



გეოეკონომიკა სამხრეთ კავკასიაში

ქეთევან თურმანიძე,
ირაკლი გაბიძაშვილი
თსუ სტუდენტები

რეზიუმე

XX საუკუნის მიწურულს, საუკუნის დასაწყისის მსგავსად, აქტუალური გახდა დასავლეთის ბაზრებზე აზერბაიჯანული ნავთობის ტრანსპორტირების საკითხი. რკინიგზით ტრანსპორტირება ნელი და ძვირი იქნებოდა. ამ შემთხვევაში მილსადენით ტრანსპორტირება უალტერნატივო იყო. აზერბაიჯანის საერთაშორისო საოპერაციო კომპანის კონსორციუმი (AIOC) და აზერბაიჯანის მთავრობა ორი მილსადენის ვარიანტზე შეთანხმდნენ: „ჩრდილოეთ მიმართულების საექსპორტო მილსადენი“ (ბაქო-ნოვოროსიისკის მილსადენი), რომელიც 1997 წელს გაიხსნა და „დასავლეთ მიმართულების საექსპორტო მილსადენი“ (ბაქო-სუფსას მილსადენი), რომლის მშენებლობაც 1998 წელს დასრულდა. თანამედროვე სამხრეთ კავკასიაში რეალიზდება ის გეოეკონომიკური პროექტები, რომლებიც დაკავშირებულია რეგიონული და რეგიონთაშორისი საკომუნიკაციო და სათბობ-ენერგეტიკული არეალების ფორმირებასთან.

საკვანძო სიტყვები: გეოეკონომიკა, ვაჭრობა, ენერგორესურსები, სამხრეთ კავკასია

შესავალი

1998 წელს, ადრეული მარშრუტების განსაზღვრის შემდეგ, დასავლური კონსორციუმისათვის მთავარი გადასაწყვეტი საკითხი იყო, თუ რომელი მარშრუტი იქნებოდა ძირითადი აზერი-შირაგი-გუნაშლის საბადოდან ნავთობის დიდი მარაგის

ექსპორტისთვის. აშშ-ის საგარეო პოლიტიკისთვის კასპიის რეგიონის მნიშვნელობაზე მეტყველებს სპეციალური თანამდებობის შექმნა - „პრეზიდენტისა და სახელმწიფო მდივნის სპეციალური მრჩეველი კასპიური ენერგოდოპლომატიის საკითხებში“. კლინტონის ადმინისტრაციისთვის, ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის პროექტის მხარდაჭერა დაკავშირებული იყო აშშ-ს ახალ კასპიურ პოლიტიკასთან. ვაშინგტონს სურდა, რეგიონული მილსადენების პოლიტიკიდან რუსეთისა და ირანის გამორიცხვით, შეემცირებინა მათი გავლენა საქართველოსა და აზერბაიჯანზე.

ძირითადი ტემსტი

1999 წელს ექსპლუატაციაში შევიდა **ბაქო-სუფსის** ნავთობსადენი, 900 კილომეტრიანი მონაკვეთი, რომელსაც დღე-ღამეში 115 ბარელი ნავთობის გატარება შეუძლია, ხოლო წელიწადში 5.7 მილიონი ტონა ნავთობის. მოცემულ ნავთობსადენს კიდევ აქვს პოტენციალი გაზარდოს საკუთარი გამტარუნარიანობა.

ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენის მშენებლობას, რომელიც ბაქო-სუფსის ნავთობსადენს 10-ჯერ აღემატება, განხორციელება დაიწყო 1998 წლის 29 ოქტომბერს, როდესაც ანკარაში ხელი მოეწერა დეკლარაციას. ხელმოწერები იყვნენ აზერბაიჯანის პრეზიდენტი ჰეიდარ ალიევი, საქართველოს პრეზიდენტი ედუარდ შევარდნაძე, ყაზახეთის პრეზიდენტი ნურსულთან ნაზარბაევი, თურქეთის პრეზიდენტი სულეიმან დემირელი და უზბეკეთის პრეზიდენტი ისლამ ქარიმოვი, აშშ-ის ენერგეტიკის მინისტრის ბილ რიჩარდსონის თანდასწრებით. ნავთობსადენის მშენებლობას სათავე დაედო 2002 წლის 18 სექტემბერს

1990-იან წლებში ევროპაში ალტერნატიული გაზსადენების მშენებლობის იდეა გაჩნდა. გაზის ყველაზე სავარაუდო წყარო აზერბაიჯანი და თურქმენეთი უნდა გამხდარიყო. ტერმინი „**სამხრეთის გაზის დერეფანი**“ 2008 წლისთვის გაჩნდა. ამ ტერმინს იყენებს ევროკომისია იმ დადგენილი ინფრასტრუქტურული პროექტების აღსანერად, რომლებიც კასპიური და ახლო აღმოსავლური გაზის ევროპაში ტრანსპორტირებას უზრუნველყოფს

და ამით ენერგორესურსების მიწოდების უსაფრთხოებას აუმაღლებს. მრავალწლიანი მოლაპარაკებების შედეგად და დასავლური კომპანიების ჩართულობით, შაჰ-დენიზის საბადოს დამუშავების მეორე ფაზიდან გაზის ექსპორტისთვის ახალი მილსადენის მშენებლობა გადანყდა, რომელიც „სამხრეთის გაზის დერეფანში გაივლის“. ახალი მილსადენები თურქეთისა და საბერძნეთის გავლით აზერბაიჯანული გაზის პირდაპირ ევროპაში (იტალია) ტრანსპორტირებას უზრუნველყოფს.

სამხრეთ კავკასიის ინფრასტრუქტურული პროექტებიდან სომხეთი დისტანცირებულია. სომხეთი ვერ გახდა სამხრეთ კავკასიის სატრანზიტო ინფრასტრუქტურის ნაწილი, რომელიც აღმოსავლეთ-დასავლეთ კავშირებს აძლიერებს. ამის ძირითადი მიზეზი ისაა, რომ რუსეთი ხელს უწყობს დაძაბულობას აზერბაიჯანსა და სომხეთს შორის მთიანი ყარაბაღის ტერიტორიის გარშემო, რის გამოც ეს ორი მეზობელი სახელმწიფო შეურიგებელ კონფლიქტშია ერთმანეთთან. სომხეთს ასევე არ აქვს დიპლომატიური ურთიერთობები თურქეთთან, და სატრანზიტო დერეფნის ორ ძირითად მოთამაშესთან (აზერბაიჯანი, თურქეთი) გართულებული ურთიერთობების გამო ვერ ერთვება კასპიის ზღვის ენერგო რესურსების სატრანზიტო გადაზიდვებში.

საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ, სამხრეთ კავკასიის რეგიონმა დაიწყო გეოეკონომიკური მნიშვნელობის შეძენა. ამის ნათელი მაგალითია ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანი, რომელიც ითვალისწინებს ევროპისა და აზიის ქვეყნებს შორის ტვირთის გადაზიდვასა და მგზავრების გადაყვანის ერთიან სისტემას, რომელიც უზრუნველყოფს ამ რეგიონის სახელმწიფოთა შორის ეკონომიკურ, პოლიტიკურ და კულტურულ ურთიერთობათა განვითარებას. ტრასეკა შეიქმნა 1993 წელს და სამხრეთ კავკასიის სახელმწიფოთა ეკონომიკური, სოციალური და პოლიტიკური განვითარების მძლავრ მამოძრავებელ ფაქტორად ჩამოყალიბდა.

აღსანიშნავია ტექნიკური დახმარების პროგრამა (TACIS), რომელიც 1991 წლიდან ხორციელდებოდა და ითვალისწინებდა

აღმოსავლეთ ევროპის 12 ქვეყნის, მათ შორის საქართველოს, სომხეთისა, აზერბაიჯანის და ცენტრალური აზიის ქვეყნების ფინანსურ დახმარებას სხვადასხვა ტექნიკური პროექტის განსახორციელებლად. მაგალითად, ამ პროექტის ფარგლებში განახლდა ბორანი ფოთი-ილიჩევსკი-ვარნა, ასევე ბაქო-თურქმენბაში-აქტაუ საბორნე ტერმინალი. პარალელურად, იქმნებოდა გეოეკონომიკური დოქტრინები „აზრეშუმის გზის სტრატეგია - 1999“; „შავი ზღვის ეკონომიკური თანამეგობრობა - 1993.

საერთაშორისო სავალუტო ფონდის (IMF) განახლებული კვლევის თანახმად, აზერბაიჯანს ყველაზე მაღალი მშპ აქვს ერთ სულ მოსახლეზე, დაახლოებით, 4.58 ათასი აშშ დოლარი. მეორე ადგილასაა საქართველო, 4.37 ათასი და ბოლოს სომხეთი, 4.02 ათასი აშშ დოლარი. აზერბაიჯანის ეკონომიკის 50%-ზე მეტს ნავთობისა და გაზის ინდუსტრია შეადგენს, ხოლო ნავთობპროდუქტების და გაზის ექსპორტი მთლიანი ექსპორტის დაახლოებით 85%-ია. ნავთობპროდუქტებზე დამოკიდებულება გახდა მიზეზი ბოლო 2 წლის მანძილზე ქვეყნის ეკონომიკური ზრდის შემცირებისა, გამომდინარე ნავთობზე ფასების დაცემიდან. ამასთანავე გაუფასურდა აზერბაიჯანული მანათიკი.

ყოველივე ამის ფონზე, ქვეყნის პრეზიდენტმა ილჰამ ალიევმა განაცხადა, რომ მხოლოდ ნავთობის ექსპორტიდან მიღებული შემოსავალი სანახევრო წარმატებაა და საჭიროა ეკონომიკის დივერსიფიცირება. შესაბამისად, ქვეყანამ დაიწყო ალტერნატიული ეკონომიკური სექტორების განვითარება, როგორებიცაა მაგალითად, ტურიზმი. უცხოელი ვიზიტორების გაზრდის მიზნით, ქვეყანამ 90-მდე ქვეყანასთან აამოქმედა უვიზო მიმოსვლის რეჟიმი. შედეგად, გასულ წელს, ტურიზმის სექტორში 20%-იანი ზრდა დაფიქსირდა აზერბაიჯანში. 2017 წელს 2016 წელთან შედარებით, 300 ათასი ტურისტით მეტი ჩავიდა. აღსანიშნავია, რომ გასულ წელს ყველაზე მეტი ტურისტი რუსეთის ფედერაციიდან (32%) და საქართველოდან (19.2%) ჩავიდა, ასევე ირანიდან (14%).

სომხეთის შემთხვევაში ეკონომიკა ძირითადად ტრანსფერებზე დგას, რომელსაც რუსეთიდან და სომეხი ბიზნესმენე-

ბისგან იღებენ, რომლებიც საქმიანობას უცხოეთში ეწევიან. აქ დიასპორას დიდი წვლილი მიუძღვის და რუსეთის ბაზარიც დიდ როლს თამაშობს ეკონომიკის განვითარებაში. აღსანიშნავია, რომ 2016 წლიდან, ევრაზიულ ეკონომიკურ კავშირში გაწევრიანების შემდეგ, სომხეთის ექსპორტი 53%-ით გაიზარდა ევრაზიული კავშირის ქვეყნებში. ქვეყნის ერთ-ერთი მთავარი სექტორი ტურიზმი გახლავთ. ყოველწლიურად დაახლოებით ნახევარ მილიონზე მეტი ტურისტი სტუმრობს, თუმცა ძირითადად ეთნიკური სომხები დიასპორებიდან. როგორც სომხეთის ეკონომიკის სამინისტრო იუწყება, ტურისტების უდიდესი ნაწილი დსთ-ის ქვეყნებიდან, ძირითადად რუსეთიდან, მოდის.

რაც შეეხება **საქართველოს**, გარდა მილსადენების გატარებით ფულადი და ნედლეულის სახით მიღებული სარგებელისა, ქვეყნის ეკონომიკაში მნიშვნელოვან როლს ასრულებს ისეთი დარგები, როგორებიცაა სოფლის მეურნეობა, მეტალურგია, ტურიზმი, ჰიდრორესურსები, თუმცა დიდწილად პირდაპირ უცხოურ ინვესტიციებზეა დამოკიდებული. ბუნებრივი რესურსების კუთხით, ტრადიციულ სექტორს განეკუთვნება სამთომოპოვებითი მრეწველობა (ტყიბულის, ტყვარჩელის ქვანახშირის საბადოები, ჭიათურის მანგანუმის საბადო).

აღსანიშნავია ევროკავშირთან 2014 წელს გაფორმებული ხელშეკრულება ღრმა და ყოვლისმომცველი სავაჭრო შეთანხმების შესახებ. მხოლოდ 2018 წლის იანვარ-აპრილის მონაცემებით, სავაჭრო ბრუნვამ საქართველოსა და ევროკავშირს შორის 1070.1 მლნ. აშშ დოლარი შეადგინა, რაც 2017 წელთან შედარებით 25.7%-იანი ზრდაა. ექსპორტი ძირითადად სოფლის მეურნეობის პროდუქტებსა და მინერალურ რესურსებზე მოდის. 2017 წელს საქართველოს 4.1 მლნ. ტურისტი ეწვია და ტურიზმიდან მიღებულმა შემოსავალმა 2.8 მილიარდი აშშ დოლარს გადააჭარბა, რამაც 2017 წლის მშპ-ს 6.9% შეადგინა.

ევროკავშირის აქტიურობა რეგიონში რამდენიმე ძირითადი მიმართულებით არის გამოხატული. ფინანსურ ასპექტში ყველაზე მნიშვნელოვანია ტექნიკური და ჰუმანიტარული დახმარება, რომელსაც ევროკავშირი TACIS-ისა და ETAC-ს პროგრამე-

ბის მეშვეობით ახორციელებდა 1992 წლიდან მოყოლებული. მნიშვნელოვანია ევროკავშირისა და რეგიონის სამივე ქვეყანას შორის დადებული პარტნიორობისა და თანამშრომლობის შეთანხმება. ევროკავშირი რეგიონის სამივე სახელმწიფოსთან კეთილგანწყობაშია, თუმცა საქართველოსთან გამოკვეთილად აქტიური ურთიერთობები აქვს, ვინაიდან მას გაცხადებული აქვს თავისი ევროპული ინტეგრაციის კურსი.

კომპანია Buzz and company-მ თავის კვლევაში დასაღეთ ევროპასა და აღმოსავლეთ აზიას შორის არსებულ მიჯნას „ციფრული გამყოფი ხაზი უწოდა“. კომპანიამ ეს მობილური აპარატების სტაციონალური კომპიუტერების და ინტერნეტის შეღწევადობის მიხედვით გაზომა. ვითარების სწორად დანახვისთვის არსებული „ციფრული ველი“ ალბათ ევრაზიის შუაგულში უნდა დავინახოთ. აზერბაიჯანი ტრასეროვნული ინფორმაციული სუპერმაგისტრალის ინიციატივით გამოვიდა, რომელიც ითვალისწინებს 11.000 კმ-ის სიგრძის ოპტიკურ-ბოჭკოვანი კაბელის გაყვანას, დასაწყისისთვის წამში 2 ტერაბიტის ფართოზოლიანი გადაცემით ფრანკფურტსა და ჰონკონგს შორის. ეს ამბიციური პროექტია, რომელიც შეესაბამება იმ მნიშვნელოვან ნაბიჯებს, რომლებიც გადაიდგა იმისათვის, რომ სამხრეთ კავკასიის რეგიონი 21-ე საუკუნის ყოვლისმომცველ მაგისტრალად იქცეს.

დასკვნა

1990-იანი წლების დასაწყისში კასპიურ რესურსებზე დიდ იმედებს ამყარებდნენ, რეგიონს „მეორე სპარსეთის ყურედ“ მოიხსენიებდნენ. რეალურად, კასპიური რესურსების მარაგი ახლო აღმოსავლეთის მარაგებს კონკურენციას ვერ უწევს და მისი მოპოვებაც შედარებით ძვირი ჯდება. გასულ წელს „ბრიტიშ პეტროლიუმის“ მიერ გამოქვეყნებული კვლევის თანახმად, აზერბაიჯანული გაზისა და ნავთობის მარაგების წილი მსოფლიო მარაგებში 1%-საც კი არ შეადგენს, განსხვავებით მაგალითად თურქმენეთისა, რომელიც მსოფლიო გაზის მარაგების 9.4%-ს ფლობს.

მსოფლიო მასშტაბით ენერგორესურსების ტრანსპორტი-

რების თვალსაზრისით, სამხრეთ კავკასიის ენერგოდერეფანი მოკრძალებულ ადგილს იკავებს, თუმცა ბოლო წლებში წარმოქმნილმა გეოპოლიტიკურმა ფაქტორებმა მას დასავლეთში გარკვეული პოლიტიკური მხარდაჭერა მოუპოვა. მიუხედავად იმისა, რომ უახლოეს წლებში აზერბაიჯანის წილი ევროპის ენერგორესურსებით მომარაგებაში დაბალი იქნება, აზერბაიჯანული რესურსების იმპორტი და სამხრეთ კავკასიის ენერგოდერეფანი დასავლეთისთვის მნიშვნელობას შეინარჩუნებს, რადგან იგი რუსეთზე დამოკიდებულების ხარისხის შემცირებას უზრუნველყოფს.

გამოყენებული ლიტერატურა

1. კვინიკაძე გიორგი - „გეოეკონომიკისა და ეკონომიკური გეოგრაფიის აქტუალური საკითხები“. თბილისი. თბილისის უნივერსიტეტის გამომცემლობა. 2014. გვ.68, 69, 76.
2. დევიდ ჯ.სმიტი, „ექსპერტის აზრი“. „აზერბაიჯანი და საქართველო სამხრეთ კავკასიის აღმოსავლეთ-დასავლეთ დერეფნის მყარი სტრატეგიული მნიშვნელობა“. Vol.19. საქართველოს სტრატეგიისა და საერთაშორისო ურთიერთობათა კვლევის ფონდი, 2014, გვ. 8, 10.
3. მამუკა კომახია. „ექსპერტის აზრი“. „სამხრეთ კავკასიის ენერგო დერეფანი: პერსპექტივები და გამოწვევები“. Vol.79. საქართველოს სტრატეგიისა და საერთაშორისო ურთიერთობათა კვლევის ფონდი. 2017. გვ. 3, 4, 5
4. Vusal Gasimli. Sam Review. The New Geo-economics in the Azerbaijan-led South Caucasus. Vol.14. Center for Strategic Studies. 2014. Pg. 9, 15.
5. FORBES. 2014. „ევრაზიის ენერგოსატრანსპორტო დერეფანი და საქართველოს პოლიტიკური როლი“, Online. Home Page On-line. <http://forbes.ge/news/187/evraziis-energosatransporto-dereferani-da-saqarTvelos-politikuri-rol> ბოლო ნახვა 20 მაისი 2018;
6. EUROPARL.EUROPA. 2015. “South Caucasus”Online. Home

Page On-line. <http://www.europarl.europa.eu/jointstatement/ruparliament/htm> ბოლო ნახვა 15 ივნისი 2018.

BIBLIOGRAPHY:

1. Kvinikadze Giorgi. "Actual topics of Geo-economics and Economic Geography. Tbilisi. University Publishing. 2014. Pg. 68, 69, 76.

David J. Smith Azerbaijan and Georgia: The Enduring Strategic Importance of the South Caucasus East-West Corridor. Vol. 19. GFSIS publication. 2014. Pg. 8, 10.

Komakhia Mamuka. Expert Opinion. South Caucasus Energy Corridor: Perspectives and Challenges. Vol. 79. GFSIS publication. 2017. Pg. 3-5.

2. Vusal Gasimli. Sam Review. The New Geo-economics in the Azerbaijan-led South Caucasus. Vol.14. Center for Strategic Studies. 2014. Pg. 9, 15.

3. FORBES. 2014. Eurasian energy transport corridor and political role of Georgia", Online. Home Page On-line. <http://forbes.ge/news/187/evraziis-energosatransporto-derefani-da-saqarTvelos-politikuri-rol>i Retrieved. December. 2018;

4. EUROPARLEUROPA. 2015. "South Caucasus"Online. Home Page On-line. <http://www.europarl.europa.eu/jointstatement/ruparliament/htm> Retrieved December 2018.

GEO-ECONOMICS IN SOUTH CAUCASUS

Qetevan Turmanidze, Irakli Gabidzashvili

Phd Students of GTU

RESUME

By the end of the 20th century, as in the beginning of the century, the issue of transporting Azerbaijani oil to the western markets was essential. The Railway transportation would be slow and expensive. Thus, the pipeline transportation didn't have competitors. Azerbaijan's International Operational Component Consortium (AIOC) and the Government of Azerbaijan agreed on two pipeline options: "The North Ports Export Pipeline" (Baku-Novorossiysk Pipeline) opened in 1997 and the "Western Direction Pipeline" (Baku Supsa pipeline) of which construction was finished in 1998. In the modern South Caucasus those geo-economic projects are implemented that are related to formation of regional and inter-state communication and energy areas.

Key words: Geo-economics, Trade, energy resources, South Caucasus.