

ბექა მანაგაძე

პოლიტიკის მეცნიერების სადოქტორო პროგრამის დოქტორანტი
კავკასიის საერთაშორისო უნივერსიტეტი
ელ-ფოსტა: beka.managadze@ciu.edu.ge
ORCID: 0009-0008-4203-1856

აბსტრაქტი: 21-ე საუკუნის გეოპოლიტიკურმა ცვლილებებმა, განსაკუთრებით 2022 წელს დაწყებული რუსეთ-უკრაინის ომის შედეგად, მნიშვნელოვნად შეცვალა ევრაზიული ტრანზიტული მარშრუტები. ტრადიციული სატრანსპორტო არხების გარშემო მზარდმა პოლიტიკურმა, ეკონომიკურმა და უსაფრთხოების რისკებმა გახადა აუცილებელი ალტერნატიული დერეფნების ძიება. ერთ-ერთი ასეთი ალტერნატიული მარშრუტი გახდა „შუა დერეფანი“ (ტრანს-კასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი – TITR), რომელიც განსაკუთრებულ მნიშვნელობას იძენს ახალი გეოპოლიტიკური რეალობების ფონზე. ეს სტატია შეისწავლის საქართველოს როლს „შუა დერეფანის“ განვითარებაში და პოტენციალს, რომელიც მას შეიძლება ჰქონდეს საერთაშორისო ტრანზიტულ კონკურენციაში სტრატეგიული უპირატესობის დამყარებაში.

მიუხედავად იმისა, რომ 2023 წელს შუა დერეფანზე გადაზიდული ტვირთების რაოდენობა 86%-ით გაიზარდა, ზოგიერთი გამოწვევა კვლავ არსებობს, როგორცაა რეგულაციების ჰარმონიზაცია, საბაჟო პროცედურების გამარტივება და პოლიტიკური კოორდინაციის გაზრდა. ამასთან, სტატია ხაზს უსვამს, რომ შუა დერეფნის განვითარება მხოლოდ ფიზიკურ ინფრასტრუქტურაზე არ არის დამოკიდებული – მას სჭირდება პოლიტიკური სინქრონიზაცია, ეკონომიკური ხედვა და რეგიონული თანამშრომლობა, სადაც საქართველო მნიშვნელოვან როლს თამაშობს.

საქართველოს სტრატეგიული მდებარეობა აზიასა და ევროპას შორის, ასევე ინფრასტრუქტურული პროექტები, როგორცაა ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზა და პორტების განვითარება, განსაკუთრებით ანაკლიის ღრმანყოფანი პორტი, ხელს უწყობს საქართველოს როლს ტრანზიტული ჰაზის სახით. პოლიტიკურ კონტექსტში, საქართველოსთვის მნიშვნელოვანია დიპლომატიური ბალანსის შენარჩუნება ევროკავშირს, ჩინეთს, თურქეთსა და ცენტრალურ აზიას შორის, უსაფრთხოების და დიპლომატიური გამოწვევების მართვისას.

საქართველომ უნდა გააძლიეროს სამი სტრატეგიული სფერო: ინფრასტრუქტურული განვითარების, რეგიონული და გლობალური პოლიტიკური ინტეგრაციისა და შიდა პოლიტიკის ბალანსი. ასევე, მნიშვნელოვანია შავი ზღვის რეგიონში სტაბილურობის უზრუნველყოფა „შუა დერეფნის“ ხანგრძლივი წარმატებისათვის.

საკვანძო სიტყვები: შუა დერეფანი; ტრანს-კასპიური მარშრუტი (TITR); საქართველო; ევრაზიული ტრანზიტი; გეოპოლიტიკა; ინფრასტრუქტურული განვითარება; ანაკლიის პორტი; ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზა; რეგიონული თანამშრომლობა; უსაფრთხოება; პოლიტიკური კოორდინაცია; დიპლომატიური ბალანსი; შავი ზღვის რეგიონი.

* * *

შესავალი. 21-ე საუკუნის გლობალური გეოპოლიტიკური რეალობა და საერთაშორისო ეკონომიკური ურთიერთობების სტრუქტურული ტრანსფორმაცია, განსაკუთრებით 2022 წლის რუსეთ-უკრაინის ომის შემდგომ, მკვეთრად ცვლის ევრაზიის სატრანზიტო არქიტექტურას. ტრადიციული სატრანსპორტო მარშრუტების პოლიტიკური, ეკონომიკური და უსაფრთხოების რისკების ზრდამ გაზარდა ალტერნატიული გზების საჭიროება, რომელთა შორის განსაკუთრებული მნიშვნელობა მიენიჭა „შუა დერეფანს“ (Trans-Caspian International Transport Route – TITR).

მიუხედავად ამ მარშრუტის მზარდი სტრატეგიული და ლოგისტიკური პოტენციალისა, აშკარაა, რომ რეგიონულ ქვეყნებს, მათ შორის საქართველოს, ჯერ კიდევ არ აქვთ სრულად გამოკვეთილი

ხედვა, კონკრეტული სტრატეგიული პოლიტიკა და საკმარი რესურსები, რომ მოახდინონ დერეფნის ეფექტიანი განვითარება და საერთაშორისო კონკურენციაში ჩართვა.

სამეცნიერო სტატიაში განვიხილავთ, რა როლი და შესაძლებლობა აქვს საქართველოს შუა დერეფნის განვითარებაში გლობალური გეოპოლიტიკური გარდაქმნების ფონზე და როგორ შეიძლება ქვეყანამ მოიპოვოს მდგრადი სტრატეგიული უპირატესობა სატრანსპორტო კონკურენციაში?

კვლევის მიზანია, გაანალიზოს საქართველოს ინფრასტრუქტურული, გეოპოლიტიკური და დიპლომატიური პოტენციალი ახალი რეალობის პირობებში, გამოავლინოს არსებული გამოწვევები და შესაძლებლობები და წარმოადგინოს რეკომენდაციები, რომლებიც ხელს შეუწყობს ქვეყნის ქმედით ინტეგრაციას რეგიონულ სატრანსპორტო ქსელში.

კვლევის მეთოდებში გამოყენებულია „ქეის სთადი“, შედარებითი ანალიზი და კონტენტ ანალიზი.

შუა დერეფანი და საქართველოს როლი ახალი გეოპოლიტიკური რეალობის კონტექსტში

„შუა დერეფანი“ წარმოადგენს სტრატეგიულ სატრანსპორტო მარშრუტს, რომელიც იწყება ჩინეთში და ყაზახეთის, კასპიის ზღვის, აზერბაიჯანის, საქართველოსა და თურქეთის გავლით ევროპისკენ მიემართება. ეს მარშრუტი მნიშვნელოვან ალტერნატივად გვევლინება ტრადიციული სატრანსპორტო გზების მიმართ, რაც მას დიდ მნიშვნელობას ანიჭებს გლობალურ ვაჭრობაში.

ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი (TITR) ოფიციალურად 2014 წლის თებერვალში შეიქმნა აზერბაიჯანის, ყაზახეთისა და საქართველოს საზღვაო და სარკინიგზო გადაზიდვების სფეროში წამყვანი კომპანიების მონაწილეობით.

2022 წლის დაწყებულმა რუსეთ-უკრაინის ომმა სერიოზული გეოპოლიტიკური და გეოეკონომიკური ცვლილებები გამოიწვია, რამაც პირდაპირი გავლენა იქონია შუა დერეფნის პროექტზე და ამ კონტექსტში, საქართველოზე, როგორც მნიშვნელოვანი სატრანსპორტო ქვეყნის როლზე.¹

ომის დაწყებამ მნიშვნელოვნად შეასუსტა ტრადიციული სატრანსპორტო მარშრუტები, რომლებიც გადიოდა რუსეთსა და ბელარუსზე. დასავლურმა სანქციებმა და ომის შედეგად წარმოშობილმა ლოჯისტიკურმა რისკებმა კომპანიები აიძულა, ეძებათ ალტერნატიული გზები ჩინეთიდან ევროპისკენ. ამის ფონზე შუა დერეფანი ერთ-ერთ ყველაზე სიცოცხლისუნარიან ალტერნატივად გამოჩნდა.

აღსანიშნავია, რომ 2023 წელს „შუა დერეფნის“ მეშვეობით გადაზიდულმა ტვირთმა 2.7 მილიონ ტონას მიაღწია, რაც 2022 წლის მაჩვენებელზე 86%-ით მეტია. ამჟამად პროექტში 11 ქვეყნიდან 25 კომპანიაა ჩართული, რაც კიდევ უფრო მეტ ინტეგრაციას და რეგიონულ თანამშრომლობას უზრუნველყოფს.

საქართველოსთვის „შუა დერეფანი“ განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია, როგორც სატრანსპორტო ჰაბისთვის. ქვეყნის მიერ ჩინეთთან, თურქეთთან და ევროკავშირთან გაფორმებული თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმებები ხელს უწყობს დერეფნის პოტენციალის სრულად რეალიზებას. საქართველოს სატრანსპორტო როლის განსამტკიცებლად ხორციელდება აღმოსავლეთ-დასავლეთის მაგისტრალის მასშტაბური ინფრასტრუქტურული პროექტები, რომლებიც აზიასა და ევროპას სწორედ საქართველოს ტერიტორიის გავლით აკავშირებს.

2023 წლის თბილისი სილქ როუდის ფორუმი მნიშვნელოვანი ეტაპი აღმოჩნდა იმ დისკუსიებისთვის, რომლებიც საქართველოს გეოპოლიტიკურ და სატრანსპორტო როლს ეხება. ამ შეხვედრამ, რომელშიც 60-ზე მეტი ქვეყნის წარმომადგენლები და საერთაშორისო ორგანიზაციები მონაწილეობდნენ, ნათლად დააფიქსირა, რომ ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი, იგივე შუა დერეფანი, სულ უფრო მეტ საერთაშორისო ინტერესს იწვევს. ახალი გლობალური რეალობების ფონზე, როცა გეოპოლიტიკური დაძაბულობები და დიდი სახელმწიფოების კონკურენცია მატულობს, შუა დერეფანი რეალურად იქცა ალტერნატიულ გზად, რომელიც ევროპასა და აზიას შორის ეკონომიკურ კავშირებს განამტკიცებს – საქართველოს კი ამ პროცესში ცენტრალური ადგილი უკავია.

¹ Batumelebi. (2023). ანაკლიის ღრმანყოფანი პორტის პროექტი: სტრატეგიული მნიშვნელობა და გამოწვევები. Retrieved from <https://batumelebi.netgazeti.ge>

ფორუმზე წარმოდგენილი ძირითადი გზავნილები არა მხოლოდ ინფრასტრუქტურულ პროექტებს შეეხებოდა, არამედ იმ პოლიტიკურ, ეკონომიკურ და უსაფრთხოების გამოწვევებსაც, რომლებიც შუა დერეფნის რეალიზაციასთანაა დაკავშირებული. მაგალითად, საქართველოს პრემიერ-მინისტრმა ირაკლი ღარიბაშვილმა თავის გამოსვლაში ხაზი გაუსვა იმას, რომ საქართველო არ არის უბრალოდ სატრანზიტო ქვეყანა, არამედ პარტნიორი, რომელიც სთავაზობს რეგიონს სტაბილურობას, პროგნოზირებადობასა და განვითარების მდგრად საფუძველს. ეს პოზიციონირება არ ყოფილა უბრალო რიტორიკა – ის ეხმიანება ქვეყნის მიერ ბოლო წლებში გადადგმულ კონკრეტულ ნაბიჯებს, იქნება ეს ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაცია, სარკინიგზო ქსელის განახლება თუ სატვირთო ტერმინალების განვითარება.

ამავე დროს, ფორუმმა წარმოაჩინა, რომ შუა დერეფანი მხოლოდ ფიზიკური ინფრასტრუქტურა არ არის – ის იდეაა, რომელიც მოითხოვს პოლიტიკურ სინქრონიზაციას, ეკონომიკურ ხედვას და რეგიონულ თანამშრომლობას.¹ სწორედ აქ იკვეთება საქართველოს მნიშვნელოვანი როლი როგორც „დამაკავშირებელი რგოლისა“. ქვეყანა, რომელიც ისტორიულად მდებარეობს ცივილიზაციათა გზაჯვარედინზე, ახლა ამ მემკვიდრეობას ახალ კონტექსტში განავითარებს და ცდილობს, შუა დერეფნის ფორმირების პროცესში არა როგორც მარგინალური მოთამაშე, არამედ როგორც აქტიური არქიტექტორი ჩაერთოს.

თბილისის ფორუმის ფარგლებში გამართული დისკუსიებიდან გამოიკვეთა, რომ მიუხედავად არსებული წარმატებებისა, ჯერ კიდევ ბევრი სირთულე არსებობს – მათ შორის, რეგულაციების ჰარმონიზაცია, საბაჟო პროცედურების გამარტივება, ციფრული პლატფორმების შექმნა და პოლიტიკურ დონეზე კოორდინაციის გაუმჯობესება. თუმცა აღსანიშნავია, რომ ამ საკითხებზე სულ უფრო ღია საუბარია და მონაწილეები არ ერიდებიან კრიტიკულ შეფასებებსაც. ეს იმას ნიშნავს, რომ ინიციატივა გადადის იმ ფაზაში, სადაც მხოლოდ დეკლარაციები არ კმარა – საჭიროა კონკრეტული ნაბიჯები და შესაბამისი ვალდებულებების აღება.

საქართველოსთვის შუა დერეფანი არის არა მხოლოდ ეკონომიკური პროექტი, არამედ პოლიტიკური მომავლის კონტურების მოხაზვის შესაძლებლობა. ქვეყნის საგარეო პოლიტიკის ერთ-ერთი მთავარი გამოწვევა გახლავთ მრავალმხრივი პარტნიორობის დაბალანსება, რაც შუა დერეფნის კონტექსტში თავისებურ ნიუანსებს იძენს. კავშირი ჩინეთთან, თურქეთთან, ცენტრალურ აზიასთან და ევროკავშირთან, როგორც სატრანზიტო პროექტის ფარგლებში, ასევე უფრო ფართო სტრატეგიული პარტნიორობის ჭრილში, ქმნის დინამიკას, რომელიც საქართველოს ავითარებს როგორც შუამავალს – არამხოლოდ გეოგრაფიული თვალსაზრისით, არამედ პოლიტიკური მნიშვნელობითაც.

ინფრასტრუქტურული განვითარება და ეკონომიკური პოტენციალი

იმისათვის, რომ შუა დერეფანი რეალურად ჩამოყალიბდეს კონკურენტუნარიან და სანდო მარშრუტად, საჭიროა ძლიერი ინფრასტრუქტურული ბაზა, რომელიც უზრუნველყოფს უწყვეტ და ეფექტურ ლოგისტიკურ ნაკადებს.² საქართველოს ამ მიმართულებით არაერთი პროექტი აქვს დაწყებული. ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანი ინიციატივა ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო ხაზი გახლავთ, რომელიც უკვე ფუნქციონირებს, თუმცა ამჟამად მიმდინარეობს მისი გამტარუნარიანობის გაზრდის სამუშაოები. თბილისის სილქ როუდის ფორუმზე ცალკე ყურადღება დაეთმო რკინიგზის მოდერნიზაციის გეგმას, რომელიც გულისხმობს გადაადგილების სიჩქარის და მოცულობის ზრდას, რაც საბოლოოდ გამოიწვევს ტვირთბრუნვის ზრდას.

ამასთანავე, ფოთისა და ანაკლიის პორტების პოტენციალი კვლავ რჩება მნიშვნელოვან საკითხად. მაშინ, როცა ფოთი უკვე ასრულებს მნიშვნელოვან როლს შავი ზღვის პორტების ქსელში, ანაკლიის ღრმანყოფილება პორტის პროექტი სიმბოლურად წარმოაჩენს საქართველოს ამბიციებს – პროექტი, რომელიც არაერთხელ გაჩერებულა და ხელახლა განხილულა, რჩება როგორც ეკონომი-

¹ Coffey, L. (2022). *The strategic importance of the Black Sea region*. Heritage Foundation. Retrieved from <https://www.heritage.org>

² Cornell, S. E. (2020). *Geopolitics and strategic alignments in the South Caucasus*. Central Asia-Caucasus Institute.

მიკუური, ისე გეოპოლიტიკური სიმბოლო. ფორუმზე ისმოდა მოწოდებები საერთაშორისო ინვესტირებისადმი, აქტიურად ჩაერთონ ანაკლიის პროექტის განვითარებაში. საქართველოს მთავრობა ხაზს უსვამს, რომ ასეთი ტიპის ინფრასტრუქტურა არამხოლოდ ადგილობრივი ეკონომიკისთვის, არამედ მთელი რეგიონისთვის გარდამტეხი შეიძლება გახდეს.

ეკონომიკური თვალსაზრისით, შუა დერეფნის განვითარება ნიშნავს არა მხოლოდ ტვირთების გადაზიდვის ზრდას, არამედ ადგილობრივი ლოჯისტიკური, სერვისების და წარმოების სექტორის გაძლიერებას. საქართველოს შეუძლია გახდეს ტრანზიტული ჰაბი, რომელიც არა მხოლოდ გადაიტანს ტვირთს აღმოსავლეთიდან დასავლეთისკენ, არამედ დაამუშავებს, გადაახარისხებს, შეინახავს და ხელახლა გადაანაწილებს მას, რაც დასაქმების ზრდას და ტექნოლოგიურ განვითარებას შეუწყობს ხელს. ამას კი სჭირდება როგორც კერძო ინვესტიციების მოზიდვა, ისე სწორი პოლიტიკის დაგეგმვა და განხორციელება სახელმწიფოს მხრიდან.

საერთაშორისო თანამშრომლობა და პოლიტიკური განზომილება

შუა დერეფნის წარმატება დამოკიდებულია არა მხოლოდ ერთ ქვეყანაში მიმდინარე პროცესებზე, არამედ მთელ რეგიონულ თანამშრომლობაზე. ფორუმზე მნიშვნელოვანი როლი ეთმობოდა მრავალმხრივი დიალოგის გაღრმავებას – კერძოდ, საქართველოს, აზერბაიჯანისა და ყაზახეთის სამმხრივ ფორმატს, რომელიც უკვე ქმნის ერთგვარ ბირთვს ამ მარშრუტის სტრუქტურაში.¹ ამ ქვეყნებმა ბოლო წლებში ხელი მოაწერეს არაერთ შეთანხმებას, რომელიც მიზნად ისახავს სატრანსპორტო ტარიფების სტანდარტიზაციას, საბაჟო წესების ჰარმონიზაციას და ერთიანი ციფრული პლატფორმების განვითარებას, რაც მარშრუტს უფრო გამჭვირვალეს და სანდოს გახდის ტვირთ-გადამზიდავებისთვის.

ამავე დროს, ევროკავშირისა და ჩინეთის ინტერესებიც თანდათან მკაფიოდ იკვეთება. ევროკავშირისთვის შუა დერეფანი განიხილება როგორც ალტერნატიული გზა რუსეთზე დამოკიდებულების შესამცირებლად – როგორც ენერგორესურსების, ისე სხვა სახის სტრატეგიული ტვირთების თვალსაზრისით. ჩინეთისთვის კი ეს არის დამატებითი მარშრუტი „სარტყლისა და გზის ინიციატივის“ ფარგლებში, რომელიც არა მხოლოდ პეკინის ეკონომიკურ გავლენას ანვითარებს ევრაზიის კონტინენტზე, არამედ მისთვის მნიშვნელოვან პოლიტიკურ პლატფორმასაც ქმნის.

საქართველოს დიპლომატიური გამოწვევა სწორედ აქედან იწყება – ერთი მხრივ, ქვეყანა ცდილობს, იყოს პროვეროპული და ევროატლანტიკური სივრცის ნაწილი, მეორე მხრივ კი შეინარჩუნოს ეკონომიკური კავშირები ისეთ გლობალურ ძალებთან, როგორებიც ჩინეთი და თურქეთია. შუა დერეფანი ამ კონტექსტში იქცევა პლატფორმად, სადაც საქართველოს შეუძლია ამ ალიანსებს შორის ბალანსირება, რაც, ცხადია, საჭიროებს დელიკატურ საგარეო პოლიტიკას.

პოლიტიკური რისკები და უსაფრთხოების საკითხები

შუა დერეფნის გეოპოლიტიკური მდებარეობა განაპირობებს იმასაც, რომ ის ვერ იქნება დაცული უსაფრთხოების რისკებისგან. კავკასია, ცენტრალური აზია და შავი ზღვის რეგიონი ჯერ კიდევ მერყევი სივრცეებია პოლიტიკური სტაბილურობის თვალსაზრისით. ომები უკრაინასა და ლაზაში, დაძაბულობა ირანსა და დასავლეთს შორის, მეზობელ რეგიონებში არსებული კრიზისები – ყველა ეს ფაქტორი ქმნის გაურკვევლობის შეგრძნებას, რომელიც პირდაპირ აისახება ეკონომიკურ და ინფრასტრუქტურულ პროექტებზე. საქართველოს, რომელიც ხშირად წარმოაჩენს თავს როგორც „დასავლეთის ფორპოსტს“, რეალურად უწევს მოქმედება მეტად კომპლექსურ და ცვალებად გარემოში.

შუა დერეფნის სტაბილურ ფუნქციონირებას სჭირდება არა მხოლოდ ფიზიკური უსაფრთხოება (ტრანსპორტის მარშრუტების დაცულობა, კიბერუსაფრთხოება და ა.შ.), არამედ პოლიტიკური პროგნოზირებადობა. სწორედ ეს უკანასკნელი არის ის ფაქტორი, რომელიც ხშირად აფერხებს გრძელვადიან ინვესტიციებს.

¹ Delcour, L. (2021). *The EU and the geopolitics of connectivity in the South Caucasus*. EUISS Brief. <https://www.iss.europa.eu>

სტრატეგიული ხედვა: საქართველოს როლი და სამომავლო ნაბიჯები

იმისათვის, რომ საქართველო მართლაც გარდაიქმნას შუა დერეფნის მთავარ საყრდენ ნერტილად, საჭიროა ერთდროულად სამი სტრატეგიული მიმართულების გაძლიერება: ინფრასტრუქტურული განვითარება, პოლიტიკური ინტეგრაცია რეგიონულ-გლობალურ ფორმატებში და ეროვნული პოლიტიკის განხორციელება გეოპოლიტიკურ რეალობასთან.

პირველ რიგში, ინფრასტრუქტურის გაძლიერება უნდა გახდეს არა მხოლოდ ეკონომიკური, არამედ უსაფრთხოების და საგარეო პოლიტიკის ნაწილიც. ეს გულისხმობს არამარტო ფიზიკური კავშირების მშენებლობას, როგორებიცაა სარკინიგზო ხაზები, პორტები და ლოჯისტიკური ჰაბები, არამედ ტექნოლოგიური ინფრასტრუქტურის განვითარებასაც. თანამედროვე დერეფანი სულ უფრო მეტად ეფუძნება ციფრულ მიმართულებას: სატვირთო ნაკადების მონიტორინგს რეალურ დროში, საბაჟო პროცედურების ავტომატიზაციას და სხვადასხვა პლატფორმის ინტეგრაციას. საქართველოს მთავრობამ უნდა უზრუნველყოს ციფრული ტერმინალებისა და ერთიანი მენეჯმენტის სისტემების დანერგვა, რათა ტვირთგამზიდავებისთვის შეთავაზებული მომსახურება იყოს სწრაფი, გამჭვირვალე და კონკურენტუნარიანი სხვა ალტერნატივებთან შედარებით.¹

მეორე მიმართულება არის რეგიონის ქვეყნებთან კოორდინაციის გაღრმავება. საქართველო უკვე მონაწილეობს აზერბაიჯანთან და ყაზახეთთან სამხსრივ მექანიზმებში, მაგრამ მომავალში მიზანშეწონილია ამ ფორმატების გაფართოება – მათში ჩართვა შეიძლება ისეთი ქვეყნების, როგორებიც არიან თურქმენეთი, უზბეკეთი და ჩინეთი. ამავდროულად, ევროკავშირი და თურქეთი უნდა დარჩნენ სისტემური პარტნიორები. საქართველო, როგორც ტრანზიტული ქვეყანა, შეიძლება იქცეს პლატფორმად რეგიონულ-გლობალური დიალოგისთვის, მაგალითად, „შუა დერეფნის პარტნიორობის პლატფორმის“ (Middle Corridor Partnership Forum) ფარგლებში.² ეს პლატფორმა შეიძლება ფორუმის ფორმატში ყოველწლიურად გაიმართოს თბილისში, როგორც პოლიტიკურ, ისე ბიზნეს დონეზე, რითაც კიდევ უფრო გაძლიერდება ქვეყნის როლი როგორც ჰაბის და ორგანიზატორის.

ამასთანავე, განსაკუთრებული ყურადღება უნდა დაეთმოს შიდა პოლიტიკის მდგრადობას. დერეფნის წარმატება დიდწილად იქნება დამოკიდებული ქვეყნის შიდა სტაბილურობაზე – პოლიტიკურ, ეკონომიკურ და სამართლებრივ. ინვესტიციები და საერთაშორისო პარტნიორები, როგორც წესი, მოითხოვენ პროგნოზირებად და ინსტიტუციურად გამართულ გარემოს. ეს გულისხმობს როგორც მართლმსაჯულების რეფორმის გაღრმავებას, ისე კონკურენტული ეკონომიკური პოლიტიკის გატარებას. თუ სახელმწიფო შეძლებს უზრუნველყოს სამართლებრივი უსაფრთხოება და თანაბარი პირობები ადგილობრივი და უცხოური კომპანიებისთვის, საქართველო კიდევ უფრო მიმზიდველი გახდება როგორც ლოჯისტიკური, ისე სანარმოო დანიშნულებით.³

შავი ზღვის უსაფრთხოება შუა დერეფნის კონტექსტში

შუა დერეფნის წარმატება უდავოდ დაკავშირებულია შავი ზღვის რეგიონში სტაბილურობასა და უსაფრთხოების ხარისხთან. ეს სივრცე გეოგრაფიულად პატარაა, თუმცა გეოპოლიტიკურად ერთ-ერთი ყველაზე სენსიტიური და კონკურენციისგან გაჯერებული რეგიონია, რომელიც აერთიანებს ნატოს წევრ ქვეყნებს (თურქეთი, რუმინეთი, ბულგარეთი), ასოცირებულ და კანდიდატ ქვეყნებს (საქართველო, უკრაინა, მოლდოვა) და რევიზიონისტულ, აგრესიულ რუსეთს, რომელსაც გააჩნია შავი ზღვის ფლოტის უმნიშვნელოვანესი ბაზები ყირიმში.⁴

რუსეთის მიერ ყირიმის ანექსიამ 2014 წელს და შემდგომ უკრაინაში შეჭრამ 2022 წლიდან სრულ-

¹ Gogolashvili, K. (2021). Georgia's role in Eurasian transport connectivity. Georgian Foundation for Strategic and International Studies.

² Gvalia, G., & Lebanidze, B. (2020). Georgia's foreign policy in a turbulent region: Coping with vulnerability and strategic uncertainty. *Caucasus Survey*, 8(1), 47–66. <https://doi.org/10.1080/23761199.2019.1685802>

³ Kupchan, C. A., & Litwak, R. S. (2023). After the war in Ukraine: Building new security architecture. Council on Foreign Relations. <https://www.cfr.org>

⁴ Middle Corridor. (2023). Official website of the Trans-Caspian International Transport Route. Retrieved from <https://middlecorridor.com>

ლად შეცვალა რეგიონის ძალთა ბალანსი და გაამძაფრა რისკები, რაც ცხადად აისახება ლოჯისტიკური დერეფნების უსაფრთხოებაზე. მაგალითად, უკრაინის პორტების დაბლოკვამ და შავი ზღვის აკვატორიაში სამხედრო მოქმედებებმა შექმნა სერიოზული საფრთხეები საზღვაო ტვირთების გადაზიდვაზე და გაზარდა სატრანზიტო მარშრუტების ფასიც და დაუცველობაც.

ამ კონტექსტში საქართველო, როგორც შავი ზღვის სამხრეთ-აღმოსავლეთ სანაპიროზე მყოფი ქვეყანა, ფაქტობრივად იქცა ერთადერთ უსაფრთხო „კარიბჭედ“, რომელიც აკავშირებს შუა აზიას ევროპასთან ზღვის გავლით. ეს ქმნის ერთდროულად როგორც დიდ შესაძლებლობას, ისე პასუხისმგებლობასაც: დერეფნის გრძელვადიანი სიცოცხლისუნარიანობა პირდაპირ არის მიბმული შავი ზღვის უსაფრთხოებაზე.

უსაფრთხოების სამი ძირითადი ასპექტი საქართველოსთვის:

საზღვაო უსაფრთხოება და ნატოს ჩართულობა: საქართველო აქტიურად თანამშრომლობს ნატოსთან შავი ზღვის უსაფრთხოების მიმართულებით, მათ შორის ინფორმაციის გაზიარებაში, ერთობლივ წვრთნებსა და სანაპირო დაცვის გაძლიერებაში. ნატოს ნეგრი ქვეყნების (თურქეთი, რუმინეთი, ბულგარეთი) როლი უმნიშვნელოვანესია იმაში, რომ შავი ზღვის დასავლეთ და სამხრეთ ნაწილში შენარჩუნდეს უსაფრთხოების ზონა, რომელიც შესაძლებელს გახდის ტვირთების უსაფრთხო გადაადგილებას. საქართველოსთვის ამ თანამშრომლობის გაღრმავება პრიორიტეტული უნდა გახდეს, მათ შორის სამხედრო-საზღვაო ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაციისა და ერთობლივი წვრთნების ინტენსიფიკაციის გზით.¹

ჰიბრიდული საფრთხეები და კრიტიკული ინფრასტრუქტურის დაცვა: რუსეთის მხრიდან ტრადიციული სამხედრო საფრთხის პარალელურად, მზარდია ჰიბრიდული საფრთხეების დონე – კიბერშეტევები, საინფორმაციო მანიპულაცია, ეკონომიკური ზეწოლა. შავი ზღვის რეგიონში არსებული პორტული ინფრასტრუქტურა, როგორცაა ფოთი, ბათუმი და მომავალი ანაკლია, შესაძლოა გახდეს მიზანი კიბერშეტევების ან დეზინფორმაციული კამპანიების. ამ კუთხით საჭიროა არა მხოლოდ ტექნიკური სისტემების გაძლიერება, არამედ რეგიონულ დონეზე კიბერუსაფრთხოების და კრიტიკული ინფრასტრუქტურის დაცვის ერთიანი პოლიტიკის ფორმირება.²

შავი ზღვის რეგიონული პლატფორმების გააქტიურება: საქართველო შეიძლება გახდეს ინიციატორი შავი ზღვის უსაფრთხოების პლატფორმების გადახედვის ან ახლის შექმნის, რომელიც მოიცავს შავი ზღვის დერეფნებს, ნავსადგურებს, საზღვაო გზებს და ენერგეტიკულ ინფრასტრუქტურას. მაგალითად, შავი ზღვის ქვეყნებს შორის ინფრასტრუქტურული უსაფრთხოების პლატფორმა (Black Sea Infrastructure Security Dialogue) შესაძლოა გახდეს ის ახალი მექანიზმი, სადაც განიხილება როგორც სამხედრო, ისე სამოქალაქო-ლოგისტიკური უსაფრთხოების საკითხები.

რეკომენდაციები და დასკვნა

საქართველოს წინაშე ნამდვილად იმლება ისტორიული შესაძლებლობა – შუა დერეფანი შეიძლება იქცეს არა მხოლოდ სატრანზიტო მარშრუტად, არამედ სტრატეგიულ ეკონომიკურ პლატფორმად, რომელიც გააძლიერებს ქვეყნის საერთაშორისო როლს და ხელს შეუწყობს შიდა განვითარების ახალ ტალღას. ამის მისაღწევად აუცილებელია:

ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაცია და ახალი პროექტების ინტეგრაცია: სარკინიგზო და პორტული სისტემების გაერთიანება ერთიან ლოგისტიკურ სისტემაში, მათ შორის ანაკლიის ღრმანყოფანი პორტის ამოქმედება;

ციფრული ტექნოლოგიების ინტეგრირება ლოჯისტიკურ მენეჯმენტში: ერთიანი ელექტრონული პლატფორმების შექმნა რეგიონის ქვეყნებთან, რაც შეამცირებს ბიუროკრატიულ ბარიერებს და გაზრდის ეფექტურობას;

¹ Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia. (2023). Annual Report on Infrastructure and Transport Development. Retrieved from <https://www.economy.ge>

² Peyrouse, S. (2022). Connectivity strategies and geopolitical competition in Central Asia. Eurasian Geography and Economics, 63(5), 540–559. <https://doi.org/10.1080/15387216.2022.2072598>

რეგიონული და გლობალური თანამშრომლობის გაძლიერება: სამხრეთი და მრავალმხრივი ფორმატების გაძლიერება, ევროპული და აზიური მოთამაშეების ინტეგრაცია დერეფნის მენეჯმენტში;

შიდა რეფორმების დაჩქარება: ინსტიტუციური სიმტკიცის, კანონის უზენაესობის და ბიზნესგარემოს გაუმჯობესებისკენ მიმართული ნაბიჯების გაგრძელება;

დერეფნის პოლიტიკურ დღის წესრიგად ქცევა: შუა დერეფანი უნდა იქცეს არა მარტო ეკონომიკურ პროექტად, არამედ საგარეო და უსაფრთხოების პოლიტიკის სტრატეგიულ მიმართულებად, რაც ხელს შეუწყობს ქვეყნის ინტეგრაციას გლობალურ ქსელებში.

შუა დერეფანი საქართველოსთვის მხოლოდ გეოგრაფიული უპირატესობა არ არის – ეს არის შესაძლებლობა, რომელიც საჭიროებს ხედვას, კონსისტენტურ პოლიტიკას და საერთაშორისო პარტნიორებთან მჭიდრო თანამშრომლობას. თუ ეს შესაძლებლობა იქნება სწორად ათვისებული, საქართველო შეძლებს არა მხოლოდ შუამავალი ფუნქციის შესრულებას, არამედ იქცეს რეგიონული მნიშვნელობის სტრატეგიულ მოთამაშედ ახალი ევრაზიული ლოგისტიკის რუკაზე.

ბიბლიოგრაფია:

- Batumelebi. (2023). *ანაკლიის ღრმანყოფანი პორტის პროექტი: სტრატეგიული მნიშვნელობა და გამოწვევები*. Retrieved from <https://batumelebi.netgazeti.ge>
- Coffey, L. (2022). *The strategic importance of the Black Sea region*. Heritage Foundation. Retrieved from <https://www.heritage.org>
- Cornell, S. E. (2020). *Geopolitics and strategic alignments in the South Caucasus*. Central Asia-Caucasus Institute.
- Delcour, L. (2021). *The EU and the geopolitics of connectivity in the South Caucasus*. EUISS Brief. <https://www.iss.europa.eu>
- Gogolashvili, K. (2021). *Georgia's role in Eurasian transport connectivity*. Georgian Foundation for Strategic and International Studies.
- Gvalia, G., & Lebanidze, B. (2020). *Georgia's foreign policy in a turbulent region: Coping with vulnerability and strategic uncertainty*. Caucasus Survey, 8(1), 47–66. <https://doi.org/10.1080/23761199.2019.1685802>
- Kupchan, C. A., & Litwak, R. S. (2023). *After the war in Ukraine: Building new security architecture*. Council on Foreign Relations. <https://www.cfr.org>
- Middle Corridor. (2023). *Official website of the Trans-Caspian International Transport Route*. Retrieved from <https://middlecorridor.com>
- Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia. (2023). *Annual Report on Infrastructure and Transport Development*. Retrieved from <https://www.economy.ge>
- Peyrouse, S. (2022). *Connectivity strategies and geopolitical competition in Central Asia*. Eurasian Geography and Economics, 63(5), 540–559. <https://doi.org/10.1080/15387216.2022.2072598>