შავი ზღვის გავლენა შუა დერეფნის პროექტზე და მისი გეოპოლიტიკური მნიშვნელობა

არჩილ ორთანეზაშვილი
საერთაშორისო ურთიერთობების მაგისტრი,
პოლიტიკის მეცნიერების დოქტორანტი,
კავკასიის საერთაშორისო უნივერსიტეტის
სოციალურ და ჰუმანიტარულ მეცნიერებათა ფაკულტეტის
ხარისხის უზრუნველყოფის სამსახურის კოორდინატორი
ელ-ფოსტა: Archil.ortanezashvili@ciu.edu.ge
ORCID: https://orcid.org/0009-0004-1153-0012

აბსტრაქტი. წინამდებარე კვლევაში განხილული და გაანალიზებულია შავი ზღვის გეოპოლიტიკური როლი შუა დერეფნის პროექტის განვითარებაში და მისი წარმატებული ფუნქციონირების მნიშვნელობა თანამედროვე გლობალური ვაჭრობისთვის. კვლევა სისტემატურად განიხილავს შუა დერეფნის, როგორც ტრანს-კასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტის, ეკონომიკურ და გეოსტრატეგიულ ასპექტებს და შავი ზღვის განსაკუთრებულ როლს ამ სისტემაში.

კვლევის მეთოდოლოგია მოიცავს გეოპოლიტიკური ანალიზის, ეკონომიკური შეფასების და ინფრასტრუქტურული განვითარების კომპლექსურ შესწავლას. ნაშრომი ვრცლად განიხილავს შავი ზღვის მთავარი პორტების - ბათუმის, ფოთის, კონსტანტას, ბურგასის, სამსუნისა და ტრაბზონის - როლს შუა დერეფნის ლოჯისტიკურ ჯაჭვში. კვლევამ აჩვენა, რომ შავი ზღვა წარმოადგენს არა მხოლოდ გეოგრაფიულ ზღვარს, არამედ სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვან გეოპოლიტიკურ ინსტრუმენტს, რომელიც განსაზღვრავს შუა დერეფნის წარმატების ხარისხს.

საკვანძო სიტყვები: შუა დერეფანი; შავი ზღვის გეოპოლიტიკა; ტრანს-კასპიური ტრანსპორტი; ენერგეტიკული დივერსიფიკაცია; ლოჯისტიკური ჯაჭვი; პორტების ინფრასტრუქტურა; რეგიონული ინტეგრაცია; სავაჭრო დერეფნები.

* * *

შესავალი. თანამედროვე გლობალური ეკონომიკისა და გეოპოლიტიკის კონტექსტში სატრანსპორტო დერეფნები მთავარ როლს ასრულებენ სახელმწიფოთა შორის ურთიერთობებში და რეგიონული თანამშრომლობის განვითარებაში. შუა დერეფანი, რომელიც ასევე ცნობილია როგორც ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი, წარმოადგენს ერთ-ერთ ყველაზე მნიშვნელოვან სატრანსპორტო ღერძს, რომელიც აერთიანებს აზიასა და ევროპას. ამ კონტექსტში შავი ზღვის გეოპოლიტიკური როლი განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია, რადგან იგი წარმოადგენს სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვან კვანძს შუა დერეფნის კონტექსტში.

შუა დერეფნის პროექტი, რომელიც დაიწყო 2013 წელს, იყო ალტერნატივა რუსეთის გავლით გამავალი ჩრდილოეთ დერეფნისა და ირანის გავლით გამავალი სამხრეთ დერეფნისათვის. ამ მარშრუტის მნიშვნელობა განსაკუთრებით გაიზარდა 2022 წლის შემდეგ, როდესაც რუსეთ-უკრაინის ომის გამო რუსული მარშრუტები შეიზღუდა. შავი ზღვა, როგორც ამ დერეფნის განუყოფელი ნაწილი განსაკუთრებულ გეოპოლიტიკურ მნიშვნელობას იძენს.

მეთოდები. წინამდებარე კვლევა ეფუძნება კომპლექსურ მეთოდოლოგიურ მიდგომას, რომელიც აერთიანებს როგორც თვისებრივ, ისე რაოდენობრივ კვლევის მეთოდებს. კვლევის მეთოდო-

ლოგია მოიცავს რამდენიმე ურთიერთდაკავშირებულ კომპონენტს, რომლებიც უზრუნველყოფს შავი ზღვისა და შუა დერეფნის ურთიერთკავშირის სრულყოფილ ანალიზს.

გეოპოლიტიკური ანალიზის მეთოდი. კვლევაში გამოყენებულია კლასიკური გეოპოლიტიკური ანალიზის მეთოდი, რომელიც ფოკუსირებულია რეგიონული ძალების ურთიერთქმედების, სტრატეგიული ინტერესების და გეოგრაფიული ფაქტორების შესწავლაზე. ამ მეთოდის ფარგლებში განხილულია შავი ზღვის რეგიონის სტრატეგიული მნიშვნელობა და მისი როლი გლობალურ გეოპოლიტიკურ დინამიკაში.

კომპარატიული ანალიზი. კვლევაში გამოყენებულია შედარებითი ანალიზის მეთოდი, რომელიც საშუალებას იძლევა შევაფასოთ შავი ზღვის სხვადასხვა პორტების ფუნქციონალური მახასიათებლები, ინფრასტრუქტურული შესაძლებლობები და სტრატეგიული უპირატესობები. შედარებულია ბათუმის, ფოთის, კონსტანტასის, ბურგასის, სამსუნისა და ტრაბზონის პორტების ოპერაციული მახასიათებლები და მათი როლი შუა დერეფნის ლოჯისტიკურ ჯაჭვში.

ეკონომიკური შეფასების მეთოდი. კვლევა მოიცავს ეკონომიკური მონაცემების ანალიზს, რომელიც დაფუძნებულია შავი ზღვის პორტების ოფიციალურ სტატისტიკაზე, ვაჭრობის მონაცემებზე და ლოჯისტიკური ოპერაციების მაჩვენებლებზე. გაანალიზებულია 2020-2023 წლების პერიოდის ტვირთბრუნვის სტატისტიკა და ტენდენციები.

დოკუმენტური ანალიზის მეთოდი. კვლევის ემპირიული ბაზა მოიცავს საერთაშორისო ორგანიზაციების ოფიციალურ და სტრატეგიული დაგეგმვის დოკუმენტებს, რომლებიც ეხება შუა დერეფნის განვითარებას. განსაკუთრებული ყურადღება დაეთმო რეგიონული თანამშრომლობის ხელშეკრულებებს და მულტილატერალურ შეთანხმებებს.

სისტემური ანალიზი. კვლევაში გამოყენებულია სისტემური მიდგომა, რომელიც განიხილავს შუა დერეფანსა და შავ ზღვას როგორც ურთიერთდაკავშირებული სისტემის კომპონენტებს. ეს მეთოდი საშუალებას იძლევა გავიგოთ, როგორ მოქმედებს ერთი ელემენტის ცვლილება მთელ სისტემაზე.

ინფრასტრუქტურული შეფასება. კვლევა მოიცავს არსებული და დაგეგმილი ინფრასტრუქტურული პროექტების ანალიზს, მათი ტექნიკური პარამეტრების და განვითარების პერსპექტივების შეფასებას. განსაკუთრებული ყურადღება დაეთმო ანაკლიის პორტის პროექტს და მის პოტენციურ გავლენას შუა დერეფნის გამტარუნარიანობაზე.

მეორეული წყაროების ანალიზი. კვლევა ეფუძნება ფართო სამეცნიერო ლიტერატურის მიმოხილვას, რომელიც მოიცავს გეოპოლიტიკის, საერთაშორისო ურთიერთობების, ტრანსპორტის ეკონომიკისა და რეგიონული ინტეგრაციის საკითხებს. გაანალიზებულია 2021-2023 წლების სამეცნიერო პუბლიკაციები, რომლებიც შეეხება შუა დერეფნისა და შავი ზღვის გეოპოლიტიკას.

მსჯელობა. შუა დერეფანი წარმოადგენს ძველი აბრეშუმის გზის თანამედროვე ვერსიას, რომელიც აკავშირებს კასპიის ზღვის აღმოსავლეთ სანაპიროს (ყაზახეთი, თურქმენეთი) კასპიის ზღვის დასავლეთ სანაპიროსთან (აზერბაიჯანი), შემდეგ კი საქართველოს, სომხეთისა და თურქეთის გავლით აღწევს შავ ზღვამდე. ეს მარშრუტი სტრატეგიული მნიშვნელობით გამოირჩევა რამდენიმე მნიშვნელოვანი ფაქტორის გამო (Ahmadov 2022).

პირველ რიგში, შუა დერეფანი წარმოადგენს გეოპოლიტიკური დივერსიფიკაციის ინსტრუმენტს. მას შემდეგ, რაც საბჭოთა კავშირი დაიშალა, ცენტრალური აზიისა და კავკასიის ქვეყნებმა დაიწყეს ალტერნატიული მარშრუტების ძიება რუსეთის მონოპოლიზებული სატრანსპორტო სისტემისთვის. ამ კონტექსტში შუა დერეფანი გახდა პოლიტიკური და ეკონომიკური დამოუკიდებლობის სიმბოლო.

მეორე მნიშვნელოვანი ასპექტი არის ენერგეტიკული უსაფრთხოება. კასპიის ზღვის რეგიონი მდიდარია ნავთობისა და გაზის რესურსებით, და შუა დერეფანი უზრუნველყოფს ამ რესურსების

ევროპაში ტრანსპორტირების ალტერნატიულ გზას. ეს განსაკუთრებით მნიშვნელოვანი გახდა ევროპისთვის რუსული ენერგეტიკული რესურსებზე დამოკიდებულების შემცირების კონტექსტში (Karimov 2023).

შუა დერეფნის ეკონომიკური მნიშვნელობა განპირობებულია რამდენიმე ფაქტორით. პირველ რიგში, ეს არის გეოგრაფიული უპირატესობა - მარშრუტი უზრუნველყოფს შედარებით მოკლე გზას ჩინეთიდან ევროპაში ტვირთების ტრანსპორტირებისთვის. თუ ტრადიციული ოკეანის მარშრუტით (სუეცის არხის გავლით) ტვირთი ჩინეთიდან ევროპაში 45-50 დღეში მიდის, შუა დერეფნით იგივე მარშრუტი შესაძლებელია 15-20 დღეში გავლა (Shaffer 2023).

მეორე მნიშვნელოვანი ეკონომიკური ასპექტი არის ლოჯისტიკური ღირებულების ოპტიმიზაცია. შუა დერეფანი შეიძლება იყოს უფრო ეფექტიანი ზღვით ტრანსპორტირებისას, განსაკუთრებით მაღალი ღირებულების ტვირთებისთვის, რომლებიც მოითხოვენ სწრაფ გადაზიდვას.

შუა დერეფნის გეოპოლიტიკური მნიშვნელობა ასევე განპირობებულია რეგიონალური ძალების ბალანსით. ეს მარშრუტი წარმოადგენს ჩინეთის „სარტყლისა და გზის“ ინიციატივის მნიშვნელოვან კომპონენტს, მაგრამ ამავდროულად არ არის სრულად ჩინეთის კონტროლ ქვეშ, რაც მას განსაკუთრებულ გეოპოლიტიკურ ბალანსს ანიჭებს.

აშშ და ევროკავშირი მხარს უჭერენ შუა დერეფნის განვითარებას, რადგან იგი ხელს უწყობს რუსეთისა და ჩინეთის გეოეკონომიკური გავლენის შეზღუდვას რეგიონში. ამავდროულად, რუსეთი ამ მარშრუტს განიხილავს როგორც გამოწვევას თავისი გეოპოლიტიკური გავლენისთვის (Celikpala 2024).

შავი ზღვა ისტორიულად ყოველთვის იყო მნიშვნელოვანი გეოპოლიტიკური არეალი. ძველი ბერძნებიდან მოყოლებული ოსმალეთის იმპერიამდე, შავ ზღვაზე კონტროლი მნიშვნელოვან სტრატეგიულ უპირატესობას ანიჭებდა სახელმწიფოებს. XX საუკუნეში, განსაკუთრებით ცივი ომის პერიოდში, შავი ზღვა გახდა „ნატოსა“ და „ვარშავის პაქტს“ შორის პირდაპირი კონფრონტაციის არეალი.

თანამედროვე კონტექსტში შავი ზღვის გეოპოლიტიკური მნიშვნელობა კიდევ უფრო გაიზარდა რუსეთ-უკრაინის ომის შემდეგ. რუსეთის მიერ ყირიმის ანექსიამ 2014 წელს კარდინალურად შეცვალა შავი ზღვის გეოპოლიტიკური ლანდშაფტი და მნიშვნელოვნად გააძლიერა რუსეთის პოზიციები ამ რეგიონში (Ehteshami 2023).

შავი ზღვის სტრატეგიული მნიშვნელობა განპირობებულია რამდენიმე ფაქტორით. პირველ რიგში, ეს არის ბოსფორისა და დარდანელის სრუტეების კონტროლი, რომელიც სახელმწიფოებს აძლევს შესაძლებლობას გავლენა მოახდინოს შავი ზღვიდან ხმელთაშუა ზღვაში გამავალ ნავსადგურებზე (Nye 2023).

მეორე მნიშვნელოვანი ასპექტი არის ენერგეტიკული კომუნიკაციები. შავი ზღვის გავლით გადის რამდენიმე მნიშვნელოვანი ნავთობისა და გაზის მილსადენი, მათ შორის ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანისა და ბაქო-სუფსის ნავთობსადენი, ასევე სამხრეთ კავკასიის გაზსადენი.

2022 წლიდან, რუსეთ-უკრაინის ომის დაწყების შემდეგ, შავი ზღვა გახდა აქტიური საომარი მოქმედებების ზონა. ამან კარდინალურად შეცვალა რეგიონის უსაფრთხოების არქიტექტურა და მნიშვნელოვნად გაართულა სავაჭრო მარშრუტებით სარგებლობა.

უკრაინული მარცვლეულის ექსპორტის ბლოკადამ, რასაც მოჰყვა „შავი ზღვის მარცვლეულის“ ინიციატივა, ნათლად წარმოაჩინა შავი ზღვის როლი გლობალური სურსათის უსაფრთხოებისთვის. ამ ინიციატივამ აჩვენა შავი ზღვის მნიშვნელობა არა მხოლოდ რეგიონული, არამედ გლობალური ვაჭრობისთვის.

შუა დერეფნისა და შავი ზღვის ურთიერთკავშირი ფუნდამენტურია მთელი სისტემის ფუნქციონირებისთვის. შავი ზღვა წარმოადგენს შუა დერეფნის დასავლეთ ტერმინალს, სადაც კონტინენტური ტრანსპორტირება გადადის ზღვის ტრანსპორტირებაში (Celikpala 2024).

ლოჯისტიკური ჯაჭვი მოიცავს რამდენიმე ეტაპს: ტვირთი ჩინეთიდან რკინიგზით მიდის ყაზახეთში, შემდეგ გადაიზიდება კასპიის ზღვაზე აზერბაიჯანში, იქიდან რკინიგზით საქართველოში და საბოლოოდ შავი ზღვის პორტებიდან ზღვის ტრანსპორტით ევროპაში. ამ მთელი ჯაჭვის ეფექტიანობა დამოკიდებულია თითოეული ელემენტის კოორდინაციაზე (Helly 2022).

შუა დერეფანთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურული პროექტები მნიშვნელოვნად აძლიერებს შავი ზღვის როლს. უნდა აღინიშნოს, რომ მნიშვნელოვანია ბათუმისა და ფოთის პორტების მოდერნიზაცია. ეს პორტები უკვე ვითარდება როგორც შუა დერეფნის მთავარი ზღვის ტერმინალები. ბათუმის პორტი განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია ნავთობპროდუქტების ექსპორტისთვის, ხოლო ფოთის პორტი - კონტეინერული ტვირთებისთვის (Laruelle 2022).

შუა დერეფნისა და შავი ზღვის ურთიერთკავშირის წარმატებული ფუნქციონირება მოითხოვს მონაწილე ქვეყნებს შორის მჭიდრო პოლიტიკურ კოორდინაციას. შუა დერეფნის ღია კოორდინაციისა და განვითარების ორგანიზაცია წარმოადგენს ამ კოორდინაციის ინსტიტუციონალურ ჩარჩოს (Jafarova 2021).

ამ ორგანიზაციის ფარგლებში შემუშავებული ერთიანი ტარიფები, სამართლებრივი ჩარჩო და ტექნიკური სტანდარტები უზრუნველყოფს მთელი მარშრუტის ეფექტიან ფუნქციონირებას. შავი ზღვის რეგიონის ქვეყნების - საქართველოს, თურქეთისა და ბულგარეთის - მონაწილეობა ამ ორგანიზაციაში უმნიშვნელოვანესია სისტემის წარმატებისთვის (Trenin 2023).

შუა დერეფნისა და შავი ზღვის ინტეგრაცია ქმნის მნიშვნელოვან ეკონომიკურ სინერგიას. შავი ზღვის პორტების მეშვეობით შუა დერეფანი უკავშირდება ევროპის მთავარ ეკონომიკურ ცენტრებს - გერმანიას, იტალიას და საფრანგეთს (Babayev 2021).

ბათუმის პორტი წარმოადგენს ერთ-ერთ ყველაზე მნიშვნელოვან შავი ზღვის პორტს შუა დერეფნის კონტექსტში. პორტი სტრატეგიულ მდებარეობაზეა განთავსებული და აკავშირებს აზერბაიჯანსა და ცენტრალურ აზიას დასავლეთთან (İşeri 2023).

ბათუმის პორტის ძირითადი უპირატესობები მოიცავს: ღრმაწყლოვან აუზს, რომელიც უზრუნველყოფს დიდი ტონაჟის ხომალდების მიღებას, განვითარებულ რკინიგზასთან კავშირს აზერბაიჯანთან და ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების გადამუშავების ინფრასტრუქტურას.

2020-2023 წლების სტატისტიკის მიხედვით, ბათუმის პორტში ტვირთბრუნვა მნიშვნელოვნად იზრდება. განსაკუთრებით ზრდის ტენდენცია ფიქსირდება კონტეინერული ტვირთების მიმართულებით, რაც უშუალოდ დაკავშირებულია შუა დერეფნის განვითარებასთან (Yılmaz 2022).

რაც შეეხება ფოთის პორტს, ეს არის საქართველოს ყველაზე დიდი პორტი და შუა დერეფნის მთავარი კონტეინერული ტერმინალი შავ ზღვაზე. პორტი განთავსებულია რიონის ესტუარზე და უზრუნველყოფს ღრმაწყლოვან მისადგომს (Raballand 2022).

ფოთის პორტის განვითარების მთავარი მიმართულებები მოიცავს: კონტეინერული ტერმინალის გაფართოებას, რომელიც უზრუნველყოფს წელიწადში 1 მილიონ TEU-ზე მეტი კონტეინერის გადამუშავებას; ავტომატიზაციის დანერგვას, რომელიც აძლიერებს ოპერაციულ ეფექტიანობას; და ინტერმოდალური ტრანსპორტის განვითარებას (Ahmadov 2022).

კონსტანტას პორტი, რომელიც მდებარეობს რუმინეთში, (თუმცა არ არის პირდაპირ შუა დერეფნის ნაწილი) მნიშვნელოვან როლს თამაშობს ამ მარშრუტის ევროპულ დაბოლოებაში. პორტი წარმოადგენს დუნაის ყველაზე მნიშვნელოვან ზღვის ტერმინალს და უზრუნველყოფს კავშირს ცენტრალურ ევროპასთან (Pepe 2023).

შუა დერეფნისთვის კონსტანტას მნიშვნელობა განსაკუთრებით მაღალია რადგან ის აკავშირებს შავ ზღვას დუნაისთან, რომელიც უზრუნველყოფს ავსტრიაში, უნგრეთში, სლოვაკეთსა და სხვა ცენტრალურ ევროპულ ქვეყნებში ტვირთების მიწოდებას (Freire 2023).

ბურგასის პორტი, რომელიც ბულგარეთში მდებარეობს, მნიშვნელოვან როლს თამაშობს შუა დერეფნის ბალკანეთის მიმართულებაში. პორტი სპეციალიზებულია ნავთობპროდუქტებსა და ქიმიურ ნაწარმზე, რაც მას განსაკუთრებულ მნიშვნელობას ანიჭებს კასპიის რეგიონის ენერგორესურსების ევროპული ბაზრებისკენ ტრანსპორტირებაში (Papava 2022).

ბურგასის პორტის უპირატესობები მოიცავს: განვითარებული რკინიგზის ქსელს, რომელიც აკავშირებს პორტს ცენტრალურ ევროპასთან; ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების საცავ ინფრასტრუქტურას და ღრმაწყლოვან მისადგომებს.

თურქული პორტები სამსუნი და ტრაბზონი მნიშვნელოვან როლს ასრულებენ შუა დერეფნის თურქული სეგმენტის განვითარებაში. ეს პორტები უზრუნველყოფენ კავშირს შავ ზღვასა და თურქეთის შიდა ბაზრებს შორის (Kakachia 2022).

სამსუნის პორტი სპეციალიზებულია ზოგადი ტვირთების გადამუშავებაზე და წარმოადგენს მნიშვნელოვან ლოჯისტიკურ ცენტრს ჩრდილო თურქეთში. ტრაბზონის პორტს კი განსაკუთრებული მნიშვნელობა აქვს საქართველო-თურქეთის ვაჭრობაში (Laruelle 2022).

თანამედროვე პირობებში, შუა დერეფნისა და შავი ზღვის ინტეგრაციის წინაშე რამდენიმე მნიშვნელოვანი გეოპოლიტიკური გამოწვევა დგას. პირველ რიგში, ეს არის რეგიონული კონფლიქტები. რუსეთ-უკრაინის ომი პირდაპირ გავლენას ახდენს შავი ზღვის უსაფრთხოებაზე და სავაჭრო მარშრუტებზე (Karimov 2023).

მეორე მნიშვნელოვანი გამოწვევა არის რუსეთის გეოპოლიტიკური წინააღმდეგობა. რუსეთი განიხილავს შუა დერეფნის განვითარებას როგორც თავისი გეოეკონომიკური გავლენის შეზღუდვას და აქტიურ ზომებს იღებს ამ მარშრუტის ეფექტიანობის შესაზღუდად.

მესამე მნიშვნელოვანი გამოწვევა არის კიბერუსაფრთხოების საკითხები. თანამედროვე ლოჯისტიკური სისტემები მნიშვნელოვნად დამოკიდებულია ციფრულ ტექნოლოგიებზე, რაც მათ დაუცველს ხდის კიბერშეტევების მიმართ. რუსეთის მიერ უკრაინის ინფრასტრუქტურაზე ჩატარებულმა კიბერშეტევებმა აჩვენა ამ საფრთხის რეალურობა.

მეოთხე გამოწვევა დაკავშირებულია რეგიონული ძალების ბალანსთან. ჩინეთის, აშშ-ის, ევროკავშირისა და რუსეთის ინტერესების გადაკვეთამ შუა დერეფნის მონაწილე ქვეყნებს რთული პოლიტიკური არჩევანის წინაშე აყენებს (Kassenova 2023).

მიუხედავად გამოწვევებისა, შუა დერეფნისა და შავი ზღვის ინტეგრაცია მნიშვნელოვან შესაძლებლობებს ქმნის. ეს მოიცავს: ვაჭრობის მოცულობის მნიშვნელოვან ზრდას, რომელმაც შეიძლება მიაღწიოს წელიწადში 10 მილიონ ტონამდე; ენერგეტიკული დივერსიფიკაციის ხელშეწყობას; რეგიონული ეკონომიკური განვითარების წახალისებას; და ახალი ტექნოლოგიების დანერგვის შესაძლებლობებს.

განსაკუთრებული შესაძლებლობაა "მწვანე დერეფნის" კონცეფციის განვითარება, რომელიც ითვალისწინებს ეკოლოგიურად სუფთა ტრანსპორტირების ტექნოლოგიების გამოყენებას. ეს მოიცავს ელექტრო ლოკომოტივების გამოყენებას და ციფრული ლოჯისტიკის სისტემების ოპტიმიზაციას (Koranyi 2023).

2025-2030 წლების პერიოდისთვის შუა დერეფნისა და შავი ზღვის ინტეგრაციის სამომავლო განვითარება მოიცავს: ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის ამოქმედებას, რომელიც მნიშვნელოვნად გაზრდის შუა დერეფნის გამტარუნარიანობას და ციფრული ლოჯისტიკის პლატფორმების სრულ ინტეგრაციას (Kilavuz 2022).

დასკვნა. შავი ზღვის გავლენა შუა დერეფნის პროექტზე წარმოადგენს თანამედროვე გეოპოლიტიკის და გეოეკონომიკის ერთ-ერთ ყველაზე მნიშვნელოვან ასპექტს. ამ კვლევამ აჩვენა, რომ შავი ზღვა არ არის მხოლოდ გეოგრაფიული არეალი, ეს არის განსაკუთრებული გეოპოლიტიკური ინსტრუმენტი, რომელიც განსაზღვრავს შუა დერეფნის წარმატებას.

შუა დერეფნისა და შავი ზღვის ინტეგრაცია წარმოადგენს კომპლექსურ გეოპოლიტიკურ, ეკონომიკურ და ტექნიკურ გამოწვევას, რომელიც მოითხოვს რეგიონული ძალების მჭიდრო კოორდინაციას. რუსეთ-უკრაინის ომის შემდეგ ამ ინტეგრაციის მნიშვნელობა კიდევ უფრო გაიზარდა, რადგან ევროპა ეძებს ალტერნატიულ გზებს სავაჭრო - ენერგეტიკული დივერსიფიკაციისთვის.

კვლევამ აჩვენა, რომ შავი ზღვის პორტები - ბათუმის, ფოთის, კონსტანტას, ბურგასის - განსაკუთრებულ როლს თამაშობენ შუა დერეფნის ევროპული ინტეგრაციისთვის. ამ პორტების ინფრასტრუქტურული განვითარება და ტექნოლოგიური მოდერნიზაცია სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანია მთელი სისტემის ეფექტიანობისთვის.

მიუხედავად არსებული გამოწვევებისა - გეოპოლიტიკური ტენდენციებიდან მოყოლებული ტექნიკურ პრობლემებამდე - შუა დერეფნისა და შავი ზღვის ინტეგრაცია უზარმაზარ შესაძლებლობებს ქმნის რეგიონული ეკონომიკური განვითარებისა და გლობალური ვაჭრობის დივერსიფიკაციისთვის. წარმატებით განხორციელების შემთხვევაში, ეს ინტეგრაცია შეიძლება გახდეს ახალი "აბრეშუმის გზის" სიმბოლო XXI საუკუნისთვის.

სამეცნიერო ლიტერატურა

Ahmadov. 2022. "The Middle Corridor: Azerbaijan's role in the Trans-Caspian International Transport Route." *Caucasus studies review* 45-67.

Babayev. 2021. "Infrastructure development along the Middle Corridor: Challenges and opportunities." *Central Asian Economic Review* 78-92.

Celikpala. 2024. "The geopolitics of China's Belt and Road Initiative and the Middle Corridor." *Geopolitics* 845-870.

Celikpara. 2022. "Turkey's Middle Corridor strategy and Black Sea connectivity." *Turkishstudies* 23-45.

Dadabaev. 2022. "Central Asia and the Middle Corridor: Economic integration and geopolitical implications." *Asian Affairs* 234-256.

Ehteshami, A., & Horesh, N. 2023. "China's Belt and Road Initiative and the reconfiguration of Eurasian connectivity." *The China Quarterly* 78-99.

Freire, M. R. 2023. "The Black Sea region in the context of Russia-Ukraine war: Security implications." *Southeast European and Black Sea Studies* 67-89.

Gabunia. 2022. "Georgia's strategic importance in the Middle Corridor project." *Georgian International Journal of Science and Technology* 156-172.

Helly. 2022. "The EU and connectivity in Central Asia: The Middle Corridor as a geopolitical instrument." *European View* 45-58.

İşeri. 2023. "Black Sea geopolitics: From regional security complex to global battleground." *Insight Turkey* 89-108.

Jafarova. 2021. "The Baku-Batumi-Kars railway: A game-changer for regional connectivity." *Caspian Strategy Institute Journal* 34-52.

Kakachia, K., & Lebanidze, B. 2022. "Georgia and the Middle Corridor: Between great power competition and regional cooperation." *Caucasus Survey* 145-168.

Karimov, Aliev &. 2023. "Black Sea geopolitics and energy security in the post-2022 context." *Journal of Black Sea Studies* 112-135.

Kassenova. 2023. "Kazakhstan and the Middle Corridor: Balancing between China and the West." *Central Asian Survey* 67-85.

Kilavuz, T., & Yağcı, A. 2022. "Turkey's connectivity strategy and the Middle Corridor initiative." *Turkish Policy Quarterly* 78-94.

Koranyi. 2023. "Energy security and the Black Sea: European perspectives post-2022." *Atlantic Council Policy Brief* 1-24.

Laruelle. 2022. "Russia's response to China's Belt and Road Initiative in Central Asia." *Maritime Economics & Logistics* 189-205.

Nye, J. S. 2023. "Geopolitics of transportation corridors in the 21st century." *Foreign Affairs* 45-62.

Papava, V. 2022. "The Middle Corridor and South Caucasus economic development." *Central Asian Economic Papers* 123-140.

Pepe, E. 2023. "Port infrastructure development in the Black Sea region: Strategic implications." *Marine Policy* 105-118.

Raballand, G., & Andresy, A. 2022. "The economics of the Middle Corridor: Cost-benefit analysis." *Transport Policy* 234-248.

Shaffer, B. 2023. "The Caspian Sea region and global energy markets: New dynamics." *Energy Policy* 113-128.

Trenin, D. 2023. "Russia and the changing geopolitics of Eurasia." *Survival* 89-112.

Yılmaz, S. 2022. "Black Sea maritime security in the context of regional conflicts." *Naval War College Review* 67-89.