

რეგიონული თანამშრომლობა სამხრეთ-კავკასიაში: ბაქო-თბილისი-ყარსი

გიორგი მინაშვილი,
სალომე გიუნაშვილი,
ანი ალადაშვილი
თსუ ბაკალავრიატის სტუდენტები

რეზიუმე

კავკასიის ხელსაყრელი გეოგრაფიული მდებარეობიდან გამომდინარე, რაც გულისხმობს, რომ ასრულებს ე.წ. ხიდის როლს ევროპასა და აზიაში, ის ხშირად ექცევა ინტერესების სფეროში. ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის პროექტი სწორედ ის ერთ-ერთთაგანია, რომელიც ზემოხსენებული ხიდის ფუნქციას შეასრულებს. გარდა აღნიშნული სარგებლისა, პროექტი მნიშვნელოვანია რეგიონის ეკონომიკური პოტენციალის გაზრდისა და ქვეყნებს შორის ურთიერთობების გაღრმავების მხრივ, ამ შემთხვევაში კი იგულისხმება ტრილატერალური ურთიერთობები აზერბაიჯანს, საქართველოსა და თურქეთს შორის.

ბაქო-თბილისი-ყარსის მნიშვნელობა არ შემოიფარგლება მხოლოდ ეკონომიკური სფეროთი, არამედ გასათვალისწინებელია პოლიტიკური სფეროც და ქვეყნების ინტერესები აღნიშნულთან მიმართებაში.

საკვანძო სიტყვები: საქართველო, თურქეთი, აზერბაიჯანი, რკინიგზა, ინტერესები, სამხრეთი კავკასია, ტრილატერალური ხელშეკრულება, სამომავლო პერსპექტივები.

შესავალი

საბჭოთა კავშირის დაშლის და დამოუკიდებლობის მოპოვების შემდეგ, სამხრეთ კავკასიის სახელმწიფოები აქტიურად ცდილობენ საერთაშორისო არენაზე საკუთარი ადგილის პოვნას და თავის დამკვიდრებას. ამ მიზნის მისაღწევად რეგიონის სატრანზიტო პოტენციალის და მსხვილ მასშტაბიანი პრო-

ექტების განსახორციელებლად საჭირო ინფრასტრუქტურის განვითარება უკვე იქცა სამხრეთ კავკასიის საელმწიფოთა თანამშრომლობის უმნიშვნელოვანეს მიმართულებად.

ენერგეტიკული პროექტები, რომლებიც აზერბაიჯანს, საქართველოს და თურქეთს უკვე აკავშირებთ, წარმატებულად ფუნქციონირებენ და სატრანსპორტო პროექტების განხორციელების წინაპირობასაც ქმნიან. სწორედ ამ ტრილატერალური ურთიერთობების გაღრმავების და რეგიონისთვის ახალი პოტენციალის შექმნის მცდელობას წარმოადგენს ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის პროექტი, რომელიც ეკონომიკურად და პოლიტიკურად კარდინალურად განსხვავებულ ჩარჩოში მოაქცევს კავკასიის რეგიონს და სამომავლო პერსპექტივაში მისი, როგორც ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელი კვანძის მნიშვნელობის ერთიორად გაზრდას გამოიწვევს.

თუმცა, ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო პროექტი განხორციელების გზაზე უამრავ სირთულეს და წინაღობას აწყდება, რაც რეგიონში არსებული სხვა ძალების გავლენით და ინტერესებითაა განპირობებული. თუ, ერთის მხრივ, საქართველო, აზერბაიჯანი და თურქეთი დიდ იმედებს ამყარებენ აღნიშნულ პროექტზე და მისი მეშვეობით ეკონომიკურ სარგებელთან ერთად საკუთარი და რეგიონის პოლიტიკური წონის გაზრდას ვარაუდობენ, რუსეთი მას გრძელვადიან პერსპექტივაში საკუთარი ტრანს-სიბერეული რკინიგზისათვის საფრთხედ აღიქვამს, ხოლო სომხეთი თამაშგარე პოზიციაში დარჩენას არ ეგუება.

ინტერესთა მსგავსი კონფლიქტის ფონზე სახელმწიფოთა ეკონომიკური კუთხით თანამშრომლობა პოლიტიკურ მნიშვნელობას იძენს და ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის პროექტის განხორციელების პროცესი ყურადღების ცენტრში ექცევა. ხოლო რკინიგზასთან პირდაპირ თუ ირიბად დაკავშირებული თითოეული სახელმწიფოს პოზიციიდან გამომდინარე, პროექტის სამომავლო გავლენა რეგიონის და ზოგადად ევროპა-აზიის დამაკავშირებელი სატრანსპორტო დერეფნის მდებარეობაზე, საკითხს სულ უფრო აქტუალურს ხდის.

ძირითადი ნაწილი

პროექტის აღწერა

ბაქო-თბილისი-ყარსის პროექტი არის ახალი მნიშვნელოვანი სატრანსპორტო დერეფანი აზერბაიჯანის, საქართველოსა და თურქეთისათვის. აღნიშნული პროექტის შემუშავება ჯერ კიდევ გასული საუკუნის 90-იან წლებში დაიწყო. 1993 წელს, როდესაც დაიხურა ყარსი-გიუმრი-თბილისის რკინიგზა, მის ალტერნატივად სწორედ ბაქო-თბილისის-ყარსის პროექტი განიხილებოდა. აღნიშნულ საკითხთან დაკავშირებით, ტერიტორიულ ხელეკრულებას ქვეყნებს შორის ხელი 2005 წლის იანვარში მოეწერა. თავდაპირველი შეთანხმებით, პროექტის მშენებლობა 2007 წელს დაიწყო და 2010 წლისთვის უნდა დასრულებულიყო, თუმცა, ექსპლუატაციის ვადებმა ჯერ 2013 წლამდე, ხოლო შემდეგ, 2017 წლამდე გადაინია და პროექტის მშენებლობა დღესაც აქტიურად მიმდინარეობს.

ბაქო-თბილისი-ყარსის, იგივე ყარსი-ახალქალაქი-თბილისი-ბაქოს რკინიგზა არის მნიშვნელოვანი სატრანსპორტო დერეფანი, რომლის განხორციელების შემდეგაც კასპიიდან პირდაპირ იქნება შესაძლებელი ევროპასთან დაკავშირება. აღნიშნული პროექტი, თავის მხრივ, საბოლოოდ გამოორიცხავს საზღვაო გზით გადაზიდვის საჭიროებას მას შემდეგ, რაც სტამბულში, ბოსფორის სრუტეში გამავალი რკინიგზის გვირაბის მშენებლობა დასრულდება.

რკინიგზის მთლიანი სიგრძე იქნება 826 კილომეტრი. აქედან 105 კილომეტრი იქნება მანძილი ყარსიდან ახალქალაქამდე, 76 კილომეტრის სიგრძის ზოლი გაივლის თურქეთში და 29 კილომეტრი იქნება რკინიგზის სიგრძე საქართველოს ტერიტორიაზე. რკინიგზის ამოქმედების შემდეგ, მისი საშუალებით, პირველ ეტაპზე შესაძლებელი იქნება 1 მილიონი მგზავრისა და 6,5 (10) მილიონი ტონა ტვირთის გადაადგილება. შემდგომ ეტაპებზე ნელ-ნელა გაიზრდება მისი პოტენციალი და შესაძლებელი გახდება მგზავრთა რაოდენობის 3 მილიონამდე, ხოლო ტვირთის რაოდენობის 15 (25) მილიონ ტონაზე მეტჯერ გაზრდა.

პროექტის თავდაპირველი ღირებულება შეადგენდა 442 მილიონ დოლარს, რომლიდანაც 202 მილიონი უნდა მოხმარებულიყო საქართველოს ნაწილის მშენებლობას, 220 მილიონი კი - თურქული ნაწილის. თუმცა, მოგვიანებით გადაიხედა პროექტის ღირებულების საკითხი და საბოლოოდ, 2008 წელს, სხვადასხვა მონაცემებზე დაყრდნობით, რკინიგზის მშენებლობის ღირებულება აღემატებოდა 600 მილიონ ამერიკულ დოლარს. ხარჯები თანაბრად გაიყვეს აზერბაიჯანმა, საქართველომ და თურქეთმა. აზერბაიჯანის მიერ საქართველოსათვის გამოყოფილი დაბალი საპროცენტო განაკვეთის სესხით განისაზღვრა ახალქალაქიდან თურქეთის საზღვრამდე არსებული მშენებლობების დაფინანსება. ასევე, საკუთარი ხარჯებით აზერბაიჯანი ახორციელებს მარნეული-ახალქალაქის მონაკვეთის რეკონსტრუქციას.

ეკონომიკურთან ერთად გასათვალისწინებელია პროექტის პოლიტიკური მნიშვნელობაც. მისი განხორციელება არ არის ხელსაყრელი ირანისათვის. ასევე არამომგებიან სიტუაციაში არის სომხეთიც, რადგან საბოლოოდ ის სატრანსპორტო-იზოლირებულ მდგომარეობაში აღმოჩნდება რეგიონში. მაგრამ, პროექტი მნიშვნელოვანი და დიდი სარგებლის მომტანია საქართველოსთვის, აზერბაიჯანისა და თურქეთისათვის, რადგან ისინი გახდებიან აზიისა და ევროპის დამაკავშირებელი სატრანსპორტო კორიდორის ნაწილი.

სარგებელი რეგიონის ქვეყნებისთვის

როგორც ზემოთ აღინიშნა, საქართველო, თურქეთი და აზერბაიჯანი უკვე წლებია ცდილობენ მჭიდრო ეკონომიკური ურთიერთობების დამყარებას და შესაბამისად ერთმანეთთან პარტნიორობით სარგებლის მიღებას. ბაქო-თბილის-ყარსის იდეაც სწორედ ამ თანამშრომლობისა და საერთო ინტერესების შედეგად წარმოიშვა და ხორციელდება. პროექტი, რომელიც სამომავლო პერსპექტივებზეა გათვლილი, სამივე სახელმწიფოსთვის ეკონომიკურად და პოლიტიკურად მომგებიანი ჩანს, როგორც სახელმწიფო, ასევე რეგიონალურ დონეზე. ამას ემა-

ტება იცის, რომ შესაძლოა ამ რკინიგზამ სამომავლოდ კიდევ უფრო დიდი მასშტაბები მიიღოს, მოიცვას ცენტრალური აზია და თეორიულად ჩინეთიც კი, რაც მის მნიშვნელობას ერთი-ორად ზრდის, პროექტის მონაწილე და მისი სამეზობლოსთვის, რადგან ეს იქნება უმოკლესი გზა ჩინეთიდან ევროპამდე და ნაწილობრივ ჩაანაცვლებს ტრანსციმბირულ მაგისტრალს.

თურქეთის ინტერესები

თურქეთის მთავრობა თავიდანვე დადებითად იყო განწყობილი ბაქო-თბილისი-ყარსის პროექტის მიმართ და აქტიურადაც მონაწილეობს მის განხორციელებაში. ეს მისთვის არის როგორც ეკონომიკურად, ისე პოლიტიკურად მომგებიანი პროექტი, რადგან:

1. ხდება ეკონომიკური ურთიერთობების გაძლიერება რეგიონის ქვეყნებს შორის, რასაც მოჰყვება ფინანსური მოგება.

2. შესაძლებელი ხდება ბოსფორის სრუტეში გაყვანილი სარკინიგზო გვირაბის დაკავშირება ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზასთან, რითაც მოხდება პირდაპირი ტრასპორტირება ენერგორესურსებისა კასპიის ზღვიდან ევროპაში. ეს ერთის მხრივ პოლიტიკურ სარგებელს მოუტანს თურქეთს, რადგან გაზრდის მის როლს ევროპისთვის, როგორც მნიშვნელოვანი პარტნიორისა ენერგიის მისაღებად და რა თქმა უნდა, ეს იქნება საკმაოდ დიდი შემოსავლის წყაროც.

3. თურქეთს სურს იყოს ლიდერი კავკასიის რეგიონში და ნებისმიერი პროექტი, რომელშიც მისი წვლილი იქნება დიდი, განსაკუთრებით კი აღნიშნული სარკინიგზო ხაზი, გამოიწვევს აზერბაიჯანისა და საქართველოს ნაწილობრივ დამოკიდებულებას თურქეთზე. ეს ყველაფერი განპირობებულია იმით, რომ ამ ორი ქვეყნის მისწრაფებას ევროპასთან დაახლოება წარმოადგენს, ევროპის მხრიდან მთავარი ინტერესი კი სწორედ მათი მხრიდან ენერგორესურსების მიწოდებაში გამოიხატება და შესაბამისად, კავკასიის ამ ორი სახელმწიფოსათვის მნიშვნელოვანია თურქეთის მხრიდან ხელშეწყობა საკუთარი მიზნების განხორციელებაში.

4. არც თუ ისე უსაფუძვლოა ის მოსაზრება, რომ ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო ხაზი მომავალში შეუერთდეს ცენტრალური აზიისა და ჩინეთის ხაზებსაც კი, რაც იქნება უმოკლესი გზა ჩინეთიდან ევროპამდე, რაც პროექტს დამატებითად მიმზიდველს ხდის თურქეთისათვის.“

აზერბაიჯანის ინტერესები

აზერბაიჯანისთვის ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო ხაზი განსაკუთრებით მნიშვნელოვან როლს ატარებს, რადგან მისი ურთიერთობა თურქეთთან მუდმივად ღრმავდება და ისინი ახლა სტრატეგიულ პარტნიორებს წარმოადგენენ ეკონომიკურ, პოლიტიკურ და სამხედრო სფეროში და პირდაპირი სარკინიგზო ხაზი მათ კავშირს კიდევ უფრო გაამარტივებს. ამავე დროს, აღნიშნული პროექტი გაზრდის აზერბაიჯანის სატრანზიტო შესაძლებლობებს მრავალმხრივი მიმართულებით.

ეკონომიკური თვალსაზრისით, სარკინიგზო ხაზი გაზრდის ტვირთბრუნვას ევროპა-აზიის მიმართულებით და საკმაოდ დიდ მოგებას მოუტანს აზერბაიჯანს, რადგან შესაძლებლობა ექნება კიდევ უფრო მეტი ენერგორესურსი გაიტანოს ევროპაში და თან ნაკლები დანახარჯებით და სამომავლოდ გაიზრდება ბაქოს პორტის მნიშვნელობაც. ამასთან ერთად, აზერბაიჯანის მთავრობა აცნობიერებს იმ შესაძლებლობებს ბიუჯეტის გასაზრდელად და სატრანზიტო ფუნქციების გასაზრდელად, რაც შესაძლოა გამოიწვიოს ცენტრალური აზიისა და ჩინეთის სარკინიგზო ხაზების მიერთებამ ამ პროექტთან.

აზერბაიჯანის ინტერესი იმ ფაქტიდანაც ცხადად ჩანს, რომ სწორედ ის იყო ბაქო-თბილისი-ყარსის პროექტის ინიციატორი და ამასთან საქართველოს ტერიტორიაზე განსახორციელებელი სამუშაოებისთვის საჭირო ხარჯების დაფარვის დიდი ნაწილი სწორედ თავის თავზე აიღო, დაბალ პროცენტიანი კრედიტის სახით.

საქართველოს ინტერესები

საქართველო დიდი ხანია ცდილობს თავი დაიმკვიდროს საერთაშორისო ასპარეზზე, როგორც მნიშვნელოვანმა სატრა-

ნზიტო ქვეყანამ აზიასა და ევროპას შორის. გეოგრაფიული მდებარეობა ამის შესაძლებლობას ნამდვილად იძლევა და აუცილებელია მეზობლებთან კავშირების ქონაც. სწორედ ამიტომ არის აუცილებელი მისთვის ბაქო-თბილისი-ყარსის პროექტის წარმატებით განხორციელება, რადგან ამ შემთხვევაში მისი, როგორც სატრანზიტო სახელმწიფოს როლი კიდევ უფრო გაიზრდება. როგორც ზემოთ უკვე აღვნიშნეთ, დასავლეთის მხრიდან საქართველოს მიმართ ინტერესი მეტწილად სწორედ ამ ფუნქციით განისაზღვრება. შესაბამისად, ამ მხრივ გაძიერება, კიდევ უფრო გააუმჯობესებს საქართველოს და ევროპისა და ამერიკის ურთიერთობებს. პროექტი მნიშვნელოვანია ეკონომიკური კუთხითაც, რადგან არსებული მდგომარეობითაც და მითუმეტეს, სამომავლო პერსპექტივების გათვალისწინებით, ამ სარკინიგზო ხაზს დიდი მოგების მოტანა შეუძლია ქვეყნის ეკონომიკისათვის. ამასთან ერთად, ეს არის შანსი ინფრასტრუქტურის გასავითარებლად და თუ იმასაც გავითვალისწინებთ რომ ეს აზერბაიჯანის ფულადი დახმარებით ხდება, პროექტი ორმაგად მიმზიდველი ხდება საქართველოსთვის.

კიდევ ერთი ყურადსაღები ფაქტი, რაც ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზას შეიძლება მოჰყვეს, არის სამცხე-ჯავახეთის მხარის ეკონომიკური გააქტიურება და წინსვლა, რაც შესაძლოა აღმოჩნდეს მნიშვნელოვანი ფაქტორი, იქ მცხოვრებ სომხურ უმრავლესობასთან დაძაბულობის მოსახსნელად და სომხეთთან ეკონომიკური კავშირების გასაძლიერებლად.

უნდა აღინიშნოს, რომ არსებობს ნეგატიური აზრიც პროექტის შესახებ, რომლის მიხედვითაც ის კი მოიტანს ეკონომიკურ მოგებას, მაგრად ხელს შეუშლის ფოთისა და ბათუმის პორტების მუშაობას და შეამცირებს მათ მოგებას. ამის საპირისპიროდ აღინიშნა, რომ ეს მცდარი შეხედულებაა, რადგან ახალი სარკინიგზო ხაზი და ზემოაღნიშნული პორტები განსხვავებული სახის პროდუქციის ტრანსპორტირებაზე არიან ორიენტირებულნი და თუ მაინც შეიქმნება რაიმე ტიპის საფრთხე, მთავრობის მხრიდან დაწესდება სატარიფო შეზღუდვები ახალ რკინიგზაზე.

სომხეთის ინტერესები

სომხეთი ამ შემთხვევაში წარმოადგენს მხარეს, რომელიც ძალიან უკმაყოფილოა ბაქო-თბილისი-ყარსის პროექტით. ისინი აღნიშნავენ, რომ მაგისტრალი შესაძლოა გამოყენებულ იქნეს სამხედრო შეიარაღების გადასაზიდად თურქეთსა და აზერბაიჯანს შორის. მათ თავად სურდათ ყოფილიყვნენ პროექტის მონაწილენი და სთავაზობდნენ თურქეთს გამოეყენებინათ უკვე არსებული ყარსი-გიუმრის სარკინიგზო მონაკვეთი. ამას ეწინააღმდეგება აზერბაიჯანი, რომლის წარმომადგენლებიც აღნიშნავენ, რომ სტრატეგიულად სომხეთის ჩართვა პროექტში გამართლებული იქნება, მაგრამ ეს მხოლოდ იმ შემთხვევაში მოხდება, თუ სომხეთი დათმობს ყარაბაღის რეგიონს, რაც დღევანდელი გადმოსახედიდან წარმოუდგენელია. სწორედ ამიტომ ცდილობდა ეს სახელმწიფო ხელი შეეშალა პროექტის განხორციელებისთვის და საკუთარი ინტერესები გაეტარებინა, თუმცა ამას ვერ მიაღწია.

რუსეთის ინტერესები

ბაქო-თბილისი-ყარსის წარმატებით ამუშავება მიუღებელია რუსეთის ფედერაციისათვის, რადგან ერთის მხრივ ამით იგი კიდევ უფრო მეტად დაკარგავს გავლენას მეზობელ ქვეყნებზე, მეორეს მხრივ კი ხელს შეუშლის მისი როგორც ლიდერი სატრანზიტო სახელმწიფოს როლის შენარჩუნებას, აზიისა და ევროპის დაკავშირების საქმეში.

როგორც ზემოთ უკვე აღვნიშნეთ, კავკასიური მაგისტრალის პროექტი, შესაძლოა დაუკავშირდეს ცენტრალურ აზიასა და ჩინეთს. მართალია, მისი შესაძლებლობა ნაკლები იქნება, ვიდრე ტრანსციმბირული მაგისტრალის, მაგრამ ახალ სარკინიგზო ხაზს შეუძლია მნიშვნელოვანი მოგება დააკარგვინოს რუსეთსა და სერიოზული ეკონომიკური ზარალი მიაყენოს.

კიდევ ერთი ფაქტორი, რაც იწვევს რუსეთის ნეგატიურ დამოკიდებულებას, არის თურქეთისა და აზერბაიჯანის კავშირების გაძლიერებით და აქტიურად ლობირებს ყარსი-გიუმრის სარკინიგზო ხაზის გახსნას.

ცენტრალური აზიის ქვეყნები

ბაქო-თბილისი-ყარსის პროექტით განსაკუთრებით დაინტერესებულია უზბეკეთი, რომელთაც სურთ უმოკლესი გზით დაუკავშირდნენ ევროპას. აზერბაიჯანი აქტიურად ცდილობს ყაზახეთის დაინტერესებასაც და თურქმენეთთან ურთიერთობის გამოსწორებას. პროექტი, ამ ქვეყნებისთვისაც ძალიან მომგებიანი იქნება და დიდი თანხების დაზოგვის შესაძლებლობას მისცემს, მაგრამ თურქმენეთთან არსებული წარსული უთანხმოებების გამო, ჯერ-ჯერობით რთულია რაიმეს გადაჭრით ვარაუდი, მაგრამ მისი მხრიდანაც ეკონომიკური ინტერესი აშკარაა. ამას გარდა, პროექტით შესაძლოა ჩინეთიც დაინტერესდეს, რაც მნიშვნელოვან როლს ითამაშებს სარკინიგზო ხაზის წარმატებაში.

დასკვნა

ნათელია, რომ ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის პროექტი სამი სახელმწიფოს მიზანმიმართული და გააზრებული თანამშრომლობის შედეგია, რომელიც თითოეული მათგანისათვის კონკრეტული სახის შედეგების მოტანას ისახავს მიზნად. ზოგადი რეგიონული თვალსაზრისით კი, მჭიდრო ეკონომიკური თანამშრომლობა რეგიონის სახელმწიფოების ინტეგრაციას, სტაბილურობის განმტკიცებას და სამხრეთ კავკასიის ისტორიული, სატრანზიტო როლის გაძლიერებას გამოიწვევს.

მოძრაობის ინტენსიურობის გაზრდა, რომელიც სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესებას მოყვება გააძლიერებს სოციალურ და ეკონომიკურ კავშირებს ადგილობრივ მოსახლეობას შორის და მათ დასაქმების და თვითრეალიზაციის მხრივ ახალ შესაძლებლობებს შეუქმნის.

გრძელვადიან პერსპექტივაში კი, რკინიგზას ნამდვილად აქვს პოტენციალი აზიისა და ევროპის დამაკავშირებელი სატრანსპორტო ქსელის ერთ-ერთ უმნიშვნელოვანეს კვანძად იქცეს და როგორც ტრანს-სიბერიული რკინიგზის ალტერნატივამ, სამხრეთ კავკასიის სტრატეგიული მნიშვნელობა ევროკავშირისთვის უფრო ნათელი გახადოს. საქართველოს

ეს დასავლეთთან დაახლოებაში შეუწყობს ხელს, აზერბაიჯანს პოლიტიკური წონის გაზრდაში დაეხმარება, ხოლო თურქეთს ევროპასთან პერიფერიული მდებარეობის პოზიციიდან გამოიყვანს და კავკასიის რეგიონში ლიდერის პოზიციებს დაუმკვიდრებს.

გამოყენებული ლიტერატურა:

1. Cecire, H. 2013. „The Merchant Hegemon: Georgia's Role in Turkey's Caucasus System“. Published in *Georgian Foreign Policy: The Quest for Sustainable Security*.

2. Civil.ge. 2007. „ყარსი-ახალქალაქი-ბაქოს სარკინიგზო პროექტის დაწყება 2007 წელს იგეგმება“. ინტერნეტი. <http://www.civil.ge/geo/article.php?id=14602>

3. http://www.railway.ge/?web=0&action=page&p_id=289&lang=geo

4. Rukhadze, V. 2016. „Completion of Baku–Tbilisi–Kars Railway Project Postponed Again“. http://www.jamestown.org/single/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=45159&no_cache=1#.V36nv-t97Dc

5. მერაბიშვილი, ა. 2009. „ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზა“. <https://irdb.wordpress.com/2009/07/09/%E1%83%91%E1%83%90%E1%83%A5%E1%83%9D-%E1%83%97%E1%83%91%E1%83%98%E1%83%9A%E1%83%98%E1%83%A1%E1%83%98-%E1%83%A7%E1%83%90%E1%83%A0%E1%83%A1%E1%83%98%E1%83%A1-%E1%83%A0%E1%83%99%E1%83%98%E1%83%9C/>

**REGIONAL COOPERATION IN SOUTH CAUCASUS:
BAKU-TBILISI-KARS**

**Giorgi Minashvili,
Salome Giunashvili, Ani Aladashvili,**
TSU Bachelor's Students

RESUME

As Caucasia has the advantageous geographic location, it plays a so-called role of bridge between Europe and Asia and often becomes the sphere of interests. The Baku-Tbilisi-Kars project is exactly one of the railway projects, that will play the role of above mentioned bridge. Expect this profit, the project is important for increasing the economic potential of the region and for deepening the relations among states, in which case, this means a trilateral relationship among Georgia, Azerbaijan and Turkey. The importance of Baku-Tbilisi-Kars project doesn't include only economic relations, but political reasons and interests of states should also be foreseen.

Key words: Georgia, Turkey, Wzerbaijan, Railway, Interests, South Caucasus, Trilateral Agreement, Prospects for the future.