

საქართველოს ადგილი რეგიონულ და გლობალურ ეკონომიკურ სივრცეში

ლალი ხარბედია

ედ, ანსუ-ს ასოცირებული
პროფესორი

ქვეყნის ეკონომიკური განვითარების მნიშვნელოვანი ფაქტორია მისი ადგილი და როლი რეგიონულ თუ გლობალურ ეკონომიკურ სივრცეში. ჩვენი მიზანია, განვსაზღვროთ ის ერთიანი რეგიონული ეკონომიკური სივრცე, რომელიც შეიძლება ჩამოყალიბდეს საქართველოს სამეურნეო ფუნქციების პროცესში და გავარკვიოთ ამ სივრცეში მისი ინტეგრირების პერსპექტივები, რამაც შეიძლება მნიშვნელოვნად განსაზღვროს მისი ადგილი მთლიანად მსოფლიო მეურნეობაში. საკითხის აქტუალობას განაპირობებს ქვეყანის შიგნით მიმდინარე პოლიტიკური ცვლილებები, რაც შეიძლება აისახოს საგარეო ვექტორის მიმართულებებზე და დასავლეთის მიერ ინიცირებულ საერთაშორისო პროექტებში საქართველოს მონაწილეობაზე. ამის ნათელი მაგალითია ის დისკუსია საშინაო და საგარეო პოლიტიკურ წრეებში, რომელიც მოჰყვა პრემიერ მინისტრის განცხადებას ბაქო-თბილისი-ყარსის პროექტთან დაკავშირებით: „ყარსი-ახალქალაქის სარკინიგზო პროექტი გეოპოლიტიკურად სასარგებლოა, მაგრამ ეკონომიკურად ეს ქვეყნისთვის პირველ ეტაპზე ბევრ კითხვას იწვევს. გეოპოლიტიკურად კარგია, რაც მეტი ტრანზიტი იქნება საქართველოზე, მაგრამ ეკონომიკურად, როცა ყარსის რკინიგზა გაიხსნება, ჩვენ ძველ, ტრადიციულ რკინიგზაზე, რომელიც აზერბაიჯანიდან მოდის და 2-3 ჯერ დიდია, ტვირთბრუნვა შემცირდება. ეს დაეტყობა ჩვენს პორტებსაც. აი, ეს კითხვა დგება“.¹

მართლაც, უნდა აღინიშნოს, რომ ბაქო-თბილისი-ყარსის პროექტი თავისი არსით არის გეოპოლიტიკური პროექტი, რომელიც რუსეთის ალტერნატიულ სატრანსპორტო დერეფნად განიხილება. მან ხმელეთის მეშვეობით, რუსეთის გვერდზე ავლით, აზია ევრო-

¹ წყარო: www.radiotavisufleba.ge. კ. მჭედლიძე, ყარსი-ახალქალაქის რკინიგზის ბედი.

პას უნდა დაუკავშიროს. ამ შემთხვევაში საქართველოს გეოპოლიტიკური მდებარეობა ეკონომიკურ რესურსად წარმოგვიდგება და მაგისტრალის მშენებლობა, რომელიც ჯერ კიდევ 2007 წელს დაიწყო და 2013 წელს უნდა დასრულდეს, შეუძლებელია შეჩერდეს და საქართველომ დაკარგოს სატრანსპორტო დერეფნის ფუნქცია. მით უმეტეს, რომ დივერსიფიცირებული სატრანსპორტო დერეფნები მისაღება პროექტში ჩართული ქვეყნებისათვის და თვით რუსეთთან მიმართებაში ის წარმოადგენს არა ალტერნატიულ, არამედ კონკურენტულ სატრანსპორტო დერეფანს. დღეს, როდესაც საქართველოში ტრანსპორტი და კომუნიკაციები აღიარებულია პრიორიტეტულ დარგად, საკომუნიკაციო ინფრასტრუქტურის ფორმირებისას უნდა გავითვალისწინოთ ის პერსპექტივები, რომელნიც ქვეყანას გააჩნია რამდენიმე მიმართულების სატრანსპორტო დერეფნის მონაწილეობისათვის.

დღევანდელ მსოფლიოში რეგიონულ და გლობალურ ეკონომიკურ სივრცეში ქვეყნის ინტეგრირებას მისი გეოპოლიტიკური მდებარეობა განსაზღვრავს. საქართველო გეოგრაფიულად შემადგენელია იმ რთული გეოპოლიტიკური სივრცისა, რომელსაც კავკასია ეწოდება და რომელიც ყოველთვის იყო მსოფლიო განაწილების ობიექტი. ეს განაპირობებდა კავკასიის რეგიონის ქვეყნების მძიმე ისტორიულ მემკვიდრეობას. როგროც ცნობილია, ქვეყნის პოლიტიკურ და ეკონომიკურ განვითარებას ბევრად განსაზღვრავს გეოგრაფიული მდებარეობა და ბუნებრივად მოხაზული საზღვრები. იგივე შეიძლება ითქვას რეგიონის მიმართ.

თუ საქართველო ბუნებრივი სამანებით საკმაოდ „გარეშე-მოზღუდული“ სივრცეა, ეს არ შეიძლება ითქვას მთლიანად კავკასიის მიმართ. ბუნებრივი ბარიერებით შემოფარგლული არეალის თვალსაზრისით, მკლვევართა აზრით, კავკასია ვერ ჩაითვლება ერთიან სივრცედ, რადგანაც კავკასიონის ქედი კავკასიას კი არ საზღვრავს, არამედ შუაზე ყოფს - ამიერკავკასიად და იმიერკავკასიად. კავკასიონი არასოდეს ყოფილა გადაუღებელი ბარიერი, ბუნებრივი წინააღმდეგობის არსებობა გარკვეულწილად მაინც აფერხებდა ერთიანი გეოპოლიტიკური სივრცის ფორმირებას, ხოლო შემდგომში ბუნებრივ წინააღმდეგობას სხვა ფაქტორებიც ემატებოდა, რაც ხელს უშლიდა იმიერკავკასიელი და ამიერკავკასიელი ხალ-

ხების დაახლოებას. კავკასია შედგება ორი გეოპოლიტიკური დონისაგან: ჩრდილოეთ კავკასია და სამი კავკასიური ქვეყნის — საქართველოს, სომხეთის და აზერბაიჯანის — ტერიტორიისაგან. ამ ტერიტორიას მჭიდროდ ეკვრის შავ და კასპიის ზღვებს შორის მდებარე ყველა რუსული მიწა. მთელი ეს რეგიონი რადგანაც მასზე დასახლებული ხალხები ფლობენ უდიდეს სოციალურ პოტენციალს, უძველეს გეოპოლიტიკურ ტრადიციებს, ეს რეგიონი ესაზღვრება ატლანტურ თურქეთს, რომელიც, თავის მხრივ, სტრატეგიულად აკონტროლებს მოსაზღვრე ზონას. ეს ტერიტორია იყო რუსეთის გააფთრებული სამხედრო დაპირისპირების ტრადიციული არენა სასაზღვრო ზონათა ქვეყნების - თურქეთისა და ირანის - წინააღმდეგ. კავკასიაზე კონტროლი რუსეთის გეოსტრატეგიულ ამოცანებში შედის.

სსრკ-ის დაშლის შემდეგ ფართო შესაძლებლობები შეიქმნა რეგიონის ქვეყნებისა და ხალხთა დამოუკიდებელი განვითარებისათვის, მათ შორის კავკასიური სოლიდარობის განმტკიცებისა და რეგიონული გაერთიანების პროექტთა რეალიზაციისათვის. ერთიანი კავკასიური სახლის შექმნაზე საუბარი დამოუკიდებლობის პირველი წლებიდანვე დაიწყო საქართველოში, სომხეთსა და აზერბაიჯანში, მაგრამ მის ფორმირებას ხელს უშლიდა და უშლის პოლიტიკური ფაქტორები, კერძოდ: სამხედრო კონფლიქტი მთიანი ყარაბაღის გამო სომხეთსა და აზერბაიჯანს შორის, ასევე, ამ სახელმწიფოთა განსხვავებული გეოპოლიტიკური ორიენტაცია - სომხეთის საგარეო პოლიტიკა, მიმართული მხოლოდ რუსეთთან აქტიური თანამშრომლობისაკენ და, ამისაგან განსხვავებით, საქართველოსა და აზერბაიჯანის ცალსახა ორიენტაცია დასავლეთის ქვეყნებზე. თუმცა აქვე ისიც უნდა აღინიშნოს, რომ ბოლო დროს შეინიშნება გარკვეული ცვლილებები და გადახარა სამივე ქვეყნის საგარეო პოლიტიკაში, რომელიც მიმართულია მრავალვექტორული თანამშრომლობისაკენ.

ცნობილია, რომ კავკასიის ხალხები ერთმანეთისაგან განსხვავდებიან სოციალურ-დემოგრაფიული მაჩვენებლებით, ცხოვრების დონით, სოციალური სტრუქტურებით. რა თქმა უნდა, საუკუნეთა მანძილზე თანაცხოვრებამ ბევრი საერთო ჩვევა და შეხედულება ჩამოუყალიბა კავკასიელ ერებს - საერთო ადათები, ზნე-ჩვეულებ-

ბანი, მსგავსი ეროვნული მენტალიტეტი... მაგრამ ყველაფერი ეს არ არის საკმარისი ერთიანი გეოპოლიტიკური სივრცის ფორმირებისათვის, რომელშიც შემავალ ქვეყნებს ექნებათ საერთო გეოპოლიტიკური და გეოეკონომიკური მიზნები. ამ მხრივ აღსანიშნავია მხოლოდ საქართველოსა და აზერბაიჯანის განსაკუთრებული ურთიერთობა, რომელთაც საერთო გეოპოლიტიკური მიზნები ამოძრავებთ, რაც განპირობებულია „TRACECA“-სა და „INOGATE“-ის პროექტებში მათი აქტიური მონაწილეობით. მაგრამ ეს არ ნიშნავს კავკასიის სხვა ხალხებთან თანამშრომლობაზე უარის თქმას. მიუხედავად არსებული წინააღმდეგობისა, თანამშრომლობის გაღრმავების პერსპექტივები არსებობს, განსაკუთრებით საკომუნიკაციო სფეროში.

უნდა აღინიშნოს, რომ შიდა საკომუნიკაციო ინფრასტრუქტურა, სპეციალისტთა აზრით, კავკასიაში ბევრად უფრო განვითარებულია, ვიდრე მეზობელ რეგიონებთან დამაკავშირებელი საკომუნიკაციო არხების სისტემა. ამ თვალსაზრისით, კავკასია ერთიან სისტემად შეიძლება ჩაითვალოს, რაც, ძირითადად, უკავშირდება სარკინიგზო სისტემის განვითარებას. კავკასიის სარკინიგზო სისტემა არის თავისებური წრე შემდეგი მიმართულებით: ბაქო — მახაჩყალა — გუდერმესი (ჩეჩნეთი) — პროხლადნი (ყაბარდო) — გეორგიევსკი — ნევინომისკი — არმავირი — ბელორეჩენსკი — ტუაფსე — სოხუმი — სამტრედია — თბილისი — ბაქო. როგორც ვხედავთ, საქართველო ჩართულია კავკასიის ერთიან საკომუნიკაციო სივრცეში. სრულყოფილი სატრანსპორტო კომუნიკაციების შექმნა გულისხმობს ერთიან კომუნიკაციურ ქსელში ქვეყნის ყველა რეგიონის აქტიურ მონაწილეობას, რაც დღევანდელ პირობებში აფხაზეთში არსებული ტერიტორიული კონფლიქტის გამო შეუძლებელია. სწორედ აფხაზეთსა და კავკასიაში არსებული კონფლიქტური კერების გამო არ ფუნქციონირებს ზემოთ ხსენებული წრიული რკინიგზაც, რომლის აღდგენა უკვე მხოლოდ პოლიტიკურ ფაქტორზეა დამოკიდებული.

საქართველოს სატრანსპორტო დერეფნის სტრატეგიის ფორმირება გულისხმობს არა მხოლოდ თანამედროვე მსოფლიო სტრატეგიების შესაბამისი საკომუნიკაციო ინფრასტრუქტურის შექმნას, არამედ ქვეყნის გეოპოლიტიკური მდებარეობის განმტკი-

ცებას, რაც კარგად გააზრებული საგარეო პოლიტიკის გატარებით მიიღწევა. უმნიშვნელოვანეს პრობლემად რჩება ქვეყნის ტერიტორიული მთლიანობის აღდგენა, რომელიც არა მხოლოდ წმინდა პოლიტიკური, არამედ გეოეკონომიკური ამოცანაცაა, რამდენადაც ფოთისა და ბათუმის პორტებთან ერთად ქვეყნისათვის დიდი მნიშვნელობა აქვს სატრანსპორტო კომუნიკაციებში აფხაზეთის ზღვისპირა რეგიონის ჩართვას. გარდა ამისა, გასათვალისწინებელია ისიც, რომ კავკასიის საკომუნიკაციო წრე მოიცავს, საკუთრივ კავკასიური ქვეყნის გარდა, რუსეთის სტავროპოლის და კრასნოდარის მხარეებსაც, ამიტომ თუ რუსეთი რეგიონს მიღმა დარჩება, ვერც წრიული კავკასიური საკომუნიკაციო სივრცე იფუნქციონირებს, ანუ რუსეთის ფაქტორი კვლავ შეახსენებს ამ რეგიონის ქვეყნებს თავს.

დღეისათვის შექმნილი პოლიტიკური და ეკონომიკური ვითარება საფუძველს იძლევა, დავასკვნათ, რომ ნაკლებპერსპექტიულია გეოპოლიტიკურ სივრცედ კავკასიის განხილვაც, მაგრამ ის გეოსტრატეგიული სივრცე რუსეთისათვის და სხვა მეზობელი დიდი სახელმწიფოებისათვის ნამდვილად არის. ყოველ შემთხვევაში, თეორიული და სამართლებრივი თვალსაზრისით, ამიერკავკასიის ხალხებმა, მიიღეს შესაძლებლობა, თავად განსაზღვრონ თავიანთი ეროვნული ინტერესები, შესაბამისად, ეროვნული განვითარების სტრატეგიული ვექტორი, მოკავშირეები, სავაჭრო ეკონომიკური პარტნიორები და ა.შ., რის გამოც ისინი მსოფლიო პოლიტიკის სრულუფლებიან სუბიექტებს წარმოადგენენ. მათი უმთავრესი მიზანი ამ ეტაპზე მსოფლიო ეკონომიკის სრულფასოვან სუბიექტებად გადაქცევაა, რომლის შესაძლებლობასაც თითოეული მათგანის ეკონომიკური განვითარების პარამეტრები და ეროვნულ ეკონომიკათა რეგიონულ და გლობალურ ეკონომიკურ სივრცეში ჩართვა განსაზღვრავს.

ახალი სახელმწიფოები, და მათ შორის საქართველო, ეძებენ ეკონომიკური, პოლიტიკური, კულტურული და სხვა თანამშრომლობის ფორმებს სხვადასხვა ქვეყანასთან და რეგიონთან და ცდილობენ გააკეთონ ალტერნატიული არჩევანი უკვე ფორმირებულ თუ ფორმირებად ეკონომიკურ სივრცეებს შორის. ერთ-ერთ ასეთ სივრცედ, ჩვენი აზრით, შეიძლება კავკასიაც ჩამოყალიბდეს და მა-

შინ რეგიონის სახით თანამშრომლობის განსაკუთრებულ არეალს უნდა ველოდოთ. სხვა შემთხვევაში კი ამ სახელმწიფოებს შორის თანამშრომლობა გაგრძელდება მაშინაც და იმიერკავკასია და ამიერკავკასია სხვადასხვა სივრცეებში აღმოჩნდებიან ჩართული.

საქართველოს მსოფლიო მეურნეობამ მნიშვნელოვანი როლი დააკისრა, რაც მის მიერ საკომუნიკაციო და სტრატეგიული ფუნქციის შესრულებით გამოიხატება, როგორც დამაკავშირებელი რგოლისა ევროპასა და აზიას, დასავლეთსა და აღმოსავლეთს შორის. ამ ფუნქციის შესრულება საქართველოს და მთლიანად კავკასიას აქცევს ახალი ფორმირებადი გეოპოლიტიკური სივრცის განუყოფელ ნაწილად. მხედველობაში გვაქვს ხმელთაშუა ზღვის — შავი ზღვის — კასპიის ზღვისპირა რეგიონის ერთიან გეოპოლიტიკურ სივრცედ ფორმირება, რასაც საფუძვლად უდევს რეგიონის ქვეყნების ეკონომიკური, პოლიტიკური, ეკოლოგიური, სამხედრო-სტრატეგიული და სხვა მაჩვენებლების მიხედვით დაახლოება. სახელმწიფოთა გაერთიანების ერთ-ერთი ასეთი ფორმაა სუუამი, რომელშიც ერთიანი ეკონომიკური სივრცის ფორმირების მიზნით გაერთიანდნენ: საქართველო, უკრაინა, უზბეკეთი, აზერბაიჯანი და მოლდოვა. აღსანიშნავია, რომ საქართველოს გეოპოლიტიკური მდებარეობის რაციონალურ გამოყენებას ფართო პერსპექტივები აქვს სუუამის ფარგლებში. იგი შეიქმნა 1997 წელს 4 ქვეყანას შორის ხელმოწერილი შეთანხმების საფუძველზე. თავდაპირველად გაერთიანებას ეწოდებოდა სუუამი, უზბეკეთის შეერთების შემდეგ, 1999 წლიდან მიიღო სუუამის სახელწოდება. გაერთიანების ძირითადი ამოცანაა საუკუნის — TRACECA-ს D და INOGATE-ის პროექტებში აქტიური მონაწილეობა. სუუამი დაფუძნდა როგორც პოლიტიკური, ეკონომიკური და სტრატეგიული ალიანსი იმ მიზნით, რომ განემტკიცებინა წევრ-ქვეყნების დამოუკიდებლობა და სუვერენიტეტი. 15 წლის არსებობის მანძილზე თანამშრომლობამ სუუამის ფარგლებში აქტიური ხასიათი მიიღო და ის ჩამოყალიბდა როგორც მნიშვნელოვანი სტრუქტურა, რომელიც მონაწილეულია, გაფართოვდეს რეგიონალური ეკონომიკური თანამშრომლობა, განსაკუთრებით სატრანსპორტო დერეფნის - ევროპა-კავკასია-აზია განვითარების შედეგად. ის ასევე გახდა ფორუმი ისეთი მნიშვნელოვანი პრობლემების განსახილველად, როგორიცაა: უსაფრთხოება, სოცი-

ალური საკითხები, სიღარიბის დაძლევა, ბრძოლა ტერორიზმთან და ა.შ. აქტიური თანამშრომლობა აზერბაიჯანს, საქართველოს, მოლდოვასა და უკრაინას შორის დაიწყო 1996 წელს, ვენაში (ავსტრიაში), ევროკავშირის კონფერენციაზე, მოლაპარაკებით, სადაც 4 ქვეყნის წარმომადგენლებმა გააკეთეს ერთობლივი განცხადება საერთო ინიციატივის შესახებ. პრეზიდენტებმა ხაზი გაუსვეს ქვეყნის თანამშრომლობის მნიშვნელობას ევრაზიული, ტრანსკავკასიური სატრანსპორტო დერეფნის საფუძველზე და ყურადღება გაამახვილეს ოთხმხრივი თანამშრომლობის გაღრმავებაზე — სტაბილურობისა და უსაფრთხოების მიზნით. სუუამის მონაწილეთა თანამშრომლობა ემყარება ისეთ პრინციპებს, როგორიცაა: სუვერენიტეტის დაცვა და პატივისცემა, ტერიტორიული მთლიანობის აღიარება, სახელმწიფო საზღვრების აღიარება, ადამიანის უფლებებისა და თავისუფლების დაცვა, კანონის უზენაესობა და დემოკრატიულ ფასეულობათა აღიარება. საქართველო გამოვიდა სუუამის წევრ-ქვეყნებს შორის თავისუფალი ვაჭრობის შემოღების ინიციატივით. თავისუფალი ვაჭრობის პრინციპების საფუძველზე სავაჭრო ურთიერთობათა გაღრმავების იდეა მოიწონეს აზერბაიჯანის, უკრაინის, უზბეკეთისა და მოლდოვას წარმომადგენლებმა. სუუამის ფარგლებში ქვეყნებს შორის თანამშრომლობის გაღრმავებას საკმაოდ დიდი პერსპექტივები აქვს, რამდენადაც ამ დაჯგუფებას მხარს უჭერს ევროკავშირი, აშშ და თურქეთი, რომლებიც დაინტერესებულნი არიან აზიიდან და აზერბაიჯანიდან რეგიონის ენერგორესურსების ათვისებით და ცენტრალური აზიიდან და აზერბაიჯანიდან დასავლეთის მიმართულებით მისი ტრანსპორტირებით. სუუამი განიხილება ევროკავშირთან ურთიერთობის შემდგომი გაღრმავების, დიდ ევროპასთან პოლიტიკური და ეკონომიკური დაახლოების ეფექტურ მექანიზმად, ხოლო მომავალში შესაძლებელია ამ გაერთიანების წევრი-ქვეყნების სრული ინტეგრაცია ევროკავშირში, რაც საქართველოს საგარეო პოლიტიკური კურსის ძირითადი პრიორიტეტია.

როგორც უკვე აღვნიშნეთ, სუუამი ევროკავშირსა და მსოფლიო მეურნეობაში ინტეგრირების ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი მიმართულებაა წევრ-ქვეყნებისათვის. არსებობს ყველა პირობა მისი ერთიან რეგიონულ ეკონომიკურ სივრცედ ჩამოყალიბებისა და

გაფართოებისათვის, რომელიც მოიცავს კასპიის, შავი ზღვისა და ხმელთაშუაზღვის რეგიონების ქვეყნებს და ამ გაგებით ის შეიძლება აღმოჩნდეს უფრო ფართო გეოპოლიტიკური არეალი, ვიდრე შავი ზღვის რეგიონი, რომლის ფარგლებშიც უკვე ჩამოყალიბდა შავი ზღვის თანამეგობრობა-Black Sea Economic Community (ბისეკი). საქართველო ამ გაერთიანების წევრიც არის. **ბისეკი** არის თანამეგობრობა და კიდევ ერთი გეოგრაფიული არეალი, რომელიც შეიძლება გეოპოლიტიკური რეგიონის სახით ჩამოყალიბდეს შავი ზღვისპირეთში. იგი აერთიანებს პოსტსაბჭოური სივრცის ევროპულ რეგიონებს ბალტიისპირეთისა და ბელორუსის გარდა, შავი ზღვის აუზისა და ბალკანეთის სახელმწიფოებს. იგი წარმოადგენს მრავალმხრივი თანამშრომლობის სამთავრობოთაშორისო სტრუქტურას, რომელიც შეიქმნა ერთიანი ეკონომიკური სივრცის ფორმირების მიზნით. ბისეკის შექმნის შესახებ შეთანხმებას ხელი მოაწერეს 1992 წლის 25 ივლისს სტამბულში. იგი აერთიანებს: აზერბაიჯანს, ალბანეთს, რუმინეთს, რუსეთს, საბერძნეთს, საქართველოს, მოლდოვას, თურქეთს, უკრაინასა და სომხეთს. მეთვალყურის სტატუსით მონაწილეობენ: ავსტრია, ეგვიპტე, ისრაელი, იტალია, პოლონეთი, სლოვაკია, ტუნისი, გერმანია, საფრანგეთი და ევროპის ენერგეტიკული ქარტია. ამ ორგანიზაციის თანამშრომლობისადმი დიდ ინტერესს ავლენს ევროკავშირი და აზიის მრავალი ქვეყანა.

შავი ზღვის თანამეგობრობა ბუნებრივი ევოლუციის გზით ვითარდება, ამიტომ არსებობს მისი ერთიან ეკონომიკურ სივრცედ ფორმირების საფუძველი, რასაც ხელს უწყობს ქვეყნებს შორის მრავალმხრივი თანამშრომლობის სისტემის ჩამოყალიბება. ორგანიზაციის საქმიანობის შესახებ ძირითადი პრინციპები და მიმართულებები აისახა შავი ზღვის რეგიონის ეკონომიკური თანამშრომლობის შესახებ 1992 წლის სტამბულის დეკლარაციაში და 1992 წლის ბოსფორის შეთანხმებაში, ასევე 1995 წლის ბუქარესტის განცხადებასა და 1996 წლის ბისეკის ძირითად ინვესტიციურ პრინციპებში. ორგანიზაციამ მხოლოდ 6-წლიანი ფუნქციონის შემდეგ მიიღო წესდება იალტაში, რომლის რატიფიცირება მონაწილე ქვეყნებში დასრულდა 1999 წლის მაისისათვის და ამ დროიდან წესდება ძალაში შევიდა. ბისეკი თანდათანობით იწყებს მნიშვნელოვანი როლის შესრულებას რეგიონის ცხოვრებაში. ამ მხრივ განსაკუთ-

რებით აღსანიშნავია წვერი ქვეყნების ინიციატივა შავი ზღვის ეკონომიკური თანამშრომლობის რეგიონული დაჯგუფებიდან საერთაშორისო რეგიონულ ეკონომიკურ ორგანიზაციად გარდაქმნის შესახებ, რომელიც ახალ შესაძლებლობებს იძლევა რეგიონული პროექტების განხორციელების, მრავალმხრივი ეკონომიკური ურთიერთობების განვითარებისა და წვერ-ქვეყნებში ეკონომიკური რეფორმების დაჩქარების თვალსაზრისით.

ფართომასშტაბურ პროექტებს შორის გამოიყოფა წრიული სატრანსპორტო დერეფნის შექმნის პროექტი შავი ზღვის გარშემო ტრანსევროპულ მაგისტრალზე გავლით. ეს პროექტი განსაკუთრებით საინტერესოა საქართველოსათვის, რომლის სტრატეგიული ფუნქცია საკომუნიკაციო ლერძის როლის შერულებაა ევროპასა და აზიას შორის. თუმცა საკომუნიკაციო ინფრასტრუქტურის განვითარება და რეგიონში მიმდინარე გეოპოლიტიკური მოვლენები საფუძველს ქმნის სატრანსპორტო დერეფნის სხვა მიმართულებებში აქტიური მონაწილეობისათვის. შავი ზღვის რეგიონის ქვეყნების წრიული სატრანსპორტო დერეფანი: სტამბოლი — ბურგასი — კონსტანცა — კიშინიოვი — დნეპროპეტროვსკი — დონეცკი — როსტოვი — ნოვოროსიისკი — თბილისი — ანკარა — სტამბოლი გულისხმობს თანამშრომლობის გაღრმავებას რეგიონის ქვეყნებს შორის. აქ განსაკუთრებული ყურადღება ენიჭება საზღვაო ტრანსპორტის განვითარებას, რაც მნიშვნელოვან ამოცანებს უყენებს საპორტო ქალაქებს. განსაკუთრებით იზრდება ფოთისა და ბათუმის პორტების მნიშვნელობა და ყურადღება უნდა დაეთმოს საპორტო-სამრეწველო კომპლექსების მშენებლობა-განვითარებას. ამ მიმართულებით წინ გადადგმულ ნაბიჯად შეიძლება ჩაითვალოს ბორანის - ფოთი-ილიჩევსკი, ფოთი-ნოვოროსიისკი და ფოთი-ბურგასის ამოქმედება.

სატრანსპორტო კომუნიკაციათა განვითარებით დაინტერესებული საქართველოსათვის მნიშვნელოვანია ყველა ალტერნატიულ პროექტში მონაწილეობა. შავი ზღვის რეგიონი მნიშვნელოვან ადგილს იკავებს ევრაზიულ გეოპოლიტიკურ სივრცეში. მასზე გამავალ კომუნიკაციებს შეუძლიათ, ერთმანეთთან დააკავშირონ როგორც დასავლეთ-აღმოსავლეთით (ხმელთაშუაზღვისპირეთი—შავი ზღვა—კასპიის ზღვა) მდებარე კომუნიკაციები, ისე

ჩრდილოეთ-სამხრეთით გამავალი კომუნიკაციები: ჩრდილოეთ ევროპა — ახლო აღმოსავლეთი — ბალტიისპირეთი — შავი ზღვა. ასევე შესაძლებელია განვითარდეს მიმართულებები დასავლეთ-სამხრეთით - დასავლეთ ევროპიდან ირანისა და ინდოეთისაკენ, რომელიც საქართველოს აქტიურ მონაწილეობასაც ითვალისწინებს. აქედან გამომდინარე, ამ რეგიონს შეუძლია სერიოზულად განვითარდეს, თუ შეძლებს იმ პრობლემათა დაძლევა, რომელიც ჯერჯერობით დგას ქვეყნის რეგიონის წინაშე. უწინარეს ყოვლისა უნდა გავითვალისწინოთ, რომ მისი ნევრია რუსეთი, რომელიც დსთ-ის განვითარებითაა დაინტერესებული, ეს უკანასკნელი კონტინენტური გაერთიანებაა, ხოლო ბისექის რეგიონი შავი ზღვის გარშემო კონცენტრირებული, რაც, ჩვენი აზრით, საკმაოდ მიუღებელია რუსეთისათვის, მაგრამ განსაკუთრებით მისაღებია თურქეთისათვის. ამ შემთხვევაში გაერთიანების ფარგლებში ერთმანეთს უპირისპირდება ორი საკმაოდ დიდი და გავლენიანი რეგიონულ სახელმწიფოთა გეოსტრატეგიული ინტერესი.

აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთი ორგანულ კავშირშია კასპიის ზღვის სისტემასთან, ამიტომ კასპიის სატრანსპორტო სივრცის განვითარება ხელს შეუწყობს შავი ზღვის რეგიონს თავისი სატრანზიტო შესაძლებლობების განხორციელებაში. აქედან გამომდინარე, ქვეყნები, რომლებიც დაინტერესებულნი არიან ტრანსკასპიური საკომუნიკაციო ქსელის შექმნით, დაინტერესებულნი არიან შავი ზღვის გარშემო გეოეკონომიკური სივრცის ფორმირებითაც. უფრო მეტიც, შესაძლოა, ამ სივრცემ მოიცვას სამი ზღვისპირა (ხმელთაშუა ზღვა, შავი ზღვა, კასპიის ზღვა) რეგიონის ქვეყნებიც. ნებისმიერ შემთხვევაში ამ სივრცეთა ფორმირება და მათში საქართველოს აქტიური ჩართვა მიმართულია ევროკავშირსა და მთლიანად მსოფლიო მეურნეობაში ჩვენი ქვეყნის ინტეგრირებისაკენ.

ამრიგად, საქართველოს გეოპოლიტიკური ორიენტაცია და საგარეო ეკონომიკური სტრატეგია დაკავშირებულია ორ ძირითად ფაქტორთან: რეგიონულ გეოპოლიტიკურ სივრცეში საქართველოს ინტეგრაციასთან და ორმხრივ თანამშრომლობასთან არამეზობელ დიდ სახელმწიფოსთან, რომელიც თავისი გეოსტრატეგიული ინტერესების არეალად განიხილავს ჩვენს ქვეყანას.