

ახალი აბრეშუმის გზის ქართული გამოწვევები

ზურაბ გარაყანიძე — ეკონომიკის დოქტორი,
სტუ-ს პროფესორი
მანუჩარ ჯაგოდინიშვილი — სტუ-ს დოქტორანტი

Грузинские вызовы нового шёлкового пути

Резюме

После распада Советского Союза российские руководители осознали, что гонка вооружений вконец истощила страну и что к тому же в их распоряжении нет достаточных ресурсов (которые, в свою очередь, необходимы для любой промышленно развитой страны). США, напротив, добились устойчивого экономического роста: Вашингтон без особого труда решал внешнеполитические задачи, используя богатые месторождения нефти. По этой причине Россия, в свою очередь, решила обеспечить себе доступ к энергетическим ресурсам — как нефтяным, так и газовым. Понимая, что нефтяной сектор не имеет в России особых перспектив для развития, Москва сосредоточилась на газе — его производстве, транспортировке и экспорте.

Начало этому было положено в 1995 году, когда российское руководство поставило перед «Газпромом» новую амбициозную задачу: не ограничиваться своими собственными месторождениями газа и завоевывать себе позиции на газовых месторождениях Азербайджана, Центральной Азии, Ирана, Европы и Ближнего Востока. В Европе запасы природного газа ограничены — на нее приходится меньше 5% совокупных мировых газовых ресурсов. В настоящее время европейский газовый рынок переживает структурные изменения, порождаемые процессом либерализации благодаря возникновению торговли на спотовом рынке. Крупнейшими производителями газа в ЕС являются Нидерланды, Норвегия и Великобритания.

Цель новых инициатив Путина — проектов «Северный поток» и «Турецкий поток» — повышать роль России на международной арене и оказывать более сильное монополистическое давление на ЕС, который на протяжении нескольких следующих десятилетий будет сильно зависеть от российского газа. В противовес этим инициативам направлен проект «Новый шелковый путь — экономический пояс».

საკვანძო სიტყვები: ევროკავშირი, ჩინეთი, საქართველო, დერეფანი, ნავთობსადენი, გაზსადენი, რკინიგზა.

შესავალი

ჩინეთის პრეზიდენტის ფუ ძინტაოს მიერ 2011 წელს ინიცირებული პროექტის „ახალი აბრეშუმის გზა — ეკონომიკური სარტყელი“ სახმელეთო მონაკვეთის საქართველოზე გავლა ქვეყანას სერიოზულ გეოეკონომიკურ სარგებელს „უქადის“. თუმცა, ამ ეტაპზე ეს პროექტი გარკვეული გამოწვევების წინაშე დგას, რაც განსაზღვრულია ა/წლის ოქტომბრისთვის დაგეგმილი „თბილისის აბრეშუმის გზის ფორუმის“ ჩატარებამდე. ამასთან, ინფრასტრუქტურული უსაფრთხოების ანალიზი, თავისი უწყებათაშორისი ბუნებიდან გამომდინარე, ეროვნული უშიშროების საბჭოს (ეუს) ეგიდით უნდაწარმოებოდეს. საკმარისია აღინიშნოს, რომ აშშ-ს, ევროკავშირის და დსთ-ს წევრი ქვეყნების ეროვნული უშიშროების საბჭოებში ყველაზე დიდი სტრუქტურული ქვედანაყოფები სწორედ არასამხედრო უსაფრთხოების სამსახურებია. საქართველოში ასეთი ფუნქცია არც ეუს-ს და არც კრიზისების მართვის საბჭოს არ გააჩნია. საქართველოს გეოეკონომიკური მნიშვნელობიდან გამომდინარე, წარმოდგენილ მასალაში საქართველოს მილსადენებისა და რკინიგზის ინფრასტრუქტურას და მათს უსაფრთხოებაში ეუს-ს აპარატის როლს განვიხილავთ.

ახალი აბრეშუმის გზის გეოეკონომიკა (ინფრასტრუქტურული კვაზიუსაფრთხოების დოქტრინის კრახი) საქართველოსა და ევროკავშირს შორის „ასოცირების ხელშეკრულების“ გაფორმებით წარმოქმნილი ახალი რეალიების გათვალისწინებით, საქართველოს პირველად მიეცა შესაძლებლობა რეალურად ჩაერთოს გლობალური ეკონომიკური ინტეგრაციის პროცესებში. ეს ამოცანა შესაძლებელია წარმატებით გადაიჭრას ევროპა-აზიის სატრანსპორტო-საკომუნიკაციო სივრცის — ახალი აბრეშუმის გზის უსაფრთხოების უზრუნველყოფისა და ქვეყნის გეოეკონომიკური ინტერესების ჰარმონიზაციის პირობებში.

მე-20 საუკუნეში საქართველოს გეოპოლიტიკური მდებარეობა გამოყენებული იყო, როგორც მხოლოდ სატრანზიტო სავაჭრო კვანძი, კავკასიის დამაკავშირებელი რგოლი ევროპასა და აზიას შორის. გასული საუკუნის ბოლოდან კასპიისპირეთში ენერგომატარებლების ფართომასშტაბიანმა მოპოვებამ და ტრანზიტმა: ა) ერთის მხრივ, უზრუნველყო საქართველოსა და აზერბაიჯანის ეკონომიკური და ფინანსური უსაფრთხოება; ბ) მაგრამ მეორეს მხრივ, სტაბილური ექსპორტისათვის, განსაკუთრებით

2008 წლის რფ-საქართველოს ომის შემდეგ, საჭირო გახდა ამ ქვეყნების სამხედრო და სატრანსპორტო-საკომუნიკაციო უსაფრთხოების უზრუნველყოფა. დღეს ეს საკითხი ისევ აქტუალურია.

რუსეთ-საქართველოს 2008 წლის ომამდე ექსპერტების უმეტესობა თვლიდა, რომ სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი გეოგრაფიული მდებარეობის გამო, საქართველოს უსაფრთხოებას მასზე გამავალი სატრანსპორტო კომუნიკაციები, განსაკუთრებით „საუკუნის პროექტები“ უზრუნველყოფდნენ. მიჩნეული იყო, რომ ამ პროექტებით ქვეყანას ეძლევა შანსი, აქტიურად ჩაერთოს მსოფლიო ინტეგრაციულ პროცესებში. ამიტომ, სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესება ქვეყნის ეკონომიკური და სოციალური განვითარებისათვის უმნიშვნელოვანესი პირობა იყო.

ამ დოკტრინას შეიძლება „ინფრასტრუქტურული კვაზიუსაფრთხოება“ უწოდოთ. ამის მიზეზი ისაა, რომ მთავრობის მიერ იგნორირებული იყო ამ ინფრასტრუქტურაზე მოქმედი საგარეო ფაქტორები. სწორედ მათი აქტუალიზაციისაკენ უნდა იქნას მიმართული საქართველოს ინიციატივა „თბილისის აბრეშუმის გზის ფორუმის“ დაარსების შესახებ. ამ ფაქტორების ანალიზის შედეგი იქნება ჩვენი ქვეყნის რეალური ინფრასტრუქტურული უსაფრთხოება.

საინტერესოა, რომ 2008 წლის რუსეთ-საქართველოს ომის დროს რუსული ჯარებიდან, სავარაუდოდ, დასავლეთზე ფსიქოლოგიური ზემოქმედებისათვის, ვითომდა არაზუსტად ნასროლი რამდენიმე ჭურვი და რაკეტა აფეთქდა საქართველოზე გამავალი სამხრეთის ენერგოდერეფნის მილსადენების უშუალო სიახლოვეს. ასევე ცნობილია, რომ 2008 წლის აგვისტოში რუსული არმია, დაახლოებით 25 კმ-იანი ფრონტით მოადგა საქართველოში გაყვანილ მილსადენებს. მან ასევე დაიპყრო შავი ზღვის ფოთისა და ყულევის პორტები. თუმცა, ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის და ბაქო-სუფსას ნავთობსადენები და „სამხრეთკავკასიური გაზსადენი“, რომლებიც რუსეთის შემოჭრამდე თურქეთში ტერორისტების თავდასხმის მიზეზით იყვნენ გაჩერებული, — საომარი მოქმედებების შეწყვეტის შემდეგ მალევე ამოქმედდნენ. რუსეთ-საქართველოს 2008 წლის აგვისტოს კონფლიქტმა დაგვანახა, რომ ევროკავშირის „სამხრეთის გაზის დერეფნის“ სიცოცხლისუნარიანობა არა „ინფრასტრუქტურულ კვაზიუსაფრთხოებაზე“, არამედ შავი ზღვისპირეთში რეგიონალურ უსაფრთხოებაზეა დამოკიდებული.

ამით რუსეთმა დასავლეთს თითქოს აგრძნობინა, რომ საქართველოს ევროატლანტიკური სტრუქტურებში მისწრაფების მიუხედავად, მისი ინფრასტრუქტურა სრულიად მოწყვლადია. საბოლოო ჯამში, თუ 2008 წელს პირდაპირი სამხედრო აგრესიით რუსეთმა ვერ შეძლო „დერეფნის“ რომელიმე პროექტის ჩაშლა, 2013 წელს მან მოახერხა ჯერ გლობალური, პა-

ნევროპული „ნაბუქოს“, ხოლო 2014 წელს ყირიმის ანექსიით – აზერბაიჯანი-საქართველო-უკრაინის მარშრუტის „თეთრი ნაკადის“, ოდე-სა-ბროდი-პლოცკი-გდანსკის და AGRI (LNG)-ს პროექტების შეფერხება.

ჯერ კიდევ 2013 წლის სექტემბერში, ტელეკომპანია „ტაბულას“ და apsny.ge-ს მიერ გავრცელებული ინფორმაციებით, საქართველოში საოკუპაციო გამყოფ ხაზთან, გორის რაიონის სოფ. ყარაფილაში, ოკუპირებულ სოფ. ორჭოსანსა და ქართული მხარის კონტროლირებად სოფ. ფერმას შორის, ე.წ. სამხრეთ ოსეთის მხარე საზღვრის დაფიქსირებას აპირებს ბაქო-სუფსას მილსადენის გადაკვეთით. ბოლო პერიოდში ასეც მოხდა. ამან გამოიწვია ამ მილის 1600 მ მონაკვეთის ოსური მხარის კონტროლირებად ტერიტორიაზე მოხვედრა, რაც სავარაუდოდ ოპერატორი კომპანიის - ის, აგრეთვე „შაჰდენიზისა“ და AIOC-ის დანარჩენი დასავლელი აქციონერების მხრივ საინვესტიციო სტიმულებს დაასუსტებს.

დღეისათვის რეგიონში დისლოცირებულია რფ-ს 149-ე და 153-ე არმიები, რომლებიც საბრძოლო მზადყოფნაში არიან. რუსი სამთავრობო ექსპერტების ნაწილი არ ფარავს, რომ რუსები შეეცდებიან მილსადენების გადაკვეთით „გაჭრან“ დერეფანი სამხრეთ ოსეთიდან, ბორჯომის გავლით ჯავახეთში, რათა გიუმრისთან დამყარდეს სახმელეთო სატრანსპორტო კავშირი. ასევე, რუსეთი ძალის დემონსტრირებისა, და სავარაუდოდ, გიუმრის ბაზასთან დასაკავშირებლად, სახმელეთო სამხედრო ოპერაციას განახორციელებს სირიაში კონფლიქტის ესკალაციის შემთხვევაშიც. სომხურმა მხარემ, რომელიც რუსეთისა და ირანის სტრატეგიული მოკავშირეა და რომელიც სატრანსპორტო-ინფრასტრუქტურული პროექტების მიღმა დარჩა, არაერთხელ განაცხადა, რომ შეუძლია დაბომბოს მილსადენები და სხვა სატრანსპორტო კომუნიკაციები. ანალოგიურად, ირანის ხელისუფლებამაც რამდენჯერმე ხაზი გაუსვა, რომ დასავლეთის მხრიდან მასზე სამხედრო შეტევის შემთხვევაში, ის კასპიის საზღაოებსა და მილსადენებს დაარტყამს. მეტიც, 2008 წელს საქართველოს ტერიტორიების ოკუპაციისა და 2010 წელს გიუმრის ბაზის მოქმედების ვადის 49 წლით გახანგრძლივების შესახებ რუსეთ-სომხეთის შეთანხმების ხელმოწერის შემდეგ (რეატიფიცირებულია 2011 წელს), რუსი ექსპერტები ღიად აცხადებენ, რომ „რუსეთი დაბრუნდა კავკასიაში“, — გიუმრის რუსულ ბაზას სომხეთის „სასიცოცხლო ინტერესების დაცვა“ დავალა.

სამხრეთ კავკასიაში გამავალ მილსადენების ინფრასტრუქტურას არაერთხელ დამუქრა სომხეთიც, სადაც TRACECA-ს ინფრასტრუქტურის სიახლოვეს, რუსეთი ახალი სამხედრო ბაზის აგებას აპირებს. ასევე, საფრთხე მომდინარეობს ყარაბაღის ოკუპირებული ტერი-

ტორიებიდან, სადაც სომხური ფორმირებები TRACECA-ს სატრანსპორტო კომუნიკაციებიდან სულ რაღაც 14–16 კმ-ით არიან დაშორებული.

დღემდე რუსეთ-სომხეთის სახმელეთო გზის არარსებობის გამო, მოსკოვის მოკავშირე სომხეთში არსებული რფ-ს გიუმრის სამხედრო ბაზის ერთ-ერთ მოვალეობად, მეზობელი ქვეყნებზე ძალისმიერი ზემოქმედების გარდა, რჩება დასავლური ენერგომარშრუტების დესტაბილიზაცია. ვანაძორში და იჯევანში, სომხეთის ჩრდილო-აღმოსავლეთში საქართველოსა და აზერბაიჯანის საზღვრებთან, რუსეთი გეგმავს მეორე ბაზის გახსნასაც (მიმდინარეობს სამშენებლო სამუშაოები). ამ ბაზიდან უშუალო მუქარა შეექმნება სატრანსპორტო-ენერგეტიკულ პროექტებს აზერბაიჯანსა და საქართველოში. ამიტომ, მომავალი ბაზის მანევრულობას ერევანი და მოსკოვი დიდ მნიშვნელობას ანიჭებენ. ამ ბაზაზე იგეგმება საშუალო დიპაზონის რადიოსალოკაციო სადგურის აგება, რამაც მეზობელი ქვეყნების სატრანსპორტო-საკომუნიკაციო ობიექტების თავზე საჰაერო სივრცე უნდა გააკონტროლოს. ბაზაზე გიუმრიდან, სავარაუდოდ, გადასროლილი იქნება ორი საზენიტო-სარაკეტო პოლკი 500 სამხედრო მოსამსახურით.

აღნიშნული საფრთხეების გასაწინააღმდეგოდ საჭიროა დაბალანსებული სატრანსპორტო პოლიტიკის გატარება. კერძოდ, ახალი აბრეშუქის გზის ერთ-ერთი დანიშნულება 2016 წლიდან, როდესაც „ნატო“ ავღანეთიდან ტვირთის გამოტანას დაიწყებს, სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ზემოაღნიშნული საფრთხეებიდან დაცვა იქნება. **მიგვაჩნია, რომ საქართველოს პრეზიდენტთან, ეროვნული უშიშროების საბჭოში, უნდა დამუშავდეს ახალი გეო-ეკონომიკური მიდგომა.** ეკონომიკის სამინისტროში კი, სატრანსპორტო დერეფნის სამმართველოსთან შეიქმნას მარკეტინგული ჯგუფი, რომელიც იმუშავებს გადამზიდავებთან და ექსპედიტორებთან, რათა სატარიფო და არასატარიფო ბარიერების შეზღუდვით გაადვილდეს მათი ოპერირება.

თავის მხრივ, „ნატოსთვისაც“ პრიორიტეტულია ავღანური ტვირთებისთვის დივერსიფიცირებული გზები. საქართველოს, თავისი გეოგრაფიული მდებარეობიდან გამომდინარე, შეუძლია გაატაროს ეს ტვირთები, რაც ქვეყანას გარკვეულ შემოსავალს მოუტანს. საქართველო შესთავაზებს „ნატოს“ ავღანეთიდან ჯარისკაცებისა და ტვირთის გადმოზიდვის უმოკლეს ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზით. სავარაუდოდ „ნატო“ აუცილებლად გამოიყენებს საქართველოს შეთავაზებას, რადგან მას ავღანეთში წლების მანძილზე დაგროვილი უზარმაზარი ტვირთის უკუტრანზიტის არაერთი გზა ესაჭიროება, და ამასთან, სახმელეთო გადაზიდვა, საჰაეროსთან შედარებით გაცილებით იაფი ჯდება.

ზოგიერთი მოსაზრების თანახმად, ავღანეთიდან გადმოსაზიდი ტვირთის ნაწილი შესაძლოა საქართველოშიც დარჩეს. ეს მაგალითად, შესაძლოა იყოს საგზაო ტექნიკა, სატრანსპორტო საშუალებები, თუ სხვადასხვა სახის ლოგისტიკური ინვენტარი. ამ პროცესში ჩართვა საქართველოს მეტ უსაფრთხოებას მოუტანს. ამ ტვირთს, გარდა იმისა, რომ სამოქალაქო მომსახურება სჭირდება, ასევე ესაჭიროება გარკვეული უსაფრთხოების გარანტიები, და შესაბამისად, განხორციელდება ზენოლა ნებისმიერ ქვეყანაზე, რომელიც დაემუქრება საქართველოს. მნიშვნელოვანია, რომ როგორც ავღანეთის საშვიდობო მისიის პარტნიორი ქვეყანა, საქართველო დაფიქსირდება ასევე ISAF-ის სატრანსპორტო გადაზიდვებში მონაწილეობითაც. ამასთან, შეთანხმება ისე უნდა გაფორმდეს, რომ მომავალში ის გამოყენებულ უნდა იქნეს ეკონომიკური მიზნებისათვისაც. **მიგვაჩნია, რომ ამ საკითხებზეც ეროვნული უსაფრთხოების საბჭოს აპარატი უნდა მუშაობდეს.**

ნავთობის ინფრასტრუქტურის გამონეგებობა. ჯერ კიდევ 2009 წელს აზერბაიჯანის ხელისუფლება ირწმუნებოდა, რომ 2015 წლისათვის რესპუბლიკაში ნავთობის წარმოება ყოველწლიურად 60-65 მლნ ტონას მიაღწევდა, რაც საექსპორტო მილსადენებს სრულად შეავსებდა. თუმცა, 2010 წლის III კვარტალში ქვეყანაში ნავთობის მოპოვების პიკის მიღწევის შემდეგ (ამ წელს მოპოვებული იქნა 50.83 მლნ ტონა ნავთობი), შეინიშნება ამ მაჩვენებლის კლება. კერძოდ, 2011 წელს აზერბაიჯანში ნავთობის მოპოვებამ 45.3 მლნ ტონა შეადგინა, ნაცვლად საპროგნოზო 51.4 მლნ ტონისა; 2012 წელს – 43.9 მლნ ტონა, ნაცვლად 46 მლნ ტონისა; 2013 წელს დაგეგმილი იყო ნავთობისა და გაზის კონდენსატის მოპოვება 43.2 მლნ ტონის ოდენობით. აზერბაიჯანის სახელმწიფო სტატისტიკური კომიტეტის მონაცემებით, შემცირების ტრენდი 2013-2014 წლებშიც შენარჩუნებული იყო. და ეს ხდება ახალი ჭაბურღილების ბურღვის, შეღებუ ახალი პლატფორმების დადგმისა და ნანოტექნოლოგიების დაწერგვის, ანუ ინვესტირების პირობებში.

შედეგად, სახეზეა საქართველოდან ნავთობის რეექსპორტის კლება. კერძოდ, 2012 წელს ექსპორტის მოცულობა წინა წლის ექსპორტზე 7.5%-ით ნაკლები იყო: თუ 2011 წელს ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მილსადენით განხორციელდა 32.2 მლნ ტონა ნავთობის ტრანსპორტირება, 2012 წელს ამ მაჩვენებელმა 29.67 მლნ ტონა შეადგინა. ეს ტენდენცია 2013 წელსაც გაგრძელდა. ამავე დროს, 2013 წლის იანვარ-ნოემბერში ბაქო-ნოვოროსიისკის ნავთობსადენით 1.6 მლნ ტონა ნავთობი იქნა გადატვირთული, რაც გასული წლის ამავე პერიოდის მაჩვენებელს 13.7%-ით ჩამორჩება; ბაქო-სუფსას ნავთობსადენით გადაიტვირთა 2.5 მლნ ტონა ნედლეული, რაც 2012 წლის ანალოგიური პერიოდის მონაცემზე 3.7%-ით ნაკლებია; 2013

წელს ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანით 8.6 მლნ ტონა თურქმენული ნავთობის ტრანსპორტირების დაწყებამ პოზიტიურად ვერ შეცვალა სიტუაცია და ამ მილით სულ 18.3 მლნ ტონა ნავთობი გაიგზავნა, რაც 2012 წლის ამავე პერიოდის მაჩვენებელზე 1.4%-ით ნაკლებია. პოზიტიურად ვერ შეცვალა მდგომარეობა 2014 წელს ამ მილით 4 მლნ ტონა ყაზახური ნავთობის დამატებით ტრანსპორტირებამაც.

გარდა კასპიისპირეთიდან საქართველოს გავლით გადასაზიდი ნავთობის მოცულობის შემცირებისა, არსებობს ე.წ. ინსტიტუციური რისკიც. კერძოდ, თუ თენგიზიდან (ყაზახეთი) ნოვოროსიისკამდე (რუსეთი) მხოლოდ რკინიგზაა ნავთობის სატრანსპორტო კომპონენტი, საქართველოზე გამავალი მარშრუტი გაივლის ყაზახეთის რკინიგზას და საპორტო ტერმინალებს, შემდეგ კასპიის სანაოსნოს ბორანს, აზერბაიჯანულ საპორტო ტერმინალებს, აზერბაიჯანის რკინიგზას, საქართველოს რკინიგზას და საქართველოს საპორტო ტერმინალებს. შედეგად ვიღებთ ექვსკომპონენტიან საექსპორტო მარშრუტს, რომლის ჯამური ტარიფი, რა თქმა უნდა, რუსულზე მაღალი გამოდის.

ამასთან, რეგიონში ჩვენი გეოეკონომიკური კონკურენტი, რუსეთი, ახორციელებს დივერსიფიცირებულ სატარიფო პოლიტიკას. ამაში მას ხელს უწყობს დიდი ტერიტორია, რაც დამატებითი კოეფიციენტების გამოყენების საშუალებას იძლევა; ს/ს „რუსეთის რკინიგზების“ (РЖД) ხელშია შავი ზღვის ნავმისადგომების, სხვადასხვა სათავსოების (დაჭირბულული/ გათხევადებული გაზის, ნავთობ-ქიმიური ტვირთების და ა.შ.) და მოძრავი შემადგენლობის უმეტესობა. მას გააჩნია მძლავრი კვლევითი ცენტრი, რომელიც მხოლოდ საკუთარი ტარიფების კონკურენტუნარიანობას იკვლევს; ერთი მესაკუთრის, РЖД-ს მიერ, სხვადასხვა ბერკეტების გამოყენება შესაძლებელს ხდის РЖД-ს ტარიფის შემცირებას.

რუსეთისაგან განსხვავებით საქართველოში არ არსებობს „რკინიგზის განვითარების სტრატეგია“. რომელშიც დარგის განვითარების ძირითადი მიმართულებები იქნება გამოყოფილი. კერძოდ, ახალი არეალის ათვისება, დამატებითი ფრახტის მოზიდვა, რაც თავისთავად გაზრდის ქვეყნის სატრანზიტო ფუნქციას. „სტრატეგია“ თავისთავად გულისხმობს რკინიგზის ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაციას. არსებობს სხვა პრიორიტეტებიც, რაც საბოლოო ჯამში ემსახურება ერთ მთავარ მიზანს – გაზარდოს ახალი აბრეშუქის გზის, სატრანზიტო მაგისტრალის გეოეკონომიკური კონკურენტუნარიანობა და ის უფრო მიმზიდველი გახდეს სხვა დერეფნებთან მიმართებაში. **მიგვაჩნია, რომ ამ საკითხების უწყებათაშორის კოორდინაციას ეროვნული უსაფრთხოების საბჭოს აპარატი უნდა ახორციელებდეს.**

გაზის ინფრასტრუქტურის გამოწვევები. რუსეთის მიერ 2014 წლის მარტში ყირიმის

ანექსიის და 2014 წლის ნოემბრის ბოლოს აფხაზეთთან ე.წ. მოკავშირეობისა და სტრატეგიული პარტნიორობის შეთანხმების გაფორმების შედეგად კითხვის ნიშნის ქვეშ დადგა ევროკავშირის „სამხრეთის გაზის დერეფნის“ პროექტები. კერძოდ ისინი, რომლებიც საქართველოს ტერიტორიის ტრანზიტისათვის გამოყენებას გულისხმობენ. ამ „დერეფანს“ დასავლეთი უნდა „ერთ მუშტად შეეკრა“ და ის რუსულ ენერგომატარებლებზე საბედისწერო დამოკიდებულებისაგან ეხსნა, მაგრამ რუსეთის მიერ ყირიმის და აფხაზეთის ფაქტობრივი ანექსიით საფრთხე დღეს სწორედ „დერეფანს“ შეექმნა. **მიგვაჩნია, რომ უწყებათაშორის სასიათიდან გამომდინარე, ამ საკითხებზეც ეროვნული უშიშროების საბჭო უნდა მუშაობდეს.**

საქმე ის არის, რომ შავი ზღვის სანაპიროზე მდებარე გაეროს ნევრი სახელმწიფოები მიერთებულნი არიან გაეროს 1982 წლის „საზღვაო კონვენციას“ (UN Maritime Convencion), რომლითაც დადგენილია 12 საზღვაო მილიანი ტერიტორიული წყლები და 200 მილიანი განსაკუთრებული საზღვაო ეკონომიკური ზონები. შავი ზღვის ნაგრძელებული გეომეტრიის გამო, მისი ჩრდილოეთ-სამხრეთის ნაპირები ჯამში 400 მილს ვერ აღწევს. ამიტომ, ამ ზღვაზე განსაკუთრებულ ეკონომიკურ ზონად არაა 200 მილი, არამედ ქვეყნებს შორის თანაბრად დაშორებული ხაზი, ანუ „მოდიფიცირებული მედიანა“ ითვლება და ზღვას ე.წ. ნეიტრალური წყლები არ გააჩნია.

ყირიმის და აფხაზეთის ანექსიამდე უკრაინასა და თურქეთს განსაკუთრებული ზონების ყველაზე დიდი სეგმენტები ჰქონდათ. სწორედ ამის გამო, უკრაინის გვერდის ამქცევი რუსული „სამხრეთის ნაკადის“ ნოვოროსიისკი-ვარნას საზღვაო სექციის გასაყვანად რუსეთი, მთელი რიგი დათმობების ფასად, თურქეთს 2009 წელს შეუთანხმდა. ამჟამად იმავე თემაზე მოლაპარაკებები „თურქული ნაკადის“ ირგვლივ მიმდინარეობს.

მართალია მოსკოვის ქმედებები არაღეგითურია, მაგრამ ყირიმის და აფხაზეთის ანექსიის შედეგად ბუნებრივია, მარშრუტის ასეთი ცვლილება აღარ იქნება აუცილებელი იმ მარტივი მიზეზის გამო, რომ შავ ზღვაში განსაკუთრებული ზონა უკრაინას ყირიმის სამხრეთით, და საქართველოს აფხაზეთის სანაპიროსთან, უბრალოდ აღარ ექნებათ.

საქმე ისაა, რომ რუსეთ-საქართველოს ომის შემდეგ, ევროპის ენერგობაზარზე რუსეთი თავის „ენერგეტიკულ იარაღს“ საქართველოში შემოჭრაზე კრიტიკის შესამცირებლად იყენებდა. ამიტომ, 2008 წლის ნოემბერში ბრიუსელმა „ევროკავშირის მეორე ენერგორევიუ – ენერგოუსაფრთხოებისა და სოლიდარობის სამოქმედო გეგმა“ დაამტკიცა. მისი არსი იმაში მდგომარეობს, რომ იქმნება ევროკავშირის ნევრი ქვეყნების ურთიერთდაკავშირებული მილსადენების სისტემა, ე.წ. „ტრანსევროპული

ქსელი“ (TEN). ამავე დროს განისაზღვრა წევრი ქვეყნების „თამაშის საერთო წესები“ ენერგო-პროექტების ირგვლივ მესამე მხარესთან მოლაპარაკებებში, ანუ შეიქმნა „საერთო ინტერესების პროექტების“ (PCI) ისეთი მექანიზმი, რომელიც წევრ ქვეყნებს ბრიუსელთან შეთანხმებულად უკრძალავს ენერგომომარაგებისა და ტრანზიტის ხელშეკრულებების გაფორმებას.

ამის შემდეგ, 2009 წლის 8 მაისს ევროკავშირის პრეზიდენტმა, მიილეს ისტორიული დოკუმენტი „სამხრეთის დერეფანი – ახალი აბრეშუქის გზა“, რომელშიც კასპიისპირეთისა და ახლო აღმოსავლეთის ქვეყნებთან ერთად, საქართველოც მოიაზრება. ამ დოკუმენტით განისაზღვრა ოთხი სტრატეგიული პროექტი: „ნაბუქო“, „ინტერკონექტორი თურქეთი-საბერძნეთი-იტალია“ (ITGI), „ტრანსადრიატიული გაზსადენი“ (TAP) და „თეთრი ნაკადი“ (White Stream). სწორედ ეს უკანასკნელი პროექტი დაზარალდა ყველაზე მეტად ყირიმის და აფხაზეთის ანექსიის შედეგად, რადგან ის საქართველო-უკრაინა(ყირიმი)-რუმინეთის მარშრუტს გულისხმობს და ევროკავშირისთვისაც, სხვა პროექტებთან შედარებით, უფრო მომგებიანია. „დერეფნის“ დარჩენილი სამივე პროექტი გულისხმობს „მაჰდენიზის“ გაზის საქართველოზე გამავალი „სამხრეთკავკასიური გაზსადენი“ (SCP) და თურქეთის ტერიტორიაზე დაპროექტებული „ტრანსანატოლიური გაზსადენი“, TANAP-ით ევროპაში ტრანზიტს.

ექსპერტები, ევროზონის ფინანსური პრობლემების ფონზე, არ გამოორიცხავენ „დერეფნის“ პროექტების გათვალისწინებით, მათ სხვადასხვა ფორმით ტრანსფორმაციას, რომელთა პროექტებიც ეროვნული უშიშროების აპარატის ეგიდით უნდა განიხილებოდეს.

ერთ-ერთი ასეთი ტრანსფორმაციული იდეაა ევროპული და რუსული გაზსადენების გაერთიანება ფინანსური უზრუნველყოფის გასაუმჯობესებლად. ეს საკითხი პირველად 2010 წლის დასაწყისში დაისვა. 2011 წლის 10 იანვარს, ის კვლავ წამოჭრა აშშ-ს ელჩმა იტალიაში დ. ტორნმა. სამწუხაროდ, საქართველოში ამ პროექტზე მსჯელობა თითქმის არ ყოფილა.

ამგვარი გაერთიანების იდეას რუსეთში მართალია ღიად უარყოფდნენ, მაგრამ კულუარული ინფორმაციით, „სამხრეთის ნაკადის“ შეჩერებამ შეიძლება გარკვეული როლი ითამაშოს და „გაზპრომი“ აიძულოს, რომ უკრაინული გაზის ქსელის გვერდის ამქცევ სხვა მარშრუტზე დაიწყოს ფიქრი, ან ევროპულ ბაზარზე თავისი გაზი გაცილებით ნაკლებ დანახარჯიანი, მარშრუტით გადაგზავნოს. ამ პროექტებიდან უკრაინასთან, მხოლოდ ყველაზე ნაკლებად დამუშავებული, ჯერ იდეის დონეზე არსებული, „თეთრი ნაკადი“ ასოცირებული. თანაც, უკრაინის გაზის ქსელის გამ-

ტარუნარიანობა შეზღუდულია. ექსპერტების გათვლებით, უკრაინაზე ტრანზიტი გაზზე ევროპის მზარდ მოთხოვნას, სრულად ვერ დააკმაყოფილებს. ამიტომ, პროექტების არა უკრაინის საშუალებით, არამედ სხვა ფორმატში გაერთიანებას, ახლა რუსეთმა შეიძლება დაუჭიროს მხარი. ექსპერტულ წრეებში უკვე გაიჟღერა მოსაზრებამ, რომ შეიძლება მოსკოვში ევროპული „დერეფნის“ გაზსადენებთან რუსული აირის დაკავშირების ადგილის მოძიება დაიწყონ.

დღევანდელ პირობებში, ადგილი სადაც რუსეთის და კასპიისპირეთის გაზის დასავლური მარშრუტები იკვეთება, არის საქართველო. კერძოდ, საქართველოში გადის „ჩრდილოეთ-სამხრეთის მაგისტრალური გაზსადენი“, რომელიც რუსეთის ქ. მოზდოკიდან საქართველოს ტერიტორიით სომხეთს უკავშირდება. ის გარდაბანსა და ჯანდარას შორის კვეთს „სამხრეთკავკასიურ გაზსადენს“ (SCP), რომლითაც ამჟამად „მაჰ-დენიზის“ პირველი სტადიის გაზი არა მარტო თურქეთს, არამედ მისი გაზის ქსელით, ევროკავშირის წევრ ქვეყანას, — საბერძნეთსაც მიეწოდება. SCP გაზსადენიდან საქართველო, სატრანზიტო მოსაკრებლის სახით, გატარებული გაზის 5%-ს იღებს უფასოდ, 5%-ს — შეღავათიან ფასად.

„მაგისტრალური გაზსადენი“, ორი დაწყებული მილისგან შედგება, — ძირითადი მილის დიამეტრია 1200 მმ, ხოლო სათადარიგოსი, — 700 მმ. დღეს ამ გაზსადენის ძირითადი მილით გაზი სომხეთს მიეწოდება, ვინაიდან საქართველო 2007 წლიდან „მაჰ-დენიზი 1“-ის გაზით მარაგდება.

სსრკ-ს დაშლის შემდეგ, ეს გაზსადენი, საპროექტო სიმძლავრესთან შედარებით (წლიურად 18 მლრდ კუბმეტრი), გაცილებით ნაკლები დატვირთვით (1.93-1.44 მლრდ კუბმეტრი) მუშაობს. თუმცა, საბჭოთა პერიოდშიც, მისი დატვირთვა არ აჭარბებდა წლიურად 9.5 მლრდ კუბმეტრს. ამჟამად, „მაგისტრალური გაზსადენიდან“ ტრანზიტის საფასურად „საქართველოს გაზისა და ნავთობის საერთაშორისო კორპორაცია“ იღებს გატარებული რუსული გაზის 10%-ს, რაც 2008-2014 წლებში 193-144 მლნ კუბმეტრის ფარგლებში მერყეობდა. ეს კი საქართველოს გაზის მოხმარების 11.2-11.0%-ია.

სომხეთის კონტროლის პალატის 2009-10 წწ. ენერგო-სისტემის შემოწმების მასალებიდან ირკვევა, რომ სომხეთში იმპორტირებული ირანული გაზის ნაწილი საქართველოსაც მიეწოდება, რის სანაცვლოდაც სომხეთში „ერევნის თბოელექტროსადგური“ საქართველოდან იღებს ელექტროენერგიას თანაფარდობით, — 1 კუბმეტრ ირანულ გაზში 4.5 კვტ/სთ ელექტროენერგია. სომხეთში იგივე ელექტროსადგური 1 კუბმეტრ ირანულ გაზში, რომელიც „არმროსგაზპრომის“ „თავრიზი-მეგრის“ გაზსადენით მიეწოდება, ირანს უბრუნებს 3

კვტ/სთ ელექტროენერგიას. ნათელია, რომ „ერევის თბოელექტროსადგური“ საქართველოში გატანილსა და ირანიდან მიღებულ გაზის ყოველ კუბმეტრს შორის 1.5 კვტ/სთ ელექტროენერგიის ტოლ სხვაობას იღებს. ამის შედეგია, რომ თუ 2009 წელს „ერევის თბოელექტროსადგურმა“ საქართველოში 259 მლნ დრამის გაზი შემოიტანა, უკვე 2010 წელს ეს მაჩვენებელი გაათმაგდა და 2.2 მლრდ დრამი შეადგინა, რამაც სომხეთს საკმაოდ დიდი რაოდენობით ქართული ელექტროენერგია მისცა.

ზემოაღნიშნულიდან შეიძლება დავასკვნათ, რომ „მაგისტრალური გაზსადენის“ ერთ-ერთი მილით საქართველოს ირანული გაზის მცირე რაოდენობა უკვე მიეწოდება. თუ ვთქვათ, ამ გაზსადენის 1200 მმ-იანი მილი ქ. გარდაბანთან SCP-ს დაუკავშირდება, მაშინ ის შესაძლებელია გადაიქცეს რუსული გაზის ერთი ნაწილის, რომელიც „სამხრეთის ნაკადისთვის“ იყო განკუთვნილი, დასავლეთისკენ საექსპორტო ახალ მარშრუტად. ეს გაზი, SCP-ს გავლით, შემდგომში „ნაბუქოთი“ ან „ტრანსადრიატიკით“ (TAP), ანუ „სამხრეთის გაზის დერეფნის“ რომელიმე გაზსადენით, ან „ტრანსანატოლიური გაზსადენით“, თურქეთიდან ევროპაში გაიგზავნება.

მიუხედავად ბრიუსელის წინააღმდეგობისა, სავარაუდოდ, აშშ-ს მხრივ გაზსადენების გაერთიანების იდეის კვლავ წამოწევა, ევროპაში გაზის საექსპორტო პროექტებს შორის კონკურენციის შესუსტებას ისახავს მიზნად. ამ მიზეზით, ეს იდეა ევროკავშირის ფინანსური პრობლემების ფონზე, შესაძლოა მალე ბრიუსელისთვისაც მიმზიდველი აღმოჩნდეს. ეს ევროპას გაზმომარაგების ალტერნატიული მარშრუტების განხორციელებას გაუადვილებს, ვინაიდან „სამხრეთის გაზის დერეფნის“ განხორციელებით უკვე მოსკოვიც დაინტერესდება და მოიხსნება ამ დერეფნისადმი რუსეთის ანტაგონიზმი. მეტიც, ზოგიერთი ქართველი ექსპერტი და პოლიტიკოსი თვლის, რომ ეს კავშირი რუსულ და ევროპულ პროექტებს ურთიერთშემავსებელს გახდის, რითაც საქართველომაც შეიძლება ნახოს სარგებელი. კერძოდ:

ჯერ ერთი, ამ გზით გაიზრდება საქართველოზე გამავალი რუსული, აზერბაიჯანული და ირანული გაზის ნაკადები. შესაბამისად, მოიმატებს ქვეყანაში უფასოდ და შეღავათიანად დარჩენილი გაზის მოცულობა. ამით შეივსება ნახევრად დაუტვირთავი SCP და „მაგისტრალური“ გაზსადენები, და საქართველოს სატრანზიტო ამონაგები გაიზრდება, ისე რომ დამატებით ხარჯების განევა არც ქვეყნის ბიუჯეტიდან და არც დასავლეთელი დონორების მხრიდან საჭირო არ იქნება, — აუცილებელი იქნება მხოლოდ მიღების გადაკვეთაზე — ქ. გარდაბანთან, სოფ. ჯანდარაში ე.წ. ინტერკონექტორის აგება.

მეორე, გაიზრდება ქვეყნის ენერგო-უსაფრთხოება, რადგან SCP-სთან მიერთებით რუ-

სეთი დაინტერესდება „მაგისტრალური გაზსადენის“ მაქსიმალურად შევსებით და მისი გამართული მუშაობით, რადგან ეს მილი რუსეთს ახალი მარშრუტით, მაღალი წარმადობის დასავლურ საექსპორტო გაზსადენებთან დააკავშირებს. ასევე, გაიზრდება დასავლეთის მიერ საქართველოს უსაფრთხო სატრანზიტო დერეფნად გამოყენების ინტერესი, რადგანაც საქართველო გადაიქცევა გაზმომარაგების რეგიონალურ კვანძად.

მესამე, SCP-სა და „მაგისტრალური“ გაზსადენების ურთიერთდაკავშირება ირანისა და სომხეთის ინტერესებსაც დააკმაყოფილებს. ირანის გაზის ექსპორტის ეროვნული კომპანიის დირექტორმა განაცხადა, რომ ირანი აპირებს სამჯერ გაზარდოს გაზის ექსპორტი და მსოფლიო გაზით ვაჭრობაში თავისი წილი 2012 წლის 2%-დან 2015 წლის ბოლოსთვის 10%-მდე გაზარდოს. ჩინოვნიკმა ხაზი გაუსვა, რომ ამას თეირანი თავისი გაზის რუსეთში (რომელი მილით, უცნობია?!) და სხვა მეზობელ ქვეყნებში გატანით შეეცდება.

ზოგიერთი ქართველი სპეციალისტის ნაშრომში მითითებულია, რომ „მაგისტრალური გაზსადენის“ ძირითადი მილი, რომლითაც ის ქ. გარდაბანთან SCP-ს შეუერთდება, შესაძლებელია მეორე ბოლოდან რევერსით, „თავრიზი-მეგრის“ გაზსადენის და სომხეთის გაზის ქსელის გავლით, გახდეს გარდაბნის მომავალ „ჰაბში“ ირანული გაზის სამხრეთიდან მიღების საშუალება. თავის დროზე – 2005-2006 წლებში, ამ აზრს, სრულიად სამართლიანად, „მაგისტრალური გაზსადენის“ პრივატიზაციის მონინალმდებლები ავითარებდნენ. ეს იდეა სომხეთისთვის მისაღებია, რადგან ამ გზით ის თავის დიდი ხნის ოცნებას აისრულებს და პანევროპულ პროექტში ჩაერთვება. თანაც ერევანი რუსეთისაგან ალტერნატიული გაზმომარაგების წყაროს და სატრანზიტო მოსაკრებლებს მიიღებს. ამასთან, რუსეთიდან მისი გაზმომარაგება ჩვეულებრივ გაგრძელდება „მაგისტრალური გაზსადენის“ 700 მმ-იანი სათადარიგო მილით, რომლის სიმძლავრე, სომხეთის დღევანდელ მოთხოვნილებას (2011-2014 წწ. წელს ეს მაჩვენებელი საშუალოწლიურად დაახლოებით 2 მლრდ კუბმეტრი იყო), სრულად დააკმაყოფილებს. ამრიგად, გარდაბნის რუსულ-აზერბაიჯანული ბუნებრივი აირის „ჰაბი“ რეგიონის ყველა ქვეყნის, და არც მთავარია – საქართველოს, ინტერესებს დააკმაყოფილებს. ამ საკითხსაც. ეროვნული უშიშროების საბჭოს საპარატის კოორდინაცია სჭირდება.

რკინიგზის ტრანსპორტის გამომწვევები. ახალმა აბრეშუმის გზამ თავისი წვლილი უნდა შეიტანოს „საქართველოს რკინიგზის“ აფხაზეთის მონაკვეთის ამუშავებაში. მისი ამოქმედებით, უპირველეს ყოვლისა, რუსეთი დაინტერესდება, რადგან მიიღებს გასასვლელს სტრატეგიული მოკავშირეების – სომხეთის, ირანის, სირიის მაგისტრალისკენ. „საქართველოს

რკინიგზით“ რუსეთი ასევე შეძლებს ბოსფორი-დარდანელის გავლით ნავთობის ტრანსპორტირების მოსალოდნელი წლიური ქვოტირების (ეკოლოგიური შეზღუდვების¹) პირობებში, ნავთობპროდუქტების დასავლეთში ექსპორტი ტანკერების ნაცვლად რკინიგზით – საქართველო-თურქეთის გავლით, ბაქო-თბილისი-ახალქალაქი-ყარსის მარშრუტთან დაკავშირებით განახორციელოს. ამ გზის აღდგენა ყაზახეთის და იქ ოპერირებადი ამერიკული ნავთობკომპანიების ინტერესებშიც შედის. საქმე ისაა, რომ 2016 წლის ბოლოს მთავრდება „კასპიის მილსადენის კონსორციუმის“ (CPC) თენგიზ-ნოვოროსიისკის ნავთობსადენის რეკონსტრუქცია და მისი წლიური სიმძლავრის 25 მლნ ტონიდან 67.5 მლნ ტონამდე გაზრდა. ეს პროექტი 2011 წელს კრიმსკის წყალდიდობამ შეაფერხა, თუმცა ამჟამად მისი გაძლიერება სწრაფად მიმდინარეობს. ყაზახეთის თენგიზის, კაშაგანის, კუმკოლის და კარაჩაგანაკის ნახშირ-წყალბადების თურქული სრუტეებით ტანკერებით ტრანსპორტირებას, სავარაუდოდ, ეკოლოგიური მოსაზრებებით (სტამბულის ცენტრში — ბოსფორით უკვე ყოველ 12 წუთში ერთი დიდი გემი გაივლის, რომელთაგან ყოველი მესამე — ტანკერია!) თურქეთი არ დაუშვებს. ამდენად, ერთადერთი გამოსავალია რკინიგზით, აფხაზეთის გავლით, ნოვოროსიისკიდან საქართველო-თურქეთის მარშრუტით ყაზახური ნავთობის გადატანა. სავარაუდოდ, ამ პრობლემას რუსეთი და ყაზახეთი საქართველოს ხელისუფლების წინაშე CPC-ის რეკონსტრუქციის დასრულებამდე — 2016 წლის შუა ხანებში დააყენებენ. ამით, კრემლში მძლავრი ენერგეტიკული ლობის არსებობის პირობებში, საქართველოს აფხაზეთის პრობლემის მშვიდობიანი გადაწყვეტის პერსპექტივა გაუჩნდება (სხვათა შორის ამ გზით აფხაზეთის კონფლიქტის მოგვარების იდეას ჯერ კიდევ 1992 წელს ე. შევარდნაძე აყენებდა). მით უმეტეს, რომ ამ საკითხის დარეგულირებაში ისეთი ძლიერი „აქტორი“ ჩერთვება, როგორც ყაზახეთი და იქ არსებული ამერიკული ენერგოკომპანიები! **ეს საკითხებიც ეროვნული უშიშროების საბჭოს აპარატის კოორდინაციით უნდა დამუშავდეს.**

ამასთან, გასათვალისწინებელია, რომ რუსეთისა და სომხეთის ინტერესებშია არა ბაქო-თბილისი-ახალქალაქი-ყარსის, არამედ ადლერი-თბილისი-გიუმრი-ყარსის მარშრუტის აღდგენა და გიუმრიდან არა მარტო თურქეთთან, არამედ ირანთანაც დაკავშირება. მაგრამ, 2009 წელს დაწყებული თურქეთ-სომხეთის დიალოგის („საფეხბურთო დიპლომატია“) ნარეჟიმიანობის შემდეგ, სავარაუდოდ, გიუმ-

რი-ყარსის რკინიგზის აღდგენა ჩაიშალა. ამასთან, რუსეთი 2009 წლიდან მოლაპარაკებებს აწარმოებს ირანთან მეგრი-თავრიზის რკინიგზის მშენებლობაზე, რომლისადმი წვდომა ასევე მხოლოდ „საქართველოს რკინიგზით“ შეიძლება.

ამრიგად, ისტორიულად ადლერი-თბილისი-გიუმრი-ყარსის მარშრუტის აღდგენა მას შემდეგ გახდა აქტუალური, რაც საქართველოს ჩრდილოეთ კავკასიასთან დამაკავშირებელი გზების დაკეცვით შემცირდა ტვირთზიდვა „ჩრდილოეთ-სამხრეთის“ მიმართულებით. ეს პირველ რიგში სომხეთის ეკონომიკას აზარალებს. აზერბაიჯანთან დაძაბული და მოუგვარებელი ურთიერთობების გამო ეს ქვეყანა ფაქტურად კავკასიური ინტეგრაციული პროცესების მიღმა დარჩა. ლოგიკურად კი, „ჩრდილოეთ-სამხრეთის“ მიმართულების აღდგენა, ქვეყნის ტერიტორიული მთლიანობის დარღვევის შემდეგ წამოიჭრა. კერძოდ, მართალია TRACECA-ს ფარგლებში განხორციელებული გადაზიდვები აღმავალი დინამიკით ხასიათდება, მაგრამ დღეს საქართველოს სატრანსპორტო პოტენციალი მაინც არასრულადაა გამოყენებული. თუ 1990 წელს საქართველოს რკინიგზის ტვირთზიდვა 50 მლნ. ტონა იყო, 2005 წელს მან მხოლოდ 18.9 მლნ. ტონა, ხოლო 2010 წელს – 16.5 მლნ ტონა შეადგინა. ეს მაჩვენებელი 2014 წელს უკვე 13.8 მლნ ტონა იყო.

ამასთან, ძირითადად სჭარბობდა ბათუმისკენ ნავთობპროდუქტების გადამისამართება. თვით ბათუმის პორტის ტვირთბრუნვაც დაღმავალი დინამიკით ხასიათდება – თუ 2013 წელს მან 6.9 მლნტონა შეადგინა, 2014 წელს ეს მაჩვენებელი მხოლოდ 5.1 მლნ ტონა იყო. ანალოგიურ დინამიკას გვიჩვენებს ქართული ნავსადგურების ჯამური მაჩვენებლებიცამ მონაცემების ფონზე ჩნდება კიდევ ერთი კითხვა „ჩრდილოეთ-სამხრეთის“ მიმართულების აღდგენის „სასარგებლოდ“: ხომ არ გადააქცევს (კონკურენციის თვალსაზრისით) ყარსი-ახალქალაქი-თბილისი-ბაქოს რკინიგზა ქართულ პორტებს ჩიხად ევრაზიული ტვირთების თურქული პორტებისკენ გადამისამართების შემთხვევაში? უნდა აღინიშნოს, რომ გარკვეული საფრთხე არსებობს და ამ საფრთხის გასაწვდომად საქართველოზე გამავალი ტვირთნაკადების დივერსიფიკაცია აუცილებელია.

სამწუხაროდ დღეს, საქართველოს სარკინიგზო და საავტომობილო ტრანზიტული ტვირთების უმეტესობა არა ცენტრალურ აზიაში, არამედ სომხეთის და აზერბაიჯანის ტერიტორიაზე იტვირთება და შესაბამისად მცირდება ცენტრალური აზიიდან ფრახტის მოცულობა. TRACECA-ს პოტენციურად დაკარგული ტვირთზიდვა, სპეციალისტების შეფასებით, წლიურად 6-8 მლნ. ტონას შეადგენს. ქართულ პორტებში „საპორტო გადამუშავების“ მაღალი ღირებულების გამო შავიზღვისპირა ხუთმა თურ-

¹ შავი ზღვის სტრატეგიული პარტნიორობის პროგრამით გათვალისწინებულია §30 მლრდ ეოლოგიური ფონდის შექმნა.

ქულმა პროტმა, რომლებშიც ინტენსიური სა-რეკონსტრუქციო სამუშაოები ახლახანს დას-რულდა, შეიძლება მოიგონ იმდენი, რამდენსაც დაკარგავს ორი ქართული პორტი. ანუ ცენტ-რალური აზიის ევროპასთან დამაკავშირებელ ერთადერთ ქართულ გზას, ყარსი-ახალქალაქი-თბილისი-ბაქოს რკინიგზის ამოქმედების შემ-დეგ, დაემატება გზა ქ. ყარსის გავლით თურ-ქული პორტებისკენ, ჩვენი პორტების გვერდის ავლით.

ამასთან, მართალია TRACECA ევროპი-სათვის კასპიის ზღვამდე ტრანზიტის პრიორი-ტეტულ მიმართულებად ითვლება, არსებობს კიდევ ორი დერეფანი რუსეთისა და ირან-თურქეთის გავლით, რომელთა განვითარებაც გაეროს SPECA-ს პროექტის ფარგლებში ხორ-ციელდება. სატრანსპორტო ხაზები, რომლებიც რუსეთისა და ყაზახეთის გავლით უკავშირ-დებიან ირანის, და მისი გავლით, – თურქეთის პორტებს, მუდმივად სრულყოფის პროცესშია. ეს პორტები უფრო მოქნილ სატარიფო პოლი-ტიკას ექვემდებარებიან, ვიდრე საქართველოს პორტები. მაგალითად, „ყირიმი-კასპიის“ ხაზზე შავი ზღვის მიმართულებით საექსპორტო ნავ-თობის ტანკერებით მიწოდებაში ქართული პორტების კონკურენციის გამო, ამ საუკუნის დასაწყისიდან დღემდე, რუსეთის ტრანსპორ-ტის სამინისტრომ 20 პროცენტით შეამცირა გა-დაზიდვების სატრანსპორტო ტარიფი. ამიტომ, ახლანდელი ირანი-აშშ დაპირისპირება რომ არა (რაც სხვათა შორის, სულ უფრო სუსტდება) და სხვა პოლიტიკური პრობლემები, ამ მიმართუ-ლებებს ქართული პორტებისათვის სერიოზუ-ლი კონკურენციის განევა შეეძლება. ეს ტა-რიფებიც უშიშროების საბჭოს აპარატის კოორ-დინაციით უნდა მუშავდებოდეს.

ახალი აბრეშუმის გზის ამოქმედების უპირ-ველესი სარგებელი ისაა, რომ არა მარტო სა-ფუძველი ჩაეყრება ჩინეთი-ცენტრალური აზია-კავკასია-თურქეთი-ევროკავშირის საკონტეი-ნერო და ე.წ. მშრალი ტვირთების რუსეთის და ირანის ალტერნატიულ სატრანზიტო დერე-ფანს, არამედ გაღრმავდება კავკასიის რეგიო-ნის შემდგომი ინტეგრაცია ევროპასთან. მაშა-სადამე პროექტს გეოპოლიტიკური მნიშვნელო-ბაც აქვს. ეს ინტეგრაცია გამოიწვევს აბრე-შუმის გზის ქვეყნების სპეცსამსახურების სა-ერთო საფრთხეების თავიდან აცილებაში თანა-მშრომლობას, მათი უსაფრთხოების ურთიერთ-კოორდინაციას, და საბოლოო ჯამში, ჩრდი-ლოატლანტიკურ ალიანსში საქართველოსა და აზერბაიჯანის ინტეგრაციის დაჩქარებას.

აზერბაიჯანის, საქართველოსა და თურ-ქეთის საერთო რკინიგზით დაკავშირების იდეა პირველად განხილულ იქნა ერთიანი სატრანს-პორტო კომისიის შეხვედრაზე 1993 წლის ივ-ლისში. შემდგომში ეს ინიციატივა აისახა ტრანსევროპული რკინიგზის ქსელის გეგმაში, რომელიც დაამტკიცა გაეროს ევროპის ეკონო-

მიკურმა კომისიამ (UNECE). 2002 წლის ივ-ლისში აზერბაიჯანის, საქართველოს და სომხე-თის ტრანსპორტის მინისტრებმა ხელი მოა-წერეს მარშრუტის დადგენის ოქმს, ხოლო 2005 წლის 28 თებერვალს, — შეთანხმებას ტექ-ნიკურ-ეკონომიკური გაანგარიშების ჩატარე-ბაზე. გაეროს ევროპის ეკონომიკურმა კომი-სიამ ყარსი-ახალქალაქი-თბილისი-ბაქოს რკი-ნიგზა №1 პრიორიტეტად მიიჩნია.

გარკვეული სამუშაოებია განხორციელებუ-ლი კასპიისპირეთშიც. მათი პირველი პოზი-ტიური შედეგია ის, რომ 2005 წლის დეკემბ-რიდან კასპიისპირა ყაზახურ პორტ აქტაუში 3850 კმ რკინიგზით ხდება ჩინური ტვირთების მიღება ყაზახეთ-ჩინეთის საზღვარზე მდებარე სადგურ დოსტლიკიდან (ყოფილი დრუჟბა). შემდეგ მოხდება ტვირთის ყარსი-ახალქალაქი-თბილისი-ბაქოს 826 კმ სიგრძის რკინიგზამდე აქტაუ-ბაქოს ბორნით ტრანსპორტირება, რო-მელიც თავის მხრივ საქართველოს გავლით გა-დამისამართდება ყარსი-სტამბულის 1933 კმ-იან მონაკვეთზე.

მეორე პოზიტივია ის, რომ გარდა საკონ-ტეინერო და მშრალი ტვირთების გადაზიდ-ვების ინტენსიფიკაციისა (რეალისტური ექს-პერტული გაანგარიშებებით მოსალოდნელია TRACECA-ს დერეფნით გადაზიდვების წელი-ნადში 20 მლნ. ტონით ზრდა), ამ რკინიგზით ცენტრალური აზიის და კავკასიის ქვეყნებს გაუადვილდებათ უმოკლესი გზით ხმელთაშუა-ზღვისპირეთის და სამხრეთ-აღმოსავლეთ ევ-როპის ბაზრებთან დაკავშირება. ასევე, ხმელ-თაშუაზღვისპირა თურქულ პორტ მერსინიდან ზღვით ტვირთი პირდაპირ გაიგზავნება ამე-რიკის, ისრაელის, ეგვიპტის, ან ჩრდილოეთ აფრიკის სხვა ქვეყნებში და სამხრეთ ევრო-პისკენ.

და მესამე, როდესაც ყარსი-ახალქალაქი-თბილისი-ბაქოს რკინიგზა და სხვა სამხრეთ-კავკასიური მაგისტრალები გადაიქცევიან ახა-ლი აბრეშუმის გზის ორგანულ ნაწილად, ისევე როგორც მილსადენების მშენებლობის შემთხ-ვევაში, აშშ-ს და ევროკავშირის კავკასიაში წარმომადგენლობა კიდევ უფრო გაფართოვ-დება. იმავდროულად შემცირდება რეგიონში რუსეთის და მისი მოკავშირეების გავლენა. ამასთან, აზერბაიჯანი და თურქეთი არ დაუშ-ვებენ ადღერი-თბილისი-გიუმრი-ყარსის საუ-კუნოვანი რკინიგზის გახსნას სომხეთის რეგი-ონალურ პროექტებიდან თვითიზოლაციისა და ყარაბაღის კონფლიქტის დაურეგულირებლო-ბის პირობებში. ე.ი. ეს პროექტი რეგიონალური კონფლიქტების მოგვარებასაც შეუწყობს ხელს. უფრო მეტიც, ბოსფორის ქვეშ 2013 წელს გაყ-ვანილმა 55 მეტრის სიღრმის მარმარაის გვი-რაბმა ერთმანეთს დააკავშირა არა მხოლოდ სტამბულის გეზესა (ანატოლია) და ჰალკალის (ევროპა) რაიონები, – მან ასევე შეადუღაბა ორ კონტინენტს შორის უმთავრესი გლობალური სატრანსპორტო სისტემა – ახალი აბრეშუმის

გზა. შესაბამისად, საქართველო გეოეკონომიკის აქტიურ სუბიექტად ყალიბდება, და აქედან გამომდინარე, მისი უმნიშვნელოვანესი ფუნქცია კომუნიკაციურ და ინფორმაციულ გლობალიზაციაში მონაწილეობა ხდება.

დასკვნები და წინადადებები

ამრიგად, სტრატეგიული თვალსაზრისით საქართველოსთვის ახალი აბრეშუმის გზა ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის (BTC) და ბაქო-სუფსას ნავთობსადენებზე, ან „სამხრეთკავკასიურ გაზსადენზე“ (SCP) და ჩრდილოეთ-სამხრეთის მაგისტრალურ გაზსადენზე არანაკლებ მნიშვნელოვანია: ნავთობი და გაზი 40-50 წლის განმავლობაში შეიძლება ამოიწუროს, გლობალური აბრეშუმის გზა კი მსოფლიო მნიშვნელობას დიდი ხნის მანძილზე შეინარჩუნებს. ეს გზა, ბოსფორის ფსკერზე არსებული მარმარაის გვირაბით და ყარსი-ახალქალაქი-თბილისი-ბაქოს რკინიგზის საშუალებით,

ევროპის სატრანსპორტო სისტემას დააკავშირებს აზიისას. ამიტომ, რომ საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტები და ევროკავშირი დიდ ინტერესს იჩენენ მისდამი.

ზემოაღნიშნულის გათვალისწინებით, ცენტრალური აზიის ტვირთების მოსაზიდვად, აბრეშუმის გზას საქართველოს მთავრობის უფრო მეტი სახელმწიფო მხარდაჭერა სჭირდება. კერძოდ:

➤ TRACECA-ს კონკურენტუნარიანობის შესანარჩუნებლად სასურველია კავკასიისა და ცენტრალური აზიის ქვეყნებთან მუშაობის მუდმივად კოორდინაცია და მათთან შეთანხმებული სატარიფო პოლიტიკის გატარება. წინა წლებთან შედარებით, 2014 წელს რკინიგზის ტვირთბრუნვის შემცირება, გარკვეულ ნეგატიურ პროცესებზე მიგვანიშნებს.

➤ კარგი იქნება ტრანსპორტირებაში ჩართულ რკინიგზებთან, საბორნე გადასასვლელებთან და პორტებთან „ლოგისტიკური ჯაჭვის“ შექმნა და ბიზნესმენებისათვის შეთავაზება. ამ პროცესში აქტიურად უნდა ჩაერთვნენ საქართველოს დიასპორისა და დიპლომატიური წარმომადგენლები ცენტრალურ აზიაში, ჩინეთისა და ინდოეთში. უნდა მოხდეს წარმოების და გადაზიდვების მიმართულებების კომპლექსური ანალიზი და ამით პოტენციური მოსაზიდი ტვირთის დადგენა;

➤ საჭიროა ტრანსპორტის სამინისტროს შექმნა — ტრანსპორტსა და გზას ერთი „პატრონი“ სჭირდება. მანამდე კი რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის, საგარეო და ეკონომიკური განვითარების სამინისტროებმა უნდა შეისწავლონ ცენტრალურაზიური ფრახტი (6-8 მლნ ტონის ანუ პოტენციურად მოსაზიდი მოცულობა, რაც დამატებითი ტვირთების მოზიდვის და ე.წ. „გამჭოლი“ ტარიფების ამოქმედების, ახალი საბორნე მიმართულებე-

ბის გახსნის პირობებშია შესაძლებელი). სავარაუდოდ, წლიურად 8-10 მლნ ტონა ტვირთი აზიიდან ევროპის მიმართულებით გადაიზიდება ალტერნატიული, რუსეთზე გამავალი დერეფნების გამოყენებით. მეზობლებთან შეთანხმებული სატარიფო პოლიტიკის განხორციელების შემთხვევაში შესაძლებელი იქნებოდა ამ ნაკადის მოზიდვა;

➤ აუცილებელია ტვირთის მფლობელების, უზბეკი, თურქმენი და ყაზახი მენარმეების გამოვლენა და მათთან მოლაპარაკებების წარმართვა ისე, რომ მოხდეს გარანტირებული მოცულობის საქართველოში ტრანსპორტირების შემთხვევაში, ტარიფის დაკლებაზე შეთანხმება. კასპიაზე საჭიროა ბორნების და გენერალური ოპერატორის სისტემის ამოქმედება. უნდა დაიწყოს მოლაპარაკებები აზერბაიჯანთან „გამჭოლი“ ტარიფის დაწესებაზე ისეთი ტვირთისთვის როგორებიცაა: ბამბა, ნავთობი, ხორბალი, ნახშირი, მომავალში — თხევადი გაზი;

➤ ფოთის და ბათუმის პორტები 100-პროცენტური სახელმწიფო წილობრივი მონაწილეობით არსებული საწარმოებია. მიუხედავად იმისა, რომ 2006 წელს გაუქმდა ყოფილი ტრანსპორტის მინისტრის №42 ბრძანების პირველი ნაწილი, რითაც ნავსადგურებს მიეცათ უფლება დამოუკიდებლად განახორციელონ დატვირთვა-გადმოტვირთვის სამუშაოების ტარიფების რეგულირება, — სახელმწიფოს, როგორც მესაკუთრეს, შეუძლია პარტნიორის უფლების გამოყენება და საპორტო მომსახურების სატარიფო განაკვეთების შემცირების მიზნით გადახედვა, რათა ისინი შავი ზღვის თურქული და რუსული პორტების ტარიფებთან შედარებით, კონკურენტუნარიანი გახდნენ;

➤ საქართველოს პორტებმა ტვირთბრუნვის უფრო მეტად დივერსიფიცირება უნდა მოახდინონ, რათა მათ პერსპექტივაში შეძლონ ნავთობის და ნავთობპროდუქტების გადაზიდვების შემცირებით მოსალოდნელი დანაკარგების „მშრალი ტვირთებისა“ და კონტეინერების გადაზიდვების ზრდით კომპენსირება;

➤ საქართველოს ნავსადგურების (ფოთი, ბათუმი, ყულევი) ტვირთების გატარების ჯამური შესაძლებლობა წელიწადში 40-45 მლნ ტონას შეადგენს. დღეს ტრანზიტული ტვირთნაკადის მოცულობა 20-25 მლნ ტონაა (რკინიგზა+სავაჭრომობილო ტრანსპორტი), ანუ საქართველოს საზღვაო ნავსადგურების პოტენციალური შესაძლებლობა დაახლოებით სანახევროდ არის დატვირთული. ამასთან გასათვალისწინებელია რომ, ყარსი — ახალქალაქის რკინიგზის 2015 წლის ბოლოს ექსპლუატაციაში შესვლის შემდეგ სატრანზიტო ნაკადის ნაწილი დააკლდება საქართველოს ნავსადგურებს. ამასთან, ბოლო 10 წლის განმავლობაში რეგიონებს შორის საქონელბრუნვის ზრდის გლობალური ეკონომიკური მაჩვენებლები არ გამოირჩევა

ზრდის მაღალი ტემპებით და, ამავე დროს, ადგილი აქვს სხვა დერეფნების მხრიდან გამდარებული კონკურენციას. ამიტომ საქართველოში ანაკლიას, წლიურად 100 მლნ ტონა წარმადობის პორტის მშენებლობა, გამართლებული იქნება მხოლოდ იმ შემთხვევაში თუ აქცენტი გაკეთდება იმ სპეციფიკურ ტვირთებზე (ხორბალი, ბამბა, გათხევადებული გაზი და ა.შ) რომელთა გადამუშავებაც სხვა მეზობელ კონკურენტ ნავსადგურებში (თურქეთი, უკრაინა, რუსეთი) შეზღუდულად ან საერთოდ არ ხორციელდება. ათწლეულების შემდეგ TRACE-CA-ს ხელშეკრულების ქვეყნები უკვე მოიცავენ გლობალური სივრცის უზარმაზარი ნაწილს ამერიკიდან იაპონიამდე. ამ სივრცეზე „ახალი აბრეშუმის გზა — ეკონომიკური სარტყელის“ პროექტის განხორციელება ხელს შეუწყობს ევროპის, სამხრეთ კავკასიისა და ცენტრალური აზიის ქვეყნების მჭიდრო თანამშრომლობას, მათი სუვერენიტეტის, პოლიტიკური და ეკონომიკური დამოუკიდებლობის განმტკიცებას, მსოფლიო ბაზრებთან ალტერნატიული სატრანსპორტო და სატრანზიტო კომუნიკაციებით მათ დაკავშირებას. სასიხარულოა, რომ 2008 წლის ომის შემდეგ საქართველო ისევ ამ კომუნიკაციების გზაზეა.

➤ როგორ მოხდება საქართველოსთვის ამ როლის გაძლიერება და ევროკავშირთან გაფორმებული ასოცირების ხელშეკრულების მოთხოვნების შესრულებაში ახალი აბრეშუმის გზის კონცეფციის გამოყენება?! რა იქნება საქართველოსთვის უსაფრთხო ინფრასტრუქტურა ამ გზაზე – აზიის ბაზრებზე მისაღწევად ურემები ხომ აღარ გამოიყენება?! საქართველო მხოლოდ ტრანზიტული ფუნქციით შემოიფარგლება? მაშინ, როცა საკუთარი ლოგისტიკური ტექნოლოგიები არ აქვს?! ამ კითხვებს პასუხი „თბილისის ახალი აბრეშუმის გზის ფორუმამდე“ ეუს აპარატმა, თავისი უწყებათაშორისი ხასიათიდან გამომდინარე, უნდა გასცეს.

გამოყენებული ლიტერატურა:

- ირაკლი ღარიბაშვილი: საქართველო მზად არის ენერგეტიკის მწარმოებელი და გამტარიც იყოს, 2013 წ; <http://www.epn.ge/?p=178066>.
- ალადაშვილი ბ., „რუსული მედია — საქართველოდან ირანელი ბიზნესმენები გარბიან“ <http://www.ambebi.ge>.
- პაპავა ვ., არატრადიციული ეკონომიკის, თბილისი, 2011.
- კალანდია ი., გლობალიზაცია და ცივილიზაციათა ურთიერთობა. ჟურნალი „სოციალური ეკონომიკა“, თბილისი. 2009, 2.
- იაკობიძე დ., გლობალური დინამიზმის ქართული სინამდვილე. თბილისი, 2011.
- პავლიაშვილი ს., მსოფლიო ეკონომიკური კრიზისი და გლობალიზაციის თავისებურებანი საერთაშორისო პრაქტიკული კონფერენციის მასალები, თსუ. 2012.
- ჯიბუტი მ., ინფლაციისა და უმუშევრობის ურთიერთობის პარადოქსი საქართველოში. ეკონომიკური პოლიტიკა და ბიზნეს პროცესების მართვა. საერთაშორისო სამეცნიერო პრაქტიკული კონფერენცია, თბილისი, 2011.
- გეგეშიძე ა., გეოპოლიტიკა თბილისი, 1999, გვ. 32, გვ.41.
- გველესიანი რ., გოგორიშვილი ი. ეკონომიკური პოლიტიკა, თბილისი, 2011.
- შრომები. საქართველოს ეკონომიკურ მეცნიერებათა აკადემია, თბილისი, 2012.
- საერთაშორისო სამეცნიერო კონფერენცია, თსაუ. 2013. გვ. 273
- საქართველოს ეკონომიკა, სიახლე, თბილისი 2012.
- საერთაშორისო პრაქტიკული კონფერენციის მასალები, თსუ. 2012, 6-7 აპრილი.
- Papava V. Iadimer. The Baku-Tbilisi-Ceyhan Pipeline: Implications for Georgia, In: The Baku-Tbilisi-Ceyhan.Pipeline: Oil Window to the West, Ed. By S. Frederick Starr and Svante E. Cornell, Uppsala University, p. 97; <http://www.silkroadstudies.org/BTC.htm>.
- S. Pavliashvili, Zigzags of Inflation in Post-Soviet Georgia, Academy Press, San Francisco, 2011.
- Z. Garakanidze. INFLUENCE OF THE MIDDLE EASTENSION ON THE EU'S SOUTHERN GAS CORRIDOR (co-author). THE Caucasus & Globalization. Journal of Social, Political and Economic Studies. Volume 7, Issue1-2 2013; http://www.ca-c.org/c-g/2013/journal_eng/c-g-1-2/07.shtml.
- Z. Garakanidze. REGIONAL ENERGY PROJECTS FOR GEORGIAN-RUSSIAN RELATIONS. THE Caucasus & Globalization. Journal of Social, Political and Economic Studies. Volume 6 Issue 3 2012; P. 51; http://www.cac.org/cg/2012/journal_eng/c-g-3/00.shtml.
- Z. Garakanidze. Important Step has been Made in Supply and Transit of the Shah Deniz 2 Gas. Turkey, CESRAN, Political Refl ection. Vol. 2 | No.4; 2011, p.24-30. http://cesran.org/index.php?option=com_content&view=article&id=1353&Itemid=224&lang=en.
- Z. Garakanidze. Successful Visit of the EC High Level Officials to Azerbaijan and Turkmenistan. Turkey, CESRAN, Political Refl ection. 2011, Vol. 2 | No.1; p.49-53. http://cesran.org/index.php?option=com_content&view=article&id=1185&Itemid=224&lang=en.