

Transit labyrinths and Georgian

Shalva Kvezereli⁴

Rusudan Dalakishvili- Chichinadze⁵

Ketevan Chiabrishvili⁶

orcid.org/my-orcid?orcid=0000-0001-7293-5786

Abstract

The purpose of this article: “Transit Labyrinths and Georgia” is to discuss the current state of the Middle Corridor and other transit corridors passing through Georgia. The main emphasis is on assessing the sources of origin of the main cargoes in the latitudinal transit corridors passing through Georgia. The economies of the Central Asian countries and the large-scale projects planned there are discussed, after the implementation of which new opportunities for attracting cargoes appear. The large-scale state strategic projects planned in Kazakhstan and Uzbekistan are discussed in more detail, as well as new initiatives for the supply of Turkmen gas to the European Union and the European Union’s announced cooperation and large-scale investments in the countries of Central Asia.

In terms of competition, the article discusses the main competing transit routes of the middle corridor passing through Georgia, such as the North-South corridor, transit corridors passing through the Russian Federation, and potentially possible transit corridors passing through Armenia, for the opening of which certain agreements and practical work have already been carried out.~

Key words: Middle Corridor, Transit Corridor, Georgia, European Union, Central Asia, Russia, Azerbaijan, Armenia, Turkey, Iran, China, USA.

⁴ Associate Professor of Bachelor's program in Management of LEPL David Aghmashenebeli National Defence Academy of Georgia, Academic Doctor of Business Administration.

⁵ Associate Professor of Bachelor's program in Management of LEPL David Aghmashenebeli National Defence Academy of Georgia, Academic Doctor of Business Administration.

⁶ Professor of Bachelor's program in Management of LEPL David Aghmashenebeli National Defence Academy of Georgia, Doctor of Economics

შესავალი

საქართველოს გამორჩეული გეოგრაფიული ადგილმდებარეობა აქვს, რაც მას, როგორც წარსულში, ისე აწმყოში და მომავალშიც სატრანზიტო ქვეყნად ყოფნის შესაძლებლობას აძლევს. აღსანიშნავია, რომ ხშირად, რაც ქვეყნის სიძლიერად აღიქმება და მომავალზე პოზიტიურ მოლოდინებს აჩენს, სუსტი მხარეებითაც ხასიათდება და წარმოქმნილი პრობლემების გადაჭრას ითხოვს. სწორედ, ხელსაყრელი მდებარეობის გამო გამოიარა ჩვენმა ქვეყანამ მრავალი დაბრკოლება; რეგიონის ისეთი ძლიერი ქვეყნები და იმპერიები, როგორიცაა რომი, ბიზანტია, არაბეთი, მონღოლეთი, ოსმალეთი, სპარსეთი, რუსეთი და სხვა. საქართველოზე გამავალი სავაჭრო და სამხედრო მნიშვნელობის მქონე გზების კონტროლს ცდილობდნენ.

რა მდგომარეობა გვაქვს დღეს? „ძლიერნი ამა ქვეყნისანი“ ცდილობენ თუ არა საქართველოზე გამავალი სავაჭრო და სამხედრო მნიშვნელობის გზების კონტროლს? ვგულისხმობთ იმ სახის კონტროლს, სადაც საქართველოს ინტერესებს სხვა ქვეყნის ინტერესები აღემატება და რამაც შესაძლოა, საქართველოს პოლიტიკონომიკური, ეკოლოგიური და სოციალური მდგომარეობა დააზიანოს.

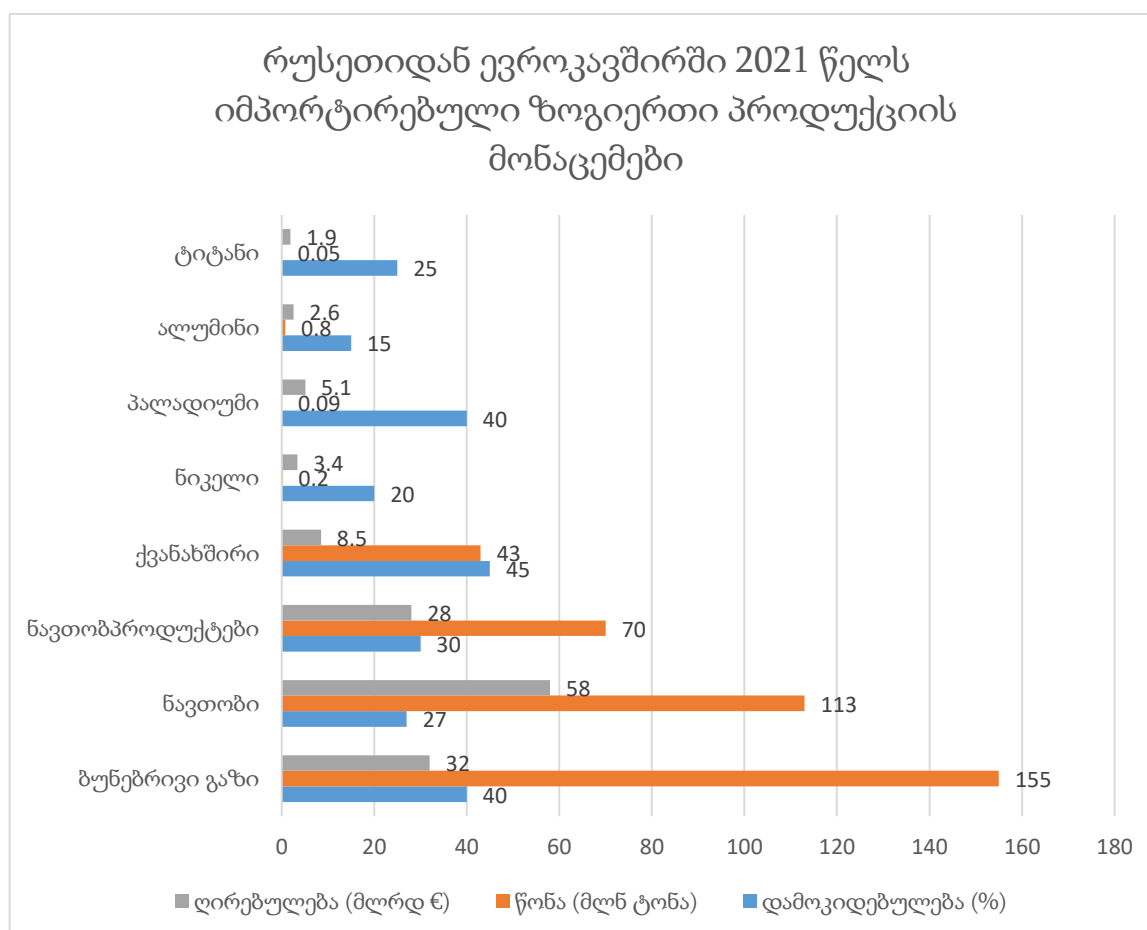
იმ გეოპოლიტიკური რეალობის გათვალისწინებით, რაც მსოფლიოში და რეგიონში გვაქვს, საქართველოზე გამავალმა სატრანზიტო მარშრუტებმა შეიძლება დიდი როლი ითამაშოს, როგორც ჩვენი ქვეყნისათვის ისე, სხვა ქვეყნებისა, თუ ქვეყანათა გაერთიანებისათვის. ძირითადი აქცენტი კეთდება რუსეთ - უკრაინის ომზე და მის ფონზე ევროკავშირისა და ეგრედ წოდებული „დასავლეთის ქვეყნების ბლოკზე“, რომელთა მხრიდანაც მოხდა რუსეთის ფედერაციის სანქცირება და სანქციათა განვითარება ჯერ კიდევ მოქმედების პროცესშია.

სანქციების დაწესებამდე, 2021 წლამდე, ევროსტატის მონაცემებით, რუსეთისთვის ევროკავშირი ერთ-ერთი სტრატეგიულ საბაზრო სივრცეს წარმოადგენდა, რასაც დიაგრამა 1-ში მოყვანილი მონაცემებიც მოწმობს. ამავე მონაცემებით, რუსეთი ევროკავშირისთვის, ენერგო მატარებლების და სხვა მნიშვნელოვანი ბუნებრივი რესურსების ძირითადი მიმწოდებელი იყო. მაგ: 2021 წელს ბუნებრივი აირის 40% ევროკავშირმა რუსეთიდან შეიძინა, მათ შორის: გერმანიის მიერ მოხმარებული ბუნებრივი გაზის დაახლოებით 55% რუსული იყო, ავსტრიის მიერ

მოხმარებული, -80%-ზე მეტი, ხოლო უნგრეთმა, ჩეხეთმა და ბულგარეთმა, მოხმარებული ბუნებრივი გაზის 75% რუსეთისგან შეიძინეს. ევროკავშირში მოხმარებული დიზელის საწვავის 30%, ქვანახშირის 45%, პალადიუმის 40%, ტიტანის 25%, ნიკელის 20% ასევე რუსული იყო. ევროკავშირს და რუსეთის ფედერაციას შორის სავაჭრო ბრუნვამ 2021 წელს დაახლოებით 258 მილიარდი ევრო შეადგინა, საიდანაც დაახლოებით 158 მილიარდი ევრო რუსეთიდან ევროკავშირში ექსპორტი იყო, ხოლო დაახლოებით 100 მილიარდი ევრო რუსეთში ევროკავშირიდან იმპორტი.

დიაგრამა 1: რუსეთიდან ევროკავშირში 2021 წელს იმპორტირებული ზოგიერთი პროდუქციის მონაცემები
წყარო: ევროსტატი.⁷

ევროკავშირიდან რუსეთის ფედერაციაში 2021 წელს, შემდეგი ძირითადი



პროდუქციის ექსპორტი განხორციელდა: მექანიკური მოწყობილობები და აღჭურვილობა, დაახლოებით 15 მილიარდი ევროს მოცულობის, ფარმაცევტული საშუა-

⁷ ევროსტატი, <https://ec.europa.eu/eurostat>

ლებები, დაახლოებით 4 მილიარდი ევროს მოცულობის, დაახლოებით იგივე მოცულობის სატრანსპორტო საშუალებები, პლასტმასის ნაწარმი, დაახლოებით 3 მილიარდი ევროს მოცულობის, 2 მილიარდი ევროს მოცულობის საკვები პროდუქტები და ასევე დაახლოებით 2 მილიარდის მოცულობის ფოლადის სხვადასხვა შენადნობები.

რუსეთის ფედერაციაზე სანქციების დაწესებისა და გამკაცრების კვალდაკვალ, როგორც რუსეთს, ასევე ევროკავშირს მანამდე მათ შორის არსებული საქონელბრუნვის სხვა ბაზრებზე გადამისამართება დასჭირდა, რაც თავის მხრივ ახალი ლოჯისტიკური მარშრუტების ჩამოყალიბებას, ან არსებულის განვითარებას საჭიროებს. ზუსტად ამ პროცესში ერთ-ერთი საკვანძო და სავარაუდო მზარდი როლი შეიძინა „შუა დერეფანმა“ და სხვა სატრანზიტო დერეფნებმა, რომლებიც საქართველოზე გადის. ნაშრომის მიზანს, ზემოთაღნიშნულ კონტექსტში შუა დერეფნის შესაძლებლობებისა და საფრთხეების ანალიზი წარმოადგენს.

ძირითადი ნაწილი

ცენტრალური აზიის როლი შუა დერეფნის განვითარებაში

ევროკავშირი რუსეთზე დაწესებული სანქციების შემდგომ, მისი ალტერნატიული მომწოდებლების მოძიებას ცდილობს და სანქციებამდე რუსეთში ექსპორტირებული პროდუქციისათვის ახალ საექსპორტო ბაზრებს ეძებს. ანალოგიურ მიებაშია რუსეთიც.

ამ რეალობაში, რუსეთისთვის და ევროკავშირისთვის, ცენტრალურმა აზიამ და იქ არსებულმა ქვეყნებმა, განსაკუთრებული როლი, განსხვავებული რაკურსით შეიძინა. ევროკავშირი ცდილობს, საჭირო და მათთვის კრიტიკულად მნიშვნელოვანი რესურსების ალტერნატიული მომწოდებლების მოძიებას და საკუთარი პროდუქციის საიმპორტო შესაძლებლობების გაზრდას. რუსეთისთვის მნიშვნელოვანი კი სანქციების გვერდის ავლის მექანიზმების შემუშავება/დახვეწა და მისთვის აუცილებელი დასავლური წარმოების პროდუქციის იმპორტია, რაშიც ცენტრალური, იგივე შუა აზიის ქვეყნები, მნიშვნელოვან როლს თამაშობენ; ასევე რუსეთის ინტერესებშია საექსპორტო შესაძლებლობების განვითარება. ყოველივე ზემოთაღნიშნულის გარდა, რუსეთსაც და ევროკავშირსაც ცენტრალური აზიის

ქვეყნებზე გავლით სატრანზიტო დერეფნები სჭირდებათ, ისეთ მსხვილ სავაჭრო პარტნიორებთან სათანამშრომლოდ, როგორიცაა ჩინეთი და ინდოეთი. მოცემულ მარშრუტებზე, ტვირთნაკადების მოძრაობა, ან უკვე მიმდინარეობს შუა დერეფნის, ან საქართველოზე გამავალი სხვა სატრანზიტო დერეფნების მეშვეობით, ან არსებობს ახალი ტვირთნაკადების მოზიდვის შესაძლებლობა. ამ მხრივ რუსეთისა და ევროკავშირის მიზნები, საქართველოს სატრანზიტო და ეკონომიკური შესაძლებლობების გაფართოვებასთან და ახალი შესაძლებლობების განვითარებასთანაც კავშირში, რასაც უფრო ვრცლად ქვემოთ განვიხილავთ.

ზემოთ განხილულმა არსებულმა ვითარებამ, ცალსახად დააჩქარა ცენტრალური აზიის ქვეყნების ინდუსტრიალიზაციის სწრაფი ტემპებით განვითარება. აღსანიშნავია, რომ ყაზახეთმა და უზბეკეთმა, თითქმის ერთდროულად შეიმუშავეს ინდუსტრიის განვითარების სტრატეგიული გეგმა და განხორციელებასაც შეუდგნენ. როგორც ყაზახეთმა, ასევე უზბეკეთმა, მოცემული გეგმის ბიუჯეტად $10 \div 10$ მილიარდი აშშ დოლარი განსაზღვრეს. მოცემული თანხების მოზიდვა ორივე შემთხვევაში სახელმწიფო ბიუჯეტით და კერძო ინვესტიციებით კომბინირებულია. (როგორც ადგილობრივი, ასევე უცხოური ინვესტიორების დაინტერესება). აქვე მოკლედ მიმოვიხილავთ ორივე მათგანს:

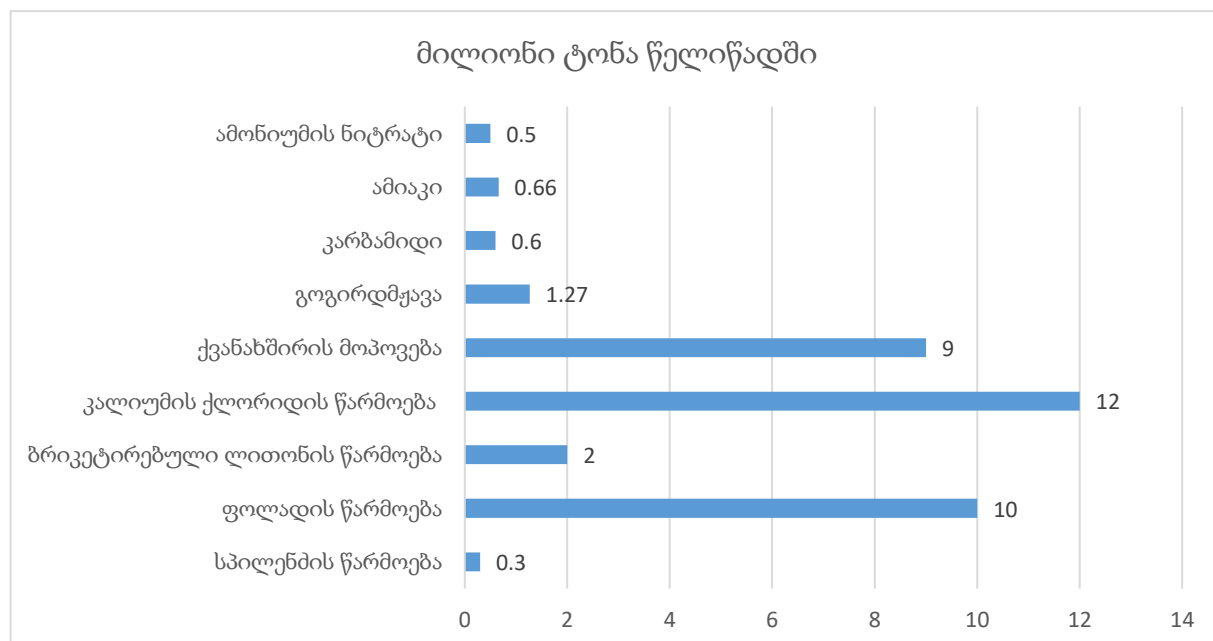
ყაზახეთის სახელმწიფო პროგრამა ქიმიური და მეტალურგიული დარგების განვითარებისათვის: ყაზახეთი ცენტრალურ აზიაში ყველაზე დიდი სახელმწიფოა და მდიდარია ბუნებრივი წიაღისეულით. გასულ წელს ყაზახეთის მთავრობამ სტრატეგიული გადაწყვეტილება მიიღო, რომლის მიხედვითაც, მისი ბუნებრივი რესურსები ექსპორტზე არა ნედლეულის სახით, არამედ ძირითადად გადამუშავებული სახით გაიტანოს, რათა ხელი შეუწყოს ადგილობრივი წარმოების განვითარებას და ქვეყნის ეკონომიკური შესაძლებლობების ზრდას.



სურათი 1: საინვესტიციო პროექტების ფარგლებში შერჩეული 5 ყაზახური სამრეწველო კომპლექსი

სტრატეგიული განვითარების გეგმის მიხედვით, დაიგეგმა მეტალურგიული და ქიმიური ინდუსტრიების არსებული და ახალი 5 საწარმოო კომპლექსის განვითარება. (იხ. თვალსაჩინოება 1: სტრატეგიული გეგმის ფარგლებში შერჩეული 5 ყაზახური სამრეწველო კომპლექსი). მოცემულ კომპლექსებში წარმოებული ძირითადი პროდუქციის სახეობა და მოცულობა შთამბეჭდავია, (იხ. დიაგრამა 2: ახალ და განახლებულ ყაზახურ საწარმოო კომპლექსებში წარმოებული ძირითადი პროდუქციის სახეობები და მოცულობები). როგორც აღვნიშნეთ ზოგიერთი კომპლექსი

ფუნქციონირებს და დაგეგმილია მათი გადაიარაღება და საწარმოო შესაძლებლობების გაზრდა, ზოგიერთი კი ახალი აშენდება. მათ მიერ წარმოებული პროდუქციის პირველი პარტიების მიღება 2029-2030 წლისათვისაა დაგეგმილი.



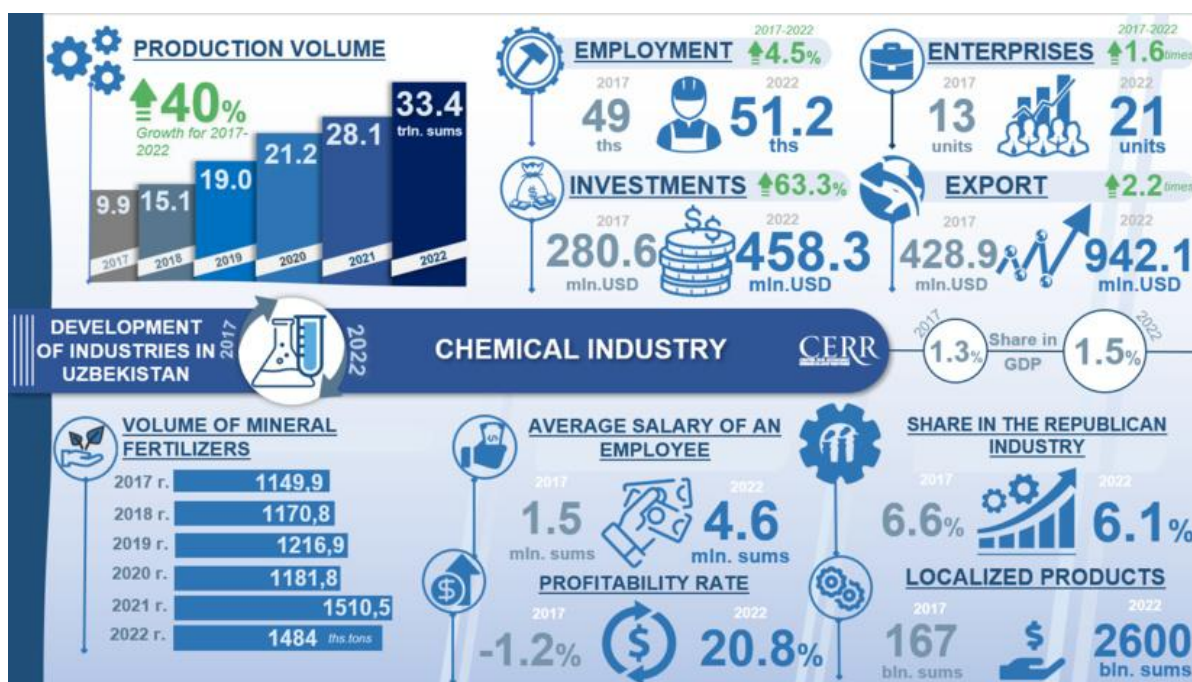
დიაგრამა 2: ახალ და განახლებულ ყაზახურ საწარმოო კომპლექსებში წარმოებული ძირითადი პროდუქციის სახეობები და მოცულობები, წყარო:⁸

მსგავსი მასშტაბური წარმოება რეგიონში, ნამდვილ გამოწვევას წარმოადგენს ლოგისტიკური უზრუნველყოფის თვალსაზრისით, რადგან პროდუქციაც და მისი შენახვისა და ტრანსპორტირების პირობებიც განსხვავებულია. რაც იმას ნიშნავს, რომ აუცილებელია შესაბამისი ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურის ორგანიზება. რა თქმა უნდა, არავინ იწყებს პირველ რიგში ამგვარ მასშტაბურ წარმოებას და მას შემდეგ იმაზე ფიქრს, სად გაყიდის პროდუქტს და რა გზებით მიაწვდის სამომხმარებლო ბაზრებს. ყაზახური სამრეწველო კომპლექსების პროდუქციის 80%-ზე მეტი, საექსპორტო დანიშნულებისაა, რომლის მნიშვნელოვანი ნაწილი ევროკავშირის ბაზრისთვისაა განკუთვნილი. გარკვეული პროდუქციის ყაზახეთიდან ევროკავშირისთვის მიწოდება ახლაც შუა დერეფნის გავლით ხორციელდება და შესაძლებელია ზემოთაღნიშნული ახალი პროდუქციის მნიშვნელოვანი ნაწილიც ამავე დერეფნით გატარდეს. ამისათვის აუცილებელია, რომ მიზნობრივ სახელმწიფო სტრუქტურებს შორის წინასწარი შეთანხმებები თავიდანვე გაფორმდეს და

⁸ Ministry of National Economy of the Republic of Kazakhstan

დაიწყო შესაბამისი ლოჯისტიკური შესაძლებლობების განვითარება. სხვა შემთხვევაში არ უნდა დაგვავიწყდეს, რომ შუა დერეფანს ალტერნატივები გააჩნია (ქვემოთ მოკლედ განვიხილავთ) და მოცემული ტვირთები ევროკავშირის ბაზრებს შეიძლება მათი საშუალებით მიეწოდოს.

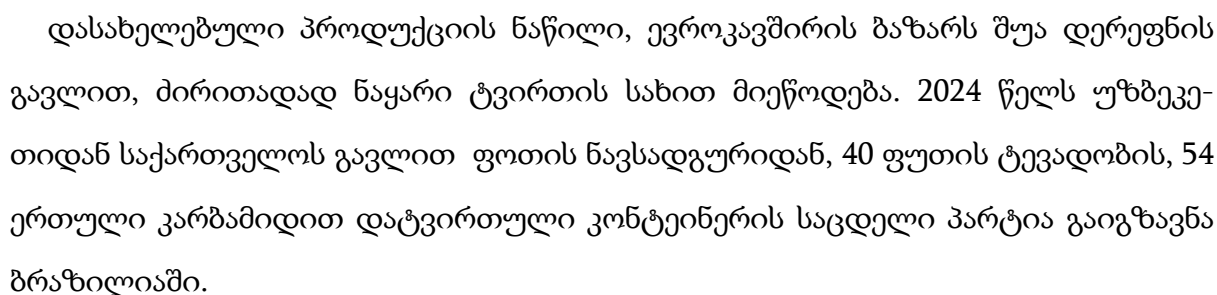
უზბეკეთის სახელმწიფო პროგრამა ქიმიური დარგების განვითარებისათვის: ბოლო პერიოდში, ცენტრალური აზიის ქვეყნებიდან, უზბეკეთის ინდუსტრიული ზრდა გამოსარჩევია. 2022 წელს ქვეყანაში, უმაღლეს დონეზე იქნა მიღებული გადაწყვეტილება, ადგილობრივი ქიმიური ინდუსტრიის განვითარების შესახებ. დღეისათვის უზბეკეთის ქიმიური ინდუსტრია ყოვლწლიურად დაახლოებით 5÷6 მილიონ ტონა პროდუქციას აწარმოებს და სახელმწიფო პროექტის ფარგლებში განვითარების შედეგად, წელიწადში 7÷8 მილიონ ტონამდე გაზრდაა დაგეგმილი.



სურათი 2: უზბეკეთის ქიმიური ინდუსტრიის ძირითადი ეკონომიკური მაჩვენებლები

პროდუქციის 80%-ზე მეტი საექსპორტოა და მისი მნიშვნელოვანი ნაწილის გატანა ევროკავშირის ქვეყნებში იგეგმება. უზბეკეთის სახელმწიფო პროგრამის ფარგლებში, 2027 წლისათვის, ქიმიურ ინდუსტრიის განვითარების 44 პროექტში, დაგეგმილია, ჯამში 10 მილიარდი აშშ დოლარის ინვესტირება (როგორც სახელმწიფო, ასევე კერძო ინვესტიციების მოზიდვით). 2023-2024 წლებში მოცემული

დიაგრამა 3: მსხვილი უზბეკური ქიმიური ინდუსტრიის მიერ წარმოებული პროდუქცია 2024 წელი (მილიონი ტონა წელიწადში), წყარო:⁹



ევროკავშირის 12 მილიარდიანი საინვესტიციო პროექტი ცენტრალური აზიის ქვეყნების ინდუსტრიებში: რუსეთის სანქციების და მასზე დამოკიდებულების შევსების მზნით, ევროკავშირმა შუა აზიის ქვეყნებთან, ახლო თანამშრომლობა დაგეგმა. 2025 წლის აპრილში, უზბეკეთში ევროკავშირის და ცენტრალური აზიის

⁹ უზბეკეთის რესპუბლიკის ეკონომიკისა და ღონანსების სამინისტრო. <https://gov.uz/uz/imv>

ქვეყნების ხელმძღვანელი პირების შეხვედრა შედგა, სადაც ევროკავშირიდან ცენტრალური აზიის ქვეყნებში, სხვადასხვა ბუნებრივი წიაღისეულის მოპოვებისა და დამუშავების მიზნით, ერთობლივი საწარმოების შექმნაზე შეთანხმდნენ. საბოლოოდ, ევროკავშირის წარმომადგენლების მხრიდან გაჟღერდა, რომ მზად არიან ცენტრალური აზიის ქვეყნებში 12 მილიარდი ევროს მოცულობის ინვესტიცია განახორციელონ.

„აღნიშნული ინიციატივა მიუთითებს იმაზე, რომ ახლო მომავალში ცენტრალური აზიის ქვეყნებში შეიქმნება დამატებითი ტვირთების ნაკადები და საჭირო იქნება მათი მნიშვნელოვანი ნაწილის ევროკავშირის ბაზარზე მიწოდება. ამ საკითხში კი შუა დერეფანის და შესაბამისად საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის გაზრდა შესაძლებელია, რომლისთვისაც შესაბამისი ნაბიჯების გადადგმა დაუყოვნებლივ საჭიროა, რათა მოხდეს შესაბამისი შეთანხმებების გაფორმება და სათანადო სატრანზიტო ინფრასტრუქტურის განვითარება.“¹⁰

თურქმენული გაზის ტრანზიტი ევროკავშირში: აღსანიშნავია, რომ დიდი ტრანსკასპიური გაზსადენის თემა წარსულშიც არაერთხელ გაჟღერებულა. ევროკავშირს ადრეც ჰქონდა მცდელობა, წვდომა ჰქონოდა უზბეკურ გაზზე, რაც წინააღმდეგობაში მოდიოდა რუსულ ინტერესებთან. ბოლო პერიოდში საკითხი კიდევ ერთხელ გააქტიურდა, რაშიც სავარაუდოდ მნიშვნელოვან როლს, ამერიკის შეერთებული შტატები თამაშობს. 2025 წლის გაზაფხულზე სენატში (საგარეო საქმეთა კომიტეტზე) სიტყვით გამოსვლისას, აშშ-ს სახელმწიფო მდივანმა მარკო რუბიომ, აღნიშნულ თემაზე დასმულ შეკითხვას ღიად უპასუხა, რომ, აშშ მზადაა მხარი დაუჭიროს და დააფინანსოს თურქმენული გაზის ტრანსკასპიური მილსადენით ევროკავშირში მიწოდებას. მან ხაზი გაუსვა, რომ ევროკავშირის ენერგეტიკული უსაფრთხოებისათვის, მოცემული პროექტი მნიშვნელოვანია და მიუხედავად იმისა, რომ აშშ-ს კურსი უცხოური დახმარებების შემცირებისკენაა აღებული, პრეზიდენტ ტრამპის ადმინისტრაცია გამონახავს გზას და რესურსებს, მოცემული მსხვილი პროექტის დასაფინანსებლად. ადგილი ჰქონდა ტრანსკასპიური გაზსადენის

¹⁰ Global Gateway-ის ფარგლებში EU შუა დერეფნის განვითარებას გეგმავს - რა როლი ექნება საქართველოს?
<https://surl.li/pkpmgu>

საპროგნოზო მონაცემების გაჟღერებასაც, რაც ნამდვილად შთამბეჭდავია. „მოიაზრება თურქმენული ბუნებრივი გაზის საბადო „გელკიშინი“-დან ევროკავშირის ბაზრისთვის წელიწადში, 30 მილიარდი კუბური მეტრი ბუნებრივი გაზის მიწოდება და მოცემული პროექტის განხორციელება, სულ მცირე 30 წლის განმავლობაში. მოცემული პროექტის შესრულებისთვის მზაობა დაადასტურა თურქმენეთის ხელმძღვანელობამაც. ბუნებრივი გაზის დიდი მარაგების მიუხედავად, თურქმენული გაზსადენები ძალზედ შეზღუდულია, მათი გაზსადენები მხოლოდ ყაზახეთის და რუსეთი მიმართულებით მიემართება, შესაბამისად დივერსიფიკაცია და ახალ ბაზრებზე პირდაპირი წვდომა, მათთვის სტრატეგიულად მნიშვნელოვანია.“¹¹

ამ, მართლაც გრანდიოზული პროექტის შემაფერხებელ ფაქტორებად აღსანიშნავია, ისევ სრულად საპირისპირო რუსული ინტერესები, და აზერბაიჯანის მხარის პოზიცია, რომელიც არც თუ მნიშვნელოვნადაა დაინტერესებული ევროკავშირის ბუნებრივი გაზით მომარაგებაში, ამგვარი მძლავრი კონკურენტი ჰყავდეს. აზერბაიჯანული მხარე, ევროკავშირს თავადაც ამარაგებს ბუნებრივი გაზით და მზადაა, მიწოდება კიდევ უფრო გაზარდოს. ასევე საყურადღებოა, რომ დღევანდელ დღემდე არ არის დასრულებული კასპიის ზღვის ფსკერის დელიმიტაციის საკითხი, რაც მის აკვატორიაში მყოფ ქვეყნებს შორის, ცალკე უთანხმოებასა და გაუგებრობას ქმნის. რეალობა იმაშია, რომ ევროკავშირს უფრო მეტი რესურსი და უფრო მეტად დივერსიფიცირებული მიმწოდებლები სჭირდება. ასევე, აშშ მხარს უჭერს ევროკავშირის ენერგო დამოუკიდებლობის განმტკიცებას. ყოველივეს გათვალისწინებით უახლოეს მომავალში უფრო ცხადი გახდება, რამდენად მოხდება მოცემული საპროექტო მონახაზის რეალობად ქცევა და განხორციელება.

მიუხედავად იმისა, რომ მარკო რუბიოს სენატში გამოსვლის დროს არ უსაუბრია ტრანსკასპიური გაზსადენის კონკრეტულ მარშრუტზე, რთული წარმოსადგენია განხორციელების შემთხვევაში, აღნიშნული, საქართველოს გარეშე დაიგეგმოს და

¹¹ თურქმენული გაზი ევროპას შესაძლოა, საქართველოს გავლით მიეწოდოს. <https://www.bpn.ge/article/103732-turkmenuli-gazi-evropas-shesazloa-sakartvelos-gavlit-miecodos/>

აშენდეს. ეს არ ნიშნავს, რომ მოცემული პროექტის განხორციელების შემთხვევაში მარშრუტი ჩვენს ტერიტორიაზე გარანტირებული გვაქვს.

საყურადღებოა, ბოლო დროს აზერბაიჯანსა და სომხეთს შორის მიმდინარე სამშვიდო მოლაპარაკებები და შეთანხმებები, რომელიც აგვისტოში, თეთრ სახლში პრეზიდენტ ტრამპის ინიციატივით ჩატარდა. განსაკუთრებული ყურადღება მიექცა ზანგეზურის დერაფნით სარგებლობის თემას, რაც სტრატეგიულად მნიშვნელოვანია აზერბაიჯანის, თურქეთისა და სომხეთისთვის. მხოლოდ განცხადებების ფორმატში ითქვა, რომ მოცემული დერეფანი 99 წლით გადაეცემა ამერიკულ კომპანიებს, რაც მის გამართულ ფუნქციონირებას უზრუნველყოფს. ასევე საყურადღებოა, სექტემბერში, სომხეთში, ირანის სამთავრობო დელეგაციის ვიზიტის დროს, სომხური მხარის განაცხადება, რომ ზანგეზურის დერეფნის ფუნქციონირებას სომხეთი თავად უზრუნველყოფს და პროცესში არ იქნება ჩართული სხვა, რომელიმე სახელმწიფო. მიუხედავად სომხეთსა და აზერბაიჯანს შორის ურთიერთობების ცვლილებებისა, რაც რეგიონისთვის უდაოდ მშვიდობის მომტანია, მაინც რთულად სავარაუდოა, რომ ტრანსკასპიური გაზსადენის პროექტის მშენებლობა, საქართველოს გვერდის ავლით განხორციელდეს. ამგვარი ვარაუდისთვის, ჩვენის აზრით რამდენიმე არგუმენტი არსებობს: სომხეთსა და აზერბაიჯანს შორის მშვიდობა კარგია, თუმცა ის დროში უნდა გამოიცადოს და ძვირადღირებული პროექტის რისკის ქვეშ დაყენებას ინვესტორები მოერიდებიან; მეორე, თუ მოცემული პროექტი დაიგეგმა სომხეთის გავლით, ეს იმას ნიშნავს, რომ სომხეთის შემდგომ გაივლის თურქეთს და ისე მიეწოდება ევროკავშირს, რაც ევროკავშირს აარიდებს რუსეთზე დამოკიდებულებას, მაგრამ გაზრდის მის დამოკიდებულებას თურქეთზე, რომელიც ერთის მხრივ რეგიონალურ, დამოუკიდებელ მოთამაშეს წარმოადგენს (რაც ევროკავშირისათვის სულაც არ არის უკანასკნელი მნიშვნელობის) და ევროკავშირის კანდიდატი წევრის ხანგრძლივი სტატუსის გამო, ევროკავშირთან გარკვეულ წილად დაპირისპირებულიცაა. აღსანიშნავია, რომ დღეს, აზერბაიჯანიდან ევროკავშირის ენერგო რესურსებით მომარაგებაში გაზრდილია თურქეთის როლი. ამის გათვალისწინებით, სტრატეგიულად და შესაძლოა ეკონომიკური თვალსაზრისი-

თავ, შედარებით მისაღები იყოს ტრანსკასპიური გაზსადენის დაგეგმვა თურქმენეთიდან აზერბაიჯანში, მისი გავლით საქართველოში და შემდგომ შავი ზღვის ფსკერზე გაზსადენის მშენებლობით პირდაპირ მიწოდება ბულგარეთისთვის, ან რუმინეთისთვის. მნიშვნელოვანია, რომ აღნიშნული მარშრუტი ევროკავშირის დამოკიდებულებას რუსეთის შემდგომ, თურქეთზეც ამცირებს.

შუა დერეფნის კორიდორში ტვირთნაკადების წარმომქმნელი

ძირითადი ქვეყნები

OSJD რკინიგზათა თანამეგობრობის ორგანიზაცია: <https://en.osjd.org/>-ის მიერ გამოქვეყნებული ყოველწლიური ანგარიშის მიხედვით ირკვევა, რომ შუა დერეფნის სატრანზიტო კორიდორში, კერძოდ კი საქართველოს ტერიტორიაზე გამავალი ტვირთნაკადების ძირითად წარმომქმნელ ქვეყნებს, ცენტრალური აზიის ქვეყნები წარმოადგენენ. OSJD-ის მონაცემების მიხედვით, რკინიგზით (ბლოკმატარებლების გამოკლებით) გადაზიდული ტვირთების დინამიკით პირველ ადგილს იკავებს ყაზახეთი შემდეგ, მოდის უზბეკეთი შემდეგი მონაცემებით:

ცხრილი 1: ყაზახეთიდან და ყაზახეთში რკინიგზით ტვირთების ექსპორტისა და იმპორტის მაჩვენებლები მილიონი ტონა, წყარო:¹²

ექსპორტი/იმპორტი	ექსპორტი				იმპორტი			
ქვეყნები/წლები	2012	2016	2019	2023	2012	2016	2019	2023
რუსეთი	74,6	54,82	61,72	44,09	26,71	24,56	25,33	34,61
ჩინეთი	9,34	4,67	10,62	16,77	6,04	8,28	6,78	9,04
უზბეკეთი	6,67	16,92	21,72	21,64	5,44	4,64	6,22	5,62
აზერბაიჯანი	6,37	2,09	1,88	2,61	0,2	0,32	0,35	0,39
თურქმენეთი	0	0,57	1,1	1,11	-	-	-	-
ყირგიზეთი	2,4	4,19	4,21	5,26	5,53	0,28	0,32	0

¹² რკინიგზათა თანამეგობრობის ორგანიზაცია: <https://en.osjd.org/>

ცხრილი 2: უზბეკეთიდან და უზბეკეთში რკინიგზით ტვირთების ექსპორტისა და იმპორტის მაჩვენებლები მილიონი ტონაწყარო:¹³

ექსპორტი/იმპორტი	ექსპორტი				იმპორტი			
ქვეყნები/წლები	2012	2016	2019	2023	2012	2016	2019	2023
ყაზახეთი	5,44	4,64	6,22	5,62	6,67	16,92	21,72	21,64
ყირგიზეთი	0,76	0,19	0,53	0,78	0,76	0,3	0,78	0
ტაჯიკეთი	4,71	3,84	4,27	5,45	3,59	1,17	1,46	0,64
ავღანეთი	3,63	3,55	2,95	3,34	-	-	-	-
თურქმენეთი	3,68	1,56	0,64	1,11	4,04	0	0	0

როგორც მოცემული, 1 და 2 ცხრილებიდან ჩანს ყაზახეთის ტვირთბრუნვა სარკინიგზო გადაზიდვებით მეზობელ ქვეყნებთან, 2023 წელს შეადგენს 132 მილიონ ტონას, უზბეკეთის მაჩვენებელი კი 40 მილიონი ტონაა. ჩინეთი სარკინიგზო ტვირთბრუნვა ჩვენთვის საინტერესო მიმართულებაზე, კერძოდ რუსეთთან, მონღოლეთთან და ყაზახეთთან, მოკრძალებულად გამოიყურება და შედგენს 82,02 მილიონ ტონას, საიდანაც დიდი წილი მოდის მეზობელი ქვეყნებიდან ტვირთების იმპორტზე 68,73 მილიონი ტონა (84%) და მხოლოდ 13,23 მილიონი ტონა (16%) ექსპორტზე. მოცემული მონაცემების საფუძველზე შეიძლება ითქვას, რომ სარკინიგზო გადაზიდვებით (ბლოკმატარებლების გამოკლებით) ჩინეთი არ წარმოადგენს შუა დერეფანში ძირითადი სატრანზიტო ტვირთების წარმომქმნელ ქვეყანას. მოცემული კვლევაში არ არის დამუშავებული მსგავსი მონაცემები საზღვაო ტრანსპორტის შემთხვევაში, რომელიც წარმოადგენს ჩინეთის ტვირთბრუნვის ძირითად სატრანსპორტო საშუალებას.

¹³ რკინიგზათა თანამეგობრობის ორგანიზაცია: <https://en.osjd.org/>

ცხრილი 3: ჩინეთიდან და ჩინეთში რკინიგზით ტვირთების ექსპორტისა და იმპორტის მაჩვენებლები რუსეთთან, მონღოლეთთან და ყაზახეთთან მილიონი ტონა, წყარო:¹⁴

ექსპორტი/იმპორტი	ექსპორტი				იმპორტი			
ქვეყნები/წლები	2012	2016	2019	2023	2012	2016	2019	2023
რუსეთი	2,75	22,91	3,42	2,18	25,86	24,43	31,45	37,57
მონღოლეთი	1,14	1,35	1,49	2,01	6,27	6,91	13,31	14,45
ყაზახეთი	6,04	8,28	6,78	9,04	9,34	4,67	10,62	16,77

საინტერესოა, ასევე რუსეთის და აზერბაიჯანის შემთხვევაში ზემოთ განხილული მაჩვენებლების დინამიკა. რადგან რუსეთზე გამავალი სატრანზიტო დერეფნები საქართველოზე გამავალი სატრანზიტო დერეფნების პირდაპირი კონკურენცია, ხოლო აზერბაიჯანი შუა დერეფნის გასწვრივ მდებარე მნიშვნელოვანი სახელმწიფოა, რომელზეც ასევე გადის ჩრდილოეთ-სამხრეთი სატრანზიტო დერეფნის მნიშვნელოვანი არტერია.

ცხრილი 4: რუსეთიდან და რუსეთში რკინიგზით ტვირთების ექსპორტისა და იმპორტის მაჩვენებლები: მილიონი ტონა, წყარო:¹⁵

ექსპორტი/იმპორტი	ექსპორტი				იმპორტი			
ქვეყნები/წლები	2012	2016	2019	2023	2012	2016	2019	2023
ყაზახეთი	26,71	24,56	25,33	34,61	74,6	54,82	61,72	44,09
მონღოლეთი	1,65	1,56	2,58	2,85	0,31	0,18	0,81	1,76
ჩინეთი	25,86	24,43	31,45	37,57	2,75	22,91	3,42	2,18
აზერბაიჯანი	5,35	5,84	6,41	5,51	0,82	0,64	0,76	0,8
საქართველო (აფხაზეთი, დროებით ოკუპირებული ტერიტორია)	0,13	0,65	0,43	0,94	-	-	-	-

¹⁴ რკინიგზათა თანამეგობრობის ორგანიზაცია: <https://en.osjd.org/>

¹⁵ რკინიგზათა თანამეგობრობის ორგანიზაცია: <https://en.osjd.org/>

ცხრილი 5: აზერბაიჯანიდან და აზერბაიჯანში რკინიგზით ტვირთების ექსპორტისა და იმპორტის მაჩვენებლები: მილიონი ტონა, წყარო:¹⁶

ექსპორტი/იმპორტი	ექსპორტი				იმპორტი			
ქვეყნები/წლები	2012	2016	2019	2023	2012	2016	2019	2023
ყაზახეთი	0,2	0,32	0,36	0,39	6,37	2,09	1,88	2,6
რუსეთი	0,82	0,64	0,76	0,8	5,35	5,84	6,41	7,21
ირანი	0,02	0	0,25	0,5	-	-	-	-
თურქმენეთი	1,07	0,48	0,56	0,3	-	-	-	-
საქართველო	9,28	5,2	4,25	7,75	3,07	1,7	1,84	1,74

ამ ყველაფრის შემდეგ, ყველაზე მნიშვნელოვანია ჩვენს ქვეყანაში იმპორტირებული და ქვეყნიდან ექსპორტირებული ტვირთნაკადების მაჩვენებლები:

ცხრილი 6: საქართველოდან და საქართველოში რკინიგზით და შემდგომ საზღვაო პორტებით ტვირთების ექსპორტისა და იმპორტის მაჩვენებლები: მილიონი ტონა, წყარო:¹⁷

ექსპორტი/იმპორტი	ექსპორტი				იმპორტი			
ქვეყნები/წლები	2012	2016	2019	2023	2012	2016	2019	2023
აზერბაიჯანი	3,07	1,7	1,84	1,74	9,28	5,2	4,25	7,75
სასომხეთი	1,38	0,78	0,82	0,72	-	-	-	-
თურქეთი	-	-	-	0,53	-	-	-	-
რუსეთი (ოკუპირებული აფხაზეთის ტერიტორია)	-	-	-	-	0,13	0,65	0,43	0,94
ფოთი	1,21	0,99	1,93	2,01	-	-	-	-
ყულევი	0	1,41	1,39	1,97	-	-	-	-
ბათუმი	5,54	2,38	0,42	2,3	-	-	-	-

მე-6 ცხრილში მოცემული მონაცემებით, როგორც საქართველოდან, ასევე საქართველოს მიმართულები ტვირთნაკადების მაჩვენებლების ძირითადად კლების,

¹⁶ რკინიგზათა თანამეგობრობის ორგანიზაცია: <https://en.osjd.org/>

¹⁷ რკინიგზათა თანამეგობრობის ორგანიზაცია: <https://en.osjd.org/>; ფოთის, ყულევის, ბათუმის პორტები.

რიგ შემთხვევაში კი მნიშვნელოვანი კლების ტენდენცია ახასიათებს, რაც თითოეულ მიმართულებაზე ცალკეული, სიღრმისეული კვლევების განხორციელებას საჭიროებს. საყურადღებოა, რუსეთის მხრიდან ბოლო წლებში ოკუპირებული აფხაზეთის მიმართულებით ტვირთნაკადების მზარდი ტენდენცია.

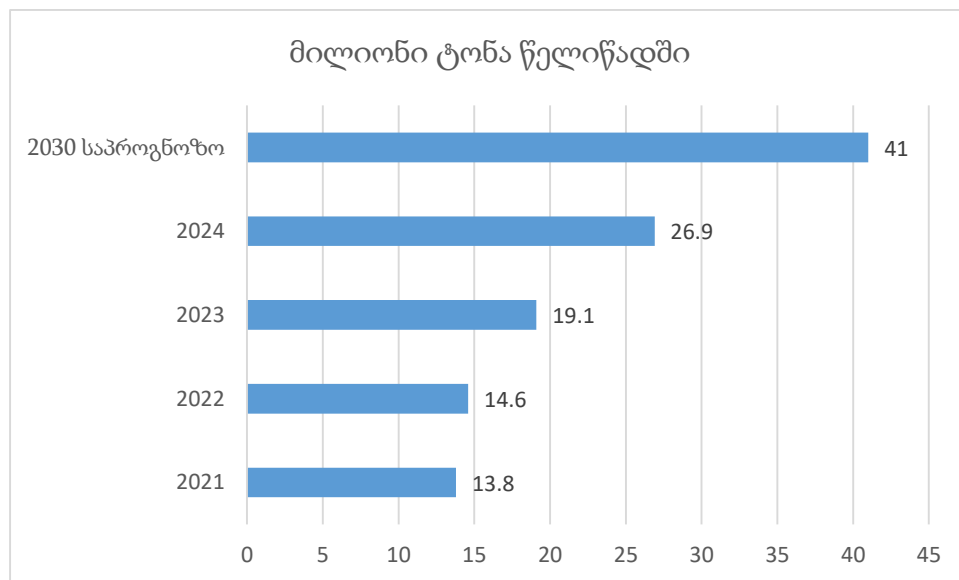
წარმოდგენილი მონაცემების მიხედვით საქართველოზე გამავალ სატრანზიტო დერეფნებში სარკინიგზო ტრანსპორტით ცენტრალური აზიის ქვეყნებიდან მცირე მოცულობის ტვირთები შემოდის, ყაზახეთიდან იქ გენერირებული ტვირთების მხოლოდ უმნიშვნელო 2% (დაახლოებით 1.7 მილიონი ტონა), უზბეკეთიდან, იქ გენერირებული ტვირთების 1.5% (დაახლოებით 0,6 მილიონი ტონა). ჯერ კიდევ სატესტო რეჟიმში მუშაობს ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზა და მასზე მოძრავი თვირთნაკადები შორსაა დაგეგმილი სიმძლავრისგან. ასევე მნიშვნელოვან გამოწვევას წარმოადგენს უკუმიმართულებით კიდევ უფრო დაბალი ტვირთბრუნვა, ევროპიდან საქართველოს გავლით ცენტრალური აზიის ქვეყნებში, რაც ჩვენს ქვეყანაზე გამავალი სატრანზიტო დერეფნების ეკონომიკურ მაჩვენებლებს და მათ მიმზიდველობას აქვეითებს.

შუა დერეფნის ძირითადი კონკურენტი დერეფნები

მოცემულ ნაწილში, მოკლედ განვიხილავთ შუა დერეფნის რამდენიმე ძირითად კონკურენტ სატრანზიტო მარშრუტს საიდანაც, შესაძლებელია, როგორც შუა დერეფანში ტვირთების მოზიდვა, ასევე მათი შემცირება/დაკარგვა.

ჩრდილოეთ - სამხრეთის დერეფანი: მოცემული სატრანზიტო დერეფანი იწყება რუსეთის ბალტიის ზღვის კარიბჭიდან - სანქტპეტერბურგიდან, გაივლის რუსეთის ევროპულ ნაწილს, შემდგომ კასპიის ზღვასთან მას აქვს სამი სხვადასხვა მარშრუტი: (1) უშუალოდ კასპიის ზღვის რუსული პორტებიდან ბორნით, ირანის კასპიის ზღვის პორტებამდე, შემდგომ კი ირანის ტერიტორიის გავლით, სპარსეთის ყურის ირანულ პორტებამდე და ბოლოს, გემით, ინდოეთის პორტ მუმბაიმდე. (2) კასპიის ზღვის ზღვის დასავლეთით რუსეთიდან, აზერბაიჯანის გავლით ირანში - ირანის სპარსეთის ყურის პორტებამდე და იქიდან ზღვით ინდოეთის ზადვაო პორტ მუმბაიში და (3) მარშრუტი ეს არის რუსეთიდან, კასპიის ზღვის აღმოსავლეთით ყაზახეთი - თურქმენეთი - იარანი, ან ყაზახეთი - უზბეკეთი - თურქმენეთი - ირანი, ან ყაზახეთი

- უზბეკეთი - ავღანეთი - ირანი. საშუალოდ მოცემული სატრანზიტო დერეფნის სიგრძე შეადგენს 7200 კილომეტრს და ის უფო მოკლე მანძილია, ვიდრე სუეცის არხის გავლით არსებული საზღვაო მარშრუტი.



დიაგრამა 4: ჩრდილოეთ - სამხრეთის დერეფნის მეშვეობით გადაზიდული ტვირთების მოცულობა (მილიონი ტონა) წყარო:¹⁸

აღსანიშნავია, რომ რუსულმა მხარემ საკმაოდ მოკლე დროში გამოძებნა ალტერნატიული ბაზრები და მეტ-ნაკლებად შეძლო სანქციებისთვის გვერდის ავლა. ამ საკითხში მისთვის ერთ-ერთ სტრატეგიულ სავაჭრო მარშრუტს წარმოადგენს სწორედ ჩრდილოეთ-სამხრეთის დერეფანი და მისი მეშვეობით ვაჭრობა, როგორც აზერბაიჯანთან, ირანთან და ინდოეთთან, ასევე ცენტრალური აზიის ქვეყნებთან და ავღანეთთან. დიაგრამა 4-ზე მოცემული მონაცემებიც ცხადყოფს, რომ რუსეთ-უკრაინის საომარ მოქმედებამდე და მას შემდეგ ჩრდილოეთ-სამხრეთის დერეფნის მეშვეობით გატარებული ტვირთნაკადების მოცულობა მნიშვნელოვნადაა გაზრდილი, ხოლო 2030 წლისათვის მისი საპროგნოზო მაჩვენებელი 40 მილიონ ტონას აღემატება, რაც ძირითადად რუსეთსა და ინდოეთს, ასევე რუსეთსა და ირანს შორის სავაჭრო ტვირთბრუნვის ზრდითაა ნაკარნახევი.

¹⁸ სატრანსპორტო დერეფნის კვლევის ცენტრი. <https://transcor.ge/>

აღნიშნული სავაჭრო დერეფანი წარმოადგენს შუა დერეფნის ერთ-ერთ ყველაზე სახიფათო კონკურენტს, რადგან მასში დღესაც ხდება ცენტრალური აზიის და ავღანური ტვირთების გადაზიდვა. სამომავლოდ მათი წილი შეიძლება კიდევ უფრო გაიზარდოს, მათ შორის იმ პოტენციური ტვირთებისა, რომელიც უახლოეს 3-5 წელიწადში დამატებით შეიქმნება ამ ქვეყნებში მასშტაბური სახელმწიფო პროექტების ფარგლებში (საუბარი ზემოთ გვექონდა). საუბარია იმაზე, რომ ცენტრალურ აზიაში და ავღანეთში წარმოებული ტვირთები, არა შუა დერეფნის გავლით მოხედეს მსოფლიო ბაზრებზე, არამედ ჩრდილოეთ-სამხრეთის დერეფნის მეშვეობით ირანის საზღვაო პორტებში და იქიდან მსოფლიო ბაზრებზე. აქ რამდენიმე გარემოებაა საყურადღებო: ირანის პორტ ჩაბადარზე, რომელშიც ინდოეთმა მსხვილი ინვესტიცია განახორციელა, სწორედ მათი ჩარევის შედეგად არ ვრცელდება სანქციები, რომელიც ირანზეა აშშ-ს და ევროკავშირის მიერ დაწესებული. თავის მხრივ ირანმა განახორციელა დიდი მასშტაბის ინვესტიცია რუსეთის კასპიის ზღვის პორტ ასტრახანში, რითაც ხაზი გაუსვა, რომ ხანგრძლივი ვადით დაინტერესებულია, მოცემული სატრანზიტო მარშრუტის განვითარებაში. ასევე, მნიშვნელოვანია სუეცის არხის ადმინისტრაციის საგადასახადო პოლიტიკა, რომელიც ცდილობს, რომ სუეცის არხის გამოყენება გადამზიდავი კომპანიებისათვის მიმზიდველი გახადოს. მის სიახლოვეს მიმდინარე საომარი მოქმედებების შედეგად ალტერნატიულ მარშრუტებზე - ძირითადად აფრიკის კონტინენტის შემოვლით მცურავი გემები, ისევ თავისკენ გადმოამისამართოს და ახალი გადამზიდავებიც მოიზიდოს. სწორედ ამ მიზნებისათვის ამა წლის მაისში, ივნისში და აგვისტოში დიდი ტონაჟის გემებზე, ტრანზიტის თანხა 15%-ით შეამცირეს. მოსალოდნელია, რომ მაღალი შედეგის შემთხვევაში საგადასახადო შეღავათები კიდევ უფრო გახანგრძლივდება. ყურადღებას იქცევს ასევე ავღანეთი - პაკისტანის დამაკავშირებელი სატრანზიტო დერეფნის განვითარება, რომლის მეშვეობითაც ცენტრალური აზიის ქვეყნებში და ავღანეთში წარმოებული ტვირთების მოხვედრა, ასევე შესაძლებელი ხდება პაკისტანის ნავსადგურ კარაჩიში, საიდანაც მოხდება მათი საზღვაო გზით მსოფლიო ბაზრებისთვის მიწოდება. ირანმა და ავღანეთმაც დაიწყეს ერთმანეთში სატრანზიტო დერეფნების განვითარება, რის შედეგადაც ავღანური და ცენტრალური აზიის ქვეყნების

ტვირთები ამ მარშრუტით, შეიძლება გადამისამართებული იყოს ირანის საზღვაო პროტეზში და იქიდან მსოფლიო ბაზრებს მიეწოდოს.

ცალკე განხილვის საკითხია აზერბაიჯანის მიერ მნიშვნელოვანი ინვესტიციების განხორციელება ჩრდილოეთ-სამხრეთის კორიდორში. აზერბაიჯანი კავშირებს ავითარებს რუსეთთან და ირანთან. ასტანის ტერმინალი აზერბაიჯან - ირანის საზღვარზე ამის ნათელი მაგალითია, რომელიც აზერბაიჯანული ინვესტიციით განვითარდა. თუმცა ბოლო დროს, რუსეთ - აზერბაიჯანს შორის გამწვავებული ურთიერთობა რა გავლენას მოახდენს მოცემული დერეფნის აზერბაიჯანზე გამავალ განშტოებაზე, ჯერ-ჯერობით უცნობია. ასევე არ უნდა დაგვავიწყდეს, რომ აზერბაიჯანი დიდ ინვესტიციებს დებს შუა დერეფნის განვითარებაში. მაგ: ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო ხაზში აზერბაიჯანულმა მხარემ 900 მილიონი აშშ დოლარის ინვესტიცია განახორციელა. სულ ახლახანს კი აზერბაიჯანსა და ჩინეთს შორის ხელი მოეწერა მემორანდუმს, ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო ხაზის შემდგომ განვითარებასთან დაკავშირებით, რომლის მეშვეობით მოცემულმა სარკინიგზო ხაზმა დღეში 10 მატარებლის გატარება უნდა შეძლოს.

მოცემულ მარშრუტს, ასევე **ლაპის - ლაზულის დერეფანის** ტვირთების თავისკენ გადართვა ისე შეუძლია, რომ ავღანეთიდან მომავალმა ტვირთებმა გაიაროს ირანზე, აზერბაიჯანზე და რუსეთის მეშვეობით მოხვდეს ევროპაში. ეს შედარებით სწრაფი და უფრო იაფი მარშრუტი იყოს, რომელიც განსაკუთრებით კონკურენტუნარიანია რუსეთიდან აზერბაიჯანის, ირანის, ავღანეთის, ინდოეთის მიმართულებით და პირიქით ტვირთების მოძრაობის საკითხში.

სომხეთზე გამავალი „პოტენციური“ დერეფნები

სომხეთზე პოტენციურად შესაძლოა ამოქმედდეს ორი სატრანზიტო დერეფანი, რომელიც კონკურენციას გაუწევს საქართველოზე გამავალ შუა დერეფანს და სხვა მერიდიანულ დერეფნებს, კერძოდ ეს არის ბაქო-გიუმრი-ყარსის სარკინიგზო (ასევე საავტომობილო) მაგისტრალის ამოქმედება და ბაქო-ზანგეზური-ნახჩევანი-ყარსის სარკინიგზო (ასევე საავტომობილო) დერეფანი.

ბაქო-გიუმრი-ყარსის სარკინიგზო მაგისტრალი: მოცემული სარკინიგზო მაგისტრალის ამოქმედება სხვადასხვა ექსპერტული გათვლებით დაახლოებით 35

მილიონ აშშ დოლარს და ერთ წელიწადს საჭიროებს. მისი გახსნის შესახებ სამუშაო შეხვედრებს ერთმანეთთან მართავენ თურქული და სომხური მხარეები, რომლის ამოქმედების საფუძველს აგვისტოს თვეში ამერიკის შეერთებულ შტატებში - თეთრ სახლში აზერბაიჯანსა და სომხეთს შორის გაფორმებული სამშვიდობო ხელშეკრულება იძლევა. ჩვენთვის საყურადღებო გარემოებას წარმოადგენს ის, რომ მოცემული სარკინიგზო დერეფანი შედარებით მოკლეა, ვიდრე ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო მაგისტრალი, შესაბამისად მისი მეშვეობით გადაზიდვები შედარებით სწრაფად და იაფად უნდა განხორციელდეს, რაც კონკურენციაში მნიშვნელოვანი ფაქტორებია. ყოველივეს გათვალისწინებით ბაქო-გიუმრი-ყარსის სარკინიგზო მაგისტრალის ამოქმედება გამოიწვევს ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო მაგისტრალის ტვირთაკადების შემცირებას და ეს იმის ფონზე, რომ ბაქო-თბილისი-ყარსის მაგისტრალის მშენებლობა 2007 წელს დაიწყო და ჯერ კიდევ სატესტო რეჟიმში მუშაობს; მისი მშენებლობა საკმაოდ ძვირი, 900 მილიონი აშშ დოლარი დაჯდა. მოცემული თანხის ინვესტირება აზერბაიჯანულმა მხარემ შეძლო და ის მართავს აღნიშნულ სარკინიგზო მაგისტრალს დაბანდებული თანხის სრულ უკუგებად. მოცემული გარემოებით ოპერატორ მხარეს შეეძლება მისი სტრატეგიული გათვლებიდან გამომდინარე მიიღოს გადაწყვეტილება და ტვირთები ან ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო მაგისტრალით გაგზავნოს, ან მისი ალტერნატიული მარშრუტებით.

ზანგეზურის სატრანზიტო დერეფანი: ზანგეზურის სატრანზიტო დერეფნის გახსნა შესაძლებელი გახდა ამ წლის ზაფხულში, სომხეთსა და აზერბაიჯანს შორის მიღწეული სამშვიდობო შეთანხმების შემდეგ, რომელსაც ხელი თეთრ სახლში, აშშ-ს პრეზიდენტის დონაზე ტრამპის თანდასწრებით მოეწერა. შეთანხმების შემდგომ გაჟღერდა, რომ მოცემული სატრანზიტო მაგისტრალის სომხეთის მონაკვეთის ოპერატორობა 99 წლით გადაეცემათ ამერიკულ კომპანიებს და ისინი უზრუნველყოფენ, როგორც სამშენებლო ისე საექსპლუატაციო საკითხებს და რაც მთავარია უსაფრთხოებას. გეოპოლიტიკური თვალსაზრისით საკითხის ასეთი ფორმით შეთანხმება ხმამაღლა გააპროტესტმა ირანმა და არც რუსეთის მხარეს მოეწონებოდა,

თუმცა ოფიციალური მსგავსი ნეგატიური განცხადება მათი მხრიდან არ გაუღერებულა. სომხეთში ირანული სახელმწიფო დელეგაციის სტუმრობის დროს, სომხეთის მხარემ განაცხადა, რომ ზანგეზურის დერეფნის უსაფრთხოებაზე იზრუნებს მხოლოდ და მხოლოდ თვითონ და არა, რომელიმე სხვა ქვეყანა. რომ შევაჯამოთ, აღნიშნული დერეფანი ჯერ არ არსებობს, თუმცა მისი უსაფრთხოების საკითხები უკვე იწვევს გარკვეულ ვნებათაღელვას რეგიონის და არა მხოლოდ რეგიონის ქვეყნებს შორის.

„თურქეთის მხარემ ყველას დაასწრო და დაიწყო მოცემული სარკინიგზო მაგისტრალის, მის ტერიტორიაზე არსებული მონაკვეთის მშენებლობა, კერძოდ: ყარსი - ილდირი - არალი - დილუჩუს 224 კილომეტრიანი მონაკვეთის, რომლის მშენებლობა 2.4 მილიარდ ევროდაა შეფასებული და დაახლოებით 4-5 წელიწადში უნდა დასრულდეს.“¹⁹ მოცემული სარკინიგზო მაგისტრალის დაერთება გამიზნულია, ნახჭევანი (აზერბაიჯანის ანკლავა) - ზანგეზური (სომხეთი) - ბაქოს სარკინიგზო მაგისტრალზე. თავის მხრივ აზერბაიჯანმა მთიანი ყარაბაღის დაბრუნების შემდეგ იქ აქტიურად დაიწყო ინფრასტრუქტურის განვითარება, გაჰყავს ავტო მაგისტრალები და ახორციელებს სარკინიგზო კავშირებადობის აღდგენას. ამ ეტაპზე პრაქტიკული სამუშაოების თვალსაზრისით ჯერ არაფერი არ ხორციელდება სასომხეთის ტერიტორიაზე არსებულ ზანგეზურის, იგივე ლაჩინის 43 კილომეტრიან მონაკვეთზე, რომლის მშენებლობა/აღდგენა დაახლოებით 230 მილიონ დოლარადაა შეფასებული.

აღბათ ყურადღების საგანს წარმოადგენს მოცემული დერეფნის განვითარების საკითხში აზერბაიჯანსა და ირანს შორის 2022 წელს გაფორმებული მემორანდუმი „ისლამური რესპუბლიკის ტერიტორიის გავლით აზერბაიჯანის აღმოსავლეთ ზანგეზურის ეკონომიკურ რეგიონსა და ნახიჩევანის ავტონომიურ რესპუბლიკას შორის ახალი საკომუნიკაციო კავშირების დამყარების შესახებ. შეთანხმებული იქნა 55 კმ სიგრძის ავტომაგისტრალის, და პარალელურად სარკინიგზო ხაზის - იმიშლიდან (აზერბაიჯანი) ფარსაბადამდე (ირანი) მშენებლობის პროექტი, რომე-

¹⁹ თურქეთმა „ზანგეზურის დერეფნის“ საკუთარი მონაკვეთის მშენებლობა დაიწყო - პროექტის ღირებულება 2.4 მლრდ ევროა: <https://surl.li/mtyzgf>

ლიც მდინარე არხზე ოთხი სახიდე გადასასვლელის და ნახიჩევანის საზღვარზე რკინიგზის და ავტომაგისტრალის დაერთებას ითვალისწინებს. ამ ქმედებით აზერბაიჯანი ცდილობს სომხეთის გვერდის ავლით, თურქეთთან ერთად შეკრას დამოუკიდებელი სატრანზიტო დერეფანი.²⁰ ცხადია მოცემული მემორანდუმი ირანსა და აზერბაიჯანს შორის ჯერ კიდევ აზერბაიჯან სომხეთს შორის სამშვიდობო ხელშეკრულების გაფრმებამდე განხორციელდა, თუმცა ჩვენს რეგიონში რთულია იმის წინასწარ განსაზღვრა, რომელი ხელშეკრულება იქნება უფრო მეტად დაცული და რა სახის პოლიტიკური, ეკონომიკური და სოციალური მოცემულობა იქნება რამდენიმე წლის, მითუმეტეს ათ წლეულების შემდგომ.

რუსეთზე გამავალი სატრანზიტო მარშრუტები

მიუხედავად რუსეთის მიმართ არსებული სანქციებისა, არა უკრაინასთან ომამდელი მოცულობით, თუმცა მისი გავლით ტვირთები დღესაც მოძრაობს და ომის დამთავრების შემდეგ ტვირთბრუნვა სავარაუდოდ, კვლავ გაიზრდება. ეკონომიკური თვალსაზრისით რუსეთზე გამავალი ცენტრალური აზიის, თუ ჩინეთის სახმელეთო კავშირებადობა ევროპასთან ჩვენს ქვეყანაზე გამავალ შუა დერეფანთან შედარებით გაცილებით იაფია, რასაც გადამზიდავი კომპანიებისათვის დიდი მნიშვნელობა აქვს.

მოცემული მარშრუტი შუა დერეფნის საქართველოს ტერიტორიაზე გამავალი სატრანზიტო ნაკადების მნიშვნელოვან ალტერნატივას წარმოადგენს. ერთ-ერთი იმედის მომცემი წინასწარი შეთანხმება, რაც აზერბაიჯანსა და ყაზახეთის მთავრობებს შორის იქნა მიღწეული ყაზახური ნავთობის ტრანსკასპიური ნავთობსადენიდან, რომელიც ჩრდილოეთ კავკასიაში, რუსეთის ტერიტორიაზე გადის, ბაქო-თბილისი-ჯაიჰანის მილსადენში გადმორთვა იყო. ეს პროცესი პრაქტიკულადაც დაიძრა და მრავალწლიანი ინტერვალის შემდეგ მოცემულ მილსადენში აზერბაიჯანულთან ერთად ყაზახური ნედლი ნავთობის ტრანსპორტირება დაიწყო. ამას გარდა, ყაზახურმა მხარემ ღიად განაცხადა, რომ მისთვის ნედლი ნავთობის სატრანზი-

²⁰ სომხეთის ინიციატივა „მშვიდობის გზაჯვარედინი“ სატრანსპორტო კვანძის გახსნას ელოდება: <https://surl.lujluyyq>

ტო მარშრუტების დივერსიფიკაცია მნიშვნელოვანია და ამ მიზნით წლიურად დაახლოებით 20 მილიონი ტონა ნავთობის სამხრეთის მარშრუტებით გატარება დაისახა მიზნად, სადაც, ბაქო-თბილის-ჯეიჰანის მილსადენის გარდა, მუშაობა დაიწყო ბაქო-სუფსის მილსადენით. ყაზახური ნედლი ნავთობის ტრანსპორტირების და ასევე რკინიგზით საქართველოს პორტებამდე მიტანის და იქიდან ევროპული ბაზრებისათვის მიწოდების შესახებ (დაახლოებით წელიწადში 5 მილიონი ტონის მოცულობით). შეთანხმება თითქოს წარმატებით სრულდებოდა, თუმცა ამ წლის ზაფხულის ბოლოს ყაზახურმა მხარემ ნედლი ნავთობის სრული მოცულობით ტრანსპორტირების მარშრუტად შეთანხმება, ტრანსკასპიურ კონსორციუმთან გააფორმა. აღნიშნულის ოფიციალურ მიზეზად დასახელდა ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენის, აზერბაიჯანის ტერიტორიაზე მდებარე მილსადენის მონაკვეთში დიდი მოცულობის ორგანოქლორით დაბინძურება, რის შედეგადაც მილსადენში არსებული აზერბაიჯანული, ყაზახური და თურქმენული ნავთობი გამოუსადეგარი გახდა და თვითონ მილსადენი გაწმენდითი სამუშაოების ჩატარების მიზნით დაიხურა (სავარაუდოდ 2-3 თვით); ოფიციალური დაბინძურების მიზეზი და მოცემული ფაქტი, ჯერ გამოკვლევის პროცესშია, თუმცა მიზეზი რაც არ უნდა იყოს ფაქტია, რომ ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მილსადენის უსაფრთხო ფუნქციონირება, მისმა ოპერატორმა კომპანიამ ბრიტიშ პეტროლიუმმა ვერ უზრუნველყო.

ყაზახეთის მხარის მიერ ნავთობის ტრანსკასპიურ მილსადენში დაბრუნებას აღნიშნულის გარდა კიდევ ორი მიზეზი აქვს: ტრანსკასპიური მილსადენით ყაზახური ნავთობის ტრანსპორტირება დაახლოებით 2.4-ჯერ უფრო იაფია, ვიდრე ბაქო-თბილის-ჯეიჰანის მილსადენით; და მეორე, ყაზახური ნავთობის ხარისხობრივი მაჩვენებლები ჩამოუვარდება აზერბაიჯანული ნავთობის მაჩვენებლებს, მათი შერევის შემთხვევაში მილსადენის ბოლოს მიიღება შედარებით დაბალი ხარისხის ნავთობი, რისი კომპენსირებაც აზერბაიჯანულ და ყაზახურ მხარეებს შორის, სავარაუდოდ მოლაპარაკებების დღის წესრიგში დადგებოდა. შესაბამისად, შეიძლება დავასკვნათ, რომ ყაზახური მხარისათვის ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მილსადენი მხოლოდ დივერსიფიკაციის მიზნით შესაძლო დამატებითი მარ-

შრუტია, სხვა მხრივ ძირითადი მარშრუტი, რუსეთზე გამავალი ტრანსკასპიური მაგისტრალია.

„სექტემბრის შუა რიცხვებში ყაზახურმა მხარემ (ყაზმუნაიგაზმა) ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანიტ მილსადენით სარგებლობა განაახლა და 8.8 ათასი ტონა ნავთობი გადმოტვირთა; ნავთობის შემდეგი ნაკადის ყაზახეთიდან გადმოტვირთვა 20 სექტემბრისთვისაა დაგეგმილი. აღნიშნული ნაბიჯები დიდწილად რუსეთ - უკრაინის სამარი მოქმედებებით და რუსული სატრანზიტო დერეფნების არასაიმედოობითაა ნაკარნახევი.“²¹ როგორც მოცემული სიტუაცია გვიჩვენებს, შემდგომი გადაწყვეტილებები დიდწილად დამოკიდებული იქნება უსაფრთხოების მყარ გარანტიებზე და ტრანსპორტირების ეკონომიკურ მაჩვენებლებზე. ცხადია მარშრუტების დივერსიფიკაცია ყველა გონივრული მენეჯმენტის მქონე კომპანიის პრიორიტეტია, აქ კითხვის ნიშნის ქვეშაა, რომელი სატრანსიტო მაგისტრალი იქნება პრიორიტეტული და რომელი სარეზერვო.

დიდწილად იგივე ეხება სხვა სახის ტვირთის ტრანსპორტირებას, როდესაც არჩევანი დგება საქართველოზე გამავალ შუა დერეფნის და სხვა განედურ სატრანსპორტო დერეფნებსა და რუსეთის ტერიტორიაზე გამავალ სატრანზიტო დერეფნებს შორის. მოცემული სტატიის ფარგლებში რუსეთზე გამავალ სხვა სატრანზიტო მარშრუტებს აღარ განვიხილავთ.

დასკვნა

„მსოფლიო ბანკის შეფასებით მომდევნო 15 წლის განმავლობაში შუა დერეფნის განვითარების მიზნით და მასში არსებული ვიწრო ადგილების განვითარებისათვის 28 მილიარდი აშშ დოლარის ინვესტირება იქნება საჭირო. მოცემული თანხიდან 25 მილიარდი აშშ დოლარი საჭირო იქნება სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის მოსაწესრიგებლად, ხოლო 1.8 მილიარდი დოლარი პორტების ინფრასტრუქტურის განვითარებისათვის.

შუა დერეფანს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურასთან ერთად ისეთი სახის გამოწვევაც აქვს, რაც უკავშირდება მის ერთიან ოპერირებას, რადგან მოცემული სა-

²¹ КазМунайГаз возобновил экспорт нефти по маршруту Баку-Тбилиси-Джейхан после приостановки.
<https://ru.trend.az/business/energy/4091831.html>

ტრანზიტო დერეფანი მოიცავს მრავალ ქვეყანას და საჭიროა მათ შორის (შესაბამის სამსახურებს შორის) ერთობლივი მუშაობა, სამუშაოების სინქრონიზაცია, ერთიანი სატარიფო პოლიტიკის შემუშავება და ოპერირების სისტემების დანერგვა.²² გარდა აღნიშნული გამოწვევებისა საქართველოს ტერიტორიაზე გამავალ სატრანზიტო მაგისტრალებს გადასალახი აქვს მზარდი კონკურენცია, უკვე არსებულ ჩრდილოეთ-სამხრეთის სატრანზიტო მაგისტრალთან, რუსეთზე გამავალ სატრანზიტო მაგისტრალთან, სამხრეთის მაგისტრალთან (გადის ირანის და თურქეთის ტერიტორიაზე, რომელზეც მოცემულ სტატიაში არ გვისაუბრია), ასევე ახლო, თუ შორეულ მომავალში სომხეთის ტერიტორიაზე ახალი სატრანზიტო ხაზების გახსნის სახით არსებულ მარშრუტებთან. მოცემულ კონკურენციაში უპირატესობის მოპოვების წინაპირობას წარმოადგენს ტვირთწარმომქმნელ ქვეყნებთან, შესაბამის სამსახურებთან და ბიზნესებთან მჭიდრო თანამშრომლობა, სატრანზიტო დერეფნის ინფრასტრუქტურის სწრაფი და კონკურენტუნარიანი განვითარება, რაც ხარისხთან ერთად მის ეკონომიურობას მოითხოვს და ერთიანი ოპერირებისათვის თანამედროვე სისტემების სწრაფ დანერგვას, რათა მოცემული დერეფნით მოსარგებლე სუბიექტებს ერთი ფანჯრის პრინციპით მომსახურების მიღება სწრაფად, ხარისხიანად და კონკურენტულ ფასად შეეძლოთ.

სტატიაში განხილულმა საკითხებმა ცხადყო, რომ საქართველოზე გამავალ სატრანზიტო დერეფნებში არსებობს საკმაოდ დიდი რესურსი ახალი ტვირთების მოსაძიებლად, რაც საჭიროებს სწრაფ მოქმედებებს, რადგან რუსეთ-უკრაინის ომის დასრულების შემდგომ და სომხეთის ტერიტორიაზე ახალი სატრანსპორტო დერეფნების გახსნამდე მოხდეს ახალი ტვირთების მოძიება. ერთ-ერთ მნიშვნელოვან საკითხს წარმოადგენს სატრანზიტო მაგისტრალების უსაფრთხოება და ამ კუთხით პარტნიორ ქვეყნებთან მჭიდრო თანამშრომლობა.

²² რა თანხა დასჭირდება შუა დერეფანს 15 წლის განმავლობაში - მსოფლიო ბანკის შეფასება. <https://surl.li/mqhykq>

ბიბლიოგრაფია

ევროსტატი. <https://ec.europa.eu/eurostat>

ყაზახეთის ეკონომიკის სამინისტრო. <https://surl.lu/etkcho>.

უზბეკეთის რესპუბლიკის ეკონომიკისა და ფინანსების სამინისტრო. <https://surl.li/mumvcb>.
თურქმენული გაზი ევროპას შესაძლოა, საქართველოს გავლით მიეწოდოს.

<https://surl.li/cluuue>,

Global Gateway-ის ფარგლებში EU შუა დერეფნის განვითარებას გეგმავს - რა როლი ექნება საქართველოს? <https://surl.li/mttsma>

რკინიგზათა თანამეგობრობის ორგანიზაცია: <https://en.osjd.org/>

სატრანსპორტო დერეფნის კვლევის ცენტრი. <https://transcor.ge/O>

SJD რკინიგზათა თანამეგობრობის ორგანიზაცია: <https://en.osjd.org/>

თურქეთმა „ზანგეზურის დერეფნის“ საკუთარი მონაკვეთის მშენებლობა დაიწყო - პროექტის ღირებულება 2.4 მლრდ ევროა: <https://surl.lu/soxart>

სომხეთის ინიციატივა „მშვიდობის გზაჯვარედინი“ სატრანსპორტო კვანძის გახსნას ელოდება: <https://surl.lu/qupkam>

КазМунайГаз возобновил экспорт нефти по маршруту Баку-Тбилиси-Джейхан после приостановки. <https://surl.lu/qupkam>

რა თანხა დასჭირდება შუა დერეფანს 15 წლის განმავლობაში - მსოფლიო ბანკის შეფასება. <https://surl.li/zzdczk>