

„ეკონომისტს, რომლის სახელი და გვარი ვანო მერაბიშვილია, მე არ ვიცნობ“

გაზეთი “ყველა სიახლე” – 30 იანვარი – 5 თებერვალი, № 5, 2013

ქართველებსა და აფხაზებს შორის მომხდარი ძმათამკვლელი ომის შემდეგ ჩვენს შორის თითქოს გადაულახავი უფსკრული გაჩნდა. გაქრა იმის იმედიც, რომ თბილისსა და სოხუმს შორის დიალოგი დაიწყება. ამიტომ, როდესაც საქართველოს პრემიერ-მინისტრმა, ბიძინა ივანიშვილმა, აფხაზეთის გავლით სარკინიგზო მიმოსვლის აღდგენის საკითხი წამოჭრა, ნებისმიერი ჩვენგანის გულში იმედის ნაპერწკალმა გაიღვიძა. კიდევ ერთხელ დავიწყეთ ფიქრი იმაზე, თუ როგორ შეიძლება ჩატეხილი ხიდის აღდგენა და იმ ყინულის გაღობა, რომელიც ორ მონათესავე ხალხს შორის ჩადგა. ქართული საზოგადოება იმედით შეეგება ამ ინიციატივას, თუმცა ესპერტთა აზრი ამ საკითხზე ორად გაიყო: ზოგიერთი მათგანი ფიქრობს, რომ ამ რკინიგზის აღდგენა უშუალოდ საქართველოს ინტერესებში არ შედის. მათ შორის არის ეკონომიკის მეცნიერებათა დოქტორი, პროფესორი ლადო პაპავა:

– „დანაშაულებრივი, ანტისახელმწიფოებრივი, ანტიქართული აქტი“ – ასე შეაფასა პრეზიდენტმა სააკაშვილმა ჩვენი ქვეყნის პრემიერ-მინისტრის ინიციატივა. მისი თქმით, ამ ტიპის ქმედებებით რუსეთს ეზრდება მოტივაცია იმისა, რომ აფხაზეთის ოკუპაცია დაკანონდეს – რა შეიძლება ითქვას ამ შეფასებაზე?

– სააკაშვილი თვითონ არის “დანაშაულებრივი და ანტისახელმწიფოებრივი” პოლიტიკოსი, ამიტომ მის ნათქვამზე ვერავითარ კომენტარს ვერ გავაკეთებ. რუსეთის ინტერესებში თვითონ სააკაშვილი შედის იმიტომ, რომ მან სერიოზული რუსული კაპიტალი შემოიყვანა საქართველოში, რუსული ჯარი ჩაგვიყენა აფხაზეთსა და სამაჩაბლოში, მოსკოვი კი აიძულა, რომ ცხინვალისა და სოხუმის დამოუკიდებლობა ვლიარებინა. თანაც, სააკაშვილი კონსტიტუციურად ჩვენი პრეზიდენტი უკვე აღარ არის, მას მითვისებული აქვს ეს წოდება, რადგან საპრეზიდენტო ვადა 20 იანვარს გაუვიდა. რაც შეეხება აფხაზეთის გავლით სარკინიგზო მიმოსვლის აღდგენას: ჩემი დამოკიდებულება უშუალოდ ამ რკინიგზის მიმართ უარყოფითია იმიტომ, რომ მის

აღდგენას მოჰყვება რუსეთის როლის გაძლიერება კავკასიაში და ამავედროულად სომხეთის ინტერესების რეალიზაცია. მართალია, ჩვენ კეთილმეზობლური დამოკიდებულება გვაქვს სომხეთთან და მზად ვართ მისი ინტერესები დავიცვათ რეგიონში, მაგრამ საკითხი ასე დგება: რას მოუტანს საქართველოს ეს რკინიგზა? თუ გავითვალისწინებთ, რომ ქართულ-რუსული სავაჭრო ურთიერთობები ბოლომდე აღდგენილი არ არის, შეიძლება ითქვას, რომ ჩვენს ეკონომიკას ის დიდად არ წაადგება. ამ რკინიგზამ შეიძლება ეფექტი მოგვცეს მხოლოდ ერთი მიმართულებით: ეს არის „ბორჯომის“ წყლის ტრანსპორტირება. რაც შეეხება ღვინოს, ძნელი წარმოსადგენია, რომ ღვინის ექსპორტი იმავე დონისა გახდეს, როგორც 2006 წლამდე იყო. ეს განპირობებულია იმით, რომ რუსეთის ბაზარზე ძალიან დიდია კონკურენციაა ღვინოებს შორის, ხოლო ტრადიციული რუსი მომხმარებელი არ არის ღვინოზე ორიენტირებული. ამავედროულად ამ რკინიგზის გახსნამ შეიძლება სერიოზული პრობლემები შეგვიქმნას ჩვენს პარტნიორებთან.

– **კონკრეტულად, რომელ პარტნიორებთან?**

– უწინარეს ყოვლისა, აზერბაიჯანთან იმიტომ, რომ აზერბაიჯანულმა არასამთავრობო სექტორმა, რომელიც ძალიან ახლოსაა ოფიციალურ წრეებთან, ამ ინიციატივის გახმოვანებისთანავე მკვეთრად უარყოფითი განცხადება გააკეთა. აუცილებლად უნდა გავითვალისწინოთ, რომ სომხეთი ისედაც არ არის ეკონომიკურ ბლოკადაში: მას აქვს რუსეთთან ავტოსატრანსპორტო კავშირი საქართველოს გავლით და სარკინიგზო და საზღვაო კავშირი, რომელიც გადის ფოთის პორტიდან. ჩვენ დაგვჭირდება დეტალურად ავუხსნათ აზერბაიჯანელებს, რომ სომხეთი ბლოკადაში ისედაც არ არის და ეს რკინიგზა არ შეეხება სომხეთის ბლოკადის მოხსნას. სამაგიეროდ, ამ რკინიგზის გახსნას ძალიან დიდი მნიშვნელობა აქვს რუსეთისა და სომხეთისათვის, ვინაიდან სომხეთი წარმოადგენს რუსეთის მთავარ ფორპოსტს ამ რეგიონში – ამას თვითონ რუსებიც აღიარებენ. რუსეთი აკონტროლებს სომხეთის ეკონომიკის უმეტეს ნაწილს იმიტომ, რომ იქ თითქმის ყველა მსხვილი ობიექტის მესაკუთრე რუსული კომპანიებია. ნუ დაგვავიწყდება ისიც, რომ სომხეთის რკინიგზა დღეს უკვე რუსეთის ხელშია. რუსეთმა სახელი შეუცვალა ამ რკინიგზას და „სამხრეთ კავკასიის რკინიგზა“ დაარქვა, რაც თავისთავად დიმილისმომგვრელია – როგორ შეძლება სომხეთის რკინიგზის მონაკვეთი მივიჩნიოთ სამხრეთ კავკასიის რკინიგზად? მაგრამ ამით რუსეთმა გამოხატა ამბიცია, რომ შემდეგში უკვე საქართველოს რკინიგზის ჩაყლაპვა უნდა. საქართველოს რკინიგზას კი ჩვენთვის

პრინციპული მნიშვნელობა აქვს, რადგან თუ ჩვენს ქვეყანა არის სატრანსპორტო დერეფანი, არ შეიძლება მის რკინიგზას ვინმე სხვა აკონტროლებდეს. გარდა ამისა, საკითხი შესათანხმებელია ჩვენს ამერიკელ კოლეგებთან – სურთ კი მათ, რომ ჩვენს რეგიონში რუსეთის როლი გაძლიერდეს? პრობლემათა ამ ჯაჭვში სხვა საკითხებიც იკვეთება: თანაც, რუსეთ-საქართველოს რკინიგზის გახსნით დაზარალებდა ფოთი იმიტომ, რომ სარკინიგზო ტვირთები, რომელიც დღეს ფოთიდან გადის, ფოთის პორტზე აღარ გაივლის. თუ ამ ყოველივეს გავითვალისწინებთ, საქართველოსთვის ეს რკინიგზა უფრო ზარალის მომტანია იმიტომ, რომ დაძაბავს ურთიერთობას ისეთ მნიშვნელოვან პარტნიორთან რეგიონში, როგორც აზერბაიჯანია და გლობალურ პარტნიორთან, როგორც არის აშშ.

– ბატონო ლადო, თუ აქვს ამ რკინიგზის აღდგენას დადებითი მხარეები და თუ შეუწყობს ის ხელს ქართულ-აფხაზური ურთიერთობების დათბობას?

– მიუხედავად ჩემი უარყოფითი დამოკიდებულებისა ამ საკითხის მიმართ, პრინციპში ეს რკინიგზა შეიძლება გაიხსნას: როგორც გითხარით, მისი აღდგენა პირველ რიგში ერევნისა და მოსკოვის ინტერესებში შედის, მაგრამ თბილისისთვის ის შეიძლება აღმოჩნდეს საკმაოდ წარმატებული პროექტი, თუკი ის რაღაც ძალიან მნიშვნელოვანის სანაცვლოდ გაიხსნება. ახლა ქართველებისა და აფხაზების ურთიერთობაზეც ვისაუბროთ: როგორ უნდა შეუწყოს ამ რკინიგზამ ხელი ჩვენს ურთიერთობებს, როცა ოკუპაციის შესახებ კანონში საკმაოდ მკაცრი შეზღუდვები გვაქვს შეტანილი? ჩვენ უარი კი არ უნდა ვთქვათ ოკუპაციის კანონზე, მაგრამ ადამიანების გადაადგილების რეჟიმი უნდა შეიცვალოს. ეს საკითხი თუ არ გადაწყდა, ქართულ-აფხაზურ ურთიერთობებს რკინიგზის აღდგენა კი არა, ვერაფერი ვერ უშველის. სხვათა შორის, მე დეკემბერში გახლდით ლონდონში, სადაც ქართულ-აფხაზური შეხვედრები იმართებოდა. იქ აფხაზები ხაზს უსვამდნენ იმას, რომ ამ რკინიგზის გახსნა ქართველების ინტერესებშია. იქ მე მკაფიოდ ვთქვი, რომ ეს ქართველების ინტერესს არ წარმოადგენს. რომ შევაჯამოთ, ამ რკინიგზის უპირობოდ გახსნა ძალიან დიდი შეცდომა იქნება თუნდაც იმიტომ, რომ ამით დაინტერესებულია მოსკოვი, ერევანი და თეირანი, სამაგიეროდ, ამ საკითხის ირგვლივ კითხვები აქვს სოხუმს, ადიზიანებს ბაქოს და ჯერჯერობით ბუნდოვანია ვაშინგტონის პოზიციაც.

– სხვათა შორის, აშშ-ის ეროვნულ-დემოკრატიული ინსტიტუტის დაკვეთით ჩატარდა კვლევა, სადაც ჩვენი მოსახლეობის 68 პროცენტმა მხარი დაუჭირა ამ რკინიგზის აღდგენას.

– მოდი, ამდგავარ კვლევებს ნუ გავაფეტიშებთ, თანაც, მოსახლეობის დიდ ნაწილს საერთოდ არ ესმის, რაზეა ლაპარაკი. ზოგიერთს ჰგონია, რომ ეს რკინიგზა აფხაზებთან შეგვარიგებს, ზოგს კი ჰგონია, რომ მოსკოვში ივლის. ხომ უნდა ვიფიქროთ, გაგვატარებენ კი ამ ტერიტორიაზე?

– დასასრულ, ბატონო ლადო, ჩვენს შინაურ პრობლემებზეც უნდა გკითხოთ: რას ფიქრობთ ვანო მერაბიშვილის მოსაზრებაზე, რომ ქვეყანაში სერიოზული საბიუჯეტო კრიზისია მოსალოდნელი?

– მე საქართველოში თითქმის ყველა ეკონომისტს ვიცნობ, მაგრამ ეკონომისტს, რომლის სახელი და გვარი ვანო მერაბიშვილია – არა. მკითხველს უნდა შევასვენოთ, რომ გასული წლის ზაფხულში, როცა პარლამენტში ვანო მერაბიშვილის მთავრობის ნდობის საკითხი იხილებოდა, პრემიერ-მინისტრობის კანდიდატმა მერაბიშვილმა განაცხადა, რომ ის საქართველოს სტატისტიკას არ ენდობა და არ იყენებს. გასაოცებელია, როცა პრემიერ-მინისტრ მერაბიშვილს თურმე სტატისტიკა არ სჭირდებოდა, ხოლო ოპოზიციონერი მერაბიშვილი კი სტატისტიკის ერთ ალაპარაკდა! ის, რა მდგომარეობაცაა დღეს საქართველოს ეკონომიკაში, არის შედეგი იმ მმართველობისა, რომელიც წლების განმავლობაში გვქონდა. ეკონომიკას გარკვეული ინერციულობა ახასიათებს, აქ არ არსებობს ისეთი ჯადოსნური ჯოხი, რომლის ერთი დაქნევით სიტუაციას რადიკალურად შეცვლი. „ქართული ოცნება“ მთავრობაში მოვიდა მხოლოდ 25 ოქტომბერს, ანუ წინა 10 თვე საქართველოს მთავრობას წარმოადგენდა „ნაციონალური მოძრაობა“. ქვეყანაში არის ძალიან ბევრი ფირმა, რომელიც ჩამოკიდებული იყო ბიუჯეტზე, ეს კომპანიები „ნაციონალურ მოძრაობასთან“ ასოცირდება. ბუნებრივია, ამ “წურბელა-კომპანიების” ბრუნვა შემცირდა. ეს – ერთი, ახლა მეორე საკითხიც: სტატისტიკა ინფორმაციას ასე უცბად არ იძლევა. ამ დღეებში ძალიან საინტერესო შეხვედრა მქონდა სტატისტიკის ეროვნული სააგენტოს ხელმძღვანელ ზაზა ჭელიძესთან. ინფორმაცია, რომლითაც მერაბიშვილი ოპერირებს, ამ უწყების მონაცემებს არ ეყრდნობა იმ მარტივი მიზეზის გამო, რომ მათ კვლევის შედეგები ჯერ არ გამოუქვეყნებიათ. ერთი სიტყვით, გაურკვეველია, რა მასალა გამოიყენა თავისი დასკვნებისთვის ყოფილმა პრემიერ-მინისტრმა. საერთაშორისო სტანდარტი ასეთია: თუკი ეკონომიკური ვარდნა უწყვეტად ფიქსირდება ზედიზედ ორი კვარტლის განმავლობაში, მხოლოდ ამ შემთხვევას ჰქვია ეკონომიკური რეცესია, რომელსაც კრიზისამდე მიყვავართ. ერთი და ორი თვის მაჩვენებელი კი ბევრს არაფერს ნიშნავს. თუმცა, იანვრის მონაცემებით პესიმიზმის

საფუძველი ნამდვილად არ არსებობს. იმავედროულად, ამგვარი კრიტიკა მისასაღმებელია, რათა მთავრობის ეკონომიკური გუნდი უფრო ფხიზლად იყოს. მე მაცნობს ის, რომ როცა ყოფილმა პრემიერ-მინისტრმა ასეთი განცხადება გააკეთა, მარტო ნოდარ ხადური გამოვიდა, ის აკეთებს კომენტარს თითქმის ყველა საკითხზე. მე ვიცი, რომ ის კარგი მაკროეკონომისტია, მაგრამ სხვა მინისტრებიც ხომ არსებობენ? მთავრობის წევრების პასურობა ჩემთვის გაუგებარია. კარგი იქნებოდა, რომ ჩვენი მთავრობის ეკონომიკური ბლოკის სხვა მინისტრებიც აქტიურობდნენ და ქვეყანაში არსებულ პრობლემებს უფრო ინტენსიურად აშუქებდნენ.

ესაუბრა ხათუნა ჩიგოგიძე