

საქართველო-თურქეთის თანამშრომლობა აღმოსავლეთ-დასავლეთის ენერგეტიკული დერეფნის ფარგლებში

პროექტის აღმოსავლეთ-დასავლეთის ენერგეტიკული დერეფნის მნიშვნელობა

ემზარ ფაჟავა

COOPERATION BETWEEN GEORGIA AND TURKEY WITHIN
THE EAST-WEST ENERGETIC CORRIDOR FRAMEWORK

EMZAR PAZHAVA

Summary

The East-West energetic Corridor was always going to be more than a regional project – that is to say, Western-oriented and with Western encouragement.

Turkish - Georgian energetic cooperation is highly important as in a country, so for security in the region. On the other hands, significant priorities of Georgia's energetic security policy are supporting increment of energetic potential of the country, broadening and strengthening foreign energetic contacts, Active participation in international energetic projects.

Turkish-Georgian geopolitical and security policies are based on cooperation and have special importance for their geographical location that, because Georgia and Turkey are the main connecting bridge between the Caspian Basin countries, besides, Georgia runs such major transport - communication projects as pipelines: the Baku - Tbilisi - Ceyhan (BTC) and Baku - Tbilisi - Erzurum; railway - the Baku - Tbilisi - Kars

* * * * *

პროექტის „აღმოსავლეთ-დასავლეთის ენერგეტიკული დერეფნი“ მშენებლობის სრულმასშტაბიან პროცესს დასაბამი მიეცა 1992 წელს საქართველოს „დიდი აბრეშუმის გზის“ აღდგენის კონცეფციით, რომლის შედეგად ნათლად ჩამოყალიბდა საქართველოს, როგორც სატრანზიტო ქვეყნის სტრატეგიული ფუნქცია და პერსპექტივები. [1]

თუმცა, უნდა ითქვას, რომ „აღმოსავლეთ-დასავლეთის ენერგეტიკული დერეფნის“ ჩამოყალიბება „ბაქო-სუფსის ადრეული ნავთობსადენის“ პროექტის წარმატებული რეალიზაციით დაიწყო. სწორედ „ბაქო-სუფსის ადრეული ნავთობსადენის“ პროექტის განხორციელება გახდა საფუძველი დასავლეთის ნავთობკომპანიებისა და საფინანსო ინსტიტუტების მხრიდან საქართველოსადმი იმ აუცილებელი ნდობის ჩამოყალიბებისა, ურომლისოდაც შეუძლებელი იქნებოდა „ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ძირითადი საექსპორტო ნავთობსადენისა“ და „ბაქო-თბილისი-ერზურუმის სამხრეთ-კავკასიური გაზსადენის“ პროექტების რეალიზაცია საქართველოში.

2001 წლის 29 სექტემბერს საქართველოსა და აზერბაიჯანის პრეზიდენტებმა ხელი მოაწერეს „საქართველოსა და აზერბაიჯანის რესპუბლიკას შორის სამხრეთ-კავკასიური მილსადენის სისტემის მეშვეობით საქართველოსა და აზერბაიჯანის რესპუბლიკის ტერიტორიებზე და ამ ტერიტორიების ფარგლებს გარეთ ბუნებრივი გაზის ტრანზიტის, ტრანსპორტირებისა და რეალიზაციის შესახებ ხელშეკრულებას“ (შემდგომში — „სამთავრობათაშორისო ხელშეკრულება“), რომელიც 2001 წლის 19 დეკემბერს ერთხმად იქნა რატიფიცირებული საქართველოს პარლამენტის მიერ. ამით დაიწყო „აღმოსავლეთ-დასავლეთის ერთიანი ენერგეტიკული დერეფნის“ სრულმასშტაბიანი რეალიზაციის პროცესი.[2]

მსოფლიოში შექმნილი ახალი რეალობის გათვალისწინებით განსაკუთრებული მნიშვნელობა მიენიჭა ანტიტერორისტული ალიანსის ქვეყნების ენერგეტიკული უსაფრთხოების საკითხებს; აშშ-ისა და ევროპის ქვეყნები ცდილობენ დაამკვიდრონ ენერგომატარებლების ტრანსპორტირების ახალი, უსაფრთხო და დამოუკიდებელი მარშრუტები. შესაბამისად, სამხრეთ-კავკასიური მილსადენის სისტემის (ბაქო-თბილისი-ერზურუმის გაზსადენი) პროექტის მხარდაჭერა და მისი დაჩქარებული განვითარება ამ ქვეყნების წინაშე მდგარი ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი ამოცანაა.[3] ნათქვამია ხელშეკრულებაში.

„აღმოსავლეთ-დასავლეთის ენერგეტიკული დერეფნის“ პროექტების განხორციელება, რომელთა სამუშაოებითაც მოხდება კასპიის ზღვის აუზის ქვეყნებში მოპოვებული ნავთობისა და გაზის მნიშვნელოვანი მოცულობის საქართველოს ტერიტორიის გავლით თურქეთის, ევროპისა და მსოფლიოს ბაზრებზე ტრანსპორტირება, ხელს შეუწყობს და უზრუნველყოფს:

- საქართველოსადმი, ისევე, როგორც შავი და კასპიის ზღვების აუზის ქვეყნებისადმი, მსოფლიოს მოწინავე სახელმწიფოების ინტერესის ზრდას და განაპირობებს რეგიონის ქვეყნებისადმი მათ მხარდ მხარდაჭერას;
- რეგიონის ქვეყნების უსაფრთხო, მშვიდობიან და დემოკრატიულ განვითარებას;
- მათ ინტეგრირებას სახელმწიფოთა მსოფლიო გაერთიანებაში;
- რეგიონის ქვეყნებში უცხოური საინვესტიციო სახსრების დაბანდებისათვის მიმზიდველი გარემოს ჩამოყალიბებას;

• აღმოსავლეთ-დასავლეთისა და ჩრდილოეთ-სამხრეთის ენერგეტიკული, სატრანსპორტო, საკომუნიკაციო დერეფნების სწრაფ განვითარებას;

რაც შექმნის იმის წინაპირობებს, რომ ჩამოყალიბდეს რეგიონალური თანამშრომლობის მდგრადი სისტემები და გადანედეს რეგიონში არსებული კონფლიქტები.

გარდა იმისა, რომ აღნიშნული პროექტები საქართველოსა და თურქეთს სძენენ სატრანზიტო ქვეყნის უმნიშვნელოვანეს სტრატეგიულ ფუნქციას, მათი განხორციელება უზრუნველყოფს ორივე ქვეყნის ენერგეტიკულ დამოუკიდებლობას, დააჩქარებს ქვეყანაში საბაზრო ეკონომიკის განვითარებას, ანტიმონოპოლიური, ღია და გამჭვირვალე კონკურენტული გარემოს ჩამოყალიბებას.[4]

ამ ურთიერთობებზე საუბრობს ყოფილი თურქეთის ელჩი საქართველოში ლევენთ მურად ბურჰანი მისი აზრით “საქართველო-თურქეთის ენერგეტიკულ თანამშრომლობა- ბას სტრატეგიული მნიშვნელობა აქვს ორივე ქვეყნისთვის”[5]

ამავე აზრს იზარებენ სხვა თურქი ექსპერტებიც, როგორც ისინი აღნიშნავენ: საქართველო თურქეთის ძალიან მნიშვნელოვანი ენერგო პარტნიორია. ორივე სატრანზიტო ქვეყანა კასპიის ენერგო რესურსების მთავარი გამტარია დასავლეთ ევროპის მიმართულებით და აღნიშნულ თანამშრომლობას სტრატეგიული მნიშვნელობა აქვს ამ ქვეყნების მომავლისთვის.[6]

ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის (BTC) მილსადენი

ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანი არის პრველი მილსადენი კასპიისა და ხმელთაშუა ზღვას შორის. მილსადენი კომპანია შეიქმნა 2002 წელს,[7] ხოლო სრულ ექსპლუატაციაში 2006 წელს იქნა გაშვებული. იგი 1768 კმ. სიგრძისაა. მილსადენის 443 კილომეტრი აზერბაიჯანის ტერიტორიაზე გადის, 249 კილომეტრი საქართველოს ტერიტორიაზე და 1076 კილომეტრი თურქეთში ჯეიჰანის საზღვაო ტერმინალამდე. მას დღეში ერთი მილიონი ბარელი ნავთობის გატარება შეუძლია. მისი მშენებლობა საქართველოში 2005 წელს დასრულდა.

მილსადენის მშენებლობა განახორციელა პროექტის გაერთიანებულმა ჯგუფმა, რომლის ხელმძღვანელობით ნავთობსადენის პარალელურად სამხრეთ კავკასიური მილსადენიც აშენდა. BTC-თან დაკავშირებულ სესხებს, საექსპორტო კრედიტებს და რისკის დაზღვევას უზრუნველყოფს ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკი (EBRD) და მსოფლიო ბანკის კერძო ქვეგანაყოფი საერთაშორისო საფინანსო კორპორაცია (IFC), შვიდი ქვეყნის საექსპორტო საკრედიტო ორგანიზაციები და 15 კომერციული ბანკის სინდიკატი. ჯეიჰანის მილსადენის კომპანია დაფუძნებულია საერთაშორისო ენერგოკომპანიების კონსორციუმის მიერ, რომელსაც უშუალოდ ხელმძღვანელობს მილსადენის ოპერატორი “British Petroleum” და მასში ფლობს 30,1%-იან წილს. ამ კონსორციუმში, შემდგომ ყველაზე მაღალი

წილი 25% აქვს აზერბაიჯანის ნავთობის კომპანიას AzBTC-ს. დანარჩენი მეწილეები არიან: Chevron (8.90%); Statoil (8.71%); TPAO (6.53%); ENI (5.00%); თოტალ (5.00%), Itochu (3.40%); INPEX (2.50%), ConocoPhillips (2.50%) და Hess (2.36%).[8]

2010 წელს ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობის ტრანსპორტირების ტარიფის სახით საქართველოს ბიუჯეტში 6,5 მილიონი დოლარი გადაირიცხა. უნდა აღინიშნოს, რომ ოფიციალური სტატისტიკით, 2010 წელს ბპ-ის მილსადენების ოპერაციებმა მომსახურეობის ქსპორტის საერთო ღირებულების დაახლოებით 16,6% შეადგინა.[9]

2010 წლის ივლისში ხელმოწერილი ახალი ხელშეკრულების შედეგად მილსადენით ხდება ასევე თურქმენული ნავთობის ტრანსპორტირება. არსებობს შეთანხმება ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მილსადენით ყაზახური ნავთობის გატარების შესახებ. ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მილსადენის სიმძლავრე შეადგენს 1.2 მლნ ბარელს დღე-ღამეში. საიდანაც 4-5% სწორედ თურქმენულ ნავთობზე მოდის და, შესაძლოა, მისი წილი გაიზარდოს კიდევ. ნავთობნაკადის ამ მატებამ ოდნავ მაინც უნდა შეავსოს ის დანაკლისი, რომელიც ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მილსადენიდან ყაზახური ნავთობის გამორიცხვამ გამოიწვია.[10] (2010 წლიდან ყაზახური ნავთობის ტრანსპორტირება შეჩერებულია), თუმცა როგორც აზერბაიჯანული მხარე აცხადებს, ტრანსპორტირება ყაზახეთის სურვილის შემთხვევაში ნებისმიერ დროს განახლდება. კომპანია “თენგიშვეროილმა”, რომელიც ყაზახური ნავთობის ტრანსპორტირებას ახორციელებს, 2010 წელს ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მილსადენით ყაზახური ნავთობით ტრანსპორტირებაზე უარი განაცხადა. ნავთობის რკინიგზის საშუალებით ტრანსპორტირება “თენგიშვეროილისთვის” ეკონომიკურად უფრო მიზანშეწონილი აღმოჩნდა. გადანეცეტილების მიზეზი ნავთობის გადაქაჩვის ის მაღალი ტარიფი გახდა, რომელიც მილსადენის ოპერატორმა იმ კომპანიებისთვის დაანწესა, რომლებიც მისი აქციონერები არ არიან. შედეგად, ტარიფის მოცულობა ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის კონსორციუმის აქციონერებისათვის და მესამე მხარისთვის განსხვავებულია, განსხვავება კი ნავთობსადენში არსებულ თავისუფალ სიმძლავრეზეა დამოკიდებული. [11]

ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენში ნავთობის მიწოდების დაწყების დროიდან (2006 წლის 2 ივნისი) 2012 წლის 12 იანვრამდე ჯეიჰანიდან მიწოდებულ იქნა 1751 ნავთობით დატვირთული ტანკერი.

აქვე ისიც უნდა ითქვას, რომ ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენი იმ ობიექტების ნუსხაშია, რომელსაც აშშ თავისი ეროვნული უსაფრთხოებისთვის “საციცოცხლო” მნიშვნელობის მქონედ განიხილავს. ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მილსადენი გადის სამ ქვეყანაზე კასპიის ზღვიდან ხმელთაშუა ზღვის სანაპირომდე.[12]

“ბაქო-თბილისი-ერზრუმის” სამხრეთ კავკასიური გაზსადენი

“ბაქო-თბილისი-ერზრუმის” გაზსადენმა ფუნქციონირება დაიწყო 2007 წლის 3 ივლისს.[13] მისი სიგრძე აზერბაიჯანსა და საქართველოს მონაკვეთზე 691 კმ-ს შეადგენს. (საქართველოს მონაკვეთზე მისი სიგრძე 249 კმ-ა). ბაქო-თბილისი-ერზრუმის სამხრეთ-კავკასიური გაზსადენი ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენის პარალელურად არის გაყვანილი. “ბაქო-თბილისი-ერზრუმის” სამხრეთ-კავკასიური გაზსადენით (პროექტის ღირებულება 1 მილიარდი აშშ დოლარი) საქართველოს, თურქეთისა და შემდგომში ევროპის ბაზრებზე ტრანსპორტირებული იქნება აზერბაიჯანის კასპიის ზღვის სექტორში მდებარე “შაჰ-დენიზისა” და კასპიის ზღვის აუზის სხვა საბადოებიდან მოპოვებული ბუნებრივი გაზი.

შაჰ-დენიზი აზერბაიჯანის უდიდეს გაზის საბადოდ ითვლება.

გაზსადენის პროექტის ხელშეკრულებებში დაფიქსირებულია, რომ საქართველო არის არა მარტო სატრანზიტო, არამედ ბუნებრივი გაზის მომხმარებელი ქვეყანა.[14]

როგორც ტრანზიტული სახელმწიფო საქართველო ტრანსპორტირებული გაზის 5%-ს იტოვებს ტარიფის სახით და ასევე შეუძლია 0,5 მილიარდი კუბური მეტრი შეიძინოს ყოველწლიურად ფასდაკლებით. გრძელვადიან პერსპექტივაში სამხრეთ კავკასიის გაზსადენი გაზს ევროპასაც მიაწოდებს მასთან თურქეთი-საბერძნეთი და საბერძნეთი-იტალიის სადენების შეერთებით. პროექტის ფუნქციონირების დაწყებიდან 20 წლის განმავლობაში საქართველო პროექტის ინვესტორებისაგან ბუნებრივი გაზის დამატებით მოცულობებს (წელიწადში ნახევარი მილიარდი კუბური მეტრი) სპეციალურ ხელშეკრულების თანახმად, პროექტის ინვესტორები არიან ირანული ფირმა NICO — 10%, თურქული TPAO — 9%, ბრიტანული BP-25 - 5 %, რუსულ-იტალიური LUKAgip - 10 %, ფრანგული TFE - 10 %, აზერბაიჯანული SOKAR - 10 %, და ნორვეგიული STATOIL-25 --5%. ხელმოწერის ცერემონია გაიმართა ნავთობის, გაზისა და ენერგეტიკის ინფრასტრუქტურის საკითხებიდან მიძღვნილ კონფერენციაზე.[15]

ზემოთ აღნიშნული საერთაშორისო ენერგო სატრანზიტო მარშრუტები საქართველოს ეკონომიკას უზრუნველყოფენ როგორც ფულადი შემოსავლებით ისე ენერგო რესურსებით, ამასთან ქვეყნის პოლიტიკური სტაბილურობის გარანტიასაც წარმოადგენენ. ბუნებრივ გაზზე შიდა მოთხოვნის დაახლოებით 60% უზრუნველყოფილია სამხრეთ კავკასიური გაზსადენისა და ჩრდილოეთ-სამხრეთის გაზსადენის ტრანზიტის საფასურად მიღებული გაზით.[16]

ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო მაგისტრალი

ბაქო-თბილისი-ყარსის პროექტი არის ახალი სატრანსპორტო დერეფანი, რომელიც აერთიანებს აზერბაიჯანის, საქართველოსა და თურქეთის სარკინიგზო ხაზებს. ბაქო-თბილისი-ყარსის პროექტი წარმოადგენს უფრო გრანდიოზული პროექტის ნაწილს, რომელიც მიზნად ისახავს სამხრეთ კავკასიის რკინიგზების შეერთებას ევროპასთან თურქეთის რკინიგზის გავლით. თურქეთის რკინიგზის განვითარების პროექტით, სტამბულში, ბოსფორის სრუტის ქვეშ, მიმდინარეობს სარკინიგზო გვირაბის „მარმარაის“ მშენებლობა, რაც უზრუნველყოფს პირდაპირ კავშირს ევროპის რკინიგზების საერთო ქსელთან. ამ პროექტის შესრულებით, ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზა გახდება ევროპა-კავკასია-აზიის უმნიშვნელოვანესი სარკინიგზო დერეფანი. რომელიც უზრუნველყოფს შეუფერხებელ ტვირთბრუნვას არამარტო საქართველოსა და თურქეთს შორის, არამედ კასპიის ზღვის პირას მდებარე სახელმწიფოების — აზერბაიჯანისა და შუა აზიის ქვეყნების ტვირთების, პირველ რიგში ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების გადაზიდვას თურქეთის ხმელთაშუა ზღვის, ჯეიჰანის პორტამდე. ჯეიჰანიდან ეს ტვირთები მოხვდება მსოფლიო ბაზარზე და ბოსფორის სრუტის გავლით ევროპაში. ამასთანავე, ევროპისა და ხმელთაშუა ზღვის აუზის ქვეყნები საქართველოსა და აზერბაიჯანის გავლით რკინიგზით დაუკავშირდებიან ჩრდილოეთის, შუა და შორეული აზიის ქვეყნებს.

ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო მაგისტრალის პროექტის განხორციელება ითვალისწინებს საქართველოს ტერიტორიაზე მარაბდა — ახალქალაქის, 178-კილომეტრიანი სარკინიგზო ხაზის რეაბილიტაცია-რეკონსტრუქციას, ახალი სარკინიგზო ხაზის მშენებლობას სადგურ ახალქალაქიდან სადგურ ყარსამდე საერთო სიგრძით 98 კმ. საიდანაც საქართველოს მხარეს არის 30-კილომეტრიანი სარკინიგზო მაგისტრალი ახალქალაქი — კარნახის (თურქეთის საზღვარი) მიმართულებით, ხოლო თურქეთის მხარეს კარნახიდან ყარსამდე 68 კმ სიგრძის მონაკვეთი.

პროექტი თავისთავად ითვალისწინებს სამგზავრო მატარებლების მოძრაობას და სამგზავრო გადაყვანებს, რაც ასევე მნიშვნელოვანია საქართველოსათვის, ისე თურქეთისთვის, როგორც ტურისტული ქვეყნის მნიშვნელობის გაზრდისთვის.[17]

ამდენად, ამ პროექტს, გარდა რეგიონული დავითისა, უფრო მამტაბური მნიშვნელობაც აქვს. ერთი მხრივ, ბოსფორის სრუტის გავლით მიმდინარე სარკინიგზო გვირაბის მშენებლობა, ნიშნავს იმას, რომ ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის ხაზი ევროპასაც დაუკავშირდება, ხოლო მეორეს მხრივ, ამ პროექტში ჩართვის სურვილი, აზერბაიჯანული წყაროების ცნობით, ჩინეთმა და ყაზახეთმაც გამოთქვა, რაც იმას ნიშნავს, რომ ჩინეთი და სხვა აღმოსავლეთ თუ ცენტრალური აზიის ქვეყნები აღნიშნული რკინიგზით ევროპას დაუკავშირდება.

ხოლო, მსგავსი მაშტაბის პროექტის განხორციელება კონკურენციას გაუწევს რუსეთზე გამავალ ტრანციმბირულ მაგისტრალს. თავის მხრივ, ევროპისა და ჩინეთის მზარდი ეკონომიკური ინტერესების ფონზე კი, ცენტრალური აზიისა და კავკასიის რეგიონების და კონკრეტულად, ამ რეგიონებში არსებული ენერგო რესურსების მიმართ აღნიშნული მაგისტრალის მნიშვნელობა იმატებს. სწორედ ამიტომ, ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის პროექტი უკვე მოიხსენიება, როგორც აბრეშუმის გზის აღდგენის მცდელობად. [18]

ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო მაგისტრალის პროექტის მიმოხილვისას ეკონომიკის ექსპერტები აღნიშნავენ, რომ ამ სამი ქვეყნის ურთიერთობები ძალიან დინამიურად ვითარდება და პრინციპში ეს სამი ქვეყანა სამომავლოდ ახალი ენერგეტიკული სისტემის უსაფრთხოების შემადგენელი ნაწილი ხდება. ამასთან, პრაქტიკულად ეს არის ერთადერთი დერეფანი, რომლითაც რუსეთთან დაკავშირებული რისკები შეიძლება იქნას აცილებული.

ამრიგად, პროექტში მონაწილე ქვეყნების გეოპოლიტიკური ალიანსი ორიენტირებულია დასავლეთზე და ეს ღერძი ხდება უსაფრთხოების ერთიანი ევროპული სისტემის განუყოფელი ნაწილი. ეს პროცესი ყოველდღიურად სულ უფრო აქტიური ხდება. შედეგად, საქართველოზე გაივლის კავკასიის რეგიონში ყველაზე მნიშვნელოვანი სატრანზიტო ხაზები, რომლებიც აზიასა და ევროპას დააკავშირებენ. ამ არხის არსებობისას ბევრ ქვეყანას ეცოდინება, რომ მისი გამოყენებით შეძლებს თავისი ბიზნეს-ინტერესების დაკმაყოფილებას. პირველ რიგში ცენტრალური აზიის ენერგორესურსებს გაუზრდვბათ დასავლეთისკენ ტრანზიტის ალტერნატიული გზა.

თურქეთის პრემიერ-მინისტრმა ერდოღანმა არ გამოიციხა, რომ მაგისტრალის მშენებლობას სხვა მნიშვნელოვანი პროექტების განხორციელებაც შეიძლება მოჰყვეს. სამი ქვეყნის თანამშრომლობა მაგალითი უნდა გახდეს სხვა ქვეყნებისათვის მშვიდობისა და სოლიდარობის საკითხში. ერდოღანმა ასევე აღნიშნა, რომ სამივე ქვეყანა გეოპოლიტიკურად მნიშვნელოვან ადგილზე იმყოფება და თითოეულ მათგანს გეოპოლიტიკური პასუხისმგებლობა აკისრია. დეკლარაცია, რომელსაც ხელი მოაწერეს თურქეთმა, საქართველომ და აზერბაიჯანმა რეგიონული პოლიტიკის ხედვასთან დაკავშირებით, განმარტავს, რომ უმნიშვნელოვანესი რეგიონული პროექტების, მათ შორის ნავთობსადენის, გაზსადენის და რკინიგზის პროექტების განხორციელებისას სამი ქვეყანა იწყებს “ხანგრძლივ და პროგნოზირებად” თანამშრომლობას. ამ თანამშრომლობამ უკვე გაუძლო მრავალ გამოცდას და ექსპერტები ვერც მომავალში ხედავენ რაიმე ფაქტორს, რაც დაარღვევს ამ ქვეყნების ინტერესთა თანხვედრას და თანამშრომლობის შესაძლებლობას. [19]

ამდენად, სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი გეოგრაფიული მდებარეობის გამო ორივე ქვეყანას ეძლევა შანსი აქტიურად ჩაერთოს მსოფლიო ინტე-

გრაციულ პროცესებში. ამიტომაც სატრანსპორტო დერეფნის სრულფასოვანი ფუნქციონირების გაუმჯობესება უმნიშვნელოვანესი პირობაა ქვეყნების ეკონომიკური და სოციალური განვითარებისათვის. დღევანდელი მსოფლიო გლობალიზაციის, თავისუფალი სავაჭრო კავშირის პირობებში სატრანზიტო პოტენციალის სრულად ათვისება, უმნიშვნელოვანესი პოლიტიკურ ეკონომიკური სარგებელის საწინდარია.

ამასთან, დიდია მისი პოლიტიკური მნიშვნელობაც. ამ სატრანსპორტო დერეფნის განვითარებამ ხელი უნდა შეუწყოს შუა აზიისა და ცენტრალური კავკასიის ქვეყნების ტერიტორიაზე ე.წ. სამხრეთის დემოკრატიული სახელმწიფოების სარტყელის ფორმირების იდეის შემდგომ სრულყოფასა და მსოფლიო ბაზარზე ალტერნატიული დერეფნის ჩამოყალიბებას. [20]

აღმოსავლეთ-დასავლეთის შორის სატრანზიტო როლის გაზრდა გულისხმობს როგორც ტრადიციული სახეობების სატრანსპორტო გადაზიდვებს, ასევე ენერგეტიკული რესურსების გადატანასაც. მსგავსი საერთაშორისო ფუნქცია გაძლიერებს დასავლეთისა და აღმოსავლეთის სახელმწიფოების ინტერესს საქართველოს, როგორც სატრანსპორტო ღერძზე მდებარე ქვეყნის-დემოკრატიული და სტაბილური განვითარების მიმართ, რაც გულისხმობს საქართველოში დემოკრატიული ინსტიტუტების, თავისუფალი საბაზრო ურთიერთობებისა და მიმზიდველი საინვესტიციო გარემოს ჩამოყალიბების ხელშეწყობას. ამის გარდა, სატრანზიტო ფუნქციის შესრულება საჭიროებს მჭიდრო ეკონომიკური ურთიერთობების განვითარებას მეზობელ სახელმწიფოებთან და, ზოგადად, რეგიონული თანამშრომლობის გაღრმავებას. [21]

ამრიგად, ეს პროექტები დიდწილად განსაზღვრავს:

1. თურქულ-ქართული ურთიერთობის შემდგომ გაღრმავებას;
2. თურქეთისა და საქართველოს როლის გაზრდას საერთაშორისო თანამეგობრობის ქვეყნებს შორის;
3. რეგიონული და საერთაშორისო თანამშრომლობის გაღრმავებას;
4. თურქეთისა და საქართველოს აქტიურ მონაწილეობას ახალი ეკონომიკური და ენერგეტიკული პროექტების განხორციელებაში;
5. პერსპექტიული ინიციატივების წარმოჩენას, როგორც ქართულ-თურქულ ურთიერთობებში, ისე რეგიონულ და საერთაშორისო დონეზე.

გამოყენებული ლიტერატურა:

1. „ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ძირითადი საექსპორტო ნავთობსადენისა“ და „ბაქო-თბილისი-ერზრუმის სამხრეთ-კავკასიური გაზსადენის“ პროექტების კოორდინაციისა და მათი განხორციელების უზრუნველყოფის ღონისძიებათა შესახებ.“ საქართველოს პრეზიდენტის ბრძანებულება №492. 2002 წლის 7 დეკემბერი. საკანონმდებლო მაცნე.
2. „საქართველოსა და აზერბაიჯანის რესპუბლიკას შორის სამხრეთ-კავკასიური მილსადენის სისტემის მეშვეობით საქართველოსა და აზერბაიჯანის რესპუბლიკის ტერიტორიებზე და ამ ტერიტორიების ფარგლებს გარეთ ბუნებრივი გაზის ტრანზიტის, ტრანსპორტირებისა და რეალიზაციის შესახებ ხელშეკრულება“. საკანონმდებლო მაცნე.
3. „ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ძირითადი საექსპორტო ნავთობსადენისა“ და „ბაქო-თბილისი-ერზრუმის სამხრეთ-კავკასიური გაზსადენის“ პროექტების კოორდინაციისა და მათი განხორციელების უზრუნველყოფის ღონისძიებათა შესახებ. საქართველოს პრეზიდენტის ბრძანებულება. №492. 2002 წლის 7 დეკემბერი. საკანონმდებლო მაცნე.
4. საქართველოს ეროვნული უსაფრთხოების კონცეფცია. 2012 წ.
5. Gürcistan'a hangi Türk şirketi enerji yatırımı yaptı? <http://www.microsofttranslator.com>
6. H. Yildirim. Türkiye-Gürcistan İlişkileri: İşbirliği Alanları, Sorunlar ve Çözüm Önerileri (2) 18/01/2013 • <http://akademikperspektif.com/2013/>
7. M. Dikkaya – D. Özyakışır. Developing Regional Cooperation Among Turkey, Georgia and Azerbaijan: Importance of Regional Projects.p. 102. Perceptions. Spring-Summer 2008.
8. BP saqarTveloSi. <http://www.piersystem.com/go/doc/1335/145153/-BTC->
9. kompaniis “Botas International Limited” ანგარიში
10. რ. საყვარიშვილი. რადიო თავისუფლება. 13.08.2010 წ.
11. ნავთობპროდუქტების იმპორტიორთა კავშირი 01.12. 2012 წ.
12. ს. პავლიაშვილი “სატრანსპორტო დერეფნის განვითარების თავისებურებანი საქართველოში” (ნაწილი მეორე). <http://www.presage.tv/?m=blogs&BAID=16&BID=108>
13. http://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-enerji-strateji-si.tr.mfa
14. საქართველოს გაზისა ნავთობის კორპორაცია. <http://www.gogc.ge/index.php?m=255>
15. <http://www.tavisupleba.org/archive/geonews/20020314/1001/1001.html?id=1519469>
16. მ.მარგველაშვილი, გ.მუხიგულიშვილი “ენერგეტიკული უსაფრთხოება-ხედვა საქართველოდან”
17. საქართველოს რკინიგზა. http://www.railway.ge/?web=0&action=page&p_id=289&lang=geo
18. გ. ჭილვარია. “თურქეთის გეოპოლიტიკა XX საუკუნის 90-იანი წლებიდან”. სადოქტორო ნაშრომი. გვ. 232.
19. მ. მაცაბერიძე. “ყარსი-ახალქალაქი-თბილისი-ბაქოს რკინიგზა რეალობა ხდება” ჟურნალი ბიზნესი და მენეჯმენტი. №1(13), თბ. 2007 წ.
21. ბ. გითოლენდია, საქართველოს სატრანსპორტო დერეფნის განვითარების ეკონომიკური პრობლემები და მათი გადაჭრის მიმართულებები დოქტორის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად წარმოდგენილი დისერტაციის ავტორეფერატი თბ. 2011წ.