

ირაკლი მელაშვილი – ეროვნული მოძრაობის ერთ-ერთი ლიდერი.

2. თავი პირველი: საქართველოს რკინიგზის მშენებლობის ისტორია

დისერტაციის პირველ თავში მიმოვიხილავთ საქართველოს რკინიგზის მშენებლობის ისტორიას. აღნიშნულის ძირითადი საფუძველი იქნება კვლევა იმისა, თუ რა ეკონომიკური და პოლიტიკური ასპექტები ჰქონდა რუსეთის იმპერიაში და უკვე საქართველოში, როგორც რუსეთის იმპერიის ნაწილში რკინიგზის მშენებლობის ისტორიას. აუცილებლად განვიხილავთ იმ ასპექტებს, თუ რამ განაპირობა და როგორ მიმდინარეობდა რუსეთში რკინიგზის მშენებლობა, რა ეტაპები გაიარა და რატომ გახდა რკინიგზის ტრანსპორტი აუცილებელი რუსეთის იმპერიაში; ვის სახელს და რა მოვლენებს უკავშირდება რუსეთის იმპერიაში არა მარტო სარკინიგზო, არამედ სახმელეთო და საწყლოსნო მიმოსვლა. ვინაიდან პირველ თავში ჩვენ უფრო დეტალურად მიმოვიხილავთ ეკონომიკურ და სამხედრო თემებს, საინტერესო გასაანალიზებელი იქნება ამიერკავკასიაში რკინიგზის მშენებლობის საჭიროება. აღსანიშნავი ფაქტია, რომ რუსეთის იმპერიას სპეციალური მრჩეველიც კი ჰყავდა მივლენილი საქართველოში, რათა ამიერკავკასიაში რკინიგზის მშენებლობისა და განვითარების საჭიროება შეესწავლა.

რკინიგზის გამოჩენამ იმაზე დიდი და სწრაფი გავლენა იქონია სამყაროს განვითარებაზე, ვიდრე ნებისმიერმა ტექნოლოგიურმა თუ ინდუსტრიულმა ინოვაციამ. როგორც მაქს ვებერი ამბობდა, იგი ყველაზე რევოლუციური ინსტრუმენტია, რაც ისტორიას ახსოვს (Otte, Neilson, 2006).

1840 წლიდან მოყოლებული, რკინიგზის განვითარების ტემპები სხვადასხვა ქვეყანაში განსხვავებული იყო, თუმცა საერთო თავისებურებებიც გააჩნდა ამ ქვეყნებში მიმდინარე პოლიტიკური თუ სტრატეგიული საქმიანობიდან გამომდინარე. მაგალითისთვის შეგვიძლია მოვიყვანოთ სამი გავლენიანი ქვეყანა: დიდი ბრიტანეთი, გერმანია და რუსეთი.

1844-1847 წლებში დიდ ბრიტანეთში „რკინიგზის ბუმმა“ გადამწყვეტი როლი შეასრულა ქვეყნის ეკონომიკურ განვითარებაში. 1846 წელს პარლამენტმა მიიღო

კანონი 270 ახალი სარკინიგზო ხაზის გაყვანასთან დაკავშირებით, რომელთა ბიუჯეტმაც სულ 133 მილიონი გირვანქა სტერლინგი შეადგინა. დიდ ბრიტანეთში რკინიგზას ჰქონდა პერსპექტივა, მნიშვნელოვანი გავლენა მოეხდინა საერთაშორისო ბაზარზე, მაგალითად, როგორიც იყო ბელგიის ბაზარი. ამას ადასტურებს იმ წლებში ბელგიის პრემიერ-მინისტრის მიერ გამოთქმული განცხადება: „ჩვენ შეიძლება ინგლისის პროვინცია გავხდეთ“ (Otte, Neilson, 2006).

ის ფაქტი, რომ დიდ ბრიტანეთში პარლამენტის ასზე მეტმა წევრმა რკინიგზის მშენებლობასთან დაკავშირებით განსაკუთრებული ინტერესი გამოხატა, მეტყველებს მის დიდ საერთაშორისო მნიშვნელობაზე. მიუხედავად იმისა, რომ მომდევნო წლებში რკინიგზის განვითარების ტემპი შენეულა, აღსანიშნავია ის ფაქტი, რომ ჩამოყალიბდა ე. წ. „რკინიგზის ქალაქები“, როგორიცაა სვინდონი.

იმ დროს, როდესაც დიდი ბრიტანეთის რკინიგზა ფინანსდებოდა ინვესტორთა შენატანებით, სხვა ქვეყნებში, მაგალითად, გერმანიაში, რკინიგზის განვითარებაში დიდ როლს ასრულებდა მთავრობა.

1846 აღმავლობის წელი გახლდათ გერმანიის რკინიგზისთვისაც, რაც მნიშვნელოვან ფაქტორს წარმოადგენდა ამ ქვეყნისეკონომიკური განვითარებისთვის. პრუსიის მთავრობა მკაცრ ზედამხედველობას უწევდა რკინიგზის მშენებლობას, ამიტომ 1860 წლიდან რკინიგზის ნახევარზე მეტი აქ ნაციონალიზებული იყო ან მთავრობის ზედამხედველობის ქვეშ მოექცა. მაგრამ ეს პოლიტიკა ახალი პრემიერ-მინისტრის ბისმარკის მოსვლისთანავე შეიცვალა. 1866 წლის ომის დასაფინანსებლად მან გაყიდა მთავრობის წილი, ჯამში 17 მილიონის ღირებულებისა. ომის შემდეგ კი მოხდა კვლავ მათი ნაციონალიზაცია, რამაც პრუსია ყველაზე დიდ, 700 ათასი კაცის დამსაქმებლად აქცია გერმანიაში.

მეფის რუსეთში კი სულ სხვანაირად ფიქრობდნენ. მეფე ნიკოლოზ პირველის ფინანსთა მინისტრის ეგორ კანკრინის თქმით, რკინიგზა გამოიწვევდა უაზრო და ხშირ მგზავრობას, რაც ხელს შეუწყობდა დიდ უწესრიგობას (Otte, Neilson, 2006). სამაგიეროდ, ყირიმის ომმა (1853-1856 წწ.) დააფიქრა სანქტ-პეტერბურგი რკინიგზის

მნიშვნელობასა და მის პერსპექტივაზე. ეგორ კანკრინისგან განსხვავებით, რუსეთის მომდევნო ფინანსთა მინისტრმა, მიხაილ რეიტერმა, დიდი გავლენა იქონია რკინიგზის განვითარებაზე. მან მინიმალური წლიური პროცენტი დააკისრა კაპიტალურ ინვესტიციებს, რამაც სათავე დაუდო ინდუსტრიულ ინფრასტრუქტურას რუსეთში. 1870 წლიდან მოსკოვი და სანქტ-პეტერბურგი რკინიგზით დაუკავშირდნენ კავკასიასა და უკრაინას. რეიტერის „ლიბერალური“ რკინიგზის პოლიტიკა არ აღმოჩნდა საკმარისი სამხედრო მიზნებისთვის, რომლებიც რუსეთს გააჩნდა ოსმალეთთან ომის დროს. ის ჩაანაცვლა რუსეთის რკინიგზის დეპარტამენტის უფროსის – სერგეი ვიტეს² პოლიტიკამ. აღსანიშნავია, რომ იგი ტფილისში დაიბადა და 17 წლამდე აქ ცხოვრობდა. ვიტე მიხვდა, რომ რკინიგზა არ იყო მხოლოდ მოგებისთვის განკუთვნილი, არამედ ის დიდ მნიშვნელობას სძენდა ქვეყნის ეკონომიკურ და სამხედრო წინსვლას. სერგეი ვიტემ შეისყიდა რკინიგზის კერძო კომპანიები და ამით ააღორძინა რუსეთის მეწარმეობა. ამ პოლიტიკით გაიზარდა მოთხოვნა შახტმშენებლობასა და მძიმე მეტალურგიულ ინდუსტრიაზე. აღსანიშნავია ის ფაქტი, რომ „ეკატერინეს რკინიგზამ“ (1885), რომელიც აკავშირებდა კრივოი როგს დონეცკის ქვანახშირთან, სათავე დაუდო დონბასის რეგიონის ჩამოყალიბებას, რომელიც უკრაინის ინდუსტრიულ ცენტრად იქცა.

ბევრი ევროპელი ფინანსისტისა თუ ხელისუფლებისთვის რკინიგზის მშენებლობა ინდუსტრიულ წინსვლასთან და პროგრესთან ასოცირდებოდა, მაგრამ რკინიგზა პოლიტიკური პროგრესის იმედს ასევე უსახავდა ევროპელ ლიბერალებს. 1837 წელს სატირიკოსმა და ლიბერალმა მწერალმა ლუდვიგ ბორნმა აღნიშნა: „რკინიგზა კისერს მოსტებს ყველა დესპოტს და ომები თითქმის შეუძლებელი გახდება“ (Otte, Neilson, 2006).

ამერიკის სამოქალაქო ომი იყო რკინიგზის პირველი ომი, რომელიც დიდ გამოცდილებად ითვლება. ჩრდილოეთის მოგება სწორედ რკინიგზის დამსახურება

² სერგეი ვიტე (1849-1915 წწ.) – რუსი სახელმწიფო მუშაკი, ფინანსთა მინისტრი; რკინიგზების მიმოსვლის უფროსად დაახლოებით ოც წელიწადს იმუშავა. აქტიურად მონაწილეობდა რუსეთის მთავრობის საქმიანობაში და დიდ გავლენას ახდენდა ქვეყნის საშინაო და საგარეო პოლიტიკაზე.

იყო. რკინიგზამ არა მარტო ამერიკის სამოქალაქო ომში, არამედ ავსტრია-პრუსიის ომზეც მოახდინა დიდი გავლენა. პრუსიელი გენერალი მოლტკე, რომელიც ხუთი სარკინიგზო ხაზით იბრძოდა, დიდი უპირატესობით სარგებლობდა ავსტრიელ გენერალ ბენედეკზე, კონკურენციას რომ მხოლოდ ერთი ხაზით უწევდა. ასევე აღსანიშნავია პრუსია-საფრანგეთის ომი, სადაც საფრანგეთს უკეთესი სარკინიგზო კავშირი ჰქონდა. მისი ინოვაცია ორხაზიან ლიანდაგსა და სწრაფ მატარებლებში მდგომარეობდა. დენის შოვალტერის³ თქმით, რკინიგზა გადაიქცა სამხედრო ეფექტიანობის წყაროდ. გერმანელი გენერლის ალფრედ შლიფენის თქმით, რკინიგზის ხანაში ყველა არმიის მარში ფორმირებულია სწორედ ამ სპილენძის ლიანდაგებით (Otte, Neilson, 2006). მის გეგმაში, რომელიც ცნობილია როგორც „შლიფენის გეგმა“, საუბარია ბელგიასთან მჭიდრო სარკინიგზო ხაზის გამოყენებაზე, რომელიც დააკავშირებდა გერმანიას საფრანგეთთან. მაგრამ ეს პოლიტიკა ჩაიშალა რკინიგზის არასაკმარისი ტევადობის გამო. საბოლოოდ, გერმანიის რკინიგზის სისტემის თანდათანობითმა ცვეთამ გამოიწვია გერმანიის დაშლა 1918 წელს. აღსანიშნავია ის ფაქტი, რომ გერმანიის კაპიტულაციას ხელი მატარებლის ვაგონში, კომპიენის ტყეში მოეწერა. ყოველი ეს ფაქტი მიანიშნებს იმაზე, რომ რკინიგზა დიდ როლს ასრულებდა უახლოეს წარსულში, და განაპირობებდა მნიშვნელოვან იარაღს წამყვანი ქვეყნებისთვის.

2. 1. მცირე ფაქტები მსოფლიოში რკინიგზის ისტორიასთან დაკავშირებით

XVIII საუკუნის 60-90-იან წლებში ჯერ ინგლისში, შემდეგ კი სხვა ქვეყნებში დაიწყო ინდუსტრიული ზრდა, რითაც საფუძველი ჩაეყარა სამრეწველო რევოლუციას. ფიზიკური შრომის ნაცვლად გაჩნდა მანქანათმშენებლობა, სახელოსნოებისა და მანუფაქტურების ნაცვლად – მსხვილი სამრეწველო საწარმოები.

³ დენის შოვალტერი – ისტორიკოსი, კოლორადოს კოლეჯის პროფესორი, გერმანიის სამხედრო ისტორიის სპეციალისტი.

1712 წელს ინგლისელმა მჭედელმა თომას ნიუკომენმა წარმოადგინა თავისი „ატმოსფერული ძრავა“. ეს იყო გაუმჯობესებული ორთქლის ძრავა „სევერი“, რომელშიც ნიუკომენმა მნიშვნელოვნად შეამცირა სამუშაო ორთქლის წნევა. ნიუკომენის ძრავა პირველად გამოიყენეს ღრმა შახტიდან წყლის ამოსატუმბად.

1763 წელს რუსმა ინჟინერმა ივან პოლზუნოვმა წარმოადგინა ორთქლის ძრავის პროექტი გამოსადნობი ღუმელებისთვის ჰაერის მისაწოდებლად. პოლზუნოვის ორთქლმავალს 40 ცხენის ძალა ჰქონდა. 1773 წელს ჯეიმს ვატმა ააშენა თავისი პირველი მოქმედი ორთქლმავალი, ხოლო 1774 წელს, მრეწველ მეთიუ ბოლტონთან ერთად მან გახსნა ორთქლმავლების წარმოების კომპანია.

ინდუსტრიაში ნამდვილი რევოლუცია მოახდინა 1784 წელს ინჟინერ ჯეიმს ვატის მიერ შექმნილმა პირველმა უნივერსალურმა ორთქლმავალმა. ამ მომენტიდან, ორთქლმავალი აღარ იყო დამოკიდებული ქვანახშირის მაღაროებზე. დაიწყო მისი გამოყენება ქარხნებში, მონტაჟდებოდა გემებზე და იქმნებოდა მატარებლები.

ორთქლის ძრავის გამოგონებამ მძლავრი იმპულსი მისცა ტრანსპორტის განვითარებას. 1769 წელს არტილერიის ფრანგმა ოფიცერმა ჯოზეფ კუნიომ გამოიგონა პირველი ორთქლის ვაგონი მძიმე იარაღის გადასატანად. ის საკმაოდ მძიმე აღმოჩნდა და პარიზის ქუჩებში ტესტირების დროს, სახლის კედელი გაარღვია. ამ მისაბმელმა შემდგომში თავისი ადგილი პოვა პარიზის ხელოვნებისა და ხელოსნობის მუზეუმში.

1802 წელს ინგლისელმა კონსტრუქტორმა რიჩარდ ტრევიტიკმა შექმნა ორთქლის მანქანა. ეკიპაჟი ხმაურითა და კვამლით დადიოდა, რითაც აშინებდა ფეხით მოსიარულეებს. მისი სიჩქარე აღწევდა 10 კმ/სთ-ს. ამ სიჩქარის მისაღწევად ტრევიტიკმა შექმნა უზარმაზარი წამყვანი ბორბლები, რომლებიც შეუცვლელი იყო ცუდ გზებზე გადაადგილებისას.

რკინიგზის რეალურს წინაპარს წარმოადგენს ძველბერძნული დიოლკი – ქვის გზა – მგელი, რომლითაც გემები გადაჰქონდათ კორინთოს ისთმუსზე⁴. გზამკვლელებად გამოიყენებოდა ღრმა ნაპრალები, რომლებშიც ცხიმწასმულ გასათრევ საშუალებებს ათავსებდნენ.

XVI საუკუნეში გერმანიისა და მეზობელი რეგიონების მადაროებში გამოიყენებოდა ხის ლიანდაგები და ე.წ. „ვაგონეტები“⁵, რომლებიც აღჭურვილი იყო რეზორდით⁶. ინგლისის ზოგიერთ რეგიონში ვაგონეტებისთვის ხის ლიანდაგიანი გზები ცნობილი იყო დედოფალ ელისაბედ I-ის მმართველობის დროს (XVI საუკუნის მეორე ნახევარი), XVII საუკუნეში ეს გზები ფართოდ გავრცელდა ინგლისის სამთო რაიონებში, ხოლო XVIII საუკუნეში ისინი თანდათანობით ჩაანაცვლა რკინის ლიანდაგებმა.

პირველ სახმელეთო სალიანდაგო გზად ითვლება ხის „ოლტონის სავაგონო გზა“. დაახლოებით 3 კმ სიგრძის ეს სალიანდაგო გზა აშენდა 1603-1604 წლებში ცხენების გამოყენებით ნახშირის გადასაზიდად სტრელისა და უოლტონის დასახლებებს შორის, ნოთინგჰემის მახლობლად. ამ გზის დაკეტვის ზუსტი დრო უცნობია, მაგრამ სტრელის მადაროები დაიხურა 1620 წელს. სავარაუდოა, რომ ამავე დროს შეწყვიტა არსებობა სალიანდაგო გზამაც.

1755 წელს ალთაის მადაროებში კლდის გადასატანად უკვე აშენდა ვიწროლიანდაგიანი გზა ხის რელსებით, რომლის გასწვრივაც ხის ვაგონეტები მოძრაობდნენ. ბილიკზე საკაბელო მარყუჟი იყო გადაჭიმული. მის ასამოძრავებლად გამოიყენებოდა ცხენები, რომლებიც ბორბლებს ატრიალებდნენ. თითოეულ ვაგონეტს ჰქონდა ორი დამჭერი, რომლებიც შეიძლებოდა მონაცვლეობით

⁴ ისთმუსი (ყელი) – ხმელეთის ვიწრო ზოლი, რომელიც წყლით გაყოფილ ხმელეთისვე დიდ ნაწილებს აკავშირებს. მაგალითად, ორ კონტინენტს ან ორი ქვეყნის ნაწილებს, ნახევარკუნძულს კონტინენტთან ან ყოფს ორ წყალსატევს. აღსანიშნავია კავკასიის ყელი. მასში იგულისხმება ტერიტორია, რომელიც შავსა და კასპიის ზღვებს შორისაა მოქცეული.

⁵ ვაგონეტი (ფრან. wagonnet, რუს. ენის მეშვ.) – პატარა, თავდია ვაგონი, რომელიც გამოიყენებოდა მიწისქვეშა სამუშაოების დროს ტვირთის გადასაზიდად და მადაროელთა გადასაყვანად.

⁶ რეზორდი – ბორბლის რგოლის ან შკივის ამოზურცული ნაწილი, რომელიც ხელს უშლის ბორბლის გვერდით გადაადგილებას რელსების ან თოკების გასწვრივ მოძრაობისას.

დამაგრებულიყო მამოძრავებელი კაბელის მარყუჟის ერთ ან მეორე მხარეს. ამის წყალობით შესაძლებელი გახდა ვაგონეტების გაჩერება ან მათი მოძრაობის მიმართულების შეცვლა წამყვანი კაბელის უწყვეტი მოძრაობის შედეგად.

დიდი ხნის განმავლობაში სარკინიგზო ლიანდაგს მხოლოდ მაღაროებზე აშენებდნენ, თუმცა შემდგომში ფართოდ გავრცელდა ცხენების გამოყენებით მგზავრთა გადასაყვანი გზები. პირველი ასეთი სალიანდაგო გზა მოეწყო 1801 წელს ინგლისში ვონდსვორტსა და კროიდონს შორის.

პირველი ორთქლის ლოკომოტივი 1804 წელს ააშენა ბრიტანელმა ინჟინერმა რიჩარდ ტრევიტიკმა. იგი ახალგაზრდობაში იცნობდა შოტლანდიელ ინჟინერს ჯეიმს ვატს. მან 1763-1775 წლებში ორთქლის ძრავათა არსებული დიზაინის მოდიფიცირებით შექმნა გაცილებით ეფექტიანი ორმაგი მოქმედების ორთქლის ძრავა, რომელსაც დღეს ვატის ორთქლის ძრავა ეწოდება. ორმაგი მოქმედების ორთქლის ძრავამ გადამწყვეტი როლი შეასრულა ინდუსტრიული რევოლუციის მოხდენაში და ხელი შეუწყო დიდი ბრიტანეთისა და მთელი მსოფლიოს ეკონომიკურ განვითარებას. თუმცა იმ წლებში რკინა ძალიან ძვირი ღირდა, ხოლო თუჯის რელსები მძიმე მანქანას ვერ უძლებდა.

მომდევნო წლებში ბევრი ინჟინერი ცდილობდა ორთქლის ლოკომოტივების შექმნას, მაგრამ მათგან ყველაზე წარმატებული აღმოჩნდა ინგლისელი ინჟინერ-მექანიკოსი, „რკინის მამად“ წოდებული ჯორჯ სტეფენსონი, რომელმაც 1812-1829 წლებში შემოგვთავაზა არა მხოლოდ ორთქლმავლების რამდენიმე წარმატებული დიზაინი, არამედ მოახერხა მაღაროს მფლობელთა დარწმუნება პირველი რკინიგზის აშენებაში დარლინგტონიდან სტოკტონამდე, რომელიც გაუძლებდა ორთქლმავლებს. მოგვიანებით, სტეფენსონის ორთქლმავალმა „რაკეტამ“ გაიმარჯვა სპეციალურად მოწყობილ კონკურსში და გახდა მანჩესტერ-ლივერპულის პირველი საზოგადოებრივი გზის მთავარი ლოკომოტივი.

პირველი რკინიგზა, რომელზედაც მოეწყო რეგულარული სამგზავრო გადაყვანა, იყო 1807 წელს სვანსისა და მამბლის რკინიგზა უელსში. ვინაიდან იმ

დროს არ არსებობდა ეფექტიანი ორთქლის ლოკომოტივები, გამწევ ძალად ცხენებს იყენებდნენ.

საერთო გამოყენების პირველი რკინიგზა შეიქმნა ინგლისში 1825 წელს ჯორჯ სტეფენსონის მიერ – სტოკტონსა და დარლინგტონს შორის, რომლის სიგრძე 40 კმ-ს შეადგენდა. შედარებით დიდ ქალაქებს შორის პირველი რკინიგზა გაიხსნა 1830 წელს და დააკავშირა მანჩესტერის ინდუსტრიული ცენტრი საპორტო ქალაქ ლივერპულთან (56 კმ). აქ გამოიყენებოდა სტეფენსონის ორთქლის ლოკომოტივები. 1840 წლისთვის დიდ ბრიტანეთში რკინიგზის სიგრძე 2390 კმ-ს შეადგენდა.

აშშ-ში პირველი საერთო სარგებლობის 24 კმ-იანი სარკინიგზო მაგისტრალი ბალტიმორი-ოჰაიო 1830 წელს გაიხსნა. ამავე წელს პეტერბურგის უნივერსიტეტის პროფესორი ნ. პ. შჩეგლოვი თავის სტატიაში წერდა, რომ მიუხედავად პირველი რკინიგზის გახსნისა, რუსები ფიქრობდნენ, საწყლოსნო ტრანსპორტი მაინც უფრო მნიშვნელოვანი იყო. შჩეგლოვის სტატიაში ასევე ნათქვამია, რომ რკინიგზის ქსელის შექმნის საკითხს „უმთავრესი მნიშვნელობა აქვს რუსეთის ეკონომიკური განვითარებისთვის“.

XIX საუკუნეში რუსეთის გზების პირველი მინისტრი იყო პაველ მელნიკოვი (1804-1880). სწორედ მან დაარწმუნა რუსეთის იმპერატორი ნიკოლოზ I რკინიგზის მშენებლობის აუცილებლობაში. აღსანიშნავია, რომ რუსეთის იმპერიის ფინანსთა მინისტრი იგორ კანკრინი კატეგორიული წინააღმდეგი იყო რკინიგზაზე თანხის დახარჯვისა. მის არგუმენტს წარმოადგენდა ის, რომ ხალხი დაიწყებდა მოგზაურობას ყოველგვარი საჭიროების გარეშე, რაც გამოიწვევდა სულიერ გაუწონასწორებლობას (Тимошина, 2015, 120-122).

მსოფლიოს წამყვან ქვეყნებში რკინიგზის მშენებლობა თანდათან იღებდა ტემპს. ერთმანეთს მიჰყვებიან წამყვანი ინდუსტრიული ქვეყნები: 1835 წელს – ბელგია, გერმანია; 1837 წელს – საფრანგეთი, ავსტრია; 1829 წელს – ამერიკის შეერთებული შტატები.

პირველი რკინიგზა კონტინენტურ ევროპაში აშენდა ბელგიაში მეხელენსა და ბრიუსელს შორის ინჟინრების პიერ სიმონისა და გუსტავ დე რიდერის დიზაინით. იგი გაიხსნა 1835 წლის 6 მაისს.

გერმანიაში პირველი რკინიგზა გაიხსნა ბავარიის ქალაქებს – ნიურნბერგსა და ფიურტს შორის 1835 წელს.

ინდუსტრიალიზებულმა ევროპამ თავისი იმპერიული გავლენა, რკინიგზის აშენებით, მთელ აგრარულ სამყაროზე ჯერ კიდევ XIX საუკუნის მიწურულს გაავრცელა. ლოკომოტივმა უკვე დაამტკიცა თავისი შესანიშნავი შესაძლებლობები ევროპასა და ამერიკის შეერთებულ შტატებში ადგილობრივ და ეროვნულ ეკონომიკასთან დაახლოებით. და მას შემდეგ, რაც მაგისტრალური ხაზები დასრულდა, სარკინიგზო მანია მოედო საზღვრებს მიღმა. 1907 წლისთვის მატარებლები მიმოდიოდნენ დაახლოებით 168 000 მილის⁷ ლიანდაგზე ევროპისა და ამერიკის შეერთებული შტატების გარეთ. სამშენებლო კაპიტალის ინვესტიცია თითქმის 1,5 მილიარდ გირვანქა სტერლინგს შეადგენდა. იმავდროულად, რკინიგზის შესაძლებლობებმა მცირე სახელმწიფოების შთანთქმის იდეით მოხიბლა ევროპის გეოსტრატეგოსები. ლოკომოტივი, ორთქლის გემთან და ტელეგრაფთან ერთად, ამცირებდა დროსა და სივრცეს რეგიონებში და რეგიონებს შორის, ანიჭებდა მას ახალ ეკონომიკურ და სტრატეგიულ მნიშვნელობას. რკინიგზა და არხები, რომლებიც ინჟინრებმა და საზღვაო ფლოტებმა ააშენეს, განიხილებოდა როგორც საყოველთაო პროგრესის მიღწევა (Davis, Wilburn, 1991).

როგორც აღმოჩნდა, რკინიგზის იმპერიალიზმისა და ანტიიმპერიალიზმის იმდენი სახეობა იყო, რამდენიც ქვეყანა, რომლებიც რკინიგზას აშენებდნენ. მაგალითად, კანადაში თავისუფალი პოლიტიკისა და თავისუფალი ბაზრების პირობებში, რკინიგზამ საშუალება მისცა პრემიერ ჯონ მაკდონალდს, ამერიკული „რესპუბლიკანიზმის“ ყველა წინააღმდეგობის მიუხედავად, აეშენებინა და

⁷ მილი (ლათ. millia – ათასი [ნაბიჯი]) – მანძილის საზომი ერთეული (სხვადასხვა სახელმწიფოში სხვადასხვა სიგრძისაა). გეოგრაფიული მილი (7,420 კმ); საზღვაო მილი (1,852 კმ). ძველი რუსული მილი უდრის 7,467კმ-ს.

გაეძლიერებინა თავისი პოლიტიკური და ეკონომიკური კავშირები იმპერიასთან. „ბრიტანული ინდოეთის“ რკინიგზამ, მიუხედავად იმისა, რომ ეკონომიკური რესურსები დიდწილად ინდოეთის ხელში დატოვა, ქვეკონტინენტი გახსნა საერთაშორისო ბაზრების თავისუფალი თამაშისთვის და შეიმუშავა ბრიტანული ეკონომიკური „თანამგზავრი“. რკინიგზა ჩინეთში, ისევე როგორც ოსმალეთის იმპერიაში, სპარსეთსა და ტაილანდში, გამიზნული იყო აზიის იმპერიების ეკონომიკური განვითარების მონოპოლიზებისთვის, რომლებიც მოდერნიზაციის დაშლის პირას იყვნენ. ამ ნეომერკანტილისტური სარკინიგზო მაგისტრალებისთვის, დიდმა ძალებმა კერძო კაპიტალი იმპერიული სტრატეგიის სამსახურში შეიტანეს. მნიშვნელოვანია, რომ ეს იყო ხაზების ანექსია ევროპული ან იაპონური მეტროპოლიტენის ქსელებიდან მეზობელი აზიის ტერიტორიებზე, რამაც გამოიწვია დაყოფა ექსკლუზიურ სარკინიგზო ზონებად. აქედან გამომდინარე, სარკინიგზო იმპერიალიზმი აზიაში პირდაპირ იყო დაკავშირებული მეტროპოლიების ეროვნულ უსაფრთხოებასთან (Davis, Wilburn, 1991).

მნიშვნელოვანია რუსეთში რკინიგზის შექმნის ისტორიის პირველი ნაბიჯები. საზოგადო მოხმარების პირველი რკინიგზა რუსეთში შეიქმნა 1837 წელს სანქტ-პეტერბურგსა და ცარსკოე სელოს შორის, რომელიც 1840 წელს ვარშავა-ვენის რკინიგზის გახსნამდე ქვეყანაში პირველი, ხოლო მსოფლიოში მე-6 იყო. იმპერატორ ნიკოლოზ I-ის 1836 წლის 21 მარტის ბრძანება ცარსკოე სელოს რკინიგზის აღჭურვასთან დაკავშირებით გამოქვეყნდა 1836 წლის 15 აპრილს. მშენებლობა დაიწყო 1836 წლის 1 მაისს. გზა გაიხსნა 1837 წლის 30 ოქტომბერს; რელსის სიგანე შეადგენდა 1829 მმ-ს (Коллектив авторов, 1994, 24).

ცარსკოე სელოს გზა მიიჩნევა პირველ საზოგადოებრივ სამგზავრო რკინიგზად რუსეთში, რომლის ისტორია 1834 წლიდან იწყება. ამავე დროს, ჯერ კიდევ 1788 წელს პეტროზავოდსკში, ალექსანდროვსკის ქვემეხის ქარხანაში, აშენდა სამრეწველო რკინიგზის პროტოტიპი – თუჯის ბორბლების ხაზი. გარდა ამისა, XVIII საუკუნის ბოლოს რკინიგზამ დაიწყო მუშაობა სამრეწველო საწარმოებსა და მსხვილ

სამშენებლო ობიექტებზე. 1834 წლის აგვისტოში, ნიჟნი თაგილის ქარხანაში ექსპლუატაციაში შევიდა პირველი სამრეწველო რკინიგზა 3,5 კმ სიგრძის ორთქლის ლოკომოტივის წევით, რომელიც რუსეთში პირველი იყო და იგი ნიჟნი თაგილის ქარხანაში ააშენეს ყმა ძმებმა, მამა-შვილმა ეფიმ და მირონ ჩერეპანოვებმა. იგი გამოიყენებოდა მაღაროდან ქარხანაში მადნის გადასატანად, ორიგინალური კონსტრუქციის ორთქლმავლის გამოყენებით. ჩერეპანოვებმა ერთი წლის შემდეგ უფრო ძლიერი ორთქლის ლოკომოტივი ააგეს, მაგრამ მეფის მთავრობამ ამჯობინა ლოკომოტივების ინგლისიდან გამოწერა.

1834 წელს რუსეთში ჩავიდა ჩეხი ინჟინერი, ვენის პოლიტექნიკური ინსტიტუტის პროფესორი და მეწარმე ფრანც ფონ გერსტნერი, რომლის ხელმძღვანელობით შენდებოდა პირველი რკინიგზა ავსტრიაში. გერსტნერს მიაჩნდა, რომ არსად მსოფლიოში ისეთი მომგებიანი არ იქნებოდა რკინიგზა, როგორიც რუსეთში, გამომდინარე მისი უკიდურეს სივრცეებიდან (Бульбов, 2016, 104).

1835 წელს, იმპერატორ ნიკოლოზ I-თან პირად შეხვედრაზე, გერსტნერმა მას შესთავაზა სანქტ-პეტერბურგიდან მოსკოვამდე რკინიგზის აშენება, ხოლო თავის პირობად წამოაყენა მონოპოლიური უფლება 20 წლის განმავლობაში ყველა რუსული რკინიგზის მშენებლობაზე, აშენებული გზების შეუზღუდავი ვადით მის საკუთრებაში გადასვლასთან ერთად. წინადადების განსახილველად შეიქმნა სპეციალური კომიტეტი და გერსტნერის მიერ აშენებული რკინიგზის შესასწავლად ავსტრიაში გაიგზავნა ინჟინერთა კორპუსის შემადგენლობა ოფიცერ ნ. ო. კრაფტიოს ხელმძღვანელობით, რომელმაც 1835 წლის ივნისში რუსეთში დაბრუნების შემდეგ წარმოადგინა ზემოაღნიშნული რკინიგზის თავისებური აღწერა. მოგვიანებით, გერსტნერმა რუსებს შესთავაზა მცირე ზომის რკინიგზის აშენება, რომელიც აჩვენებდა რუსეთის პირობებში რკინიგზის მშენებლობისა და გამოყენების შესაძლებლობას. შედეგად, გერსტნერს არ მიუღია სანქტ-პეტერბურგი-მოსკოვის რკინიგზის მშენებლობაზე პრივილეგია, მაგრამ 1836 წლის მარტში მას მცირე ექსპერიმენტული გზის მშენებლობის ნება დართეს.

რკინიგზის მშენებლობა პეტერბურგიდან ცარსკოე სელომდე დააფინანსა კერძო სააქციო საზოგადოებამ, რომლის თითქმის ყველა აქცია (ჯამში 250 ათასი მანეთი) შეიძინა გრაფმა ალექსეი ბობრინსკიმ. გრაფის მეუღლის სასამართლოსთან კავშირის წყალობით, სააქციო საზოგადოებამ მიიღო მთავრობისგან გზის მშენებლობის ექსკლუზიური უფლება ისე, რომ პრივილეგიის მინიჭებიდან 10 წლის განმავლობაში არავის ექნებოდა ასეთი გზის მშენებლობის უფლება მითითებულ მანძილზე (Мошенский, 2014).

მშენებლობას ხელმძღვანელობდა ავსტრიელი ინჟინერი ფრანც გერსტნერი. რკინიგზა აშენდა 1,829 მმ-იანი (6 ფუტი⁸) ლიანდაგით, მაქსიმალური დახრილობით 1,9%.⁹ რკინიგზისთვის საჭირო აღჭურვილობის შეძენა ხდებოდა საზღვარგარეთ. კერძოდ, შეიძინეს რელსები, საისრე გადამყვანები, სამაგრები, მოძრავი შემადგენლობა.

თავდაპირველად, ცარსკოე სელოს სარკინიგზო მაგისტრალი განლაგდა სანქტ-პეტერბურგიდან ცარსკოე სელომდე, შემდეგ კი იგი გაგრძელდა ქალაქ პავლოვსკამდე, ხოლო მარშრუტის მთლიანი სიგრძე 27 კილომეტრამდე გაიზარდა. ცარსკოე სელოსა და პავლოვსკს შორის ცხენებით მატარებლის პირველი საცდელი სვლა 1836 წლის 27 სექტემბერს განხორციელდა.

1836 წლის 3 ოქტომბერს ინგლისიდან კრონშტადტში ჩაიტანეს პირველი ორთქლმავალი, ხოლო 3 ნოემბერს ეს ორთქლმავალი თავისი შემადგენლობით პავლოვსკში – ბალშოე კუზმინოს (კუშკინი) მონაკვეთზე გადაიტანეს. ვაგონები უფრო ჰგავდა სხვადასხვა ტიპის ეტლებს და შესაბამისად, მათ უწოდებდნენ – „ჩარაბანს“, „ბერლინს“, „დილიჟანს“, „ვაგონს“. საერთო ჯამში, გზის გახსნისთვის რუსეთში შემოვიდა ინგლისისა და ბელგიისგან ნაყიდი 6 ორთქლმავალი, 44 სამგზავრო და 19 სატვირთო ვაგონით (Марговенко, 2004).

⁸ ფუტი (ინგლ. foot – ტერფი) – ბრიტანული, ამერიკული და ძველრუსული სიგრძის საზომი ერთეული, უდრის 30,48 სანტიმეტრს.

⁹ Сборник сведений о железных дорогах в России. Санкт-Петербург, 1867.

ორთქლმავლები შეიქმნა იმ პერიოდში ევროპაში არსებული ორთქლმავლების ტიპების საფუძველზე, მაგრამ კონსტრუქციაში შეიტანეს ცვლილებები, რომლებიც დაკავშირებული იყო ლიანდაგის სიგანესთან. გერსტნერის მოთხოვნით, ორთქლმავალს უნდა ჰქონოდა 40 ცხენისძალიანი სიმძლავრე და შესძლებოდა რამდენიმე ვაგონის გადაყვანა სამასი მგზავრით, საათში 40 მილი სიჩქარით.

სანქტ-პეტერბურგი-ცარსკოე სელოს მონაკვეთზე გზის საზეიმო გახსნა მოხდა 1837 წლის 30 ოქტომბერს. პირველი გაშვებისას ორთქლმავლის მემანქანე თავად ფრანც გერსტნერი იყო. რკინიგზის საბჭოს წევრებმა რუსეთში პირველი რკინიგზის გახსნაზე მიიწვიეს იმპერატორი ნიკოლოზ I და სხვა საპატიო სტუმრები. მატარებელი, რომელსაც თავად გერსტნერი მართავდა, შეუფერხებლად გავიდა ბაქნიდან. პეტერბურგიდან ცარსკოე სელოში მგზავრობას 35 წუთი დასჭირდა, ხოლო უკან დაბრუნებას – 27 წუთი. მატარებლის მაქსიმალურმა სიჩქარემ 64 კმ/სთ-ს მიაღწია, ხოლო საშუალო სიჩქარემ – 51 კმ/სთ-ს. მომდევნო სამ დღეში ყველამ მატარებლით იმოგზაურა პეტერბურგიდან ცარსკოე სელოში და უკან.

თავდაპირველად, მატარებლები ცხენების გაწევით მოძრაობდნენ და მხოლოდ კვირაობით – ორთქლის ძალით. რკინიგზა ორთქლით წვეაზე მთლიანად გადაერთო 1838 წლის 4 აპრილს.

მოძრაობა ცარსკოე სელო-პავლოვსკის მონაკვეთზე 1838 წლის 22 მაისს გაიხსნა. პავლოვსკის სადგურზე ასევე გაიხსნა სპეციალური საკონცერტო დარბაზი, სადაც 1856 წლიდან იოჰან შტრაუსი დიდი წარმატებით გამოდიოდა.

ლოკომოტივების, ვაგონებისა და რელსების შეკვეთა ძირითადად ხდებოდა საზღვარგარეთ, მაგრამ სატვირთო ვაგონების ნაწილი, წყალმომარაგების ორთქლის ძრავები, წყლის მილები, საგზაო მექანიზმების წარმოება დაიწყო ალექსანდროვსკის ქარხანაში, პეტერბურგში.

XIX საუკუნის 60-იანი წლების ბოლოს მატარებლების სიჩქარემ მიაღწია საშუალოდ 42,7 კმ/სთ-ს, ხოლო მგზავრობის დრო 32,3 წუთს შეადგენდა. 1876 წლის 5

ივნისს გაიხსნა მოძრაობა მეორე ლიანდაგზე, რამაც მნიშვნელოვნად გაზარდა მატარებლების სიჩქარე და უსაფრთხოება.

როგორც დამოუკიდებელი რკინიგზა, ცარსკოე სელოს სარკინიგზო მაგისტრალი არსებობდა 1900 წლის 2 იანვრამდე, რის შემდეგაც შეიძინეს მოსკოვი-ვინდავო-რიბინსკის რკინიგზის შემადგენლობისთვის და შეიცვალა რუსული ლიანდაგით (1524 მმ).

მხოლოდ ექვსი ორთქლმავლის გადაკეთება მოხერხდა ახალი ლიანდაგისთვის. მთლიანობაში, ცარსკოე სელოს სარკინიგზო მაგისტრალი, მისი დამოუკიდებელ რკინიგზად არსებობის განმავლობაში, მომარაგდა 34 ორთქლმავლით.

ამ მაგისტრალის შეფასება ადგილობრივ მცხოვრებთა მხრიდან განსხვავებული იყო. მას „გასართობი“ უწოდეს, რადგანაც მიიჩნევდნენ, რომ სამეფო გასართობი ან ატრაქციონი იყო. მეორე მხრივ, სპეციალისტებისთვის ძალიან დიდი მნიშვნელობა ჰქონდა რუსეთში რკინიგზის მშენებლობის შემდგომი განვითარებისათვის:

გზების სპეციალისტებმა, რომლებიც სწავლობდნენ საგზაო ინჟინერთა კორპუსში, პრაქტიკული ტრენინგი გაიარეს არსებულ რკინიგზაზე, რამაც საბოლოოდ შესაძლებელი გახდა, შექმნილიყო ნიკოლაევსკის რკინიგზის მშენებელთა გუნდი.

1841 წლიდან ტარდებოდა მოძრავი შემადგენლობის ცდები და მიმდინარეობდა სამეცნიერო მუშაობა რელსებზე ორთქლმავლის ბორბლების გადაბმის კოეფიციენტის დასადგენად. ჩატარდა რამდენიმე უცხოური კომპანიის ორთქლის ლოკომოტივების შედარებითი ტესტები, რათა აერჩიათ საჭირო მოდელები საბჭოთა ორთქლმავლებისა და ვაგონების წარმოებისთვის.

ლოკომოტივებისა და სხვა მოძრავი შემადგენლობის ექსპერიმენტული შესყიდვების შედეგად, შემუშავდა და წარმოადგინეს რუსეთის მოთხოვნები მატარებლებზე, ვაგონებსა და რკინიგზის სხვა მექანიზმებზე.

ჩატარდა ფართო ლიანდაგის გრძელვადიანი ექსპლუატაცია, ასევე ჩატარდა ექსპერიმენტები იმ ფართო ლიანდაგებზე, რომელთაც აჩვენეს ამ ზომის უარყოფითი ეკონომიკური მხარე და რამაც მიგვიყვანა ისეთი ნორმალური ზომის ლიანდაგის არჩევამდე, რომელიც დღემდეა შემორჩენილი.

1842-1855 წლებში რუსეთში მნიშვნელოვანი საქმიანობა მიმდინარეობდა რკინიგზის მოდერნიზაციასთან დაკავშირებით, და სწორედ ნიკოლოზ I-ის ბიუროკრატიული მთავრობა, თავად მეფის მეთაურობით, უზრუნველყოფდა ამ ინიციატივის მუდმივ იმპულსირებას და არა რუსეთის საზოგადოების სხვა სეგმენტი.

მეფესა და მის მთავრობას არ გააჩნდა იდეოლოგიური ამბივალენტობა ისეთი მასშტაბური ტექნოლოგიური ინოვაციისადმი, როგორიც იყო პეტერბურგი-მოსკოვის რკინიგზა. მიუხედავად იმისა, რომ მთავრობის ზოგიერთი წარმომადგენელი აღშფოთებული იყო უზარმაზარ ხარჯებთან დაკავშირებით, ხელისუფლებიდან არავის გაუპროტესტებია, რადგანაც ეშინოდათ რუსეთის ცხოვრებაზე მისი გავლენის. პირიქით, სურდათ, რკინიგზას მნიშვნელოვანი ცვლილებები მოეხდინა რუსეთის ეკონომიკურ ცხოვრებაში.

ერთი მხრივ, ეს გახლდათ იმედი, რომ არსებული წარმოებისა და ვაჭრობის მოდელები დაეხმარებოდა ეფექტიანობის ამაღლებას და გაზრდიდა მატერიალური დოვლათის წარმოებას. მაგრამ ასევე, გაჩნდა იმედი, რომ რკინიგზა ხელს შეუწყობდა ეკონომიკის ახალი დარგების განვითარებას, განსაკუთრებით მძიმე მრეწველობაში. სანქტ-პეტერბურგი-მოსკოვისა და სხვა სარკინიგზო ქსელების აშენებით ნიკოლოზ I-ისა და მისი მთავრობის მიზანს წარმოადგენდა უფრო მდიდარი და ძლიერი რუსეთის შექმნა. მეფე და მისი მთავრობა არ განიხილავდნენ რკინიგზას, როგორც სოციალურ ცვლილებათა ინსტრუმენტს და ელოდნენ, რომ იგი უზრუნველყოფდა არსებული სისტემის გაძლიერებას. მაგრამ იმედოვნებდნენ, რომ რკინიგზას ექნებოდა არა მხოლოდ დიდი ადმინისტრაციული და სამხედრო ეფექტი, არამედ იგი რუს ხალხს მოუტანდა მატერიალური ცხოვრების გაუმჯობესებას.

1842-1855 წლები, ნიკოლოზ I-ის მეფობის ბოლო ცამეტი წელიწადი გადაწყვეტად იქცა რუსეთში ტრანსპორტის განვითარებისთვის. ამ პერიოდის განმავლობაში 1842 წლამდე არსებული სატრანსპორტო სისტემა გაფართოვდა და გაუმჯობესდა. მთავარ სახეობებად რუსეთის მთელ ტერიტორიაზე კვლავინდებურად რჩებოდა საწყლოსნო ტრანსპორტი და გზები. მიუხედავად იმისა, რომ ტრანსპორტის ამ ტრადიციული სახეობების განვითარება მნიშვნელოვანი იყო, ისინი მაინც გარკვეულწილად შეზღუდვებსაც განიცდიდნენ, თავისი ბუნებიდან გამომდინარე. რუსეთში ეს განსაკუთრებით განპირობებული იყო მისი დიდი ფართობებითა და მკაცრი კლიმატით.

როგორც უკვე აღვნიშნეთ, რუსეთში რკინიგზის საკითხი განსაკუთრებით წამოიწია 1835 წლიდან, თუმცა 1842 წლამდე მხოლოდ ერთადერთი რკინიგზა აშენდა – სანქტ-პეტერბურგი-ცარსკოე სელო. ცარსკოე სელოს რკინიგზის წარმატებამ საფუძველი ჩაუყარა წინადადებებს სხვა ძირითადი რკინიგზების მშენებლობის შესახებ, კერძოდ, სანქტ-პეტერბურგი-მოსკოვის რკინიგზის მშენებლობას. რუსეთის მთავრობის მიერ არც ერთი წინადადებათაგანი არ მიუღიათ, მაგრამ 1839 წლისათვის მეფემ, თავისი პროგრესულად მოაზროვნე ერთგული მრჩევლების დახმარებით, დაიწყო ინიციატივის გამოჩენა და დიდ ქალაქებს შორის რკინიგზის მშენებლობის შესაძლებლობის მიზანმიმართული კვლევა. 1842 წლის 13 იანვარს მთავარი მრჩევლების სპეციალურ თათბირზე, მეფემ გამოაცხადა მისი გადაწყვეტილება სანქტ-პეტერბურგი-მოსკოვის რკინიგზის მშენებლობის შესახებ, რომელიც სახელმწიფო ხარჯებით დაფინანსდებოდა. ეს უმნიშვნელოვანესი გადაწყვეტილება იყო სწორედ რუსეთის ეპოქის დასაწყისი. 1842 წლიდან მეფე უწევდა მკაცრ და პირად კონტროლს რკინიგზის მშენებლობის ყველა ასპექტს, გულისყურით აკონტროლებდა პროექტში ჩართულ მის დაქვემდებარებულებს, თუნდაც უმნიშვნელო მცირე ფინანსურ საკითხებთან დაკავშირებით თანხმობის მიცემის დროსაც კი (ჰეივუდი, 1998).

სანქტ-პეტერბურგი-მოსკოვის რკინიგზა უნდა ყოფილიყო ყველაზე დიდი და ძვირადღირებული ერთი სამშენებლო პროექტი, რომელიც განხორციელდა რუსეთში პეტრე დიდის მიერ ქალაქ სანქტ-პეტერბურგის დაარსების შემდეგ. 400 მილზე ოდნავ მეტ სიგრძეზე გაჭიმული რკინიგზა, იმ დრომდე ერთი ადმინისტრაციის ქვეშ დაგეგმილ და აშენებულ ყველაზე დიდ მაგისტრალს წარმოადგენდა მთელ მსოფლიოში. იმ დროისთვის რკინიგზიდან მოელოდნენ, რომ მას ექნებოდა ეკონომიკური, პოლიტიკური და სამხედრო ღირებულება, რადგანაც იგი დააკავშირებდა რუსეთის იმპერიის ორ უდიდეს ქალაქს და უზრუნველყოფდა რუსეთის კომერციულად მნიშვნელოვანი და პოპულარული სამხრეთ-დასავლეთის შიდა ნაწილის სწრაფ და საიმედო დაკავშირებას ბალტიის უდიდეს პორტთან. მეტიც, რკინიგზა უფრო მეტ მნიშვნელობას მიიღებდა მას შემდეგ, რაც აშენდებოდა რკინიგზა ქვედა ვოლგისა და შავი ზღვის რეგიონში. ამგვარად, დედაქალაქებს შორის რკინიგზა მიიჩნეოდა სარკინიგზო ქსელის პირველ ნაწილად, რომელსაც საბოლოოდ უნდა მოეცვა სულ მცირე, რუსეთის ევროპული ნაწილი.

სანქტ-პეტერბურგი-მოსკოვის რკინიგზის მშენებლობას არ ჰქონია უპირობო წარმატება. მშენებლობას 4 წელიწადით მეტი დასჭირდა, ვიდრე გეგმით იყო გათვალისწინებული და მოსალოდნელი ორჯერ უფრო ძვირი დაჯდა. სანქტ-პეტერბურგი-მოსკოვის რკინიგზის მშენებლობა დაიწყო 1842 წელს და დასრულდა 1851 წელს.

1851 წლის თებერვალში მეფემ ასევე გასცა ბრძანება სანქტ-პეტერბურგი-ვარშავის რკინიგზის მშენებლობასთან დაკავშირებით, რომელიც ასევე სახელმწიფოს სახსრებით უნდა აშენებულიყო. სანქტ-პეტერბურგი-მოსკოვის რკინიგზისგან განსხვავებით, ამ ხაზის მშენებლობის პირდაპირი დანიშნულება სამხედრო და ადმინისტრაციული იყო, რომელსაც უნდა უზრუნველყო პირდაპირი სარკინიგზო კავშირი სანქტ-პეტერბურგსა და პოლონეთის სამეფოს შორის. ამ რკინიგზის მშენებლობა დასრულდა 1862 წელს (პეივუდი, 1998).

2. 2. XIX საუკუნის მეორე ნახევრის საქართველო

ამ პერიოდის საქართველოში, რომელიც იმპერიის ნაწილს წარმოადგენდა, რუსეთი ატარებდა თავის საშინაო პოლიტიკას. კერძოდ, რუსეთმა საქართველო ორ გუბერნიად დაყო. ამავდროულად, დაიწყო ეკონომიკური ძვრებიც, კერძოდ, საქართველოში XIX საუკუნის 30-იანი წლებიდან იწყება სოფლის მეურნეობისა და მრეწველობის, მათ შორის სამთო მოპოვებისა და გადამამუშავების განვითარება, რაც გარკვეულწილად რკინიგზის განვითარებას უკავშირდება.

რუსეთ-სპარსეთისა და რუსეთ-ოსმალეთის ომების წარმატებით დამთავრების შემდეგ საქართველოში შედარებით სიმშვიდე დამყარდა და ბოლო მოეღო გაუთავებელ თავდასხმებს, რომლებიც დიდი ხნით წყვეტდა მშრომელ მოსახლეობას თავის პირდაპირ საქმიანობას. რუსეთის იმპერიამ შემლო უზრუნველყო სტაბილურობა, რასაც მოჰყვა მოსახლეობის ზრდა და ვაჭრობის განვითარება. გადიდდა ნათესების ფართობი. საერთო წარმატებაზე მეტყველებს ისეთი ფაქტიც, როგორიცაა ხორბლის წარმოების სწრაფი ტემპით ზრდა. ხორბლით ვაჭრობის ზრდასთან ერთად მარცვლეულ კულტურათა ფართობებს ზრდიდნენ არა მარტო გლეხები, არამედ მემამულეებიც. ქართული ხორბალი საზღვარგარეთაც გადიოდა, მაგრამ მისი ძირითადი მომხმარებელი მაინც ადგილობრივი მოსახლეობა იყო. შედარებით მეტი სავაჭრო მნიშვნელობა ჰქონდა სიმინდს, რომლის ექსპორტი საგრძნობი გახდა XIX საუკუნის 40-იანი წლებიდან, განსაკუთრებით კი გაიზარდა 60-იანი წლებიდან. მაშინ საქართველოდან საზღვარგარეთ ყოველწლიურად გადიოდა ერთ მილიონ ფუტამდე¹⁰ სიმინდი.¹¹

სოფლის ვაჭრობის განვითარებაში განსაკუთრებით დიდი იყო მევენახეობა-მელვინეობის როლი, რომელიც საქართველოს სახალხო მეურნეობის ერთ-ერთ

¹⁰ ფუტი – მასის ერთეული. უდრის 16,38 კგ-ს. იხმარებოდა მეტრული სისტემის შემოღებამდე. ქართული საბჭოთა ენციკლოპედია, ტ. 10, თბილისი, 1986. 418.

¹¹ საქართველოს ისტორიის ნარკვევები, 1970, ტ. 5, 56-59.

ძირითად და წამყვან დარგს წარმოადგენდა. ქართული ღვინო საკმაო რაოდენობით საქართველოს ფარგლებს გარეთ გადიოდა.

შედარებით მსხვილი კაპიტალისტური საწარმოები საქართველოში აღმოცენდა XIX საუკუნის პირველ ნახევარში, კერძოდ, 20-30-იანი წლებიდან, როდესაც ტექნიკური პროგრესი ევროპაში და აგრეთვე რუსეთშიც მნიშვნელოვან წარმატებას აღწევს. საქართველოს სამრეწველო განვითარებას არ შეეძლო არ განეცადა ევროპისა და რუსეთის მრეწველობის გავლენა. საქართველოში დაარსებულ პირველსავე შედარებით მსხვილ საწარმოებში ვხვდებით უცხოეთიდან თუ რუსეთიდან შემოტანილ მანქანა-იარაღებს (დაზგებს, ღუმელებს, ქვაბებსა და სხვ.), მაგრამ ტექნიკური სიახლენი მხოლოდ ნაწილობრივ მოიცავდნენ წარმოებას. ორთქლის ძრავის არსებობა რეფორმამდელ ხანაში, თუმცა დადასტურებულია რამდენიმე საწარმოში, მაგრამ მაინც იშვიათობას წარმოადგენდა.

ამრიგად, XIX საუკუნის 40-50-იან წლებში საქართველოში, კერძოდ, თბილისში, მრეწველობის თითქმის ყველა დარგში – ლითონისა და ხეტყის დამმუშავებელ, ასევე მინის, ტყავის, აბრეშუმის, საპნის წარმოებაში, ტექსტილურ და კვების მრეწველობაში – არსებობდა შედარებით მსხვილი საწარმოები. ყველა მათგანში გამოიყენებოდა დაქირავებული მუშების შრომა. იქაც კი, სადაც შესაძლებლობა იყო იძულებითი შრომის გამოყენებისა, ძირითად სამუშაოებს დაქირავებული მუშები ასრულებდნენ.

1852 წლისათვის თბილისის გუბერნიაში 154 საწარმო არსებობდა, ხოლო 10 წლის შემდეგ მათმა რაოდენობამ 400-ს გადააჭარბა. აღნიშნულ საწარმოთა უმრავლესობა ემსახურებოდა საკმაოდ ფართო ბაზარს. აბრეშუმის ნაწარმი გადიოდა საზღვარგარეთ და რუსეთში; ტყავის, საპნის, მინის, თამბაქოს საწარმოთა პროდუქცია საღებოდა მთელ ამიერკავკასიაში და ნაწილობრივ ჩრდილოეთ კავკასიაში.¹²

¹² საქართველოს ისტორიის ნარკვევები, 1970, ტ. 5, 60.

სასოფლო-სამეურნეო და სამრეწველო საქმიანობის აღმავლობას თან მოჰყვა ვაჭრობის ზრდა. ამას ხელი შეუწყო ფეოდალურ საბაჟოთა გაუქმებამ, გაიზარდა უცხოეთთან ვაჭრობა, რასაც განაპირობა ე.წ. „შელავათიანი ტრანზიტის“ შემოღებამ. XIX საუკუნის 20-იან წლებში თბილისელი ვაჭრები მომრავლდნენ ევროპის ბაზრებზე. ევროპიდან შემოტანილი საქონლის ნაწილი საქართველოში იყიდებოდა, ნაწილი კი სპარსეთში გადიოდა. თბილისში წარმოიშვა კომერციული სახლები, გაჩნდა იარმარკები, იგივე ბაზრობები (სურგულაძე, 51). თბილისელი ვაჭრები ასევე მომრავლდნენ რუსეთის ბაზრობებზეც. რუსეთიდან უპირატესად შემოჰქონდათ ბამბის, სელის, შალისა და აბრეშუმის ქსოვილები, რკინისა და ფაიფურის ნაწარმი, შაქარი, ხორბლის ფქვილი. ევროპის ქვეყნებიდან კი შემოჰქონდათ ძვირფასი ღვინოები, ყავა, საღებავი, სანელებელი, შაქარი, ფოლადი და ტყვია. სპარსეთიდან შემოჰქონდათ აბრეშუმი და შალის ქსოვილები, გამოყვანილი ტყავი, ხმელი ხილი და აზიური საქონელი. თბილისელ ვაჭრებს ნაირნაირი საქონელი გაჰქონდათ რუსეთში და საზღვარგარეთ. მაგალითად, ნოვგოროდის იარმარკაზე 1850 წელს თბილისელ ვაჭრებს ჩაუტანიათ 1 მლნ 195 ათასი მანეთის საქონელი, დასავლეთ საქართველოდან სიმინდის დიდი რაოდენობა ინგლისსა და ირლანდიაშიც კი გაჰქონდათ (სურგულაძე, 51).

XIX საუკუნის პირველ ნახევარში საქართველოში არსებულ შედარებით მსხვილ საწარმოთა მაგალითზე კარგად ჩანს ის თავისებურება, რომელიც აქ მრეწველობის განვითარებას ქვეყანაში შექმნილი პირობების გამო თავიდანვე მოჰყვა. რუსეთი საქართველოს განიხილავდა როგორც კოლონიას. თავდაპირველად ზრუნავდა, რათა აქ განვითარებულიყო მხოლოდ მრეწველობის ისეთი დარგები, რომლებიც არათუ ხელს არ შეუშლიდა თავად რუსეთის მრეწველობას, არამედ, პირიქით, ხელს შეუწყობდა მას წინასწარ დამუშავებული ნედლეულისა თუ ნახევარფაბრიკატების მიწოდებით. მეორე მხრივ, ცარიზმი, თავად რუსეთის სამრეწველო განვითარების შედარებითი სისუსტის გამო, ხელს უწყობდა ადგილზე ისეთი დარგების აღმოცენებასაც, რაც აუცილებელი იყო სოფლის მეურნეობის

განვითარებისათვის (კერძოდ, ლითონდამუშავებელი წარმოება). მაგრამ საბოლოოდ ასეთი „ზრუნვა“, მიუხედავად იმისა, რომ ცალმხრივ ხასიათს ატარებდა, ობიექტურად ნიშნავდა საწარმოო ძალთა განვითარებისათვის ხელის შეწყობას.

სპარსეთთან და ოსმალეთთან რუსეთის იმპერიის ომების წარმატებით დასრულებულის შემდეგ, ცარიზმი გადავიდა ამიერკავკასიის ეკონომიკური ათვისების ღონისძიებაზე. მან ე.წ. „შელავათიანი ტრანზიტი“ 1836 წელს შეცვალა „ამკრძალავი ტარიფით“, რითაც გზა გადაუკეტა უცხოეთის ქვეყნებთან თავისუფალ ვაჭრობას და გზა გაუხსნა თავის ვაჭრებს. საქართველოს ეკისრებოდა რუსეთის ფაბრიკა-ქარხნებისთვის ნედლეულის მიწოდება, სამაგიეროდ, რუსეთი აქ იმკვიდრებდა ბაზარს თავისი პროდუქციის გასასაღებლად.

მნიშვნელოვანი ცვლილებები დაიწყო საქართველოს სოციალურ ცხოვრებაში. თავად-აზნაურთა ნაწილი რუსეთის სამსახურში ჩადგა. რუსულმა მმართველობამ კი შეცვალა აზნაურების ადრინდელი მდგომარეობა. რუსეთმა გააუქმა საქართველოს ეკლესიის ავტოკეფალია.

საქართველოს სამრეწველო განვითარება 70-80-იან წლებში განპირობებული იყო ბურჟუაზიული რეფორმების გატარებითა (1864-1875 წწ.) და ფართო სარკინიგზო მშენებლობით.

სარკინიგზო მშენებლობა თავისთავად იწვევდა მრეწველობის მთელი რიგი დარგების აღმოცენებას, ხელს უწყობდა ზოგიერთი მათგანის შემდგომ გაფართოებას (ხეტყის დამუშავება, ლითონის დამუშავება). მეორე მხრივ, რკინიგზა თავისი დამხმარე წარმოებით (რკინიგზის სახელოსნოები, დეპო და სხვ.) თავად იქცა მსხვილ სამრეწველო ობიექტად. რკინიგზის გაყვანამ ხელი შეუწყო ტექნიკურ პროგრესს მრეწველობაში. შედარებით გაადვილდა უცხოეთიდან და რუსეთიდან მანქანების შემოტანა, გადაიჭრა მანქანური წარმოების ენერგეტიკული ბაზის საკითხიც (ბაქოს ნავთობის შემოზიდვა, რუსეთისა და ადგილობრივი – ტყიბულის ქვანახშირის დანიშნულების ადგილზე მიზიდვა). არსებითად რკინიგზის გაყვანის

შედეგს წარმოადგენს ბათუმის სამრეწველო ქალაქად გადაქცევა, სადაც მოეწყო ბაქოს ნავთობის ექსპორტთან დაკავშირებული მსხვილი წარმოება.

2. 3. ამიერკავკასიაში რკინიგზის გაყვანის აუცილებლობა და რკინიგზის პირველი მონაკვეთის მშენებლობა საქართველოში

XIX საუკუნის პირველი ათწლეულის განმავლობაში ამიერკავკასიის ქვეყნების რუსეთის იმპერიაში გაერთიანების რთული პროცესი მიმდინარეობდა. რუსეთმა 1801-1810 წლებში შეძლო თავის შემადგენლობაში შეეყვანა საქართველოს სამეფო-სამთავროები, სომხეთის ჩრდილო-აღმოსავლეთ რაიონები და აზერბაიჯანის ჩრდილოეთ ტერიტორია. XIX საუკუნის 20-იანი წლების მიწურულს რუსეთმა თავის იმპერიაში გააერთიანა ახალციხის ოლქი და სომხეთის აღმოსავლეთ მიწები, ხოლო 1879 წელს ბათუმის ოლქიც გაათავისუფლა ოსმალეთის ჯარისგან და საქართველოს გუბერნიას შეუერთა (კუპატაძე, 2004, 70). რუსეთს სჭირდებოდა, რომ თავისი ახალშემოერთებული სამხრეთი ტერიტორია განევიტარებინა, რათა იგი თავისი ეკონომიკისთვის მნიშვნელოვან და მომგებიანი ადგილად ექცია.

სამეცნიერო ლიტერატურაში (აგუტინსკ-დოლგორუკოვი, ზვერევი და სხვ.) და მათზე დაყრდნობით სხვა მკვლევრები აღნიშნავენ, რომ ამიერკავკასიაში რკინიგზის გაყვანის საკითხი ჯერ კიდევ 1857 წლიდან დაისვა (კუპატაძე, 2004, 74). პეტერბურგში მიწერილ მოხსენებით ბარათებში ნიკოლაი მორდვინოვი¹³ წერდა, რომ საქართველოში რკინიგზისა და სხვა გზების მშენებლობა კიდევ უფრო განამტკიცებდა კავკასიაში რუსეთის ბატონობას. მორდვინოვმა ჯერ კიდევ 1827 წელს რუსეთის იმპერატორ ნიკოლოზ I-ს გაუგზავნა წერილი, რომელშიც ასაბუთებდა, თუ რატომ იყო აუცილებელი საქართველოში გზებისა და რკინიგზის მშენებლობა. „გარდა იმისა, რომ საქართველო მდიდარია სხვადასხვა ნედლეულით, მას შეუძლია

¹³ ნიკოლაი მორდვინოვი – ეკონომისტი, მეცნიერი, რომელიც საქართველოში იყო მოვლენილი ეკონომიკური პერსპექტივების შესასწავლად.

გახდეს რუსეთისთვის დიდი შემოსავლის წყარო“, – წერდა მორდვინოვი, რომელიც თავის შემდგომ წერილებში ასევე აღნიშნავდა, რომ აუცილებელი იყო შავი ზღვიდან კასპიის ზღვამდე დამაკავშირებელი გზის მშენებლობა და ფოთში კარგი ნავსადგურის აგება (კუპატაძე, 2004, 75).

1856 წელს ინჟინერ-კაპიტანმა ბოლესლავ სტატკოვსკიმ შეკრიბა ყველა სტატისტიკურ-ეკონომიკური მონაცემი და 1857 წლის იანვარში კავკასიის ძალების მთავარი შტაბის უფროსს მილიუტინს გაუგზავნა მოხსენებითი ბარათი თბილისიდან კასპიის ზღვამდე რკინიგზის ხაზის გაყვანის აუცილებლობის შესახებ. წერილში იგი აღნიშნავდა, რომ ამ მონაკვეთში ძალიან დიდი იყო ტვირთების მოძრაობა – 1,5 მლნ ფუთი წელიწადში, საიდანაც 1,3 მლნ ფუთი მხოლოდ ჯარის ფუნქციონირებისთვის იყო საჭირო. ამ მოხსენებითი ბარათიდან ჩანს, რომ რკინიგზის მშენებლობა იმდროინდელი გამოთვლით 7 მლნ მანეთი ჯდება (კუპატაძე, 2004, 76-77).

1857 წელს თბილისში, კერძო საქმეზე, მცირე ხნით, გენერალ-ლეიტენანტი სტეფან ხრიულოვი ჩამოვიდა. მან კავკასიის მეფისნაცვალს ალექსანდრ ბარიატინსკის გადასცა კომერციული მრჩევლის თხოვნა, რომ ადგილზე შეეკრიბა ადგილობრივი კაპიტალისტები და შეექმნა სააქციო საზოგადოება, რომელიც ბაქოდან თბილისამდე რკინიგზის მშენებლობას ითავებდა. ამიერკავკასიის ხელისუფლებას 1858 წლის ბოლოს ჰქონდა რკინიგზის გაყვანის რამდენიმე პროექტი. რჩებოდა მხოლოდ ამ მნიშვნელოვანი პროექტის დაფინანსების პრობლემა, რისი გადაწყვეტაც იმპერიის ხაზინას დამოუკიდებლად არ შეეძლო (კუპატაძე, 2004, 91).

1860-იან წლებში მოგზაურები აღიარებდნენ, რომ კავკასიის მეფისნაცვალ ალექსანდრ ბარიატინსკის¹⁴ საქართველო სრულიად გარდაექმნა. თბილისში აღდგა იტალიური თეატრი, ქუჩებს ბაქოს ნავთზე მომუშავე 200 ულტრათანამედროვე ფარანი ანათებდა, გაშენდა ალექსანდრეს ცენტრალური ბაღი, 150-მა ფრანგმა მოქალაქემ თბილისი ფრანგული მოდური კორსეტებით, წიგნებით, სამზარეულოთი,

¹⁴ ალექსანდრ ბარიატინსკი (1815-1879) – თავადი, რუსი ფელდმარშალი, გენერალ-ადიუტანტი. კავკასიის მეფისნაცვალი 1856-1863 წლებში. 1857 წლიდან ხელმძღვანელობდა საქართველოში საგლეხო რეფორმის მოსამზადებელ სამუშაოებს.

მანერებითა და იდეებით გაამრავალფეროვნა. ქუთაისისა და თბილისის გიმნაზიებში 3 000 მოწაფე სწავლობდა, ხოლო ორ მთავარ ქალაქს შორის სწრაფი დილიჩანსები მოძრაობდა (რეიფილდი, 2022, 436).

1862 წელს საქართველოში ჩამოვიდა ახალი მეფისნაცვალი, დიდი თავადი მიხაილ რომანოვი (ნიკოლოზ I-ის ვაჟი). მას შემდეგ რაც მიხაილ რომანოვმა მიმართა იმპერატორს, ამ დროიდან იწყება საქართველოში რკინიგზის მშენებლობა.

1864 წლის 11 დეკემბერს მეფისნაცვლის მთავარი სამმართველოს უფროსმა წერილით მიმართა რუსეთის იმპერიის ფინანსთა მინისტრს როიტნერს, რომელშიც იგი ფოთიდან თბილისამდე რკინიგზის გაყვანის აუცილებლობაზე საუბრობდა. მისი წინადადებით, რკინიგზის დასაგები მიწის ვაკისის¹⁵ ნაწილი ჯარისკაცებს, ხოლო ნაწილი ადგილობრივ მოსახლეობას უნდა გაეყვანათ, რისთვისაც ხაზინიდან 1 მლნ რუბლის გამოყოფას ითხოვდა ერთი წლის მანძილზე და ასაბუთებდა, რომ ასე უფრო იაფი დაჯდებოდა რკინიგზის მშენებლობა, ვიდრე თავისუფალი დაქირავებული მუშებით. მშენებლობაზე სამხედრო ნაწილების გამოყენების საკითხს მხარს უჭერდა კავკასიის არმიის მთავარსარდალიც. მაგრამ პრობლემის გადაწყვეტისათვის აუცილებელი იყო თვით მეფის თანხმობა. მეფისნაცვალმა მიხაილ რომანოვმა თავის ძმას ალექსანდრე II-ს ვრცელი წერილი გაუგზავნა, სადაც აღნიშნავდა, რომ კავკასიაში იმყოფება 350-ათასიანი არმია და თუ ამ არმიის მხოლოდ საჯარიმო ნაწილებს – 4200 ჯარისკაცს გამოიყენებდნენ რკინიგზის მშენებლობაში, მაშინ რკინიგზის მშენებლობა ფოთიდან თბილისამდე ორ წელიწადში დამთავრდებოდა (კუპატაძე, 2004, 103). მეფემ ძმას უარი ვერ უთხრა და 1865 წლის 11 თებერვალს ნება დართო მშენებლობაზე ჯარისკაცები გამოეყენებინათ. სამშენებლო სამუშაოები ყვირილა-გრაკალის უბანზე 1865 წლის 1 მაისს დაიწყო. მოგვიანებით აღმოჩნდა, რომ ჯარისკაცების გამოყენება არაეფექტიანი იყო და სამუშაო წინ ვერ მიდიოდა. სამუშაოების ხელმძღვანელი, ინჟინერ-პოლკოვნიკი ბოლესლავ სტატკოვსკი თავიდანვე გრძნობდა, რომ რკინიგზის მშენებლობაზე სამხედრო ნაწილების

¹⁵ ვაკისი – რკინიგზის ყრილი, რაზედაც შპალებია დაწყობილი და რელსები დაგებული.

გამოყენება არაეფექტური იქნებოდა. მან დიდი ფიქრისა და ყოყმანის შემდეგ გენერალ-ადიუტანტ ნიკოლაი ლევაშოვს, რომელიც ამ მშენებლობას კურირებდა მეფისნაცვლის კანცელარიიდან, სთხოვა მოიჯარეებისა და თავისუფალი მუშების გამოყენება. თან დაუსაბუთა, მშენებლობა რომ ჯარისკაცებს გაეგრძელებინათ, იგი არასოდეს დამთავრდებოდა. მშენებლობა საკმაოდ რთულ პირობებში მიმდინარეობდა. მთიანი რელიეფის გარდა, კოლხეთის დაბლობში მრავლად იყო დაჭაობებული ფართობები; ჯარისკაცები და იქ მომუშავე პერსონალი ხშირად ავადდებოდნენ სხვადასხვა ინფექციით. აღნიშნულის გამო რკინიგზის მშენებლობა შეფერხდა.

1867 წლის მარტში პეტერბურგში არსებულმა კავკასიის კომიტეტმა განიხილა მიმოსვლის გზათა და ფინანსთა სამინისტროს მიერ 1867 წლის იანვარში გაგზავნილი წერილი, სადაც აღნიშნავდნენ, რომ რკინიგზის მშენებლობით ორი კონკურენტი – „პარკინგსი-პაუერი“ და „ტრანშერი-სტელი“ დაინტერესდნენ. ასევე წარდგენილ იყო სახელმწიფო ეკონომიკის დეპარტამენტის გენერალ-ადიუტანტის კონსტანტინ ჩეკვინის საკონცესიო¹⁶ პროექტი. იმავე სხდომაზე გადაწყდა, რომ პროექტის განხილვაში კიდევ ერთი კონკურენტი, ცნობილი ინგლისელი ფინანსისტი ლენგსიც მიიღებდა მონაწილეობას. მაგრამ, მიუხედავად ასეთი დიდი კონკურენციისა, კომიტეტმა გამარჯვებული ვერ გამოავლინა, ვინაიდან მისი მონაწილენი კავკასიის კომიტეტის მიერ მიღებული კონცესიის პროექტის მთელ რიგ პუნქტებს არ ეთანხმებოდნენ და სახარჯთაღრიცხვო თანხის გაზრდას ან სამუშაოების მოცულობის შემცირებას მოითხოვდნენ, რაც კომიტეტისთვის კატეგორიულად მიუღებელი იყო (კუპატაძე, 2004, 111-112).

მოგვიანებით, 1867 წლის 25 ივნისს კავკასიის კომიტეტმა დაამტკიცა ბარონეტ სერ ტომას გეორგ ავგუსტ პარკინგსთან და ფრედერიკ პაუერთან შემუშავებული

¹⁶ კონცესია (ლათ. concessio – ნებართვა, რუს. ენის მეშვ.). 1. სახელმწიფოს მიერ კერძო მრეწველთან ან სამრეწველო კომპანიასთან დადებული ხელშეკრულება, რომლის მიხედვითაც ამ უკანასკნელს ეძლევა უფლება გარკვეულ სამრეწველო საწარმოთა, მთამადნეულის და მისთ. ექსპლუატაციისა; 2. ასეთი ხელშეკრულების მიხედვით ორგანიზებული საწარმო.

საკონცესიო პროექტი. ამიერკავკასიის რკინიგზის პირველი ნაწილის მშენებლობას სათავეში ჩაუდგა ინგლისელი ბარონეტ პარკინგის კომპანია. მაგრამ, ძირითად სამუშაოებს ბუნგე-პალაშკოვსკის სამშენებლო ფირმა ახორციელებდა (კუპატაძე, 2004, 112).

რკინიგზის მშენებლობა ჭიანურდებოდა. ამიტომ, მეფისნაცვალმა კვლავ მიმართა სახელმწიფო ხაზინას დამატებით 2,7 მლნ რუბლის გამოყოფის თხოვნით. იმპერიის ფინანსთა მინისტრმა მიხაილ რეიტერნმა გამოაცხადა, რომ ეს თანხა საკმარისი არ იქნებოდა რკინიგზის დასასრულებლად. ყველაზე მოხერხებულად მიიჩნიეს დარჩენილი სამუშაოები ფოთი-თბილისის რკინიგზის სამშენებლო საზოგადოებისათვის გადაეცათ და შესაბამისად, კონცესიონერ ინგლისელ ფრედერიკ პაუერთან მოლაპარაკებაც დაიწყო სამუშაოების 5 მლნ რუბლად დასრულებასთან დაკავშირებით, რაზეც პაუერმა თანხმობა განაცხადა. 1870 წელს კავკასიის კომიტეტმა წინადადება დაამტკიცა და რკინიგზის მშენებლობაზე პასუხისმგებლობა მთლიანად საზოგადოებას დააკისრა.

1870 წლიდან კონცესია ენერგიულად შეუდგა სამუშაოების შესრულებას, დაითხოვა ძველი მუშაკები და მოიყვანა ახლები და ყველა სამუშაო 13 თვეში დაასრულა. მოძრაობა მაგისტრალზე ოფიციალურად 1871 წლის აგვისტოში უნდა გახსნილიყო. 1871 წლის 12 აგვისტოს გაზეთ „დროების“ 31-ე ნომერში დიდი ქართველი საზოგადო მოღვაწე ნიკო ნიკოლაძე, რომელსაც უდიდესი როლი მიუძღვის ფოთი-თბილისის რკინიგზის მშენებლობის საქმეში, ნ. სკანდელის ფსევდონიმით წერდა: „...აგვისტოს თოთხმეტს იკურთხება და გაიხსნება ჩვენი რკინის გზა, ფოთიდან ყვრილამდე... დამეთანხმეთ, რომ ამაზე უკეთესი ამბავი ჩვენს ქვეყანაში ძვირი საშოვარია“ (კუპატაძე, 2004, 124).

აღნიშნულ მონაკვეთზე, 118 ვერსის¹⁷ მანძილზე აგებული იყო 62 ხიდი. მათი საერთო სიგრძე 1227 საჟენს¹⁸ წარმოადგენდა, ასევე აღსანიშნავი იყო მდინარე რიონსა

¹⁷ ვერსი – ძველებური რუსული სიგრძის საზომი ერთეული. უდრის 1,06 კმ-ს. იხმარებოდა მეტრული სისტემის შემოღებამდე.

და ცხენისწყალზე აგებული 42 ვერსის საერთო სიგრძის ჯებირები. ერთ ვერსზე 1200 მუხის შპალი, ანუ მთლიან გზაზე 165 000 შპალი იყო დაგებული. 118 ვერსის მანძილზე მოეწყო 6 სადგური: ფოთი, ჭალადიდი, ახალსენაკი, სამტრედია, ქუთაისი (რიონი), ყვირილა (ზესტაფონი). პირველ ეტაპზე ყველა ეს სადგური საკმაოდ დაბალ დონეზე იყო მოწყობილი (კუპატაძე, 2004, 122).

შედარებით უკეთესი მდგომარეობა იყო მოძრავი შემადგენლობების მხრივ. თავის სტატიაში ნიკო ნიკოლაძე ძალიან დეტალურად აღწერს, რომ ჯერ კიდევ არ არის რკინიგზა და აღჭურვილობა მაღალი დონის, მაგრამ ფაქტია, რომ საქართველოში პირველი რკინიგზა ამოქმედდა და მისი ამოქმედების საქმეში დიდი წვლილისთვის ნიკო ნიკოლაძეს ოქროს ჟეტონიც კი გადაეცა, რომელიც მას რუსეთის იმპერიაში მატარებლებით უფასო მგზავრობის უფლებას აძლევდა (კუპატაძე, 2004, 125).

1871 წლის 14 აგვისტოს, ადრიან დილას, ყვირილის სადგურზე უამრავი ადამიანი შეიკრიბა, ხოლო პირველი მატარებლის მგზავრები იყვნენ რუსეთის მეფისნაცვალ კავკასიაში მიხაილ რომანოვი და „სხვა ბრწყინვალე საზოგადოება“ (კუპატაძე, 2004, 126).

1871 წლის 21 აგვისტოს მატარებლების მოძრაობის პირველი გრაფიკი შემოიღეს. 1872 წლის 10 ოქტომბერს კი ფოთიდან თბილისში პირველი მატარებელი ჩავიდა.

ფოთი-თბილისის მატარებლის გაშვების შემდეგ რკინიგზისადმი ინტერესი ძალიან გაიზარდა. მოვაჭრეებმა და მგზავრებმა ძალიან სწრაფად აუღეს მას ალლო, ტვირთნაკადი საგრძნობლად იზრდებოდა. ყოველივე ამან დაანახვა რკინიგზის ხელმძღვანელობას, რომ საჭირო იყო სხვა მონაკვეთების მშენებლობა. დაიწყო ფიქრი

¹⁸ საჟენი – ძველებური რუსული სიგრძის საზომი ერთეული; უდრის 2 მეტრსა და 13 სმ-ს. იხმარებოდა მეტრული სისტემის შემოღებამდე. ჭაბაშვილი, მიხეილ, უცხო სიტყვათა ლექსიკონი. თბილისი: გამომცემლობა „განათლება“, 1989. 63-68.

ურთულესი მონაკვეთის – ყვირილა-სურამის (მაშინდელი მიხაილოვო¹⁹) და მიხაილოვო-თბილისის მონაკვეთის დაგეგმვაზე. ყვირილიდან მიხაილოვომდე 59 ვერსია, აქედან 119 საჟენის რკინიგზა ურთულეს რელიეფურ მონაკვეთზე დაიგო. 1872 წლის იანვრისთვის რკინიგზის რელსები უკვე გორამდე დააგეს, ხოლო იმავე წლის 12 ივნისს პირველი საცდელი მატარებელი შევიდა. შეიქმნა მიმდები კომისია, რომელმაც 1872 წლის 29 აგვისტოდან 10 სექტემბრამდე იმუშავა და ფოთი-თბილისის მთელი ხაზი შეამოწმა. მისი სიგრძე 189 512 ვერსი იყო. ააგეს 18 სადგური. ჯამში ეს რკინიგზა 23 მლნ 603 ათასი ლითონის რუბლი დაჯდა (კუპატაძე, 2004, 130).

პირველი მატარებელი ფოთიდან თბილისში 1872 წლის 10 ოქტომბერს ჩავიდა. ეს რკინიგზა ჯერ კიდევ არ იყო სრულყოფილი. ეტყობოდა, რომ ნაჩქარევად აშენდა. თუმცა პირველი ნაბიჯი უკვე გადაიდგა – მატარებელს შეეძლო ფოთიდან თბილისამდე როგორც მოქალაქეების, ისე ტვირთის გადაზიდვა.

აღნიშნულს უნდა მოჰყოლოდა შემდეგი დიდი რკინიგზის – თბილისი-ბაქოს მშენებლობა, მაგრამ რუსეთის იმპერიის ოსმალეთთან ომის გამო ეს პროექტი რამდენიმე წლით გადაიდო.

ამჯერად განვიხილავთ იმ ეტაპებს, რომელიც მთავარი რკინიგზის დაპროექტება-მშენებლობის პარალელურად და დასრულების შემდეგ მიმდინარეობდა საქართველოში. პირველ რიგში ეს გახლავთ რიონი-ქუთაისის შტო.

თავდაპირველად რკინიგზა ქალაქ ქუთაისზე გავლით პროექტდებოდა, მაგრამ პროექტით ის 7 კმ-ით დაშორდა ქუთაისს. მას მოსკოველი მდიდარი ვაჭრის ანანოვის²⁰ კუთვნილი აჯამეთის ტყის ახლოს უნდა გაეწყო. 1865 წელს ქუთაისის ქალაქის თავმა ლუარსაბ ლოლუამ საკმაოდ დასაბუთებული მოხსენებითი ბარათი წარუდგინა მეფისნაცვალს, სადაც ის ასაბუთებდა ქუთაისთან რკინიგზის კავშირის აუცილებლობას. მას არგუმენტად მოჰყავდა, რომ ტყიბულის ქვანახშირის საბადოს

¹⁹ მიხაილოვო – 1872-1918 წლებში ხაშურს ეწოდებოდა მიხაილოვო მეფისნაცვალ მიხაილ რომანოვის (1862-1882) პატივსაცემად. 1921 წლიდან მიენიჭა ქალაქის სტატუსი.

²⁰ ივან (ოვანეს) ანანოვი – თბილისში დაბადებული რუსეთის იმპერიის პირველი გილდიის ვაჭარი. XIX საუკუნის დასავლეთ საქართველოში ყველაზე მსხვილი მიწათმფლობელი და მეურნე.

დამუშავება გააჩენდა ქვანახშირის სწორედ რკინიგზით გადაზიდვის აუცილებლობას (კუპატაძე, 2004, 135). ქუთაისელთა თხოვნით, მეფისნაცვალ მიხაილ რომანოვი დაინტერესდა და ამ საკითხის გარკვევა დაიწყო. მშენებლებმა დაარწმუნეს, რომ პროექტის შეცვლა არ იყო მიზანშეწონილი, თუმცა ქუთაისელთა თხოვნის დაკმაყოფილება შესაძლებელი იქნებოდა სადგურ რიონიდან სადგურ ქუთაისამდე ცალკე ხაზის მშენებლობით. საქმე იქამდეც კი მივიდა, რომ როდესაც ქუთაისში ხმა გავარდა, რკინიგზა ქუთაისზე არ გაივლისო, ქალაქი პანიკამ მოიცვა. გაზეთი „კავკაზი“ ერთ-ერთ სტატიასში წერდა, რომ ეს უღმრთოებელი ორთქლმავალი ყველაფერს თბილისისკენ ეზიდება, ხოლო ქუთაისელებს არაფერს უტოვებსო (კუპატაძე, 2004, 137).

მიუხედავად იმისა, რომ გადაწყვეტილება თითქოსდა მიღებული იყო, 1871 წელს ფოთი-თბილისის რკინიგზის მთავარმა მოიჯარემ გეორგ კროლიემ განაცხადა, რომ ის მზად იყო ქალაქ ქუთაისში ხელმწიფე-იმპერატორის ჩაბრძანების აღსანიშნავად, თავისი ხარჯებით, ყოველგვარი გარანტიების გარეშე, უშუალოდ ქალაქამდე რკინიგზის შტო გაეყვანა. 1871 წლის 26 სექტემბერს, მან განცხადება შეიტანა, რომლითაც მხოლოდ ყველა საჭირო მიწის ნაკვეთის უფასოდ გადაცემას და სამშენებლო მასალებისა და მოწყობილობების საბაჟო გადასახადისაგან გათავისუფლებას ითხოვდა. ოთხ წელიწადზე მეტი დასჭირდა სხვადასხვა დაწესებულებაში ამ მცირე მონაკვეთზე რკინიგზის გასაყვანად ნებართვის მიღებას. მხოლოდ 1875 წლის 23 აგვისტოს დაამტკიცა პროექტი უმაღლესმა ხელისუფლებამ. მისი მშენებლობა ფოთი-თბილისის რკინიგზის სააქციო საზოგადოებას დაევალა. 1877 წლის დასაწყისში მშენებლობა დასრულდა და 16 აპრილს მოძრაობაც დაიწყო.

შემდეგი მონაკვეთს უფრო ამბიციური, თბილისიდან ბაქოს მიმართულება წარმოადგენდა.

ჯერ კიდევ 1857 წელს ამიერკავკასიაში რკინიგზის მშენებლობის სამხედრო-სტრატეგიული პერსპექტივები განიხილებოდა გენერალ-ლეიტენანტ სტეფან

ხრიულოვის მოხსენებებში. გენერლის წინადადებით, უნდა შექმნილიყო კერძო კომპანია რკინიგზის ასაშენებლად.

1857 წელს კავკასიაში რუსეთის იმპერიის მეფისნაცვალმა, თავადმა ალექსანდრ ბარიატინსკიმ იმპერატორ ალექსანდრე II-ს წარუდგინა მოხსენება „ამიერკავკასიაში რკინიგზასა და შეღავათიან ვაჭრობაზე“, სადაც იგი განმარტავდა, კასპიისა და შავ ზღვას შორის რკინიგზის მშენებლობის მნიშვნელობასა და სარგებელზე იმპერიის ეკონომიკისათვის. მოხსენების პირველი ნაწილი მოიცავდა სამხედრო-სტრატეგიულ სარგებელს, ხოლო მეორე ნაწილი – ეკონომიკურ უპირატესობას (აზერბაიჯანის რკინიგზა, 2020, 19-20).

ამიერკავკასიის რკინიგზის მშენებლობის იდეას ხელისუფლებამ მხარი დაუჭირა 1861 წელს. შეადგინეს საწყისი დოკუმენტები, განლაგება და მშენებლობის პროექტი. 1861 წელს განიხილეს ინჟინერ ალექსანდრ ბელის მიერ შემუშავებული სრული პროექტი. პროექტი ითვალისწინებდა რკინიგზის მშენებლობას შამახი-მინგეჩაური-თბილისი-გორი-ქუთაისის მონაკვეთზე. აღნიშნული პროექტი ჩავარდა იმის გამო, რომ ის იყო ძალიან ძვირი და არ მოიცავდა ბაქოს.

რუსეთის მეფის ძმამ, დიდმა თავადმა მიხაილ რომანოვმა 1864 წლის 7 იანვარს მოხსენებითი ბარათი მიწერა თავის ძმას მეფე ალექსანდრე II-ს, სადაც იგი განმარტავდა, რომ აუცილებელი იყო კავკასიის რეგიონის რუსეთთან დაახლოება, არა მხოლოდ ადმინისტრაციული მიზნებისათვის, არამედ ეკონომიკურადაც. ამისთვის აუცილებელი იყო მანძილის შემცირება ცენტრალურ რუსეთამდე და ეს შესაძლებელი გახდებოდა მხოლოდ რკინიგზის მშენებლობით. რკინიგზა სამუდამოდ დააკავშირებდა ამიერკავკასიას რუსეთთან და ამიერკავკასია იქნებოდა არა დამოუკიდებელი, არამედ რუსეთის იმპერიის აზიის გაფართოებული საზღვარი.

შემდეგი პროექტი, რომელიც დეტალურად იყო გაწერილი ეკუთვნოდა ინგლისელ ინჟინერსა და გამომგონებელს ჯონ დიქსონ გიბსს, რომლის პროექტიც ითვალისწინებდა რკინიგზის მშენებლობას ბაქო-ევლახი-ელიზავეტპოლი (განჯა)-აღსთაფა-თბილისის მონაკვეთზე. რადგანაც გიბსის პროექტი უფრო იაფი ჯდებოდა,

იგი 1865 წელს დაამტკიცეს, როგორც ამიერკავკასიის რკინიგზის მთავარი პროექტი. პირველი რკინიგზა აზერბაიჯანში გაიხსნა 1880 წლის 20 იანვარს და ეს იყო ბაქო-საბუნჩი-სურახანის მონაკვეთი.

მოგვიანებით, 1879 წლის დეკემბერში სპეციალურმა კომიტეტმა შეარჩია პროექტი, რომლითაც დაიწყო თბილისი-ბაქოს სარკინიგზო ხაზის მშენებლობა. 550-კილომეტრიანი ხაზი აშენდა 3,5 წლის განმავლობაში. ასევე აშენდა 3 ძირითადი და 10 პატარა სადგური, 15 დიდი ხიდი, 2 გვირაბი, 51,5 კმ სიგრძის სარეზერვო და დამხმარე ხაზი (აზერბაიჯანის რკინიგზა, 2020).

ბაქო-ელიზავეტპოლი (განჯა)-თბილისის მთავარმა ხაზმა ფუნქციონირება დაიწყო 1883 წლის 8 მაისს. რკინიგზის მშენებლობა დააფინანსა სს „ამიერკავკასიის რკინიგზამ“ და კომპანია ახორციელებდა ამ ხაზის მენეჯმენტს გახსნის შემდეგაც. ნავთობი ჩადიოდა შავი ზღვის სანაპირომდე. რადგანაც თბილისის რკინიგზა დაკავშირებული იყო ფოთთან, თუმცა, ფოთის პორტი არ ყოფილა აღჭურვილი დიდი მოცულობის ნავთობის მისაღებად, ამიტომ, უფრო შესაფერისი ბათუმის პორტი მალევე აღჭურვეს შესაბამისი ტექნიკით, რათა დიდი მოცულობით ნავთობი მიეღო და შესაბამისად, რკინიგზაც გაფართოვდა ბათუმიდან-თბილისამდე.

მას შემდეგ, რაც შესაძლებელი გახდა თბილისი-გორი-ქუთაისი-ფოთი-ბათუმის მონაკვეთის ბაქო-ელიზავეტპოლი-თბილისის მთავარი ხაზის გაფართოება, კასპიისა და შავი ზღვის სანაპიროები ერთმანეთს დაუკავშირდა რკინიგზით.

მიუხედავად იმისა, რომ ყველა სიკეთე სახეზე იყო, იყვნენ სკეპტიკოსებიც, რომლებიც არ მიიჩნევდნენ სწორად ამ პროექტის განხორციელებას.

შემდეგი ეტაპს უკვე ბათუმამდე რკინიგზის მშენებლობა წარმოადგენდა. ამ რკინიგზის მშენებლობის იდეამ რუსეთ-ოსმალეთის ომის შემდგომ დაიწყო განხორციელება. სწორედ ამ ომის შემდეგ აიღო კონტროლი ბათუმზე მეფის რუსეთმა. ბათუმის პორტი მნიშვნელოვანი კონკურენტი იყო ფოთის პორტისათვის, ვინაიდან იქ დიდ გემებს შეეძლოთ შესვლა.

რუსეთის მინისტრთა კომიტეტმა „ამიერკავკასიის რკინიგზის“ სააქციო საზოგადოებას 1878 წლის 1 ნოემბერს ნება დართო დაეწყო სამტრედიიდან ბათუმამდე რკინიგზის გაყვანისათვის საჭირო სამიეზო სამუშაოების საწარმოებლად. მუშაობა მიდიოდა სამი მიმართულებით და სწორედ იმ პროექტმა მიიღო მხარდაჭერა, რომელიც სამტრედიიდან დღევანდელი ლანჩხუთისა და ოზურგეთის მუნიციპალიტეტების სოფლებზე გაივლიდა. სამტრედია-ბათუმის რკინიგზის ხაზის ღირებულებამ 6 მლნ 531.864 რუბლი შეადგინა.

1880 წლის 6 ივნისს რუსეთში, მინისტრთა კომიტეტმა დაამტკიცა ხარჯთაღრიცხვა და პროექტი. სამუშაოები 1881 წლის იანვრიდან დაიწყო. ცნობისათვის, ამ პროექტზე მუშაობდა ცნობილი ქართველი მწერალი ეგნატე ნინოშვილიც.

საკმაოდ რთულ პირობებში მიმდინარეობდა სამშენებლო სამუშაოები. ბათუმელებს რკინიგზის მშენებლობის დიდი მოლოდინი ჰქონდათ. უკვე 1883 წლის 21 მაისს კომისიამ დაათვალიერა და ექსპლუატაციაში მიიღო აღნიშნული რკინიგზა. ხოლო 1883 წლის 23 მაისს ბათუმში პირველი ორთქლმავალი იხილეს.

XIX საუკუნის 70-იან წლებში ბათუმის ნავსადგურის მეშვეობით მხოლოდ 20 ათასი ფუთი სხვადასხვა სახეობის ტვირთი გადიოდა, ხოლო 1895 წლიდან ნავსადგურის ბრუნვამ 79 მლნ 444 ათას ფუთს მიაღწია (კუპატაძე, 2004, 171). ნავთობპროდუქტების გარდა გადიოდა მარგანეცი, აბრეშუმი, კაკლის მორები, მუხის მასალა.

მას შემდეგ, რაც ბათუმამდე რკინიგზამ ჩააღწია, 1883 წლის ოქტომბერში თბილისში ჩამოვიდა რუსეთის იმპერიის გზათა მინისტრი, გენერალ-ადიუტანტი კონსტანტინ პოსიეტი და სახელმწიფო ქონების მინისტრი ი. ოსტროვსკი (ვაჟბედაშვილი, 2001, 19). თბილისის რკინიგზის სადგურში მათ დახვდნენ ქართველი თავად-აზნაურები ნ. ზ. ჭავჭავაძე (დაღესტნის მმართველი), გენერალ-ლეიტენანტი ივ. გ. ამილახვარი, ფლიგელ-ადიუტანტი ივ. ორბელიანი. ასევე, იასე ანდრონიკაშვილი, დ. ჭავჭავაძე, ი. ნ. ჭავჭავაძე, ილია ჭავჭავაძე, თელავისა და

თბილისის მაზრის უფროსები: ნიკოლოზ და ერასტი ჩოლოყაშვილები. ამ დეპუტაციის მთავარი თხოვნა მინისტრისადმი იყო, რომ დაწყებულიყო კახეთისკენ რკინიგზის მშენებლობა, რათა ეს მდიდარი და ლამაზი მხარე რკინიგზით დაჰკავშირებოდა თბილისს. აღნიშნულ ფაქტს მაშინვე გამოეხმაურა ილია ჭავჭავაძე: „საგანი იმოდენაა სიგრძე-სიგანისაა, იმოდენად რთულია და ზოგიერთთა მიზეზთა გამო იმოდენად შეკუმშულია და შინ-კეცილია, რომ მის გამოსაკვლევად ხანგრძლივი დაკვირვება უნდა; უნდა ბეჯითი, მცოდნე და თავიდან ფეხებამდე მართალ განმჭვრეტი თვალი“ (ვაჟბედაშვილი, 2001, 20). ილია ჭავჭავაძე აუცილებელ მნიშვნელობას ანიჭებდა კახეთში მოყვანილი არა მარტო ღვინის, არამედ სხვა სასოფლო-სამეურნეო პროდუქტების გატანას რუსეთში. ის წერდა: „კახეთს შეუძლიან გაუძღვეს ღვინით თითქმის მთელ რუსეთსა, რომელიც მილიონებს ხარჯავს საზღვარგარეთ ღვინოების სასყიდლად და ამ სახით მილიონები შინიდან გარეთ გადის“ (ვაჟბედაშვილი, 2001, 20). 1888 წლის 15 ივნისს პეტერბურგში განიხილეს თბილისს თავად-აზნაურების პირველი მოთხოვნა კახეთის რკინიგზის მშენებლობის შესახებ. შეხვედრას ესწრებოდნენ რუსეთის იმპერიის გზათა მიმოსვლის, ფინანსთა მინისტრი და სახელმწიფო კონტროლის წარმომადგენლები. მიუხედავად იმისა, რომ აღინიშნა კახეთის რკინიგზის მნიშვნელობა, ამ შეხვედრაზე რუსეთის იმპერიის სახელმწიფო ხაზინამ უარი თქვა მის დაფინანსებაზე.

მიუხედავად ამისა, 1893 წელს თბილისის თავად-აზნაურთა სახსრებით შედგა ვიწრო რკინიგზის პროექტი სადგურ ნავთლულიდან თელავამდე, რომელიც ინჟინერ პუშეჩნიკოვს ეკუთვნოდა. 1897 წელს რუსეთიდან კახეთში მიავლინეს ინჟინერი რომანოვი, რომელმაც რევიზია ჩაუტარა პუშეჩნიკოვის პროექტს და მიზანშეწონილად ცნო მისი განხორციელება. მან რამდენიმე ცვლილება შეიტანა აღნიშნულ პროექტში. თავიდანვე განიხილებოდა კახეთის რკინიგზის ორი პროექტი. ეს არის ჩრდილოეთ მიმართულება, რომელიც ითვალისწინებდა ხაზის მშენებლობას ზემო ავჭალიდან თიანეთის გასასვლელით თელავამდე და

სიღნაღამდე. მეორე მიმართულება კი უფრო სამხრეთით – სოლუთბულახიდან პრასიანის გადასასვლელით (ვაჟბედაშვილი, 2001, 22). 1903 წელს ამიერკავკასიის რკინიგზის მშენებლობის სხდომაზე განიხილეს საკითხი, რომ კახეთის რკინიგზის მშენებლობის საოპერაციო კაპიტალისთვის სახელმწიფოს გაეცა გარანტიები. მაგრამ რუსეთ-იაპონიის ომმა ხელი შეუშალა ამ გადაწყვეტილების მიღებას. კახეთის რკინიგზის სამხრეთის მიმართულებით გაყვანით დაინტერესებული იყო კახეთის თავად-აზნაურთა მცირე, მაგრამ გავლენიანი ნაწილი, ასევე თბილისის ვაჭრების დიდი ნაწილი. პრიორიტეტი სწორედ სამხრეთის მარშრუტს მიენიჭა. 1909 წელს თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურობამ როგორც იქნა, მიიღო რკინიგზის კონცესია²¹ და მთავრობის მიერ გარანტირებული საოპერაციო სესხების გამოცემის უფლება. 1909 წელს 25 მაისს კახეთის რკინიგზის მშენებლობის მონაწილეობის სურვილი გამოთქვა პოლონურმა სამშენებლო ფირმამ „ვესტერმან K“²². იმავე წელს რკინიგზის მშენებლობის მონაწილეობის სურვილი გამოთქვეს თბილისელმა ვაჭრებმა: კარლ კრაუზემ და გეოლოგიის დოქტორმა ოტო ფრიცმა. მათ 600 ათასი მანეთის ოპერაციის რეალიზაციის უფლება მიიღეს. 1910 წლის 24 დეკემბერს პეტერბურგში რუსეთ-აზიის ბანკის ინიციატივით შედგა კახეთის რკინიგზის მშენებლობის საზოგადოების პირველი სხდომა. თავდაპირველი პროექტით 1912 წლის აპრილიდან დაიწყებოდა რკინიგზის სამშენებლო სამუშაოები და იგი 1914 წლის ბოლოს შევიდოდა ექსპლუატაციაში. პარალელურად მიმდინარეობდა რკინიგზის პროექტის დაზუსტება. მთელი ამ პერიოდის განმავლობაში მიმდინარეობდა რკინიგზისთვის მიწების გამოსყიდვა, რათა მშენებლობა დროულად დაწყებულიყო. 1913 წლის მაისისთვის შესრულებული იყო მიწის სამუშაოების 42% და ხელოვნური ნაგებობების მშენებლობის 48%. 1915 წელს 15 მაისს პეტერბურგში შედგა კახეთის რკინიგზის საზოგადოების მორიგი სხდომა, რომელზეც აღინიშნა, რომ 1914 წლის 19 ივლისს გამოცხადებული მობილიზაციის

²¹ კონცესია – ნებართვა, დათმობა. სახელმწიფოს მიერ კერძო მრეწველთან, უცხოეთის ფირმასთან დადებული ხელშეკრულება, რომლის მიხედვითაც მრეწველი (ფირმა) იღებს გარკვეულ სამრეწველო საწარმოთა, მთამადნეულისა და მისთ. ექსპლუატაციის უფლებას.

გამო სამუშაოების ნორმალურად განხორციელება შეფერხდა. მიზეზი პირველი მსოფლიო ომის დაწყება იყო.

მიუხედავად უამრავი სიძნელისა, 1915 წლის 18 ივლისისთვის კახეთის რკინიგზის მშენებლობა ფაქტობრივად დასრულდა (ვაჟბედაშვილი, 2001, 100). გზის საექსპლუატაციო სიგრძე 161 კმ იყო. 1915 წლის შემოდგომიდან კახეთის რკინიგზა ექსპლუატაციაში შევიდა. ამ პროექტს იმ დროისთვის კახეთისა და საზოგადოდ საქართველოს ეკონომიკისთვის ძალიან დიდი მნიშვნელობა ჰქონდა.

სარკინიგზო მშენებლობის პარალელურად, მნიშვნელოვანია განვიხილოთ, როგორი იყო საქართველოს ეკონომიკური და სოციალური მდგომარეობა ამ პერიოდში. XIX საუკუნის 90-იან წლებში რუსეთის იმპერიამ სწრაფი სამრეწველო აღმავლობა განიცადა (სურგულაძე, 122). ამ პერიოდში მისი ყველა დარგი იმდენად დაწინაურდა, რომ იმპერიის საშინაო მოთხოვნილებას სრულად აკმაყოფილებდა. აღმავლობას ტექნიკური პროგრესიც ახლდა თან. მაგრამ, ჩამორჩენა ევროპისა და ამერიკის შეერთებულ შტატებთან ჯერ კიდევ დიდი იყო. რუსეთის სამრეწველო ცხოვრება პირდაპირ გავლენას ახდენდა საქართველოს ეკონომიკაზე, ვინაიდან რუსეთის იმპერიის ნაწილი მდებარეობდა მის სამხრეთ საზღვრებზე, სადაც რუსეთს ძალიან დიდი ინტერესი ჰქონდა.

1870-იან წლებში ყოველწლიურად 50 მლნ ლიტრი ღვინო და 200 ათასი ტონა მარცვლეული იწარმოებოდა (რეიფილდი, 2022, 442).

XIX საუკუნის ბოლოსთვის საქართველოში ქარხნული ტიპის სულ 13 საწარმო არსებობდა. მომდევნო 10 წელიწადში მათი რაოდენობა 22-მდე გაიზარდა. საქართველოში თვალსაჩინო წინსვლა განიცადა სამთო და მეტალურგიულმა მრეწველობამ. წლიდან წლამდე იზრდებოდა ტყიბულის ქვანახშირის მოპოვება, რითაც რუსეთის ბაზარი მარაგდებოდა. საქართველოდან ძირითადად ევროპაში ასევე გადიოდა ჭიათურის მანგანუმი მეტალურგიული მრეწველობისთვის. ამ საწარმოს უცხოელები ფლობდნენ. არსებობდა სამთო მოპოვების საწარმოებიც; ბათუმშიც გაჩნდა ნავთობის ექსპორტთან დაკავშირებული საჭიროებების

სახელოსნოები. ამ მხრივ, განსაკუთრებით აღსანიშნავია ბათუმში ნავთობის გადამამუშავებელი და საექსპორტო ჭურჭლის მწარმოებელ სახელოსნოთა მომრავლება, რამაც ქალაქს სამრეწველო სახე მისცა (სურგულაძე, 124). ასევე ვითარდებოდა ხეტყის, საფეიქრო, ფეხსაცმლის, თამბაქოსა და მინის წარმოება.

აღსანიშნავია, რომ 1918 წლამდე უცხოურ კაპიტალს საქართველოში უფრო მეტი ადგილი ეკავა, ვიდრე რუსულს. რუსეთის იმპერია, თავისი ჩამორჩენილობის გამო, ვერ ახერხებდა საქართველოში არსებული სიმდიდრის ბოლომდე გამოყენებას. საქართველოში აკრეფილი გადასახადების დიდი ნაწილი რუსეთის იმპერიის საჭიროებისამებრ იხარჯებოდა.

ვითარდებოდა სოფლის მეურნეობა. საქართველო აგრარული ქვეყანა იყო. მისი მოსახლეობის დიდი ნაწილი სწორედ სოფლად იყო დაკავებული. სოფლის მეურნეობის მთავარი დარგი მაინც მარცვლეულის წარმოება იყო. მხოლოდ მეორე ადგილი ეკავა მევენახეობას. წლიურად გლეხები საშუალოდ 10 მლნ ვედრო ღვინოს აყენებდნენ (სურგულაძე, 125). აქედან 2/3 რუსეთის ბაზარზე გადიოდა. მთიან რეგიონებში მნიშვნელოვანი ადგილი ეკავა მესაქონლეობას. საქართველოში განვითარებული იყო მეაბრეშუმეობა. მეხილეობას ძირითადად ქართლში მისდევდნენ. საქართველოში ხილის ბაღებს ქართლში 15 000 დესეტინა²² ეკავა და ყოველწლიურად დაახლოებით 5 მლნ ფუტამდე ხილს იღებდნენ (სურგულაძე, 126).

ერთ დროს ერთსულოვანი ქართული ინტელიგენცია 1870 წლების ბოლოს ძალიან დაიყო. გამოაშკარავდა სამი მთავარი პოლიტიკური ტენდენცია, რომელიც საუკუნის ბოლომდე გასდევდა ქართულ საზოგადოებრივ ყოფა-ცხოვრებას. მარჯვენა ფლანგი ქართული არისტოკრატის ნოსტალგიურ ნაციონალიზმს ეჭირა, ილია ჭავჭავაძის მეთაურობით; ცენტრი (რეფორმატორული ლიბერალიზმი) – ნიკო ნიკოლაძესა და გიორგი წერეთელს, ხოლო მარცხენა ფლანგი ახლად მოძლიერებულ რევოლუციურ მოძრაობას, ჯერ რუსული ხალხოსნობის, შემდეგ

²² დესეტინა (რუს. – десятина) – ძვ. მიწის საზომი ერთეული რუსეთში (მეტრული სისტემის შემოღებამდე), უდრის 2.400 კვსაჟენს ანუ 10.092 კვმეტრს.

მარქსიზმის გავლენით, რომელშიც შედიოდნენ სოციალ-დემოკრატები – მენშევიკები და ბოლშევიკები (სუნი, 2022, 218).

საქართველოში ნელ-ნელა ყალიბდებოდა წვრილი ბურჟუაზია. სოციალურ ცვლილებებს განიცდიდა თავად-აზნაურთა ფენაც. ის თავადაზნაურობა, რომელიც ვერ მიჰყვებოდა დროის ფერხულს, იძულებული გახდა, გაეყიდა მიწები უფრო შეძლებულ მეწარმეებზე. XIX საუკუნის ბოლოს და XX საუკუნის დასაწყისში საქართველოს ქალაქებში თანდათან იზრდებოდა ბურჟუაზიის გავლენა. მიუხედავად იმისა, რომ ქართველი მეწარმეები უმცირესობას წარმოადგენდნენ, აღსანიშნავია ქართველი მრეწველების – დავით სარაჯიშვილის, ძმები ზუბალაშვილების, აკაკი ხოშტარისა და სხვათა საქმიანობა, რომელიც ნამდვილად ეროვნული ეკონომიკის მომძლავრებას ემსახურებოდა. ქართული ბურჟუაზიის ბრძოლა ბაზრის დაუფლებისთვის ეროვნულ-განმათავისუფლებელ მოძრაობას აძლიერებდა. ამ ტენდენციას თანაუგრძნობდნენ ილია ჭავჭავაძე, ნიკო ნიკოლაძე, არჩილ ჯორჯაძე და სხვები. ქართველი სოციალ-დემოკრატიული პარტიის, განსაკუთრებით მისი ბოლშევიკური ფრთის მავნე პოზიცია კი სამწუხაროდ, ის გახლდათ, რომ ახლად ფეხადგმული ქართული ბურჟუაზია მტრულ ძალად გამოეცხადებინა.

სწორედ ამ პერიოდს უკავშირდება მუშათა მოძრაობის დაწყება რუსეთში, რომლის მთავარი ორგანიზატორები სოციალ-დემოკრატები იყვნენ, რომელთაც შემდგომში ბოლშევიკები გამოეყვნენ. აღსანიშნავია, რომ პირველი საგაფიცვო კომიტეტი სწორედ რკინიგზაში შეიქმნა და 1900 წლის აგვისტოში თბილისის მუშათა მრავალრიცხოვანმა გაფიცვამ საფუძველი ჩაუყარა შემდგომში საპროტესტო გამოსვლებს. 1901 წელს სწორედ თბილისში გაიმართა რკინიგზელთა მეთაურობით დიდი დემონსტრაცია (დაახლოებით 2000-კაციანი), რომელიც დასრულდა დემონსტრანტების დარბევითა და დაკავებით. ამ გამოსვლას დიდი გამოხმაურება მოჰყვა სოციალ-დემოკრატიული პარტიის წრეებში.

1903 წელს ჩატარდა რუსეთის სოციალ-დემოკრატიული მუშათა პარტიის (რსდმპ) II ყრილობა (სურგულაძე, 136). სწორედ ამ ყრილობაზე მოხდა მენშევიკებად და ბოლშევიკებად გაყოფა. თუმცა, აღსანიშნავია, რომ საქართველოში მენშევიკები მუდამ ჭარბობდნენ ბოლშევიკებს. საქართველოში მენშევიკთა ლიდერი გახდა ნოე ჟორდანიას, ხოლო ბოლშევიკებისა – ფილიპე მახარაძე, სტალინი და სხვები. ქართველი ბოლშევიკები ბრმად მიჰყვებოდნენ რუსული ბოლშევიზმის ხაზს, ხოლო ქართველი სოციალ-დემოკრატები უპირისპირდებოდნენ ეროვნულ-განმათავისუფლებელი მოძრაობის ადრინდელ ტრადიციებს. მათ ილია ჭავჭავაძე კლასობრივ მტრად გამოაცხადეს.

ყოველივე ამ სოციალურ-ეკონომიკური ბატალიების პარალელურად მიმდინარეობდა რკინიგზის განვითარება, რომელსაც სჭირდებოდა ტექნიკური აღჭურვილობა, ხოლო ამისათვის საჭირო იყო დეპოები და სახელოსნოები.

XIX საუკუნის დასაწყისიდანვე თბილისი არა მარტო მთელი საქართველოს, არამედ მთელი ამიერკავკასიის ცენტრიც გახდა. თბილისი ბაქო-ბათუმის დამაკავშირებელი რკინიგზის შუა მონაკვეთზე მდებარეობდა. პროექტის მიხედვით, რკინიგზა სომხეთისკენაც უნდა გაგრძელებულიყო. სწორედ ამიტომ, გადაწყდა თბილისში მთავარი სახელოსნოების მოწყობა. რკინიგზის სამმართველოც ქალაქ თბილისში იყო განთავსებული. მანამდე ორთქლმავლებისა და ვაგონების შეკეთებისთვის ფოთში, ბათუმში, სამტრედიაში, თბილისში, ელიზავეტპოლში (კიროვობადი, ახლანდელი ქალაქი განჯა) და ბაქოშიც აშენდა დეპოები. მაგრამ ეს არ იყო საკმარისი სარკინიგზო პარკის ექსპლუატაცია-შენახვისთვის. ისინი ტექნიკურად სუსტად იყვნენ აღჭურვილი. 1872 წელს მთელი რკინიგზის სავაგონო პარკი 140 სამგზავრო და 700 სატვირთო ვაგონს ითვლიდა. უკვე 1896 წელს 8695 ერთეული შეადგინა, მაგრამ აღნიშნული მცირე საწარმოები არ იყო საკმარისი მათი მომსახურებისთვის (კუპატაძე, 2004, 175). სწორედ ამიტომ, გადაწყდა თბილისში დიდი, მძლავრი დეპოებისა და სახელოსნოების მშენებლობა.

ყოველწლიურად ვაგონთა პარკი იზრდებოდა და შესაბამისად იზრდებოდა თბილისსა და სხვა ქალაქებში არსებული დეპოების აღჭურვილობა.

ბათუმში რკინიგზის გაყვანას უკავშირდება ნატანებიდან ოზურგეთამდე რკინიგზის ხაზის გაყვანა კონცესიური ნებართვით. მაგრამ ეს პროცესი შეფერხდა და მხოლოდ 1913 წელს განახლდა მისი მშენებლობა.

შემდეგი მონაკვეთი, რომელიც საქართველოში განხორციელდა, არის ტყიბული-ქუთაისის რკინიგზის მშენებლობა. ტყიბულის ქვანახშირის საბადოს აღმოჩენისთანავე, გაჩნდა ტყიბულამდე რკინიგზის მშენებლობის იდეაც, რათა იქ მოპოვებული ქვანახშირი ფართოდ გამოეყენებინათ საქართველოს მრეწველობასა და რკინიგზის ორთქლმავლების მომარაგებაში. 1872 წელს გაზეთი „დროება“ წერდა: „როგორც შევიტყვეთ, ამ უკანასკნელ დროს ჩვენს რკინიგზაზე ხშირად ინგლისიდან მოტანილ ნიუკასლის ნახშირს ხმარობენ. აფსუს, იქ სადაც ტყიბულია, ინგლისიდან შემოაქვთ ნახშირი“ (კუპატაძე, 2004, 181). 1865 წელს ინჟინერმა ნიკოლაი ზუბოვმა უკვე დაიწყო შესწავლითი სამუშაოები ქუთაისიდან ტყიბულამდე რკინიგზის გასაყვანად. ფოთი-თბილისის რკინიგზის ამუშავების შემდეგ საჭირო გახდა ამ გზით ნახშირით მომარაგების საკითხის გადაწყვეტა. 1874 წელს შესაბამისმა სამინისტრომ საჭიროდ მიიჩნია ტყიბულის რკინიგზის გაყვანა. 1881 წელს ქუთაისის საბჭომ ტყიბულის რკინიგზის გაყვანის საკითხთან დაკავშირებით თავის რწმუნებულად ნიკო ნიკოლაძე აირჩია, რომელიც ენერგიულად შეუდგა საქმიანობას. იგი ასაბუთებდა, თუ რაოდენ მნიშვნელოვანი იყო ტყიბულამდე რკინიგზის დროულად გაყვანა.

1883 წლის 15 თებერვალს ამ საკითხთან დაკავშირებით ერთ-ერთი ბოლო თათბირი გაიმართა, სადაც გადაწყდა, რომ ტყიბულის ნახშირი აუცილებელი იყო, რათა შემცირებულიყო ხარჯები ინგლისიდან და დონეცკიდან ნახშირის ჩამოტანაზე.

1883 წლის ოქტომბერში დაიწყო რკინიგზის მშენებლობა. სამუშაოები საკმაოდ მძიმე რელიეფურ პირობებში მიმდინარეობდა – სარკინიგზო მაგისტრალს

უღელტეხილიც უნდა გადაელახა. ძალიან დიდი შრომის შედეგად, 1887 წლის 20 მაისს დასრულდა გზის შემოწმება და რკინიგზის ეს მონაკვეთი საექსპლუატაციოდ გადაეცა.

ჭიათურის მიმართულებით ვიწროლიანდაგიანი რკინიგზის მშენებლობის აუცილებლობა ჭიათურაში არსებულმა მარგანეცის მადანმა განაპირობა. სწორედ ამ მადნის ჭიათურიდან ფოთამდე გადაზიდვის აუცილებლობამ გამოიწვია რკინიგზის მშენებლობის დაწყება. 1880 წლიდან ჭიათურაში მარგანეცის ინტენსიური მოპოვება დაიწყო. 1882 წელს გუბერნატორ მალაფეევს პეტერბურგის საპატიო მოქალაქემ, მეისნერმა მიმართა წინადადებით, კონკის²³ რელსები დაეგოთ მშენებარე ტრასაზე. გუბერნატორმა გაიზიარა აღნიშნული წინადადება. მან 1882 წლის 24 ივნისს წერილით მიმართა მეფისნაცვალს აღნიშნულ საკითხში დასახმარებლად (კუპატაძე, 2004, 200). საბოლოოდ გადაწყდა, რომ უფრო მომგებიანი იქნებოდა კონკის რელსზე რკინიგზის აშენება, ვინაიდან მადნის ტრანსპორტირება მანამდე ძირითადად ურმებით ხდებოდა. ამ საქმეში ჩაერთნენ საქართველოს მრეწველობის განვითარებისთვის მეზრძოლნი – გიორგი წერეთელი და ნიკო ნიკოლაძე.

1882 წელს დაიწყო მოლაპარაკება ქუთაისი-ხონის და ჭიათურა-ყვირილის სარკინიგზო გზების გაყვანის თაობაზე. აღნიშნული რკინიგზის მშენებლობასთან დაკავშირებით მხოლოდ 1883 წელს მიიღეს ამიერკავკასიის რკინიგზის კომპანიის ხელმძღვანელის ბუნგეს თანხმობა.

ჭიათურა-შორაპნის ვიწროლიანდაგიანი რკინიგზის გაყვანის ნებართვას რუსეთის იმპერატორმა 1892 წლის 15 ივნისს მოაწერა ხელი. პროექტის მიხედვით, გზაზე უნდა აშენებულიყო 6 სადგური. დროებითი მოძრაობა – ტვირთგადაზიდვა გაიხსნა სადგურ რკვამდე 1893 წლის 23 ივნისს, ხოლო 1893 წლის დეკემბერში მშენებლობა დასრულდა ჭიათურამდე. 1894 წლის 14 მაისს ჭიათურა-შორაპნის

²³ კონკა (რუს. конка < конь. ცხენი) – ძვ. ტრამვაის წინამორბედი საქალაქო რკინიგზა, რომლის ვაგონშიც ცხენები იყო შებმული; ასეთი რკინიგზის ვაგონი.

ვიწროლიანდაგიანი რკინიგზა ექსპლუატაციაში მიიღო სამინისტროს მიერ დანიშნულმა კომისიამ. მშენებლობაზე 800.000 რუბლი დაიხარჯა და ეს თანხა მთლიანად ხაზინამ გაიღო. 1895 წლის 14 თებერვალს ჭიათურის ხაზზე ოფიციალური მოძრაობა დაიწყო.

1898 წლის 23 მაისს საჩხერეში მცხოვრებმა თავადმა გიორგი წერეთელმა, მინისტრთა კომიტეტს წერილი მისწერა, რათა ჭიათურიდან საჩხერემდე ვიწროლიანდაგიანი რკინიგზის გაყვანის ნებართვა მიეღო. მიუხედავად იმისა, რომ მან ეს ნებართვა მიიღო, წერეთლის ჩანაფიქრი განუხორციელებელი დარჩა. აღნიშნული მონაკვეთი მხოლოდ 1904 წელს გაიყვანეს.

საქართველოში რკინიგზის მშენებლობის შემდეგი ეტაპი იყო რკინიგზის გაყვანა ბორჯომის მიმართულებით. ამ ხაზს ორი დატვირთვა ჰქონდა: პირველი ის, რომ ბორჯომში არსებული კურორტი მიხაილ რომანოვის საკუთრება იყო და იგი ცდილობდა მაქსიმალურად გამოეყენებინა ამ უნიკალურ კუთხეში მოხვედრის შესაძლებლობა და მეორე, იქ არსებული ტყის მასივიდან ხეტყის მასალის გამოზიდვა. ასევე, გამხმარი ხის გამოზიდვა, ვინაიდან იმ დროისათვის ბორჯომის ტყეს მასობრივად შესეოდა მავნებელი მწერები. ბორჯომის რკინიგზის გაყვანას პოზიტიურად აფასებდა ნიკო ნიკოლაძეც.

1892 წელი 13 ნოემბერს რუსეთის იმპერიის უმაღლესმა ხელისუფალმა დაამტკიცა მიხაილოვოდან (ხაშურიდან) ბორჯომამდე ფართოლიანდაგიანი რკინიგზის ხაზის მშენებლობა და ამისათვის 1892 წლის 14 დეკემბერს 900.000 რუბლი გამოყო. 1893 წლის გაზაფხულიდან დაიწყო 30 ვერსის სიგრძის ფართოლიანდაგიანი რკინიგზის მშენებლობა, ხოლო 1894 წლის მეორე ნახევარში დასრულდა. გზა ოფიციალურად 1894 წლის 30 აგვისტოს გაიხსნა.

უნდა აღინიშნოს, რომ რკინიგზის მშენებლობის პარალელურად, ახალგახსნილი მონაკვეთების ელექტრიფიკაციისთვის მიმდინარეობდა იმ დროისთვის მათი მოწინავე ტექნოლოგიით აღჭურვა.

ბაქო-თბილისი-ფოთი-ბათუმის მაგისტრალზე ინტენსივობის ზრდასთან ერთად გაჩნდა აუცილებლობა, რომ რიკოთის მონაკვეთზე გვირაბების გათხრა დაწყებულიყო. აღნიშნული სამუშაო საკმაოდ ძვირადღირებული, შრომატევადი და ტექნიკურად რთულად შესასრულებელი აღმოჩნდა.

ჯერ კიდევ 1884 წელს ნიკო ნიკოლაძემ რუსეთში გზათა მიმოსვლის სამინისტროს წერილით მიმართა, რათა დაწყებულიყო გვირაბების მშენებლობის შესწავლითი სამუშაოები. 1886 წელს სამინისტრომ შეჯერებული ვარიანტი დაამტკიცა. ხაზი იწყებოდა მიხაილოვოდან (დღევანდელი ხაშური) და სრულდებოდა სადგურ მოლითთან, რითაც უერთდებოდა ძირითად ხაზს. ამ მშენებლობის პროექტირებასა და მშენებლობაში რუსეთისა და ევროპის მოწინავე ინჟინრები იყვნენ ჩართულნი. გვირაბი უმოკლეს ვადაში, 1890 წლის 23-25 აგვისტოს გაიხსნა (კუპატაძე, 2004, 279). 1890 წლის 16 სექტემბერს გადაწყდა საზეიმო გახსნა. ეს მართლაც უნიკალური საინჟინრო ნაგებობა გახლდათ.

როგორც თავიდან აღვნიშნეთ, რკინიგზის მშენებლობა კონცესიის გათვალისწინებით გაფორმებული ხელშეკრულებით ხდებოდა. იმდენად მნიშვნელოვანი იყო ეს პროექტი, რომ რუსეთის იმპერიამ გადაწყვიტა 1889 წლის 1 აგვისტოს რკინიგზა გამოეყიდა და ის სახელმწიფო საკუთრებაში გადავიდა.

არ შეიძლება არ აღვნიშნოს, რომ საქართველოსა და მთლიანად კავკასიაში რკინიგზის მშენებლობაში ძალიან აქტიურად იყვნენ ჩართულები ქართველი ინჟინრები, რომელთაც უნიკალური გამოცდილება მიიღეს. ესენი იყვნენ: ნიკო ნიკოლაძე, ივანე დადიანი, გიორგი თუმანიშვილი, ბესარიონ ჭიჭინაძე და ალექსანდრე ჯორჯაძე.

საქართველოს რკინიგზის პირველი ეტაპის მშენებლობას დაახლოებით ნახევარი საუკუნე დასჭირდა. 1900 წლისთვის საქართველოს უკვე ჰქონდა საკმაოდ მაღალი სტანდარტების რკინიგზა, რომელიც უზრუნველყოფდა როგორც საქართველოში წარმოებული, ისე უცხო ქვეყნებიდან მომდინარე ტვირთების გადაზიდვას.

3. თავი მეორე: ეროვნული საკითხი და ეროვნული მოძრაობის ხასიათი

იმ დროს, როდესაც 1917 წლის ოქტომბერში რუსეთში მოხდა სახელმწიფო გადატრიალება და რუსეთის იმპერია ფაქტობრივად ცენტრალური ხელისუფლების არარსებობის გამო დაიშალა, საქართველოში არ მოქმედებდნენ დამოუკიდებელი პოლიტიკური პარტიები, ისინი რუსული იმპერიული პარტიების ნაწილს წარმოადგენდნენ. მაგალითისთვის მოვიყვანოთ სოციალ-დემოკრატები: როდესაც 1912 წლის იანვარში პრაღაში გამართულ კონფერენციაზე გადაწყდა, რომ მათ საბოლოოდ გაეწყვიტათ იდეოლოგიური კავშირი მენშევიკებთან, ამის შემდეგ შეიქმნა ბოლშევიკების პარტია. IV სათათბიროში ქართველ სოციალ-დემოკრატებს (კარლო ჩხეიძე, ირაკლი წერეთელი, აკაკი ჩხენკელი) ჰქონდათ დიდი გავლენა. სათათბიროს ტრიბუნას ისინი ხშირად იყენებდნენ თავიანთი იდეოლოგიის პროპაგანდისთვის, მაგრამ იშვიათად თუ დასცდებოდათ სიტყვა საქართველოს პრობლემებზე. 1912 წელს IV სათათბიროში საქართველოს პოლიტიკური ავტონომიის მოთხოვნით გამოვიდა სოციალ-ფედერალისტი ვარლამ გელოვანი. აღსანიშნავია, რომ ქართველმა სოციალ-დემოკრატებმა საქართველოს პოლიტიკური ავტონომიის მოთხოვნას არათუ მხარი არ დაუჭირეს, არამედ ვარლამ გელოვანი სეპარატისტად გამოაცხადეს (სურგულაძე, 168).

1907-1914 წლებში ქართული სოციალ-დემოკრატია როგორც რიცხოვნობით, ისე ინტელექტუალურად რუსული მენშევიზმისთვის სასიცოცხლოდ აუცილებელ ძარღვს წარმოადგენდა (ჯონსი, 2018, 295). ქართველებმა მიიყვანეს მენშევიკური მოძრაობა დუმამდე და იქ, საკანონმდებლო დონეზე, რუსულ მენშევიზმს წარმოადგენდნენ.

1910-1914 წლებში ბოლშევიკებმა დააკონკრეტეს თავიანთი პროგრამა. სწორედ ამ დროს ჩაიწერა ე.წ. „ერთი თვითგამორკვევის“ პრინციპი. ეს გადაწყვეტილება უფრო პროპაგანდისტული გახლდათ, ვიდრე რეალისტური. როგორც მოსალოდნელი იყო,

ყოფილ თანამოაზრეთა შორის (მენშევიკები და ბოლშევიკები) ბრძოლა სულ უფრო მწვავედებოდა.

უნდა ითქვას, რომ იმ ეტაპზე მენშევიკებს არ ჰქონდათ ჩამოყალიბებული პოზიცია საქართველოს სახელმწიფოს დამოუკიდებლობასთან დაკავშირებით. საქართველოს ეროვნულ საკითხებს და ილია ჭავჭავაძისეულ მიდგომებს თავგამოდებით იცავდა ქართველ მოღვაწეთა ცალკეული ჯგუფი, რომელიც საზოგადოებას თავისი ჟურნალ-გაზეთებით უხსნიდა და განუმარტავდა საკუთარ პოზიციას. ესენი იყვნენ: სპირიდონ კეიძია, მიხეილ მაჩაბელი, რეზო გაბაშვილი, გრიგოლ ვეშაპელი და სხვები (სურგულაძე, 170).

რა თქმა უნდა, პირველმა მსოფლიო ომმა (28.07.1914-11.11.1918 წწ.) დიდი გავლენა იქონია რუსეთის იმპერიის მომავალზე. რუსეთის მარცხმა და თვითმპყრობელობის დასუსტებამ შედეგად მოიტანა 1917 წლის თებერვლის რევოლუცია, მაგრამ, რევოლუციის ორგანიზატორებმა ვერ შეძლეს ხელისუფლების შენარჩუნება. ამას შედეგად მოჰყვა 1917 წლის ოქტომბრის სახელმწიფო გადატრიალება, როდესაც ბოლშევიკებმა, სამხედრო გადატრიალების გზით, ხელში აიღეს ძალაუფლება. ქართველი პოლიტიკოსებისთვის სწორედ ეს იყო სიგნალი, დაწყებულიყო საქართველოს სახელმწიფოს ჩამოყალიბება (სურგულაძე, 184).

მნიშვნელოვანია 1918-1921 წლებში არსებული საზოგადოებრივ-პოლიტიკური ვითარება საქართველოში. ეს იყო პერიოდი, როდესაც მიუხედავად როგორც ბოლშევიკური რუსეთის, ასევე თურქეთის მხრიდან დიდი წინააღმდეგობისა, ქვეყნის მაშინდელ პოლიტიკურ ხელმძღვანელობას აღმოაჩნდა ვაჟკაცობა, გამოეცხადებინა საქართველოს დამოუკიდებლობა. აღნიშნულ საკითხთან დაკავშირებით ბევრი ისტორიული კვლევა მიმდინარეობს უკანასკნელი წლების განმავლობაში, ვინაიდან საბჭოთა ხელისუფლების დროს საქართველოს დამოუკიდებლობის გამოცხადების საკითხი ტაბუდადებული თემა იყო.

რა თქმა უნდა, არსებობდა საფრთხე, რომ თუ საქართველოს მაშინდელი ხელისუფლება დამოუკიდებლობას ვერ ან არ გამოაცხადებდა, საქართველოს ტერიტორიის ნაწილი ასიმილირებულიყო რუსეთის იმპერიაში, ხოლო მისი ნაწილი თურქეთს წაეღო. თუმცა, შემდგომში, საბჭოთა რუსეთისა და თურქეთის მოლაპარაკებების შედეგად, მოხდა საქართველოს ტერიტორიის ნაწილების თურქეთისთვის გადაცემა. რუსეთის საბჭოთა ხელისუფლების მხრიდან ბათუმის ოლქის სამხრეთი ნაწილი (მაჭახელა, ბორჩხა, მაკრიალი), ართვინისა და არტაანის ოლქები, რომელთა ტერიტორია 10 000 კვკმ-ს შეადგენდა, გადაეცა თურქეთს. ამასთანავე, სომხეთის საკუთრებაში გადავიდა ვორონცოვ-ლორეს რაიონი, ხოლო აზერბაიჯანს დარჩა ზაქათალის ოლქი, გარეჯის ველი და ქვემო ყაზახის სექტორი, ელდარი. რსფსრ-ს მიეკუთვნა აფხაზეთის ტერიტორიის ნაწილი (პილენკოვო). სულ საქართველოს გასხვისებული ტერიტორიის ოდენობა 15 853 კვკმ-ს აღემატებოდა, ხოლო მასზე მცხოვრებთა რიცხვი შეადგენდა 294 000-ს (სურგულაძე, 245).

დამოუკიდებლობის შესახებ სიგნალი პირველად საქართველოს ეკლესიამ გამოაგზავნა, როდესაც რუსული ეკლესიის წინააღმდეგობის მიუხედავად, 1917 წლის 8-17 სექტემბერს სრულიად საქართველოს საეკლესიო კრებამ ავტოკეფალია აღადგინა.

1917 წლის თებერვლისა და ოქტომბრის რევოლუციების შემდეგ, საქართველოს სოციალ-დემოკრატიული პარტიის ლიდერები ნოე ჟორდანიას, ნიკოლოზ ჩხეიძე, ირაკლი წერეთელი, აკაკი ჩხენკელი, ევგენი გეგეჭკორი, ისიდორე რამიშვილი მივიდნენ იმ პოზიციამდე, რომ ახლა იყო ერთადერთი მომენტი, როდესაც საქართველოს დამოუკიდებლობა უნდა გამოეცხადებინათ. თუ ისინი ამ მომენტს ხელიდან გაუშვებდნენ, საქართველო, როგორც სახელმწიფო, შეიძლება ვერასოდეს ვერ შემდგარიყო (სურგულაძე, 186).

1917 წლის 11 ნოემბერს თბილისში ამიერკავკასიის დემოკრატიულ პარტიათა ინიციატივით გაიმართა თათბირი, რომელმაც 15 ნოემბერს ამიერკავკასიის

კომისარიატი დააფუძნა. ამიერკავკასიის კომისარიატს დიდი ხნის არსებობა არ ეწერა, ვინაიდან აქ იჩინა თავი შემდეგმა ფაქტორებმა: აზერბაიჯანის ყველაზე ძლიერი პარტია „მუსავატი“ თურქეთისადმი დათმობას ითხოვდა. სომხეთის „დამნაკების“ პარტია ამის კატეგორიული წინააღმდეგი იყო.

1918 წლის 22 აპრილს სეიმმა გამოაცხადა ამიერკავკასიის დამოუკიდებლობა, (სურგულაძე, 194). მთელი რიგი დიპლომატიური მოლაპარაკებების შემდეგ, ნათელი გახდა, რომ გერმანია იქნებოდა კავკასიაში განსაზღვრული პროცესების გარანტორი. აღნიშნული რეკომენდაცია ეკუთვნოდა გერმანიის დელეგაციის ხელმძღვანელს ფონ ლოსოვს, რომელიც მან აკაკი ჩხენკელს გაუზიარა. ეროვნული საბჭოს სახელზე გაგზავნილ 25 მაისის დეპეშაში აღნიშნული იყო, რომ დამოუკიდებლობის გამოცხადების შემთხვევაში, გერმანია საქართველოს თურქეთთან დაკავშირებით მხარს დაუჭერდა. კიდევ ერთი საინტერესო დეტალი – 1918 წლის 26 მაისს (შეგახსენებთ, რომ სალამოს საქართველომ დამოუკიდებლობა გამოაცხადა), თურქეთმა ამიერკავკასიის ფედერაციის მთავრობას 72-საათიანი ულტიმატუმი წაუყენა. სწორედ ამ დროს მიიღეს გადაწყვეტილება საქართველოს დამოუკიდებლობის გამოცხადების შესახებ. თავდაპირველად, დამოუკიდებლობა 25 მაისს უნდა გამოცხადებულიყო, თუმცა დეკლარაციის ტექსტი არ იყო მზად და ამიტომ ის 26 მაისს გამოცხადდა. 1918 წლის 26 მაისს 17:00 საათზე ნოე ჟორდანიამ წარმოთქვა თავისი ისტორიული სიტყვა: „დღეს ჩვენ მოწამეები ვიყავით ისტორიის და იმავე დროს ტრადიკული აქტისა. ამ დარბაზში მოკვდა ერთი სახელმწიფო. დაე, ახლა ამავე დარბაზში ეყრება საფუძველი მეორე სახელმწიფოს“ (სურგულაძე, 196).

აღსანიშნავია, რომ საქართველოს ისტორიაში 1918-1921 წლები შევა, როგორც ბრძოლისა და თავგანწირვის მაგალითი. სწორედ ამ ბრძოლამ და თავგანწირვამ განაპირობა, რომ 1991 წლის 9 აპრილს საქართველომ კვლავ აღადგინა დამოუკიდებლობა.

რა თქმა უნდა, საინტერესოა აღნიშნულ პერიოდში ვითარება საქართველოს ეკონომიკაში. ამ დროისათვის მმართველ ძალას სოციალ-დემოკრატიული მენშევიკური პარტია წარმოადგენდა, შესაბამისად, მოხდა საწარმოების ნაციონალიზაცია და საქართველოს მთავრობა ცდილობდა გადაწყობილიყო ახალ ეკონომიკურ რელსებზე.

სარკინიგზო ინფრასტრუქტურა მნიშვნელოვანი იყო როგორც ეკონომიკური, ასევე სამხედრო თვალსაზრისით. 1918-1921 წლებში საქართველოს არმიის ერთ-ერთი ყველაზე მრისხანე ძალა ე.წ. ჯავშანმატარებლები იყო. პირველი მსოფლიო ომის შემდეგ, 4 ჯავშანმატარებელი დარჩა საქართველოს, რომელიც აღჭურვილი იყო იმ დროისთვის საკმაოდ მძიმე შეიარაღებით. თითოეულზე სულ ცოტა 2 ქვემეხი და 12-ზე მეტი ტყვიამფრქვევი იყო დამონტაჟებული. ასეთმა ჯავშანმატარებელმა გადამწყვეტი როლი შეასრულა 1918 წლის აპრილში მდინარე ჩოლოქთან გამართულ ბრძოლაში. ამ მატარებლის ხელმძღვანელი ცნობილი მხედართმთავარი ვალოდია გოგუაძე იყო. აღსანიშნავია, რომ მასთან ერთად იბრძოდნენ მისი მეუღლე და 3 ძმა. 1921 წელს საქართველოში მეხუთე ჯავშანმატარებელი ააწყვეს, მაგრამ სამწუხაროდ, მტრის წინააღმდეგ მისი გამოყენება ვერ მოხერხდა.

1921 წლის 25 თებერვალს წითელმა არმიამ დაარღვია ყველა შეთანხმება და დაიწყო საქართველოს ოკუპაცია. სამწუხაროდ, მიუხედავად რამდენიმე წარმატებული ბრძოლისა, საქართველოს სამხედრო სარდლობამ მიიღო გადაწყვეტილება ქალაქ თბილისის დატოვებისა, რამაც მორალურად გატეხა წითელი არმიის წინააღმდეგ მეომართა საბრძოლო სული. 1921 წლის 17 მარტს, საქართველოს მთავრობა ბათუმიდან საფრანგეთში ემიგრაციაში გაემგზავრა. მაშინდელი ხელმძღვანელობა, ერთი მიმართულებით წითელ არმიას ებრძოდა, ხოლო ბათუმის მიმართულებით თურქეთის აგრესიას იგერიებდნენ. სწორედ მათი დამსახურებაა, რომ ბათუმი ვერ წაიღო თურქეთმა და ის საქართველოს იურისდიქციაში დარჩა. მხოლოდ საბჭოთა ხელისუფლების დამყარების შემდეგ, „გულუხვმა“ საბჭოთა

ხელმძღვანელობამ 1921 წლის 16 მარტს მოსკოვში ხელი მოაწერა ხელშეკრულებას, რომლის მეორე მუხლით თურქეთმა საბჭოთა საქართველოს დაუმტკიცა სუვერენული უფლებები ბათუმზე. სამაგიეროდ, საბჭოთა ხელისუფლებამ მას არტაანისა და ართვინის ოლქები გადასცა. ასევე, „გულუხვი“ გამოდგა საბჭოთა ხელისუფლება, როდესაც საბჭოთა აზერბაიჯანს ზაქათალა-კახის რაიონი უსახსოვრა, ხოლო სომხეთს – ბორჩალო.

შეიძლება ითქვას, რომ საქართველოს რკინიგზისთვის 1918-1921 წლები საკმაოდ რთული პერიოდი იყო, ვინაიდან მანამდე არსებული ცენტრალიზებული რკინიგზა, რომლის თავი რუსეთში იყო, მოიშალა და მოინგრა. ოკუპაციის შემდეგ საბჭოთა კომუნისტმა ლიდერებმა დაიწყეს ფაქტობრივად ძველი რუსული იმპერიის აღდგენა, რაც ასევე გულისხმობდა იმპერიის რკინიგზის აღდგენა-გაუმჯობესებას.

1921 წლისთვის საქართველოში 4 ძირითადი საორთქლმავლო დეპო არსებობდა: სამტრედია, შორაპანი, ხაშური და თბილისი. 6 მოსაბრუნებელი დეპო: ბათუმი, ფოთი, ქუთაისი, ზესტაფონი, ბორჯომი და გურჯაანი. საბჭოთა ხელისუფლების დამყარების შემდეგ, მთავრობა რკინიგზას, როგორც სტრატეგიულ დარგს, ისე უყურებდა და ავითარებდა (საქართველოს რკინიგზის დეპარტამენტი, 1997: 128). 1923 წელს უკვე გამოჩნდა „E“ სერიის მძლავრი ორთქლმავალი, რომელიც ძირითადად ტვირთის გადატანას ემსახურებოდა, ხოლო მგზავრთა გადასაყვანად სწრაფმავალი „C“ სერიის „ჯენერალ ელექტრიკის“ ორთქლმავლები გამოიყენებოდა.

საქართველოს, აზერბაიჯანისა და სომხეთის რკინიგზა გაერთიანდა ერთიანი ამიერკავკასიის რკინიგზად, რომლის მართვის ცენტრი თბილისში იყო. 1922 წელს შეიქმნა რკინიგზის მმართველობა. ამავე წელს მიიღეს რკინიგზის ახალი წესდება და ტექნიკური ექსპლუატაციის პირობები. რკინიგზაშიც, ისევე როგორც მთელ ქვეყანაში, სრულიად რუსეთის საგანგებო კომისია (ВЧК) „წესრიგს“ ამყარებდა. ებრძოდა, აპატიმრებდა და ანადგურებდა იმ თანამშრომლებს, რომელთაც რეჟიმის მოწინააღმდეგედ მიიჩნევდა.

საბჭოთა იმპერიისათვის ძალიან მნიშვნელოვანი იყო ბაქოს ნავთობის ტრანსპორტირება ბათუმამდე. სწორედ რკინიგზაზე იყო დაფუძნებული ეს მთავარი ამოცანა. მიმდინარეობდა მუშაობა რკინიგზის გამტარობის გასაზრდელად. 1925 წელს არსებული რკინიგზის მართვის სისტემა 1932 წელს შეიცვალა ე.წ. „ტრეგერის“ აპარატებით. ამ დროისთვის შეიცვალა რკინიგზაზე არსებული შუქნიშნები. 1927 წლიდან დაიწყო დისპეტჩერიზაციის სელექტორული კავშირის დანერგვა რკინიგზაში. შემდგომში ეს დისპეტჩერიზაცია ყველა დიდ სადგურზე დაინერგა. 1932 წელს დასრულდა ნავთლული-აღსტაფის მაგისტრალზე ავტობლოკირების სისტემა, რომელიც ახალი ეტაპი იყო რკინიგზის ექსპლუატაციაში (Маринашвили, Замков, 1963, 35). 1930 წელს თბილისში ახალი რკინიგზის დეპო აშენდა, ე.წ. ჩრდილოეთის დეპო, ხოლო 40-იან წლებში ნავთლულის სარკინიგზო პარკის მშენებლობა დაიწყო, რომელმაც მნიშვნელოვნად გაზარდა მატარებლების გადაადგილება მარშრუტზე.

რაც შეეხება სტატისტიკას, 1925 წელს ტვირთბრუნვა სომხეთისა და საქართველოს რკინიგზებზე 1921 წლებთან შედარებით 2,7-ჯერ, ხოლო 1935 წელს უკვე 9,4-ჯერ გაიზარდა.

გარდა ტვირთის გადაზიდვისა, საჭირო იყო მგზავრთა გადაყვანის ორგანიზებაც. ამ პერიოდიდან იწყება უკვე სამგზავრო გადაზიდვების სტაბილური მუშაობაც. ამავდროულად, ვითარდებოდა სომხეთის ტერიტორიაზე არსებული რკინიგზაც, როგორც ამიერკავკასიის რკინიგზის ნაწილი. საქართველოს რკინიგზაში წარმოებდა ახალი გზების მშენებლობა. შეგვიძლია ჩამოვთვალოთ ეტაპები:

1924 წელს – ნატანები-ოზურგეთი;

1927 წელს ექსპლუატაციაში შევიდა ცხაკაია (სენაკი)-ინგირი-ზუგდიდის მონაკვეთი;

1930 წელს – ინგირი-გალის მონაკვეთი;

1930 წელს – ლენინაკანი-არტიკი;

1932 წელს – გალი-ოჩამჩირის მონაკვეთი;

1933 წელს – ოჩამჩირე-კვეზანის მონაკვეთი;
1935 წელს – ბროწეულა-წყალტუბო;
1936 წელს – ოჩამჩირე-კელასური;
1938 წელს – კელასური-სოხუმის მონაკვეთი;
1940 წელი – გორი-სტალინირი (ცხინვალი);
1944 წელი – სოხუმი-ადღერი.

1940 წლისთვის ცხაკაია (სენაკი)-სოხუმის სარკინიგზო მონაკვეთი უკვე არსებობდა, თუმცა ექსპლუატაციაში არ იყო გადაცემული.

აღსანიშნავია 1934 წელს ქუთაისიდან წყალტუბოს მიმართულებით რკინიგზის ხაზის მშენებლობა, რამაც გარდამტეხი მნიშვნელობა იქონია წყალტუბოს, როგორც კურორტის განვითარებაში. მოგახსენებათ, რომ მაშინ მოსახლეობის უდიდესი ნაწილი კურორტზე მატარებლით გადაადგილდებოდა.

1939 წელს დაიწყო 33 კმ-იანი რკინიგზის მშენებლობა გორი-ცხინვალის მიმართულებით. მართალია, მეორე მსოფლიო ომამდე ვერ მოხერხდა საქართველოს სსრ-ისა და რუსეთის ფედერაციის დაკავშირება რკინიგზით, მაგრამ ომის მიმდინარეობისას აიგო დროებითი რკინიგზა, რომელიც გვერდს უვლიდა გვირაბებს.

1942 წლის 31 დეკემბერს გაიხსნა დროებითი მოძრაობა ე.წ. შავიზღვისპირეთის გზაზე (Маринашвили, Замков, 1963, 40). აღნიშნულმა რკინიგზამ საბოლოო სახე მხოლოდ 1956 წელს მიიღო. მანამდე, 1949 და 1954 წლებში ინტენსიური სამუშაოები მიმდინარეობდა აღნიშნული რკინიგზის მშენებლობაზე. ეს სარკინიგზო ხაზი ძალიან მნიშვნელოვანი იყო არაერთი მაშინდელი საბჭოთა რესპუბლიკისთვის, ვინაიდან იგი წარმოადგენდა უმოკლეს გზას აზერბაიჯანი-სომხეთი-საქართველოსთან დასაკავშირებლად, ასევე რუსეთის შავი ზღვის რეგიონთან დასაკავშირებლად. მან მნიშვნელოვნად შეამცირა თბილისიდან და ერევნიდან მიმავალი ტვირთებისა და მგზავრთა გადაადგილების ხანგრძლივობა.

ამავდროულად, შავი ზღვის კურორტები საბჭოთა ელიტისა და რიგითი მოქალაქეებისთვისაც ხელმისაწვდომი გახდა.

უნდა აღვნიშნოთ, რომ ამიერკავკასიის რკინიგზისთვის ერთ-ერთი მნიშვნელოვან პროექტს წარმოადგენდა „ალიატ-მინჯევანი-ჯულფა“ (აზერბაიჯანის ქალაქი ირანის საზღვართან), რომლის ერთ-ერთი განშტოება იყო კაფანის მიმართულებით. ეს რკინიგზა გადის აზერბაიჯანისა და სომხეთის ტერიტორიაზე ირანის საზღვრამდე (Маринашвили, Замков, 1963, 40). აღნიშნული მონაკვეთის სიგრძე 454 კმ-ს შეადგენს.

3. 1. რკინიგზის ელექტრიფიკაცია

რკინიგზისადმი ახალი მოთხოვნები გაჩნდა. ძველი ტიპის ორთქლმავლები ვეღარ აუდიოდნენ იმ ტვირთბრუნვის მომსახურებას, რომელიც წლიდან წლამდე იზრდებოდა, ვინაიდან მათი ლოჯისტიკური მომსახურება როგორც ქვანახშირით, ასევე მარაგნაწილებით სულ უფრო რთული და არაეფექტიანი იყო. მეფის რუსეთში არ არსებობდა ელექტრიფიცირებული სარკინიგზო ტრანსპორტი. არც იმის მოლოდინი ჰქონდათ, რომ ელექტრიფიკაცია დაიწყებოდა არა ცენტრალური, არამედ ისეთი განაპირა მაგისტრალით, როგორიც ამიერკავკასიის რკინიგზა იყო.

საბჭოთა ხელისუფლების დროს, ჯერ კიდევ გასული საუკუნის 20-იან წლებში, ვლადიმირ ლენინმა გამოაცხადა ე.წ. გოელროს (ГОЭЛРО) გეგმა. „კომუნიზმი – ეს არის საბჭოთა ხელისუფლებას პლუს ელექტრიფიკაცია“ – ამბობდა ლენინი²⁴.

1922 წლის სექტემბრიდან, საქართველოში დაიწყო ზემო ავჭალის ჰიდროელექტროსადგურის მშენებლობა (ზაჰესი). ეს მშენებლობა დასრულდა 1927 წლის 26 ივნისს. სწორედ ამ პირველი ელექტროსადგურის მშენებლობამ დაუდო საფუძველი საბჭოთა ინდუსტრიის ელექტრიფიკაციას (Маринашвили, Замков, 1963, 42). რკინიგზისთვის ტექნიკური მომსახურების თვალსაზრისით, ყველაზე რთულ

²⁴ Смело и невероятно. 100 лет плану ГОЭЛРО – 10.02.2020; <https://www.suenco.ru/press-tsentr/novosti/smelo-i-neveroyatno-100-let-planu-goelro/>

მონაკვეთს სურამის საუფელტეხილო უბნის ელექტრიფიკაცია წარმოადგენდა. 1929 წელს შეიქმნა სურამის ელექტრიფიკაციის ბიურო. ამ დროს განიხილებოდა საქართველოში სხვა ჰესების მშენებლობაც, როგორც იყო შაორჰესი, ტყიბულჰესი და რიონჰესი. რიონის ჰიდროელექტროსადგური სწორედ სურამის მონაკვეთისა და ზესტაფონის ფეროშენადნობთა ქარხნის საჭიროებებისთვის იყო გათვალისწინებული. ამ მშენებლობაში ჩართული იყვნენ საბჭოთა რუსეთის მოწინავე ქარხნები, ვინაიდან მაშინდელი ვითარებით, საბჭოთა რუსეთი მოექცა ეკონომიკურ ბლოკადაში, რის გამოც შეუძლებელი იყო იმპორტული მარაგნაწილების გამოყენება.

სურამის მონაკვეთზე სამშენებლო-სარემონტო სამუშაოები 1927 წლიდან დაიწყო. სწორედ აქ აშენდა საბჭოთა კავშირში 110 კმ-იანი ელექტროგადამცემი ხაზი. ამ ხაზის მეტალის ანძებით ერთმანეთს უკავშირდებოდა ზაჰესი და რიონჰესი, რომლის სიგრძე 200 კმ-მდე იყო. ამ მიზნებისთვის, თბილისში სპეციალური მეტალკონსტრუქციების ქარხანაც კი აშენდა. 1932 წელს 1 ივლისს, რთული სამუშაოების დასრულების შემდეგ, 110 კვტ-იანი ხაზი ძაბვის ქვეშ დააყენეს, ხოლო 1 აგვისტოს უკვე დაიწყო სასინჯი გადაზიდვები.

1932 წლის 16 აგვისტოს ხაშურში საზეიმოდ გაიხსნა ხაშური-ზესტაფონის ელექტრიფიცირებული მონაკვეთი და პირველი სამგზავრო მატარებელი ელექტროძრავით სწორედ ამ მიმართულებით დაიძრა.

სურამის მონაკვეთის ელექტრიფიკაციამ თავისი ეკონომიკური შედეგი გამოიღო. თუ 1932 წლამდე მოლითი-წიფის მონაკვეთის გავლას 650-ტონიანი, სამმაგი გამწეობის ორთქლმავლით 35 წუთი სჭირდებოდა, ახალი, „E“ ტიპის მატარებლები აღნიშნულ მონაკვეთს რამდენიმე წუთში ფარავდნენ. ასე და ამგვარად, ერთმა ელექტრომატარებელმა 3-4 ორთქლმავალი შეცვალა და შეიძლება ითქვას, რომ 4 წელიწადში კაპიტალდაბანდება მომგებიანი გახდა. თვალნათელიც გახდა, თუ რამდენად მომგებიანი იყო რკინიგზის ელექტრიფიკაცია. დაიწყო სხვა მონაკვეთების ელექტრიფიკაციაც. 1941 წლამდე, სანამ საბჭოთა კავშირი ჩაერთვებოდა მეორე

მსოფლიო ომში, მთლიანად იყო ელექტრიფიცირებული თბილისი-სამტრედიის მონაკვეთი და ბორჯომის გადასარბენი. ასევე მუშაობა წარმოებდა აზერბაიჯანის – თბილისი-აღსტაფის მიმართულებით. მეორე მსოფლიო ომმა თავისი კვალი იქონია რკინიგზის განვითარებაში.

შეიძლება ითქვას, რომ 1922-1932 წლები საქართველოში საბჭოთა ხელისუფლების განმტკიცების წლები იყო. ერთი მხრივ, საბჭოთა ხელისუფლება ცდილობდა ეკონომიკური საფუძვლის შექმნას, ხოლო მეორე მხრივ, ის ებრძოდა საქართველოს დამოუკიდებლობის ყოველგვარ გამოვლინებას. ამის ნათელი მაგალითია 1924 წლის აჯანყების სასტიკი ჩახშობა.

საინტერესოა როგორი იყო საბჭოთა საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკური სტრუქტურა. 1924-1926 წლებში სახელმწიფოს 74% ეკუთვნოდა სამრეწველო საწარმოებს, ხოლო 17% – კოოპერატიულს, კერძოს კი მხოლოდ 9%-მდე (სურგულაძე, 259). სამეურნეო სიმძლავრეებმა მკვეთრად იჩინეს თავი 1922-1924 წლებში. მთავარ საკითხს აქ წარმოადგენდა სამეურნეო სახალხო დარგებს შორის გაზრდილი დისპროპორცია. 1924-1926 წლებში მრეწველობამ წინსვლა დაიწყო. საბჭოთა ხელისუფლებამ აიღო მკვეთრი ნაბიჯი ინდუსტრიალიზაციისკენ. საბჭოთა კავშირის სჭირდებოდა სწრაფად დაეძლია ეკონომიკური ჩამორჩენა. ამისთვის საჭირო იყო მრეწველობის სწრაფი განვითარება, სოფლის მეურნეობის ტექნიკური აღჭურვა და რა თქმა უნდა, საბჭოთა რეჟიმის თავდაცვის ინტერესები. ამ საკითხზე დიდი დისკუსიები წარმოებდა თვით ბოლშევიკურ ხელისუფლებაში. სწორედ აქედან იწყება ბრძოლა ბოლშევიკურ ელიტას შორის. იოსებ სტალინმა, რომელიც ლენინის გარდაცვალების შემდეგ გახდა ბოლშევიკური პარტიის გენერალური მდივანი, ჯერ ბოლშევიკთა ერთ-ერთი ლიდერის ბუხარინის (მაშინდელი თავდაცვის მინისტრი) ჯგუფზე დაყრდნობით ჩამოიშორა და მტრად გამოაცხადა, ხოლო შემდეგ თავად ბუხარინის, ზინოვიევისა და კამენევის ჯგუფი გაანადგურა პირდაპირი მნიშვნელობით – ფიზიკურად გაუსწორდა მათ, როგორც რევოლუციის

მოწინააღმდეგეებს. იგივე ხდებოდა საქართველოშიც. ბოლშევიკები ერთმანეთს უსწორდებოდნენ და ნაბიჯ-ნაბიჯ სტალინის დაჯგუფება ხელში იღებდა ხელისუფლებას.

როგორც აღვნიშნეთ, საბჭოთა ხელისუფლების პირველი წლები კომუნისტური პარტიის შიგნით დაპირისპირებაშიც გამოიხატებოდა საქართველოს რესპუბლიკისა და ასევე საბჭოთა იმპერიის მასშტაბით. ეს იყო წლები, როდესაც იოსებ სტალინი, როგორც კომუნისტური პარტიის პირველი მდივანი, აძლიერებდა საკუთარ პოზიციებს და ამისთვის კომუნისტური პარტიის შიგნით ებრძოდა თავის მოწინააღმდეგეებს, რადგანაც ტროცკი, ზინოვიევი, ბუხარინი, კამენევი არანაკლები ავტორიტეტები იყვნენ, ვიდრე იოსებ სტალინი და მხოლოდ მათი ფიზიკური განადგურება იყო გარანტია იმისი, რომ სტალინი ძალაუფლებას მოიპოვებდა. ანალოგიური ხდებოდა საქართველოში. 1922 წლიდან 1931 წლამდე მანამ, სანამ ლავრენტი ბერია გახდებოდა საქართველოს კომუნისტური პარტიის (ბ) ცენტრალური კომიტეტის პირველი მდივანი, საქართველოში 7 პირველი პირი შეიცვალა, რომელთა უმრავლესობა დახვრიტეს ნაციონალ-უკლონისტობის გამო. რეპრესიებს საქართველოში სამწუხაროდ, ქვეყნის ელიტა ეწირებოდა. ერთი მხრივ, ისინი, რომელთაც კომუნისტები თავიანთ პოლიტიკურ ოპონენტებად მიიჩნევდნენ. განათლებული, თავისი საქმის შესანიშნავი მცოდნე, თავის ქვეყანაზე შეყვარებული ადამიანები, ხოლო მეორე მხრივ, ბოლშევიკების მაგრამ ისიც ელიტა, ნაკითხი და მუშებთან და გლეხებთან შედარებით განათლებული ადამიანები. ეს არის ის უმძიმესი ხარკი, რაც საქართველომ საბჭოთა ხელისუფლებას გადაუხადა. დღეს ეს წარმოუდგენელია, მაგრამ მოსკოვიდან მოდიოდა გეგმა, თუ რამდენი კაცი უნდა ყოფილიყო დაპატიმრებული და დახვრეტილი.

მოსკოვში საბჭოთა ხელისუფლებას, რომელიც პოლიტიკურ იზოლაციაში იყო ევროპის ქვეყნების მხრიდან, სჭირდებოდა ეკონომიკური სწრაფი განვითარება, ვინაიდან რუსეთი ჩამორჩებოდა წამყვან ევროპულ ქვეყნებს ეკონომიკური

განვითარებით. მრეწველობის სხვა დარგებთან ერთად საჭირო იყო რკინიგზის სწრაფი განვითარება. სწორედ ამიტომ დაიწყო გზათა მიმოსვლის სახალხო კომისარიატის რეორგანიზაცია.

საბჭოთა რესპუბლიკებში დაიწყო გიგანტური მეტალურგიული ქარხნების, ელექტროსადგურების, მანქანათმშენებელი ქარხნების მშენებლობა. ქვეყანა მოიცვა უჩვეულო შრომითმა ენთუზიაზმმა. იწერებოდა უამრავი წიგნი, პიესა ინდუსტრიალიზაციაზე. ნებისმიერი პირი, ვინც გაბედავდა ამ პროგრამის წინააღმდეგ საკუთარი აზრის გამოთქმას, აკავებდნენ, როგორც რევოლუციის მოღალატესა და მტერს, ხოცავდნენ, ხვრეტდნენ ან გადასახლებაში უშვებდნენ. ამ პროგრამებისთვის ფული ძირითადად სოფლის მეურნეობიდან მოჰქონდათ, რაც გამოუსწორებელ ზიანს აყენებდა თავად სოფლის მეურნეობას. მიუხედავად ასეთი დიდი ტემპისა, ბოლშევიკური იმპერია მაინც ჩამორჩენილ ქვეყნებს შორის იყო გაბატონებული. სოფლის მეურნეობის წილი ეკონომიკაში კვლავ აჭარბებდა მრეწველობის წილს. საბჭოთა კავშირი ვერ დაეწია დაწინაურებულ კაპიტალისტურ ქვეყნებს, ვერც სოფლის მეურნეობაში და ვერც მრეწველობაში.

რა ხდებოდა ამ დროს საქართველოში. მიუხედავად იმისა, რომ გამოცდილი პროფესიონალები, მეცნიერები, დარგის სპეციალისტები ღიად გამოდიოდნენ და ამბობდნენ, რომ ბოლშევიკების მიერ აღებული კურსი არ იყო სწორი **რესპუბლიკის** ეკონომიკური განვითარებისთვის, საქართველოს კომუნისტური პარტიის ცენტრალური კომიტეტი მათ აზრს ანგარიშს არ უწევდა, საქართველოს კომპარტიის ცეკას მდივანი მიხეილ კახიანი ასეთ მოსაზრებებს ნათლავდა როგორც „მემარჯვენე ოპორტუნისტული იდეოლოგიის გამოვლინებას“ და ნელ-ნელა მკვიდრდებოდა წესი, რომ ხალხი ან უსიტყვოდ ემორჩილებოდა სისტემას, ან ციხეში უნდა წასულიყო როგორც ამ სისტემის მოწინააღმდეგე. ყოველგვარი კრიტიკული მოსაზრება ცეკაში აღქმული იყო, როგორც ტროცკიზმის გამოვლინება.

უკვე 1926-1930 წლებში მრეწველობაში კაპიტალური დაბანდების მოცულობა 6-ჯერ გაიზარდა. აშენდა მრავალი ფაბრიკა-ქარხანა, საწარმო, მაგრამ სასურველი კეთილდღეობა ჯერ კიდევ ძალიან შორს იყო. არ იყო გათვალისწინებული ეროვნული სპეციფიკა, ტრადიციები. „ძირს სიმინდის რესპუბლიკა“ – ეს გახლდათ ბოლშევიკური მთავრობის ლოზუნგი, რამაც სოფლის მეურნეობას გამოუსწორებელი შედეგი მოუტანა. დაიწყო მუშახელის გადინება ფაბრიკა-ქარხნებისკენ. საჭირო გახდა მცოდნე სპეციალისტთა მომზადება. სწორედ ამიტომ, ძალიან ბევრი ახალგაზრდა სოფლიდან აბარებდა ტექნიკურ თუ უმაღლეს სასწავლებლებში ახალი პროფესიის დასაუფლებლად. ამ ახალგაზრდების ნაწილი სწავლის დასრულების შემდეგ ტოვებდნენ საქართველოს და რუსეთში ან სხვა ქვეყნებში მიდიოდნენ სამუშაოდ.

ვინაიდან სოფლის მეურნეობა დაღმავალი გზით წავიდა, ბოლშევიკებმა 1927 წლის დეკემბერში გამოაცხადეს ე.წ. კოლექტივიზაცია, რომლის მთავარი არსს წარმოადგენდა წვრილი გლეხური კოლექტივის მსხვილ მეურნეობად ჩამოყალიბება. ის გლეხი, ვინც ამას შეეწინააღმდეგებოდა, რეპრესიის მსხვერპლი ხდებო. ადგილი ჰქონდა მათ განკულაკებას, მოსავლის იძულებით ამოღებას, რასაც თან დაერთო 1932 წლის მოუსავლიანობა და დიდი შიმშილობა. უკრაინაში ამას „ჰოლოდომორი“ ეწოდა, როდესაც შიმშილით 100 000 კაცი გარდაიცვალა. მხოლოდ 1932 წლის მაისში დაიგზავნა დირექტივა, შეეზღუდათ რეპრესიები (სურგულაძე, 265).

სარკინიგზო იმპორტის პოლიტიკა იყო ზოგადი სტრატეგიის ნაწილი, რათა დაწყებულიყო სწრაფი ეკონომიკური რეკონსტრუქცია და მოდერნიზაცია 1920 წელს, პირველ რიგში რკინიგზაზე. მიუხედავად იმისა, რომ საგარეო ვაჭრობის პერსპექტივა გაურკვეველი იყო, NKPS-ის²⁵ იმპორტის გეგმას ჰქონდა უპრეცედენტო სამიზნე – 5 000 ახალი ლოკომოტივისა და 100 000 ვაგონის სახით (Heywood, 2003).

²⁵ NKPS (რკინიგზის სახალხო კომისარიატი – სსრ კავშირის გზათა მიმოსვლის სახალხო კომისარიატი) – სტრუქტურა სსრკ-ში 1917-1946 წლებში; ფუნქციონირებდა როგორც ცენტრალური ადმინისტრაციული ორგანო, რომელიც პასუხისმგებელია სახელმწიფო საქმიანობის კონკრეტული სფეროს მართვაზე, ამ შემთხვევაში რკინიგზის მართვაზე. 1946 წლიდან ეწოდა სსრ კავშირის რკინიგზის სამინისტრო.

მისი გრანდიოზულობა განასახიერებდა იმ უზარმაზარ, მაგრამ გულუბრყვილო ოპტიმიზმს, რომელიც ბოლშევიკურ ხელისუფლებას საბჭოთა კავშირის ეკონომიკურ მდგომარეობის შესახებ ჰქონდა 1920 წლის დასაწყისში. ეს ყოველივე გამოიხატა ლენინის განაცხადში, სადაც იგი საუბრობდა ეკონომიკური კრიზისის დაძლევისა და თანამედროვე სოციალისტური ინდუსტრიული ეკონომიკის აშენებაზე მხოლოდ რამდენიმე თვეში. ეს სტრატეგია ჩავარდა 1921 წლისთვის, მაგრამ ამდენი ოქროს გამოყოფამ უზრუნველყო, რომ მოგვიანებით ფინანსური კრახის მიუხედავად, სარკინიგზო იმპორტის პოლიტიკამ მნიშვნელოვანი როლი შეასრულა 1921 წელს საბჭოთა დასავლური ვაჭრობის გაფართოებასა და საბჭოთა რკინიგზის აღორძინებაში.

რკინიგზის დამგეგმავები იმედოვნებდნენ, რომ მეფის რუსეთის ეპოქის მსგავსად, რკინიგზას კვლავაც გამორჩეული ადგილი ექნებოდა ეროვნულ სოციალურ-ეკონომიკურ განვითარებაში. მაგრამ 1920 წლის დასაწყისში ბოლშევიკების ხელისუფლებაში ყოფნის დროს, რკინიგზის სტრატეგია შორს იყო მეფის რუსეთის ხედვასთან ამ დარგის განვითარებასთან დაკავშირებით. 1914 წლიდან მოყოლებული კი, „ეკონომიკური დახვეწილობა“ გულისხმობდა რკინიგზის განვითარების შენელებას. ახალი ტექნოლოგიები, როგორიცაა ელექტრიფიკაცია, მალე ჩნდება ზრდის პოტენციურ ალტერნატივად. მეტიც, 1920 წელს რუსეთში გაცილებით ნაკლები რესურსი იყო ხელმისაწვდომი 1890-იან წლებთან შედარებით და საგარეო სესხების პერსპექტივაც გაურკვეველი ჩანდა. როგორც რკინიგზის იმპორტის გეგმა აჩვენებს, სანამ რუსეთის სარკინიგზო მიმოსვლის უფროსი სერგეი ვიტე მხარს უჭერდა პროტექციონიზმს, ბოლშევიკები აძლიერებდნენ იმპორტს (Heywood, 2003, 226). მათი სამხედრო წარმატებებითა და სწრაფი მოდერნიზაციის ენთუზიაზმით მოხიბლულნი, იმპორტის გაძლიერებას ამ ეტაპზე უფრო მნიშვნელოვნად მიიჩნევდნენ, ვიდრე რკინიგზასა და რკინიგზის საინჟინრო ინდუსტრიას შორის ეკონომიკური კავშირების აღდგენას.

1920 წელს ოქროს გამოყენებამ იმპორტისთვის, აჩვენა რუსების ინტერესის სერიოზულობა სავაჭრო ურთიერთობებში და, შესაბამისად, შესაძლოა მნიშვნელოვნად დაეხმარა ლეონიდ კრასინს²⁶ საგარეო მტრობის დაძლევაში. მიუხედავად იმისა, რომ „E“ კლასის 1 200 ლოკომოტივი არ ყოფილა ტექნიკურად იდეალური ინვესტიცია, ისინი სამომავლოდ მაინც წარმოადგენდნენ ღირებულ და შედარებით თანამედროვე რესურსს იმულებითი ინდუსტრიალიზაციისათვის. იმ დროს, როდესაც სარკინიგზო ტრანსპორტს ლოკომოტივების ჟანგიანი ჭურვები წარმოადგენდა, იმპორტის პოლიტიკა სულ მცირე პრაქტიკულ და ხანგრძლივ, ოდნავ ირონიულ ხასიათსაც ატარებდა, რაც იმას ნიშნავს, რომ სლოგანი „ჩვენი ლოკომოტივი, იფრინეთ წინ!“ (Haywood, 2003, 51, 232) ყველაფრის გათვალისწინებით მნიშვნელოვანი მიღწევას არ წარმოადგენდა.

1930-იან წლებში, საბჭოთა ხელისუფლების აღნიშნულ პერიოდში რკინიგზა ნახევრად გასამხედროებულ ორგანიზაციას წარმოადგენდა, ამიტომ დისციპლინას ძალიან დიდ მნიშვნელობას ანიჭებდნენ.

საბჭოთა რესპუბლიკების პოლიტიკაში მრავალი ცვლილება პირადად სტალინმა განახორციელა. მან დევნა მოუწყო ნიკოლაი ფონ მეკს²⁷ 1928 წელს. 1933 წლის აგვისტოში შექმნა პოლიტბიუროს სატრანსპორტო კომისია, წამოიწყო რკინიგზის სახალხო კომისარიატის (NKPS) რეორგანიზაცია და შექმნა რკინიგზის პოლიტგანყოფილება. მისი NKPS-ის კრიტიკა პარტიის XVII ყრილობაზე მომავალი დებატების მთავარ საკითხად იქცა. 1934 წლის მარტში სტალინმა გამოსცა მთავრობის დადგენილებები სატვირთო ტრანსპორტის მუშაობის გაუმჯობესების შესახებ. 1934 წლის დეკემბერში კი დაუშვა სატვირთო ვაგონების წარმოების უზარმაზარი ზრდა, ე.წ. „The Stalinskii zakaz“ – „სტალინური შეკვეთა“ (Rees, 1995, 215). 1935 წლის

²⁶ ლეონიდ კრასინი (1870-1926) – სსრ კავშირის ცნობილი დიპლომატი, ინჟინერი, სოციალური მეწარმე; 1918 წლის ნოემბრიდან 1920 წლის ივნისამდე იყო სსრკ ვაჭრობისა და მრეწველობის სახალხო კომისარი.

²⁷ ნიკოლაი ფონ მეკი (1863-1929) – რუსეთის იმპერიის რკინიგზის მაგნატი და მეწარმე (დახვრიტეს 1929 წელს).

თებერვალში სტალინმა პირადად დაამტკიცა ლაზარ კაგანოვიჩი²⁸ სსრ კავშირის გზათა მიმოსვლის სახალხო კომისრად. 1935 წლის აგვისტოში სტალინმა ახალი მიზანი დაისახა, – 80 000 სატვირთო ვაგონის ყოველდღიური დატვირთვა. 1935 წლის ნოემბერში მან წამოიწყო ახალი, უფრო რეპრესიული ქმედებები რკინიგზაზე ოფიციალური პოლიტიკისადმი ოპოზიციურ შეხედულებათა წინააღმდეგ.

ამ პერიოდულმა ინტერვენციებმა გადამწყვეტი როლი შეასრულა სატრანსპორტო პოლიტიკის წარმართვაში. ცვლილებები ხანგრძლივი, ღია პოლიტიკური დებატების გარეშე მისმა კოლეგებმა დაუფიქრებლად მიიღეს. სტალინის ავტორიტეტი ამ საკითხებში საჯაროდ უდავო იყო. მისი ჩარევა იმაზე მიუთითებდა, რომ იგი არა მხოლოდ რკინიგზის სახალხო კომისარიატის ხელმძღვანელობით იყო უკმაყოფილო, არამედ ვიაჩესლავ მოლოტოვის²⁹ ეროვნული კომისრების საბჭოთი (СНК – Совет народных комиссаров) და ვალერიან კუიბიშევის³⁰ სახელმწიფო გეგმით.

რკინიგზის სახალხო კომისარიატმა ლაზარ კაგანოვიჩის დროს მოიპოვა ავტონომიის ბევრად უფრო დიდი ხარისხი და ძლიერ ბიუროკრატიულ სისტემად ჩამოყალიბდა. კაგანოვიჩს 1935-1936 წლებში კომისარიატში საკუთარი პოლიტიკის განხორციელების მნიშვნელოვანი უფლება მიეცა. რკინიგზის სახალხო კომისარიატის მიერ ავტონომიის მოპოვება დიდწილად წარმოადგენდა ლაზარ კაგანოვიჩის წარმატების შედეგს. თუმცა, აქაც კაგანოვიჩი მჭიდროდ იცავდა ხელმძღვანელობის პოლიტიკის მითითებებს. მისმა დანიშვნამ რკინიგზის სახალხო კომისარიატს მისცა პოლიტიკურად ყველაზე გავლენიანი ლიდერი. ფელიქს ძერჟინსკის³¹ შემდეგ. ლაზარ

²⁸ ლაზარ კაგანოვიჩი (1893-1991) – საბჭოთა მაღალჩინოსანი, სტალინის თანამებრძოლი, 30-50-იანი წლების მასობრივი რეპრესიების ერთ-ერთი ორგანიზატორი. სხვადასხვა დროს იყო სსრ კავშირის გზათა მიმოსვლის სახალხო კომისარი.

²⁹ ვიაჩესლავ მოლოტოვი (1890-1986) – საბჭოთა კავშირის მთავრობის ერთ-ერთი მეთაური და საგარეო საქმეთა მინისტრი.

³⁰ ვალერიან კუიბიშევი (1888-1935) – რუსი რევოლუციონერი და პარტიული მუშაკი. 1930-1934 წლებში სსრკ-ის სახელმწიფო საგეგმო კომიტეტის თავმჯდომარე.

³¹ ფელიქს ძერჟინსკი (1877-1926) – პოლონური წარმოშობის რევოლუციონერი, საბჭოთა კავშირის პოლიტიკური მუშაკი, ჩეკას (ЧК – чрезвычайная комиссия; საგანგებო კომისია) – საბჭოთა სახელმწიფო უშიშროების სამსახურის ხელმძღვანელი.

კაგანოვიჩი გახლდათ მკაცრი და ქმედითი ადმინისტრატორი. გზათა მიმოსვლის სისტემის მუშაობის გაუმჯობესების პოლიტიკამ, ასევე მოიტანა საკუთარი ხარჯები, სარკინიგზო საშუალებათა გაზრდილი ცვეთა და ამ თვალსაზრისით, ავარიების მზარდი მაჩვენებელი.

სტალინიზმის სარკინიგზო ტრანსპორტის შესწავლისას, ვხვდებით რამდენიმე ურთიერთსაწინააღმდეგო ხედვას. ერთი მხრივ, ოფიციალური პოლიტიკის განხორციელებისას აშკარად გაჩენილ დიდ სირთულეებს რკინიგზაზე. მენეჯერული პერსონალი იბრძოდა არარეალური პოლიტიკის წინააღმდეგ. რკინიგზელმა მუშებმა მიიღეს თავის არიდების სხვადასხვა სტრატეგია. რკინიგზაზე მუშახელის ბრუნვის დონე უკიდურესად მაღალი იყო. ასევე არსებობს კონფლიქტის უამრავი მტკიცებულება – პოლიტიკის მაკონტროლორებსა და ხაზის ადმინისტრატორებს შორის, სტახანოველ³² და წოდებრივ მუშაკებსა და ახალგაზრდა და უფროსი თაობის სპეციალისტთა შორის. ის, რაც ასევე ცხადია, პოლიტიკურმა ხელმძღვანელობამ შეინარჩუნა პრიორიტეტების განსაზღვრისა და დღის წესრიგის დასახვის უნარი. ბურჟუაზიის წინააღმდეგ სასამართლო სისტემის გამოყენება ზემოდან დაიწყო. წახალისდა სპეციალისტთა თაობებს შორის კონფლიქტი, რომელიც ხელმძღვანელობამ გამოიყენა. შესაძლოა, სტახანოველ მოძრაობას გააჩნდა სახალხო ინიციატივის ელემენტები, მაგრამ მას ასევე სტიმულს აძლევდა პოლიტიკურ ლიდერთა მოწოდებებით და, რაც მთავარია, სახელფასო სტრუქტურის ცვლილებები. ასევე მნიშვნელოვანია ის, თუ რამდენად იყო ქვედა დონიდან მომდინარე ესა თუ ინიციატივა პოლიტიკურ დირექტივებით ორგანიზებული, მათ შორის მუშათა შეხვედრების მოთხოვნები უფრო მაღალი მიზნებისთვის.

ის, თუ რამდენად ფლობდა რკინიგზის სახალხო კომისარიატი საკუთარ კორპორაციულ იდენტობას და რამდენად შეეძლო ემოქმედა, როგორც

³² სტახანოველი – საბჭოთა კავშირში წარმოების ნოვატორი, რომელიც შრომის მაღალ ნაყოფიერებას აღწევდა.

ინსტიტუციური ინტერესების ჯგუფს და ემართა საკუთარი პოლიტიკა, რთული საკითხია.

ცხადია, განსაზღვრულ დონეზე რკინიგზის სახალხო კომისარიატი წარმოადგენდა საკმაოდ განსხვავებულ ორგანიზაციას, თავისი იდენტობით, ისტორიით, ფუნქციითა და ორგანიზაციული სტრუქტურით. რკინიგზის ცენტრალიზებულმა მართვამ და დისციპლინის ტიპმა სრულიად განსხვავებული ხედვა წარმოქმნა. 1933 წლიდან მოყოლებული რკინიგზის სახალხო კომისარიატი თითქმის სამხედრო დისციპლინის მსგავსი მეთოდებით ხელმძღვანელობდა, რომელიც სრულიად განსხვავდებოდა ინდუსტრიისგან. რკინიგზის მუშაკების, განსაკუთრებით მისი სპეციალისტების მომზადებამ საკუთარი ინსტიტუტების ქსელის მეშვეობით შექმნა საერთო იდენტობა. რევოლუციამდელ პერიოდში რკინიგზელები წარმოადგენდნენ ელიტას მუშათა კლასში. ასევე გამოირჩეოდა რკინიგზის სახალხო კომისარიატის კულტურული ორგანიზაციები. 1936 წლის შემდეგ კომისარიატი მართავდა საკუთარ სკოლებს, გააჩნდა საკუთარი საავადმყოფოები. კომისარიატში მუშაობდნენ ორგანიზაციები – საკუთარი სახელოსნოებით, მაღაროებითა და ხის გადამამუშავებელი საწარმოებით (Rees, 1995, 218).

რკინიგზა გადაეწყო სამხედრო სტილზე, მრავალი მიმართულებით დაიწყო არსებული რკინიგზის რემონტი და ახალი რკინიგზის გაყვანა. თუ შევადარებთ 1923-1928 წლებს, ტვირთბრუნვა გაორმაგდა. ძირითადი აქცენტი მაინც სატვირთო გადაზიდვებზე გადავიდა. საბჭოთა კავშირის ეკონომიკურ განვითარებაში ძალიან მნიშვნელოვანი იყო ხუთწლეულები, როცა კომუნისტური პარტიის დავალებით ე.წ. „გოსპლანი“³³ – უგეგმავდა სახალხო მეურნეობის სხვადასხვა დარგს თუ რა რაოდენობის პროდუქცია უნდა ეწარმოებინათ.

³³ გოსპლანი (რუს. – Госплан) – ეს სიტყვა არის საბჭოთა კავშირის ეკონომიკური დაგეგმვის კომიტეტის (Государственный комитет по планированию) აბრევიატურა. მის ერთ-ერთ უმთავრეს დანიშნულებას ხუთწლიანი გეგმების მიღება წარმოადგენდა.

სახელმწიფო საგეგმო კომიტეტი მუშაობდა შემდეგი პრინციპით: განსაზღვრული ფორმულირების მიხედვით ანგარიშობდნენ თუ რა რაოდენობის სამრეწველო პროდუქცია – ტანსაცმელი, ფეხსაცმელი, საკვები უნდა ეწარმოებინა სახალხო მეურნეობის ამა თუ იმ დარგს. შემდეგ, საბჭოთა რესპუბლიკებს თუ სახალხო მეურნეობის სხვადასხვა საწარმოებს მისდიოდათ კონკრეტული დავალება ამ პროდუქციის საწარმოებლად. ეს თითქოს მარტივი სქემა იყო და ბოლშევიკები ვარაუდობდნენ, რომ ამ გეგმური ეკონომიკით შეძლებდნენ დაეკმაყოფილებინათ საბჭოთა მოსახლეობის მოთხოვნები. საბჭოთა მთავრობამ ძალიან დიდი ძალისხმევა ჩადო რკინიგზის ხაზების გასაზრდელად, ასევე რკინიგზის ელექტროგამწევეებზე გადასაყვანად. მაგალითისთვის, თუ 1928 წელს საბჭოთა კავშირში ორხოლიანი ლიანდაგი იყო 15 609 კმ სიგრძის, 1932 წლისთვის ის უკვე 19 000 კმ-ს შეადგენდა. თუ 1928 წელს 19 კმ სიგრძის ლიანდაგის ელექტრიფიკაცია მოხერხდა, 1932 წელს უკვე 146 კმ იყო ელექტრიფიცირებული (История Железнодорожного Транспорта России и Советского Союза, 1997, 49).

საბჭოთა კავშირში უფრო მეტი აქცენტი კეთდებოდა ახალი ტერიტორიების ათვისებაზე, ვინაიდან ევროპულ ნაწილთან შედარებით ეს ტერიტორია მოკლებული იყო ინდუსტრიალიზაციას. მაგალითად, „თურქისტან ციმბირის“ მაგისტრალი, რომლის მშენებლობა 1927 წელს დაიწყო. პირველი სამგზავრო მატარებელი ქალაქ ალმა-ატაში (ყაზახეთი) 1929 წლის 19 ივლისს ჩავიდა (История Железнодорожного Транспорта России и Советского Союза, 1997, 65).

1928-1932 წლებში უმნიშვნელოდ გაიზარდა საბჭოთა კავშირის რკინიგზის როგორც სიგრძე, ისე ტვირთების გადაზიდვა.

საბჭოთა იმპერიისთვის მნიშვნელოვნად იქცა სარკინიგზო გადაადგილების შესაძლებლობა სამრეწველო ცენტრებთან. ერთ-ერთ ასეთ სამრეწველო ცენტრს წარმოადგენდა დონეცკი (დღევანდელი უკრაინა). რაც შეეხება ამიერკავკასიის რკინიგზას, საქართველოს რკინიგზა ჯერ კიდევ არ იყო დაკავშირებული რუსეთთან

აფხაზეთის მონაკვეთით. მთავარი აქცენტი მიემართებოდა აღმოსავლეთით, ბაქოს მიმართულებით რკინიგზის განვითარებაზე. 1936 წელს დაიწყო ალიატი-მიჯევანის გზის მშენებლობა, შემდეგ მიჯევანი-ჯულფას მშენებლობა, რომელმაც ერევნიდან ბაქომდე 228 კმ-ით შეამცირა მანძილი.

იმ პერიოდისთვის საქართველოდან რუსეთისკენ რკინიგზა სწორედ ბაქოს გავლით მიემართებოდა. 1935 წელი საბჭოთა რკინიგზისთვის უმნიშვნელოვანესია. რკინიგზის სახალხო კომისრად დაინიშნა ლაზარ კაგანოვიჩი, რომელიც ამავდროულად იყო საბჭოთა კავშირის კომუნისტური პარტიის ცენტრალური კომიტეტის მდივანი. ამით ხაზი გაესვა, თუ რა მნიშვნელობას ანიჭებდა საბჭოთა ხელისუფლება რკინიგზის განვითარებას. ლაზარ კაგანოვიჩი იოსებ სტალინის ერთ-ერთი ერთგული თანამებრძოლი იყო. მან რკინიგზაში დისციპლინა დაამყარა, მეტიც, მისდამი არალოიალურ პირებს რეპრესიებს უწყობდა. ათეულობით და ასეულობით რკინიგზელი შეეწირა ამ რეპრესიებს როგორც საბჭოთა კავშირში, ასევე საქართველოში. კაგანოვიჩი რკინიგზაში მუშაობდა იმისთვის, რათა იგი უფრო ეფექტიან გაეხადა. მან აღნიშნულ თანამდებობაზე 1942 წლამდე იმუშავა.

აქვე მოვიყვანთ რამდენიმე საინტერესო ფაქტს რკინიგზის მინისტრ ლაზარ კაგანოვიჩთან დაკავშირებით, რომელიც მნიშვნელოვან ფაქტორს წარმოადგენდა რკინიგზის განვითარების ისტორიაში. კაგანოვიჩი რკინიგზის მინისტრად დაინიშნა 1935 წლის 28 თებერვალს სტალინის მითითებით. მანამდე რკინიგზის სფერო საკმაოდ მიშვებული იყო და სტალინის მიზანს სწორედ რკინიგზის ორგანიზაციის წესრიგში მოყვანა წარმოადგენდა. მაგალითად, 1954 წელს რკინიგზაზე დაფიქსირდა 64 000 ავარია, ხდებოდა განუკითხაობა. მაგრამ ის, რომ რკინიგზა სამხედრო რელსებზე გადავიდა, სწორედ ლაზარ კაგანოვიჩის იდეა გახლდათ. კაგანოვიჩს არ ჰქონდა სათანადო განათლება, თუმცა უაღრესი შრომისმოყვარეობით გამოირჩეოდა. მაგალითად, იგი წერტილსა და მძიმეს ვერ სვამდა სწორად წინადადებაში, წერდა გაუმართავად, თუმცა იმის გამო, რომ სტალინმა დაავალა წერა-კითხვა ესწავლა,

რამდენიმე თვეში ფაქტობრივად უშეცდომოდ წერდა, მათ შორის, სასვენ ნიშნებსაც კარგად იყენებდა. თუმცა კაგანოვიჩის მისვლას რკინიგზის სფეროში უკავშირდება საშინელი რეპრესიები. იგი ნამდვილი დესპოტი იყო – ხელი მოაწერა 36 000 კაცის დახვრეტის სიას. როგორც ამბობენ, ეს იყო დავალება, მაგრამ თვითონაც ბევრი ცოდვა ჩაიდინა ამ მიმართულებით. ასეთ ფაქტებსაც იხსენებენ, რომ მატარებლის დაგვიანების გამო იგი პირდაპირ ხვრეტდა თანამშრომლებს. მაგალითად, რკინიგზის ხელმძღვანელი დიუმინი დახვრიტეს იმის გამო, რომ მატარებელმა რამდენიმე წუთით დააგვიანა, მიუხედავად იმისა, რომ მას დაგვიანებაზე შეტყობინება გაგზავნილი ჰქონდა. დიუმინი დაიჭირეს ისე, რომ მისმა ოჯახმა არ იცოდა, სად იყო. მხოლოდ ცოლს მიეცა საშუალება, შეხვედროდა. დიუმინმა ცოლს სთხოვა, კაგანოვიჩისთვის გადაეცა, რომ ეს შეცდომა იყო, თუმცა იგი მაინც დახვრიტეს ისე, რომ ოჯახმა კიდევ 20 წელიწადი არ იცოდა, რა ბედი ეწია მას. მისი დახვრეტის ამბავი გაიგეს მაშინ, როცა გასაჯაროვდა არქივი, რომელშიც რეპრესირებულთა სახელები და გვარები ეწერა. მიუხედავად იმისა, რომ კაგანოვიჩმა სამხედრო დისციპლინა შემოიღო, მის სახელს უკავშირდება ის მუშაობა, რომელიც რკინიგზამ მეორე მსოფლიო ომის დროს რუსეთისთვის გასწია. რკინიგზა იქცა საკმაოდ ორგანიზებულად. ზოგიერთი ისტორიკოსის აზრით, რომ არა ის რეპრესიები, რომლებიც თავის დროზე კაგანოვიჩმა გაატარა, რა თქმა უნდა, მას ძალიან გაუჭირდებოდა ასეთი დისციპლინის დამყარება. მეტროს მშენებლობაც სწორედ ამ კაცის სახელს უკავშირდება. იგი წინააღმდეგობრივი პიროვნებაა. მის სახელს უკავშირდება როგორც ადამიანთა დახვრეტა, ასევე ნგრევა მოსკოვში. თუმცა მოსკოვი (ძველი ქალაქი) იმ სახით, როგორიც ახლაა, ამ კაცის დამსახურებაა. 1957 წლის შემდეგ, მან სხვა თანამოაზრეებთან ერთად მოინდომა იმ დროს სკკპ ცკ-ის პირველი მდივნის (რასაც 1958 წლიდან დაემატა სსრ კავშირის მინისტრთა საბჭოს თავმჯდომარის პოსტი) ნიკიტა ხრუშჩოვის გადაყენება. ეს კულუარული გადატრიალება არ გამოვიდა. ნიკიტა ხრუშჩოვს სამხედრო პირები და უშიშროების კომიტეტი დაეხმარნენ. ამის გამო 1962 წელს ლაზარ კაგანოვიჩი გარიცხეს

პარტიიდან. მიუხედავად იმისა, რომ იგი 1911 წლიდან იყო პარტიის წევრი, მისმა თხოვნამ არც ბრეჟნევთან, არც ჩერნენკოსთან, არც გორბაჩოვთან (საბჭოთა კავშირის კომუნისტური პარტიის გენერალური მდივნები ხრუმჭოვის მერე) არ გაჭრა. თავად კაგანოვიჩმა 97 წლის ასაკში საკმაოდ ტრაგიკულად დაასრულა ცხოვრება.

რეპრესიების პერიოდისას საქართველოსთან დაკავშირებით საინტერესო ფაქტის მოყვანა შეიძლება: სერგო ორჯონიკიძეს, სტალინის თანამებრძოლსა და საბჭოთა იმპერიის ერთ-ერთი ლიდერს პასუხსაგები თანამდებობა ეკავა – ერთდროულად იყო მძიმე მრეწველობის სახალხო კომისარიატის თავმჯდომარე და საბჭოთა კავშირის ცენტრალური კომიტეტის მდივანი. მას ჰყავდა უფროსი ძმა პაპულია ორჯონიკიძე. 30-იანი წლების დასაწყისში პაპულია ორჯონიკიძე მსახურობდა ამიერკავკასიის რკინიგზის პოლიტიკური განყოფილების უფროსად. საქართველოს კომუნისტური პარტიის პირველმა მდივანმა ლავრენტი ბერიამ, 1936 წლის ბოლოს დააპატიმრა სერგო ორჯონიკიძის ძმა ცოლთან და შვილებთან ერთად და 1937 წლის 9 ნოემბერს იგი დახვრიტეს (История Железнодорожного Транспорта России и Советского Союза, 1997, 81). აღნიშნული ფაქტი ადასტურებს, თუ როგორი დაუნდობელი იყო საბჭოთა რეჟიმი, როგორი ბრძოლა მიმდინარეობდა მის შიგნით. სერგო ორჯონიკიძის ძმას გაუსწორდნენ სასტიკად და მან ვერ შეძლო სტალინისთვის ეთხოვა საკუთარი ძმის გადარჩენა. როდესაც სერგო ორჯონიკიძის ძმა ეწირება რეპრესიებს, ადვილი წარმოსადგენია, როგორ ადვილად შეიძლებოდა ხალხის დახვრეტა ნებისმიერი გამოგონილი ბრალდებით. სწორედ ეს ატმოსფერო მეფობდა მთელ საბჭოთა კავშირში და მათ შორის საქართველოში. საბჭოთა სისტემის აღნიშნული პერიოდი შიშსა და საყოველთაო მორჩილებაზე იყო გათვლილი.

შემდგომ ეტაპზე, საბჭოთა კავშირში და მათ შორის რკინიგზაზე, დაიწყო ახალი მოძრაობა, რომელსაც „სტახანოვური“ დაერქვა. საბჭოთა სისტემა ქმნიდა ლეგენდებს. სწორედ ამ ლეგენდის მიმდევრები უნდა გამხდარიყვნენ მუშები და გლეხები. არსებობდა ლეგენდა, რომლის თანახმადაც, მემახტე სტახანოვმა თავის

ცვლაში „რეკორდული“ რაოდენობის ქვანახშირი გამოიმუშავა. სტახანოვური მოძრაობა ზემოდან კარნახით აიტაცეს მთელ საბჭოთა კავშირში. რკინიგზაზე იმართებოდა შეჯიბრება, თუ ვინ უფრო მეტ ტვირთს და მოკლე დროში გადაზიდავდა. ერთ-ერთი ასეთი შეჯიბრების ადგილს წარმოადგენდა სურამის გადასარბენი.

მოგვიანებით, მეორე მსოფლიო ომმა თავისი კორექტივები შეიტანა რკინიგზის ელექტრიფიკაციის და საერთოდ, რკინიგზის განვითარების პროცესში. უნდა ითქვას, რომ საბჭოთა კავშირმა მაინც შეძლო იზოლაციიდან თავის დაღწევა, რაც 1933 წელს საბჭოთა რუსეთსა და საფრანგეთს შორის ხელმოწერილ თავდაუსხმელობის პაქტს უკავშირდება.

1934 წლის 1 სექტემბერს ერთა ლიგაში რუსეთის მიღების საკითხთან დაკავშირებით შვეიცარიის ქალაქ ლოკალმოში მოიწვიეს კონგრესი. მიუხედავად იმისა, რომ ქართველმა ემიგრანტებმა ამ კონგრესს წარუდგინეს დოკუმენტი, სადაც შეახსენეს ერთა ლიგის გადაწყვეტილება, რომ ვალდებული იყო, ეზრუნა საქართველოს სუვერენიტეტის აღდგენისათვის, სამწუხაროდ, კონგრესმა უმრავლესობით მხარი დაუჭირა ერთა ლიგაში რუსეთის მიღებას. დღევანდელი გადმოსახედიდან, მოტივი საკმაოდ ბანალურია – „უმრავლესობამ მხარი დაუჭირა ერთა ლიგაში რუსეთის მიღებას იმ მოტივით, რომ 160 მილიონი კაცი გამოთიშული არ დარჩენილიყო“ (სურგულაძე, 271). გადაწყდა რუსეთის ერთა ლიგაში მიღება, მაგრამ მთელი საკრებულო ტაშისცემითა და ფეხზე დგომით შეხვდა მოტას (შვეიცარიის წარმომადგენელი) საბოლოო განცხადებას იმის შესახებ, რომ ერთა ლიგაში რუსეთის მიღებით საქართველოს საკითხი დღის წესრიგიდან არ მოიხსნებოდა და ის მხოლოდ დროებით გადაიდებოდა. ეს კი ძალიან ჰგავდა პილატე პონტოელის სიტყვებს: „ხელები დამიბანიაო“.

1928-1940 წლები საქართველოში, შეიძლება ითქვას, რომ ინდუსტრიალიზაციის წლებია. შენდება ბევრი საწარმო. სოფლის მეურნეობა

ადიჭურვა მანქანა-იარაღებით, თუმცა, სამწუხაროდ, ციფრების უკან სხვა რეალობა ჩანდა – საქართველოს მოსახლეობა საკმაოდ დუხჭირი ცხოვრებით ცხოვრობდა.

30-იანი წლების ბოლოსთვის საქართველოს ეკონომიკური წინსვლა თვალნათლივ იგრძნობოდა. გაიზარდა თბილისის მოსახლეობა, აღმოცენდნენ ახალი ქალაქები. მნიშვნელოვან წარმატებებს აღწევდნენ განათლების, სპორტის, მედიცინის, სოფლის მეურნეობის მიმართულებით.

1939 წელს ევროპაში დაიწყო მეორე მსოფლიო ომი, რომელსაც წინ უძღოდა საბჭოთა კავშირისა და ფაშისტური გერმანიის მიერ დადებული ხელშეკრულება ევროპის გაყოფის შესახებ. საბჭოთა კავშირმა და ჰიტლერის გერმანიამ ტერიტორიები გაიყვეს და სწორედ ამის მერე დაიწყო მეორე მსოფლიო ომი. საბჭოთა იმპერია ყველაზე ვერაგული გზით წავიდა. მან იგნორირება გაუკეთა ევროპის ქვეყნებს – საფრანგეთს, ინგლისს და დადო ხელშეკრულება ჰიტლერთან, ადამიანთან, რომლის მიზანიც იყო ევროპის დაპყრობა. იოსებ სტალინს მარტივი გათვლა ჰქონდა: ევროპაში იქნებოდა ჰიტლერი, ხოლო საბჭოთა კავშირს ის არ შეეხებოდა და მათ ექნებოდათ მეზობლური ურთიერთობა. ძალიან საინტერესო ფაქტია, რომ სწორედ მოლოტოვ-რიბენტროპის პაქტის ხელმოწერიდან რამდენიმე დღეში დაიწყო მეორე მსოფლიო ომი. ომმა მოითხოვა რკინიგზის განსაკუთრებული მუშაობა. არსებობს ორი ვერსია – მოელოდა თუ არა სტალინი ჰიტლერის თავდასხმას. პირველი ვერსიის თანახმად, ის ელოდებოდა და ამისთვის საბჭოთა კავშირის განახლებულ საზღვარზე დაიწყო სამხედრო-საფორტიფიკაციო მშენებლობა; მეორე ვერსიით კი სტალინი არ ელოდებოდა, რომ ხელმოწერიდან ორ წელიწადში ჰიტლერი დაარღვევდა შეთანხმებას. აღსანიშნავია ერთი გარემოება: მას შემდეგ, რაც საბჭოთა ჯარებმა დაიკავეს დასავლეთ ბელორუსიის ტერიტორიები, რკინიგზის მუშაკებმა სამხედრო ხელისუფლებასთან ერთად სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის მოწესრიგება დაიწყეს. ომის წლებში სწორედ რკინიგზაზე გადავიდა ძირითადი დატვირთვა; მოხდა ასობით ქარხნის ევაკუაცია, რომელიც განხორციელდა უკრაინიდან, ბელორუსიიდან,

დასავლეთ რუსეთიდან. ეს ქარხნები ძირითადად გადავიდა უფრო უსაფრთხო რეგიონებში.

1941-1945 წლების ომიანობის პერიოდში საქართველოს რკინიგზა აგრძელებდა მუშაობას. სამუშაო ბევრი იყო. 1941 წლის ზამთარი საკმაოდ მკაცრი აღმოჩნდა და საქართველოს რკინიგზა უზრუნველყოფდა როგორც საბრძოლო გადაზიდვებს, ასევე იმ ევაკუირებული ქონების ტრანსპორტირებას, რომელიც გამოარიდეს ფრონტს. სპეციალური ტვირთის ნაკადი 1941 წლის ოქტომბრიდან დაიძრა და ძალიან დიდ მასშტაბებს მიაღწია. სადგურები სავსე იყო ტვირთით, რამაც მნიშვნელოვნად შეამცირა მანევრირება. სექტემბერ-ოქტომბერში სასწრაფოდ დაიწყო და დასრულდა დამხარისხებელი სადგურების მშენებლობა ფოთსა და ბათუმში. პარალელურად მიმდინარეობდა თბილისი-ხაშურის სარკინიგზო გზის რეკონსტრუქცია.

როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, ომის წლები დიდ გამოწვევად იქცა რკინიგზისთვის როგორც ბოლშევიკურ რუსეთში, ისე საქართველოში. ამ პერიოდში რკინიგზა მთლიანად სამხედრო რელსებზე გადაეწყო. ქვემოთ განვიხილავთ, როგორ აეწყო ამ პერიოდში საბჭოთა რკინიგზა და როგორ მუშაობდა იგი.

საბჭოთა კავშირის რკინიგზა ძალზე დისციპლინირებულ გასამხედროებულ ორგანიზაციას წარმოადგენდა. შეიძლება ითქვას, რომ ეს იყო სახელმწიფო სახელმწიფოში. გარდა საორგანიზაციო სტრუქტურისა, რომელშიც რამდენიმე ათეული ათასი ადამიანი მუშაობდა, რკინიგზას ემსახურებოდა რამდენიმე საკუთარი სამეცნიერო-კვლევითი ინსტიტუტი. მთავარი ინსტიტუტი მოსკოვში იყო განთავსებული. რკინიგზას ექვემდებარებოდა ასევე რამდენიმე საპროექტო ინსტიტუტი, სადაც წარმოებდა საპროექტო სამუშაოები, მათ შორის, პირველ ეტაპზე, მეტროპოლიტენის მშენებლობაც, რომელიც სწორედ რკინიგზის ვალდებულებაში შედიოდა. 1931 წელს მოსკოვში მეტროპოლიტენის პირველი ხაზის მშენებლობა დაიწყო. ამ სამშენებლო სამუშაოებს ძირითადად რკინიგზის სტრუქტურები ახორციელებდნენ. კავკასიის სახელმწიფო საკვლევ-საძიებო ინსტიტუტი თბილისში

იყო განთავსებული. სწორედ აქ მუშაობდნენ ამიერკავკასიის რკინიგზის (საქართველო, სომხეთი, აზერბაიჯანი) გზების დაპროექტება-მშენებლობაზე. რკინიგზას ჰქონდა თავისი პოლიკლინიკების ქსელი, სადაც რკინიგზის თანამშრომლები მკურნალობდნენ. რკინიგზის დაქვემდებარებაში იყო კულტურის მუშაკთა რამდენიმე დაწესებულებაც. ერთ-ერთი ასეთი დაწესებულება სწორედ თბილისში იყო. რკინიგზა აშენებდა სახლებს თავისი თანამშრომლებისთვის (ე.წ. საუწყებო სახლები) საქართველოში, სომხეთსა და აზერბაიჯანის თითქმის ყველა დიდ ქალაქში. რკინიგზას ჰქონდა სპორტული კლუბი „ლოკომოტივი“, რომელიც ასევე რკინიგზიდან ფინანსდებოდა. შესაბამისად, ფლობდა სპორტული მოედნებს, სტადიონებს. საბჭოთა პერიოდის დროს რკინიგზას ემსახურებოდა ე.წ. სატრანსპორტო პოლიცია, რომელიც მართალია შინაგან საქმეთა სამინისტროს ექვემდებარებოდა, მაგრამ ძირითადად დაკავებული იყო რკინიგზის ტრანსპორტზე ტვირთების დაცვით, წესრიგის უზრუნველყოფით. როგორც ჩანს, ადრეულ საბჭოთა პერიოდში, მაშინ, როდესაც საბჭოთა კავშირის პირველი პირი იყო სტალინი და მის მიზანს წარმოადგენდა, შეექმნა სახელმწიფო სახელმწიფოში, სწორედ ამ მიზნით დანიშნა მან რკინიგზის ხელმძღვანელად ლაზარ კაგანოვიჩი.

რკინიგზაზე ასევე უზრუნველყოფილი იყო სარკინიგზო გადაადგილების უსაფრთხოებაც, რომელსაც ათასობით ადამიანი ემსახურებოდა. მუშაობდნენ მკაცრად დადგენილი წესებითა და ნორმებით, თუ როგორ უნდა განხორციელებულიყო რკინიგზის ექსპლუატაცია. რკინიგზის ტერიტორიაზე ეწყობოდა დამხარისხებელი სადგურები, რომელიც საკმაოდ რთულ ორგანიზმს წარმოადგენდა. ასეთი გახლდათ ხაშურის, სამტრედიის, სენაკის სადგურები. სწორედ ამ სადგურებში უნდა მომხდარიყო მომავალი ტვირთების დახარისხება, რათა მათ ხელი არ შეეშალათ მოძრაობის ინტენსიურობისთვის. რკინიგზის სისტემას უზრუნველყოფდა წყალმომარაგებისა და კანალიზაციის მთელი ქსელი. რაც შეეხება ელექტრომომარაგებას, საბჭოთა კავშირში გამოცხადებული ელექტრიფიკაციის შემდეგ, სწორედ რკინიგზის ელექტრიფიკაცია წარმოადგენდა საბჭოთა მთავრობის

მთავარ გამოწვევას. როგორც აღვნიშნეთ დიდი ყურადღება ეთმობოდა რკინიგზის უსაფრთხოებას, ვინაიდან სარკინიგზო ავარიებს შეეძლოთ დღეებისა და კვირების განმავლობაში მწყობრიდან გამოეყვანათ არა მხოლოდ რომელიმე ერთი ხაზი, არამედ მოეხდინათ გადაზიდვების პარალიზება .

რკინიგზის ექსპლუატაციას სჭირდებოდა მომზადებული, განათლებული სპეციალისტები. 1929 წელს ქვეყნის ორი დიდი უმაღლესი სასწავლებელი (ლენინგრადის საგზაო ინჟინერთა ინსტიტუტი – ЛИИПС და მოსკოვის საგზაო ინჟინერთა ინსტიტუტი – МИИТ) გადაეცა გზათა მიმოსვლის სახალხო კომისარიატს (наркомат). იყო უამრავი ტექნიკური სასწავლებელი, პროფტექნიკური სასწავლებელი. სწორედ თბილისის პოლიტექნიკურმა უნივერსიტეტმა ითავა რკინიგზის სპეციალისტთა მომზადება. 1940 წლისთვის რკინიგზის დაქვემდებარებაში ამიერკავკასიაში დაახლოებით 13 უმაღლესი სასწავლებელი იყო, სადაც 18 000-ზე მეტი სტუდენტი სწავლობდა. აქტიურად მუშაობდნენ საბავშვო რკინიგზის მშენებლობაზე. ამის ერთ-ერთი მაგალითია თბილისში, მუშთაიდის ბაღის რკინიგზის მოწყობა, რომლის მიზანსაც სარკინიგზო ტრანსპორტის პოპულარიზაცია წარმოადგენდა.

რკინიგზას სულ უფრო მეტი და მეტი სპეციალისტი ესაჭიროებოდა. 1942 წელს ჩამოყალიბდა სიგნალიზაციისა და კავშირგაბმულობის საგზაო ლაბორატორია, რომელიც დარგის განვითარებისთვის მნიშვნელოვანი იყო (საქართველოს რკინიგზა 125 წლისაა, 172).

მეორე მსოფლიო ომის დროს რკინიგზას საომარ მოქმედებებში გადამწყვეტი მნიშვნელობა ჰქონდა. ამ პერიოდში რკინიგზის მუშაობა შეიძლება რამდენიმე ეტაპად დავყოთ:

პირველი ეტაპი – სამხედრო ლოჯისტიკა, ფრონტის უზრუნველყოფა ცოცხალი ძალით, იარაღითა და ყველა საჭირო ინვენტარით.

მეორე ეტაპი – იმ ტერიტორიებიდან, საიდანაც მოსალოდნელი იყო ოკუპაცია, ქარხნების ევაკუაცია უფრო მშვიდობიან ადგილზე, ძირითადი ტრანსპორტირება სწორედ რკინიგზით ხდებოდა.

მესამე ეტაპი – სარკინიგზო სამგზავრო გადაზიდვები, ვინაიდან რკინიგზაზე უფრო გამართული ტრანსპორტი მაშინ არ არსებობდა.

განსხვავებული იყო რკინიგზის ჩართვა სხვადასხვა სამხედრო ოპერაციაში. ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ფაქტი იყო მოსკოვის დაცვა, მეორე – ლენინგრადის ბლოკადის გარღვევა, მესამე – კურსკის სატანკო შეტაკების დროს ჯარის უზრუნველყოფა. ყველა მნიშვნელოვანი შეტაკების წინ სამხედრო ოპერაციის გარდა იგეგმებოდა ლოჯისტიკური სამხედრო ოპერაცია.

მეორე მსოფლიო ომის დროს რკინიგზა მნიშვნელოვნად დაზიანდა, ვინაიდან სწორედ რკინიგზაზე ხდებოდა დივერსიული აქტები, რათა ჩაეშალათ ფაშისტური გერმანიის სარკინიგზო ლოჯისტიკური ამოცანები. რა თქმა უნდა, ფაშისტურ გერმანიასაც სჭირდებოდა ჯარის მომარაგება და ისიც აქტიურად იყენებდა რკინიგზას.

1945 წლის 8 მაისს ევროპული, ხოლო 9 მაისს რუსეთის გადმოსახედიდან, გერმანიამ კაპიტულაცია გამოაცხადა. 1945 წლის 2 სექტემბერს იაპონიის კვანტუნის არმიამ ხელი მოაწერა კაპიტულაციას და საბჭოთა კავშირი მეკავშირეებთან (აშშ და ინგლისი) ერთად გამოცხადდა ფაშისტურ გერმანიაზე გამარჯვებულად.

მეორე მსოფლიო ომის შედეგები ძალიან მძიმე გამოდგა როგორც ევროპის, ასევე, განსაკუთრებით საბჭოთა კავშირისთვის. მართალია, სამხედრო თვალსაზრისით ზიანი დიდ ბრიტანეთსაც მიაღწა, მაგრამ შედარებაც არ შეიძლებოდა იმ ზიანთან, რაც საბჭოთა კავშირის ევროპულ ნაწილს მიაღწა. საჭირო იყო სახალხო მეურნეობის აღდგენა, რაშიც რკინიგზასაც განსაკუთრებული ადგილი ენიჭებოდა. ომის შედეგად ამიერკავკასიის რკინიგზა შედარებით ნაკლებ დაზიანდა,

ამიტომ უფრო სწრაფად დაიწყო ფუნქციონირება. შეგახსენებთ, რომ საქართველოსა და სომხეთის რკინიგზა ამ პერიოდისთვის ერთ სტრუქტურულ ერთეულს წარმოადგენდა, რომელიც ამიერკავკასიის რკინიგზის შემადგენლობაში შედიოდა. აზერბაიჯანის რკინიგზა ამ სტრუქტურაში მხოლოდ 1953 წლის 14 მაისიდან შევიდა.

ომისწინანდელ მდგომარეობასთან შედარებით ტვირთბრუნვა 25%-ით შემცირდა. შესაბამისად, 1941-1950 წლებში უმნიშვნელოვანეს ამოცანად იქცა ე.წ. ხუთწლედის გეგმის განხორციელება. ეს ხელს შეუწყობდა აღმოფხვრილიყო ის ზარალი, რაც ომმა მოუტანა საბჭოთა კავშირს.

უკვე 1948 წლისთვის რკინიგზა გადაზიდვებით ომის წინა პერიოდს დაეწია. სულ უფრო მეტად ინერგებოდა ტექნიკური სიახლეები, ხოლო 1956 წლისთვის რკინიგზის სიგრძე 15 000 კმ-ით მეტი იყო, ვიდრე 1940 წლისთვის. ტვირთის გადაზიდვა გაორმაგდა, ხოლო მგზავრთა გადაყვანა 50%-ით გაიზარდა.

რაც შეეხება ამიერკავკასიის რკინიგზას, გადაზიდვები აქაც მნიშვნელოვნად შემცირდა. საჭირო იყო სომხეთისა და საქართველოს სახალხო მეურნეობის დარგების განვითარება. 1955 წლისთვის, ომის დასრულებიდან 10 წლისთავზე, ამიერკავკასიის რკინიგზის გადაზიდვები გასამმაგდა (Маринашвили, Замков, 1963, 47). 1956 წელს დასრულდა ომამდე დაწყებული ბორჯომი-ვალეს 59 კმ-იანი ხაზის მშენებლობა, რომლის მთავარი ფუნქციას ახალციხიდან ნახშირის გამოზიდვა წარმოადგენდა. 1951 წელს დასრულდა კაჭრეთი-წითელწყაროს მონაკვეთი, რომლის თავდაპირველ ფუნქციას დედოფლისწყაროდან ნავთობის გამოტანა შეადგენდა. შემდგომ, აღნიშნული რკინიგზის ექსპლუატაცია ნაკლებეფექტიანი გახდა და დაიკეტა.

1946 წელს სომხეთში აშენდა არტიკ-პემზაშენისა და ანი-ანიპემზას მონაკვეთი. განსაკუთრებული მნიშვნელობა ჰქონდა ჭიათურა-ზესტაფონის მონაკვეთის მოდერნიზაციას, ვინაიდან ჭიათურიდან მარგანეცის მადანი ზესტაფონამდე და შემდეგ ფოთამდე უნდა ჩასულიყო; ხოლო ჭიათურაში შახტებისთვის აუცილებელი მანქანა-დანადგარები და ხე-მასალები უნდა მიტანათ, რომლით სავსე ვაგონები

მანამდე თვეობით იდგა სამტრედიის მახარისხებელ სადგურზე. არსებული ძველი ლიანდაგის ნაცვლად საჭირო გახდა თანამედროვე ლიანდაგის მოწყობა. 1949 წელს დაწყებული ფართოლიანდაგიანი ჭიათურის ხაზის მშენებლობა 1957 წელს დასრულდა. აღნიშნული პროექტი ამიერკავკასიის ტრანსმშენმა დაამუშავა, ხოლო მშენებლობას შესაბამისი ტრესტი ახორციელებდა. ამ პროექტის დასრულება დროში გაიწელა, ვინაიდან არსებობდა მრავალი კომპონენტი, რათა არ შეჩერებულიყო მადნის გადაზიდვა.

ძალიან მნიშვნელოვანი იყო ერევანი-რაზდანის 60 კმ-იანი მონაკვეთის მშენებლობა, რომელიც 1933 წელს დაიწყო და ოთხ წელიწადში დასრულდა. მთლიანობაში ამიერკავკასიის რკინიგზის სიგრძე 1945-1957 წლამდე 290 კმ-ით დაგრძელდა. ომის დამთავრებისთანავე გაგრძელდა ელექტრიფიკაციის სამუშაოები რკინიგზის მონაკვეთებზე. 1945-1956 წლებში ამიერკავკასიის რკინიგზის ძირითადი მონაკვეთები ელექტრიფიცირებული იყო. 1959 წლისთვის ორთქლმავალი ემსახურებოდა მხოლოდ კახეთის, ბორჯომი-ვალეს, სოღანლული-ალავერდი და ცხინვალის მონაკვეთებს. ამ დროისთვის მართლაც რეკორდულ დონეს მიაღწია საქართველოს რკინიგზის ელექტრიფიკაციამ. სარკინიგზო მაგისტრალი ხომ მთელი გზების 70%-ს შეადგენდა და ბევრ ევროპულ ქვეყანას აღემატებოდა. მაგალითად, ბელგიას, დანიას, ლუქსემბურგსა და პორტუგალიას ერთად აღებულს (Маринашвили, Замков, 1963, 59).

ამასთანავე, ძალიან დიდი სამუშაოები ჩატარდა არსებული სარკინიგზო რელსების შეცვლისათვის. იცვლებოდა როგორც რელსები, ასევე მაგრდებოდა ის საყრდენი მასალა, რაზეც ეს რელსები იყო განთავსებული. 1958 წლის ჩათვლით დაახლოებით 1500 კმ სიგრძის რელსი შეიცვალა. მოდერნიზაცია უტარდებოდა იმ სადგურებს, სადაც ტვირთის დაცლა თუ გადატანა ხდებოდა სხვა ვაგონებში. თითქმის ყველა დიდ ქალაქში ახალი, თანამედროვე ვაგზლის შენობები გამოჩნდა, რომელიც იმ ეპოქისთვის დამახასიათებელი არქიტექტურით გამოირჩეოდა

(სტალინური ამპირი). თბილისში, სოხუმში, გაგრამი, ახალ ათონში, ბორჯომში, გორში, ერევანში – თითქმის ყველგან ახალი სადგურები აშენდა. გარდა ამ აღდგენითი სამუშაოებისა, ომის შემდგომ პერიოდში ამიერკავკასიის რკინიგზის სადგურის სტრუქტურაში განხორციელდა ცვლილება. 1953 წლის 14 მაისს აზერბაიჯანის რკინიგზა კვლავ ამიერკავკასიის რკინიგზის შემადგენელი გახდა, რომლის სამმართველო თბილისში მდებარეობდა.

რა ხდებოდა ამ პერიოდისთვის საქართველოში? ვინაიდან ჩვენი კვლევა ისტორიული ხასიათისაა, რა თქმა უნდა გვერდს ვერ ავუვლით იმ დროს საქართველოსა და საბჭოთა კავშირში მიმდინარე სხვა პოლიტიკურ მოვლენებს. მართალია, საქართველო გადაურჩა ფაშისტების მხრიდან პირდაპირ საომარ თავდასხმებს, მაგრამ ომის შედეგებმა აქაც საკმაოდ მძიმე კვალი დაამჩნია. გარდა იმ მატერიალური ზარალისა, რომელიც ქვეყანამ განიცადა, ძალიან დიდი იყო ადამიანური მსხვერპლი. მეორე მსოფლიო ომის დროს საქართველოს 300 000 მცხოვრები დაიღუპა. ეს კი საქართველოსნაირი პატარა ქვეყნისთვის მართლაც წარმოუდგენლად დიდი რიცხვია!

1944 წლიდან საქართველოში დაიწყო ახალი, მსხვილი სამრეწველო საწარმოების მშენებლობა. ეს გახლდათ ქუთაისის საავტომობილო ქარხანა, რომლის პირველი საამქრო 1946 წელს შევიდა ექსპლუატაციაში. მიმდინარეობდა რუსთავის მეტალურგიული ქარხნის მშენებლობა. იგი იმითაა აღსანიშნავი, რომ ე.წ. ქალაქწარმოქმნის ქარხნად იქცა. კერძოდ, ქარხანა დაუსახლებელ ტერიტორიაზე აშენდა, სადაც მანამდე ქალაქი არ ყოფილა (მაგრამ ეს ახლო წარსულში. ისტორიულად კი რუსთავი საქართველოს ერთ-ერთი უძველესი ქალაქია. ქართლის ცხოვრების მემკვიდრე ლეონტი მროველი მის მშენებლობას ქართველთა წინაპრის, ქართლოსის ცოლს მიაწერს: „ცოლმან მისმან აღაშენა ბოსტან-ქალაქი, რომელსა აწ ჰქვია რუსთავი“. ეს ფაქტი რუსთავში არქეოლოგიური გათხრებით მიკვლეულმა ბრინჯაოს ხანის სამოსახლოებითაც დადასტურდა)...

გარდა რუსთავის მეტალურგიული ქარხნისა, ომის შემდგომ ამოქმედდა გორის საფეიქრო კომბინატი. თბილისში აშენდა ელმავალმშენებელი ქარხანა, ისევე როგორც მსხვილი საწარმოები ქუთაისში, აფხაზეთსა და აჭარაში. შეიძლება ითქვას, რომ საქართველოსთვის ეს იქცა ინდუსტრიალიზაციის მეორე ტალღად. ცალკე საკითხია, თუ რამდენად შეესაბამებოდა საქართველოს ეკონომიკურ ინტერესებს ასეთი გიგანტების მშენებლობა, ვინაიდან ბევრი მათგანი დამოკიდებული იყო საბჭოთა კავშირის სხვადასხვა ქალაქიდან შემოსულ პროდუქციაზე. ბუნებრივია, ერთიან საბჭოთა სისტემაში ჩაბმული საწარმოები როგორც კი სსრ კავშირი დაიშლებოდა, განწირული იყვნენ დახურვისთვის. რაღა თქმა უნდა, ამ ქარხნების მშენებლობა დამატებითი გამოწვევა იყო საქართველოს რკინიგზისთვის.

დიდი ინვესტიციები ჩაიდო სოფლის მეურნეობაში. კერძოდ, კოლხეთის ჭაობის ამოსაშრობად. სამწუხაროდ, მიუხედავად იმ რიცხვებისა, რაც ოფიციალურად ქვეყნდებოდა, არასწორად დაგეგმილი სამუშაოების გამო, სოფლის მეურნეობა წინსვლის მაგივრად დაღმავალი გზით მიდიოდა. სწორედ ამას უკავშირდება ის სასურსათო კრიზისი, რომელიც 50-იანი წლების ბოლოს შეიქმნა საქართველოსა და მთლიანად საბჭოთა კავშირში.

საერთაშორისო ვითარებაც საბჭოთა კავშირის გარშემო რთულდებოდა, ვინაიდან ყველამ დაინახა, რომ იმ ქვეყნებში, რომლებიც საბჭოთა ჯარმა „გაათავისუფლა“, უხეშად ილაზებოდა ადამიანთა უფლებები და მყარდებოდა საბჭოთა კომუნისტური დიქტატურა. ამის ნათელი გამოვლინება გახდა 1956 წლის პრაღისა და 1968 წლის ბუდაპეშტის მოვლენები. 1946 წლის 5 მარტს უინსტონ ჩერჩილი სიტყვით გამოვიდა ამერიკის შეერთებული შტატების ქალაქ პლუტონში, სადაც პირველად ახსენა ტერმინი „რკინის ფარდა“ (Черчилль, 2004, 485), რომელიც საბჭოთა კავშირმა ჩამოუშვა შუა ევროპაში. მიუხედავად იმისა, რომ მეორე მსოფლიო ომის განმავლობაში ბრიტანეთის პრემიერი უინსტონ ჩერჩილი ცდილობდა ეთანამშრომლა სტალინთან, მიიჩნევა, რომ სწორედ ამ სიტყვების მერე დაიწყო ცივი

ომი. ბუნებრივია, ამას მოჰყვა საბჭოთა რეჟიმისგან რეპრესიები. მან თავის რიგებში ისევ დაიწყო უცხოელი აგენტების ძებნა. ეს რეპრესიები საქართველოსაც არ ასცდა. რეპრესიები შეეხო ქართველ ექიმებს, თეატრის მუშაკებს, მხატვრებს, იმ ადამიანებს, რომლებიც გამარჯვებული სოციალიზმის ქვეყნის შეუფერებელ ქმედებებს ჩადიოდნენ. სამწუხაროდ, რეპრესიები შეეხო იმ ადამიანებს, რომლებიც მიიჩნიეს რეჟიმისთვის საფრთხედ. 1951 წლის ბოლოს საქართველოდან შუა აზიაში მასობრივად გადასახლეს ქვეყნის 1000 მოქალაქე. გადასახლებულთა შორის მოხვდა ექვმიტანილი ოჯახები, რომელთა ნათესავები ტყვედ ჩავარდნენ და განთავისუფლების შემდეგ აღარ დაბრუნდნენ საქართველოში. აგრეთვე ისინი, რომელთაც ნათესავები ჰყავდათ თურქეთში. თბილისში, ქუთაისში, სოხუმში, ბათუმში ჩააყენეს სარკინიგზო ემელონები და ყოველგვარი ახსნისა და წინასწარი მომზადების გარეშე საქართველოს 20 000-მდე მცხოვრები გაასახლეს ქვეყნიდან. მაგალითისთვის შეგვიძლია მოვიყვანოთ ცნობილი ქართველი მოღვაწის რევაზ გაბაშვილის შვილი, არქიტექტორი გურამ გაბაშვილი, რომელიც მხოლოდ იმიტომ გადასახლეს, რომ მისი მამა ემიგრაციაში ცხოვრობდა. გურამ გაბაშვილი მხოლოდ 2 წლისა იყო, როდესაც მამამ დატოვა და ფაქტობრივად, არც ახსოვდა მამამისი. უამრავი ქართველი, საქართველოში მცხოვრები „ყაზახეთის მშვიერი უდაბნოს“ ყიზილყუმის მეურნეობასა და კოლმეურნეობაში მუშაობისთვის გაწირეს. რეპრესირებულთა და გადასახლებულთა შორის მოჰყვნენ ახალციხეში, სამცხეში მცხოვრები 1944 წელს სამხრეთ საქართველოდან გადასახლებული პირები, რომელთაც „ბრალი დასდეს“ თურქეთის რესპუბლიკის მცხოვრებლებთან ნათესაურ კავშირში.

1946-1953 წლები, შეიძლება ითქვას, რომ გამოირჩევა ორი რამით:

1. სახალხო მეურნეობის სწრაფი ტემპით აღდგენა;
2. მკაცრი რეპრესიები საბჭოთა კავშირის შიგნით.

3. 2. რკინიგზა და საბჭოთა კავშირი 1953-1970 წლებში

რკინიგზის საკითხებზე მსჯელობისას ერთმანეთისგან უნდა გაიმიჯნოს ომის შემდგომი პერიოდი 1953 წლამდე, როდესაც საბჭოთა კავშირის სათავეში იოსებ სტალინი იდგა და პერიოდი, 1953 წლის შემდეგ, როდესაც სტალინის გარდაცვალების მომდევნო წლებში შეიძლება ითქვას, რომ საბჭოთა კავშირში ხელისუფლების დაუფლებისთვის სამკვედრო-სასიცოცხლო ბრძოლა წარიმართა იოსებ სტალინის მემკვიდრეებს შორის. ჩვენ არ დავკონკრეტდებით აღნიშნული შიდა ბრძოლების შინაარსზე, თუმცა ფაქტია, რომ 1953 წელსვე ნიკიტა ხრუშჩოვმა, რომელიც მიიჩნეოდა კომუნისტური პარტიის ლიდერად, შეძლო აბსოლუტური ძალაუფლების მიღება. სტალინის გარდაცვალების შემდეგ არსებობდა ასეთი შეთანხმება, რომ სტალინის მემკვიდრეები ერთმანეთში ხელისუფლებას გაიყოფდნენ და არ იქნებოდა ისეთი უზურპაციული ხელისუფლება, როგორიც სტალინის დროს. შეთანხმების შესაბამისად, მინისტრთა საბჭოს თავმჯდომარე უნდა ყოფილიყო გიორგი მალენკოვი, ცენტრალური კომიტეტის პირველი მდივანი – ნიკიტა ხრუშჩოვი და საბჭოთა კავშირის უმაღლესი საბჭოს თავმჯდომარე – ნიკოლაი ბულგანინი. რა თქმა უნდა, თავისი როლი ჰქონდა ლავრენტი ბერიას, ძალოვანი სტრუქტურების ლიდერს. პირველი ამოცანა, რომელიც ნიკიტა ხრუშჩოვმა დაისახა და ამაში თანამოაზრეებიც იპოვა, როგორც თავდაცვის სამინისტროში უშუალოდ გიორგი ჟუკოვის სახით, ასევე ნიკოლაი ბულგანინის სახით იყო ის, რომ 1953 წლის ზაფხულში ლავრენტი ბერია ჯერ დააპატიმრეს, მერე კი გაუსამართლებლად დახვრიტეს. თუმცა, ამბობდნენ, რომ სასამართლო ჩატარდა.

სტალინის პერიოდში რკინიგზა წარმოადგენდა ნახევრად გასამხედროებულ სისტემას, თავისი სამხედრო პოლიტიკური ორგანოებით. როგორც სამხედრო ნაწილში, რკინიგზაშიც არსებობდა პოლიტიკური განყოფილება, რომლის პარტიული კომიტეტის თავმჯდომარე რაიკომის, ქალაქკომისა და სტრუქტურული პარტიული კომიტეტის მდივნის დონეზე იდგა. როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, რკინიგზა საკმაოდ

დიდი და საინტერესო შემადგენლობისა იყო 1951 წლის 1 იანვრის დამტკიცებული სტრუქტურით. რაც შეეხება ამიერკავკასიის რკინიგზას, მას გამოეყო აზერბაიჯანი და მხოლოდ სომხეთისა და საქართველოს ქსელი გაერთიანდა ამიერკავკასიის რკინიგზაში. აღნიშნული სტრუქტურით სულ რკინიგზის 56 დანაყოფი არსებობდა. თუმცა აღნიშნული სახით ამ სტრუქტურას დიდხანს არ უარსებია. 1951 წლის 14 მაისს ისევ გაერთიანდა და ამიერკავკასიის რკინიგზას დაუბრუნდა აზერბაიჯანის რკინიგზაც. მოხდა რკინიგზების ოპტიმიზაცია და 1952 წლის მაისში ისევ გამსხვილდა 14 ერთეულამდე. თუმცა, 1956 წლის 1 იანვრიდან, რკინიგზამ ისევ განიცადა სტრუქტურული რეორგანიზაცია და უკვე 42 განყოფილებად დაიყო, აზერბაიჯანის რკინიგზაც ისევ გამოეყო ამიერკავკასიისას.

რაც შეეხება თვითონ სამუშაოებს საქართველოს რკინიგზაზე, ეს არის პერიოდი, როდესაც მიმდინარეობს არა მარტო საქართველოს, არამედ მთლიანად რკინიგზის ელექტრიფიცირებულ რეგისტრებზე გადასვლა. სამუშაო მართლაც ძალიან ბევრი იყო როგორც ამიერკავკასიის რკინიგზაში, ასევე მთლიანად. საჭირო გახდა რკინიგზის მოდიფიკაცია. ამის რესურსი სტალინის დისციპლინირებულ რკინიგზას ინერციით დიდხანს მოჰყვებოდა, მიუხედავად იმისა, რომ ხრუშჩოვის პერიოდში ადგილი ჰქონდა კორუფციის დამკვიდრებას, სურსათის კრიზისს. იყო პერიოდი, როდესაც სურსათის მარაგი საერთოდ აღარ ჰქონდა საბჭოთა კავშირს, რაც შედეგი იყო იმ არასწორი ეკონომიკური, შიდა თუ საგარეო პოლიტიკური ნაბიჯებისა, რომელსაც ვოლუნტარისტულად ატარებდა ხრუშჩოვი საბჭოთა კავშირში. მთავარი ტენდენცია მაინც მიემართებოდა იმ დიდი სამუშაოების დასრულებისკენ, რომელიც რკინიგზის ელექტრიფიკაციით დაიწყო. ამოცანა მიზნად ისახავდა როგორც ხუთწლედების, ისე მიმდინარე სამუშაოების თბოგადაზიდვის ნაცვლად ელექტროგადაზიდვის შემოტანას. ამ ამოცანით ელექტროგადაზიდვა 100 000 კმ-ზე უნდა გადაჭიმულიყო, მაშინ როდესაც მანამდე მხოლოდ 21 000 კმ-ს შეადგენდა. 1958 წელს დაიწყო აღნიშნული ამოცანის განხორციელება და პირველადი შედეგებიც გამოჩნდა. ელექტროგაწევის შედეგად რკინიგზა ელექტროენერგიის მოხმარებაზე

გადავიდა. შესაბამისად, მიმდინარეობდა ელექტროვაგონების წარმოება, რის შედეგადაც, 7 წელიწადში დაახლოებით 40 მლნ ტონა ქვანახშირის ეკონომია გაკეთდა, რაც ჯამში 4,5 მლრდ რუბლს შეადგენდა. ეს ეკონომია კი ისევ რკინიგზის განვითარებისთვის იყო საჭირო. ამასთანავე, ახალი რკინიგზის მშენებლობების ხარჯზე შემცირდა სატრანსპორტო მიმოსვლის ხანგრძლივობა თბილისიდან მოსკოვამდე: მაშინ როდესაც მანამდე რამდენიმე დღეს ანდომებდა, ახლა შესაძლებელი გახდა, რომ მატარებელი 36 საათში ჩასულიყო თბილისიდან მოსკოვამდე. შესაბამისად, გაიზარდა სამგზავრო მატარებლების რიცხვი.

როგორც უკვე ზემოთ აღვნიშნეთ, საქართველოსთვის დიდი გამოწვევა იყო ელექტროვაგონმშენებელი ქარხანა. დაიწყო ელმავლების მშენებლობა. ერთი ქარხანა ნოვოჩერკასკში იყო (ამოქმედდა 1952 წელს), ხოლო მეორე – თბილისში (ამოქმედდა 1955 წელს). სწორედ ეს გახლდათ მთავარი გამოწვევა და სიახლე ამიერკავკასიისა და საქართველოს რკინიგზისა (История Железнодорожного Транспорта России и Советского Союза. Том 3, часть I, 1945-1991).

1958 წლიდან რკინიგზაზე დაიწყო შემოსვლა ახალმა 4200 კვტ სიმძლავრის 8-დერძიანმა Н8 ელმავლებმა. ახალი ელმავლები აღჭურვილი იყო სალოკომოტივო სიგნალიზაციითა და რადიოსადგურებით, რასაც დიდი მნიშვნელობა ენიჭებოდა, ვინაიდან მთავარი გამოწვევა მაინც იყო აღნიშნულ პერიოდში დაწყებული ავტომატიზაციის, ელექტრიფიკაციისა და უსაფრთხოების საქმე. სწორედ ამის ხარჯზე უნდა გაზრდილიყო გამტარობა და უფრო მეტი ტვირთი უნდა გადაეზიდა როგორც სატვირთო, ასევე სამგზავრო მატარებლებს. 1958 წელს გაერთიანდა სოხუმის, სამტრედიის, ბათუმის, ხაშურის, თბილისის სალოკომოტივო დეპოები; ქუთაისის, ზესტაფონის, ხაშურის, თბილისის საელმავლო დეპოები, ანუ მუშაობდა როგორც სალოკომოტივო, ისე საელმავლო დეპოები. ამ დეპოების მთავარ ამოცანას ტვირთის მაქსიმალურად ეფექტიანი გადაზიდვა წარმოადგენდა.

საინტერესოა რკინიგზის ისტორია 60-იან წლებში. ეს არის ნიკიტა ხრუშჩოვის მმართველობის პერიოდი. ამ პერიოდში მიმდინარეობდა რკინიგზის მოდერნიზაცია. ძირითადად რკინიგზის ელექტრიფიკაცია წარმოებდა და სწორედ ამაზე კეთდებოდა როგორც პარტიის, ასევე საბჭოთა ხელისუფლების მთავარი აქცენტი. როდესაც ხრუშჩოვი გახდა საბჭოთა კავშირის კომუნისტური პარტიის ხელმძღვანელი, მან შეცვალა მართვის სტილი და მათ შორის რკინიგზაზეც. თუმცა ის ინერცია, რომელიც არსებობდა, ჯერ კიდევ მიჰყვებოდა რკინიგზას. შეიძლება ითქვას, რომ 1956-1970 წლების მთავარი გამოწვევები მაინც ორთქლმავლიდან ელექტროელმავალზე გადასვლა იყო, რომელსაც ტიტანური შრომა უძღოდა წინ. შეიძლება ითქვას, რომ გაიზარდა გადაზიდვების როგორც სისწრაფე, ასევე მოცულობებიც (История Железнодорожного Транспорта России и Советского Союза. Том 3, часть I, 1945-1991).

1956 წელს სკკპ XX ყრილობაზე, სტალინის კულტის შესახებ საუბრისას, მაშინდელმა ცენტრალური კომიტეტის პირველმა მდივანმა ნიკიტა ხრუშჩოვმა ერთ-ერთ მთავარ საკითხად ისაუბრა სარკინიგზო ტრანსპორტის ტექნიკურად ჩამორჩენილობაზე. მისი აზრით, რკინიგზა მუშაობდა ორთქლზე და ამიტომ საჭირო იყო ელექტროგაწევაზე დროულად გადასვლა. ამის მიზეზი იყო ისიც, რომ მაგალითად, თუ თბოტრანსპორტის მარგი ქმედების კოეფიციენტი შეადგენს 4-5%-ს, ელექტროტრანსპორტისა კი 16-18%-ს. ყრილობაზე დაისახა კონკრეტული თარიღი, კერძოდ, 1960 წლამდე უნდა მომხდარიყო ელექტრომავლაზე გადასვლა (История Железнодорожного Транспорта России и Советского Союза. Том 3, часть III, 1945-1991).

3. 3. როგორ ხდებოდა საბჭოთა გზების ელექტრიფიკაცია

ელექტრიფიკაციის პირველი გეგმა საკმაოდ ამბიციური გამოდგა. პირველ ხუთწლეულში 451 კმ-დან მხოლოდ 61 კმ შესრულდა; მეორე ხუთწლეულში 5000 კმ-დან, მხოლოდ 1500; მესამე ხუთწლეულში 840 კმ-დან მხოლოდ 253; მეოთხე ხუთწლეულში 5325 კმ-დან მხოლოდ 975; ხოლო მეხუთე ხუთწლეულში 3190 კმ-დან

2290 კმ შესრულდა. რკინიგზის განვითარების ძირითადი მიმართულება აღებული იყო იმაზე, რომ რკინიგზის ელექტრიფიკაციის შემდეგ მომხდარიყო გადაზიდვების გაორმაგება და გასამმაგება.

შეიძლება ითქვას, რომ საქართველოში ელექტრიფიკაცია საკმაოდ მაღალი ტემპით მიდიოდა. 1955 წლისთვის საქართველოს რკინიგზა უკვე ელექტროგაწვაზე გადავიდა (История Железнодорожного Транспорта России и Советского Союза. Том 3, часть III, 1945-1991). ელექტროენერგეტიკა 170 მლნ კვტ/ სთ ელექტროენერგიას გამოიმუშავებდა. ეს იყო 3,5-ჯერ მეტი, ვიდრე 1940 წლისთვის. მაგრამ მოხმარება სულ უფრო და უფრო იზრდებოდა. ერთ-ერთ ძირითად მომხმარებელს ქარხნები და რკინიგზა წარმოადგენდა. თუმცა, საკმაოდ ამბიციურ გეგმებს იღებდნენ, რომლებიც ხშირ შემთხვევაში ცუდად სრულდებოდა, ვინაიდან ხრუმჭოვის მოსვლის მერე საქართველოში დისციპლინა დაეცა. სამწუხაროდ, ხრუმჭოვის მოსვლას უკავშირდება 1956 წლის 9 მარტის სისხლიანი მიტინგი, რომელიც საბჭოთა ხელისუფლებამ საქართველოში ჩაახშო. ეს იყო ქართველი ხალხის პროტესტის გამოვლინება იმაზე, თუ როგორ მოექცა ხრუმჭოვი სტალინს. ეს იყო საბჭოთა მკაცრი რეალობა. ის პრობლემები, რომლებიც საბჭოთა კავშირში არსებობდა და ის მიდგომა, როგორც მოექცნენ 1956 წლის 9 მარტს ქართველ მომიტინგეებს, შემდგომში განმეორდა ჯერ ჩეხოსლოვაკიაში და მერე უკვე უნგრეთში. საბჭოთა ხელისუფლებამ თითქოს უარი თქვა რეპრესიებზე, თუმცა მაინც ატარებდა.

60-იანი წლებისთვის მნიშვნელოვანი გახდა მოეზიდათ გამოცდილი მეცნიერები რკინიგზის განვითარების სფეროში. ცნობილია, 1962 წელს სსრ კავშირის გზათა მიმოსვლის (სარკინიგზო ტრანსპორტის) მინისტრის ბორის ბეშჩევის 1962 წლის განცხადება, სადაც მან აღნიშნა, რომ 1956-1960 წლებში პირველად მოხდა, რომ ელექტრიფიკაციის გეგმა გადაჭარბებით შესრულდა – ელექტრიფიცირებულ იქნა 8473 კმ სიგრძის რკინიგზა. მანვე განაცხადა, რომ 1962 წელს დასრულდებოდა მოსკოვი-ლენინგრადის მიმართულების მთლიანი რკინიგზის მონაკვეთი და ასევე,

მთლიანად ის მიმართულება, რომელიც ამიერკავკასიას, ანუ საქართველოს აკავშირებდა მოსკოვთან და ლენინგრადთან. საბჭოთა კავშირისთვისაც პრიორიტეტს წარმოადგენდა ამიერკავკასიის რკინიგზის ელექტრიფიკაცია, რაშიც ძალიან დიდი თანხა, დაახლოებით 375 მლნ რუბლი იყო ჩადებული. აღსანიშნავია, რომ ბორის ბეშჩევს ყველაზე ხანგრძლივად ეკავა საბჭოთა კავშირში მინისტრის პოსტი (1948-დან 1977 წლამდე).

ჩვენ უკვე აღვნიშნეთ, რომ 1957 წელს დაიწყო თბილისის ლოკომოტივმშენებელი ქარხნის მოდერნიზაცია. გადაეწყო ერთ-ერთი ქარხანა და დაიწყო ელმავლების გამოშვება. ეს ქარხანა გადაეცა ელექტრონული მრეწველობის სამინისტროს და დაერქვა ახალი სახელი – თბილისის ელექტროვაგონმშენებელი ქარხანა. როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, 1958 წელს ქარხანამ დაიწყო 8-ღერძიანი ელექტრომატარებლის – H8-ის გამოშვება. ელექტრომატარებელი თბილისში 1967 წლამდე იწყობოდა და 1292 ასეთი ლოკომოტივი აიწყო აღნიშნულ პერიოდში. 1958 წელს იმავე ქარხანაში შეიქმნა საკონსტრუქტორო ბიურო, რომელიც მუშაობდა ახალი ტიპის ელექტროელმავლების მშენებლობაზე. მისი მთავარი ინჟინრის თამაზ ჭირაქაძის საპროექტოში შემუშავდა ახალი ტიპის 8-ღერძიანი, მაგრამ უფრო მძლავრი 650 კვტ-იანი ელექტროელმავალი T8. 1963 წლიდან ელმავლებს ვლადიმირ ლენინის (საბჭოთა ბოლშევიკების ლიდერის) სახელი ეწოდებოდა (BJI).

ასეთი ელმავლები არსებობდა როგორც სამგზავრო გადაზიდვებისთვის, ასევე უფრო მძლავრი ელმავლები სატვირთო გადაზიდვებისთვის. ელექტროწევაზე გადასვლას მოჰყვა სალოკომოტივო სამსახურის რეორგანიზაცია. აღნიშნული სამსახურის პირველი ხელმძღვანელი იყო მეტონიძე. 1955 წელს იგი შეცვალა კაკაბაძემ, რომელიც 1979 წლამდე აღნიშნულ სტრუქტურას ედგა სათავეში.

პარალელურად მიმდინარეობდა სალოკომოტივო დეპოების აღჭურვა და სწორედ 1960-1970 წლებში განხორციელდა გზის აღჭურვაც. ყველაზე საპატიო თანამშრომლად ითვლებოდა მემანქანე, ვინაიდან მატარებლის მართვას ტიტანური

შრომა და ყურადღება სჭირდებოდა. ამიტომ ომის პერიოდში მემანქანეები განსაკუთრებული პრივილეგიებით სარგებლობდნენ ყველაფერში.

სრულ მოდერნიზაციას განაგრძობდა თბილისის ელმავალმშენებელი ქარხანა. 1974 წლიდან ფუნქციონირება დაიწყო ამ ქარხნის მიერ გამოშვებულმა თანამედროვე БЛ 11-ის ელმავალმა, რომელსაც ტექნიკურად ნოვატორული სქემა ჰქონდა.

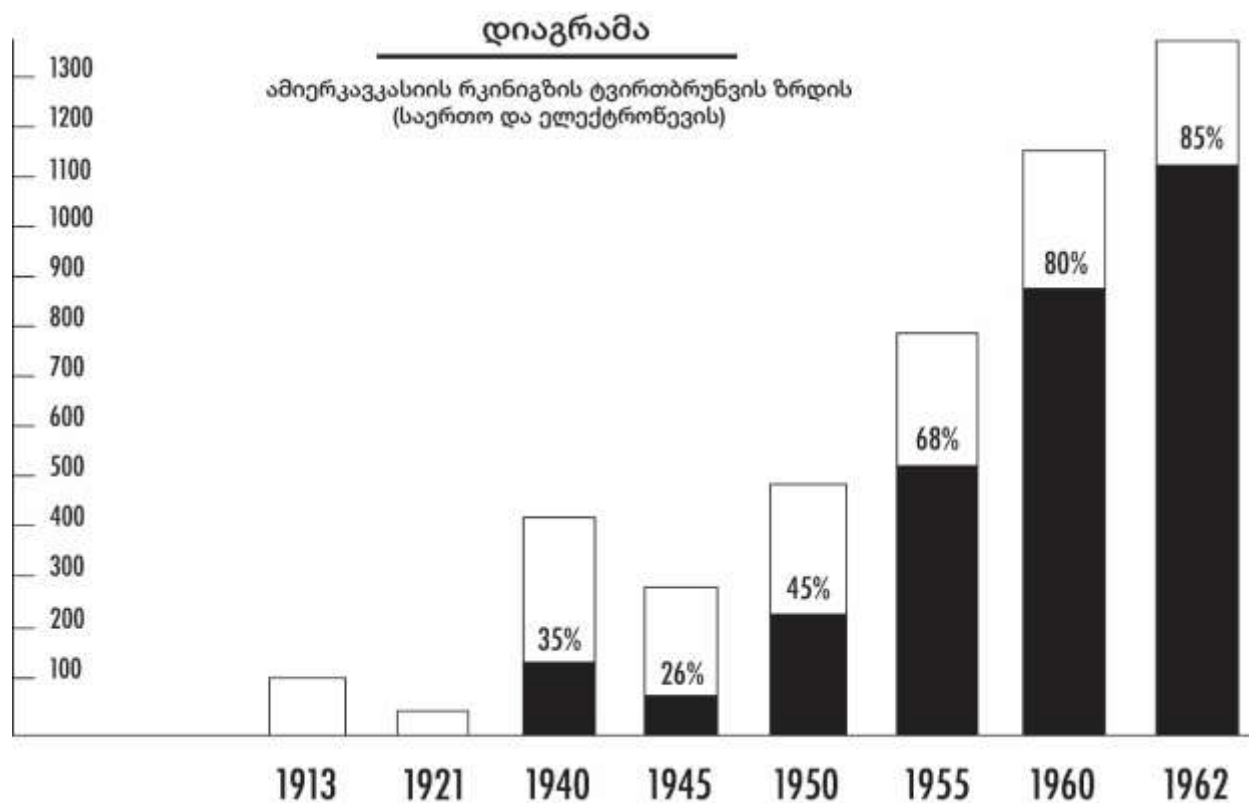
გასული საუკუნის 70-80-იან წლებში დაიწყო ძველი ვაგონების ჩანაცვლება და რეკონსტრუქცია. ასევე რეკონსტრუქცია უტარდებოდა თბილისისა და სამტრედიის დეპოებს, ვინაიდან საჭირო ხდებოდა მათი თანამედროვე ელექტროხელსაწყოებით აღჭურვა (საქართველოს რკინიგზა 125 წლისაა, 132).

სარკინიგზო ტრანსპორტის ინფრასტრუქტურაში ძალიან მნიშვნელოვანი იყო სარკინიგზო მეურნეობის ავტომატიზაცია და კავშირგაბმულობის სისტემების გამართვა. კავშირგაბმულობის საშუალებებისა და უსაფრთხოების გარეშე შეუძლებელი იყო რამე წარმატების მიღწევა. დაწყებული 30-იანი წლებიდან, ფაქტობრივად ყოველწლიურად ხდებოდა სხვადასხვა უბნების განახლებული ტექნიკური აღჭურვა. მაგალითად, 1947-1950 წლებში ხაშური-თბილისის უბანზე დაინერგა ავტომატური სისტემა. 1949 წელს სამტრედიის, 1950-1960 წლებში სამტრედია-ხაშურის უბანზე დაინერგა ახალი სისტემა. შესაბამისად, 70-იანი წლების ჩათვლით ყოველ წელიწადს მიმდინარეობდა ელექტრონული უსაფრთხოების სისტემის დამკვიდრება და კავშირგაბმულობის ახალ სისტემაზე გადასვლა. 1988 წლისთვის საქართველოს რკინიგზა მთლიანად იყო უზრუნველყოფილი როგორც სიგნალიზაციის, ასევე კავშირგაბმულობის ყველაზე თანამედროვე საშუალებებით.

ქვემოთ მოცემულია დიაგრამები,³⁴ თუ როგორ იზრდებოდა ამიერკავკასიის რკინიგზის ტვირთბრუნვა მას შემდეგ, რაც თბოდრავა შეიცვალა ელექტროძრავით;

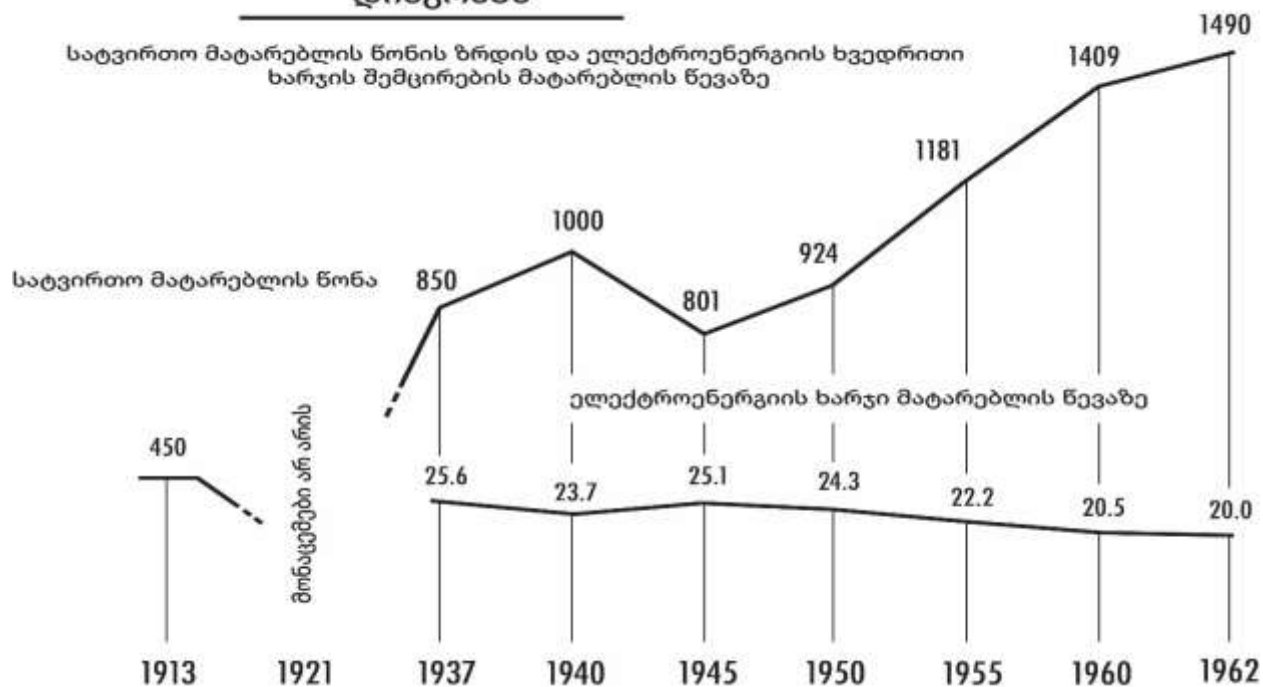
¹ Маринашвили, И. М., Замков, А. Н. Закавказская Железная Дорога (к 90-летию первой линии). Издательство ЦК КП Грузии, Тбилиси, 1963, 91-94.

ასევე როგორ იზრდებოდა გადაზიდული ტვირთების რაოდენობა ტონების მიხედვით და როგორ მცირდებოდა ელექტროენერგიის მოხმარება.



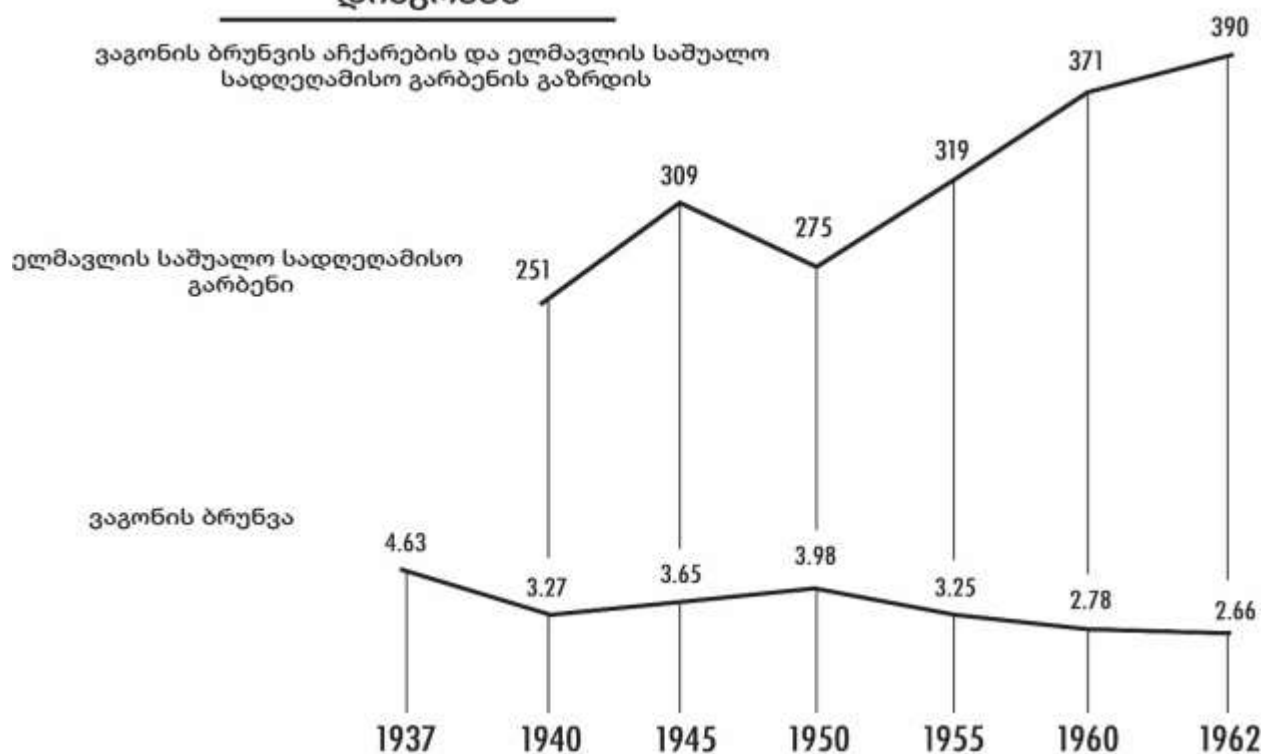
დიაგრამა

სატვირთო მატარებლის წონის ზრდის და ელექტროენერგიის ხვედრითი ხარჯის შემცირების მატარებლის წევვაზე



დიაგრამა

ვაგონის ბრუნვის არქარების და ელმავლის საშუალო სადღეღამისო გარბენის გაზრდის





ამავდროულად, გასათვალისწინებელია ერთი ფაქტი, რომელსაც გამოცდილი რკინიგზელები აღნიშნავენ: მიუხედავად იმისა, რომ რიცხოვრივად ძალიან ზრდიდნენ რკინიგზის გადაზიდვებს, ასევე საკმაოდ ბევრი იყო ვაგონების ე.წ. „ტყუილად კატაობა“. ანუ ხშირ შემთხვევაში ეს ვაგონები ტყუილად დადიოდნენ წინ და უკან, რასაც არანაირი ეკონომიკური ეფექტი არ მოჰქონდა.³⁵ მთლიანად საბჭოთა კავშირში დაახლოებით 10%-ს შეადგენდა რკინიგზაზე ისეთი მოძრაობა, რომელსაც არანაირი ეკონომიკური ეფექტი არ მოჰქონდა.

1964 წლიდან საბჭოთა კავშირის ხელისუფლებაში პირველ პირად მოდის ლეონიდ ბრეჟნევი. ამ პერიოდს ისტორიკოსები ე.წ. უძრაობის ხანას უწოდებენ, რაც უფრო მეტაფორაა და ბრეჟნევის მმართველობის ბოლო წლებს უფრო შეესაბამება. 1964-დან 1978-1979 წლებამდე საბჭოთა კავშირმა დაიწყო ნიკიტა ხრუშჩოვის ე.წ.

³⁵ რამაზ ნიკოლაიშვილის ინტერვიუ შპს „საქართველოს რკინიგზის“ ყოფილ გენერალურ დირექტორთან (1995-2003 წწ.) აკაკი ჩხაიძესთან. თბილისი, 2021.

ვოლუნტარიზმისა და ეკონომიკური არაეფექტიანობის პერიოდიდან გამოსვლა. რკინიგზის სფეროს ეს შეეხო იმდენად, რამდენადაც რკინიგზაში გაგრძელდა ელექტრიფიკაცია და ელექტროძრავაზე, ელექტროწევაზე გადასვლა.

აღნიშნულ პერიოდში საქართველოში მიმდინარეობდა უკვე არსებული რკინიგზის მოდერნიზაცია და ელექტროსასიგნალიზაციო აპარატურით აღჭურვა. ლეონიდ ბრეჟნევის დროს მშენებლობის ტემპებმა მოიმატა, ამუშავდა მრეწველობა, ხოლო ნებისმიერი დიდი საქმის განხორციელება რკინიგზის გარეშე წარმოუდგენელი იყო არა მარტო საქართველოში, არამედ სომხეთშიც, ვინაიდან სომხეთის რკინიგზა ამიერკავკასიის რკინიგზის ნაწილს წარმოადგენდა, რომლის ხელმძღვანელობაც თბილისში იყო განთავსებული³⁶.

საჭიროებამ მოიტანა, რომ საბჭოთა რკინიგზა ირანს დაჰკავშირებოდა. 1978 წელს, სომხეთის გავლით, ირანის ქალაქ ჯულფაში შევიდა რკინიგზა. საბჭოთა კავშირის (რუსეთის) ძირითად ინტერესს ირანის ტერიტორიაზე შესვლა და ირანიდან შემდეგ ინდოეთის მიმართულებით გასვლა წარმოადგენდა. საქმე იქამდეც იყო მისული, რომ ირანში საბჭოთა სპეციალისტებმა დაიწყეს მუშაობა.³⁷

კიდევ ერთი მნიშვნელოვანი პროექტი, რომელიც გასული საუკუნის 70-80-იან წლებს უკავშირდება, არის ბაიკალ-ამურის მაგისტრალის მშენებლობა, რომელიც 1974 წელს დაიწყო. იგი ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი პროექტი იყო საბჭოთა კავშირისთვის, ვინაიდან უზარმაზარ ტერიტორიაზე არც საავტომობილო და არც სარკინიგზო ხაზი არ არსებობდა, რომელიც მთელ საბჭოთა კავშირს უკიდურესი აღმოსავლეთიდან ცენტრალურ რუსეთამდე დააკავშირებდა. ბაიკალ-ამურის პროექტი იმდენად მნიშვნელოვანი იყო, რომ იმართებოდა კომკავშირის საგანგებო

³⁶ რამაზ ნიკოლაიშვილის ინტერვიუ საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის პროფესორთან, საქართველოს რკინიგზის სამეთვალყურეო საბჭოს თავმჯდომარესთან (2001-2003 წწ.) თორნიკე კუპატაძესთან. თბილისი, 2021.

³⁷ რამაზ ნიკოლაიშვილის ინტერვიუ თორნიკე კუპატაძესთან. თბილისი, 2021.

ყრილობები და იქიდან ახალგაზრდებს საზეიმო ვითარებაში უშვებდნენ ბაიკალ-ამურის მაგისტრალზე – ბამზე სამუშაოდ.

ბაიკალ-ამურის მაგისტრალი – ბამი ერთ-ერთი ყველაზე ამბიციური პროექტი იყო, რომელიც სათავეს ჯერ კიდევ 40-50-იან წლებში იღებს. იგი ძალიან მნიშვნელოვანი პროექტს წარმოადგენდა რკინიგზის განვითარების პერსპექტივისთვის, მათ შორის საქართველოში. მიუხედავად იმისა, რომ საბჭოთა კავშირი ერთ-ერთ დიდ იმპერიად მიიჩნეოდა, წარმოუდგენელი იყო, რომ იმ დროს არ არსებობდა გზა, რომელიც დააკავშირებდა ამხელა ტერიტორიას ერთმანეთთან. ეს შესაძლებელია გამოწვეული იყო ეკონომიკური მდგომარეობისა თუ კორუფციის გამო, ან შესაძლოა იმის გამოც, რომ არ გააჩნდათ შესაბამისი ცოდნა და გამოცდილება. ერთი მხრივ, ცოტა უცნაური ფაქტია, რომ ქვეყანას, რომელიც ამზადებს ატომურ ბომბს, კოსმოსში უშვებს რაკეტას, ვერ გაჰყავს რკინიგზა. თუმცა ფაქტი ფაქტად რჩება. ბამი იყო უდიდესი პროექტი, რომელსაც ფაქტობრივად უნდა დაეკავშირებინა საბჭოთა კავშირის უკიდურესი აღმოსავლეთი ტერიტორია ჯერ ციმბირთან, შემდეგ კი ქვეყნის ევროპულ ნაწილთან. შეუძლებელი იყო ქვეყნის განვითარება აღნიშნული პროექტის გარეშე.

დღევანდელი რუსეთის ისტორია გვაჩვენებს, რომ შესაძლებელია რუსეთი არ ზრუნავს გზებსა და მაგისტრალებზე, თუმცა მას ჰქონდა ამბიცია, განეხორციელებინა ასეთი დიდი პროექტი, რომელიც აღმოსავლეთ-დასავლეთის დამაკავშირებელ მაგისტრალს შექმნიდა. მთავარი იყო, წყნარი ოკეანიდან, კერძოდ, ოხოტის ზღვიდან დაჰკავშირებოდნენ რუსეთის ევროპულ ნაწილს (სადგურ ტაიშეტიდან უკავშირდებოდნენ აღმოსავლეთ ციმბირის რკინიგზას). პროექტის განხორციელება უკავშირდებოდა როგორც სამრეწველო გადაზიდვებს, ასევე, სამხედრო ინფრასტრუქტურასა და ქვეყნის განვითარებას, ვინაიდან მხოლოდ საავიაციო გზით ქვეყანა ვერ განვითარდებოდა. ეს იყო ნათელი გზა საბჭოთა ბიუროკრატებისთვის. ამიტომ, 1974 წელს ლეონიდ ბრეჟნევმა ჩაიფიქრა და გადაწყვიტა დაეწყო მეორე

დიდი პროექტი. მოხდა ყაზახეთის ყამირი მიწების ათვისება, სუფთა საბჭოთა გამოცდილებით. თავიდან დაიწყო მიწების დამუშავება, მაგრამ ვერ გაითვალისწინეს ვერც მეტეოროლოგია, ვერც ნიადაგის მდგომარეობა და ძალიან დიდი ნაწილი ამ პროექტისა წამგებიანი აღმოჩნდა. თუმცა, ამჟამად, ყაზახეთში ხორბლის წარმოება ძირითადად ყამირ მიწებზე ხდება. თითქოს ეს იყო გაუთვლელი საბჭოთა ეკონომიკა: მათ დაინახეს დიდი ფართობები, დაინახეს კარგი, მზიანი ადგილი და არ მიაქციეს ყურადღება სხვა გარემოებებს. ასევე იყო ბაიკალ-ამურის მაგისტრალიც. პროექტი 1974 წელს დაიწყო. ბრეჟნემა სიტყვით მიმართა კომკავშირის XVII ყრილობას, სადაც განმარტავდა, რომ ბაიკალ-ამურის რკინიგზა ციმბირსა და შორეული აღმოსავლეთის ქალაქებსა და დასახლებულ პუნქტებს გადააქცევდა მაღალ კულტურის ცენტრებად, ამ რეგიონების მდიდარი ბუნებრივი რესურსების გამოყენებით (Ward, 2009). ასე დაიწყო პროექტი, რომელიც მაშინდელი გათვლებით 1 ტრილიონი რუბლი ჯდებოდა. ეს იყო კოლოსალური თანხა. ამ პროექტით გათვალისწინებული იყო არა მხოლოდ რკინიგზის მშენებლობა, არამედ ამ რკინიგზის გასწვრივ უნდა აშენებულიყო ქალაქები, ხალხი უნდა წასულიყო იქ სამუშაოდ, უნდა აეთვისებინათ ციმბირი. საბჭოთა კავშირს ჰქონდა ციმბირის ათვისების პრობლემა. დღეს ეს პრობლემა რუსეთში მხოლოდ გაზისა და ნავთობის ათვისებით არის გადაწყვეტილი, ანუ რუსებმა უარი თქვეს ამ დიდი პროექტის განხორციელებაზე და მხოლოდ გაზსა და ნავთობს ითვისებენ და შემდეგ პოლიტიკურ იარაღად იყენებენ ევროპის წინააღმდეგ. არადა, ეს იყო პროექტი, რომელშიც მთელი საბჭოთა კავშირი ჩაერთო. ბამი საინტერესო პროექტს წარმოადგენდა, ვინაიდან საბჭოთა კავშირისა და შესაბამისად, მაშინდელი საქართველოს რკინიგზის განვითარების ერთ-ერთი მნიშვნელოვან ეტაპს შეადგენდა. საქართველოში რკინიგზის სფეროში მომუშავე ძალიან ბევრი სპეციალისტი გაემგზავრა ბამზე სამუშაოდ, ისევე როგორც ასობით და ათასობით ადამიანი საქართველოდან წავიდა, რათა საბჭოთა კავშირის ამ გიგანტურ პროექტში მიეღო მონაწილეობა. პროექტი გრძელდებოდა და საკმაოდ დიდი რესურსი იხარჯებოდა, რაც საბოლოო ჯამში სხვადასხვა ქვეყანას მოაკლდა. 1974

წელს ყველამ იცოდა, რომ პროექტი 1985 წელს უნდა დასრულებულიყო. თუმცა საბჭოთა პერიოდში დიდი ყურადღება ექცეოდა გარკვეულ სიმბოლიზმებს და გადაწყდა, რომ ბამი ვადაზე ადრე, 1984 წელს დაესრულებინათ. შესაბამისად, ფორმალურად კი შეერთდა აღმოსავლეთი და დასავლეთი და თითქოს გაერთიანდა რკინიგზა, თუმცა შემდგომი 5 წელიწადი ხდებოდა ამ რკინიგზის დაყვანა სრულფასოვან კონდიციამდე. 5 წლის განმავლობაში მუშაობდნენ, რათა აღმოეფხვრათ არსებული ხარვეზები (Ward, 2009).

ბაიკალ-ამურის მაგისტრალამდე იყო ტრანსციმბირული გზა, რომელიც 1891 წელს დაიწყო და 1905 წელს საბოლოოდ გადაჭიმული აღმოჩნდა 9 289 კმ-ზე. მეფის მთავრობამ 1916 წლიდან რკინიგზა გადაიტანა ბაიკალის ტბის სამხრეთ სანაპიროზე. მეფის რუსეთის იმ პერიოდშიც კი, როდესაც არც მექანიზმები არსებობდა, არც ტექნოლოგია, მოხერხდა 9289 კმ-იანი რკინიგზის მშენებლობა, მაშინ როდესაც 4 236 კილომეტრიანი გზის მშენებლობას ამდენივე დრო დასჭირდა. მართალია, ბამი გაცილებით უფრო რთული რელიეფური ზონაა, მაგრამ თვალნათელია, რომ ის არა მარტო არაეფექტიან, არამედ ტიპური საბჭოთა მოდელს წარმოადგენდა იმისას, თუ როგორ კეთდებოდა პროექტები. სწორედ ასეთი არაეფექტიანი, ეკონომიური და თავისუფლების შემზღუდავი პოლიტიკის გამო იყო განწირული საბჭოთა კავშირი.

3. 4. ვითარება საქართველოში

საქართველოში ამ დროს პოლიტიკური ვითარება შედარებით დასტაბილურდა. ბრეჟნევის მიერ ხრუშჩოვის ჩანაცვლებას არ მოჰყოლია საკადრო ცვლილებები. საქართველოს კომუნისტური პარტიის პირველი მდივანი, ანუ ფორმალურად საქართველოს პირველი კაცი და რეალურად რუსეთის ხელისუფლების წარმომადგენელი საქართველოში, 1953 წლის 20 სექტემბრიდან 1972 წლის 29 სექტემბრამდე ვასილ მჟავანაძე იყო. ვასილ მჟავანაძე სამხედრო პირი გახლდათ და სწორედ იმ ნიშნით შეირჩა, რომ როგორც საბჭოთა სამხედრო პირი, კარგად შეასრულებდა მოსკოვის დავალებებს. თუმცა, ისტორიული წყაროები ამბობენ, რომ

ის საკმაოდ გულისხმიერი, თავის ქვეყანაზე შეყვარებული, კეთილსინდისიერი და პატიოსანი ადამიანი იყო. ძალიან დიდ დროსა და ძალისხმევას უთმობდა საქართველოში მრეწველობისა და სოფლის მეურნეობის განვითარებას. ცდილობდა, კომუნისტური პარტიის სათავეებში მოეზიდა წესიერი ახალგაზრდა მუშაკები და ბევრ დროსა და ენერგიას ხარჯავდა იმდროინდელი საქართველოსთვის მნიშვნელოვან პროექტების განსახორციელებლად.

შეიძლება თქვას, რომ რკინიგზაშიც 1956 წლიდან მეტ-ნაკლებად სტაბილურმა მდგომარეობამ დაისადგურა. რკინიგზის ხელმძღვანელი 1954-1956 და 1961-1978 წლებში იყო გიორგი ქადაგიძე. 1956-1961 წლებში ქადაგიძე დააწინაურეს და გადაიყვანეს ცენტრალური კომიტეტის მდივნად, რაც საბჭოთა იერარქიაში ერთ-ერთი მაღალი თანამდებობა იყო. შემდეგ ის ისევ დაბრუნდა რკინიგზაში და შეიძლება ითქვას, რომ სწორედ ქადაგიძის პერიოდს უკავშირდება საქართველოში რკინიგზის გადაზიდვების ზრდა, ფიქრი და მუშაობა ახალ რკინიგზაზე. ეს იყო თბილისი-მარაბდა-ახალქალაქის რკინიგზის მონაკვეთი, რომლის პროექტზე მუშაობაც 70-იან წლებში დაიწყო. ეს პროექტი საბოლოოდ განხორციელდა ამიერკავკასიის რკინიგზის ხელმძღვანელის, ლევან ვარდოსანიძის დროს. რკინიგზის თანამშრომელთა აზრით, იგი თავისი საქმის ძალიან კარგად მცოდნე და დისციპლინირებული ხელმძღვანელი იყო.

როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, რკინიგზას ექვემდებარებოდა მეტროს მშენებლობა. სწორედ საქართველოში, კერძოდ, თბილისში 1951 წელს საფუძველი ჩაეყარა მეტროს მშენებლობას. საბჭოთა კავშირში მეტროპოლიტენი მხოლოდ მოსკოვში, ლენინგრადსა და კიევში იყო. იმ დროს არსებული საბჭოთა კრიტერიუმებით თბილისში არ უნდა დაწყებულიყო მეტროს მშენებლობა, მაგრამ საქართველოს მაშინდელმა ხელმძღვანელობამ დაასაბუთა, რომ თბილისის რელიეფი მოითხოვდა ისეთი ტრანსპორტის განვითარებას, როგორიც მეტრო იყო. მშენებლობა

საკმაოდ რთული და ხანგრძლივი გამოდგა. 1966 წლის 11 იანვარს თბილისში 6,5 კმ-იანი 6-სადგურიანი მეტრო გაიხსნა.

უნდა აღინიშნოს, რომ ვასილ მჭავანაძის პერიოდს უკავშირდება საქართველოში ე.წ. საქმოსნების გამოჩენა. ეს იყო არალეგალური საქმიანობა, სადაც მილიონობით აღურიცხავი შავი ფული ტრიალებდა. ჩვენ ვერ მოვიპოვეთ მასალები იმის შესახებ, იყვნენ თუ არა ასეთი „საქმოსნები“ რკინიგზაში. ყოველი შემთხვევისთვის, ისტორიულად არ არის ცნობილი რაიმე გახმაურებული საქმე, რომელიც რკინიგზას უკავშირდებოდა.

1972 წლის 29 სექტემბერს საქართველოს კომუნისტური პარტიის პირველი მდივანი გახდა ედუარდ შევარდნაძე. ის ქვეყნის სათავეში მოვიდა სწორედ „საქმოსნებთან“ ბრძოლის მოტივით. მან რკინიგზის ხელმძღვანელად შეინარჩუნა გიორგი ქადაგიძე, როგორც პროფესიონალი. საქართველოში დაიწყო ბრძოლა „საქმოსნებთან“, უკანონო შემოსავლებით გამდიდრებულ ადამიანებთან. ამასთანავე, შევარდნაძემ დაიწყო და გააგრძელა ისეთი პროექტები, როგორიცაა ენგურჰესი, ასევე დიდი საწარმოების მშენებლობა. მან დაიწყო ეკონომიკური ექსპერიმენტები, ვინაიდან ხედავდა, რომ არსებული სისტემა რთულად იმართებოდა, ხოლო ნოვატორობა მოსკოვში მოსწონდათ. მაგრამ, ამავედროულად, იმისთვის, რომ თავი გამოეჩინა მოსკოვის წინაშე, იგი თვალს ხუჭავდა და ახალისებდა „საქმოსნობას“ სოფლის მეურნეობაში. კერძოდ, მევენახეობაში, მეჩაიეობაში, ციტრუსებისა და სხვადასხვა სახის საკონსერვო პროდუქციის დამზადებაში. რა თქმა უნდა, იყო ხმაურიანი პროცესებიც, თუმცა ძირითადი ხაზი მაინც იმაში მდგომარეობდა, რომ შევარდნაძე თავს იწონებდა საქართველოდან ღვინისა და ღვინომასალების მოსავლიანობით, რომელიც დიდი რაოდენობით საბჭოთა ბაზარზე მიემართებოდა. თუმცა, როგორც იმდროინდელი ექსპერტები ითვლიდნენ, საქართველოში იმდენი ყურძენი არ მოდიოდა, რამდენი ღვინოც იწარმოებოდა ქვეყნის სახელით.

მიუხედავად ამისა, შევარდნაძე მაინც რჩება საბჭოთა ნომენკლატურის ერთ-ერთ გამორჩეულ ფიგურად.

შევარდნაძე იყო დიდი პროექტების მოყვარული ადამიანი. სწორედ მის სახელთან უკავშირდება თბილისი-მარაბდა-ახალქალაქის სადგურის მშენებლობა. ამ რკინიგზას რამდენიმე დანიშნულება ჰქონდა:

1. ის იყო ჯავახეთის რეგიონის თბილისთან დამაკავშირებელი, რათა ადვილად მომხდარიყო იქ მცხოვრებთა თბილისთან დაკავშირება;

2. სოფლის მეურნეობის პროდუქტების ჯავახეთიდან გადმოზიდვა;

3. სამხედრო დანიშნულება, ვინაიდან თურქეთი, რომელიც საქართველოს სამხრეთიდან ესაზღვრება, ნატოს წევრი ქვეყანა იყო. იმ დამაბულ გეოპოლიტიკურ ფონზე კი უნდა ყოფილიყო სარკინიგზო გზა ინფრასტრუქტურის ადვილად ტრანსპორტირებისთვის.

გადაზიდვების მოცულობას თუ ავიღებთ, ციფრები ძალიან შთამბეჭდავია:³⁸

³⁸ სს „საქართველოს რკინიგზის“ დირექტორის მოადგილის (2013-2017 წწ.) ალექსი ნიკოლაიშვილის საარქივო მასალა.

საქართველოს რკინიგზის მუშაობის მაჩვენებლები 1970 წლიდან											
მაჩვენებელი	ერთეული	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
გადაზიდული ტვირთი	ტონა	53430908	53915640	55606049	56665522	60283667	65434687	65098727	66719765	68074234	69003186
ვაგონის დატვირთვა	ვაგონი	1104886	1145570	1202850	1260690	1325844	708000	747031	777290	781810	782752
დღე-ღამე	ვაგონი	3027	3139	3286	3454	3632	1940	2041	2130	2142	2145
დატვირთვა	ტონა	25791580	26844805	28458120	29739068	30880227	33946996	35377486	30460842	37752820	38520044
დღე-ღამე	ტონა	70662	73547	77754	81477	84603	93005	96660	90803	103432	105534
ვაგონის დაცლა	ვაგონი	1775296	1819190	1830970	1847181	1930601	993121	999476	1037960	1041345	1043670
დღე-ღამე	ვაგონი	4864	4984	5003	5061	5290	2721	2731	2844	2853	2859
დატვირთული ვაგონების მიღება	ვაგონი	1094018	1155567	1196109	1142423	1233901	1310756	605709	643513	630046	623332
მ.შ. ვესიოლოე	ვაგონი	261898	23371	188816	164275	199737	209247	101065	126077	102396	106691
დატვირთული ცისტერნების მიღება	ვაგონი	366911	369254	386853	335683	354248	364394	166157	175427	164518	164052
დატვირთული მშრალეების მიღება	ვაგონი	727107	76313	809256	806740	879653	946362	439552	468086	465528	459280
მ.შ. ვესიოლოე (დატვ. ცისტ)	ვაგონი	47249	42538	43887	28955	22948	24120	14833	14161	14240	17585
მ.შ. ვესიოლოე (დატვ. მშრ)	ვაგონი	214649	170833	144929	135320	176789	185127	86232	111916	88147	89106
დატვირთული ვაგონების ჩაბარება	ვაგონი	548660	513119	518547	561236	600338	732323	360405	387542	377696	374078
მ.შ. ვესიოლოე	ვაგონი	106976	119457	122463	115602	133065	142593	76948	77810	65919	68314
დატვირთული ცისტერნების ჩაბარება	ვაგონი	50833	44018	28853	30524	46234	51712	23199	26912	27777	32991
დატვირთული მშრალეების ჩაბარება	ვაგონი	497827	469101	489694	530712	554104	680611	337206	360630	349919	341087
მ.შ. ვესიოლოე (დატვ. ცისტ)	ვაგონი	1189	10631	2342	2637	3358	4761	2471	2573	2882	2593
მ.შ. ვესიოლოე (დატვ. მშრ)	ვაგონი	105787	108826	120121	112965	129707	1378,32	74477	75237	63037	65721
% ცარიელი ვაგონის გარბენა დატვირთულთან		38.5	3.5	38	36.1	35.1	34,7	38.2	35.3	36.74	39.92
ვაგონის ბრუნვა	დღე/ღამე	2.18	2.21	2.33	2.26	2.24	2.4	2.5	2.49	2.76	2.59
ტექნიკური სიჩქარე	კმ/სთ	41.9	42.5	41.2	41.4	41.9	41.8	42.7	42.7	42.7	43.2
საუბნო სიჩქარე	კმ/სთ	24.5	24.7	24.4	25.2	25.1	24.2	24.6	23.8	22.9	22.7

საქართველოს რკინიგზის მუშაობის მაჩვენებლები 1980 წლიდან											
მაჩვენებელი	ერთეული	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
გადაზიდული ტვირთი	ტონა	71899378	73059417	67982690	70036210	69328031	71852469	72354058	67061237	68042550	64218465
ვაგონის დატვირთვა	ვაგონი	777431	765728	739944	754606	756192	769957	766672	733198	705211	614305
დღე-ღამე	ვაგონი	2124	2098	2027	2067	2066	2109	2100	2009	1927	1683
დატვირთვა	ტონა	38007619	38975864	37573267	38085615	38594132	40392767	39695457	37237216	36183858	31677011
დღე-ღამე	ტონა	106305	106783	102940	104344	105448	110665	108755	102020	98863	86786
ვაგონის დაცლა	ვაგონი	1020323	1000253	983839	1020257	1028084	1060381	1070574	1037551	1027348	52873
დღე-ღამე	ვაგონი	2788	2740	2695	2795	2809	2905	2033	2843	2807	2611
დატვირთული ვაგონების მიღება	ვაგონი	659124	636352	598874	630433	602382	599676	630664	587165	620896	641208
მ.შ. ვესიოლოე	ვაგონი	160680	146758	121657	126445	128715	141939	135763	135269	128357	163035
დატვირთული ცისტერნების მიღება	ვაგონი	162433	155621	132477	137570	140935	136277	161775	145809	175394	169570
დატვირთული მშრალების მიღება	ვაგონი	496691	480731	466397	492863	461447	463399	468889	441356	445502	471638
მ.შ. ვესიოლოე (დატვ. ცისტ)	ვაგონი	22629	15623	13882	12314	18634	29444	28091	30373	37949	47554
მ.შ. ვესიოლოე (დატვ. მშრ)	ვაგონი	138051	131135	107775	114131	110081	112495	107672	104896	90408	115481
დატვირთული ვაგონების ჩაბარება	ვაგონი	374959	413787	370959	376217	354936	336374	341341	308546	320886	445712
მ.შ. ვესიოლოე	ვაგონი	68832	67513	70661	66596	716,59	67033	73709	80707	78802	74182
დატვირთული ცისტერნების ჩაბარება	ვაგონი	44253	50873	33098	30023	23852	21147	18928	18137	16457	18153
დატვირთული მშრალების ჩაბარება	ვაგონი	330706	362914	337861	316194	331084	315227	322413	290409	304429	427559
მ.შ. ვესიოლოე (დატვ. ცისტ)	ვაგონი	2692	3100	3199	4759	4188	34.39	2250	4000	3127	2780
მ.შ. ვესიოლოე (დატვ. მშრ)	ვაგონი	66140	64413	67462	61837	67471	63594	71450	76707	75675	71402
% ცარიელი ვაგონის გარბენა დატვირთულთან		35.1	35.22	37.6	37.33	41.95	42.25	51.00	48.71	50.99	48.78
ვაგონის ბრუნვა	დღე/ღამე	2.99	3.09	3.54	3.55	3.38	3.35	3.64	4.44	5.46	5.44
ტექნიკური სიჩქარე	კმ/სთ	41.3	421	39.4	39.8	39.8	37.9	38.1	36.5	36.8	36.3
საუბნო სიჩქარე	კმ/სთ	210	22.1	20.1	19.4	20,0	19.9	19.6	17.1	16.9	15.3

საქართველოს რკინიგზის მუშაობის მაჩვენებლები 1990 წლიდან											
მაჩვენებელი	ერთეული	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999 (ბ)
გადაზიდული ტვირთი	ტონა	59520973	45414178	14633353	7965949	3163394	4656397	4783720	7231081	8494905	9492026
ვაგონის დატვირთვა	ვაგონი	539517	377368	139873	97451	37918	54309	56829	68590	67312	61143
დღე-ღამე	ვაგონი	1478	1034	382	267	104	149	155	188	185	168
დატვირთვა	ტონა	28291297	20066910	7695227	5289868	3056418	3238482	3305266	3860184	3806972	3418587
დღე-ღამე	ტონა	77510	54978	21025	14493	8374	8873	9031	10576	10430	9366
ვაგონის დაცლა	ვაგონი	1737	652813	208070	90956	44830	49715	58510	91836	120921	141758
დღე-ღამე	ვაგონი	2471	1789	568	249	123	136	160	252	332	388
დატვირთული ვაგონების მიღება	ვაგონი	596978	477003	132166	51327	17444	21279	24203	57994	88301	106372
მ.შ. ვესიოლოე	ვაგონი	147025	126149	32664	244	705	337	174	326	229	276
დატვირთული ცისტერნების მიღება	ვაგონი	109914	156153	52824	14502	10961	18359	19108	47642	75461	98740
დატვირთული მშრალების მიღება	ვაგონი	487064	320850	79342	36825	6483	2920	5095	10352	12840	7632
მ.შ. ვესიოლოე (დატვ. ცისტ)	ვაგონი	41325	21895	16795	84	264	161	105	73	81	87
მ.შ. ვესიოლოე (დატვ. მშრ)	ვაგონი	105700	91254	15869	160	441	176	69	253	148	189
დატვირთული ვაგონების ჩაბარება	ვაგონი	292846	193329	73999	55863	32700	24752	21749	31961	33803	25208
მ.შ. ვესიოლოე	ვაგონი	63531	41102	727	18	82	123	45	112	44	69
დატვირთული ცისტერნების ჩაბარება	ვაგონი	26034	16714	13128	7849	13084	5567	60.26	7378	7775	8093
დატვირთული მშრალების ჩაბარება	ვაგონი	266812	176615	60871	48014	19616	19185	15.723	24583	26028	17115
მ.შ. ვესიოლოე (დატვ. ცისტ)	ვაგონი	1704	6147	411	11	0	0	0	0	0	0
მ.შ. ვესიოლოე (დატვ. მშრ)	ვაგონი	61827	34955	6816	7	82	123	45	112	44	69
% ცარიელი ვაგონის გარბენა დატვირთულთან		49.88	49.96	58.46	90.39	96.84	100.71	113.68	97.23	102.09	102.65
ვაგონის ბრუნვა	დღე/ღამე	5.29	5.19	9.85	18.8	29.53	24.54	16.96	10.37	9.5	7.87
ტექნიკური სიჩქარე	კმ/სთ	36.9	35.2	33.8	30.5	27.5	24.4	26.2	26.2	28.7	30.5
საუბნო სიჩქარე	კმ/სთ	17.7	17.9	17.8	15.2	14.7	14.3	18.5	19.2	21.3	22.4

საქართველოს რკინიგზის მუშაობის მაჩვენებლები 2000 წლიდან											
მაჩვენებელი	ერთეული	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
გადაზიდული ტვირთი	ტონა	11496109	13209609	14951454	16558676	15424389	18986742	22643344	22230215	21181185	17103951
ვაგონის დატვირთვა	ვაგონი	80871	73276	75741	100807	107255	111968	132749	149441	162251	121462
დღე-ღამე	ვაგონი	221	201	207	276	293	307	364	409	443	333
დატვირთვა	ტონა	4561503	4113510	4254556	5389019	58599931	6424398	7336055	8487787	9251627	6746910
დღე-ღამე	ტონა	12464	11270	11656	14764	16011	17601	20099	23254	25278	18485
ვაგონის დაცლა	ვაგონი	163871	188876	218163	233243	211273	254675	319601	303031	276336	248105
დღე-ღამე	ვაგონი	448	518	598	639	577	698	876	830	755	680
დატვირთული ვაგონების მიღება	ვაგონი	123234	150805	176819	180415	162977	210574	257898	229494	2201764	176064
მ.შ. ვესიოლოე	ვაგონი	342	149	210	86	416	438	0			
დატვირთული ცისტერნების მიღება	ვაგონი	111497	140534	163758	161327	137654	179913	218315	181743	161181	154048
დატვირთული მშრალუბის მიღება	ვაგონი	11737	10271	13061	19088	25323	30661	39583	47751	40583	22016
მ.შ. ვესიოლოე (დატვ. ცისტ)	ვაგონი	57	37	83	25	108	114				
მ.შ. ვესიოლოე (დატვ. მშრ)	ვაგონი	285	112	127	61	308	324				
დატვირთული ვაგონების ჩაბარება	ვაგონი	35961	32988	34167	48900	60684	66997	139514	82081	93066	58009
მ.შ. ვესიოლოე	ვაგონი	135	71	30	11	25	48	0			
დატვირთული ცისტერნების ჩაბარება	ვაგონი	5514	5271	7280	6993	7022	6409	6163	7627	8067	8589
დატვირთული მშრალუბის ჩაბარება	ვაგონი	30447	27717	26887	41907	53662	60588	133351	74454	84999	49420
მ.შ. ვესიოლოე (დატვ. ცისტ)	ვაგონი	0	0	0	0	0	0				
მ.შ. ვესიოლოე (დატვ. მშრ)	ვაგონი	135	71	30	11	25	48				
% ცარიელი ვაგონის გარბენა დატვირთულთან		96.6	99.21	97.42	92.84	93.97	92.52	91.51	85.8	77.7	82.3
ვაგონის ბრუნვა	დღე/ღამე	8.07	9.07	6.63	6.41	5.55	4.89	5.24	5.47	5.61	6.35
ტექნიკური სიჩქარე	კმ/სთ	31.2	31.5	32.3	31.9	33.9	34.4	33.6	32.6	31.5	32.1
საუბნო სიჩქარე	კმ/სთ	22.7	22.7	24.2	23.6	26.5	26.5	25.2	24.9	23.9	25.4

საქართველოს რკინიგზის მუშაობის მაჩვენებლები 2010 წლიდან											
მაჩვენებელი	ერთეული	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
გადაზიდული ტვირთი	ტონა	19930107	20123368	20075954	18185022	16673328	14142715	11881735	10672568	10004987	10860647
ვაგონის დატვირთვა	ვაგონი	133436	145280	152086	138759	140661	111301	95266	85433	80893	84506
დღე-ღამე	ვაგონი	366	398	416	380	385	305	260	234	222	232
დატვირთვა	ტონა	7522966	8169425	8708750	8125852	8194795	6267641	5386403	4924847	4637694	4779827
დღე-ღამე	ტონა	20611	22382	23794	22263	22451	17172	14717	13493	12706	13095
ვაგონის დაცლა	ვაგონი	287016	282250	272809	240023	217835	195794	158358	142087	133368	138560
დღე-ღამე	ვაგონი	786	773	745	658	597	536	433	389	365	380
დატვირთული ვაგონების მიღება	ვაგონი	203910	192496	183241	163782	133526	120709	102706	87556	78840	90947
მ.შ. ვესიოლოე	ვაგონი										
დატვირთული ცისტერნების მიღება	ვაგონი	174116	158257	141642	135353	108969	96150	73769	55069	38272	38611
დატვირთული მშრალუბის მიღება	ვაგონი	29794	34239	41599	28429	24557	24559	28937	32487	40568	52336
მ.შ. ვესიოლოე (დატვ. ცისტ)	ვაგონი										
მ.შ. ვესიოლოე (დატვ. მშრ)	ვაგონი										
დატვირთული ვაგონების ჩაბარება	ვაგონი	65620	68457	80204	76451	71081	50590	48492	43452	42574	54148
მ.შ. ვესიოლოე	ვაგონი										
დატვირთული ცისტერნების ჩაბარება	ვაგონი	14231	13076	11845	12218	9445	7155	10140	10378	10083	11112
დატვირთული მშრალუბის ჩაბარება	ვაგონი	51389	55381	68359	64233	61636	43435	38352	33074	32491	43036
მ.შ. ვესიოლოე (დატვ. ცისტ)	ვაგონი										
მ.შ. ვესიოლოე (დატვ. მშრ)	ვაგონი										
% ცარიელი ვაგონის გარბენა დატვირთულთან		81.47	82.1	73.3	77.6	77.2	84.4	85.1	84.7	78.7	73.4
ვაგონის ბრუნვა	დღე/ღამე	6.11	6.16	5.9	6.54	6.11	5.56	5.53	6.8	5.28	5.33
ტექნიკური სიჩქარე	კმ/სთ	33.7	32.9	32.8	34.6	35.9	35.9	36.1	36.3	35.5	35.1
საუბნო სიჩქარე	კმ/სთ	27.9	27.9	28.2	31.4	32.2	31.6	31.9	31.7	31.4	31.6

საქართველოს რკინიგზის მუშაობის მაჩვენებლები 2020 წლიდან				
მაჩვენებელი	ერთეული	2020	2021	2022 (VI)
გადაზიდული ტვირთი	ტონა	11063440	12130706	6815511
ვაგონის დატვირთვა	ვაგონი	73514	75921	37181
დღე-ღამე	ვაგონი	201	208	205
დატვირთვა	ტონა	4222339	4383111	37181
დღე-ღამე	ტონა	11536	12009	205
ვაგონის დაცლა	ვაგონი	144060	165064	94954
დღე-ღამე	ვაგონი	394	452	525
დატვირთული ვაგონების მიღება	ვაგონი	98965	118485	75048
მ.შ. ვესიოლოე	ვაგონი			
დატვირთული ცისტერნების მიღება	ვაგონი	45992	53521	35053
დატვირთული მშრალეების მიღება	ვაგონი	52973	64964	39995
მ.შ. ვესიოლოე (დატვ. ცისტ)	ვაგონი			
მ.შ. ვესიოლოე (დატვ. მშრ)	ვაგონი			
დატვირთული ვაგონების ჩაბარება	ვაგონი	47662	43947	22184
მ.შ. ვესიოლოე	ვაგონი			
დატვირთული ცისტერნების ჩაბარება	ვაგონი	10464	10029	4919
დატვირთული მშრალეების ჩაბარება	ვაგონი	37198	33918	17265
მ.შ. ვესიოლოე (დატვ. ცისტ)	ვაგონი			
მ.შ. ვესიოლოე (დატვ. მშრ)	ვაგონი			
% ცარიელი ვაგონის გარბენა დატვირთულთან		75.3	79.8	80.5
ვაგონის ბრუნვა	დღე/ღამე	5.79	5.77	7.1
ტექნიკური სიჩქარე	კმ/სთ	35.6	34.9	34.1
საუბნო სიჩქარე	კმ/სთ	32.2	31.3	30.1

როგორც ცხრილებიდან ჩანს, საქართველოში ტვირთბრუნვა იზრდებოდა: 1970 წელს გადაზიდული ტვირთი შეადგენდა 53 მლნ ტონას, ხოლო 1979 წელს 69 მლნ-ს, 1986 წელს 72 და 1991 წელს 45 მლნ ტონას. თუმცა 1993 წლიდან, როდესაც საქართველოში ცვლილებები დაიწყო, ადგილი ჰქონდა ტვირთის მკვეთრ შემცირებას – 1993 წელს 14 მლნ-დან 796 000 ტონამდე შემცირდა. ანუ, საქართველო ფაქტობრივად შიდა გადაზიდვებით არსებობდა. მხოლოდ 1999 წელს, როდესაც შეიცვალა ხელმძღვანელობა, ტვირთების გადაზიდვა 1 მლნ ტონამდე ავიდა, ხოლო 2003 წელს 16 მლნ ტონას მიაღწია.

მართლაც, საქართველოს რკინიგზა, როგორც სამხრეთ საბჭოთა კავშირის დამაკავშირებელი მთავარი არტერია, საკმაოდ ინტენსიურად იყო დატვირთული.

რკინიგზის ხელმძღვანელობაც 1978-1986 წლებში (ლევან ვარდოსანიძის დროს) საკმაოდ ეფექტიანი ეკონომიკური მექანიზმით მუშაობდა.

80-იანი წლების ბოლოს, ტექნიკური თვალსაზრისით, საქართველოს რკინიგზა მაშინდელი მაჩვენებლებითა და ტექნიკური უზრუნველყოფით არ ჩამორჩებოდა და ზოგჯერ უსწრებდა კიდევ ბევრ ევროპულ რკინიგზას, მაგალითად, შვეიცარიისას.

1985 წელს საკავშირო პოლიტიკურმა საბჭოთა კავშირის კომუნისტური პარტიის ცენტრალური კომიტეტის გენერალურ მდივნად შეარჩია **მიხაილ გორბაჩოვი**, რომელიც განსხვავდებოდა იმდროინდელი საბჭოთა ნომენკლატურის წევრთაგან. იგი წარმოუდგენლად ახალგაზრდად (54 წლის იყო) მიიჩნეოდა იმდროინდელ პოლიტიკურში. სწორედ გორბაჩოვმა გამოაცხადა საბჭოთა კავშირში ე. წ. „პერესტროიკა“ (გარდაქმნა). მისი რეფორმების ძირითადი ნაწილს წარმოადგენდა, სახელმწიფოში ყოფილიყო უფრო მეტი თავისუფლება, რომელიც საშუალებას მისცემდა იმდროისთვის რთულ ეკონომიკურ მდგომარეობაში აღმოჩენილ საბჭოთა კავშირს, რათა კვლავ ფეხზე დამდგარიყო.

1986 წელს გორბაჩოვმა საქართველოს ცენტრალური კომიტეტის პირველი მდივანი ედუარდ შევარდნაძე სამუშაოდ მოსკოვში გადაიყვანა საგარეო საქმეთა მინისტრად, ხოლო მის ადგილზე დაინიშნა ჯუმბერ პატიაშვილი. საინტერესო ფაქტია, რომ ჯუმბერ პატიაშვილის რეკომენდატორი არა ედუარდ შევარდნაძე, არამედ თავად მიხაილ გორბაჩოვი იყო. ჯუმბერ პატიაშვილის მოსვლის შემდეგ, ერთი მხრივ, მან დაიწყო ბრძოლა შევარდნაძის პერიოდის ნეგატიურ მოვლენებთან, ცდილობდა თანამდებობებზე თავისი ხალხი დაენიშნა, ხოლო მეორე მხრივ, „პერესტროიკის“ ფონზე დაიწყო ეროვნულ-განმათავისუფლებელი მოძრაობა. 1987-1989 წლამდე მოძრაობა მძლავრ ნაბიჯებს დგამდა. დამოუკიდებლობის იდეა 1989 წლის 9 აპრილის შემდეგ მთავარ იდეად იქცა. რკინიგზაც, ამ მოვლენებს გვერდს ვერ უვლიდა. ძირითადი შეტევა სწორედ გადაზიდვების აწყობილ სისტემაზე მოდიოდა, რომელიც იმ დროს საბჭოთა კავშირში ჯერ კიდევ არსებობდა. მაგალითისთვის,

ეროვნული მოძრაობის ერთ-ერთმა ლიდერმა ზვიად ძიძიგურმა თავის ინტერვიუში გაიხსენა, რომ საარჩევნო კანონმდებლობაში ერთ-ერთი პრინციპული მომენტის დასაფიქსირებლად საჭირო გახდა საპროტესტო მოძრაობის ორგანიზება. ერთ-ერთი ასეთი აქცია, მისი ორგანიზებითა და ეროვნული მოძრაობის სხვა ლიდერებთან შეთანხმებით გაიმართა სამტრედიისში. კერძოდ, გადაიკეტა სამტრედიის რკინიგზა და შეჩერდა ყველა ტრანზიტული ტვირთი. ამ საკითხმა ძალიან შეაშფოთა საქართველოს მაშინდელი ხელმძღვანელობა, ვინაიდან საქართველოსა და ამიერკავკასიის ზარალი მილიონობით მანეთს აღწევდა. ამიტომ, დაიწყო მოლაპარაკებები ზვიად ძიძიგურთან, რათა რკინიგზის ბლოკირება მოხსნილიყო. ზვიად ძიძიგური იხსენებს, რომ მას ზვიად გამსახურდიამაც კი დაურეკა და დაინტერესდა საქმის ვითარებით. სამტრედიიდან კი გამსახურდიას უპასუხეს, რომ მანამ, სანამ მთავრობა არ წავიდოდა კონკრეტულ დათმობაზე საარჩევნო კანონმდებლობასთან დაკავშირებით, რკინიგზა არ გაიხსნებოდა. „აგაშენა ღმერთმა“ – ეს იყო ზვიად გამსახურდიას პასუხი.³⁹

1990 წლის 28 ოქტომბერს საქართველოში ჩატარდა პირველი მრავალპარტიული არჩევნები. ამ დროს კომუნისტური ხელისუფლება უკვე სახელგატეხილია. ეროვნულ მოძრაობაშიც უკვე ორი დიდი ბანაკი არსებობს:

1. ერთი ჯგუფი – „მრგვალი მაგიდა“ ზვიად გამსახურდიას ლიდერობით და პარტიები, რომლებიც ეთანხმებიან ზვიად გამსახურდიას, მონაწილეობა მიიღონ მრავალპარტიულ არჩევნებში;
2. მეორე ჯგუფი – ეროვნული მოძრაობის, რომელიც ეწინააღმდეგება გამსახურდიასა და მის მომხრეებს, არ იღებენ მონაწილეობას არჩევნებში, ირჩევენ „ეროვნულ კონგრესს“, როგორც გზას დამოუკიდებელი საქართველოსთვის.

³⁹ რამაზ ნიკოლაიშვილის ინტერვიუ ეროვნული მოძრაობის ერთ-ერთ ლიდერთან, ზვიად ძიძიგურთან. თბილისი, ივლისი, 2022.

საბოლოო ჯამში ისტორიამ აჩვენა, რომ ზვიად გამსახურდიას გზა სწორი იყო და ეს დაპირისპირება საქართველოს ძალიან მძიმე ფასად დაუჯდა.

უნდა ითქვას, რომ ბამის პარალელურად, საქართველოში ორი დიდი პროექტის მშენებლობა მიმდინარეობდა. ეს იყო თბილისი-მარაბდა-ახალქალაქი და სამტრედიის სადგურის მოდერნიზაცია. 1978 წლის შემდეგ ძალიან იმატა ტვირთგადაზიდვამ, ამიტომ გადაწყდა, რომ სამტრედიის სადგურში აშენებულიყო დამატებითი გადასარბენები. მანამდე იყო 27 ლიანდაგი, შუალედური სადგური, სადაც აღმოსავლეთიდან (ზღვიდან) რუსეთიდან შემოსული ტვირთები იკრიბებოდა და ნაწილდებოდა. ამიტომ 27-ლიანდაგიანი ეს სადგური გადაკეთდა 101-ლიანდაგიან სადგურად. როგორც თორნიკე კუპატაძე იხსენებს თავის ინტერვიუში,⁴⁰ 80-იან წლებში დამთავრდა მისი აშენება. როგორც რკინიგზის სადგურის მაშინდელი ხელმძღვანელი და შემდგომში სს „საქართველოს რკინიგზის“ დირექტორი (1990-1995 წწ.) რემი ვაშაკიძე იხსენებს,⁴¹ სამტრედიის საკვანძო სადგურის გაფართოება საკმაოდ ხანგრძლივი პროექტი აღმოჩნდა იმის გამო, რომ საქართველოს მთავრობამ ამისთვის თანხა არ გამოყო, ხოლო ცენტრალური ხელისუფლების, მოსკოვის დარწმუნება საკმაოდ რთული აღმოჩნდა. უნდა ითქვას, რომ სწორედ 1987-1990 წლებში დასრულდა აღნიშნული სადგურის მოდერნიზაცია. ეს ემთხვევა იმ პერიოდს, როდესაც საქართველოში ტვირთი უკვე აღარ არის. შემდგომში ეს ლიანდაგები რკინიგზას გამოადგა იმ მარაგნაწილების შესავსებად, რომელთა შემოტანაც 1995 წლამდე ფინანსების გამო დიდ პრობლემას წარმოადგენდა.

3. 5. რატომ დაიწყო „პერესტროიკა“

„პერესტროიკა“ (გარდაქმნა) შენელებული ეკონომიკის აღმოფხვრის გაბედულ მცდელობას წარმოადგენდა საბჭოთა საზოგადოების აღორძინების მიზნით. პირველ შემთხვევაში, „პერესტროიკა“ წარმოადგენდა რეფორმისადმი ისეთი მოაზროვნე

⁴⁰ რამაზ ნიკოლაიშვილის ინტერვიუ თორნიკე კუპატაძესთან. თბილისი, 2021.

⁴¹ რამაზ ნიკოლაიშვილის ინტერვიუ სს „საქართველოს რკინიგზის“ ყოფილ დირექტორთან (1990-1995 წწ.) რემი ვაშაკიძესთან. თბილისი, ივლისი, 2022.

სოციალურ მეცნიერებათა თაობის ტრიუმფს, როგორებიც იყვნენ აბელ აბერგენიანი და ტატიანა აზასლავსკაია, რომლებიც 70-იანი წლებიდან ამტკიცებდნენ, რომ მოძველდა ის სოციალ-ეკონომიკური სისტემა, რომელიც შეიქმნა იმ დროს, როდესაც წარმოების, შრომისა და კაპიტალის ფაქტორები შედარებით უხვად იყო, ხოლო მოსახლეობის განათლების დონე, – დაბალი. ისინი ამტკიცებდნენ, რომ ადმინისტრაციულ-სამართლებრივი ეკონომიკა ხელს უშლის საწარმოს, როგორიც თანამედროვე ეკონომიკას სჭირდება. ასევე, ეკონომიკური ფაქტორებიდან გამომდინარე შეიძლება ითქვას (Westwood, 2002), რომ ბიუჯეტის დეფიციტი კონტროლიდან გამოვიდა. 1984 წელს დეფიციტი 4% იყო, ხოლო 1989 წელს უკვე 10%-ს შეადგენდა. 2 წლის შემდეგ კი 20%-მდე გაიზარდა. ეს ფასების სერიოზულ ზრდას იწვევდა. „პერესტროიკის“ დროს ჩაფიქრებული იყო რამდენიმე ეკონომიკური სქემა, მაგრამ სამწუხაროდ, ეს არ გამოვიდა. რაც შეეხება საქართველოში „პერესტროიკას“ 1987 წელს, მას შემდეგ, რაც საქართველოში შეიქმნა პირველი არაფორმალური გაერთიანებები, დაიწყო მასობრივი აქციები და გაფიცვები. ერთ-ერთი მიზეზი ამ აქციებისა გახლდათ ცნობილი ტრანსკავკასიური რკინიგზის პროექტის დაანონსება, რომელიც გულისხმობდა კავკასიონზე რუსეთ-საქართველოს დამაკავშირებელ რკინიგზის მშენებლობას. ეს პროექტი წლების განმავლობაში მუშავდებოდა. მისი მშენებლობა უნდა დაწყებულიყო 80-იანი წლების ბოლოს. ეროვნულ მოძრაობას საფუძვლები სწორედ ასეთმა დიდმა პროექტებმაც დაუდო. ამ პროექტისადმი კეთილგანწყობილნი არც მაშინდელი კომუნისტური ხელისუფლების მომხრეთა შორის ყოფილან, ვინაიდან იგი ორ მნიშვნელოვან პრობლემას ქმნიდა:

ეკოლოგიური პრობლემა – რკინიგზა უნდა გასულიყო კავკასიონის ქედში. მას შემდეგ, რაც 1985 წელს შევარდნაძე წავიდა და იგი შეცვალა ჯუმბერ პატიაშვილმა, მან სერიოზულად მოჰკიდა ხელი საკადრო ცვლილებებს და ერთ-ერთი ასეთი ცვლილება სწორედ რკინიგზაში განხორციელდა იყო. როგორც აკაკი ჩხაიძე იხსენებს

თავის ინტერვიუში,⁴² რკინიგზის მაშინდელი ხელმძღვანელი ლევან ვარდოსანიძე პროფესიონალი და საკმაოდ პრინციპული კაცი იყო, ამიტომ, როდესაც ვერ მოხდა მისი ურთიერთობების აწყობა პატიაშვილთან, მან ვარდოსანიძეს შესთავაზა წასვლა. მის ადგილზე მოვიდა იური პაპავა. უკვე დაისვა საკითხი, თუ ვინ დაინიშნებოდა რკინიგზის უფროსად, ვინაიდან პაპავა დროებითი მმართველი იყო (1986-1988 წლები). იყო ვარიანტი, რომ მოსკოვს თავისი კანდიდატურა დაენიშნა, თუმცა შეირჩა შუალედური ვარიანტი და რკინიგზას ორი წლის განმავლობაში ვ. ბლაჟიევსკი ხელმძღვანელობდა. შუალედური ვარიანტის შერჩევა განპირობებული იყო იმით, რომ ცენტრალური კომიტეტის დარგობრივ მდივანს ვიანორ ანჩაბაძეს თავისი შეხედულებები ჰქონდა და ამის გამო დაინიშნა ვ. ბლაჟიევსკი. თუმცა, შემდეგ ერთი წლის განმავლობაში თავად ანჩაბაძე ასრულებდა უფროსის მოვალეობას. ეს პერიოდი რკინიგზაში ცნობილია გაფიცვებით. როგორც გაფიცვის ერთ-ერთი მონაწილე და ორგანიზატორი ზვიად ძიძიგური იხსენებს,⁴³ პირველ გაფიცვას პოლიტიკური მოტივაცია ჰქონდა. ამავდროულად 1989-1990 წლებში ძალიან ბევრი აქცია გაიმართა. ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი და დასამახსოვრებელი აქცია, რომელმაც ძალიან დიდი ზიანი მიაყენა საქართველოს რკინიგზას, გაიმართა 1990 წელს იმ მოთხოვნით, რომ საქართველოში შეცვლილიყო საარჩევნო კანონი და არჩევნები ყოფილიყო სრულიად პროპორციული. ეს აქცია ჩაფიქრებული იყო როგორც ზეწოლა ხელისუფლებაზე. ძალიან დიდი სურვილი და პრესი იყო, რომ რკინიგზა გახსნილიყო. საქართველოს მთავრობის პირველი პირები: რემი ვაშაკიძე, ნოდარ ჭითანავა და სხვები გამუდმებით ითხოვდნენ რკინიგზის გახსნას. ძალიან დიდი იყო დანაკარგი და შესაბამისად, ტვირთი, რომელიც ვერ გადიოდა ვერც სომხეთში, ვერც აზერბაიჯანში, ვერც იქიდან რუსეთში და ეს ქმნიდა რთულ ეკონომიკურ ფაქტორს. გაფიცვა გრძელდებოდა 5 დღის განმავლობაში. საბოლოო ჯამში, მიუხედავად იმისა, რომ კომუნისტები დაჰპირდნენ სრულიად პროპორციული არჩევნების ჩატარებას, მათ

⁴² რამაზ ნიკოლაიშვილის ინტერვიუ აკაკი ჩხაიძესთან. თბილისი, 2022.

⁴³ რამაზ ნიკოლაიშვილის ინტერვიუ ზვიად ძიძიგურთან. თბილისი, 2022.

სესიაზე შეცვალეს გადაწყვეტილება, როდესაც 150 პროპორციული და 150 მაჟორიტარი დეპუტატი დატოვეს. ამას მოჰყვა ხმაურიანი აჟიოტაჟი, გაიმართა დიდი მიტინგი, მცირე ხნით ისევ გადაიკეტა რკინიგზა, თუმცა შემდეგ ეს საკითხი მოწესრიგდა.

ეკონომიკური პროცესები ქვეყანაში – საბჭოთა კავშირში უკვე დაწყებული იყო დიდი უკუსვლა, სარკინიგზო გადაზიდვები მცირდებოდა და შესაბამისად, გართულდა სატრანსპორტო გადაზიდვები. მას შემდეგ, რაც 1990 წლის 28 ოქტომბერს საქართველოში ჩატარდა პირველი მრავალპარტიული არჩევნები, და ხელისუფლებაში მოვიდა „მრგვალი მაგიდა – თავისუფალი საქართველო“, უკვე შეიცვალა კომუნისტური წყობა. ეს იყო დიდი შანსი, დიდი გამოწვევა, რომ საქართველო გამხდარიყო ძლიერი, დამოუკიდებელი ქვეყანა, შემდგომში ევროკავშირისა და ნატოს წევრი. საამისოდ კი ბრძოლის ორი გზა არსებობდა:

1. ბალტიის გზა, რომელმაც ქვეყნები შედარებით უმტკივნეულოდ და ნაკლები დანაკარგებით გაიყვანა. შესაბამისად, დღეს **ლიეტუვა**, ლატვია და ესტონეთი ევროკავშირის და ნატოს წევრები არიან;

2. და მეორე გზა, რომელიც სამწუხაროდ, საქართველომ აირჩია – სამოქალაქო ომი, დაპირისპირება, რის გამოც ჩვენი ქვეყნის ევროპაში ინტეგრაციის შანსი დღესაც ხელიდან არის გაშვებული.

ზვიად გამსახურდია ხელისუფლებაში მოვიდა იმ მოტივით, რომ ეს იქნებოდა დროებითი ხელისუფლება, იგი შეცვლიდა კანონმდებლობას და დაამტკიცებდა ახალ კანონმდებლობას, რომლითაც არჩევნებში ყველა მიიღებდა მონაწილეობას, მათ შორის ის ძალები, რომლებიც ამ არჩევნების ბოიკოტით გამოირჩეოდნენ. დაიწყო ახალი ცხოვრება. 1991 წლის 9 აპრილს საქართველომ გამოაცხადა დამოუკიდებლობა. ეს ძალიან რთული გზა იყო, ვინაიდან საქართველოს მაშინ არავინ არ აღიარებდა. მსოფლიოში ისეთი განწყობა შეიქმნა, რომ საბჭოთა კავშირისა და პირადად გორბაჩოვისადმი არსებობდა პოლიტიკური სენტიმენტები; მაშინდელ ევროკავშირსა

და ამერიკის შეერთებული შტატებში არ იყო მზაობა ელიარებიანთ დამოუკიდებელი ქვეყნები. საქართველომ ეს შანსი ვერ გამოიყენა და ვერ ჩაჯდა იმ მატარებელში, რომელსაც ბალტიის ქვეყნები ერქვა. უნდა დაწყებულიყო სწრაფი რეფორმები. ამ პერიოდში რკინიგზაში შეიცვალა ხელმძღვანელობა. განიხილებოდა ორი კანდიდატურა: ერთ-ერთი იყო რემი ვაშაკიძე, რომელიც საბოლოოდ დაინიშნა კიდეც რკინიგზის ხელმძღვანელად. იგი ხასიათდებოდა, ერთის მხრივ, საქმიან ადამიანად, რომელიც ექსტრემალურ სიტუაციებში ვაგონშიც კი ცხოვრობდა, რათა ოპერატიულად ემოქმედა; მეორე მხრივ, იგი ხასიათდებოდა ადამიანად, რომლის დროსაც რკინიგზა ყველაზე რთულ მდგომარეობაში იყო. თუმცა ეს მისი ბრალი ალბათ ყველაზე ნაკლებად იყო, ვინაიდან იმ პერიოდში დაიწყო ეკონომიკური კავშირების რღვევა. პოლიტიკოს მიხეილ მაჭავარიანის დისერტაციაში⁴⁴ აღწერილია როგორ იხსენებს საქართველოს ყოფილი სახელმწიფო მინისტრი ვაჟა ლორთქიფანიძე, რომ მოსკოვში მივლინებისას, რამდენიმე დღით ადრე აჩვენეს ის განცხადება, რომელიც შემდგომში აფხაზეთის დამოუკიდებლობის მოთხოვნით ცნობილ ბზიფის შეკრებაზე გაასაჯაროვეს. რუსეთის იმპერია მაინც თავის კუდს იქნევდა და არ უნდოდა დათმობა. მაგრამ, მეორე მხრივ, არსებობდა ბორის ელცინი, რომელსაც უნდოდა რუსეთი ცალკე გასულიყო. როგორც ირაკლი მელაშვილი იხსენებს თავის ინტერვიუში,⁴⁵ მაშინ რკინიგზის ბლოკადა იმდენად მძიმე იყო, რომ ფაქტობრივად ეკონომიკური კოლაფსი მოხდა, გავსებული იყო რკინიგზის სადგურები ტვირთით, ვერ მიდიოდა ადგილზე. განხორციელდა რამდენიმე სატელეფონო ზარი გორბაჩოვის ზარის შემდეგ. მათ შორის, ერთ-ერთი იყო მაშინდელი შინაგან საქმეთა მინისტრის ვადიმ ბაკატინისა, რომელიც ზვიად გამსახურდიას სთხოვდა, გაეხსნა რკინიგზა, რათა არ ყოფილიყო ეკონომიკური კოლაფსი არა მხოლოდ საქართველოს, არამედ სხვა მიმართულებითაც. თუმცა, ამის მიუხედავად, 15 ივლისს საქართველოს პრეზიდენტმა ზვიად გამსახურდიამ მიიღო

⁴⁴ მიხეილ მაჭავარიანის სადისერტაციო ნაშრომი „ლეგიტიმაციის პრობლემა პოსტსაბჭოთა საქართველოში 1990-2021 წლებში“. თბილისი, 2021.

⁴⁵ სტრატეგიული კვლევების ცენტრი. ინტერვიუ პოლიტიკოს ირაკლი მელაშვილთან.

გადაწყვეტილება დაუმორჩილებლობის შესახებ და ჩვენ არა მხოლოდ რკინიგზა, არამედ პორტებიც გადავკეტეთ. პოლიტიკოს ირაკლი მელაშვილის აზრით, ეკონომიკურად ეს საკმაოდ გაუაზრებელი ნაბიჯი იყო. სწორედ აქედან დაიყო უთანხმოებები ზვიად გამსახურდიასა და მაშინდელ მინისტრთა საბჭოს თავმჯდომარეს თენგიზ სიგუას შორის. ისედაც რთულ ეკონომიკურ ფონზე, ვითარება უფრო დამძიმდა. 6 თვეში ქვეყნის ბიუჯეტის შესრულების გეგმა კატასტროფას განიცდიდა, ხარჯები თითქმის 2-ჯერ აღემატებოდა შემოსავლებს. როგორც ჩანს, ამას ვერ აცნობიერებდნენ მაშინდელი ეროვნული მოძრაობის ლიდერები, რასაც თავის ინტერვიუში ადასტურებს ზვიად მიძიგური და განმარტავს, რომ მაშინ ეკონომიკა არ აინტერესებდათ და ხოლოდ დამოუკიდებლობისთვის იბრძოდნენ. ეს არის ერთ-ერთი საკითხი, რამაც საქართველო მიიყვანა ეკონომიკურ კოლაფსამდე.

1991 წლის მაისის ბოლოს ვითარება იძაბება საქართველოში. პოლიტიკური ოპონენტების მეორე ნაწილი, რომელიც რადიკალურად მიუღებელი იყო ზვიად გამსახურდიასთვის, იწყებს პოლიტიკურ ბრძოლას, რომელიც 1992 წლის დეკემბერში სამხედრო დაპირისპირებაში გადადის. თბილისში იწყება სამოქალაქო ომი, რომელიც 6 იანვარს მთავრდება საქართველოს კანონიერად არჩეული პრეზიდენტის ზვიად გამსახურდიას გაქცევითა და უზენაესი საბჭოს დაშლით. 1992 წელს საქართველოში იწყება ე. წ. ხუნტა – სამხედრო გადატრიალება. ამის ინიციატორები იყვნენ ზვიად გამსახურდიას მთავრობის მაშინდელი პრემიერი თენგიზ სიგუა, თავდაცვის მინისტრი თენგიზ კიტოვანი, რომელთაც დაუმორჩილებლობა გამოაცხადეს პრეზიდენტისადმი და საკუთარი შეიარაღებული ფორმირება გაიყვანეს რკინიგზაში. მაშინდელი მხედრიონის ლიდერი იყო ჯაბა იოსელიანი. 1992 წელს საქართველო ჩაიბარა „ერთმა უცნობმა მხატვარმა და ცნობილმა კანონიერმა ქურდმა“ (იოსელიანი, 2013). ამ დროს იწყება საქართველოში ნამდვილი სამოქალაქო ომი ზვიად გამსახურდიას მომხრეებსა და გადატრიალების ორგანიზატორებს შორის. უამრავი სისხლი დაიღვარა. ამ დროს იძაბება ვითარება სამხრეთ ოსეთში, აფხაზეთის

ტერიტორიაზე ხდება რკინიგზის ტვირთების დატაცება და ბლოკირება. ფაქტობრივად, ახალი ხელისუფლება ხედავს, რომ ეს ყოველივე ეკონომიკურად ძალიან აზარალებს საქართველოს.

1992 წლის 7 მარტს ედუარდ შევარდნაძე ჩამოდის საქართველოში და იწყება ახალი ეტაპი. რა თქმა უნდა, ედუარდ შევარდნაძის ამოცანა არის სულ სხვა. მას სურს საქართველოში პოლიტიკური ვითარება ლეგიტიმურობის ჩარჩოში დააბრუნოს. ხოლო გადატრიალების შედეგად მოსულთ სულ სხვა მიზნები ამოძრავებდათ. იქმნება სხვადასხვა პოლიტიკური ინსტიტუტი, სახელმწიფო საბჭო, რომელიც იწყებს მუშაობას კონსტიტუციაზე, მაგრამ ქვეყანაში ეკონომიკურად არის კატასტროფული მდგომარეობა. ყოველდღიურად უარესდებოდა მდგომარეობა, იყო სამხედრო შეტაკებები. 1992 წლის აგვისტოში, შეიკრიბა სახელმწიფო საბჭო და შევარდნაძემ მიიღო გადაწყვეტილება, სამხედრო ძალები შესულიყვნენ აფხაზეთის ავტონომიური რესპუბლიკის ტერიტორიაზე. აქვე უნდა აღვნიშნოთ, თუ რა იყო ეს ავტონომია. საბჭოთა პერიოდიდან მოყოლებული, იგი საკმაოდ რთულად სამართავ სუბიექტს წარმოადგენდა. ჯერ კიდევ 30-იან წლებში, მისი ლიდერი იყო იოსებ სტალინის თანამებრძოლი ნესტორ ლაკობა (1893-1936 წწ.), რომელმაც მოინდომა უფრო მეტი ავტონომია, ვიდრე ჰქონდა. საკმაოდ რთული იყო საბჭოთა პერიოდში ამგვარი ურთიერთობები, რასაც უამრავი კონფლიქტი ახლდა. აფხაზეთის ტერიტორიაზე მრავალეთნიკური მოსახლეობა ცხოვრობდა: ქართველები, აფხაზები, სომხები, რუსები. პირველი პირი აუცილებლად აფხაზი უნდა ყოფილიყო, მეორე აუცილებლად ქართველი. ასეთი მექანიზმი შესთავაზა ზვიად გამსახურდიას მთავრობამ აფხაზეთისას, რათა დაბალანსებულიყო ხელისუფლება; თუმცა იმ გარემოებამ, რომ არჩევნები ჩატარდა 1992 წლის შემოდგომაზე, მოხდა ისე, რომ უზენაეს საბჭოში, სადაც არჩეული უნდა ყოფილიყვნენ ქართველი, აფხაზი და სხვა ეროვნების დეპუტატები, აირჩიეს მხოლოდ აფხაზები. ქართველების ერთმანეთთან ქიშპობის გამო რამდენიმე ოლქში ვერ ჩატარდა არჩევნები და ფორმალური უმრავლესობა მოიპოვეს აფხაზებმა. მათ აირჩიეს უზენაესი საბჭოს თავმჯდომარედ

სეპარატისტების ლიდერი ვლადისლავ არძინბა. მინისტრთა საბჭოს თავმჯდომარე უნდა ყოფილიყო ქართველი გივი ლომინაძე. მაგრამ იგი არ აირჩიეს. მეტიც, მიუვარდნენ, სცემეს და კაბინეტიდან გამოაგდეს, შემდეგ კი კაბინეტი აუჭედეს. ვლადისლავ არძინბა და მისი ხელისუფლება გამიზნულად სარგებლობდნენ იმით, რომ აფხაზეთში ძალიან დიდი იყო ზვიად გამსახურდიას, როგორც პრეზიდენტის ავტორიტეტი და ისინიც ხელს უწყობდნენ, რომ რაც შეიძლება მეტი დაპირისპირება ყოფილიყო თბილისის ხელისუფლებას (გადატრიალების შემდგომი), ზვიად გამსახურდიას მომხრეებსა და აფხაზ მოსახლეობას შორის, რომელიც მხარს უჭერდა გამსახურდიას.

1992 წლის 14 აგვისტოს სახელმწიფო საბჭომ მიიღო გადაწყვეტილება, რომ სამხედრო ნაწილები შესულიყო აფხაზეთის ტერიტორიაზე. უკონტროლო სამხედრო ნაწილებმა არა მხოლოდ რკინიგზა დაიკავეს, არამედ სოფლებიც. გავარდა ტყვია. როგორც თავის წიგნში ჯაბა იოსელიანი იხსენებს (იოსელიანი, 2013, 177), ამ პერიოდში საერთოდ ვერ მოიძებნა თენგიზ კიტოვანი, რომელიც ეროვნული გვარდიის სარდალი და თავდაცვის მინისტრი იყო. აგვისტოში, როდესაც ჯარი სოხუმამდე მივიდა და გადაისხა დესანტი გაგრისაკენ, სეპარატისტებმა ჩათვალეს, რომ უნდა დაეწყოთ საკუთარი თავის დაცვა. გამაგრდნენ გუდაუთაში, მიიღეს დახმარება რუსული შეიარაღებული ძალებიდან. დაიწყო დაპირისპირება. მიუხედავად იმისა, რომ იყო მცდელობა გადაელახათ სოხუმის შემდეგ მდინარე გუმისთა და დამრულიყვნენ გუდაუთისკენ, სადაც აფხაზეთის სეპარატისტები იყვნენ გამაგრებულნი, მათ ამის საშუალება არ მისცა რუსეთის შეიარაღებულმა ძალებმა. იყო შეუფარავი მუქარა, რომ თუ ეს მოხდებოდა, პირდაპირ გაუშვებდნენ სამხედრო თვითმფრინავებს და თბილისს დაბომბავდნენ.

დაიწყო სამოქალაქო ომი, რომელიც საქართველოში 1995 წლამდე გაგრძელდა. სეპარატისტებმა ისარგებლეს იმ ხელშეკრულებით, რომელიც მოტყუებით რუსეთის ხელშეწყობით გაფორმდა. საქართველომ გამოიყენა ჯარი, ამ დროს დაიწყო შეტევა.

ისარგებლეს რა იმით, რომ საქართველოში დაბრუნდა მაშინდელი პრეზიდენტი ზვიად გამსახურდია და ფაქტობრივად მოხდა ე. წ. სამთავრობო ჯარის ფორმირება, ბევრმა უარი განაცხადა მონაწილეობა მიეღო სეპარატისტების წინააღმდეგ ბრძოლაში. ძირითად მიმართულებად დაისახეს, თბილისისკენ დავიძრაოთ. მოხდა გამოუსწორებელი ტრაგედია – დაიკარგა აფხაზეთი! საქართველოში სამოქალაქო ომი ლამის ქუთაისამდე მივიდა. როგორც მაშინდელი ლიდერები იხსენებენ, რუსეთში არსებობდა ასეთი გეგმა, რომ საქართველოს აღმოსავლეთ ნაწილში ყოფილიყო შევარდნაძე, ხოლო დასავლეთ ნაწილში, რიკოთის მეორე მხარეს – გამსახურდია.⁴⁶ ყოველივე ამის შედეგად, ქვეყანაში ჩამოიქცა ეკონომიკა, შეჩერდა რკინიგზაზე გადაადგილება. ამას დაემატა ის, რომ სომხეთის რკინიგზა იქცა ჩიხად, ვინაიდან იქ დაიწყო სომხეთსა და აზერბაიჯანს შორის კონფლიქტი ყარაბაღთან დაკავშირებით და ბუნებრივია, სომხეთის რკინიგზა გახდა ჩიხური. სომხეთმა ოკუპაცია გაუწია ყარაბაღის რეგიონს, რომელიც საბჭოთა პერიოდის დროს აზერბაიჯანის საკუთრება იყო და იქაც მოხდა გენოციდი. ძალიან ბევრი ადამიანი დაიღუპა, ბევრი იძულებული გახდა, დაეტოვებინა საკუთარი სახლები. სარკინიგზო გადაზიდვები მინიმუმამდე დავიდა. ამ დრომდე რკინიგზის ხელმძღვანელი რემი ვაშაკიძეა. უკვე 1995 წელს შევარდნაძე იწყებს ბრძოლას სამხედრო ფორმირებების წინააღმდეგ და ამარცხებს მათ, აპატიმრებს რემი ვაშაკიძეს.

1995 წელს საქართველოს რკინიგზის ხელმძღვანელად – შპს „საქართველოს რკინიგზის“ გენერალურ დირექტორად ინიშნება აკაკი ჩხაიძე, რომელიც ძალიან საინტერესო პიროვნებაა. საქართველო იწყებს ახალ რეალობაში ცხოვრებას. რუსეთში ამ დროს იცვლება ხელისუფლება და მას არ სცალია საქართველოსთვის. 1995 წლიდან აკაკი ჩხაიძის დანიშვნასთან ერთად უკვე იწყება ეკონომიკური კავშირების აღდგენა.

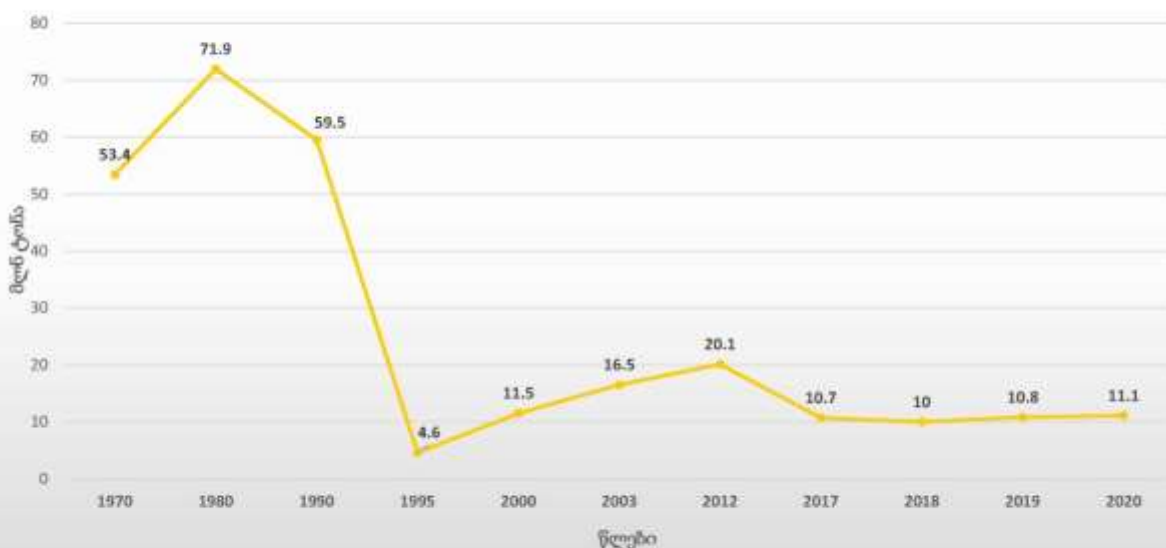
⁴⁶ მიხეილ მაჭავარიანის სადისერტაციო ნაშრომი „ლეგიტიმაციის პრობლემა პოსტსაბჭოთა საქართველოში 1990-2021 წლებში“. თბილისი, 2021.

4. თავი მესამე: დამოუკიდებელი საქართველოს რკინიგზის ისტორია და პერსპექტივები

1995 წელი საქართველოს ისტორიისთვის ბევრი რამით არის მნიშვნელოვანი. პირველ რიგში, მნიშვნელოვანია, რომ საქართველომ შეძლო ძალიან რთული პოლიტიკური ვითარების მიუხედავად კონსტიტუციის მიღება. კონსტიტუციამ კი ედუარდ შევარდნაძეს საშუალება მისცა საპრეზიდენტო არჩევნებში მიეღო მონაწილეობა და არჩეულიყო ახალი პარლამენტი, რომელიც ფაქტობრივად ახალი ფურცელი იყო იმ არალეგიტიმური სახელმწიფო გადატრიალების შემდეგ, რომელიც 1992 საქართველოში მოხდა. 1995 წლის 28 აგვისტოს ედუარდ შევარდნაძეზე განხორციელებული ტერაქტის შემდეგ, მან თავისი ბოლო შეტევა მიიტანა ბანდფორმირებებზე, მხედრიონსა და მის მთავარ მფარველზე იგორ გიორგაძეზე, რომელიც მიიჩნეოდა კრემლის მთავარ ემისრად საქართველოში. გიორგაძეს უნდოდა ხელისუფლების ხელში აღება შევარდნაძის ფიზიკური განადგურებით. თუმცა საბოლოოდ განადგურდა მხედრიონი, მათი ლიდერები დაიჭირეს, გამოცხადდა საპარლამენტო არჩევნები და მიღებული ახალი კანონმდებლობით ჩატარდა კიდეც. მიუხედავად იმისა, რომ შევარდნაძის პარტია „მოქალაქეთა კავშირმა“ ხმათა სულ 23% აიღო არჩევნებში, იგი გახდა მმართველი პარტია საარჩევნო სისტემის ხარჯზე. მოქალაქეთა კავშირის გარდა პარლამენტში კიდეც ორი პარტია მოხვდა: ასლან აბაშიძის „აღორძინება“, რომელიც პირველ ეტაპზე თანამშრომლობდა შევარდნაძესთან და „ეროვნულ-დემოკრატიული პარტია“, როგორც მკვეთრად ოპოზიციური პარტია. ამის შემდეგ დაიწყო ეკონომიკური სტაბილიზაცია საქართველოში და რკინიგზაშიც, რომელიც ფაქტობრივად ძალიან ცუდ ეკონომიკურ მდგომარეობაში მოექცა იმიტომ, რომ აღარ არსებობდა არანაირი რესურსი. საქართველო უკვე აღარ იყო ჩიხი და გაჩნდა შესაძლებლობა რკინიგზის განვითარებისა. უნდა ითქვას, რომ იმდროინდელმა რკინიგზის ხელმძღვანელმა აკაკი ჩხაიძემ დიდი და პოზიტიური როლი შეასრულა საქართველოს რკინიგზის

აღორძინებაში, რაზეც მეტყველებს გადაზიდვებისა და ტვირთბრუნვის სტატისტიკა (იხ. ცხრილი).

ტვირთების გადაზიდვის სტატისტიკა (მლნ ტონა)



წყარო: საქართველოს რკინიგზა; გალფ და თავგარტო; ბონენ მუდია; ჯორჯია; ფორმს ჯორჯია.

4 წელიწადში საქართველოს რკინიგზაში ტვირთების რაოდენობა გაორმაგდა და 1998 წელს 9,492 მლნ ტონას მიაღწია. როგორც აკაკი ჩხაიძე იხსენებს თავის ინტერვიუში,⁴⁷ რკინიგზა გაპარტახებამდე მიიყვანეს. არ არსებობდა არანაირი პარკი. რთულ სიტუაციაში მოექცა სალიანდაგო მეურნეობა, მაგრამ მან მოსვლისთანავე შეიმუშავა 3-წლიანი გეგმა. საომარი მოქმედებების გამო საკმაოდ ბევრი ხიდი და ლიანდაგი დაზიანდა! საუბარია არა აფხაზეთიდან, არა ფსოუდან, არამედ ძირითადად ფოთიდან წითელ ხიდამდე, აზერბაიჯანისა და სომხეთის მიმართულებით. ისე იყო დაზიანებული რკინიგზა, რომ პირველ ეტაპზე

⁴⁷ რამაზ ნიკოლაიშვილის ინტერვიუ აკაკი ჩხაიძესთან. თბილისი, 2022.

მატარებლებს ერთმანეთის შემხვედრადაც კი ვერ უშვებდნენ. ყველაფერი გაენადგურებინათ. აკაკი ჩხაიძეს კავშირი ჰქონდა რუსეთის მაშინდელ რკინიგზის ხელმძღვანელთან, რამაც საშუალება მისცა, შეეძინა 40 ელმავალი. რა თქმა უნდა, ის რომ, აკაკი ჩხაიძემ მიიყვანა სპეციალისტები რკინიგზაში და სარგებლობდა სახელმწიფოსა და პრეზიდენტის მხარდაჭერით, მას მისცა საშუალება დაეწყო ტვირთების მოძიება. ამაში ძალიან აქტიურად ჩაერთო თვით ედუარდ შევარდნაძე, რომელსაც კარგად ესმოდა შექმნილი სიტუაციისა და ამავდროულად იყო ერთ-ერთი ავტორი და არქიტექტორი აღმოსავლეთ-დასავლეთის, ე. წ. დასავლეთის გზისა. გააქტიურდა ურთიერთობები აზიის ქვეყნებთან, ყაზახეთთან, უზბეკეთთან, თურქმენეთთან, რათა იქიდან წამოსული ტვირთები საქართველოს პორტებში მოხვედრილიყო, ხოლო შემდგომ პორტებიდან მომხდარიყო გადაზიდვა ევროპისკენ, დაწყებული ნავთობიდან, დამთავრებული ბამბით. აქვე მინდა გავიხსენო პოლონელ-ამერიკელი დიპლომატის ზბიგნევ ბჟეჟინსკის გამონათქვამი (ყვანია, 2006, 203), რომელიც ამბობდა, რომ მომავალში სამი ქვეყანა განსაზღვრავდა ამ ტერიტორიის ბედს: უზბეკეთი, საქართველო და უკრაინა. სწორედ ეს გახლდათ ედუარდ შევარდნაძის აზრეშუმის გზის იდეა, რომ აქედან წამოსული ტვირთები გაეტარებინა აზერბაიჯანს, საქართველოს გავლით მოხვედრილიყო უკრაინაში და გადასულიყო ევროპაში. ამას დასჭირდებოდა საბორონე გადაზიდვები, რაზეც ასევე აქტიურად დაიწყო მუშაობა. ამ პერიოდში ფოთის პორტში რამდენიმე ბორანი ამუშავეს როგორც ბულგარეთის, ასევე რუმინეთისკენ. ცალკე მუშაობდა ორი ქარხანა – ელმავალმშენებელი და ვაგონმშენებელი. ეს ქარხნები თავის დროზე რკინიგზის საკუთრებას წარმოადგენდა. შემდეგ კი ორივე გამოეყო და კერძო სტრუქტურებად ჩამოყალიბდა.

თავის ინტერვიუში აკაკი ჩხაიძე იხსენებს საინტერესო ფაქტს უზბეკეთის პრეზიდენტთან ისლამ ქარიმოვთან ერთ-ერთი შეხვედრისას. შეხვედრა თავდაპირველად უნდა ყოფილიყო პროტოკოლური, მაგრამ შემდეგ იმდენად საინტერესოდ წარიმართა საუბარი, რომ უზბეკეთის პრეზიდენტი დაინტერესდა,

შეეძლო თუ არა საქართველოს უზბეკეთიდან ბამბის წაღება, თავის რომელიმე პორტში დასაწყობება და შემდეგ ევროპაში გატანა. ამ შეხვედრიდან სულ რამდენიმე კვირაში დაიწყო ფოთის პორტში საწყობის მშენებლობა და ფაქტობრივად, დაიძრა უზბეკეთიდან ერთ-ერთი დიდი პროექტი. ამავდროულად საქართველოს რკინიგზით დაინტერესდა ირანიც.

1995-2000 წლებში საქართველოს რკინიგზა თავიდან დაიბადა. დაიწყო ინტენსიური მოძრაობა, 2000 წელს მივიღეთ გამართული სარკინიგზო მეურნეობა, ელექტროენერგიის პრობლემა მოგვარდა, ამუშავდა შპალების გამართული ქარხანა, რომელიც გერმანული ტექნოლოგიით აღჭურვის. საქართველოს შეეძლო ეწარმოებინა შპალები და გაეყიდა კიდეც.

ერთ-ერთი დიდი პროექტი, რომელიც რკინიგზამ განახორციელა 2000-2003 წლებში, ოპტიკურ-ბოჭკოვანი კაბელის მშენებლობაა. ამ კაბელებიდან ყოველწლიური შემოსავალი დაახლოებით 100 მლნ აშშ დოლარამდე უნდა მიეღო რკინიგზას.

გაიჭიმა ოპტიკურ-ბოჭკოვანი კაბელი, რაც ერთ-ერთი წარმატებული პროექტი იყო. ამასთანავე, აშენდა ყულევის პორტი და საქართველოს რკინიგზაც ამ პორტამდე მივიდა, რომლის მეშვეობითაც ხორციელდებოდა აზერბაიჯანიდან ნავთობის გადაზიდვა. დღეს ეს პორტი აზერბაიჯანული კომპანია „სოკარის“ საკუთრებაა. 2003 წლის მონაცემებით საქართველოს რკინიგზის ტვირთბრუნვა უკვე 16,5 მილიონ ტონამდე ავიდა, რაც 1995 წლის მაჩვენებელზე 3-ჯერ მეტი იყო, მაგრამ რკინიგზაში თავი იჩინა სხვა პრობლემებმაც. სამწუხაროდ, პოლიტიკამ ვერ აუარა გვერდი რკინიგზას და 2003 წლის არჩევნებზე რკინიგზის ხელმძღვანელი პოლიტიკურ პროცესებში ჩაერთო.

ცალკე გამოყოფის ღირსია პროექტი, რომელიც 2003 წლის შემდეგ დაიწყო. ეს არის თბილისი-მარაბდა-ახალქალაქი-ყარსის მაგისტრალი. ჩანაფიქრი ჯერ კიდევ 90-იან წლებში არსებობდა. რკინიგზის უფროსის მაშინდელი მოადგილე თორნიკე

კუპატაძე იხსენებს,⁴⁸ როგორც გაიმართა პირველი შეხვედრა და აღნიშნული პროექტის გაცნობა თურქეთის ტრანსპორტის მინისტრთან. მაშინ საქართველომ დაიწყო თანხის მოძიება, თუმცა სამწუხაროდ, ვერ შეძლო. პროექტში ტექნიკურად მისაღები იყო ვალეს მიმართულება. საჭირო იყო 9-კილომეტრიანი გვირაბის მშენებლობა თურქეთის მიმართულებით, რომლის საპროექტო ღირებულება 875 მლნ აშშ დოლარს შეადგენდა. გაცილებით ნაკლები თანხა დასჭირდებოდა იმ რკინიგზის მოდერნიზაციას, რომელიც ხაშური-ვალეს მონაკვეთს წარმოადგენდა და შემდეგ დაგრძელდებოდა თურქეთამდე. თუმცა, ეს პროექტი დაიწუნეს გვირაბის გამო. შემდგომში, მეორე მაგისტრალზეც, იმავე ახალქალაქი-ყარსის მაგისტრალზე, ნაცვლად 2-კილომეტრიანი გვირაბისა, როგორიც თავიდან იგეგმებოდა, მოუწიათ უფრო გრძელი, 4-კილომეტრიანი გვირაბის მშენებლობა.

მიუხედავად იმისა, რომ 1997 წელს აღნიშნულ პროექტთან დაკავშირებით ტენდერი გამოცხადდა, რომელშიც მონაწილეობა მიიღო 14-მა კომპანიამ, მისი მშენებლობა სამწუხაროდ, ვერ დაიწყო, ვინაიდან ვერ მოხერხდა საჭირო თანხების მოძიება.

2003 წელს საქართველოში ხდება ვარდების რევოლუცია. საპრეზიდენტო არჩევნებში იმარჯვებს მიხეილ სააკაშვილი და ქვეყანაში იწყება რეფორმები ყველა მიმართულებით. ერთ-ერთი მთავარი საკითხი იყო კორუფციის წინააღმდეგ ბრძოლა და მან ბევრი თანამდებობის პირი შეეწირა. რკინიგზაში მოდის ახალი ხელმძღვანელობა, რომლისთვისაც მთავარი გამოწვევა ტვირთბრუნვის გაზრდა, მაღალი მაჩვენებლის შენარჩუნება და ამავდროულად ამ სისტემის კორუფციისგან გათავისუფლებაა.

2003 წლიდან 2012 წლამდე საქართველოს რკინიგზამ სამი ხელმძღვანელი შეიცვალა. 2004 წელს რკინიგზის უფროსად დაინიშნა ლევან ვარშალომიძე, რომელიც რკინიგზის ხელმძღვანელი რამდენიმე თვე იყო. ვარშალომიძე შემდეგ გადადის აჭარის მინისტრთა საბჭოს თავმჯდომარედ. მის მაგივრად რკინიგზის

⁴⁸ რამაზ ნიკოლაიშვილის ინტერვიუ თორნიკე კუპატაძესთან. თბილისი, 2021.

ხელმძღვანელის პოსტზე პრეზიდენტმა სააკაშვილმა წარადგინა დავით ონოფრიშვილი, თუმცა ონოფრიშვილმა 2005 წელს დატოვა თანამდებობა, ვინაიდან ვერ შეძლო იმ ახალ გამოწვევებთან გამკლავება, რა მოთხოვნებიც საქართველოს მაშინდელ ხელისუფლებას ჰქონდა.

2005-2012 წლებში საქართველოს რკინიგზას ხელმძღვანელობდა ირაკლი ეზუგბაია. რკინიგზა საქართველოს პრეზიდენტისთვის ერთ-ერთ მთავარ დარგს წარმოადგენდა, ვინაიდან ის ხედავდა და ფიქრობდა, რომ საქართველო რაც შეიძლება უფრო მიმზიდველი გამხდარიყო, როგორც სატრანზიტო ქვეყანა, რისთვისაც აუცილებელია გამართული რკინიგზა მინიმალური რეგულაციებითა და მაქსიმალური უსაფრთხოებით. ამ პერიოდში რკინიგზაზე მნიშვნელოვანი სტრუქტურული და საკადრო ცვლილებები ჩატარდა, რამაც უზრუნველყო გადაზიდული ტვირთების გაზრდა.

2008 წლის რუსული აგრესიის შემდეგ, საქართველოს ხელისუფლებამ დაინახა ახალი დიდი რეგიონული პროექტების განხორციელების აუცილებლობა.

ისტორიული ფაქტებიდან გამომდინარე, ის, რისი მომსწრეც პირადად გახლდით, შეიძლება ითქვას, რომ საქართველოს პრეზიდენტ მიხეილ სააკაშვილსა და აზერბაიჯანის პრეზიდენტ ილჰამ ალიევს შორის მართლაც უნიკალური ურთიერთობა და თანამშრომლობა ჩამოყალიბდა. საქართველოს ხელისუფლება ცდილობდა სხვადასხვა პროექტის განხორციელებას, რათა მოეზიდა ინვესტიციები საქართველოში. ამის მაგალითია საავტომობილო გზების სრული რეკონსტრუქცია, რომლის ძირითადი დამფინანსებლები საერთაშორისო დონორები იყვნენ (მსოფლიო ბანკი, აზიის განვითარების ბანკი, იაპონიის მთავრობა – ჯაიკა (იაპონიის საერთაშორისო თანამშრომლობის სააგენტო), ევროპის განვითარების ბანკი. სააკაშვილი-ალიევის თანამშრომლობამ შესაძლებელი გახადა მარაბდა-ახალქალაქი-კარწახის რკინიგზის რეანიმაცია. ერთი მხრივ, აზერბაიჯანის პრეზიდენტი ილჰამ ალიევი ხედავდა აზერბაიჯანის აუცილებლობას, რომ ჰქონოდა გასასვლელი თურქეთზე და შემდეგ ევროპაში, ხოლო სააკაშვილი ხედავდა აუცილებლობას,

დიდი თანხები ინვესტიციის სახით შემოსულიყო ქვეყანაში. თუ შესაძლებელი გახდებოდა ამ პროექტის განხორციელება, ეს მისცემდა შესაძლებლობას საქართველოს, დაახლოებით 1 მლრდ დოლარი შემოსულიყო ინვესტიციის სახით. წინასწარი მონაცემებით, პროექტზე უნდა დასაქმებულიყო დაახლოებით 3000 კაცი. ეს პროექტი საშუალებას მისცემდა საქართველოს, რომ პირველ ეტაპზე გაეტარებინა 5 მლნ ტონა ტვირთი და შემდგომ წლებში 15 მლნ ტონამდე გაეზარდა. ეს იქნებოდა ე. წ. „ფანჯარა ევროპაში“, რომელიც აზიაში, ჩინეთში დაგროვებული ტვირთების გატარებას მოახდენდა საქართველოს მეშვეობით, შემდგომში ტვირთები მოხვდებოდა თურქეთში და თურქეთიდან წავიდოდა ევროპაში, რაც მნიშვნელოვანი შემოსავალი იქნებოდა საქართველოსთვის. ამ პროექტის უპირატესობა იყო ისიც, რომ გარდა სატვირთო მატარებლებისა, რომლებიც კარგი მენეჯმენტის პირობებში 12 დღეში მოხვდებოდნენ ჩინეთიდან ევროპაში, გათვალისწინებული იყო სამგზავრო მომსახურებაც, რაც ძალიან საინტერესო იქნებოდა ტურისტებისთვის, ვინაიდან საქართველოს ტერიტორიაზე არის რამდენიმე მონაკვეთი, რომელიც ზღვის დონიდან 2500 მ-ზე მდებარეობს და ტურისტულად მიმზიდველ ადგილებს წარმოადგენს.

მშენებლობა უნდა განხორციელებულიყო სამი ქვეყნის ტერიტორიაზე: აზერბაიჯანი, საქართველო და თურქეთი. საქართველოს მხრიდან აღნიშნულ პროექტს ზედამხედველობას ვუწევდი თავად,⁴⁹ როგორც ინფრასტრუქტურის მინისტრი. გაიმართა რამდენიმე საქმიანი შეხვედრა სამივე ქვეყნის პრეზიდენტთან, ტრანსპორტის მინისტრებთან. პროექტის განხორციელებას ხელს უშლიდა ფინანსური სახსრების უქონლობა. ამ შემთხვევაში, სამივე ქვეყნის პრეზიდენტებისა და მთავრობის აზრები დაემთხვა ერთმანეთს პროექტის აქტუალობის შესახებ და აზერბაიჯანის პრეზიდენტის კეთილი ნებით მოხდა საჭირო თანხების გამოყოფა საქართველოს სახელმწიფოსთვის შეღავათიანი პირობებით. ბაქო-თბილისი-ყარსის

⁴⁹ ავტორის შენიშვნა.

რკინიგზის მშენებლობა 2008 წელს დაიწყო.⁵⁰ რკინიგზის მშენებლობა საკმაოდ გაჭიანურდა და მხოლოდ 2017 წლის 30 ოქტომბერს (ნაცვლად 2013 წლისა) საქართველოს პრემიერ-მინისტრის მონაწილეობით რკინიგზის ეს მონაკვეთი საზეიმოდ გაიხსნა ბაქოში, თუმცა ტექნიკური ხარვეზები დღესაც გამოსასწორებელია, რაც საკმაოდ დიდ შემოსავალს აკარგვინებს საქართველოს. იმის გათვალისწინებით, რომ რუსეთმა დაიწყო ომი უკრაინაში, შესაბამისად გაჩნდა დამატებითი ტვირთები, რომელიც შესაძლებელი იყო ამ კორიდორში გატარებულიყო. მაგრამ როგორც აღმოჩნდა, 2012 წლის შემდეგ, ახალი ხელისუფლებისთვის რკინიგზის განვითარებამ მეორე პლანზე გადაინაცვლა და პროექტი ბოლომდე არ არის დასრულებული, რაც საქართველოს შემოსავალსა და შესაძლებლობებს აკარგვინებს.

აღსანიშნავია, რომ 2005 წლიდან რკინიგზაში ახალი ხელმძღვანელობის მოსვლის შემდეგ, დადგა დარგის სტრუქტურული რეფორმირების აუცილებლობა. პროექტში უცხოელი (ევროპელი) კონსულტანტებიც ჩაერთნენ, რომლებიც რკინიგზას სთავაზობდნენ მართვის დასავლურ მოდელს. ერთ-ერთი ბოლო დოკუმენტი არის „მომავალი საქართველოს სარკინიგზო სექტორის შესახებ“ (ავტორი: კლაუს-იურგენ უჰლი), სადაც დეტალურადაა გაწერილი ის საგზაო რუკა, რაც საქართველოს მთავრობამ უნდა განახორციელოს შპს „საქართველოს რკინიგზაში“. ჩვენ ძალიან მოკლედ გთავაზობთ სქემას, თუ როგორ წარმოუდგენიათ ევროპელ ექსპერტებს საქართველოს რკინიგზის მომავალი. სქემა შედგება რამდენიმე კომპონენტისგან, რომელთაგანაც ერთ-ერთი მთავარი რეკომენდაციაა, შეიქმნას სარკინიგზო ბაზრის მარეგულირებელი ორგანო და ასევე, შეიცვალოს რკინიგზის საორგანიზაციო სტრუქტურა⁵¹ (უჰლი, 2017, 25).

⁵⁰ რამაზ ნიკოლაიშვილის ინტერვიუ თორნიკე კუპატაძესთან. თებერვალი, 2020 წელი.

⁵¹ კლაუს-იურგენ უჰლი – პოლიტიკის დოკუმენტი მომავალი საქართველოს სარკინიგზო სექტორის შესახებ (სამუშაო ვერსია 1).

ჩვენი კვლევის ერთ-ერთი მთავარი გამოწვევაა არა მხოლოდ საქართველოს რკინიგზის ისტორია, არამედ ის, თუ რას ვთავაზობთ დღევანდელი, ძალიან რთული გეოპოლიტიკური გადმოსახედიდან.

ყარაბაღის 44-დღიანმა ომმა და 2022 წლის 24 თებერვლის რუსეთის სრულმასშტაბიანმა შეჭრამ უკრაინაში კავკასიისა და კერძოდ, საქართველოს სატრანსპორტო სისტემა ახალი გამოწვევის წინაშე დააყენა. ერთი მხრივ, ეს არის შანსი, როგორ მოიზიდოს საქართველოს რკინიგზამ ტვირთი, რომელიც მანამდე რუსეთის მარშრუტით მოძრაობდა ევროპის მიმართულებით. მაგრამ, ამას საქართველოში სჭირდება არსებული სარკინიგზო მაგისტრალის მოდერნიზაცია და განვითარება. სამწუხაროდ, უკანასკნელი 6-7 წლის განმავლობაში, სტრატეგიული ხედვა რკინიგზის მომავალთან დაკავშირებით საქართველოს ხელისუფლებას არ ჩამოუყალიბებია. არ მოიპოვება არც ერთი დოკუმენტი არც საქართველოს მთავრობის, არც ეკონომიკის სამინისტროსი და არც რკინიგზის დეპარტამენტის, სადაც საუბარია რკინიგზის განვითარების 2, 5 ან 10-წლიან გეგმაზე. რა უნდა გააკეთოს საქართველოს სახელმწიფომ, როგორი პოლიტიკა უნდა შეიმუშაოს მთავრობამ, რომ სამხრეთის კავკასიურ რკინიგზის კორიდორში მეტი ტვირთი გადაიზიდოს? სამწუხაროდ, არ არის გამოყენებული თბილისი-ახალქალაქი-ყარსის ახალაშენებული რკინიგზის პოტენციალიც.

ჩვენი კვლევა ისტორიულ-სოციალური ხასიათისაა, მაგრამ მოუხედავად ამისა, გვინდა რამდენიმე მოსაზრება გაგიზიაროთ საქართველოში სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის განვითარებასთან დაკავშირებით. ახლად გამოვლენილმა გარემოებებმა (რუსეთის ინტერვენცია უკრაინაში) გააჩინა საქართველოს სატრანსპორტო სისტემისადმი უფრო დიდი ინტერესი. სამწუხაროდ, საქართველოს არც საავტომობილო და არც სარკინიგზო ინფრასტრუქტურა საამისოდ მზად არ აღმოჩნდა.

ტრანსპორტის სხვა სახეობათა შორის სარკინიგზო ტრანსპორტს პრიორიტეტული და სტრატეგიული ადგილი უკავია, რასაც კიდევ დიდხანს შეინარჩუნებს.

ამავე დროს, როგორც ცნობილია, იგი ტვირთის გადაზიდვას და მგზავრების გადაყვანას წლის და დღე-ღამის ნებისმიერ დროს ახორციელებს, ე.ი. ტრანსპორტირების პროცესი არ არის დამოკიდებული კლიმატურ და ამინდის პირობებზე.

სარკინიგზო ტრანსპორტის გამართულ მუშაობას მნიშვნელოვანწილად განსაზღვრავს რკინიგზის ხაზებისა და სადგურთა ტექნიკური სიმძლავრე ანუ თანამედროვე ტექნიკით აღჭურვა და ინტენსიური ტექნოლოგიების ფართო, ეფექტიანი გამოყენება, ინფორმაციისა და კომპიუტერიზაციის დონე, დარგის სტრუქტურიზაცია და რეფორმების სრულფასოვნება, საბაზრო ეკონომიკის ობიექტურ კანონზომიერებათა ეფექტიანი და მიზანდასახული გამოყენება.

რკინიგზის განვითარების ყოველ ეტაპზე განსაკუთრებულ ყურადღებას იმსახურებდა გადაზიდვის პროცესის ორგანიზაციისა და მართვის ერთიანი სისტემის სრულყოფის ფაქტორები და ქმედითი ღონისძიებანი, ვინაიდან სწორედ ამ საკითხებს ეფუძნება სარკინიგზო ტრანსპორტის გამართული და მაღალეფექტიანი საექსპლუატაციო მუშაობა, მისი ძირითადი მაჩვენებლების დონე და ხარისხი.

საყოველთაოდ ცნობილია ის ფაქტორიც, რომ რკინიგზასა და პორტების გადაზიდვითი პროცესის სრულყოფის უმნიშვნელოვანეს ფაქტორად მიჩნეულია თანამედროვე ტექნოლოგიების დროული და ფართო დანერგვა:

1. ტვირთზიდვის რაციონალიზაცია, როგორც გამართული საექსპლუატაციო მუშაობის აუცილებელი წინაპირობა;
2. ტრანსპორტელთა ძირითადი ამოცანაა უმცირესი დანახარჯით სრულად დააკმაყოფილონ გადაზიდვაში ეროვნული მეურნეობისა და მოსახლეობის მოთხოვნილებები. ამ ამოცანის დადებითი გადაწყვეტა უაღრესად სერიოზული

საქმეა, რაც განსაზღვრული ფაქტორებისა და ღონისძიებების მიზანდასახულ, ღრმა კვლევასა და განათლებას მოითხოვს.

3. ეს არის ტექნიკურ ღონისძიებათა ჩამონათვალი, რომელიც ითვალისწინებს ხარჯების შემცირებას ყოველ სატრანსპორტო ოპერაციაზე. კერძოდ, დატვირთვა, გადმოტვირთვა, შემადგენლობათა დახარისხება, მატარებლების ფორმირება, მათი უბნებზე გადაადგილება. სწორედ ამ ელემენტებისგან შედგება გადაზიდვის პროცესი. სატრანსპორტო დანახარჯის შემცირება პროგრესული ტექნიკისა და ტექნოლოგიების დანერგვით მიიღწევა.

წარმოდგენილ ნაშრომში ასევე განვიხილავ საქართველოს რკინიგზისთვის რამდენიმე აქტუალურ საკითხს:

1. რა გავლენას მოახდენს საქართველოს ტრანზიტზე აზერბაიჯანის, სომხეთისა და თურქეთის რკინიგზებზე სატვირთო გადაზიდვების განახლება;
2. წარმოდგენილია ხედვა ანაკლიის პორტის მშენებლობის აუცილებლობაზე.
3. სატრანზიტო ტვირთნაკადების შემცირების მიზეზები. ვგულისხმობ სატრანზიტო ტვირთის მოზიდვის პროექტებს, რომლებიც დაკავშირებულია მეზობელ ქვეყანასთან ახალი ხაზების მშენებლობით და სხვა.
4. რუსეთში მშენებარე აზოვისა და კასპიის ზღვების დამაკავშირებელი თანამედროვე არხის მშენებლობა, რომელიც ვოლგა-დონის პარალელურად შენდება და გათვლილია 100 მლნ ტონა ტვირთის გატარებაზე – პროექტი „ევრაზია“.

6. აფხაზეთის რკინიგზის შესაძლო გახსნის პერსპექტივა.
7. საქართველოში კახეთის რკინიგზის პერსპექტივა.

სადისერტაციო ნაშრომში განხილულია დამოუკიდებელი რკინიგზის ძირითადი პრობლემები და გამოწვევები. ნაშრომში შემოგთავაზებთ იმ გამოწვევებს, რაც ჩემი აზრით, საქართველოს რკინიგზას დღეს აქვს.

4. 1. საქართველოს სატრანსპორტო სისტემაზე რა გავლენას მოახდენს აზერბაიჯანის, სომხეთისა და თურქეთის რკინიგზებზე სატვირთო გადაზიდვების განახლება?

2013 წლის 7 სექტემბერს ჩინეთის პრეზიდენტმა სი ძინპინმა ყაზახეთში ვიზიტისას პირველად გაახმოვანა აბრეშუმის გზის ეკონომიკური სარტყლის (SILK ROAD ECONOMIC BELT) კონცეფცია, რომელიც ითვალისწინებს ჩინეთის ცენტრალური და დასავლეთის რეგიონების სახმელეთო ტრანსპორტით დაკავშირებას ცენტრალურ აზიასთან, შემდეგ ახლო აღმოსავლეთთან და ევროპის ქვეყნებთან.

ეს სატრანზიტო მარშრუტი განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია ჩინეთსა და ევროპის ქვეყნებს შორის არსებული ვაჭრობის მასშტაბის ფონზე, რაც 2014 წლის მონაცემებით, 615 მლრდ აშშ დოლარს აღწევს და, პროგნოზის თანახმად, 2023 წლამდე 800 მლრდ აშშ დოლარამდე გაიზრდება.⁵²

დასაბუთებული ვარაუდია. შესაძლოა აბრეშუმის გზის ეკონომიკური სარტყლის კონცეფციამ XXI საუკუნეში ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანი როლი შეასრულოს ევრაზიის კონტინენტის განვითარებაზე.

ჩინეთი უკვე სიდიდით მეორე გლობალური მოთამაშეა, უდიდესი ეკონომიკური რესურსით და ყოველდღიურად მზარდი გავლენით.

⁵² გიორგი ნარმანია. „აბრეშუმის გზის მოლოდინში“. 05.01.2016. გამომცემლობა „ფორბს ჯორჯია“; <https://forbes.ge/abreshumis-gzis-molodinshi/>

აბრეშუმის გზის განვითარების ჩინურ პროექტს მხარს არაერთი სახელმწიფო უჭერს. ამ პროექტს სახმელეთო აბრეშუმის გზასაც უწოდებენ. ის რამდენიმე ალტერნატიულ ვარიანტს მოიაზრებს: 1) რუსეთზე გამავალი ჩრდილოეთის გზა; 2) ირანზე გამავალი სამხრეთის გზა; 3) ამ მარშრუტებიდან ყველაზე მოკლე სამხრეთ კავკასიაზე გამავალი გზაა, რომლის გავლითაც ჩინეთიდან თურქეთამდე ტვირთის ტრანსპორტირებას 12 დღე სჭირდება. მაშინ, როდესაც რუსეთზე გამავალ ჩრდილოეთის გზას 16 დღე სჭირდება და ის უფრო გრძელი (11 000 კმ) მარშრუტია, ხოლო სამხრეთ კავკასიაზე გამავალი გზა მონაცემებით ყველაზე მიმზიდველია.

ქვეყნის ეკონომიკური განვითარებისთვის ძალიან მნიშვნელოვანი პოტენციალი გადაზიდვებია, მათ შორის სარკინიგზო გადაზიდვები. ნაშრომში მიმოვიხილავთ იმ ახალ რეალობას, რომელშიც საქართველოს სატრანსპორტო სისტემა აღმოჩნდა 2020 წლის აზერბაიჯანი-სომხეთის სამხედრო დაპირისპირების შემდეგ.

2020 წლის სექტემბრის აზერბაიჯანი-სომხეთის ე. წ. 44-დღიანმა ომმა ერთგვარი მნიშვნელოვანი რეალობის წინაშე დაგვყენა, – ალტერნატივის შესაძლებლობა შექმნა კავკასიაში ეკონომიკური გადაზიდვების თვალსაზრისით.

ეს ახალი გამოწვევაა საქართველოსა და ქართული ეკონომიკისათვის. საქართველოს აქვს შანსი, ახალი რეალობა მისთვის ეკონომიკურად და პოლიტიკურად მიმზიდველი და მომგებიანი გახადოს.

ჯერ კიდევ 1990-იან წლებში, მას შემდეგ, რაც ყარაბაღში კონფლიქტი დაიწყო (1988 წელი), სომხეთის რკინიგზა აზერბაიჯანის მიმართულებით ფაქტობრივად ჩაიკეტა. სომხეთს საქართველოს გარდა, არ ჰქონდა სარკინიგზო მიმოსვლა თავის მეზობლებთან (არც ირანთან, არც თურქეთთან), ჩაიკეტა ყარსი-გიუმრის მონაკვეთი, რომლის მშენებლობა 1899 წელს რუსეთის იმპერიის დროს დასრულდა.

უკვე შემდგომში, განსაკუთრებით საბჭოთა პერიოდში, აღნიშნული ხაზი – ყარსი-გიუმრი ძალიან მნიშვნელოვანი გახდა როგორც ერთადერთი პირდაპირი სარკინიგზო კავშირი თურქეთსა და სსრ კავშირს შორის, ასევე სომხეთსა და სხვა

საბჭოთა რესპუბლიკებს შორის (გიუმრი-თბილისი). ყარს-გიუმრის მონაკვეთი აღარ ფუნქციონირებს 1993 წლიდან, მას შემდეგ, რაც თურქეთმა საზღვარი ჩაკეტა.

სომხეთთან მთიანი ყარაბაღის ომის შემდეგ, ვინაიდან ყარსი-გიუმრის მონაკვეთი უფუნქციო გახდა თურქეთ-სომხეთის საზღვრის ჩაკეტვის გამო.

ამ ფონზე, 1995 წლის აპრილში გაფორმდა შეთანხმება თურქეთ-საქართველოს დამაკავშირებელი რკინიგზის მშენებლობის შესახებ. ყარსიდან ახალქალაქამდე 2005 წლის აპრილში ასევე არსებული სარკინიგზო მაგისტრალის (ახალქალაქი-თბილისი) რეაბილიტაციასთან დაკავშირებით შეიქმნებოდა ყარსი-თბილისი-ბაქოს მაგისტრალი.

ევროკავშირმა და ამერიკის შეერთებულმა შტატებმა უარი თქვეს ახალი მაგისტრალის დაფინანსებაზე, რადგან ეს სომხეთის იზოლაციად მიიჩნიეს. ამის ნაცვლად მხარი დაუჭირეს (ყარსი-გიუმრის, თბილისი-ბაქოს) ხაზის გახსნას.

1992 წელს აფხაზეთში (საქართველო) სამოქალაქო დაპირისპირების დაწყების შემდეგ, საქართველოს რკინიგზამ დაკარგა პირდაპირი კავშირი რუსეთთან. ეს იყო 1993 წელი, როცა სეპარატისტებმა დამოუკიდებელ სახელმწიფოდ გამოაცხადეს ყოფილი ავტონომიური რესპუბლიკა, ხოლო 2008 წელს რუსეთმა აღიარა სეპარატისტების მიერ შექმნილი ე. წ. „სახელმწიფო“. დღეისთვის რუსეთიდან საქართველოში რკინიგზით შემომავალი ტვირთი აზერბაიჯანის გამოვლით ხვდება.

2020 წლის 10 ნოემბერს სომხეთსა და აზერბაიჯანს შორის **44-დღიანი** ომის დასრულების შემდეგ, 2021 წლის 11 იანვარს რუსეთის პრეზიდენტმა საკუთარი ინიციატივით მოაწყო მოსკოვში სამმხრივი შეხვედრა აზერბაიჯანის პრეზიდენტსა და სომხეთის რესპუბლიკის პრემიერ-მინისტრთან.

შეხვედრაზე განიხილეს სარკინიგზო მაგისტრალის აღდგენა-მშენებლობის საკითხი. საუბარია 185-კილომეტრიანი მონაკვეთის მშენებლობა-აღდგენაზე და 147 კმ-იანი მონაკვეთის რეაბილიტაციაზე, რომელიც აზერბაიჯანს სომხეთისა და ნახიჩევანის (აზერბაიჯანი) ავტონომიური რესპუბლიკის გავლით დააკავშირებს

თურქეთის რესპუბლიკასთან. ეს რკინიგზა აზერბაიჯანისათვის იქნება მეორე გასასვლელი ირანზე.

44-დღიანი ომის დროს ყარაბაღში აზერბაიჯანის არმიის წარმატების შემდეგ, შემდეგ აღედგინათ კონტროლი აზერბაიჯანის ტერიტორიაზე, რომელიც დროებით იყო ოკუპირებული და დაიკავეს მთიანი ყარაბაღის ერთ-ერთი საკვანძო ქალაქი შუშა.

მთიანი ყარაბაღის სტატუსი კვლავ გაურკვეველია. ერთი მხრივ, აზერბაიჯანი მიიჩნევს, რომ ეს უკვე მისი ტერიტორიაა, ვინაიდან მთლიანად აკონტროლებს ყარაბაღში მისასვლელ გზებს; მეორე მხრივ, ყარაბაღში არის სომხეთის რესპუბლიკის მიერ კონტროლირებადი ადგილობრივი ხელისუფლება. ამავდროულად, რუსეთს აქვს მნიშვნელოვანი გავლენა. კერძოდ: ფაქტობრივად აკონტროლებს სომხეთის რესპუბლიკის ეკონომიკის დიდ ნაწილს. სომხეთში (გიუმრიში) განთავსებულია რუსეთის სამხედრო ბაზა.

ექსპერტთა შეფასებით, ყარაბაღში დღევანდელი დე ფაქტო ვითარების გასაღები არა აზერბაიჯანის რესპუბლიკაში, არამედ მოსკოვის კრემლში ინახება.

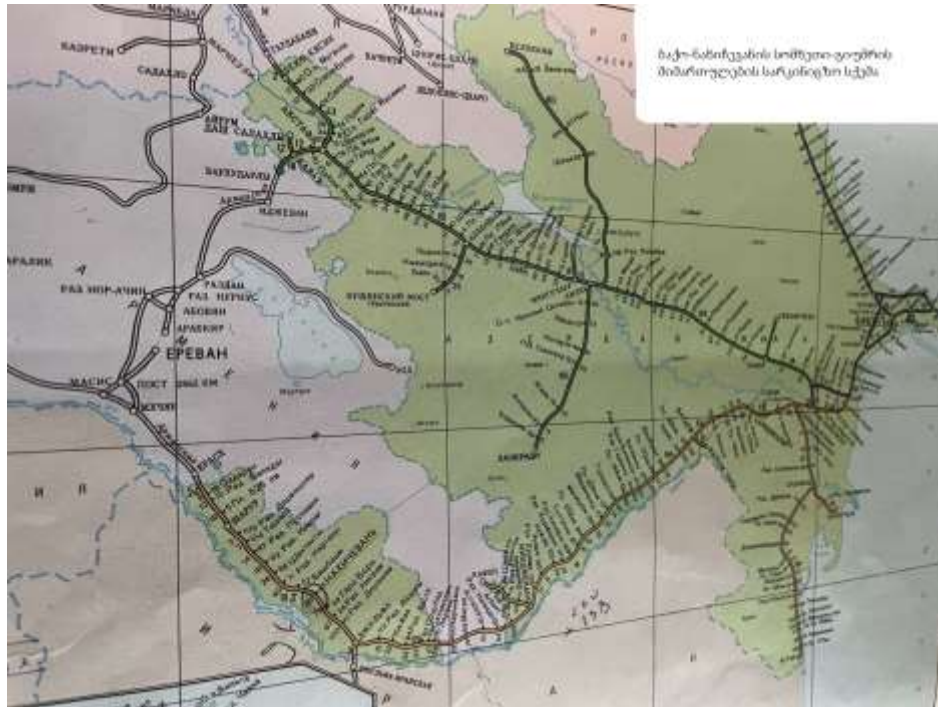
აღნიშნულ კონფლიქტში თურქეთის რესპუბლიკა დაფიქსირდა როგორც მხარე, არა მარტო იმიტომ, რომ იგი მხარს უჭერდა აზერბაიჯანს პოლიტიკურად, არამედ იმიტომაც, რომ ძალიან დიდი იყო მისი სამხედრო-პოლიტიკური დახმარება აზერბაიჯანისადმი, რაც კიდევ ერთხელ მიანიშნებს რეგიონში თურქეთის ინტერესებზე.

საქართველოსთვის ეს პოლიტიკურადაც და ეკონომიკურადაც უაღრესად მნიშვნელოვანი საკითხია. 2020 წლის ბოლოსთვის რუსეთმა შემლო თავისი ინტერესების გაფართოება კავკასიაში, რაც სადღეისოდ უკვე შეიცვალა.

რაც შეეხება რკინიგზის ახალ მონაკვეთს, გეგმის მიხედვით იგი აზერბაიჯანის ქალაქ ჰორალიზიდან დაიწყება და სომხეთის სადგურ მეგრამდე გაგრძელდება. ამ მონაკვეთის სიგრძე 100 კმ-ია და საპროექტო ღირებულება 188 მლნ აშშ დოლარი. შემდეგი მონაკვეთი გაგრძელდება სადგურ მეგრიდან აზერბაიჯანის საზღვრამდე,

სადგურ სალამელექიდან ორდუბადამდე. ამ მონაკვეთის სიგრძე 16 კმ-ია, ხოლო საპროექტო ღირებულება 32 მლნ აშშ დოლარი.

შემდეგი მონაკვეთია სადგურ ორდუბადიდან სადგურ შარურამდე. ამ 147 კმ-იანი მონაკვეთის რეაბილიტაციის საპროექტო ღირებულება 15 მლნ აშშ დოლარია;



წყარო: შპს „საქართველოს რკინიგზის“ გენერალური დირექტორის (1995-2003) აკაკი ჩხაიძის საარქივო მასალა

გეგმის ბოლო მონაკვეთი სადგურ შარურიდან სომხეთის საზღვრამდეა. ამ 24 კმ-იანი მონაკვეთის საპროექტო ღირებულება 25 მლნ აშშ დოლარს შეადგენს.

მთლიანად პროექტის ჯამური ღირებულება 530 მლნ აშშ დოლარია. პროექტის უმეტეს ნაწილს აზერბაიჯანის მხარე დააფინანსებს.

საბჭოთა პერიოდში სადგურ მეგრიდან სალამელექამდე არსებულ მონაკვეთს სომხეთის მხარე არ იყენებდა და იგი იმართებოდა აზერბაიჯანის რკინიგზის მიერ. ეს მონაკვეთი ჩიხური რკინიგზაა სომხეთისთვის, რომელსაც სომხეთის რკინიგზა არ

უკავშირდება. საბჭოთა პერიოდში იგი გამოიყენებოდა, როგორც აზერბაიჯანსა და ნახიჩევანს შორის დამაკავშირებელი მონაკვეთი.

რკინიგზის აღნიშნული მონაკვეთების ამოქმედებით ჩინეთიდან (აზიიდან), ისევე როგორც რუსეთიდან წამოსული ტვირთი მოკლე გზით მოხვდება ირანში, ხოლო ნახიჩევანის გავლით შესაძლებელი იქნება ტვირთის თურქეთში და შემდეგ ევროპაში გადაზიდვა.

ყარსი-ახალქალაქის რკინიგზა, მიუხედავად 2017 წელს ოფიციალური გახსნისა, ვერ ფუნქციონირებს. არსებობს ტექნიკური პრობლემები. ყველაზე დიდი პრობლემა ზოგიერთ მონაკვეთში 34%-იანი ქანობი, რომლის შემცირება აუცილებელია მატარებლის უსაფრთხო მოძრაობისა და მისი სრული წონის შესავსებად.

დღეისთვის სატრანზიტო ტვირთის დიდი ნაწილი სცდება საქართველოს, მის პორტებს და, სხვა ალტერნატიული გზებით, მათ შორის რუსეთის გავლით (რკინიგზითა და პორტებით) ხვდება ევროპაში.

ახალი რეალობიდან გამომდინარე, იმისთვის რომ, საქართველო არ აღმოჩნდეს ამ პროცესში ძალიან დაზარალებული, რისი ალბათობა საკმაოდ მაღალია, ქვეყნის მთავრობა უნდა გამოვიდეს საერთო-კავკასიური სატარიფო პოლიტიკის ახალი პრინციპებით. აზერბაიჯანის, სომხეთის, ირანის, თურქეთისა და საქართველოს სახელმწიფოებთან ერთობლივი შეთანხმების საფუძველზე დაწესდეს მიმზიდველი გამჭოლი ტარიფების შემოღება:

- 1) სამართლებრივი ბაზის შექმნა;
- 2) ახალი მართვის სისტემის დანერგვა;
- 3) ტენდერებისა და ბირჟების მონიტორინგი;
- 4) ტვირთის მოზიდვის სატენდერო ჯგუფის ჩამოყალიბება;
- 5) დამატებითი ტვირთის მოზიდვაზე ახალი გეოგრაფიის ათვისება.

საქართველოს რკინიგზამ უნდა შეძლოს ტვირთის მოზიდვა და გადაზიდვის მოცულობის ზრდა. ამისათვის აუცილებელია ტარიფების ოპტიმიზაცია და შენარჩუნება. ჩვენი ტარიფი მიმზიდველი უნდა იყოს მეზობელი ქვეყნების გადაზიდვების ტარიფებთან შედარებით.

მიუხედავად იმისა, რომ საქართველოს არა აქვს დიპლომატიური ურთიერთობა რუსეთთან, ეს უკანასკნელი მაინც რჩება ერთ-ერთ მთავარ ეკონომიკურ პარტნიორად.

ინფორმაციისთვის: საქართველოს უმსხვილესი სავაჭრო პარტნიორი ქვეყნები 2021 წლის იანვარ-ივნისის მონაცემებით არის ჩინეთი, რუსეთი, აზერბაიჯანი, თურქეთი და ირანი. ეს ის ქვეყნებია, რომლებიც საერთო სარკინიგზო გადაზიდვებში მოიაზრება. მათ საქართველოდან ექსპორტის დაახლოებით 55% უკავიათ. რაც შეეხება იმპორტს, აქ პირველ ხუთეულში შედის თურქეთი, რუსეთი, ჩინეთი, აზერბაიჯანი, სომხეთი, რომელთა წილი 48%-ია.

ამასთან, საქართველო არის აშშ-ის სტრატეგიული პარტნიორი, რომელსაც საკმაოდ რთული ურთიერთობა აქვს ირანთან. თუმცა, საქართველო, ქვეყნის ეკონომიკური ინტერესებიდან გამომდინარე, ყოველთვის ახერხებს ლავირებასა და სწორი პოზიციის დაჭერას.

ეს იდეა ითვალისწინებს ირანიდან მიმავალ სხვადასხვა ტვირთის მოზიდვას სადგურ ჯუღფიდან გიუმრის, ხოლო შემდეგ თბილისი-ფოთი-ბათუმის მიმართულებით. იმ შემთხვევაში, თუ საქართველო შეძლებს სარკინიგზო ტვირთის ირანიდან მოზიდვას, მაშინ ქვეყანაა მოახერხებს გახდეს გამტარ-გამანაწილებელი აღმოსავლეთ-დასავლეთის დამაკავშირებელი ყველაზე პერსპექტიული მიმართულებით.

მიუხედავად იმისა, რომ დღეისთვის სომხეთის რკინიგზის 100% კონცესიით აქვს გადაცემული რუსეთის რკინიგზას (2008 წლის შეთანხმებით – 30-წლიანი ვადით), საქართველოს ხელისუფლებას არ უნდა გაუჭირდეს ეკონომიკური სარგებელი მიიღოს ამ პროექტში.

თუ აღნიშნულ პროექტში საქართველოს ხელისუფლება ვერ დაინახავს საკუთარ როლს და მასში არ მიიღებს მონაწილეობას, საქართველოს რკინიგზას არ ექნება ტვირთბრუნვის გაზრდის პერსპექტივა, ვინაიდან ტვირთი საქართველოში ძირითადად ზღვით და აზერბაიჯანიდან შემოდის (აზერბაიჯანისა და შუა აზიის ტვირთი). თუ ბაქოდან ახალი ხაზი სადგურ ჯულფა-ირანის და შემდეგ ევროპის მიმართულებით იმოდრავენს, საქართველოს რკინიგზა ფაქტობრივად დაკარგავს იმ სატრანსპორტო ტვირთსაც, რაც დღეისათვის მოძრაობს.

4. 2. რა უნდა გაკეთდეს, რომ საქართველოს სატრანსპორტო სისტემამ ფუნქცია არ დაკარგოს?

ეს უნდა იყოს ანაკლიის პორტის განვითარება, რომელიც უნდა ყოფილიყო კიდევ ტვირთის ახალი მოზიდვის ცენტრი, მაგრამ გაურკვეველი ვადითაა შეჩერებული. კერძოდ, საქართველოს მთავრობამ 2020 წლის 9 იანვარს გააუქმა კონტრაქტი ანაკლიის განვითარების კონსორციუმთან, რომელიც აღნიშნულ პორტს აშენებდა და უკვე წელიწადზე მეტია, გამოვლენილი არ არის ახალი კომპანია, რომელიც დაიწყებს პორტის სამშენებლო სამუშაოებს. ამავე მოვლენების პარალელურად, აზერბაიჯანის რკინიგზასა და საავტომობილო ტრანსპორტს უჩნდება ახალი პერსპექტივა, რომ ტვირთი თურქეთისა და ირანის მიმართულებით გადაზიდოს ახალი რკინიგზით და ყარსს მიუერთდეს. რა თქმა უნდა, აზერბაიჯანისთვის ეს უფრო მომგებიანია, ვინაიდან მის სარკინიგზო მონაკვეთზე გატარებულ ტვირთზე აზერბაიჯანის სატარიფო პოლიტიკა ვრცელდება, რაც ეკონომიკური სარგებლის მომტანია აზერბაიჯანისთვის. იგი რაც უფრო გრძელ მონაკვეთზე გაატარებს ტვირთს, მით მეტ შემოსავალს მიიღებს. ამგვარად, თუ ამ ახალი ტვირთნაკადის გარკვეული პროცენტი საქართველოს ტერიტორიაზე არ გაივლის, ქვეყნის სატრანსპორტო სისტემა შემოსავლებს დაკარგავს.

ამასთანავე, გასათვალისწინებელია საქართველოს პორტების გამტარუნარიანობა, იმათი ადგილმდებარეობა, რომლებიც საკურორტო ქალაქებში

მდებარეობს და არა აქვთ შესაძლებლობა გაფართოებისა და გაძლიერების. ამავე დროს, დიდი წყალწყვის გემებისთვის სერიოზული პრობლემა იქმნება, ვინაიდან ფოთისა და ბათუმის პორტები ვერ იღებენ 20 000-ტონიანი წყალწყვის გემებს, თავს იჩენს უამრავი პრობლემა, რადგან საჭიროა პორტის აკვატორიის დაღრმავება, რომელიც გაზრდის ხარჯებს, რაც პორტისვე შიდა ტარიფზე აისახება.

საყურადღებო თემაა ანაკლიის პორტის მშენებლობის ისტორია, რომელზეც ერთი საინტერესო სტატია გვთავაზობს,⁵³ რომელშიც საუბარია იმაზე, თუ როგორი იქნებოდა საქართველო, ანაკლიის პორტი რომ ამუშავებულიყო. ეს არის პროექტი, რომელიც ცვლის თამაშის წესებს. ამჟამად, აღარ ვიცით როგორ, რომელი თამაშის წესები შეცვალა ანაკლიის პორტმა. გემის თანახმად, 50 წლის განმავლობაში პროექტი 60 მლრდ დოლარის ეკონომიკურ ღირებულებას შექმნიდა. სამწუხაროდ, ეს პორტი დღეს გაჩერებულია. შავი ზღვისპირეთში საქართველო ერთადერთი ქვეყანაა, რომელსაც ღრმაწყლოვანი პორტი არა აქვს. ამიტომ, შავ ზღვაში დატვირთული გემების დაახლოებით 65% ვერ შემოდის. ეს არის საკმაოდ მძიმე რეალობა. შავ ზღვაში ყველაზე ღრმა პორტი აფხაზეთის პორტთან მდებარე ანაკლიაში 400 ჰექტარ ფართობზე უნდა გაშენებულიყო. სტატისტიკისთვის გვინდა მოვიყვანოთ სათანადო რიცხვები. მაგალითად, ფოთის პორტის სიღრმე 8 მეტრია, ბულგარეთში – 11 მეტრი, რუსეთში – 14 მეტრი. 14 მეტრია ასევე თურქეთსა და რუმინეთში. ანაკლიაში კი შესაძლებელი იყო 16 მეტრი სიღრმის მქონე პორტის აშენება. ამას დამატებოდა ანაკლიის თავისუფალი ინდუსტრიული ზონა და რა თქმა უნდა, დასახლება, რომელიც მოემსახურებოდა პორტს, ასევე ლოჯისტიკური ცენტრი და უამრავი სხვა დაწესებულება.

ანაკლიის ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის მშენებლობის 50-წლიან გეგმას საფუძველი პირველად 2016 წლის 3 ოქტომბერს ჩაეყარა. პირველი ფაზა ეს იყო 2020-

⁵³ როგორი იქნებოდა საქართველო, ანაკლიის პორტი რომ აშენებულიყო? ინტერნეტგამოცემა „ამბები.ge“. 26. 01. 2022;
https://cdn.ambebi.ge/media/specprojects/anakliis_porti/?fbclid=IwAR2Xrh5apxFERqVYnynyPXX4oBmGoDdD3kCRi244PAWo4SpP_zMGWb_quxE

2021 წლები, როდესაც დაიწყებოდა პორტის მშენებლობა, უნდა შექმნილიყო 2300-ზე მეტი სამუშაო ადგილი, ხოლო 2029 წლისთვის სამუშაო ადგილთა რაოდენობა დაახლოებით 19500-მდე გაიზრდებოდა. რაც შეეხება პორტის მთლიან გამტარობას, საბოლოოდ ფაზაში 100 მლნ ტონა ტვირთამდე უნდა გაეტარებინა. რა თქმა უნდა, აქ პორტის მშენებლობაში ჩართული იყო ანაკლიის განვითარების კონსორციუმი და ამერიკული კომპანია „კონტი ინტერნეშენალის“ (LLC Conti International) მიერ დაფუძნებული ერთობლივი კომპანია. ერთი წლის განმავლობაში ჩატარდა უამრავი კვლევა, მათ შორის პროექტი გააცნეს სტრატეგიულ პარტნიორებს და უკვე 2017 წლის დეკემბერში დაიწყო სამუშაოები.

საზეიმო გახსნა 2018 წლის 15 თებერვალს გაიმართა. 2018 წელს კონსორციუმს საინვესტიციო ტერიტორია 52 წლის ვადით გადაეცა. ამ პერიოდის გასვლის შემდეგ, პორტი უბრუნდებოდა სახელმწიფოს. როგორც პროექტის ერთ-ერთი თანაავტორი მამუკა ხაზარაძე აცხადებს, ანაკლიის პორტის მშენებლობას პრობლემები დაეწყო 2019 წლიდან და 2020 წლის 9 იანვარს ცნობილი გახდა, რომ მთავრობამ მიიღო გადაწყვეტილება, ანაკლიის განვითარების კონსორციუმისა და საინვესტიციო ხელშეკრულების შეწყვეტის შესახებ. ეს არის სერიოზული დარტყმა საქართველოს ეკონომიკაზე, ვინაიდან მეორე წელიწადი იწურება, მესამე დაიწყო და ამ პროექტთან დაკავშირებული არანაირი სიახლე არ გვაქვს. პროექტი საინტერესოა არა მხოლოდ როგორც პორტი, არამედ სარკინიგზო ინფრასტრუქტურისთვისაც ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი გამოწვევაა. უნდა აღინიშნოს, რომ კონტრაქტში, რომელიც მთავრობასთან გააფორმა კონსორციუმმა, თავიდანვე იყო ჩადებული, რომ რკინიგზის ხაზი უნდა მისულიყო ამ პორტამდე. ეს გახლდათ მნიშვნელოვანი კომპონენტი, რომლის შესაბამისადაც, საქართველოში ამოქმედდებოდა რამდენიმე დიდი პორტი – ფოთი, ბათუმი და რა თქმა უნდა, ანაკლია თავისი სიდიდით იქნებოდა ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი, რომელიც შავ ზღვაზე ძალიან ბევრი უპირატესობით ისარგებლებდა.

ანაკლიის პორტი იმდენად მნიშვნელოვანია, რომ თუ ეს პროექტი განახლდება, შეიძლება უფრო ფართო სპექტრის მოზიდვა და აქ საქართველოს მთავრობა უნდა ჩაებას. მაგალითად, იგივე ინტერესი ექნება აზერბაიჯანს, სომხეთს, თურქეთს, ირანსაც კი რა თქმა უნდა, იმის გათვალისწინებით, რომ ეს უნდა იყოს სუფთა სამოქალაქო პროექტი, ვინაიდან ამ რეგიონისთვის და ტვირთების მოზიდვის თვალსაზრისით, ე. წ. კავკასიური მარშრუტისთვის პროექტი ძალიან საყურადღებოა. სწორედ ეს მისცემს საქართველოს გარანტიას, რომ პროექტის განხორციელებითა და შესაბამისად, წარმატებით დაინტერესებული იქნება მთელი რეგიონი. ამიტომ ანაკლიის პორტის, როგორც რეგიონული პროექტის განხორციელება, ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ამოცანაა, რაც გააძლიერებს საქართველოს ეკონომიკურ, პოლიტიკურ უსაფრთხოებას. იგი ასევე უფრო მეტ შანსს მისცემს საქართველოს კორიდორს. ირანისთვისაც შეიქმნება ალტერნატივა, ტვირთები მისთვის მომგებიანად გაატაროს კავკასიის კორიდორშიც.

რუსეთის აგრესიამ უკრაინაში ახალი გეოსტრატეგიული, გეოპოლიტიკური ვითარება წარმოაჩინა. როდესაც ვიწყებდით აღნიშნულ კვლევას, წარმოდგენაც არ გვქონდა, რომ მოვლენები ასე განვითარდებოდა და რუსული აგრესია საქართველოს 2008 წლის და უკრაინაში 2014 წლის ტრაგიკული მოვლენების შემდეგ ასეთ მასშტაბებს მიიღებდა. ჩვენი კვლევა სხვა სპეციფიკაა და ამიტომ ამ კონფლიქტის შესახებ არ მოვყვებით, თუმცა ფაქტია, რომ რუსეთის შეჭრამ უკრაინაში გააჩინა ახალი ეკონომიკური პერსპექტივა, თუ შეიძლება ასე ვუწოდოთ. კერძოდ, წამყვანმა ევროპულმა ქვეყნებმა უარი თქვეს რუსეთთან ეკონომიკურ კავშირებზე, ჩაიკეტა რუსეთის რკინიგზა. ჩვენ მიერ მოძიებული მასალებით საინტერესო ციფრებთან გვაქვს საქმე. საქართველოში გადატანილი ტვირთების სტატისტიკით 2022 წლის პირველი 4 თვის განმავლობაში (16 ივნისი, 2022 წელი), 12,8 მლნ ტონა ტვირთი გადაიზიდა. ეს არის 200 000 ტონით მეტი, ვიდრე 2021 წელს. ეს კიდევ ერთხელ მეტყველებს, რომ საქართველოში რკინიგზის ინფრასტრუქტურა არ არის სათანადოდ გამოყენებული. უკრაინაში ერთი მხრივ, სამხედრო შეჭრამ და მეორე მხრივ,

ყარაბაღის 2020 წლის 50-დღიანმა ომმა გააჩინა ახალი გამოწვევები საქართველოს რკინიგზისთვის. სამწუხაროდ, საქართველოს რკინიგზა ამ გამოწვევებს ვერ შეხვდა მომზადებული.

საქართველოში სატრანზიტო მიმართულების კიდევ ერთ საკითხზე უნდა გავამახვილოთ ყურადღება. ესაა ელექტროენერგიის ტრანზიტი.

რუსეთის აგრესიამ უკრაინაში გააჩინა მოთხოვნა არა მარტო ტვირთების გადაზიდვის სარკინიგზო და საზღვაო ფლოტების ალტერნატიული მარშრუტით ჩანაცვლების, არამედ ევროპისთვის ელექტროენერგიის პირდაპირ მიწოდებისა, რაც იმას ნიშნავს, რომ ელექტროენერგიის გამომუშავება მოხდება მესამე ქვეყნებში, ხოლო შავი ზღვის ფსკერზე განთავსებული კაბელის მეშვეობით იწარმოებს ამ ელექტროენერგიის მიწოდება ევროპისთვის წარმოშობილი დეფიციტის დასაფარად.⁵⁴

ჯერ კიდევ 2010 წელს საერთაშორისო სავალუტო ფონდის დოკუმენტებში ნათლად იყო გაწერილი საქართველოს ეკონომიკის დარგების პერსპექტივები. სავალუტო ფონდის რეკომენდაციით, ჰიდრორესურსების პოტენციალიდან გამომდინარე, უნდა აშენებულიყო რამდენიმე დიდი ჰიდროელექტროსადგური, რაც უზრუნველყოფდა არა მარტო საქართველოს მოხმარებას, არამედ მოგვცემდა ექსპორტის საშუალებასაც. 2022 წლის 6 ოქტომბერს შეხვედრა გაიმართა ევროკომისიის პრეზიდენტ ურსულა ფონ დერ ლაიენსა და საქართველოს პრემიერ-მინისტრ ირაკლი ღარიბაშვილს შორის, სადაც გადაწყდა შავი ზღვის ფსკერზე ასეთი კაბელის მშენებლობა, თუმცა, სამწუხაროდ, საქართველო ელექტროენერგიის ექსპორტის მცირე პოტენციალის გამო მიიღებს საკმაოდ მცირე შემოსავალს.

ნაშრომში წარმოდგენილია ხედვა, რათა უფრო ეფექტიანი გახდეს საქართველოს რკინიგზით იმ ტვირთების გადაზიდვა, რომელსაც პოტენციურად

⁵⁴ თენგიზ აბლოტია – „Азербайджан предоставил возможность, но Грузия потеряла шанс“ („აზერბაიჯანმა მოგვცა შესაძლებლობა, მაგრამ საქართველომ დაკარგა ეს შანსი“. 24. 12. 2022; <https://haqqin.az/comics/269618>

მიიღებს ფოთი, ანაკლია და ბათუმის პორტები. ამ ტვირთის გადაზიდვა უნდა მოხდეს საქართველოს გავლით. რა თქმა უნდა, საგზაო ინფრასტრუქტურა მნიშვნელოვანია და საგზაო პროექტი საქართველოში ხორციელდება. კერძოდ, ეს გახლავთ პროექტი – სარფი-წითელი ხიდი. მაგრამ 2012 წლის შემდეგ ეს პროექტი მნიშვნელოვანი შეფერხებით ხორციელდება. რიკოთის გარდა დიდი ნაწილი უკვე დასრულებული უნდა ყოფილიყო ჯერ კიდევ 2020 წელს, მაგრამ სხვადასხვა სუბიექტური და ობიექტური პრობლემის გამო, რაშიც დიდია საქართველოს მთავრობის წილი, ეს პროექტი დასრულებული არ არის. ძალიან გართულებულია მშენებლობა საქართველოს საავტომობილო გზაზე, განსაკუთრებით რიკოთის მონაკვეთზე, სადაც მიმდინარეობს რეკონსტრუქცია-მშენებლობა, რომელიც წესით 2023 წელს უნდა დასრულდეს და მოხდეს ტვირთების გადაზიდვა. აქ პრობლემას წარმოადგენს საქართველოს რკინიგზის რიკოთის მონაკვეთის დაუსრულებელი რეკონსტრუქცია, რომელიც დაიწყო 2010 წელს. სამწუხაროდ, ჩამოწოლილი მეწყრის გამო იგი ხელახლა გახდა სარეკონსტრუქციო. თან, როგორც ამ დარგის სპეციალისტები⁵⁵ ამბობენ, იქ არ არის საკმარისი ტექნიკური გამართულობა, რათა უფრო დაჩქარდეს ვაგონების გადაზიდვა. მეორე საკითხია ერთლიანდაგიანი რკინიგზა, რომელიც ასევე პრობლემატურია. ასევე, პრობლემაა დატვირთული ყარსი-ახალქალაქი-თბილისის მონაკვეთი ტექნიკური გაუმართაობის გამო. ანუ, შეიძლება ითქვას, რომ საქართველოს რკინიგზა მოუმზადებელი შეხვდა იმ დიდ ტვირთნაკადს და ახალ რეალობას. სამწუხაროდ, მიმდინარეობს გადაბრალების პოლიტიკა, რომ აქ დამნაშავეა არა საქართველოს ხელისუფლება, არამედ „ვიღაც სხვა“.

თავის ინტერვიუში აზერბაიჯანის ტრანსპორტის მინისტრის მოადგილე და აზერბაიჯანის რკინიგზის ყოფილი ხელმძღვანელი ჯავიდ ყურბანოვი აღნიშნავს,⁵⁶ რომ საერთაშორისო სატრანზიტო კორიდორები, რომლებიც აზერბაიჯანის გავლით

⁵⁵ რამაზ ნიკოლაიშვილის ინტერვიუ თორნიკე კუპატაძესთან. თბილისი, 2020.

⁵⁶ რამაზ ნიკოლაიშვილის ინტერვიუ აზერბაიჯანის ტრანსპორტის მინისტრის მოადგილესთან, აზერბაიჯანის რკინიგზის ხელმძღვანელთან (2015-2022) ჯავიდ ყურბანოვთან. ბაქო, ივლისი, 2022.

მიემართება ევროპისა და აზიისკენ, როგორც სიშორით, ასევე ეკონომიკურად, გადაზიდვებისთვის მომგებიანია. ამ ფონზე, განსაკუთრებული მნიშვნელობა აქვს კავკასიურ ე. წ. „საშუალო კორიდორს“, რომელიც გაამარტივებს კასპიის რეგიონის დაკავშირებას ჩინეთთან, შემდეგ საქართველო-თურქეთის გავლით ევროპასთან. დღეს საქართველოს დიდი პოტენციალი აქვს ამ კორიდორის ამოქმედებით. მეტიც, ამჟამად საქართველოს შეუძლია 35 მლნ ტონა ტვირთის გადაზიდვა. აქედან 18-25 მლნ ტონა ნავთობი და ნავთობპროდუქტია; დანარჩენი 3-10 მლნ ტონა კონტეინერები და სხვა სახის ტვირთია. სწორედ ამიტომ აქვს დიდი მნიშვნელობა საქართველოში ანაკლიის პორტის მშენებლობას, რომელიც ხელს შეუწყობს დიდი აბრეშუმის გზის განვითარებას. ამ პორტის ამუშავებით ტვირთნაკადი 16-20 მლნ ტონით გაიზრდება. ასევე, გაიზრდება საქართველოს გეოპოლიტიკური როლი რეგიონსა და მსოფლიოში.

შავი ზღვისპირეთის საქართველოს მონაკვეთი განლაგებულია ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელი დერეფნის კარიბჭეზე. მისი მაქსიმალურად გამოყენება დიდ სარგებლობას მოუტანს აღნიშნული კონტინენტების ქვეყნებს. ამასთან, საერთაშორისო პორტ „ანაკლიისა“ და დერეფნების ეფექტიანი გამოყენება უზრუნველყოფს როგორც დასავლეთ-აღმოსავლეთის, ისე ჩრდილოეთ-სამხრეთის ვარიანტების ერთობლივ განხორციელებას. ეს კი ნიშნავს, რომ ბათუმისა და ფოთის ნავსადგურებს ნამდვილად შეუძლია ტრანსპორტის გამანაწილებელი კვანძის ფუნქციის შესრულება. ამ ნავსადგურებიდან მოხერხებული და ხელსაყრელი იქნება ხმელთაშუა ზღვის ნავსადგურებისაკენ გადაადგილება, ხოლო იქიდან – ტრანსკონტინენტურ ხაზებზე.

ანაკლიის პორტის რკინიგზის კომპლექსური განვითარების უზრუნველყოფისათვის მიზანშეწონილად და აუცილებელ პირობად მიგვაჩნია, რომ ცალკეული ელემენტებისა და ობიექტების სრულყოფის, გაძლიერების, მოდერნიზაციის ტექნიკური დავალებები შედგეს ერთობლივად (ურთიერთშეთანხმებით) და ასევე ერთობლივად შეასრულონ საზღვაო და სარკინიგზო მხარეებმა, ხოლო დაპროექტება დაევალოს ერთ შესაბამის საპროექტო

ორგანიზაციას, რომელიც შესასრულებელ სამუშაოებში ჩააბამს მაღალკვალიფიციურ სწავლულებს, სპეციალისტებსა და თანაშემსრულებელ ორგანიზაციებს.

ნავსადგურთა მომსახურე რკინიგზის სადგურთა სიმძლავრის დადგენისას მხედველობაში უნდა გვქონდეს ის სპეციალური გარემოება, რომ ასეთ სადგურებში გადასამუშავებელი ვაგონნაკადები ორჯერ დახარისხებას ექვემდებარება. პირველი დახარისხება წარმოებს – სადგურში მოსულ ორგანიზებულ მატარებლების ან გადამცემი შემადგენლობებისთვის ნავსადგურის სატვირთო პუნქტებში ვაგონთა მისაწოდებლად, ხოლო მეორე დახარისხება ესაჭიროება აღნიშნული პუნქტებიდან გამოტანილ ვაგონთა ჯგუფებს ახალი მატარებლის ფორმირებისა და დანიშნულებისამებრ გაგზავნისათვის. გარდა ამისა, ფოთის, ბათუმისა და ყულევის რკინიგზის სადგურებში მიმდინარეობს აგრეთვე დიდი მოცულობის სხვადასხვა სახეობის დამატებითი სამანევრო სამუშაოები.

ნავსადგურების მოდერნიზაცია, ახალი ნავსადგურის „ანაკლიისა“ და რკინიგზის სადგურის კვანძის მშენებლობა მჭიდროდ უკავშირდება საქართველოს რკინიგზის მთავარი მაგისტრალის რეაბილიტაციას, გაძლიერებას. აღნიშნული კი პერსპექტივაში ითვალისწინებს გადაზიდვის სიმძლავრის გაზრდას; ვაგონნაკადების მუშაობის დაჩქარებას, მოძრავი შემადგენლობის ეფექტიან გამოყენებასა და საექსპლუატაციო ხარჯების შემცირებას; საზღვაო და სარკინიგზო ტრანსპორტის ურთიერთქმედების სრულყოფას; საზღვაო და სარკინიგზო მოწყობილობათა რაციონალური ინფრასტრუქტურის შექმნას, რამაც უნდა უზრუნველყოს საზღვაო და სარკინიგზო ტრანსპორტის საქმიანი და ოპტიმალური კონტაქტი.

ჩემი მოსაზრებით, ანაკლიის პორტში საბოლოო გადასასვლელის საკითხიც უნდა მოგვარდეს. საქართველოში საბოლოო გადასასვლელებმა ვერ იმუშავა, ვინაიდან საქართველოსა და ევროპულ ქვეყნებს შორის რკინიგზის მიმოსვლაში არსებობს პრობლემა. კერძოდ, ჩვენი გოგორწყვილები უფრო განიერია, ვიდრე ევროპული. აღნიშნულიდან გამომდინარე, აუცილებელია ანაკლიის პორტის დაპროექტების დროს გაითვალისწინონ სპეციალური საამქრო, სადაც მოხდება გოგორწყვილების

შეცვლა, ისევე როგორც ეს ყარსი-ახალქალაქის პროექტშია გათვალისწინებული. ეს საპროექტო წინადადება საქართველოს მთავრობამ წინასწარ უნდა გააცნოს ინვესტორ კომპანიას, რათა შემდგომში არ წავაწყდეთ ახალი სახის პრობლემებს.

4.3. რუსეთში მშენებარე აზოვისა და კასპიის ზღვების დამაკავშირებელი თანამედროვე არხის მშენებლობა – პროექტი „ევრაზია“

რაც შეეხება პროექტ „ევრაზიას“, აღნიშნულის შესახებ საქართველოში ძალიან მწირი ინფორმაციაა, თუმცა რუსეთის დღევანდელი ხელისუფლება უკვე რამდენიმე წელია მუშაობს მასზე. თუმცა სადღეისოდ უკრაინაში მიმდინარე მოვლენების გამო მნელია იმის თქმა, რასაც სხვა შემთხვევაში ვიტყოდით, რომ ეს პროექტი რუსეთს მისცემდა თავისი სატრანზიტო პოტენციალის კიდევ უფრო მეტად გაზრდის საშუალებას. მისი განხორციელების შემთხვევაში, გემი, რომელიც დაიტვირთებოდა კასპიის ზღვაში, ყოველგვარ რკინიგზასა თუ ავტოტრანსპორტზე გადატვირთვის გარეშე, მხოლოდ ზღვისა და არხის მეშვეობით მოხვდებოდა კასპიის ზღვიდან ჯერ აზოვის, ხოლო შემდეგ შავ ზღვაში, რაც მნიშვნელოვნად შეამცირებდა ტრანზიტის ღირებულებასა და გაზრდიდა ეფექტიანობას. შავი ზღვიდან აღნიშნული ტვირთი ან პირდაპირ დაუკავშირდებოდა ევროპულ პორტებს, ან ბოსფორის სრუტის გავლით გადავიდოდა სხვა კონტინენტებზე. საქართველოსთვის ეს იქნებოდა დიდი გამოწვევა, ვინაიდან ამ პროექტის ამუშავება დააკარგვინებდა ჩვენს ქვეყანას ტვირთებს.

4.4. რუსეთის, ირანის, ყაზახეთის, თურქმენეთისა და აზერბაიჯანის ერთობლივი პროექტი

პროექტ „ევრაზიისგან“ განსხვავებით, აღნიშნული პროექტი უფრო რთულად განსახორციელებელი ჩანს, ვინაიდან არც დაფინანსების წყაროა ცნობილი და არც

პროექტის ტექნიკური დეტალები. თუმცა, დღევანდელი გადმოსახედიდან სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანი ხდება რუსეთისა და ირანისთვის, რომლებიც ცივილიზებულ სამყაროს ნელ-ნელა შორდებიან და ეძებენ ალტერნატიულ მარშრუტებს თავიანთი ტვირთების გადასაზიდად.

4.5. აფხაზეთის რკინიგზის შესაძლო გახსნის პერსპექტივა, როგორც აფხაზეთთან პირდაპირი დიალოგის დაწყების საშუალება

საქართველოს რკინიგზის აფხაზეთის მონაკვეთი (ინგირი-სოხუმი-განთიადი) 1992-1993 წლების რუსეთის მიერ აფხაზეთის ოკუპაციის შემდეგ გაჩერდა. სხვადასხვა დროს, აფხაზეთის კონფლიქტის სამშვიდობო დარეგულირების პროცესის დროს, საუბარი იყო აღნიშნული რკინიგზის გახსნაზე, თუმცა საკითხი საუბარს არ გასცდენია. რუსეთის საოკუპაციო ხელისუფლებამ, აფხაზეთის მოქმედ ხელისუფლებასთან ერთად მოახდინა აღნიშნული რკინიგზის (განთიადი-სოხუმის მონაკვეთის) რეაბილიტაცია, რასაც როგორც სამოქალაქო, ისე სამხედრო თვალსაზრისით იყენებს კიდევ. აღდგენილია რკინიგზის სხვა მონაკვეთებიც (გალის მიმართულებით), რასაც რუსეთისა და აფხაზეთის დე ფაქტო ხელისუფლებისთვის სამხედრო-სტრატეგიული მნიშვნელობა აქვს. აღსანიშნავია, რომ გეოპოლიტიკური ვითარებიდან გამომდინარე, აფხაზეთის დე ფაქტო ხელისუფლების ერთდერთი პოლიტიკური და ეკონომიკური მოკავშირე სწორედ რუსეთია. შესაბამისად, აფხაზები უნდა ხვდებოდნენ, რომ საქართველოსთან დიალოგის დაწყება მათ ახალ პერსპექტივას გაუჩენს. ეს საკმაოდ რთული პროცესია, თუმცა აღსანიშნავია, რომ საქართველოსა და რუსეთს შორის მოლაპარაკებისას, როდესაც საუბარი იყო რუსეთის მსოფლიო სავაჭრო ორგანიზაციაში (WTO) გაწევრიანებაზე, დოკუმენტში ჩაიდო პუნქტი, რომლის თანახმადაც, გადაზიდული ტვირთები უნდა გაკონტროლებულიყო საქართველოს მხრიდან. თუმცა, 2012 წელს ხელისუფლების ცვლილების შემდეგ, მმართველმა პარტიამ „ქართულმა ოცნებამ“ უარი თქვა

საქართველოსთვის ამ ძალიან მნიშვნელოვანი პროექტის რეალიზებაზე, რომელიც საქართველოს მისცემდა შესაძლებლობას თავისი ეკონომიკური საზღვრები გაეკონტროლებინა.

მაგრამ სამწუხაროდ, უკრაინაში რუსეთის შეჭრის შემდგომი მოვლენებიდან გამომდინარე, ყოველივე ზემოთქმულის განხორციელება ალბათ უკვე წარმოუდგენელიცაა. ამიტომ აღნიშნული საკითხის განხილვასაც ვფიქრობთ, ჯერჯერობით აზრი აღარ აქვს.

2022 წლის ოქტომბერში საქართველოს რკინიგზა 150 წლის ხდება. ჩემს კვლევაში მოცემულია ის ისტორიული პერიპეტიები, თუ როგორ იწყებოდა და ვითარდებოდა საქართველოში რკინიგზა და თბილისის მეტროპოლიტენი (რომელიც პირველ ეტაპზე რკინიგზის დაქვემდებარებაში იყო). ნაშრომში შევეცადე, არა მხოლოდ ისტორიული და სოციალური კუთხით შემეხედა საქართველოს რკინიგზის განვითარებისთვის, არამედ ის პერსპექტივებიც წარმომეჩინა, რომელიც დღეს აქვს საქართველოს.

4.6. საქართველოში კახეთის რკინიგზის პერსპექტივა

როგორც ზემოთ განვიხილეთ, ილია ჭავჭავაძე მნიშვნელოვან როლს ანიჭებდა კახეთში რკინიგზის გაყვანის ორგანიზებას. ჯერ კიდევ 1878 წლის 26 აპრილს იგი მონაწილეობდა თბილისის გუბერნიის თავად-აზნაურთა საგანგებო კრებაში, რომელზეც განიხილებოდა ბაქო-თბილისის რკინიგზის კახეთში გაყვანის საკითხი. დიდი მწერალი და საზოგადო მოღვაწე კომისიაშიც აირჩიეს, რომელსაც სათანადო საბუთები უნდა მოემზადებინა მთავრობისთვის წარსადგენად, თუმცა კრების მონაწილეთა ერთი ნაწილი ამ პროექტს არახელსაყრელად მიიჩნევდა ცივგომბორის ქედთან დაკავშირებული ხარჯებისა და მგზავრთა სავარაუდო ნაკლებობის გამო.

როგორც ჩანს, ილია ჭავჭავაძეს კახეთის რკინიგზაზე ფიქრი და ზრუნვა არ შეუწყვეტია. ამას მოწმობს 1902 წლის 29 ივნისს გაზეთ „ივერიაში“ ხელმოუწერლად

გამოქვეყნებული მისი წერილი „ტფილისი, ივნისის 29“, რომელიც სწორედ აღნიშნულ საკითხს მოიცავს. ეს წერილი მწერლის თხზულებათა ოცტომეულში დაიბეჭდა სათაურით „რკინიგზის მოლოდინი კახეთში“ (ჭავჭავაძე, 2007).

მართალია, ილია ვერ მოესწრო კახეთში რკინიგზის გაყვანას, თუმცა, აქ პირველმა მატარებელმა 1914 წლის 22 სექტემბერს გაიარა. მომდევნო წლიდან ინტენსიურად მოძრაობდნენ სატვირთო და სამგზავრო მატარებლები. სიმბოლურია, რომ რკინიგზის გაყვანა თავად-აზნაურთა ერთი ნაწილისა და ილია ჭავჭავაძის დისშვილის კოტე აფხაზისა თაოსნობით განხორციელდა.

სამწუხაროდ, გასული საუკუნის 90-იანი წლებიდან კახეთში მხოლოდ სატვირთო მატარებლები მოძრაობდნენ და ისიც იშვიათად.

ვფიქრობთ, საქართველოს ტურისტული და ეკონომიკური პოტენციალის გაზრდისთვის აუცილებელია კახეთის რკინიგზის მოდერნიზაცია და ე. წ. „ჩრდილოეთ მარშრუტის“ უზრუნველყოფა, რომელიც ჯერ კიდევ XIX საუკუნეში არსებობდა. შესაბამისად, დროულად უნდა დაიწყოს ამ პროექტზე მუშაობა. აღნიშნული კი მნიშვნელოვნად გაზრდის კახეთში ტურისტულ და ეკონომიკურ აქტივობას.

5. დასკვნა

ჩვენი დისერტაციის თემა უაღრესად აქტუალურია საქართველოს ეკონომიკური ინფრასტრუქტურის ჩამოყალიბების კვლევის თვალსაზრისით. ფაქტია, რომ კვლევა, რომელიც მოიცავს საქართველოს რკინიგზის ისტორიის (წლეულს საქართველოს რკინიგზა 150 წლის ხდება) ერთიან სურათს, სამწუხაროდ, არ მოიძიება. აღნიშნულიდან გამომდინარე, შევეცადეთ იმ ინფორმაციის სისტემატიზება, რომელიც სხვადასხვა წყაროებში მოიპოვება. ჩვენი კვლევისას გამოჩნდა, რომ უფრო მეტი მასალა მოიპოვება საქართველოს რკინიგზის ისტორიის საწყის ეტაპზე, ვიდრე შემდგომი პერიოდებისა. კერძოდ, როგორ ყალიბდებოდა რკინიგზა, როგორ ხდებოდა პროექტირება, ვინ მონაწილეობდა ამ პროექტირებაში და ა. შ. თუმცა, უკვე 1917 წლის შემდეგ, საქართველოს რკინიგზაზე ძალიან მწირი მონაცემები მოიპოვება. შესაბამისად, ჩვენ შევეცადეთ უფრო მეტი მასალა მოგვეგროვებინა როგორც ქართული, ასევე უცხოური წყაროებიდან, აგრეთვე იმ წყაროებიდან, რომელიც კონკრეტული ინფორმაციას მოიცავენ. ამ მიზნით, ჩვენ რამდენიმე ინტერვიუ ჩავიწერეთ იმ სპეციალისტებთან, რომლებიც ხელმძღვანელობდნენ რკინიგზას, რომელთაც იციან რკინიგზის საქმიანობა და შესაბამისად, ნაშრომში წარმოვაჩინეთ საქართველოს რკინიგზის ისტორიის მეტ-ნაკლებად შეკრული ფორმა.

კვლევის დროს გვერდს ვერ და არ ავუვლიდით იმ სოციალურ ასპექტებს, რაც ხდებოდა განსახილველი ეპოქის საქართველოში, აგრეთვე როგორც იმპერიული რუსეთის, ასევე 1917-1921 წლების საქართველოში. კერძოდ, შევისწავლეთ სოციალური, ეკონომიკური და პოლიტიკური მდგომარეობა, რა იყო საქართველოს რკინიგზისა თუ სხვა ეკონომიკური აქტივობების განმაპირობებელი. ამიტომ, შეიძლება ითქვას, რომ ჩვენი კვლევა არა მარტო ისტორიული, არამედ სოციალური ხასიათისაცაა, ვინაიდან შევეცადეთ აღგვეწერა ის სოციალური თუ ეკონომიკური ფაქტორები, რა დროსაც ხდებოდა რკინიგზის განვითარება.

კვლევის ყველაზე რთული ეტაპი მაინც საბჭოთა პერიოდი გამოდგა, ვინაიდან არანაირი ისტორიული წყარო არ მოგვითხრობს საქართველოს რკინიგზის მამოძრავებელი და განმავითარებელი ფაქტორების შესახებ და შესაბამის ლიტერატურაში ძირითადად მხოლოდ რუტინული ფაქტებია აღწერილი. თუმცა, უნდა ითქვას, რომ სწორედ საბჭოთა პერიოდში მოხდა საქართველოს რკინიგზის მოდერნიზაცია, იზრდებოდა გადაზიდვები. აქ თავი იჩინა საბჭოთა სისტემის პრობლემამ. როგორც იმ პერიოდის თვითმხილველთა ინტერვიუებიდან ჩანს, საკმაოდ დიდი რაოდენობით ხდებოდა ე. წ. ცარიელი მატარებლების გადატარება, რომელიც, ერთი მხრივ, თითქოს ზრდიდა რკინიგზის გადაზიდვების მოცულობას, თუმცა, მეორე მხრივ, არაფერს არ ემსახურებოდა, მხოლოდ მოცულობების ზრდის ჩვენებასა და ე. წ. „პატაკების“ (ანგარიშებზე) წარდგენაზე იყო ორიენტირებული.

რკინიგზის ისტორიაში კარგად გამოჩნდა, რომ ბოლშევიკური რუსეთის დროს საქართველოს რკინიგზა, ისევე როგორც საბჭოთა კავშირის სტრუქტურა, თითქმის მთიანად გასამხედროებული იყო. რეპრესიულმა მანქანამ, რომელიც იმ დროს საბჭოთა კავშირში არსებობდა, რა თქმა უნდა, მოიცვა რკინიგზაც. ამან ძალიან დიდი კვალი დაამჩნია საქართველოს რკინიგზის განვითარებას.

მიმდინარე მოვლენებიდან საქართველოში გამოვყოფდით რამდენიმე ფაქტორს: საერთოდ, რკინიგზის ერთ-ერთი მთავარი მახასიათებელია, რომ ის არ უნდა იყოს ჩიხური, არ შეიძლება ჩიხით მთავრდებოდეს. სწორედ ამიტომ, საქართველოსთვის განსაკუთრებული მნიშვნელობა ჰქონდა რკინიგზის დაკავშირებას არა მარტო რუსეთთან და აზერბაიჯანთან, არამედ ყარსი-ახალქალაქის რკინიგზის გაყვანას.

1992 წლიდან საქართველოს რკინიგზა ფაქტობრივად ჩიხური გახდა. მიუხედავად იმისა, რომ 2008 წლამდე გარკვეული სახის გადაზიდვები ჯერ კიდევ ხორციელდებოდა, ეს იყო მხოლოდ აზერბაიჯანის მიმართულებით და შემდეგ იქიდან მიდიოდა დაღესტანში. შესაბამისად, ჯამში გადაზიდვების მოცულობა ამ

წლების განმავლობაში მკვეთრად შემცირდა. ამის ერთ-ერთი მიზეზი არის მისი მაღალი ფასიც.

აქვე, უნდა აღინიშნოს საქართველოს რკინიგზის განვითარებაში აზერბაიჯანის რკინიგზის ძალიან დიდი ფაქტორი. რომ არა აზერბაიჯანის რკინიგზა, საქართველოს რკინიგზა იქნებოდა ჩიხური. სომხეთის მიმართულება ფაქტობრივად მხოლოდ სომხეთისთვის არის უფრო მომგებიანი, ვინაიდან რკინიგზის მეშვეობით სომხეთში შედის ამ ქვეყნისთვის აუცილებელი ტვირთები, ხოლო საქართველოსთვის სომხეთიდან მომავალი ტვირთები უმნიშვნელო ფაქტორია.

საქართველოს რკინიგზისა და საზოგადოდ ქვეყნის ეკონომიკური განვითარებისთვის უმნიშვნელოვანესი ფაქტორი უნდა გამხდარიყო ყარსი-ახალქალაქის რკინიგზის მონაკვეთი, რაზეც დეტალურად ვისაუბრე ჩემს დისერტაციაში. სამწუხაროდ, 2012 წლის შემდეგ განვითარებული მოვლენების შედეგად, აღნიშნული რკინიგზა სრული დატვირთვით ვერ ამუშავდა. თუმცა, დასრულებული რკინიგზა საკმაოდ დიდი პოტენციალის მქონეა, ვინაიდან ის ფაქტობრივად საქართველოდან ევროპის რკინიგზამდე დამაკავშირებელი მონაკვეთია.

დისერტაციაში ასევე განვიხილე ის საფრთხეები, რომელიც დღეს არსებობს საქართველოს რკინიგზის კორიდორთან დაკავშირებით. სწორედ დისერტაციაზე მუშაობის დროს მოხდა მოვლენა, რომელიც ახალ გამოწვევად იქცა. 2022 წლის 24 თებერვალმა, როდესაც რუსეთი შეიჭრა უკრაინაში, შეცვალა არა მხოლოდ რუსეთ-უკრაინის ურთიერთობა, არამედ გლობალური წესრიგიც, მათ შორის სატრანსპორტო წესრიგიც. სწორედ აქ გაჩნდა საქართველოსთვის ერთგვარი პოტენციალიც – ეს არის ჩვენი ქვეყნისთვის დიდი გამოწვევა, რათა უფრო მომზადებული იყოს როგორც აღმოსავლეთ-დასავლეთის, ისევე დასავლეთ-აღმოსავლეთის დამაკავშირებელი დერეფნისთვის.

კვლევის დასასრულს შემოგთავაზეთ არა მხოლოდ ისტორიული ნაწილი, არამედ არსებული გამოწვევიდან გამომდინარე ხედვა, თუ რა უნდა გაკეთდეს, რა ნაბიჯები უნდა გადადგას ჩვენმა ქვეყანამ, რათა ხელიდან არ გაუშვას არსებული შანსი; როგორ უნდა განვითარდეს საქართველოს რკინიგზა უახლოეს მომავალში, თუ გვინდა, რომ ის იყოს მძლავრი და არა ფორმალური სტრუქტურა. აქ ასევე გამოვიყენეთ ევროპელი ექსპერტების კვლევა, რომელიც საქართველოს რკინიგზაში დევს, თუმცა სამწუხაროდ, აღნიშნული კვლევა არ არის ეფექტიანად გამოყენებული.

ყოველივე ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, მიმაჩნია, რომ ეს არის ერთ-ერთი სისტემური ნაშრომი, რომელიც მოიცავს საქართველოს რკინიგზის როგორც თანამედროვე ისტორიას, ასევე საქართველოში არსებულ სოციალურ-ეკონომიკურ მდგომარეობას მთლიანობაში.

6. ბიბლიოგრაფია

6.1. გამოყენებული ლიტერატურა:

ვაჟბედაშვილი, რამაზ. კახეთის რკინიგზის მშენებლობის ისტორია; გამომცემლობა „ინტელექტი“; თბილისი, 2001;

იოსელიანი, ჯაბა. სამი განზომილება. თბილისი, 2013;

კუპატაძე, თორნიკე. ამიერკავკასიის რკინიგზის განვითარების ძირითადი ეტაპები. პირველი ნაწილი. თბილისი, 2004;

ჟვანია, ზურაბ. ჩვენი თაობის პრივილეგია: ლექციების კურსი. თბილისი: საარი, 2006.

რეიფილდი, დონალდ. საქართველო იმპერიათა გზაჯვარედინზე. გამომცემლობა პალიტრა L, 2022;

საქართველოს რკინიგზის დეპარტამენტი. საქართველოს რკინიგზა 125 წლისაა. თბილისი, 1997;

საქართველოს ისტორიის ნარკვევები. ტომი V, გამომცემლობა „საბჭოთა საქართველო“, თბილისი, 1970;

სუნი, რონალდ გრიგორ. ქართველი ერის ჩამოყალიბება. თბილისი, 2022;

სურგულაძე, აკაკი; სურგულაძე, პაატა. საქართველოს ისტორია. საკითხავი წიგნი, 1783-1990 წწ., თბილისი: გამომცემლობა „საქართველოს მაცნე“. 1991;

ქართული საბჭოთა ენციკლოპედია. ტ. 10, თბილისი, 1986;

ჭაბაშვილი, მიხეილ. უცხო სიტყვათა ლექსიკონი. თბილისი: გამომცემლობა „განათლება“, 1989;

ჭავჭავაძე, ილია. თხზულებათა სრული კრებული 20 ტომად. ტომი XV. წერილი „რკინიგზის მოლოდინი კახეთში“. თბილისი, 2007;

ჯონსი, სტივენ. სოციალიზმი ქართულ ფერებში. მეორე ქართული გამოცემა, თბილისი, 2018;

Cornell, Svante. The Impact of the Ukraine and Syria Conflicts on the Geopolitics of the South Caucasus, In: Korneli Kakachia, Stefan Meister, Benjamin Fricke (editors), Geopolitics and Security. A New Strategy for the South Caucasus, KAS, German Council of Foreign relations, Georgian Institute of Politics. 2018, 234-235;

Davis, Clarence. B and Wilburn, Kenneth, E, Jr. Railway Imperialism. Greenwood Press, Westport. 1991;

Haywood, R. M. Russia Enters the Railway Age, 1842-1855. East European Monographs, Boulder, NY. 1998;

Haywood, Anthony. Modernising Lenin's Russia: Economic Reconstruction, Foreign Trade and the Railways. Cambridge University Press. 2003.

Morgentau, J., Hans, Revised by Kenneth Thompson. Politics Among Nations: Struggle for Power and Peace. McGraw Hill, 1993;

Otte, T. G. and Neilson, K. **Railways and International Politics, Path of Empire, 1848-1945**, 2006, Routledge;

Rees, E. A. **Stalinism and Soviet Rail Transport, 1928-1941**. St. Martin's Press in association with the Palgrave Macmillan, 1995;

Waltz, Kenneth. **Theory of International Politics**. 1979, McGraw Hill;

Ward, Christopher J. **Brezhnev's Folly. The building of BAM and late soviet socialism**. University of Pittsburgh Press, 2009;

Westwood, J. N. **Soviet Railways to Russian Railways**. Palgrave, 2002;

Вульф, Алексей Борисович. **История железных дорог Российской империи**. Москва, 2016;

Коллектив авторов. **История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Том 1, 1836-1917**. Санкт-Петербург-Москва, 1994;

Коллектив авторов. **История Железнодорожного Транспорта России и Советского Союза. Том 2, 1917-1945**. Санкт-Петербург-Москва. 1997;

Коллектив авторов. **История Железнодорожного Транспорта России и Советского Союза. Том 3, 1945-1991 (часть I, II, III)**. Санкт-Петербург-Москва. 1997;

Марговенко, Алексей. **Дороги царей**. Журнал „Урал“. №10, 2004;
<https://magazines.gorky.media/ural/2004/10/dorogi-czarej.html>;

Маринашвили, И. М., Замков, А. Н. Закавказская Железная Дорога (к 90-летию первой линии). Издательство ЦК КП Грузии, Тбилиси. 1963;

Мошенский, С. З. Рынок ценных бумаг Российской империи, Москва. Экономика. 2014;

Сборник сведений о железных дорогах в России. Санкт-Петербург, 1867;

Тимошина Т. М. Экономическая история России: Учебное пособие, под ред. проф. М. Н. Чепурина. 18-е изд., перераб. и доп. Москва. Юстицинформ, 2015;

Черчилль, Уинстон. Мускулы Мира. Москва. ЭКСМО, 2004.

6.2. დოკუმენტები:

მიხეილ მაჭავარიანის სადისერტაციო ნაშრომი „ლეგიტიმაციის პრობლემა პოსტსაბჭოთა საქართველოში 1990-2021 წლებში“. თბილისი, 2021;

შპს „საქართველოს რკინიგზის“ გენერალური დირექტორის (1995-2003 წწ.) აკაკი ჩხაიძის საარქივო მასალა;

სს „საქართველოს რკინიგზის“ დირექტორის მოადგილის (2013-2017 წწ.) ალექსი ნიკოლაიშვილის საარქივო მასალა;

უკლ, კლაუს-იურგენ. პოლიტიკის დოკუმენტი მომავალი საქართველოს სარკინიგზო სექტორის შესახებ, ევროკავშირის კანონმდებლობის ტრანსპოზიციის გათვალისწინებით (სამუშაო ვერსია 1). 2017.

6.3. საინფორმაციო ცნობები, ინტერვიუები, სტატიები:

გიორგი წარმანია. აბრეშუმის გზის მოლოდინში. გამომცემლობა „ფორბს ჯორჯია“. 2016; <https://forbes.ge/abreshumis-gzis-molodinshi/>;

როგორი იქნებოდა საქართველო, ანაკლიის პორტი რომ აშენებულიყო? ინტერნეტგამოცემა „ამბები.ge“. 26. 01. 2022;

https://cdn.ambebi.ge/media/specprojects/anakliis_porti/?fbclid=IwAR2Xrh5apxFERqVYnynyPXX4oBmGoDdD3kCRi244PAWo4SpP_zMGWb_quxE;

რამაზ ნიკოლაიშვილის ინტერვიუ საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის პროფესორთან, სს „საქართველოს რკინიგზის“ სამეთვალყურეო საბჭოს თავმჯდომარესთან (2001-2003 წწ.) თორნიკე კუპატაძესთან. 2021;

რამაზ ნიკოლაიშვილის ინტერვიუ სს „საქართველოს რკინიგზის“ დირექტორთან (1991-1995 წწ.) რემი ვაშაკიძესთან. თბილისი, ივლისი, 2022;

რამაზ ნიკოლაიშვილის ინტერვიუ შპს „საქართველოს რკინიგზის“ გენერალურ დირექტორთან (1995-2003 წწ.) აკაკი ჩხაიძესთან. თბილისი, 2022;

რამაზ ნიკოლაიშვილის ინტერვიუ შპს „საქართველოს რკინიგზის“ გენერალური დირექტორის მოადგილესთან (2015-2018 წწ.) ალექსი ნიკოლაიშვილთან. თბილისი, 2022;

რამაზ ნიკოლაიშვილის ინტერვიუ შპს „საქართველოს რკინიგზის“ გენერალური დირექტორის საკონსულტაციო საბჭოს კონსულტანტთან (2017 წლიდან დღემდე) ანზორ ბაბუნაშვილთან. თბილისი, 2022;

რამაზ ნიკოლაიშვილის ინტერვიუ „აზერბაიჯანის რკინიგზის“ თავმჯდომარესთან (2015-2022 წწ.), აზერბაიჯანის ტრანსპორტის მინისტრის მოადგილესთან ჯავიდ ყურბანოვთან. ბაქო, ივლისი, 2022;

რამაზ ნიკოლაიშვილის ინტერვიუ ეროვნული მოძრაობის ერთ-ერთ ლიდერთან, ზვიად ძიძიგურთან. თბილისი, ივლისი, 2022;

სტრატეგიული კვლევების ცენტრი, საქართველოს ზეპირსიტყვიერი ისტორიის ასოციაცია. პროექტი: „დამოუკიდებელი საქართველოს პირველი პარლამენტი“. ინტერვიუ ირაკლი მელაშვილთან;

საქართველოს რკინიგზის ოფიციალური ვებგვერდი – <http://www.railway.ge/>;

სს „გალტ ენდ თაგარტ“ – ვებგვერდი <https://galtandtaggart.com/>;

ინტერნეტჟურნალი „Forbs Georgia“ – „ფორბს საქართველო“. <https://forbes.ge/>;

Смело и невероятно. 100 лет плану ГОЭЛРО. 10. 02. 2020; - <https://www.suenko.ru/press-tsentr/novosti/smelo-i-neveroyatno-100-let-planu-goelro-/>

Тенгиз Аблотия. „Азербайджан предоставил возможность, но Грузия потеряла шанс“. 24. 12. 2022. - <https://haqqin.az/comics/269618>