

**ყაზახური ნავთობის ე.წ „შუა დერეფნის“
ბამოყენებით ტრანსპორტირების პარსაქტივები**

DOI:10.36962/ECS105/3-4/2023-142

გიორგი გარაკანიძე
სამართლის მაგისტრი,
ენერგოუსაფრთხოების მკვლევარი, LL.M,
თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი
ORCID ID: 0000-0002-5166-7257
ელ.ფოსტა: Garakanidze.Giorgi@yahoo.com

რეზიუმე

2023 წლის იანვარში ყაზახეთის პრეზიდენტ ყ. თოყაევის განცხადებით, არაბთა გაერთიანებული საემიროების სახელმწიფო კომპანიამ *Abu Dhabi Ports Group* და ყაზახეთის ნავთობისა და გაზის ეროვნული კომპანიამ *KazMunaiGas* გააფორმეს სტრატეგიული პარტნიორობის დოკუმენტი.

ყაზახეთის პრეზიდენტმა აღნიშნა, რომ ოფიციალური ასტანა აპირებს გახდეს ცენტრალური აზიისა და კასპიის ზღვის აუზის სატრანსპორტო ჰაბი. ამ მიზნის მისაღწევად, აქტიურად მუშაობს საკუთარი სატრონსპორტო კორიდორების დივერსიფიკაციაზე და განსაკუთრებულ ყურადღებას უთმობს ტრანს-კასპიურ საერთაშორისო სატრონსპორტო გზის, ასევე ჩრდილოეთ-სამხრეთის სატრანსპორტო კორიდორის პროექტებს.

თავის მხრივ, არაბთა გაერთიანებული საემიროების ფედერალური მთავრობა მიზნად ისახავს ორივე მხარისთვის ხელსაყრელი ეკონომიკური ურთიერთობების ჩამოყალიბებას და საპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარებას ცენტრალური აზიისა და კასპიის ზღვის რეგიონში. ზემოხსენებული საემიროების სახელმწიფო კომპანია სპეციალიზირებულია პორტებისა და ეკონომიკური ზონების მშენებლობაში, ასევე ლოჯისტიკისა

და ციფრული ბიზნესების განვითარებაში საერთაშორისო პარტნიორებთან თანამშრომლობით.

დუბაის საემიროში რეგისტრირებული კიდევ ერთი სახელმწიფო კომპანია *DP World* გეგმავს განახორციელოს 1 მილიარდი აშშ დოლარის ოდენობის ინვესტიცია ყაზახეთის საბანკო-საფინანსო სისტემაში, აგრეთვე სურს მონაწილეობა მიიღოს ახალი თავისუფალი ეკონომიკური ზონის მოწყობის პროექტში.

მომავალში იგეგმება საპორტო/საზღვაოსნო სფეროში ორმხრივი თანამშრომლობის კიდევ უფრო გაძლიერება, რათა გაძლიერდეს ეკონომიკური კავშირები არაბთა გაერთიანებულ საემიროებსა და ყაზახეთს შორის. ზემოხსენებული ფაქტები გვაძლევს საშუალებას ვივარაუდოთ, რომ ყაზახეთი შეეცდება სამხრეთ კავასიაზე გამავალი ე.წ. „შუა კორიდორის“ გამოყენებას საკუთარი ბუნებრივი რესურსებისა და სხვა პროდუქტების ტრანსპორტირების მიზნით.

საკვანძო სიტყვები: ყაზახეთი, არაბთა გაერთიანებული საემიროები, ნავთობი, გაზი, „შუა დერეფანი“, ენერგოუსაფრთხოება, ენერგეტიკა, საპორტო ინფრასტრუქტურა.

ყაზახეთისა და არაბთა გაერთიანებული საემიროების მზარდი თანამშრომლობა საპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარების სფეროში:

ყაზახეთის ნავთობისა და გაზის სახელმწიფო კომპანია „ყაზმუნაიგაზი“ (*KMG*) არაბთა გაერთიანებული საემიროების სახელმწიფო საპორტო კომპანია *Abu Dhabi Ports Group (ADP)*-თან შეთანხმდა ერთობლივად კონტროლირებადი ტანკერების ფლოტის გაფართოებაზე, რათა შემცირდეს ცენტრალური აზიის ქვეყნის დამოკიდებულება რუსეთზე, როგორც მისი ნედლი ნავთობის საექსპორტო გზაზე.

KMG-ის 2023 წლის 30 მარტს გამოქვეყნებული ოფიციალური ინფორმაციით, აღმასრულებელმა დირექტორმა მაგზუმ მირზაგალიევმა მოლაპარაკებები გამართა *ADP*-ის აღმასრულებელ დირექტორ მოჰამედ ჯუმა ალ შამისისთან *Caspian Integrated Maritime Solutions (CIMS)*-ის საერთო ნამოწყების ფა-

რგვლებში ტანკერების საერთო ფლოტის გაფართოებასთან დაკავშირებით. ამას გარდა, *Caspian Integrated Maritime Solutions (CIMS)* ორმხრივი პროექტის ფარგლებში მხარეები გეგმავენ განავითარონ ყაზახეთის შიდა წყლების სანაოსნო მიმოსვლა, რაც თავის მხრივ, შესაძლებელს ხდის დაიწყოს გიგანტური ქაშაგანის ნავთობსაბადოს მოპოვებითი სამუშაოები. ზემოხსენებულ ერთობლივ პროექტს საფუძველი ჩაეყარა მიმდინარე წლის თებერვალში და იგი მიზნად ისახავს კასპიისა და შავი ზღვის რეგიონებში ნავთობის ტრანსპორტირების ხელშეწყობას. მხარეები შეთანხმდნენ დამატებითი ტანკერების (8000-დან 12000 ტონამდე ტევადობით) შეძენასთან დაკავშირებით, თუმცა არ დაკონკრეტებულა რაოდენობა ან შეძენის ზუსტი დრო. მოლაპარაკებებში აგრეთვე მონაწილეობდა KMG-ის შვილობილი კომპანია *Kazmortransflot (KMTF)*, რომელმაც განიხილა ღია ზღვაში ცურვისთვის განკუთვნილი Aframax/Suezmax ტიპის ნავთობტანკერების ფლოტის შესაძლებლობების განვითარების საკითხი. ამჟამად KMTF-ს გააჩნია ტანკერების საკუთარი ფლოტი, კერძოდ ორი Aframax (ტევადობა 115,896 ტონა) და სამი Caspian max (ტევადობა 24,733 ტონა) ტიპის ტანკერი.

ამას გარდა, მხარეებმა განიხილეს კასპიის ზღვაში ყაზახეთის კუთვნილ წყლებში პორტების მომსახურების (ლოჯისტიკური) ფლოტის განახლების საკითხიც. KMTF და ADP 2022 წლის დეკემბერში შეთანხმდნენ შვიდწლიან ვადაში ტანკერების ფლოტის სრულ გაერთიანებაზე, რათა საშუალოვადიან პერსპექტივაში განახორციელონ 8-10 მილიონი ტონა (160 000-200 000 ბარელი დღეში) ნავთობის ერთობლივი ტრანზიტი.

2022 წელს „კასპიის მილსადენის კონსორციუმის“ (CPC) ირგვლივ არსებული ტექნიკური/პოლიტიკური შეფერხებების, ასევე უკრაინაში მიმდინარე ომის გამო ყაზახეთ-რუსეთს შორის მზარდი დაძაბული ურთიერთობების გათვალისწინებით, ოფიციალური ასტანა მიზნად ისახავს შეამციროს ენერგო-სატრანზიტი დამოკიდებულება რუსეთზე.

ამასთან, ნავთობტანკერებისა და საპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარება საშუალებას იძლევა „ბაქო-თბილისი-ჯეი-

ჰანის“ ნავთობსადენის გამოყენებით მოხდეს ყაზახური ნავთობის ექსპორტი ევროპაში. ოფიციალური ასტანა გეგმავს მეტი უცხოური ინვესტიციის მოზიდვას საპორტო ინფრასტრუქტურის, ტრანსპორტისა და სხვა ლოჯისტიკურ სექტორებში, ასევე განავითაროს არსებული მჭიდრო ეკონომიკური ურთიერთობები *ADP*-სთან.

**არაბთა გაერთიანებული საემიროების მზარდი
ეკონომიკური ინტერესები სამხრეთ კავკასიისა
და ცენტრალური აზიის რეგიონში:**

2023 წლის დასაწყისში აბუ დაბის საემიროში რეგისტრირებული სახელმწიფო კომპანია *AD Ports* და დუბაის საემიროში რეგისტრირებული სახელმწიფო კომპანია *DP World* ოფიციალურად შეთანხმდნენ ინდოეთში, კასპიის ზღვის აუზსა და სამხრეთ დასავლეთ აფრიკის საპორტო ინფრასტრუქტურაში ერთობლივი ინვესტიციების გაზრდის თაობაზე.

2005 წელს დუბაის საემიროში სახელმწიფო კომპანია *DP World*-ის შექმნასთან ერთად საფუძველი ჩაეყარა არაბთა გაერთიანებული საემიროების ფედერალური მთავრობის აქტიურ საგარეო-სავაჭრო პოლიტიკას, რაც თვალსაჩინოა *DP World*-ის რეგიონალურ ეკონომიკურ მეტოქეობაში თურქულ და ყატარულ ფირმებთან განსაკუთრებით აღმოსავლეთ აფრიკის რეგიონის ქვეყნებში, აგრეთვე საემიროების დაძაბულ პოლიტიკურ-ეკონომიკურ ურთიერთობებში ირანის ისლამურ რესპუბლიკასთან. ახლო აღმოსავლეთის რეგიონში არსებული უდიდესი პორტის - ჯებელ ალის საერთაშორისო მენეჯმენტიდან მიღებული გამოცდილების წყალობით, საზღვარგარეთ სავაჭრო გავლენების მოპოვების გზით, არაბთა გაერთიანებული საემიროები ცდილობენ მიაღწიონ ქვეყნის ეკონომიკური დივერსიფიკაციას, მსოფლიოს სხვადასხვა რეგიონში კომერციული ექსპანსიის მეშვეობით.

2020 წლიდან *DP World* დაუბრუნდა სრულ სახელმწიფო კონტროლს, რაც საშუალებას იძლევა მოხდეს ძალისხმევის კონცენტრირება გრძელვადიან სტრატეგიულ-პოლიტიკურ გეგმებზე

და არა მოკლევადიან კერძო მენილეთა ინტერესებზე ორიენტირებულ ქმედებებზე.

ბოლო ორი წლის განმავლობაში *AD Ports*-ის ექსკლუზიურად ლოკალური ბიზნესიდან საერთაშორისო ინვესტიორად ტრანსფორმაცია თვალნათლივ ილუსტრირებს არაბთა გაერთიანებული საემიროების მზარდ ეროვნულ-სტრატეგიულ ინტერესებს.

წინა ათწლეულის განმავლობაში მკვეთრად გაიზარდა საზღვარგარეთ არსებულ პორტებსა და ლოჯისტიკურ ცენტრებში ზემოხსენებული კომპანიების მხრიდან ინვესტირება. მაგალითად, 2023 წლის იანვარში *AD Ports*-მა გააფორმა ლოჯისტიკური და სატრანსპორტო უზრუნველყოფის შეთანხმება თურქულ ფოლადის მწარმოებელ კომპანია *Tosyali Holding*-თან.

აღნიშნული ინვესტიციების მეშვეობით არაბთა გაერთიანებული საემიროების ფედერალური მთავრობა მიზნად ისახავს:

1. ფინანსური ინვესტირების გზით გაზარდოს საკუთარი პოლიტიკური გავლენები.

2. განახორციელოს ეკონომიკის დივერსიფიკაცია.

ახლო აღმოსავლეთისა და ცენტრალურ აზიაში ინვესტირება დამატებით მიზნად ისახავს ირანის მზარდი გავლენების შემცირებასა და ყატარული/თურქული ეკონომიკური გავლენებისთვის მეტოქეობის განწევას.

ცენტრალური აზიის პორტებში ეკონომიკური გავლენების მოპოვება არაბთა გაერთიანებულ საემიროებს საშუალებას აძლევს გააკონტროლონ მზარდი მნიშვნელობის მქონე ე.წ. „შუა დერეფანი“ (*Middle Corridor*), რომელიც რუსეთის ტერიტორიის გვერდის ავლით, სამხრეთ კავკასიის ქვეყნების (საქართველო, აზერბაიჯანი) სატრანზიტო შესაძლებლობების გამოყენებით აკავშირებს აღმოსავლეთ აზიისა და ევროპის ეკონომიკურ ბაზრებს.

ოფიციალურ ასტანასთან საპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარების სფეროში თანამშრომლობის გაღრმავებასთან ერთად, 2023 წლის ივლისში, *AD Ports*-მა გააფორმა მემორანდუმი უზბეკეთის ნავთობკომპანია *Sanoat Energetika Guruhi*-ს-

თან, უზბეკეთში სურსათის ვაჭრობის ცენტრის განვითარების მიზნით. 2022 წლის ნოემბერში არაბთა გაერთიანებული საემიროების ოფიციალური დელეგაცია იმყოფებოდა თურქმენეთის დედაქალაქ აშხაბადში, სადაც სხვა მნიშვნელოვან საკითხებთან ერთად ხელი მოეწერა თურქმენეთის საპორტო ინფრასტრუქტურის განახლების ხელშეკრულებას.

სავარაუდოა, რომ საკუთარი ეკონომიკის დივერსიფიკაციისა და პოლიტიკური გავლენების გაძლიერების მიზნით, არაბეთის გაერთიანებული საემიროები მომავალშიც გააგრძელებენ ინვესტიციების განხორციელებას საზღვარგარეთ არსებულ საზღვაო აქტივებში. წითელი ზღვის მთავარი სავაჭრო არტერიის პარალელურად ცენტრალური აზია გვევლინება, როგორც მზარდი პრიორიტეტი არაბთა გაერთიანებული საემიროების საგარეო პოლიტიკაში. აზიისა და ევროპის უმოკლეს სავაჭრო არტერიებზე ეკონომიკური გავლენის მოპოვებით შემცირდება ირანის შიიტური ისლამური რესპუბლიკის მზარდი ეკონომიკური გავლენები რეგიონში, ასევე ოფიციალურ აბუ დაბის საშუალება ეძლევა კონკურენცია გაუწიოს თურქულ/ყატარულ სავაჭრო-ეკონომიკურ გავლენებს.

საკითხის მნიშვნელობა საქართველოსა და

სრულიად სამხრეთ კავკასიის ენერგოუსაფრთხოებისთვის:

საქართველოს ენერგოუსაფრთხოებისა და ბუნებრივი რესურსების სატრანზიტო შესაძლებლობების კონტექსტში განსაკუთრებით საგულისხმოა, რომ 2022 წლის განმავლობაში ყაზახეთი იკვლევდა ხელსაყრელ მარშრუტებს რუსეთის ტერიტორიის გვერდის ავლით ევროპის ბაზარზე საკუთარი ნავთობისა და გაზის ექსპორტირებისათვის. ამ მიმართულებით გადამწყვეტი მნიშვნელობა ენიჭებოდა პროექტს, რომლითაც 2017 წლის მარტიდან დაიწყო მუშაობა საბორნე გადასასვლელმა „ალატი-აქტაუ-პორტი“,¹ რომლითაც ყაზახეთის ქ. აქტაუს პორტიდან ტანკერებით ნედლი ყაზახური ნავთობის ტრანპ-

1 Паром Курык (Казахстан) – Алят (Баку, Азербайджан). <http://www.simplextrans.com/ru/parom-kuryk-alyat-baku>

სორტირება ხდება ჯერ აზერბაიჯანში, ხოლო შემდგომ, საქართველოსა და თურქეთის ტერიტორიაზე გამავალი მილსადენების გამოყენებით - ევროპის ქვეყნებში. ზემოაღნიშნულ პროექტში ცენტრალური აზიური ქვეყნების შესაძლო ჩართულობა გაზრდის საქართველოს, როგორც ენერგორესურსების სატრანზიტო ქვეყნის მიმზიდველობას, აგრეთვე ხელს შეუწყობს დამატებითი ენერგო-ინვესტიციების მოზიდვას საქართველოში, რაც მომავალში დადებითად აისახება ქვეყნის უსაფრთხოების სეგმენტზე.

„შუა დერეფნის“ პროექტის ირგვლივ არსებულ გამოწვევებზე საუბრისას გასათვალისწინებელია, რომ ამ ეტაპზე რუსეთის ტერიტორიის გვერდის ავლით ყაზახური ნავთობის ტრანსპორტირება, გაცილებით მეტ ხარჯებთან არის დაკავშირებული, ვიდრე რუსეთის ტერიტორიაზე უკვე არსებული მილსადენების სისტემის სატრანზიტოდ გამოყენება. გასათვალისწინებელია, რომ სომხეთ-აზერბაიჯანს შორის ყარაბაღის ირგვლივ მიმდინარე კონფლიქტმა სამომავლოდ შესაძლოა საფრთხე შეუქმნას ნავთობსადენების უსაფრთხოებას კავკასიის რეგიონში. ამასთან, დამატებითი საფრთხის შემცველია რუსული საოკუპაციო ჯარების სიახლოვე საქართველოს ტერიტორიაზე გამავალ ნავთობსადენებთან, რაც ოფიციალური მოსკოვის მხრიდან შესაძლოა გამოყენებულ იქნას ალტერნატიული სატრანზიტო მარშრუტის საბოტაჟისთვის. დამატებითი ფინანსური ხარჯების გარდა, კასპიის ზღვის მონაკვეთის ტანკერებით გადალახვა საგრძნობლად ზღუდავს ტრანსპორტირებადი ნავთობის საერთო მოცულობას, ხოლო ირანის ისლამური რესპუბლიკისა და რუსეთის ფედერაციის თანხმობის გარეშე გამორიცხულია ახალი დამაკავშირებელი მილსადენის გაყვანა ყაზახეთსა და აზერბაიჯანს შორის.

არაბთა გაერთიანებული საემიროების ჩართულობა ცენტრალური აზიის რეგიონის ქვეყნების საპორტო ინფრასტრუქტურის განახლების პროცესში იძლევა შესაძლებლობას, რომ განახლებული პორტები გამოყენებულ იქნეს არა მხოლოდ ნავთობის, არამედ ბუნებრივი აირის ექსპორტის მიზნით. ამას

გარდა, საერთაშორისო ინვესტიციების (მაგ. არაბთა გაერთიანებული საემიროების ჩართულობის) ზრდა ერთგვარად ამცირებს სამხრეთ კავკასიის გავლით ტვირთების ტრანზიტთან დაკავშირებულ რისკებს. თავის მხრივ, ე.წ. „შუა დერეფანი“ სავაჭრო გზის მნიშვნელობის ზრდა წაახალისებს საქართველოს ანაკლიის პორტის პროექტში ინვესტიციის განხორციელების მსურველ საერთაშორისო კომპანიებს, რაც საგრძნობლად გააძლიერებს საქართველოს, როგორც სატრანზიტო ქვეყნის პოლიტიკურ-ეკონომიკურ მნიშვნელობასა და ტრანზიტისგან მიღებულ შემოსავლებს.

დასკვნა

ამრიგად, რუსეთ-უკრაინის ომმა კიდევ უფრო რელიეფურად წარმოაჩინა სამხრეთ კავკასიის გეოეკონომიკური მნიშვნელობა ევროკავშირის ენერგოუსაფრთხოების უზრუნველყოფაში. კერძოდ,

- ომი კასპიისპირეთის ქვეყნებს ენერგო რესურსების მსოფლიო ბაზარზე გატანის ახალ, ალტერნატიულ შესაძლებლობებს აძლევს და მნიშვნელოვან გავლენას იქონიებს ჩვენი რეგიონის უსაფრთხოებასა და სტაბილურობაზე;

- სამხრეთ კავკასიაში არსებული გეოპოლიტიკური რისკების გათვალისწინებით სასურველია განხორციელდეს უცხოელი ინვესტორების (მაგ. არაბთა გაერთიანებული საემიროების) ჩართულობის გაზრდა საქართველოსა და აზერბაიჯანის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის სექტორის განვითარებაში.

- კარგი იქნება ნავთობპროდუქტების ტრანსპორტირებაში ჩართულ აზერბაიჯანულ და ქართულ რკინიგზებთან, საბორნე გადასასვლელებთან და პორტებთან „ლოგისტიკური ჯაჭვის“ შექმნა და ყაზახური მხარისათვის შეთავაზება. ამ პროცესში აქტიურად უნდა ჩაერთვნენ საქართველოს დიასპორის და დიპლომატიის წარმომადგენლები ცენტრალურ აზიაში. უნდა მოხდეს წარმოების და გადაზიდვების მიმართულებების კომპლექსური ანალიზი და ამით პოტენციური მოსაზიდი ტვირთის, განსაკუთრებით ენერგო რესურსების, დადგენა;

- აზერბაიჯანის და საქართველოს პორტებმა ტვირთბრუნვის უფრო მეტად დივერსიფიცირება უნდა მოახდინონ, რათა მათ პერსპექტივაში შეძლონ ნავთობის და ნავთობპროდუქტების მზარდი გადაზიდვების ჰარმონიზაცია “ნაყარი ტვირთებისა” და კონტეინერების გადაზიდვებთან.

გამოყენებული ლიტერატურა:

1. AD Ports Group, *AD Ports Group Signs Strategic Agreements with KazMunayGas and Kazakhstan's Ministry of Industry & Infrastructural Development*, adportsgroup.com, January 18, 2023, <https://tinyurl.com/33az2jpp>
2. The Astana Times, *Abu Dhabi Ports Group to Develop Maritime Cooperation With Kazakhstan*, January 17, 2023, <https://tinyurl.com/mv2ba6p9>
3. FSU Oil & Gas Monitor (FSUOGM), April 5, 2023, Issue 1221, Week 14, p. 16-17.
4. DP World, *Abu Dhabi Ports Group to Develop Maritime Cooperation with Kazakhstan*
5. *Kazakhstan joins World Logistics Passport as hub for Central Asia*, DPworld.com, December 21, 2020, <https://tinyurl.com/mujb6h8k>
6. Felix K. Chang, *The Middle Corridor through Central Asia Trade and Influence Ambitions*, Foreign Policy Research Institute (FPRI), February 21, 2023, <https://tinyurl.com/47z85azt>
7. SWP: Stiftung Wissenschaft und Politik, *Russia's War on Ukraine and the Rise of the Middle Corridor as a Third Vector of Eurasian Connectivity*, SWP Comment 2022/C 64, 28 October 2022. <https://www.swp-berlin.org/10.18449/2022C64/>
8. James Jay Carafano, *Central Asia's Middle Corridor gains traction at Russia's expense*, Geopolitical Intelligence Services, August 29, 2022, <https://tinyurl.com/56snwmxf>
9. Kadyrova, Elvira, Energy, Newcentralasia.net, *Investment and port cooperation are at the top of Turkmen-Emirati summit talks*, November 22, 2022, <https://tinyurl.com/rmwp86v2>

10. გარაყანიძე, ზურაბ, „ევროკავშირში კასპიის ნავთობის ტრანსპორტირების ზოგიერთი პრობლემის შესახებ“, For.ge, 3 დეკემბერი, 2022.

11. გარაყანიძე, ზურაბ, „რუსეთ-უკრაინის ომის გავლენა ევროპის გაზის ბაზრის ფორმირებაზე“, For.ge, 27 ივნისი, 2022.

REFERENCES:

1. AD Ports Group, *AD Ports Group Signs Strategic Agreements with KazMunayGas and Kazakhstan's Ministry of Industry & Infrastructural Development*, adportsgroup.com, January 18, 2023, <https://tinyurl.com/33az2jpp>

2. The Astana Times, *Abu Dhabi Ports Group to Develop Maritime Cooperation With Kazakhstan*, January 17, 2023, <https://tinyurl.com/mv2ba6p9>

3. FSU Oil & Gas Monitor (FSUOGM), April 5, 2023, Issue 1221, Week 14, p. 16-17.

4. DP World, *Abu Dhabi Ports Group to Develop Maritime Cooperation with Kazakhstan*

5. *Kazakhstan joins World Logistics Passport as hub for Central Asia*, DPworld.com, December 21, 2020, <https://tinyurl.com/mu-jb6h8k>

6. Felix K. Chang, *The Middle Corridor through Central Asia Trade and Influence Ambitions*, Foreign Policy Research Institute (FPRI), February 21, 2023, <https://tinyurl.com/47z85azt>

7. SWP: Stiftung Wissenschaft und Politik, *Russia's War on Ukraine and the Rise of the Middle Corridor as a Third Vector of Eurasian Connectivity*, SWP Comment 2022/C 64, 28 October 2022. <https://www.swp-berlin.org/10.18449/2022C64/>

8. James Jay Carafano, *Central Asia's Middle Corridor gains traction at Russia's expense*, Geopolitical Intelligence Services, August 29, 2022, <https://tinyurl.com/56snwmxf>

9. Garakanidze, Zurab, "On Some Problems of Caspian Oil Transportation in the European Union," For.ge, December 3, 2022.

10. Garakanidze, Zurab, "Impact of the Russia-Ukraine War on

the Formation of the European Gas Market,” for.ge, June 27, 2022.

11. Kadyrova, Elvira, Energy, Newcentralasia.net, *Investment and port cooperation are at the top of Turkmen–Emirati summit talks*, November 22, 2022, <https://tinyurl.com/rmwp86v2>

PROSPECTS OF TRANSPORTING KAZAKHSTAN’S OIL USING THE SO-CALLED “MIDDLE CORRIDOR”

Giorgi Garakanidze,

The South Caucasus Energy

Security researcher, LL.M,

Tbilisi State University

ORCID ID: 0000-0002-5166-7257

E-Mail: Garakanidze.Giorgi@yahoo.com

RESUME

In January, 2023 the President of Kazakhstan welcomed the signing of an agreement between the Abu Dhabi Ports Group and KazMunaiGas National Company on a strategic partnership.

Tokayev noted that the country intends to become a full-fledged transport hub in Central Asia and in the Caspian Sea region. Kazakhstan is working on the diversification of transport corridors, paying particular attention to the Trans-Caspian International Transport Route and the International North-South Transport Corridor.

Meanwhile, UAE aims at establishing a mutually beneficial partnership and providing various maritime services and solutions in the Caspian Sea and Central Asian region. The organization specializes in building ports, economic zones, and the development of logistics and digital businesses for their international partners.

Dubai-based port operator DP World is reportedly also planning

investment in freezone project and is said to invest \$1bn in Kazakhstan Banking & Finance.

There are plans to carry out joint projects with Abu Dhabi Ports/ DP World to develop the infrastructure of seaports in order to strengthen economic ties between Kazakhstan and the UAE, including partnerships in the transport and logistics sector.

Keywords: Kazakhstan, UAE, Oil, Gas, “Middle Corridor”, Energy Security, Energy, Port Infrastructure.