

თორნიკე შარაშენიძე, გიორგი ჩერქეზიშვილი
ივნისი 2025

შუა დერეფნის პერსპექტივა

გლობალური კონფრონტაციისა და
გაურკვევლობის პირობებში



Friedrich
Ebert 
Stiftung

იმპრესარიუმი

გამომცემელი

ფრიდრიხ ებერტის ფონდი თბილისის ოფისი
ნინო რამიშვილის ქ., 1 ჩიხი, სახლი 1
0179 თბილისი, საქართველო
www.southcaucasus.fes.de

პასუხისმგებელი

მარსელ როთიგი

კონტაქტი

georgia@fes.de

დიზაინი / დაკაბადონება

ფრიდრიხ ებერტის ფონდი თბილისის ოფისი

პუბლიკაციაში გამოთქმული მოსაზრებები შესაძლოა არემთხვეოდეს
ფრიდრიხ ებერტის ფონდის პოზიციას. დაუშვებელია ფონდის მიერ
გამოცემული მასალების ფონდის წერილობითი თანხმობის გარეშე
კომერციული მიზნით გამოყენება.

ივნისი 2025

© Friedrich-Ebert-Stiftung

ფრიდრიხ ებერტის ფონდის სხვა პუბლიკაციები შეგიძლიათ იხილოთ აქ:

➤ www.fes.de/publikationen

თორნიკე შარაშენიძე, გიორგი ჩერქეზიშვილი
ივნისი 2025

შუა დერეფნის პერსპექტივა

გლობალური კონფრონტაციისა და
გაურკვევლობის პირობებში

სარჩევი

შესავალი	3
1. შუა დერეფანი: ეკონომიკური პერსპექტივები	4
1.1 ვაჭრობა და გავლენა ტრანზიტზე	4
1.2 ინფრასტრუქტურა და ინვესტიციები	5
1.3 ეკონომიკური ზრდა და დასაქმება	9
1.4 კონკურენტუნარიანობა და ბიზნესგარემო	11
2. შუა დერეფანი: გეოპოლიტიკური პერსპექტივა	14
2.1 დაინტერესებულ მხარეთა ანალიზი	14
2.2 უკრაინის ომის გავლენა და შესაძლო შედეგები	17
3. დასკვნა	22
გამოყენებული ლიტერატურა	24

შესავალი

მოცემული კვლევა შუა დერეფნის პერსპექტივასა და გამოწვევებს შეეხება. ეს სავაჭრო მარშრუტი საკმაოდ დიდი ხანია, რაც ვითარდება, მაგრამ სრული პოტენციალის მაქსიმალურად გამოყენებას ჯერ ვერ ახერხებს. უკრაინაში ომის დაწყებასაც კი, რომელმაც ჩრდილოეთის დერეფნის (აზიისა და ევროპის დამაკავშირებელი სავაჭრო გზა რუსეთის გავლით) დაბლოკვა გამოიწვია, შუა დერეფნის ამუშავების საკითხის სერიოზული გარღვევა არ მოჰყოლია. და ეს მიუხედავად იმისა, რომ ომმა დღის წესრიგში, სხვა ყველაფერთან ერთად, ალტერნატიული სავაჭრო მარშრუტების საჭიროება წარმოშვა.

შუა დერეფნის შემდგომ განვითარებას რამდენიმე პრობლემა აბრკოლებს. ამათგან უმნიშვნელოვანესია დერეფნის ქვეყნებს (ყაზახეთი, აზერბაიჯანი, საქართველო) შორის კოორდინაციის ნაკლებობა და რეგიონში დიდ აქტორებს შორის მეტოქეობა ეკონომიკური და, შესაბამისად, გეოპოლიტიკური გავლენისთვის.

კვლევა ორი ნაწილისგან შედგება. პირველი შეეხება პროექტის ეკონომიკურ ასპექტს, მის გავლენას მონაწილე ქვეყნებზე და მთლიანად რეგიონული თანამშრომლობის განვითარებაზე. მეორე ნაწილი მოიცავს პროექტის გეოპოლიტიკურ ასპექტს და მასში გაანალიზებულია პროექტით დაინტერესებული მხარეების (როგორც დიდი აქტორების, ასევე რეგიონული ქვეყნების) ინტერესები. მეორე ნაწილში განხილულია სამომავლო განვითარების სცენარებიც, რომლებიც შეიძლება უკრაინაში ომის დასრულების შემდეგ განვითარდეს; დადგინდება, რომელი სცენარი იქნება ყველაზე ხელსაყრელი შუა დერეფნის განვითარებისთვის.

მართალია, კვლევა, ზოგადად, შუა დერეფანს შეეხება, მაგრამ ის განსაკუთრებულ ყურადღებას საქართველოს უთმობს. ამის ძირითადი მიზეზი ის არის, რომ საქართველო დერეფნის ყველაზე მონყვლად რგოლს წარმოადგენს (რადგან მისი ორი რეგიონი რუსეთის სამხედრო კონტროლს ექვემდებარება). თუმცა, ამავე დროს, საქართველოს თავისი სტრატეგიული ადგილმდებარეობის წყალობით, შეუძლია შუა დერეფნის განვითარებაში უმნიშვნელოვანესი როლი შეასრულოს, უპირველესად ისეთი პროექტის მეშვეობით როგორიც ანაკლიის პორტია შავი ზღვის სანაპიროზე.

1.

შუა დერეფანი: ეკონომიკური პერსპექტივები

1.1 ვაჭრობა და გავლენა ტრანზიტზე

გაზრდილი ტვირთბრუნვა

მიუხედავად იმისა რომ საჯარო მონაცემები შუა დერეფნის სატრანზიტო ნაკადების შესახებ ხშირად არასრულყოფილია, ერთი რამ ცხადია: აღნიშნული მარშრუტი სულ უფრო მნიშვნელოვანი ხდება, როგორც ტრადიციული სავაჭრო გზების ალტერნატივა. ეს ტენდენცია ძირითადად განპირობებულია მნიშვნელოვანი გეოპოლიტიკური მოვლენებით, მაგალითად, ისეთით, როგორიც არის რუსეთ-უკრაინის ომი, რომელმაც მნიშვნელოვნად დაარღვია ლოგისტიკური კავშირები და ჩრდილოეთის დერეფნის სანდოობა საექვო გახადა (Organisation for Economic Co-operation and Development [OECD], 2023).

აღნიშნულ მოვლენებამდე, 2019 - 2021 წლებში ჩინეთსა და ევროპას შორის სახმელეთო ვაჭრობის დაახლოებით 86% ჩრდილოეთის დერეფნის მეშვეობით ხორციელდებოდა (რუსეთისა და ბელარუსის გავლით), ხოლო შუა დერეფანი საერთო სატრანსპორტო ნაკადების 1%-ზე ნაკლებს შეადგენდა. ამავე პერიოდში ჩინეთ-ევროპის სავაჭრო გზებს შორის დომინირებდა საზღვაო გადაზიდვები, რომლებიც მთლიანი მოცულობის 91%-ს შეადგენდა, მაშინ როდესაც სარკინიგზო გადაზიდვების წილი მხოლოდ 3.3% იყო (World Bank, 2023).

როგორც უკვე აღინიშნა, რეგიონში მიმდინარე სამომარმა მოქმედებებმა 2022 წელს შუა დერეფნის გამოყენება მნიშვნელოვნად დააჩქარა. 2021 წელთან შედარებით, აღნიშნულ მარშრუტზე ვაჭრობის მოცულობა 10%-ით გაიზარდა. ეს ცვლილება ომთან დაკავშირებულ სანქციებს უკავშირდება, განსაკუთრებით, ენერგორესურსებისა და ტექნოლოგიური პროდუქციის გადაზიდვის თვალსაზრისით. მსოფლიო ბანკის (2023) მონაცემებით, მხოლოდ ამ ერთი წლის განმავლობაში, 2019-2021 წლების საშუალო მაჩვენებელთან შედარებით, საქართველოსა და აზერბაიჯანის სავაჭრო ბრუნვა 45%-ით, ყაზახეთის კი - 72%-ით გაიზარდა.

ეს რიცხვები არ იძლევა სრულ წარმოდგენას შექმნილ მდგომარეობაზე. მიუხედავად იმისა, რომ შუა დერეფნის მნიშვნელობა გაიზარდა, მან მაინც ვერ შეძლო ჩრდილოეთ დერეფნის ჩანაცვლება. ამ უკანასკნელის მთავარ ალტერნატივად საზღვაო გადაზიდვები იქცა. 2022 წლის მონაცემების მიხედვით ჩინეთსა და ევროკავშირს შორის გადაზიდვები 2021 წელთან შედარებით მთელი 115%-ით გაიზარდა (World Bank, 2023).

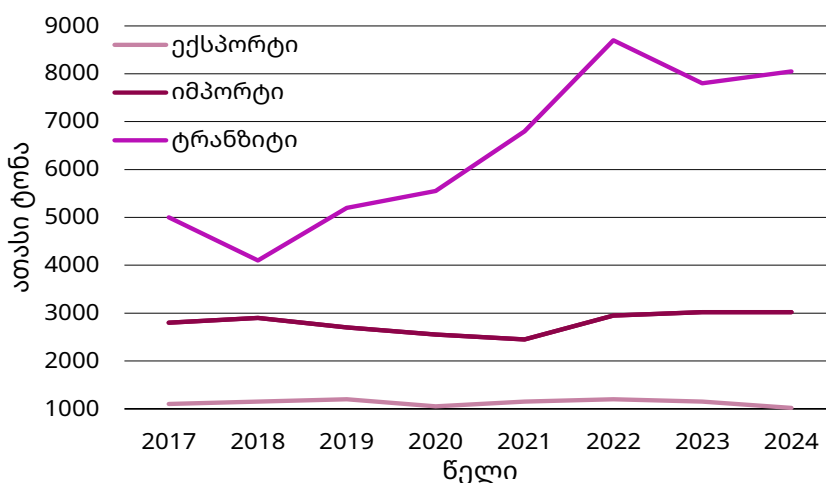
და მაინც, მიუხედავად იმისა, რომ შუა დერეფანმა გლობალური მასშტაბით დიდი გავლენა ვერ მოახდინა, რეგიონულ დონეზე მისი გავლენა უდავოა. პროექტი ხელს უწყობს არა მხოლოდ მარშრუტზე მდებარე ქვეყნების (ყაზახეთი, აზერბაიჯანი, საქართველო) სავაჭრო პარამეტრების გაძლიერებას,

არამედ მათი სატრანზიტო ჰაბებად ჩამოყალიბების შესაძლებლობასაც ქმნის, რაც დივერსიფიცირებასა და დამატებითი ფისკალური სარგებლის მიღებას უზრუნველყოფს. 2022 წელს ცენტრალური აზიიდან ან/და ჩინეთიდან კასპიის ზღვის გავლით ტვირთბრუნვის მოცულობების ზრდა იმის თვალსაჩინო მაგალითია, თუ რამდენად შეიცვალა სავაჭრო გზები ჩრდილოეთის დერეფნიდან. ეს გადანაცვლება ერთგვარ მომენტუმს ქმნის შუა დერეფნისთვის მისი კომერციული მიზიდველობისა და კონკურენტუნარიანობის დასამტკიცებლად - ომის დასრულებისა და სანქციების მოხსნის შემდეგაც.

სარკინიგზო გადაზიდვები ქვეყნების მიხედვით

დიაგ. 1

რკინიგზა - საერთაშორისო გადაზიდვები (ათასი ტონა)



წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური

სტატისტიკურ მონაცემებზე დაყრდნობით, ყველაზე მნიშვნელოვანი ზრდა დაფიქსირდა სარკინიგზო ტრანზიტთან მიმართებით. იგი 2018-2022 წლებში გაორმაგდა (4,000 ტონიდან 8,000 ტონამდე გაიზარდა). სატრანზიტო ტვირთბრუნვა მნიშვნელოვნად აჭარბებს შიდა სავაჭრო ბრუნვას, რაც კიდევ ერთხელ ადასტურებს, რამდენად მნიშვნელოვანია შუა დერეფნის როლი საქართველოს გავლით სატვირთო ნაკადების გადაზიდვის თვალსაზრისით.

მეორე მხრივ, საგზაო გადაზიდვებს, ყველა კატეგორიასთან (ექსპორტი, იმპორტი) მიმართებით, ახასიათებს მკაფიო ზრდის ტრაექტორია.

ამავდროულად 2017-2024 წლებში, საგზაო სატვირთო ტრანზიტი მნიშვნელოვნად გაიზარდა და ბევრად აღემატება სარკინიგზო გადაზიდვების ტვირთების მოცულობის მაჩვენებელს.

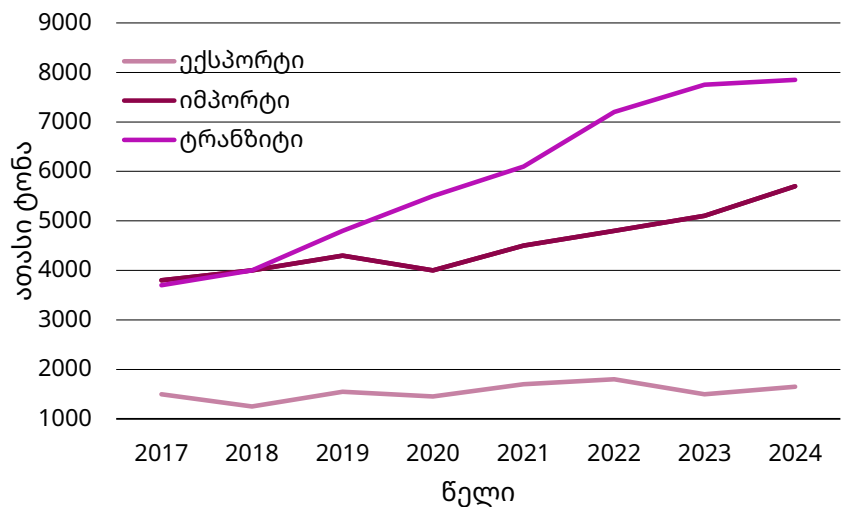
საბაჟო შემოსავლები და ტარიფები

შუა დერეფანს აქვს მნიშვნელოვანი ფისკალური და ეკონომიკური სარგებლის გენერირების პოტენციალი. დერეფნის გამოყენებით გაზრდილი რეგიონული და ტრანზიტული სავაჭრო ტრანზაქციების ზრდასთან ერთად მოსალოდნელია საბაჟო შემოსავლების გაზრდაც. დღევანდელი მდგომარეობით, ყაზახეთის შემთხვევაში მის იმპორტში რუსეთის წილი 39% -ს შეადგენს. შუა დერეფნის მეშვეობით უნდა მოხდეს სავაჭრო გზების დივერსიფიცირება და რუსეთზე დამოკიდებულების შემცირება, რაც საბაჟო შემოსავლების ზრდას განაპირობებს.

ქვეყნების საბაჟო გამშვებ პუნქტებზე ტვირთბრუნვის ზრდის კვალდაკვალ მოსალოდნელია სატარიფო და ლოგისტიკასთან დაკავშირებული სხვადასხვა გადასახადის კორექტირება სახელმწიფოების მხრიდან. ლოგისტიკური სერვისების მიმწოდებლების, პორტების ოპერატორებისა და სარკინიგზო კომპანიების გაზრდილი აქტივობები ავტომატურად პოზიტიურად აისახება სხვადასხვა ბიზნესის ბრუნვაზე და ახალი სამუშაო ადგილების შექმნაზე. ეს თავის მხრივ, გაზრდის საშემოსავლო, დღგ და სხვა ტიპის გადასახადების წვლილს. მსოფლიო ბანკის გათვლით, გაუმჯობესებული ლოგისტიკა და ინფრასტრუქტურა 2030 წლისთვის 44%-ით გაზრდის ტვირთების მოცულობას აზერბაიჯანში, საქართველოსა და ყაზახეთში - რაც პირდაპირ უკავშირდება ფისკალური შემოსავლების ზრდას.

საგზაო გადაზიდვები

საგზაო ტრანსპორტი - საერთაშორისო გადაზიდვები (ათასი ტონა)



წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური

1.2 ინფრასტრუქტურა და ინვესტიციები

შუა დერეფნის განვითარების ერთ-ერთ მნიშვნელოვან ფაქტორს წარმოადგენს შესაბამისი ინფრასტრუქტურის განვითარება და მასში როგორც მონაწილე სახელმწიფოების, ისე კერძო სექტორის აქტიური ჩართულობა. ეს ყველაფერი, თავის მხრივ, დამატებით ინვესტიციების მოზიდვას საჭიროებს.

ინფრასტრუქტურა მოიცავს როგორც სახმელეთო, ისე სარკინიგზო და საჰაერო გადაზიდვების უზრუნველყოფას ასევე სასაზღვრო გამშვები პუნქტების განვითარებასა და შესაბამისი სისტემების დანერგვას. ეს ხელს შეუწყობს მთლიანი დერეფნის ეფექტიანობის გაუმჯობესებას.

2023 წლის მსოფლიო ბანკის კვლევის შედეგების მიხედვით, შუა დერეფანი ნაკლებად კონკურენტული იყო ჩრდილოეთის მარშრუტთან შედარებით როგორც ფასების, ისე დროის თვალსაზრისით. მაგალითად, ჩინეთიდან ევროპის მიმართულებით შუა დერეფნის გავლით კონტეინერის FEU (forty-foot equivalent unit) გადაზიდვის ფასი 2500 აშშ დოლარიდან 3250 აშშ დოლარამდე მერყეობდა. რაც შეეხება დროს, მაგალითად, ყაზახეთიდან რუმინეთის პორტებამდე გადაზიდვისთვის 50 დღე იყო საჭირო.

დერეფნის განვითარებისთვის ყველაზე მნიშვნელოვანი საჰაერო ინფრასტრუქტურაა. არაერთი კვლევის თანახმად, შავ ზღვაზე ერთ-ერთი ყველაზე ძვირი საჰაერო მომსახურება ქართულ პორტებშია. ამასთან ერთად, ტექნიკური პრობლემები, რომლებიც მომსახურების ეფექტიანობას აფერხებს, რისი მიზეზიც რკინიგზასა და საგზაო მაგისტრალთან ნავმისადგომების არახელსაყრელი მდებარეობაა.

რაც შეეხება კასპიის ზღვის პორტებს, აქაც მნიშვნელოვან გამოწვევას წარმოადგენს ინფრასტრუქტურა, ეფექტიანობა და კასპიის ზღვის დონის კლება.

ყაზახეთი შუა დერეფანში ორი პორტით არის წარმოდგენილი: აქტაუსა და კურუკის პორტებით. მათი ჯამური გამტარუნარიანობა წლიურად 24 მლნ ტონას შეადგენს, თუმცა 2022 წელს ამ პორტებმა მხოლოდ 4.7 მლნ ტონა გაატარა, რომლიდანაც 52% ნედლი ნავთობი, 14% კონტეინერები, 20% კი მარცვლეული იყო (World Bank. 2023). აზერბაიჯანის საპორტო ინფრასტრუქტურა ძირითადად ბაქოს სიახლოვეს მდებარეობს. 2024 წელს ბაქოს პორტმა 7.6 მლნ ტონა ტვირთი გაატარა, რაც 2023 წლის მაჩვენებელს 3.2%-ით აღემატება. მისი გამტარუნარიანობა წლიურად 15 მლნ ტონას აჭარბებს. ამას ემატება როგორც ნაყარი ტვირთების, ისე სასუქების ტერმინალები.

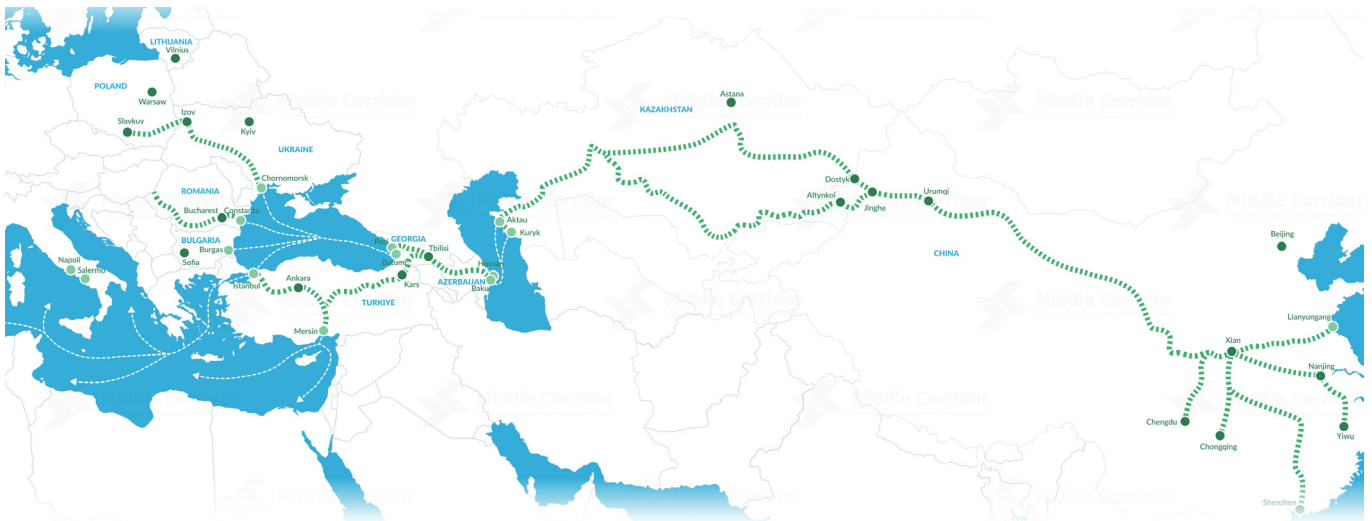
საქართველოს ორი პორტი აქვს შავ ზღვაზე- ფოთისა და ბათუმის პორტები. ორივე პორტის გამტარუნარიანობა 33 მლნ ტონას შეადგენს. ქართულმა პორტებმა (ყულევის და სუფსის ტერმინალების ჩათვლით) 2024 წელს 15.5 მლნ ტონა ტვირთი გაატარა, რაც 6%-ით აღემატება წინა წლის მონაცემებს. რაც შეეხება ფოთისა და ბათუმის საკონტეინერო გადაზიდვებს, მან 2024 წელს 636,000 TEU შეადგინა და წინა წელთან შედარებით 8%-ით შემცირდა. გარდა ამისა, ანაკლიის ღრმანყოფილებაში პორტის მომავალი პროექტი პერსპექტიულ შესაძლებლობებს გვთავაზობს. ამოქმედების პირველ ფაზაში პორტი წელიწადში 8 მლნ ტონა ტვირთის გატარებას შეძლებს და 10 000 TEU-მდე ტევადობის გემებს მიიღებს. მნიშვნელოვანია, რომ გადაზიდვის დროის ხანგრძლივობა არსებულ პორტებთან შედარებით 60%-ით შემცირდება.

ინფრასტრუქტურის განვითარება და მისი ეფექტიანად მართვა მნიშვნელოვნადაა დამოკიდებული კერძო/საჯარო პარტნიორობით შექმნილ პრო-

ექტებზე. მაშინ, როცა საქართველოს პორტებს სრულად აკონტროლებს კერძო სექტორი, სახელმწიფოს როლი ლიმიტირებულია და მხოლოდ მარეგულირებლის (ისიც ფასზე ვერ ახდენს გავლენას) და უსაფრთხოების ფუნქციით შემოიფარგლება, ყაზახეთში სახელმწიფო კომპანია ნაწილობრივ თანამშრომლობს კერძო სექტორთან და მისი წილობრივი თანამონაწილეა. სახელმწიფო სპეციალიზებულ საკონტეინერო გადაზიდვებზე გემებსაც ფლობს. რაც შეეხება აზერბაიჯანს, სახელმწიფო აკონტროლებს საპორტო ინფრასტრუქტურას. ასევე სახელმწიფო შვილობილი კომპანიით (ASCO) ფლობს ნავთობის ტანკერებს, მშრალი ტვირთების გადაზიდვებზე გემებს, სარკინიგზო და სატვირთო ბორნებს.

გადაზიდვების ეფექტიანობისა და ტრანსპორტირების დროის შემცირებას სარკინიგზო გადაზიდვები და შესაბამისი ინფრასტრუქტურის განვითარება უზრუნველყოფს. შუა დერეფნის რკინიგზის მონაწილე ქვეყნები ჩინეთს ყაზახეთის სარკინიგზო ხაზის საშუალებით უკავშირდებიან. იქიდან გამომდინარე, რომ რკინიგზები სრულად სახელმწიფოს ეკუთვნის, ლიმიტირებულია ინვესტიციები და ძველი საბჭოთა რკინიგზის მოდერნიზების პროცესი წელი ტემპით მიმდინარეობს. მაგალითად, საქართველოს გავლით შავი ზღვის პორტებამდე რკინიგზის გამტარუნარიანობა 30 მატარებელს შეადგენს, დატვირთვა 70%-ამდეა. 2024 წელს რკინიგზით გადაზიდული ტვირთების მოცულობამ 13.6 მლნ ტონა შეადგინა, რაც უმნიშვნელო ზრდაა 2023 წლის მონაცემებთან შედარებით, 2022 წელთან მიმართებით კი 1.1 მლნ ტონით ნაკლებია. აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ ბაქო-თბილისი-ყარსის დამაკავშირებელი ახალი რკინიგზის სრული დატვირთვით ამოქმედება და რკინიგზის მოდერნიზაციის პროექტი, რომელიც 2011 წელს დაიწყო და 2025 წელს დასრულდება, მნიშვნელოვნად გააუმჯობესებს საქართველოს სატრანზიტო როლს შუა დერეფანში.

შუა დერეფანი



გამოწვევები და ბარიერები

სასიცოცხლო ინფრასტრუქტურის განვითარებისთვის საჭირო ინვესტიციების მოზიდვის შემაფერხებელი ფაქტორების გამოვლენა ყოვლისმომცველ ანალიზს საჭიროებს. არსებობს მრავალი ანგარიში, რომლებმაც გამოავლინეს ისეთი ფაქტორები, როგორებიცაა შუა დერეფნის ქვეყნებს შორის ერთიანი მმართველობისა და კოორდინაციის ნაკლებობა. გარდა ამისა, ინვესტორების განწყობაზე გავლენას ახდენს ყაზახეთში, საქართველოსა და აზერბაიჯანში დაფინანსების შეზღუდული შესაძლებლობები - განსაკუთრებით სახელმწიფოს საკუთრებაში არსებული პორტებისა და რკინიგზის ოპერატორებს შორის, რომლებიც, არსებული დავალიანებებიდან გამომდინარე, მნიშვნელოვნად არიან დამოკიდებული საჯარო ფინანსებზე ან სხვა საერთაშორისო წყაროებისგან მიღებულ ფინანსურ დახმარებაზე.

შუა დერეფანთან დაკავშირებულ ერთ-ერთ მთავარ გამოწვევად კვლავ რჩება რკინიგზის ოპერატორებს შორის ელექტრონულ მონაცემთა გაცვლის არარსებობასთან და არაეფექტიანობასთან დაკავშირებული საკითხები, რომლებმაც შესაძლოა შუა დერეფანში ტვირთების მოძრაობის შეფერხება გამოიწვიოს. მთავარ პრობლემებს შორის შეიძლება დასახელდეს პორტებში გამოყენებულ ციფრულ სისტემებსა და რკინიგზის მართვისა და ექსპლუატაციისთვის გამოყენებულ სისტემებს შორის ინტეგრაციის არარსებობა. ეს შეუსაბამობა ხელს უშლის შემოსულ ტვირთებსა და გამავალ მატარებლებს შორის ეფექტიან კოორდინაციას.

გამოწვევად რჩება მონაცემების მიმოცვლის ფრაგმენტულობაც. ამ პრობლემების გადასაჭრელად საჭიროა ერთიანი, ურთიერთთავსებადი სისტემების დანერგვა და პროცესების გაციფრულება. გარდა ამისა, კრიტიკულად მნიშვნელოვანია რეალურ დროში მოხდეს მონაცემთა მიმოცვლა, რათა გაუმჯობესდეს ტრანზიტული ტვირთების მოძრაობის თვალყურის მიდევნება. მნიშვნელოვანია მონაცემების ელექტრონული გაცვლა რკინიგზის ოპერატორებს, საბაჟო და სასაზღვრო კონტროლის ორგანოებს შორის. ეს მნიშვნელოვნად შეამცირებს როგორც ზოგად შეცდომებს, ისე დოკუმენტბრუნვის არაეფექტიანობას.

გაციფრულების საჭიროება აშკარაა საბაჟო პროცედურების გამოყენებისას. ხშირია შემთხვევა, როდესაც საბაჟო და სასაზღვრო კონტროლის ორგანოები სხვადასხვა პლატფორმასა და სისტემას იყენებენ და მონაცემთა შეგროვება-შენახვის პროცესსაც სხვადასხვა სტანდარტით განსაზღვრავენ. ეს კი დამატებით საჭიროებს ადამიანის მიერ სამუშაოს ხელით შესრულებას და იწვევს დოკუმენტების დუბლირებას და ა.შ. მსგავსი შეუსაბამობა არა მხოლოდ ახანგრძლივებს განბაჟების დროს, არამედ აფერხებს ტვირთბრუნვას.

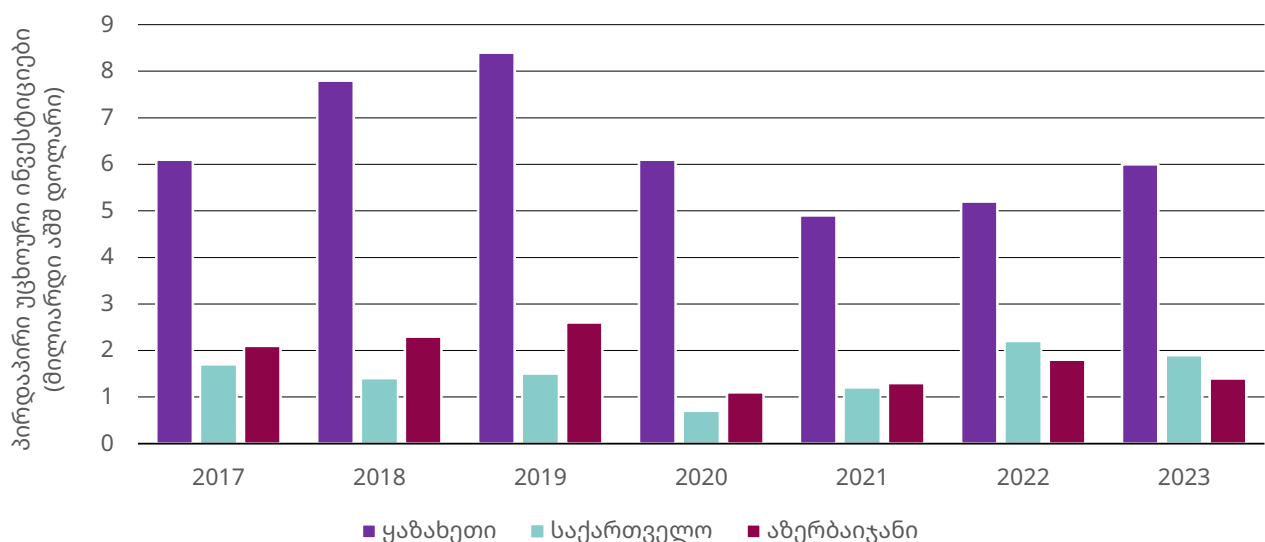
ინვესტიციები

როგორც აღინიშნა, შუა დერეფანი თანდათან გარდაიქმნა ტრადიციული სავაჭრო მარშრუტების სოლიდურ ალტერნატივად. ეს ფაქტორი პოზიტიურად აისახა სამივე ქვეყნის სტრატეგიულ პოზიციონირებაზე. შუა დერეფნის მზარდი პოპულარობა

FDI ქვეყნების მიხედვით

დიაგ. 3

პირდაპირი უცხოური ინვესტიციების მოცულობა (BoP, მიმდინარე აშშ დოლარი): 2017 - 2023



წყარო: მსოფლიო ბანკი, 2025

სამივე ქვეყნის საინვესტიციო კლიმატზეც ახდენს გავლენას. სარკინიგზო გადაზიდვების მოცულობათა ნაწილში ყაზახეთი ლიდერობს. იგი ცენტრალური აზიის ტვირთების მოცულობის 80%-ს მოიცავს. 2030 წლის გეგმის შესაბამისად ყაზახეთმა აიღო პასუხისმგებლობა, რომ განახორციელებს 40 მლრდ აშშ დოლარის მოცულობის ინვესტიციას რკინიგზის, პორტების (აქტაუ და კურუკი) და ლოგისტიკური ჰაბების განვითარებისთვის (OECD, 2023), მაგრამ როგორც პირდაპირი უცხოური ინვესტიციების სტატისტიკა აჩვენებს, 2000-2021 წლებში ჩინელების მიერ ყაზახეთში განხორციელებული ინვესტიციები (60 მლრდ აშშ დოლარზე მეტი) ძირითადად მიმართული იყო ისეთი სექტორისკენ, როგორიცაა ენერგეტიკა. მხოლოდ მცირე ნაწილი იყო განსაზღვრული ტრანსპორტის სექტორისთვის (Paterson, 2024). 2017-2023 წლებში ყაზახეთის ეკონომიკაში პირდაპირი უცხოური ინვესტიციების შემოდინების ზრდა დაფიქსირდა. მათი მოცულობა 20.96 მლრდ. აშშ დოლარიდან 23.99 მლრდ. აშშ დოლარამდე გაიზარდა. თუმცა 2023 წლის ინვესტიციების მოცულობა მაინც ჩამორჩება 2022 წლის მაჩვენებელს, რომელიც 28.17 მლრდ დოლარს შეადგენდა.

უშუალოდ ტრანსპორტისა და დასაწყობების სექტორსაც ახასიათებს პირდაპირი უცხოური ინვესტიციების შემოდინების ტენდენცია. ყაზახეთის შემთხვევაში აღნიშნული მაჩვენებელი 2017 წლის 791.4 მლნ აშშ დოლარიდან 1 მლრდ. აშშ დოლარამდე გაიზარდა 2019-2022 წლებში. კორონავირუსის პანდემიის მიუხედავად, ტრანსპორტის და ლოგისტიკის სექტორმა მაინც მოახერხა 897.3 მლნ აშშ დოლარის მოცულობის ინვესტიციის მოზიდვა. ლოგისტიკის და სატრანსპორტო ჰაბის თვალსაზრისით მსგავსი სტაბილური საინვესტიციო ტრაექტორია შეიძლება ყაზახეთის როლის მნიშვნელობის საერთაშორისო აღიარებად მივიჩნიოთ.

არსებული სტატისტიკის შესაბამისად, პირდაპირი უცხოური ინვესტიციების შემოდინებამ საქართველოში პიკს 2022 წელს მიაღწია და 2,25 მლრდ აშშ დოლარი შეადგინა. ყველაზე დაბალი მაჩვენებელი 2020 წელს დაფიქსირდა. კორონავირუსის პანდემიის გამო ინვესტიციების მაჩვენებელი 0.5 მლრდ. აშშ დოლარამდე შემცირდა. ტრანსპორტისა და დასაწყობების სექტორზე დეტალური დაკვირვება სექტორთან მიმართებით უფრო დრამატულ ტრაექტორიას გვაჩვენებს. 2017 წლის მონაცემებით, სექტორში შემოდინებული უცხოური ინვესტიციების მოცულობამ 468 მლნ აშშ დოლარი შეადგინა, რაც დაახლოებით იმავე წელს შემოდინებული მთლიანი ინვესტიციების მოცულობის მეოთხედი იყო. ამ სექტორში ინვესტიციების მოცულობა მკვეთრად შემცირდა ბოლო წლების განმავლობაში და 2021 წლის მონაცემებით მხოლოდ 3.2 მლნ აშშ დოლარი შეადგინა. მიუხედავად იმისა, რომ საქართველოში ამ სექტორში დაფიქსირდა ზრდა, 2022-2023 წლების პერიოდში (87.6 მლრდ აშშ დოლარი და 165.4 მლრდ. აშშ დოლარი

შესაბამისად) მაჩვენებელი მაინც მკვეთრად ჩამორჩება 2017 წელს დაფიქსირებულ პიკურ მაჩვენებელს.

პირდაპირი უცხოური ინვესტიციებთან დაკავშირებული რყევა დამახასიათებელი იყო აზერბაიჯანისთვისაც. 2017-2019 აზერბაიჯანში დაფიქსირდა ზრდა, რომელსაც მოჰყვა მკვეთრი შემცირება 2020 წლის კორონავირუსის პანდემიის გამო. ამის მიუხედავად, ქვეყანამ მოახერხა მაჩვენებლების გაუმჯობესება. 2022 წელს შემოდინება 1.7 მლრდ აშშ დოლარამდე გაიზარდა, მაგრამ 2023 წელს კვლავ შემცირდა. აზერბაიჯანის ტენდენციაზე დაკვირვება აჩვენებს ქვეყანაში პირდაპირი უცხოური ინვესტიციების კავშირს ნავთობის ბაზრების დინამიკასთან. სამწუხაროდ, აზერბაიჯანის შემთხვევაში, ხელმისაწვდომი მონაცემების სიმწირის გამო, ვერ ხერხდება ტრანსპორტისა და დასაწყობების წილის როლის განსაზღვრა მთლიან ინვესტიციებში.

1.3 ეკონომიკური ზრდა და დასაქმება

ისტორიულად სავაჭრო მარშრუტები მიიჩნევა ეკონომიკური ზრდის ერთ-ერთ მთავარ მამოძრავებელ ძალად იმ რეგიონებისთვის, რომლებიც ამ მარშრუტზე მდებარეობენ. სავაჭრო გზები ხელს უწყობს მრავალფეროვანი ეკონომიკური აქტივობების განვითარებას - ზოგიერთი დიდი ლოგისტიკური ცენტრის ფუნქციას იძენს, ზოგი კი სტრატეგიულ კარიბჭედ ყალიბდება. გარდა ამისა, სატრანსპორტო მომსახურების ზრდა, ამ რეგიონების ტრანზაქციული და სერვისის შეთავაზებაზე ორიენტირებულობის გამო, მკაფიოდ გამოხატავს ფიზიკურ ინფრასტრუქტურასა და ადამიანურ კაპიტალს შორის მჭიდრო ურთიერთდამოკიდებულებას - რაც მოითხოვს არა მხოლოდ ძლიერ ლოგისტიკურ ქსელებს, არამედ ძლიერ მმართველობით (მენეჯერულ) და საოპერაციო ცოდნას.

მაგალითად, მოსალოდნელია, რომ მხოლოდ ანაკლიის ღრმანყოფილას პორტი სექტორში, მინიმუმ, ათას ახალ სამუშაო ადგილს შექმნის, რაც იმის ნათელი დემონსტრირებაა, როგორ შეუძლია ინფრასტრუქტურულ პროექტს შექმნას ახალი სამუშაო ადგილები და გაზარდოს შუა დერეფნის ეკონომიკური შესაძლებლობები.

ამ თვალსაზრისით, შუა დერეფანიც არ წარმოადგენს გამონაკლისს, რადგან აქვს მისი მთავარი მონაწილე ქვეყნებისთვის (საქართველო, აზერბაიჯანი, ყაზახეთი) დიდი ეკონომიკური სარგებლის მოტანის პოტენციალი (სარგებელი როგორც პირდაპირი, ისე არაპირდაპირი გზით), მათ შორის, მშპ-სა და დასაქმებულთა მაჩვენებლის ზრდის თვალსაზრისით. რეგიონული და გლობალური სავაჭრო გზებისა და ნაკადების სტრუქტურის ცვლილების ფონზე, შუა დერეფანი სულ უფრო მეტ მნიშვნელობას იძენს არა მხო-

ლოდ როგორც ტრანზიტული მარშრუტი, არამედ როგორც სხვადასხვა ეკონომიკური საქმიანობის დივერსიფიკაციისა და ახალი სამუშაო ადგილების შექმნის სტრატეგიული ინსტრუმენტი.

მშპ-ს კონტრიბუცია

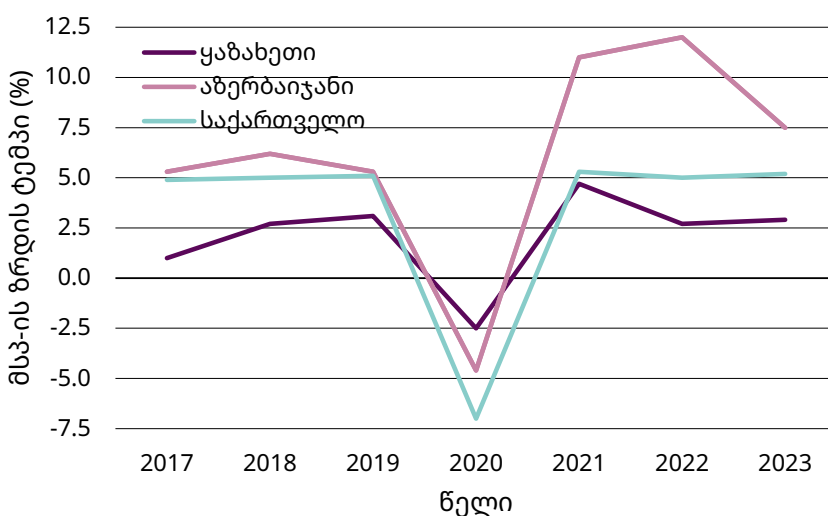
მოცემული კვლევის მიზნის შესაბამისად შუა დერეფნის ეკონომიკური კონტრიბუცია ორი პერსპექტივის გათვალისწინებით გაანალიზდა: პირდაპირი ეფექტი, რომელიც დაკავშირებულია ვაჭრობისა და ლოგისტიკური სერვისის შეთავაზებასთან და არაპირდაპირი ეფექტი, რომელიც გაზრდილ ინვესტიციებს, რეგიონულ ინტეგრაციასა, და ინდუსტრიული აგლომერაციის პოტენციალს უკავშირდება. მსოფლიო ბანკის წინასწარი გათვლით 2030 წლისთვის შუა დერეფნით ტრანსპორტირებული ტვირთების მოცულობა გასამმაგდება. შესაბამისად, 2022 წლის 3.7 მლნ-ტონიანი მაჩვენებელი 2030 წლისთვის 11 მლნ ტონამდე გაიზრდება. აღნიშნულ ზრდას ძირითადად ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესება და ქვეყნებს შორის პოლიტიკის კოორდინაცია განაპირობებს.

აღსანიშნავია, რომ გაზრდილი სავაჭრო აქტივობა პოზიტიურად აისახა სხვადასხვა ინდუსტრიაზე. ახალი ტენდენციების მიხედვით ტრანსპორტისა და დასაწყობების სექტორი გამოვლინდა, როგორც ეკონომიკური ექსპანსიის მამოძრავებელი ძალა. მნიშვნელოვანია გავითვალისწინოთ, რომ ცვლილებათა მასშტაბი განსაკუთრებით თვალსაჩინოა მაშინ, როდესაც ხდება მათი შედარება უკვე არსებულ სექტორებთან. მიუხედავად იმისა, რომ სოფლის მეურნეობა და ტურიზმი საქართველოს ეკონომიკის საკვანძო სექტორებს წარმოადგენს, ორივე მო-

წყვლადი აღმოჩნდა კლიმატის ცვლილებასთან, პანდემიასთან ან/და გეოპოლიტიკურ ბიძგებთან დაკავშირებულ საკითხებთან მიმართებით. რეგიონული ეკონომიკური დივერსიფიკაციებისა და გლობალურ ღირებულებათა ჯაჭვში ინტეგრირების შესაძლებლობის გაზრდით შუა დერეფანი ქმნის გრძელვადიან სტრატეგიულ პოტენციალს. მაგალითად, ბოლო მონაცემების მიხედვით, პანდემიით გამოწვეული ნეგატიური შედეგები საქართველოს ეკონომიკის თითქმის ყველა სექტორს შეეხო, განსაკუთრებით კი- ტურიზმს. მაგალითად, 2020 წლის ივლისში წინა წლის იმავე პერიოდთან შედარებით უცხოელი ვიზიტორებისგან მიღებული შემოსავალი 1.1 მლრდ აშშ დოლარით შემცირდა. 95.6%-ით შემცირდა ვიზიტორების რაოდენ-

მშპ-ის რეალური ზრდა (2017-2023)

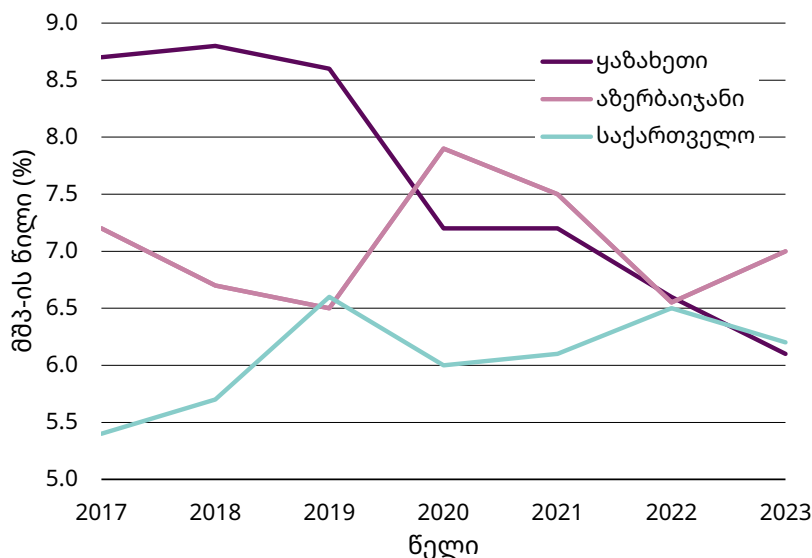
დიაგ. 4



წყარო: საქართველოს, აზერბაიჯანის და ყაზახეთის სტატისტიკის ეროვნული სამსახურები

ტრანსპორტი და დასაწყობების სექტორი მშპ-ში

ტრანსპორტი და დასაწყობება მშპ-ში (2017-2023)



წყარო: საქართველოს, აზერბაიჯანის და ყაზახეთის სტატისტიკის ეროვნული სამსახურები

ნობაც. მაშინ, როდესაც გადაზიდვებისა და ლოგისტიკის მაჩვენებლები სწრაფად დაუბრუნდა ძველ ნიშნულს. განსაკუთრებით გეოპოლიტიკური მოთხოვნების ზრდის შედეგად, რაც დიდწილად უკრაინაში რუსეთის შეჭრით იყო განპირობებული (Tokmazishvili, 2020).

ტრანსპორტისა და დასაწყობების სექტორის გავლენის ანალიზი ქვეყნების მშპ-ზე აჩვენებს, რომ 2017-2023 წლებში სექტორს განსხვავებული როლი ჰქონდა სამივე ქვეყნის ეკონომიკაში. ყაზახეთის შემთხვევაში მისი წილი 2017 წლის პიკური მაჩვენებლიდან - 8.69 % 2023 წელს 6.07%-მდე შემცირდა. მსგავსი ვარდნა შესაძლებელია აიხსნას სექტორში არსებული გამოწვევებითა და ტრანსპორტისა და დასაწყობების სექტორში გაზრდილი კონკურენტული გარემოთი. აზერბაიჯანის შემთხვევაში სექტორის გავლენა ქვეყნის ეკონომიკაზე მკვეთრად იცვლებოდა საანგარიშო პერიოდის განმავლობაში და 2023 წელს 7%-იან ნიშნულს გაუტოლდა. მიუხედავად იმისა, რომ საქართველოში 2017 წლის მონაცემები დანარჩენ ორ ქვეყანასთან შედარებით მოკრძალებული იყო, სექტორის გავლენას ქვეყნის ეკონომიკაზე ახასიათებდა თანმიმდევრულად მზარდი ტენდენცია, რომელმაც პიკს 2022 წელს მიაღწია და 6.48% შეადგინა, თუმცა, 2023 წელს 6.13%-მდე შემცირდა. მსგავსი ტენდენცია ნათლად ასახავს საქართველოს მზარდ სტრატეგიულ მნიშვნელობას რეგიონულ ლოგისტიკაში, რაც, თავის მხრივ, ქვეყანაში არსებული სამეწარმეო გარემოს, ლიბერალური სავაჭრო რეჟიმისა და შავ ზღვაზე გასასვლელის ეფექტიანად გამოყენების შედეგია.

დასაქმების შესაძლებლობები და უნარ-ჩვევების დეფიციტი

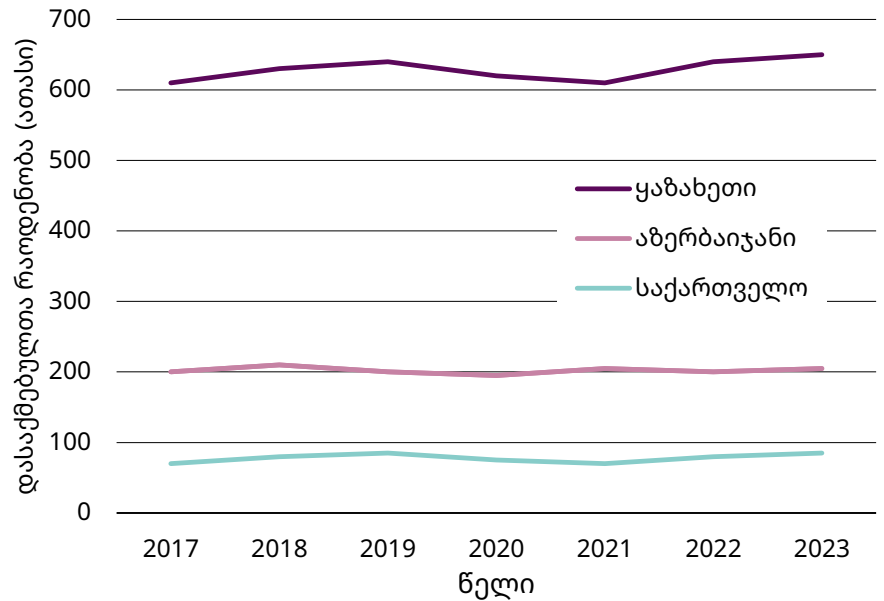
შუა დერეფნის ეკონომიკური განვითარების პროცესის თანმდევი ახალი სამუშაო ადგილების შექმნა, განსაკუთრებით ტრანსპორტის, ლოგისტიკისა და მათთან დაკავშირებული სხვადასხვა მიმართულებით. აღნიშნული ტენდენცია განსაკუთრებით დამახასიათებელია შუა დერეფნის მარშრუტზე მდებარე ქვეყნებისთვის. საქართველოს, ყაზახეთისა და აზერბაიჯანის შემთხვევაში მულტიმოდალური სატრანსპორტო ქსელის განვითარების კვალდაკვალ ნავარაუდებია პოზიტიური ძვრები ახალი სამუშაო ადგილების შექმნის თვალსაზრისით (OECD, 2023).

ეკონომიკური თანამშრომლობისა და განვითარების ორგანიზაციის (OECD) კვლევის შედეგებზე დაყრდნობით ახალი ლოგისტიკური ჰაბების შექმნა, საპორტო და სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის განვითარება და ციფრული საბაჟო სერვისის სისტემების დანერგვა ქმნის ახალი სამუშაო ადგილების შექმნის შესაძლებლობებს ისეთი მიმართულებებით, როგორებიცაა ტვირთის მართვა, საპორტო და სარკინიგზო მენეჯმენტი და ინტერმოდალური ლოგისტიკური კოორდინაცია.

არსებული სტატისტიკის ანალიზი აჩვენებს, რომ ტრანსპორტისა და დასაწყობების სექტორი სამივე ქვეყნის შემთხვევაში მნიშვნელოვან როლს ასრულებს დასაქმების თვალსაზრისით. 2017-2023 წლებში სამივე ქვეყანაში ამ სექტორში დასაქმება მზარდი ტენდენციით ხასიათდებოდა. მაგალითად, საქართველოში, სექტორში დასაქმებულთა რიცხვი 70.1 ათასიდან 85.7 ათასამდე გაიზარდა, რაც დაახლოებით 22%-იანი ზრდის მაჩვენებელია. იმავე პერიოდში აზერბაიჯანმა მოახერხა სტაბილური მაჩვენებლის შენარჩუნება (200 ათასი დასაქმებული) 2019-2020 წლების კორონავირუსის პანდემიით გამოწვეული მცირე ჩავარდნის მიუხედავად. ყაზახეთს დანარჩენ ორ ქვეყანასთან შედარებით საგრძნობლად მაღალი მაჩვენებელი ჰქონდა და ამავე პერიოდში სტაბილური ზრდა დაფიქსირდა. 2017 წლის სექტორში დასაქმების მაჩვენებელი 608 000-დან 2023 წლის მონაცემების მიხედვით, 647 000-მდე გაიზარდა. 2022 წლის შემდეგ დაფიქსირებული ზრდა სექტორის დასაქმების მაჩვენებელში შესაძლებელია შუა დერეფნის მნიშვნელობის ზრდას უკავშირდებოდეს, რაც, თავის მხრივ, განაპირობა რუსეთ-უკრაინის ომის გამო შეცვლილმა სხვადასხვა სავაჭრო მარშრუტმა.

დასაქმება სექტორში

დასაქმება ტრანსპორტისა და დასაწყობების სექტორში
(საქართველო, ყაზახეთი და აზერბაიჯანი)



წყარო: საქართველოს, აზერბაიჯანის და ყაზახეთის სტატისტიკის ეროვნული სამსახურები

1.4 კონკურენტუნარიანობა და ბიზნესგარემო

როდესაც შუა დერეფნის განვითარებაზე ვსაუბრობთ, მნიშვნელოვანია განვიხილოთ მისი გრძელვადიანი სარგებელი. აღნიშნულ უპირატესობას განაპირობებს დერეფნის კორპორაციული აქტივობების წახალისების პოტენციალი, ფიზიკური ინფრასტრუქტურის გაძლიერებისა და ტრანზიტის გაზრდილი ეფექტიანობა.

მნიშვნელოვანია გვახსოვდეს, რომ შუა დერეფნის განვითარება დიდი ხანია იყო დღის წესრიგში. თუმცა მისი მნიშვნელობის სწრაფი წარმოჩენა მიმდინარე ომის გამო არსებული სავაჭრო მარშრუტების დარღვევას უკავშირდება. შუა დერეფანმა, როგორც აზიასა და ევროპას შორის საიმედო სავაჭრო მარშრუტმა, განსაკუთრებული ყურადღება სწორედ კონფლიქტის შემდეგ მიიპყრო.

დღევანდელი მდგომარეობით, მიუხედავად გაჩენილი დიდი ინტერესისა, შუა დერეფანი მაინც მოწყვლადია გეოპოლიტიკურ ცვლადებთან მიმართებით. საკმაოდ ბუნდოვანია, რა მოხდება ომის დასრულებისა და სანქციების შემსუბუქების შემდეგ. გარდა ამისა, დერეფნის მნიშვნელობასთან დაკავშირებით მხარეებმა უნდა შექმნან დამატებითი ღირებულება, რითაც შუა დერეფანი გახდება ტრადიციული სავაჭრო გზების სრულფასოვანი ჩამნაცვლებელი. ზემოაღნიშნული ინფრასტრუქტურული განვითარების საჭიროების კვალდაკვალ, აუცილებელია მონაწილე ქვეყნებმა შეძლონ ბიზნესის წახალისე-

მიუხედავად სექტორში ახალი სამუშაო ადგილების შექმნის პოზიტიური ტენდენციებისა, რომლებიც ძირითადად განპირობებულია სარკინიგზო და საჰაერო მიმართულებით მოსალოდნელი ინვესტიციებით, უნარ-ჩვევების დეფიციტი მაინც მნიშვნელოვან გამოწვევად რჩება სამივე ქვეყნისთვის. ლოგისტიკური ჰაბების განვითარება და საექსპორტო პროდუქციის დივერსიფიცირება დამატებითი ღირებულებების მქონე საქონლად, როგორებიცაა ქიმიური პროდუქცია, მეტალები, სასოფლო სამეურნეო პროდუქცია ასევე ხელს შეუწყობს ახალი სამუშაო ადგილების შექმნას. თუმცა კვლევები აჩვენებს, რომ სამუშაო ძალის მზაობა ჩამორჩება ინფრასტრუქტურულ განვითარებას. დღევანდელი მდგომარეობით თავს იჩენს იმ პროფესიონალთა დეფიციტი რომელთაც აქვთ ციფრული ლოგისტიკის სფეროსთან ან მულტიმოდალურ ოპერაციებთან და საბაჟო პროცედურებთან დაკავშირებული ცოდნა. აღნიშნული გამოწვევები გამძაფრებულია არსებული პროფესიული სასწავლებლების ჩამორჩენილობით. გარდა ამისა, კერძო სექტორის მხრიდან სასწავლო კურიკულუმების შემუშავებისას არასაკმარისი ჩართულობა იწვევს ცდომილებას შრომით ბაზარზე არსებულ რეალურ საჭიროებასა და არსებულ სასწავლო პროგრამებს შორის. საკმაოდ დეფიციტურია აგრეთვე ციფრული განათლება, სხვადასხვა უცხო ენის ცოდნა, დოკუმენტაციის მართვის უნარები. დეფიციტურია ფუნდამენტური უნარებიც- კომუნიკაციისა და პრობლემის გადაჭრის უნარები.

მითითებულ გამოწვევებზე რეაგირებისთვის უმნიშვნელოვანესია მიზანმიმართული პროფესიული გადამზადება და სხვადასხვა ტრენინგი ასევე ციფრული მიმართულებით უნარების გაძლიერება და დასაქმების სფეროში კერძო/საჯარო თანამშრომლობის წახალისება. ზემოაღნიშნული აუცილებელია იმისთვის, რომ დერეფნის ეკონომიკური პოტენციალი გარდაიქმნას დასაქმების მდგრად და ინკლუზიურ შესაძლებლობად (World Bank, 2023).

ბაზე ორიენტირებული, კონკურენტული გარემოს ფორმირება, რაც უზრუნველყოფს დერეფნის გრძელვადიანი ფინანსურ და ეკონომიკურ მიმზიდველობას და ხელს შეუწყობს დერეფნის ჯერ კიდევ აუთვისებელი პოტენციალის გამოყენებას.

აქედან გამომდინარე, მნიშვნელოვანია იმ ინსტიტუციური, მარეგულირებელი და ეკონომიკური ფაქტორების შეფასება, რომლებიც ამარტივებს ბიზნესის განხორციელებას და აუმჯობესებს კონკურენტუნარიანობას შუა დერეფნის მარშრუტზე მდებარე ქვეყნებში. განსაკუთრებულად ხაზგასმულია რეფორმების როლი, მმართველობის ხარისხი, სხვადასხვა ბაზარზე წვდომის შესაძლებლობები.

შუა დერეფნის პოტენციალი, როგორც ჩრდილოეთის დერეფნის კონკურენტუნარიანი ალტერნატივა და მისი გრძელვადიანი წარმატება, ნაწილობრივ ფართომასშტაბიანი რეფორმების გატარებას უკავშირდება. ამ მხრივ, მნიშვნელოვანი ნაბიჯებია საზღვრის გადაკვეთის პროცესების გამარტივება და სტანდარტიზაცია, ტარიფებისა და მოსაკრებლების გადახედვა და მარშრუტზე მდებარე ყველა ქვეყნის საბაჟო ადმინისტრაციას შორის კოორდინაციის გაძლიერება. კოორდინაციის მაღალი დონის მისაღწევად აუცილებელია სხვადასხვა ინიციატივა, რომლებიც მიზნად ისახავს სასაზღვრო პროცედურების გამარტივებას და ტრანსპორტირების ყველა ფორმისთვის, მათ შორის რკინიგზისა და პორტის ოპერაციებისთვის, საერთო ტექნიკური სტანდარტების შექმნას, კოორდინაციის გაუმჯობესებას (World Bank, 2023).

მნიშვნელოვანია, რომ კანონმდებლობის ჰარმონიზაცია მოიცავდეს სალიცენზიო პროცედურებს, მონაცემთა გაზიარებისა და გაცვლის პროტოკოლებს, საბაჟო კანონმდებლობის დახვეწას (OECD, 2023). არაერთი კვლევა ადასტურებს, რომ დასახვეწია ხელშეკრულებების აღსრულების პროცედურები და არასატარიფო ბარიერების შემცირება, რაც საბოლოოდ ბიზნესგარემოს გაუმჯობესებას შეუწყობს ხელს (Paterson, 2024).

კონკურენტული უპირატესობა

როგორც ცნობილია, მეგობრული გარემო უმნიშვნელოვანეს როლს ასრულებს კერძო ინვესტიციების მოზიდვისა და, ზოგადად, კერძო სექტორის განვითარების საქმეში, გარდა ამისა, კონკრეტული ქვეყნის გლობალური კონკურენტუნარიანობისთვის მნიშვნელოვან სტიმულს წარმოადგენს.

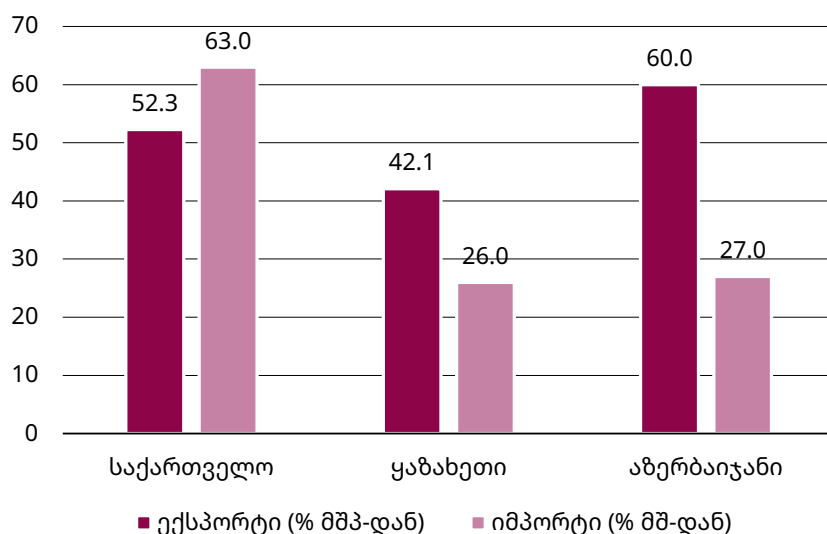
იმის მიუხედავად, რომ სამივე ქვეყანამ პრიორიტეტად აქცია კერძო სექტორის განვითარება, რიგი სტრუქტურული გამოწვევები მაინც იჩენს თავს. ბოლო წლების განმავლობაში, კერძო სექტორის განვითარების თვალსაზრისით, საქართველომ აზერბაიჯანთან და ყაზახეთთან შედარებით საკმაოდ მაღალი სტანდარტები დააწესა კერძო სექტორის განვითარების თვალსაზრისით. გაციფრულების დაბალი დონე, საბაჟო პროცედურების სტანდარტიზაციის ნაკლებობა პრობლემას წარმოადგენს. ეკონომიკური თანამშრომლობისა და განვითარების ორგანიზაციის კვლევების მიხედვით, დღევანდელი მდგომარეობით, დერეფნის განვითარებისთვის კერძო კაპიტალის წარმართვის ძირითად გამოწვევებად მაინც რჩება ისეთი ასპექტები როგორებიცაა: კერძო სექტორის ლიმიტირებული მონაწილეობა სტრატეგიულ განხილვებში, ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის მიმართულებით საჯარო-კერძო თანამშრომლობის პროექტების სიმცირე (OECD, 2023).

საქართველოს მიერ 2014 წელს ევროკავშირთან ღრმა და ყოვლისმომცველი თავისუფალი სავაჭრო სივრცის შესახებ გაფორმებული შეთანხმება (DCFTA) და 2017 წელს ჩინეთთან თავისუფალი ვაჭრობის

სტრუქტურა

დიაგ. 7

ვაჭრობის სტრუქტურა ქვეყნების მიხედვით (ექსპორტი და იმპორტი მშპ-ის პროცენტულად)



წყარო: OECD, 2023

შეთანხმების გაფორმება მას მეტ უპირატესობას ანიჭებს დერეფნის მარშრუტზე მდებარე სხვა ქვეყნებთან მიმართებით. მხოლოდ ამ ორი შეთანხმების შედეგად საქართველოს აქვს წვდომა ჯამურ ორი მილიარდი ადამიანისგან შემდგარ სამომხმარებლო ბაზართან, რის გამოც იგი წარმოადგენს უნიკალურ კვანძს შუა დერეფნის მარშრუტზე. ბაზრებზე წვდომის შესაძლებლობა ხელს უწყობს დამატებითი ღირებულების შექმნის პროცესს, შეფუთვის ან/და რეექსპორტთან დაკავშირებული სხვადასხვა აქტივობის განვითარებას. აღნიშნული უზრუნველყოფს დერეფნის არა მხოლოდ სატრანზიტო პოტენციალის ათვისებას, არამედ ხელს უწყობს ეკონომიკურ განვითარებას.

ბოლო პერიოდის სტატისტიკური მონაცემების მიხედვით (World Bank, 2023), საქართველოს საგარეო ვაჭრობის 21% ხორციელდებოდა ევროკავშირთან და იგი საქართველოს ძირითად სავაჭრო პარტნიორად იქცა. მიუხედავად სხვადასხვა ბაზარზე წვდომის შესაძლებლობებისა, საქართველო მაინც განიცდის სავაჭრო დეფიციტს. ქვეყნის ექსპორტი მშპ-ის 52.8%-ს, ხოლო იმპორტი - 63%-ს შეადგენს. ყაზახეთისა და აზერბაიჯანის შემთხვევაში კი ორივე ქვეყანა ექსპორტზე ორიენტირებულ სავაჭრო სისტემას ინარჩუნებს. ყაზახეთში ექსპორტი წარმოადგენს მშპ-ს 42.1%-ს, ხოლო იმპორტი - 26%-ს, აზერბაიჯანში ექსპორტი - 60%-ს, იმპორტი კი 27%-ს. აღსანიშნავია, რომ ყაზახეთთან და აზერბაიჯანთან შედარებით, საქართველოს ეკონომიკა მეტად არის დამოკიდებული იმპორტზე, მაგრამ თავისუფალი სავაჭრო შეთანხმებათა მეშვეობით აქვს შესაძლებლობა ლოგისტიკური ჰაბის ფუნქცია შეიძინოს.

2.

შუა დერეფანი: გეოპოლიტიკური პერსპექტივა

2.1 დაინტერესებულ მხარეთა ანალიზი

ჩინეთი

შუა დერეფნის განვითარებაში ჩართული საერთაშორისო აქტორებიდან ამ პროექტით ყველაზე მეტად ჩინეთია დაინტერესებული. ჩინეთი, როგორც მსოფლიოს უდიდესი სამრეწველო ცენტრი, დიდი ხანია ცდილობს ყოველი მიმართულებით განავითაროს და გააფართოოს თავისი სავაჭრო მარშრუტები, განსაკუთრებით კი ევროპასთან დამაკავშირებელი გზები. პეკინის გეოპოლიტიკურ და ეკონომიკურ სტრატეგიაში ამ მიმართულებას განსაკუთრებული ადგილი უჭირავს და სწორედ მის განვითარებას ემსახურება ერთი გზისა და ერთი სარტყლის ინიციატივა.

ამ ინიციატივის ფარგლებში ჩინეთმა მნიშვნელოვანი ინვესტიციები განახორციელა შუა დერეფნის ქვეყნების (ყაზახეთი, აზერბაიჯანი, საქართველო) სატრანსპორტო და ლოგისტიკურ ინფრასტრუქტურაში. ეს ინვესტიციები ემსახურება სარკინიგზო ქსელების, საავტომობილო გზებისა და სასაზღვრო პუნქტების გაფართოება-გაუმჯობესებას, რამაც ხელი უნდა შეუწყოს რეგიონში ვაჭრობას, ტვირთის სწრაფ გადაადგილებას.

შუა დერეფნის განვითარებაში ჩინეთის სერიოზულ ჩართულობას მოწმობს მისი მხრიდან ანაკლიის პორტით დაინტერესება. ამ პორტს შეუძლია იტვირთოს აზიასა და ევროპული ბაზრების დამაკავშირებელი კვანძის ფუნქცია და მნიშვნელოვნად გაზარდოს შუა დერეფნის გამტარუნარიანობა და სტრატეგიული მნიშვნელობა. ჩინეთის ჩართულობა ამ პროექტში იმაზე მეტყველებს, რომ პეკინს არა მხოლოდ ეკონომიკური ინტერესები აქვს, არამედ სურს გავლენა მოიპოვოს ტრანსევრაზიული ვაჭრობის როგორც ლოგისტიკურ, ასევე პოლიტიკურ ასპექტებზე.

გამომდინარე იქიდან, რომ მსოფლიო მალე შესაძლოა ბიპოლარული კონფრონტაციის ფაზაში აღმოჩნდეს, ჩინეთმა ყველაფერი უნდა იღონოს, რომ სავაჭრო ხაზებმა იფუნქციონიროს. უკრაინაში მიმდინარე ომმა დაადასტურა რომ პეკინი ვერ იქნება მხოლოდ რუსული ტრანზიტის (ჩრდილოეთის დერეფნის) იმედად და, შესაბამისად, ერთადერთი გამოსავალი გზების დივერსიფიკაციაა. შუა დერეფანი აშკარად წარმოადგენს ერთ-ერთ ალტერნატივას და, სავარაუდოდ, ჩინეთმაც უნდა გააგრძელოს

ამ პროექტის მხარდაჭერა. უკრაინაში ომი დასასრულს უახლოვდება და რუსული ტრანზიტი შესაძლოა ისევ აღდგეს. ამის მიუხედავად, რუსეთსა და ევროკავშირის შორის ურთიერთობები, გარკვეული დროით მაინც, დაძაბული იქნება. ეს კი იმას ნიშნავს რომ ალტერნატიული გზების განვითარება აუცილებელია.

პეკინს ნამდვილად აქვს შესაძლებლობა კვლავ გააგრძელოს ინვესტირება შუა დერეფნის განვითარებისთვის, მაგრამ მხოლოდ ინვესტიციები შესაძლოა საკმარისი არ აღმოჩნდეს. ჩინეთის გაძლიერება დასავლეთში საფრთხედ აღიქმება და, შესაბამისად, შუა დერეფნის მიმართ დამოკიდებულებაც არაერთგვაროვანი იქნება. ამის ალბათობა განსაკუთრებით მაშინ გაიზრდება, თუ მსოფლიო ხისტი ბიპოლარული სისტემისაკენ გადაიხრება, რომელშიც დასავლეთი (ამერიკა და ევროკავშირი) ჩინურ-რუსულ ბლოკს დაუპირისპირდება.

თუკი ჩინეთის სტრატეგიულ კულტურას გავითვალისწინებთ, შეგვიძლია ვივარაუდოთ, რომ პეკინი არ იჩქარებს შუა დერეფნის სწრაფ და აგრესიულ განვითარებას. ჩინეთისთვის ეს ერთ-ერთი ამოცანაა, რომელიც საშუალოვადიან პერსპექტივაში უნდა განხორციელდეს. ეს არის ერთ-ერთი იმ საერთაშორისო პროექტებიდან, რომლებითაც ჩინეთია დაინტერესებული.

ევროკავშირი

თეორიულად ევროკავშირი შუა დერეფნის კიდევ ერთ დიდ ბენეფიციარს წარმოადგენს. თუმცა, როგორც ვიცით, ამ პროექტს არა მხოლოდ ეკონომიკური, არამედ პოლიტიკური შემადგენელიც აქვს. ეს იმას ნიშნავს, რომ ევროპის დამოკიდებულება შუა დერეფნის მიმართ პირდაპირ არის დაკავშირებული იმასთან, როგორ განვითარდება ურთიერთობები დიდ აქტორებს (ევროკავშირი, ამერიკა, ჩინეთი, რუსეთი) შორის.

უკრაინის ომს ბრიუსელსა და პეკინს შორის ურთიერთობათა საგრძნობი გაუარესება მოჰყვა. თუმცა, ამავე დროს ჩინეთი ევროკავშირისთვის კვლავაც მნიშვნელოვან სავაჭრო პარტნიორს წარმოადგენს იმის მიუხედავად, რომ ბევრი ევროპული კორპორაცია (მაგალითად ავტომწარმოებლები) ჩინური

კონკურენტებისგან სერიოზულ ზეწოლას განიცდის. ბოლო ხუთი წლის განმავლობაში ჩინეთიდან ევროკავშირში ექსპორტი გაიზარდა კიდევ (Trading Economics, 2025).

მეტწილად გლობალური კარიბჭის ინიციატივის ფარგლებში ევროკავშირი გარკვეულ ინვესტიციებს უკვე ახორციელებს შუა დერეფნის განვითარებისთვის (ცხადია, არა ისეთი მასშტაბით, როგორც ჩინეთი). თუმცა გაურკვეველია, გააგრძელებს თუ არა ევროკავშირი ინვესტირებას მომავალშიც, რადგან მისი ეკონომიკურად ძლიერი უდიდესი წევრი ქვეყნები (უპირველესად გერმანია) ეკონომიკურ სტაგნაციას განიცდიან. გარდა ამისა, ევროკავშირს მოუწევს უკრაინის აღდგენისთვის დიდძალი ხარჯის გაწევა და სამხედრო დანახარჯების გაზრდა რუსეთიდან მზარდი საფრთხის გასაწეიტრალებლად.

უფრო მეტიც, უცნობია, რა პოლიტიკური შედეგი მოჰყვება ევროკავშირისთვის უკრაინაში ომის დასრულებას. არის შანსი, ომის მოსალოდნელმა შედეგმა საფრთხე შეუქმნას ევროკავშირის ერთიანობას, და შესაბამისად, ის ვეღარ გაუმკლავდეს შიდა თუ გარე გამოწვევებს.

არც ის უნდა გამოვრიცხოთ, რომ უკრაინაში ომის დასრულების შემდეგ ევროკავშირისა და რუსეთის ურთიერთობა გაუმჯობესდება და, შესაბამისად, შუა დერეფნის განვითარებაც შეფერხდება. თუკი ეს არ მოხდება და ბრიუსელსა და მოსკოვს შორის ურთიერთობა დაიძაბება, რუსეთთან ტრანზიტი გაუქმდება. ამგვარი დაძაბულობა იმას ნიშნავს, რომ ევროკავშირი თავისი უსაფრთხოებისთვის მეტად გაიმეტებს ფულს, ვიდრე შუა დერეფნის განვითარებისთვის.

რუსეთი

რუსეთი შუა დერეფნის განვითარებით ყველაზე ნაკლებად დაინტერესებული მხარეა. მოსკოვი საკუთარ დიდ ტერიტორიას ყოველთვის იყენებდა სავაჭრო და ენერგეტიკულ გზებზე მონოპოლიის დასამყარებლად. 1990-იანი წლების დასაწყისში ის ღიად ეწინააღმდეგებოდა ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის პროექტს, მაგრამ ვერ შეძლო მისი ჩაშლა, რადგან იმხანად ჯერ კიდევ სუსტი და დასავლეთზე დამოკიდებული იყო.

ახლანდელი რუსეთი გაცილებით ძლიერი და აგრესიულია, მაგრამ ამის მიუხედავად, მოსკოვს ნაკლებად აქვს საშუალება ხელი შეუშალოს შუა დერეფნის განვითარებას. ის ვერ მოახდენს სერიოზულ ზეწოლას აზერბაიჯანზე. მას შეუძლია გავლენა იქონიოს ყაზახეთზე, მაგრამ ყაზახეთში ჩინეთის ინტერესების გათვალისწინებით, ნაკლებად სავარაუდოა, ასე იმოქმედოს. გაცილებით რთულ მდგომარეობაშია საქართველო, რომლის ორ რეგიონში რუსული სამხედრო ბაზებია განლაგებული. ანაკლია აფხაზეთის

ადმინისტრაციულ საზღვართან მდებარეობს, რომელსაც რუსეთი აკონტროლებს.

რუსეთი საქართველოსთან მიმართებითაც ერიდება შუა დერეფნის წინააღმდეგ ღია ნაბიჯების გადადგმას. ეს კი ისევ და ისევ ჩინეთის ჩართულობას უკავშირდება. მოსკოვი ეჭვით უყურებს ყოფილ საბჭოთა კავშირში ამერიკის ნებისმიერ აქტივობას, მაგრამ ამავე დროს მშვიდად ითმენს ჩინეთის (მისი უფროსი პარტნიორის) ყოფნას სამხრეთ კავკასიასა თუ შუა აზიაში. მითუმეტეს, რომ სამხრეთ კავკასიაში ჩინეთის ინტერესები (ჯერჯერობით მაინც) წმინდა ეკონომიკური ხასიათისაა, მაშინ როცა იქ რუსეთის სამხედრო ბაზებია განლაგებული. კონკრეტულად სომხეთის შემთხვევაში კი უზარმაზარი ეკონომიკური გავლენაც აქვს. შესაბამისად, გავლენის თვალსაზრისით, სამხრეთ კავკასიაში ჩინეთი რუსეთს ვერ შეედრება.

ზემოთქმული რომ შევაჯამოთ, მოსკოვი ნამდვილად არის მზად ალტერნატიულ გზებთან კონკურენცისთვის, მაგრამ შუა დერეფნის წინააღმდეგ ღიად არ იბრძვის.

ამერიკა

ჩინეთისა და ევროკავშირისგან განსხვავებით ამერიკას შუა დერეფნის განვითარებისთვის ფინანსური მხარდაჭერა არ აღმოუჩენია. უფრო მეტიც, ერთი შეხედვით ისე ჩანს, რომ ვაშინგტონს ამ პროექტის მიმართ დიდი ინტერესი არც აქვს. რუსეთის გვერდის ავლით სავაჭრო გზის განვითარება, ერთი მხრივ, მომგებიანია, მაგრამ, მეორე მხრივ, იგივე გზა ჩინეთს გლობალური სავაჭრო ქსელის გაფართოებაში შეუწყობს ხელს. უკრაინის ომის გამო, რუსეთთან დაპირისპირების მიუხედავად, ვაშინგტონში ორპარტიული თანხმობა ნაჩუნდება: ამერიკისთვის მთავარ გამოწვევას ჩინეთი (და არა რუსეთი) წარმოადგენს. ბაიდენის ადმინისტრაციამაც კი, რომელიც რუსეთს მწვავედ დაუპირისპირდა, არ გააუქმა ტრამპის პირველი ვადის დროს ჩინეთისთვის დაწესებული სანქციები. აქედან გამომდინარე, თამამად შეიძლება ითქვას რომ ამერიკას ნაკლებად აქვს შუა დერეფნის განვითარების სერიოზული მოტივაცია.

ტრამპის პირველი ვადის დროს ამერიკა ანაკლიის პორტით ჩანდა დაინტერესებული. კონკრეტულად, 2019 სახელმწიფო მდივანმა პომპეომ გამოთქვა იმედი, რომ თბილისი ბოლომდე მიიყვანდა პროექტს (ანაკლიას), რომლის მეშვეობითაც საქართველო „თავიდან აიცილებდა რუსეთის ან ჩინეთის ეკონომიკური გავლენის ქვეშ მოქცევის საფრთხეს“ (Civil Georgia, 2019). განცხადებამ მეტად მძაფრი რეაქცია გამოიწვია მოსკოვში და ხელი შეუწყო სპეკულაციას, რომ მოსკოვი სერიოზულად იბრძოდა ანაკლიის პორტის მშენებლობის წინააღმდეგ (Tass, 2019).

იმ დროისთვის (2019) უკვე არსებობდა ანაკლიის განვითარების კონსორციუმი „რომელიც წარმოადგენილი იყო ამერიკული „კონტი ჯგუფით“. მაგრამ მშენებლობის პროცესი პრაქტიკულად არ იძვროდა და 2020 წელს საქართველოს მთავრობამ კონსორციუმთან კონტრაქტი გაწყვიტა. მას შემდეგ ოფიციალური ვაშინგტონის მხრიდან ანაკლიის თაობაზე ღიად არაფერი თქმულა. როგორც ჩანს, გარკვეული დროის განმავლობაში ამერიკა პორტს საქართველოს (სამხრეთ კავკასიაში მისი ერთადერთი მოკავშირის) გაძლიერების ინსტრუმენტად განიხილავდა. უფრო მეტიც, თუ პორტს ამერიკული კომპანიის შექმნილი კონსორციუმი ააგებდა, ის სწორედ ამერიკის (და არა ჩინეთის) ინტერესებს მოემსახურებოდა.

მაგრამ ამავე დროს ამერიკის ჩართულობა რამდენიმე აშკარა სირთულეს უკავშირდებოდა. უპირველესად, გაურკვეველი იყო რამდენად მომგებიანი იქნებოდა პორტი, თუ იგი ჩინეთ-ევროპის დამაკავშირებელ ხაზს (და შესაბამისად, ჩინეთის ინტერესებს) არ მოემსახურებოდა. ალბათ კითხვებს იწვევდა ანაკლიის გეოგრაფიული სიახლოვე აფხაზეთთან, რომელიც რუსეთის სამხედრო კონტროლის ქვეშ იმყოფება. არც ის უნდა დავივიწყოთ, რომ ამერიკაში არ არსებობს სახელმწიფო კორპორაციები. თუკი ჩინეთი იოლად ახორციელებს საერთაშორისო ინფრასტრუქტურულ პროექტებს (იმის წყალობით, რომ პეკინში მიღებულ გადაწყვეტილებებს სახელმწიფო კორპორაციები აღასრულებენ), ვაშინგტონში იგივე პროცესი უფრო რთული და ხანგრძლივია. ცხადია, როცა ვაშინგტონი მიიჩნევს რომ კონკრეტული პროექტი მისი ინტერესებისთვის მნიშვნელოვანია, იგი ახერხებს ამ პროექტის წარდგენასა და განხორციელებას. ამის ნათელი მაგალითია ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენი, რომელმაც ბოლო მოუღო რუსეთის მონოპოლიას კასპიური ზღვის ექსპორტზე. ამერიკა მტკიცედ უჭერდა მხარს პროექტს და მის განხორციელებაში „ბრიტიშ პეტროლეუმის“ ჩართვა მოახერხა. ჩანს, ანაკლიის პორტის შემთხვევაში, ზემოთ ჩამოთვლილი არაერთი სირთულის გათვალისწინებით, ვაშინგტონში მიიჩნიეს, რომ ეს პროექტი არ იმსახურებდა ისეთ მხარდაჭერას, როგორსაც ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანი.

და მაინც, თუ ამერიკა ანაკლიის პორტის მშენებლობას გადაწყვეტს, პროექტის განხორციელება დასრულებულ საქმედ შეიძლება მივიჩნიოთ (საქართველო უარს ვერ იტყვის ასეთ შესაძლებლობაზე). ეს შეიძლება მოხდეს, თუ ვაშინგტონში მიიჩნევენ, რომ ანაკლიის მეშვეობით ნაწილობრივ კონტროლს დაამყარებენ ჩინეთ-ევროპის სავაჭრო ხაზზე და, ამგვარად, სერიოზული ბერკეტი ექნებათ სამომავლო გეოპოლიტიკურ დაპირისპირების პირობებში. სამომავლოდ შესაძლოა ანაკლიაზე მოთხოვნა სერიოზულად გაიზარდოს და, შესაბამისად, ამერიკისთვისაც მომგებიანი იქნება.

რეგიონის ქვეყნები

ყაზახეთი, აზერბაიჯანი და საქართველო შუა დერეფნის უშუალო ბენეფიციარებს წარმოადგენენ. პროექტის წარმატებული განვითარება სამივე ქვეყანას სერიოზულ ეკონომიკურ და გეოპოლიტიკურ სარგებელს მოუტანს. თუ პროექტში სერიოზული ინვესტიციების მოზიდვა მოხერხდება, ამან წესით დიდი სტიმული უნდა მისცეს რეგიონული თანამშრომლობის გაღრმავებას. ზემოთ ჩამოთვლილი ქვეყნები, სავარაუდოდ, გააგრძელებენ მუშაობას ინფრასტრუქტურისა და საბაჟო პროცედურების გასაუმჯობესებლად, რათა უზრუნველყონ მათი საზღვრების გავლით საქონლისა და მომსახურების იოლი, უსაფრთხო და სწრაფი გადაადგილება.

შუა დერეფნის განვითარებისთვის სერიოზული იმპულსი იქნებოდა ანაკლიის პორტის მშენებლობა, მაგრამ ეს პროცესი შეფერხებულია. მას შემდეგ, რაც პორტის მშენებლობის უფლება ჩამოერთვა (2020 წ.), ანაკლიის განვითარების კონსორციუმმა საქართველოს მთავრობის წინააღმდეგ საჩივარი შეიტანა. იმავე დროს კონსორციუმის ქართველი წარმომადგენლები (რომლებიც ამავე დროს ოპოზიციური პოლიტიკური პარტიის ლიდერებიც არიან) აცხადებდნენ, რომ მთავრობის გადაწყვეტილება რუსეთის ინტერესს ითვალისწინებდა. კონსორციუმმა საქართველოს მთავრობის წინააღმდეგ საერთაშორისო არბიტრაჟის სასამართლოში საქმე წააგო და რუსეთის ჩარევის შესახებ ბრალდება დაუსაბუთებელი დარჩა (Civil Georgia, 2024). ჩანს, კონსორციუმმა ვერ შეძლო საჭირო ინვესტიციების მოზიდვა უბრალო მიზეზის გამო: იმ დროს უკრაინაში ომი ჯერ არ იყო დაწყებული და რუსული ტრანზიტიც შეუფერხებლად მუშაობდა. შესაბამისად, ანაკლია კომერციული თვალსაზრისით პერსპექტიულად არ გამოიყურებოდა.

2024 წელს ანაკლიის პორტის მშენებლობის უფლება მიიღო კონსორციუმმა, რომლის ლიდერიც არის „ჩაინა კომუნიკეიშენზ კონსტრაქშენ კომპანი“ (ჩინეთის კომუნიკაციათა სამშენებლო კომპანია). თუმცა სამშენებლო სამუშაოები არ დაწყებულა. ამ შეფერხების მიზეზი მხოლოდ ეკონომიკური ხასიათის არ არის. საქართველოსთვის იოლი არ იქნება რეგიონში ამერიკის ინტერესების იგნორირება, ჩინური კომპანიისთვის საბოლოო მწვანე შუქის ანთება კი უფრო გაართულებს ქართულ-ამერიკულ ურთიერთობას, რომელიც 2024 წლის შემდეგ ისედაც დაძაბულია. მითუმეტეს, რომ ტრამპის მეორე ვადის დროს ჩინეთის შეჩერება მთავარი პრიორიტეტი იქნება. როგორც უკვე ვთქვით, თუ ამერიკა გადაწყვეტს თავად ააშენოს პორტი, მაშინ საქართველო ამას ნამდვილად დათანხმდება. ეს პროექტი სხვა ყველაფერთან ერთად კვლავ გააუმჯობესებს ქართულ-ამერიკულ თანამშრომლობას, რომელიც ბაიდენის ადმინისტრაციის დროს მნიშვნელოვნად გაუარესდა.

2.2 უკრაინის ომის გავლენა და შესაძლო შედეგები

როგორც უკვე ვახსენეთ, სწორედ უკრაინის ომმა დააყენა დღის წესრიგში პირველად რუსეთის გვერდის ავლით ალტერნატიული სავაჭრო გზის განვითარება. მაგრამ ამგვარი მასშტაბის კონფლიქტებს გაცილებით დიდი და სერიოზული შედეგი აქვს. უკრაინის ომი, რომელიც მეორე მსოფლიო ომის დასრულების შემდეგ ყველაზე დიდ კონფლიქტად იქცა, ის მოვლენაა, რომელიც სერიოზულად ცვლის მსოფლიოს გეოპოლიტიკურ არქიტექტურას. მას სხვადასხვა სახის და შორს მიმავალი შედეგი მოსდევს. რუსეთი საბოლოოდ დაბრუნდა როგორც დიდი აქტორი, რომელიც არ ეგუება ცივი ომის დასრულების შემდეგ შექმნილ სტატუს კვოს და ძალის გამოყენებით ცდილობს მის დანგრევას. ერთ-ერთ წამყვან დიდ სახელმწიფოდ ხელახლა თავის დამკვიდრების მცდელობის შედეგად რუსეთი კიდევ უფრო დაუახლოვდა ჩინეთს, - ქვეყანას რომელიც მთავარ გამოწვევას წარმოადგენს ამერიკის ლიდერობით შექმნილი საერთაშორისო წესრიგისთვის. ამ ორი ავტორიტარული სახელმწიფოს შორის თანამშრომლობის განმტკიცება სერიოზულად ცვლის ძალთა ბალანსს გლობალურ პოლიტიკაში.

გარდა ამისა, ომმა გამოაფხიზლა ევროკავშირი. წლების განმავლობაში ბრიუსელი მოქმედებდა რწმენით, რომ მას შეეძლო განზე მდგარიყო გლობალური სამხედრო და გეოპოლიტიკური მეტოქეობიდან მთელი ყურადღება ეკონომიკურ განვითარებაზე, გაფართოებასა და რბილ ძალაზე გადაეტანა. უკრაინაში შეჭრამ ეს ილუზია დაამსხვრია. ევროპა იძულებულია თვალის გაუსწოროს გლობალური კონფრონტაციის რეალობას და ამის შესაბამისად შეცვალოს საკუთარი სტრატეგია როგორც სამხედრო, ასევე ეკონომიკური და დიპლომატიური თვალსაზრისით.

შესაბამისად, უკრაინის ომი მხოლოდ რეგიონული კრიზისი არ არის. ეს კონფლიქტი წარმოადგენს უმნიშვნელოვანეს გარდამავალ ეტაპს, რომელმაც გამოავლინა საერთაშორისო წესრიგის არსებული სისუსტე, ხელი შეუწყო ახალი სხვადასხვა ალიანსის შექმნას და დიდ აქტორებს სწრაფად ცვალებად გარემოში თავიანთი როლების ხელახალი გააზრებისკენ უბიძგა.

ცივი ომი წარმოადგენდა ბიპოლარულ კონფრონტაციას დასავლეთსა და საბჭოთა ბლოკს შორის და ის, როგორც ცნობილია, ამ უკანასკნელის მარცხით დასრულდა. ამის შედეგად დადგა უნიპოლარული ეპოქა ამერიკის ლიდერობით, რომელსაც ვერავინ უწევდა მეტოქეობას პოლიტიკური, სამხედრო თუ ეკონომიკური თვალსაზრისით. მაგრამ დაახლოებით 2016 წლიდან უნიპოლარულმა მოდელმა რყევა დაიწყო, რის მთავარ მიზეზად იქცა ჩინეთის სწრაფი აღზევება და რუსეთის დაბრუნება დიდი სახელმწიფოს რანგში. უკრაინის ომმა ეს პროცესი კიდევ უფრო დააჩქარა.

მან გამოააშკარავა საერთაშორისო სისტემაში არსებული ნაკლოვანებები და ხელი შეუწყო ალიანსების შეცვლას. ახლა მსოფლიო ერთგვარ გეოპოლიტიკურ გასაყარზე დგას და ჯერჯერობით გაურკვეველია გლობალური სისტემა ისევ ბიპოლარულ ფორმას მიიღებს (რომელშიც ერთმანეთს ორი ბლოკი დაუპირისპირდება), თუ გარდაიქმნება უფრო მოქნილ მულტიპოლარულ მოდელად, რომელსაც რამდენიმე დიდ სახელმწიფოს შორის მეტოქეობა ახასიათებს. ორივე შესაძლო ვარიანტს თავისი შედეგი ექნება შუა დერეფნის განვითარებაზე, მოახდენს რა გავლენას არა მხოლოდ ტვირთბრუნვასა და ენერგორესურსების ბრუნვაზე, არამედ სავაჭრო ხაზზე მდებარე სახელმწიფოების გეოპოლიტიკურ პოზიციონირებაზეც.

უფრო კონკრეტულად რომ ვთქვათ, ბიპოლარული კონფრონტაცია სხვა არაფერი იქნება, თუ არა დაპირისპირება დასავლეთსა და ჩინურ-რუსულ ბლოკს შორის. მულტიპოლარულ სისტემაში რუსეთი ნაკლებად დამოკიდებული იქნება ჩინეთზე და იმოქმედებს, როგორც ერთ-ერთი დიდი აქტორი. მულტიპოლარულ სისტემაში შესაძლოა კიდევ ერთი ვარიანტი ვიხილოთ: ამერიკაზე ნაკლებად დამოკიდებული ევროკავშირი, რომელიც თავისი დღის წესრიგით მოქმედებს.

შესაბამისად, ჩვენ გვაქვს სამი ძირითადი სცენარი: ბიპოლარული სისტემა, მულტიპოლარული სისტემა, რომელშიც ამერიკა და ევროკავშირი ერთად მოქმედებენ და მულტიპოლარული სისტემა რომელშიც ევროკავშირი ცალკე მოქმედებს. ეს უკანასკნელი ნაკლებად სავარაუდოა, ვიდრე პირველი ორი სცენარი. პირველი ორიდან კი უფრო სავარაუდოა მულტიპოლარული სისტემა, რომელშიც ამერიკა და ევროკავშირი ერთად მოქმედებენ.

ეს სამი ძირეული სცენარი მინისცენარებად შეიძლება დაიყოს. როგორც უკვე ვახსენეთ, თითოეულ მათგანს შუა დერეფნისთვის თავისი შედეგი ექნება. მაგრამ ამავე დროს შუა დერეფანზე გავლენას იქონებს არა მხოლოდ გლობალური, არამედ რეგიონული მოვლენებიც (სამხრეთ კავკასიასა და შუა აზიაში). მაგალითად, მულტიპოლარული სისტემის შემთხვევაში (რომელშიც ამერიკა და ევროკავშირი ერთად მოქმედებენ) სამხრეთ კავკასიაში მოვლენები შეიძლება სხვადასხვაგვარად წარიმართოს: აქ შესაძლოა შენარჩუნდეს სტატუს კვო ან შესაძლოა გაიზარდოს რუსეთის გავლენა.

საბოლოოდ ჩვენ გვაანალიზებთ ხუთ შესაძლო სცენარს. პირველში ამერიკა და რუსეთი აღწევენ გარკვეულ კომპრომისს და ამავე დროს ვითარება სამხრეთ კავკასიასა და შუა აზიაში არ იცვლება. მეორეში ამერიკასა და რუსეთს შორის ურთიერთობათა ნორმალიზებას სამხრეთ კავკასიაში მოსკოვის გავლენის ზრდა მოჰყვება. მესამე სცენარში მსოფლიო ბიპოლარული კონფრონტაციის რეჟიმს ირჩევს და შედეგად სამხრეთ კავკასიაში ისევ იზრდება მოსკოვის გავლენა. მეოთხეში კვლავ გვაქვს ბიპოლარული

კონფრონტაცია, მაგრამ სამხრეთ კავკასიაში რუსულ-ჩინური კონდომინიუმს ვხედავთ. მეოთხე სცენარში განვიხილავთ მოვლენათა შესაძლო განვითარებას ევროკავშირის მიერ ე.წ. სტრატეგიული ავტონომიის მოპოვების შემთხვევაში.

მომავლის სცენარები: ამერიკა-რუსეთის შერიგება

ამერიკასა და რუსეთს ერთგვარი დაახლოების პროცესი უკვე დაწყებულია და იგი შემოთავაზებს არა მხოლოდ უკრაინაში, არამედ ევროპის დედაქალაქებშიც ინვეზს. ამერიკა ამკარად იწყებს (ნაწილობრივ მაინც) ევროპიდან გასვლას და ყურადღების აზიზე გადატანას. ეს იმას ნიშნავს, რომ ევროპას მოუწევს მეტად იზრუნოს საკუთარი თავის დაცვაზე და, აქედან გამომდინარე, მას ორი ვარიანტი რჩება: მნიშვნელოვნად გაზარდოს დანახარჯები შეიარაღებაზე ან გარკვეული კომპრომისი გამოძებნოს რუსეთთან.

მეორე ვარიანტი უფრო მარტივია და მისი შედეგიც იოლად გასათვლელი. პირველი ის, რომ კვლავ ამუშავდება რუსული ტრანზიტი. მეორე, აღარ იქნება პრობლემები ერთ ფრონტზე, რაც ვაშინგტონს მეტ საშუალებას მისცემს განახორციელოს ჩინეთზე დიპლომატიური, ეკონომიკური და, შესაძლოა, სამხედრო ზეწოლა. ამის შედეგად ყველა საერთაშორისო ინიციატივას, ინფრასტრუქტურულ პროექტსა და სავაჭრო ხაზს, რომლებიც შესაძლოა ზრდიდეს ჩინეთის გავლენას (მიუხედავად იმისა, რამდენად მომგებიანია ისინი კომერციულად) სულ უფრო მეტი წინააღმდეგობა შეხვდება. ასეთ პირობებში შუა დერეფნის პროექტის განხორციელება საფრთხის წინაშე დგება და მას ხელახალი პერსპექტივები მხოლოდ დიდ აქტორთა შორის ურთიერთობათა ხელახალი შეცვლის შემდეგ გაუჩნდება.

უფრო რთულია პირველი ვარიანტი. ევროკავშირი შეიარაღებისთვის დანახარჯებს მნიშვნელოვნად ზრდის და ამავე დროს ამერიკის ახლო მოკავშირედ რჩება ნატოს ფარგლებში, ან ჩამოშორდება ამერიკას და აქცენტირებას ე.წ. სტრატეგიულ ავტონომიაზე მოახდენს. როგორც უკვე ვახსენეთ, სტრატეგიული ავტონომიის სცენარი ნაკლებად სავარაუდოა, მაგრამ ამავე დროს განხორციელების შემთხვევაში იგი რადიკალურად შეცვლის თამაშის წესებს (აღბათ ყველაზე რთული სცენარიცაა) ამიტომ მას ცალკე განვიხილავთ.

თუკი ევროკავშირი შეიარაღებაზე დანახარჯებს გაზრდის და ამავე დროს ამერიკის ახლო მოკავშირედ დარჩება, მაშინ ბრიუსელი და ვაშინგტონი ერთგვარ შრომის დანაწილებას არჩევენ. ამერიკა ჩინეთის შეჩერებას მოინდომებს და ამავე დროს ნატოს ფარგლებში ევროკავშირს მაინც დაეხმარება, რომ შემდგომ რუსული ექსპანსია შეაჩეროს. ეს ამერიკის ინტერესების განმტკიცებისთვის საუკეთესო სცენარი

იქნება. ამავე დროს ეს ვითარება კლასიკურ ძალთა ბალანსის მოდელს ჰგავს. რუსეთი მეტ საშუალებას მიიღებს ვაშინგტონსა და პეკინს შორის მანევრირებისთვის და შესაბამისად გაიზრდება მისი გავლენაც (უპირველესად მის სამეზობლოში). ამავე დროს რუსეთსა და ევროკავშირს შორის ურთიერთობა დაძაბული იქნება და ეს შუა დერეფნის განვითარებას შეუწყობს ხელს.

ასეთ ვითარებაში დიდი მნიშვნელობა ექნება ამერიკის შემდგომ ჩართულობას სამხრეთ კავკასიაში. თეორიულად ვაშინგტონის აზიაზე გადართვა დიდი ევროპიდან (რომელიც სამხრეთ კავკასიასაც მოიცავს) გასვლას ნიშნავს. მაგრამ სამხრეთ კავკასია მხოლოდ დიდი ევროპის ნაწილს არ წარმოადგენს, ის კრიტიკული საკვანძო წერტილს, დიდ სახელმწიფოებს შორის მეტოქეობის ასპარეზს წარმოადგენს. ჩინეთის შეკავება არა მხოლოდ აზიაში, არამედ ბევრ სხვა რეგიონშიც მოხდება, მათ შორის, სამხრეთ კავკასიაშიც. აქედან გამომდინარე, შუა დერეფნის განვითარებას ისევ და ისევ ამერიკამ შეიძლება გაუწიოს წინააღმდეგობა.

არც ის უნდა დაგვავიწყდეს რომ ამერიკასთან შერიგების შემდეგ რუსეთი ჩინეთზე ნაკლებად იქნება დამოკიდებული. შესაბამისად, ის ასე იოლად აღარ შეხედავს პეკინის ეკონომიკურ ექსპანსიას (მითუმეტეს, რომ შუა დერეფანი რუსულ ტრანზიტის კონკურენტია). სამხრეთ კავკასიაში რუსეთის პოლიტიკური გავლენის განეიტრალება მხოლოდ ამერიკას შეუძლია. თუ ეს უკანასკნელი რეგიონიდან გავა, ევროკავშირი მოსკოვის გავლენის დაბალანსებას ძნელად მოახერხებს.

სწორედ ამიტომ, ამ სცენარში შუა დერეფნის განვითარება ამერიკასა და ევროკავშირს შორის მჭიდრო თანამშრომლობას საჭიროებს. როგორმე უნდა დაარწმუნონ ვაშინგტონი, რომ შუა დერეფანი გაძლიერებს ევროკავშირს (ამერიკის უმთავრეს მოკავშირეს) და, შესაბამისად, დასავლეთის ინტერესებს მოემსახურება და არა ჩინეთისას. მითუმეტეს, თუ შუა დერეფანში ინვესტიციებს ბრიუსელიც განახორციელებს და ის ჩინური პროექტი აღარ იქნება.

შუა დერეფნის განვითარებისთვის ასევე საჭირო იქნება თბილისსა და ევროკავშირს შორის ურთიერთობათა გაუმჯობესება. საქართველო პროექტის რეგიონულ ბენეფიციარებს შორის ყველაზე სუსტი ქვეყანაა და სხვებზე მეტად ის არის დამოკიდებული სავაჭრო ხაზების განვითარებაზე. საქართველოს ახლანდელ ხელისუფლებასთან დაძაბული ურთიერთობების გამო ევროკავშირს დიდად არ უნდა სურდეს თბილისის პოზიციის გაძლიერება შუა დერეფნის განვითარებისთვის ხელის შეწყობით, რასაც საქართველოს ხელისუფლების გაძლიერება მოჰყვება.

თბილისსა და ევროკავშირს შორის ურთიერთობათა გაუმჯობესება სხვა მიზეზითაც არის მნიშვნელოვანი. ის კვლავაც წარმოაჩენს საქართველოს როგორც და-

სავლეთის მოკავშირეს. შესაბამისად, შუა დერეფნის განვითარებით დასავლეთი თავის რეგიონულ მოკავშირეს გააძლიერებს.

დაბოლოს, როგორც უკვე ვახსენეთ, არის შანსი რომ ამერიკამ თავად მოჰკიდოს ხელი ანაკლიის პორტის მშენებლობის საქმეს, რათა ნაწილობრივ აკონტროლოს ჩინეთ-ევროპის სავაჭრო ხაზი. თუკი ვაშინგტონი ასეთ გადაწყვეტილებას მიიღებს, მისი განხორციელება ყველაზე იოლი სწორედ ამ (რუსეთ-ამერიკის შერიგების) სცენარში იქნება, გაქრება რა ზემოხსენებული უსაფრთხოების რისკები (აფხაზეთში რუსეთის სამხედრო ბაზების ყოფნიდან გამომდინარე).

მომავლის სცენარები: სამხრეთ კავკასიაში რუსეთის გავლენის ზრდა

ზემოთ ვახსენეთ, რომ რუსეთ-ამერიკის შერიგებას შესაძლოა სამხრეთ კავკასიაში მოსკოვის გავლენის შემდგომი ზრდა მოჰყვეს. სავარაუდოდ, ეს შუა დერეფნისთვის ნაკლებად სასურველი სცენარია.

რუსეთს ძნელად შეუძლია ზეწოლა მოახდინოს აზერბაიჯანზე. მაგრამ საქართველო კვლავაც მონყვლადი იქნება. სავარაუდოდ, რუსეთი კვლავ შეინარჩუნებს პარტნიორულ ურთიერთობებს ჩინეთთან, მაგრამ ამავე დროს მოინდომებს, რომ სამხრეთ კავკასია მისი გავლენის სფეროს მიეკუთვნებოდეს. უკრაინაში ომის დასრულების შემდეგ მოსკოვს საშუალება ექნება ამ რეგიონს მეტი ყურადღება მიაქციოს. თუკი იმ დროისთვის თბილისსა და ევროკავშირს შორის ურთიერთობები არ გამოსწორდა, ბრიუსელს ნაკლებად ექნება შუა დერეფნის განვითარების მოტივაცია.

ასეთ სცენარში შუა დერეფნის განვითარების ერთ შესაძლო ვარიანტად საქართველოს შვეიცარიის ერთგვარ რეგიონულ ვერსიად გადაქცევა რჩება. ასეთ ვითარებაში საქართველო ყველა დაინტერესებული მხარიდან (ამერიკა, ევროკავშირი, ჩინეთი...) მოახერხებს ინვესტიციების მოზიდვას და შეასრულებს სატრანზიტო ჰაბის ფუნქციას ყველა მიმართულებით (ჩრდილოეთ-სამხრეთი, აღმოსავლეთ-დასავლეთი). ასეთ ვითარებაში შუა დერეფანი ერთ-ერთი მიმართულება იქნებოდა.

მაგრამ ეს ვარიანტი ნაკლებად რეალისტურია. სამხრეთ კავკასიის მსგავს რეგიონში ასეთი გარღვევის მისაღწევად საჭირო გახდება გარიგება არა მხოლოდ დიდ სახელმწიფოებს (ამერიკა, ჩინეთი, რუსეთი), არამედ რეგიონულ აქტორებს (თურქეთი, ირანი) შორისაც. თავად ქართული საზოგადოებაც, რომელიც უკიდურესად დაყოფილია, არც ისე იოლად შეხვდება ამ სცენარს. მითუმეტეს, თუკი ის გადაუჭრელად დატოვებს საქართველოს ტერიტორიული მთლიანობის საკითხს.

ეს ნაკლებად სავარაუდო ვარიანტი (საქართველოს რეგიონულ შვეიცარიად ქცევა) თეორიულად შეგვიძლია სხვა სცენარებშიც განვიხილოთ. რუსეთის გავლენის ზრდის სცენარში იგი მარტივი მიზეზის გამო მოხვდა: როგორც უკვე ვახსენეთ, ეს სცენარი შუა დერეფნის განვითარებისთვის ყველაზე ნაკლებად სასურველია და მის პირობებში შუა დერეფანს მხოლოდ „შვეიცარიულ ვარიანტში“ აქვს განვითარების შანსი.

მომავლის სცენარები: ბიპოლარული კონფრონტაცია

ეს შუა დერეფნის განვითარებისთვის კიდევ ერთი ნაკლებად სასურველი სცენარია. მის პირობებში ამერიკა და ევროპა ერთობლივად დაუპირისპირდებიან ჩინეთსა და რუსეთს, ანუ მხატვრულად რომ ვთქვათ, დასავლეთი აღმოსავლეთის წინააღმდეგ.

განახლებულმა ბიპოლარულმა კონფრონტაციამ (რომელიც დასავლეთ და აღმოსავლეთ ბლოკებს შორის გამძაფრებული მეტოქეობას გულისხმობს) შესაძლოა სერიოზულად შეაფერხოს გლობალური ვაჭრობის განვითარება. დაპირისპირებულ მხარეებს შორის ნდობასთან ერთად შემცირდება თანამშრომლობა, დაიკლებს სავაჭრო ბრუნვა და ეკონომიკური ურთიერთდამოკიდებულების ნაცვლად უპირატესობა მიენიჭება ეროვნულ უსაფრთხოებასა და ეკონომიკურ თვითკმარობას. სავაჭრო ბრუნვის კლება უარყოფითად იმოქმედებს ინვესტიციებზე, რომლებიც საჭიროა ინფრასტრუქტურისა და სავაჭრო ხაზების განვითარებისთვის.

როცა გეოპოლიტიკურ გარემოში აქცენტი ეკონომიკური თანამშრომლობიდან სტრატეგიულ მეტოქეობაზე გადადის, ფინანსური რესურსებიც სავაჭრო პროექტების ნაცვლად სამხედრო მრეწველობაში მიედინება. შესაბამისად, მთავრობები პრიორიტეტს თავდაცვის ბიუჯეტს ანიჭებენ, აძლიერებენ აფართოებენ შეიარაღებულ ძალებს და პოტენციურ მეტოქესთან ომისთვის ან მისი შეჩერებისთვის ემზადებიან. ასეთ გარემოში საჯარო და კერძო ინვესტიციების მთავარი ბენეფიციარი სამხედრო-სამრეწველო კომპლექსი ხდება, რომელიც თავის მხრივ, ყველანაირად შეუწყობს ხელს მილიტარიზაციის ზრდას გლობალური ეკონომიკური ინტეგრაციის საზიანოდ.

ბიპოლარული სისტემა, როგორც წესი, პატარა ქვეყნებს მანევრირების საშუალებას უზღუდავს. განსაკუთრებით მაშინ, როდესაც პატარა ქვეყნები უშუალოდ დიდი სახელმწიფოების სამეზობლოში მდებარეობენ (სამხრეთ კავკასიური სახელმწიფოების მსგავსად). ამ ქვეყნებს მეტოქე ბლოკებს შორის არჩევანი უნევთ. აზერბაიჯანი, რომელსაც თურქეთის მხარდაჭერა აქვს, გარკვეულ ავტონომიას აუცილებლად შეინარჩუნებს. ყაზახეთი წესით აღმოსავლეთ ბლოკის ნაწილად იქცევა. საქართველო (ჩამოთ-

ვლილი ქვეყნებიდან ყველაზე სუსტი ქვეყანა) უდიდესი ზეწოლის ქვეშ აღმოჩნდება. პოლიტიკურად იგი ევროკავშირში ინტეგრაციის ერთგული დარჩება, მაგრამ ამავე დროს მას დასავლეთისგან არანაირი უსაფრთხოების გარანტიები არა ექნება. აქედან გამომდინარე, არის საფრთხე რომ საქართველოსაც აღმოსავლეთის ბლოკი შთანთქავს.

„შვეიცარიული ვარიანტი“ ამ სცენარშიც შეიძლება იქცეს გამოსავლად. მაგრამ, როგორც უკვე ვახსენეთ, ამის განსახორციელებლად დიდ სახელმწიფოთა შორის შეთანხმებაა საჭირო, რაც ბიპოლარულ სისტემაში კიდევ უფრო რთულად მისაღწევია, რომ აღარაფერი ვთქვათ საქართველოს შიდა პოლიტიკურ პრობლემებზე.

მომავლის სცენარები: რუსულ-ჩინური კონდომინიუმში სამხრეთ კავკასიაში

ეს სცენარი ბიპოლარული კონფრონტაციის საკმაოდ საინტერესო ნაირსახეობას წარმოადგენს. მის მიხედვით, სამხრეთ კავკასია აღმოსავლეთის ბლოკში ექცევა, მაგრამ ამავე დროს აქ გავლენას რუსეთთან ერთად გაინაწილებს ჩინეთი, რომელმაც ამისთვის უკვე დიდი შრომა გასწია. ორმაგი გავლენა გეოპოლიტიკურ სურათს ართულებს. სამხრეთ კავკასია აღმოსავლეთ ბლოკშია, მაგრამ აქ ჩინეთიცაა წარმოდგენილი, რომელიც წესით შუა დერეფნის განვითარებას მოისურვებს.

ჩინეთის მზარდი ძლიერების გათვალისწინებით მისი გავლენა წესით შუა აზიაშიც უნდა გაიზარდოს და შესაბამისად უნდა გაფართოვდეს აქაური სავაჭრო და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა. ამიტომ, ერთი შეხედვით, მოცემული სცენარი სასიკეთოა შუა დერეფნისთვის, რადგან იგი ხელს უწყობს ეკონომიკურ და სავაჭრო ურთიერთობებს სამხრეთ კავკასიაშიც და შუა აზიაშიც.

ამავე დროს არ უნდა დაგვავიწყდეს, რომ ბიპოლარულ სისტემაში დასავლეთსა და აღმოსავლეთს შორის თანამშრომლობა შემცირდება. მოცემული სცენარის გეოპოლიტიკური სირთულე მხოლოდ შუა დერეფნის მსგავსი პროექტების განვითარების ხელშეწყობას არ გულისხმობს. იგი ასევე გაართულებს ურთიერთობებს დასავლეთსა და იმ ქვეყნებს შორის, რომლებიც აღმოსავლეთის ბლოკში მოექცევიან ჩინეთისა და რუსეთის გვერდით.

მნიშვნელოვანია ისიც გვახსოვდეს, რომ ეს სცენარი (მისი სასიკეთო მხარეების მიუხედავად) ალბათ ნაკლებად სავარაუდოა, ვიდრე აქამდე განხილული სცენარები. ბიპოლარული კონფრონტაციის შემთხვევაში სამხრეთ კავკასია, სავარაუდოდ, რუსეთის გავლენას ვერ აირიდებს (რაც ზემოთ უკვე განვიხილეთ) ამ რეგიონში მდებარეობის გამო.

ამგვარი ვითარება რადიკალურად მხოლოდ ამერიკის ჩარევის შედეგად შეიძლება შეიცვალოს. კონკრეტულად, თუკი ამერიკა თავის სამხრეთ ბაზას განათავსებს სამხრეთ კავკასიაში. მაგრამ ჯერჯერობით აშკარაა რომ ვაშინგტონი მსგავსი ნაბიჯის გადადგმას არ გეგმავს და შესაბამისად, რუსეთის გავლენას რეგიონში საფრთხეს ვერავინ შეუქმნის.

მომავლის სცენარები: ევროპის სწრაფვა ე.წ. სტრატეგიული ავტონომიისკენ

ეს უკანასკნელი და ყველაზე რთული სცენარია. თუკი ამერიკასა და ევროკავშირს შორის ახლა არსებული გაუცხოება კიდევ უფრო გაიზრდება, მაშინ ევროკავშირი მეტ რესურსს გამოიყენებს საკუთარი უსაფრთხოებისთვის, გაატარებს სრულიად დამოუკიდებელ პოლიტიკას და ნაკლებად იქნება დამოკიდებული ვაშინგტონზე.

უფრო დამოუკიდებელი ევროპა ჩინეთთან და რუსეთთან ურთიერთობებსაც საკუთარი ინტერესების მიხედვით წარმართავს. რუსული ტრანზიტის ხელახალი ამოქმედების შემთხვევაშიც ევროპელებს მის მიმართ დიდი ნდობა აღარ ექნებათ. შესაბამისად, შუა დერეფნის განვითარება გარკვეულ სტიმულს მიიღებს. მითუმეტეს რომ ევროკავშირი, რომელიც პეკინთან თავის პოლიტიკას გაატარებს, ნაკლებად სავარაუდოა ამერიკას ჩინეთის შეკავებაში დაეხმაროს.

თავის მხრივ ჩინეთიც, იბრძოლებს რა შეკავების პოლიტიკის წინააღმდეგ, შეეცდება კიდევ უფრო განავითაროს სავაჭრო ხაზები. შესაბამისად, შუა დერეფნისთვის ესეც სასიკეთო სცენარია.

თუმცა, როგორც უკვე ვთქვით, ეს სცენარი რთულიცაა. უკრაინაში ომის დასრულების შემდეგ ბრიუსელსა და მოსკოვს შორის ურთიერთობები გარკვეული დროით მაინც დაძაბული იქნება. ევროკავშირი ინვესტიციებს საკუთარი შეიარაღებისკენ მიმართავს და უკრაინის აღდგენაზეც დიდძალ რესურსებს დახარჯავს, შესაბამისად, ბრიუსელს ნაკლებად ექნება ფული შუა დერეფნის განვითარებისთვის და პროექტი ძირითადად ჩინეთის ფულით დაფინანსდება. ეს ვაშინგტონის წინააღმდეგობას გამოიწვევს. იქნება რა დაინტერესებული აზიით, ამერიკა წესით რუსული ტრანზიტის გახსნას უფრო დაუჭერს მხარს, ვიდრე ჩინეთისთვის ხელსაყრელი ახალი სავაჭრო გზის განვითარებას. იმოქმედებს რა მარტო, ევროკავშირს გაუჭირდება ვაშინგტონის დარწმუნება რომ შუა დერეფანი დასავლეთის ინტერესებს მოემსახურება.

როგორც ერთხელ უკვე აღვნიშნეთ, აზიაზე ყურადღების გადატანა ამერიკისთვის არ ნიშნავს სამხრეთ კავკასიის მსგავსი მნიშვნელოვანი რეგიონის მიტოვებას. საუბარიც ზედმეტია იმაზე, რომ შუა დერეფნის განვითარებისთვის სამხრეთ კავკასია უმნიშვნელოვანეს კვანძად რჩება. ამერიკას კი საკმარისზე მეტი

საშუალება ექნება, რათა ამ რეგიონში ჩინეთის ექსპანსია შეაჩეროს. მითუმეტეს, რომ ამ მიმართულებით ამერიკისა და რუსეთის ინტერესები ერთმანეთს დაემთხვევა (ამ უკანასკნელს დიდად არ აწყობს სამხრეთ კავკასიაში ჩინეთის გაძლიერება). ცალკე თავად მოსკოვი ალბათ არ დაუპირსპირდებოდა პეკინს, მაგრამ სამაგიეროდ მას შეუძლია განზე გადგეს, ვიდრე სამხრეთ კავკასიაში ჩინეთის შეკავებას ამერიკა ითავებს.

ცხადია, არსებობს ვარიანტი რომ აზიით დაინტერესების შედეგად ამერიკა სამხრეთ კავკასიას დატოვებს. მაგრამ ეს ის სცენარია, რომელიც ჩვენ უკვე გავაანალიზეთ: სამხრეთ კავკასიაში რუსეთის გავლენის ზრდის სცენარი.

3. დასკვნა

უდავოა, რომ შუა დერეფანი უკვე იქცა აზიისა და ევროპის დამაკავშირებელი სავაჭრო გზების ალტერნატივად. მისი საჭიროება ძირითადად რუსეთ-უკრაინის ომით გამოწვეულმა დიდმა გეოპოლიტიკურმა ცვლილებებმა წარმოშვა. 2022 წლის შემდეგ დერეფნის განვითარებამ მნიშვნელოვნად განაპირობა ტვირთების მოცულობისა და საბაჟო შემოსავლების ზრდა საქართველოში, ყაზახეთსა და აზერბაიჯანში. ამავდროულად ხელი შეუწყო ქვეყნების ეკონომიკურ ტრანსფორმაციას.

მიუხედავად იმისა, რომ შუა დერეფანმა მნიშვნელოვანი ყურადღება მიიქცია, მისი შემდგომი განვითარება და არსებობა უკავშირდება არსებული გამოწვევების დროულად დაძლევას. გამოწვევებს შორის რჩება მოძველებული ინფრასტრუქტურა, პორტებს შორის კავშირის დაბალი ეფექტიანობა, ციფრული სისტემების დეფიციტი და საინვესტიციო შესაძლებლობების სიმცირე. ამ პრობლემების გამო შუა დერეფანმა ვერ შეძლო სრულფასოვნად ჩაენაცვლებინა ჩრდილოეთის დერეფანი (აზიისა და ევროპის დამაკავშირებელი რუსული ტრანზიტი), რომელიც უკრაინაში ომის დაწყების შემდეგ აღარ ფუნქციონირებს.

აღსანიშნავია ის გარემოება, რომ დერეფნის პოტენციური მარშრუტზე მდებარე ქვეყნებისთვის მნიშვნელოვნადსცილდება ფიზიკურ სავაჭრო ნაკადებს და მათ ფართო ეკონომიკური განვითარების შესაძლებლობებს სთავაზობს. შესაძლებლობები მოიცავს ახალი სამუშაო ადგილების შექმნას, ინდუსტრიების დივერსიფიკაციასა და გლობალურ ბაზრებზე გაუმჯობესებულ წვდომას. მაგრამ როგორც არსებული კვლევების ანალიზმა აჩვენა, დერეფნის სრული პოტენციალის გამოყენება დამოკიდებული რჩება სამუშაო ძალის გაძლიერებაზე, საგანმანათლებლო რეფორმების განხორციელებასა და კერძო სექტორის ჩართულობის სტიმულირებაზე. კერძო სექტორის მეტი ჩართულობისთვის კი დერეფნის ქვეყნებს კონკურენტული და ბიზნესისადმი მეგობრული გარემოს შექმნა ესაჭიროებათ.

შუა დერეფნის განვითარების პერსპექტივა მნიშვნელოვნადაა დამოკიდებული წამყვანი აქტორების (ამერიკა, ევროკავშირი, ჩინეთი) მხრიდან განხორციელებულ ინვესტიციებზე. მაგრამ მათ ამ აქტორებს (ასევე რუსეთს) შორის არსებული მეტოქეობა პროექტის განხორციელებას გლობალურ პოლიტიკაში განვითარებულ მოვლენებზე დამოკიდებულს ხდის. უკრაინაში მიმდინარე ომმა უკვე სერიოზული ძვრები

გამოიწვია გლობალურ პოლიტიკაში და მისმა დასრულებამ დიდ სახელმწიფოებს შორის მეტოქეობა შეიძლება შეამციროს ან უფრო გაამძაფროს. ორივე ამ სცენარს შუა დერეფნისთვის თავისი შედეგი ექნება.

გლობალური კონფრონტაციის პირობებში შუა დერეფნის განვითარება გაცილებით რთულ ამოცანად იქცევა. დიდ სახელმწიფოთა შორის დაპირისპირება, რომელიც სამხრეთ კავკასიასაც შეეხება, საჭვოდ აქცევს შუა დერეფნის მსგავს პროექტებს. მათ განსახორციელებლად საჭიროა პოლიტიკური სტაბილურობა, ნდობა მხარეებს შორის და თანამშრომლობისკენ მიმართული საერთაშორისო გარემო. ამ ყველაფრის ნაკლებობა უკვე იგრძნობა.

ამ გამოწვევების დაძლევის ერთ-ერთი გზა შეიძლება იყოს ყოფილიყო საქართველოს გადაქცევა რეგიონული თანამშრომლობის უსაფრთხო, ნეიტრალურ და სტაბილურ ჰაბად, ერთგვარ რეგიონის შვეიცარიად. თეორიულად ასეთი ტრანსფორმაცია საქართველოს გეოპოლიტიკური მეტოქეობის მიღმა დააყენებდა, აქცევდა რა მას ეკონომიკურ პრაგმატიზმზე დაფუძნებულ, საიმედო ტრანზიტულ ქვეყნად და შესაბამისად, ხელს შეუწყობდა შუა დერეფნის განვითარებას.

მაგრამ ეს ვარიანტი თავისი მიმზიდველობის მიუხედავად არსებულ ვითარებაში მეტად რთულად განსახორციელებელია. რეგიონული მეტოქეობისა და წინააღმდეგობების, საგარეო გავლენისა და საქართველოს შიდა პოლიტიკური დინამიკა ასეთ სცენარს პრაქტიკულად გამორიცხავს. როგორც რეგიონულ, ასევე გლობალურ დონეზე სახელმწიფოთა შორის ურთიერთობების სერიოზული გადალაგებისა და გაუმჯობესების გარეშე ეკონომიკური თანამშრომლობა კვლავაც სერიოზული კითხვის ნიშნის ქვეშ დარჩება.

შუა დერეფნის განვითარების პერსპექტივას საფრთხეს უქმნის რეგიონში რუსეთის გავლენის შესაძლო ზრდაც. მოსკოვი ყოველთვის ეჭვის თვალით უყურებდა ისეთი მარშრუტების განვითარებას, რომლებიც მის ტერიტორიას გვერდს უვლის. თუმცა, ამ ეტაპზე რუსეთი თავს იკავებს შუა დერეფნის წინააღმდეგ ღიად ბრძოლისა და საბოტაჟისგან. ეს თავშეკავება პროექტში ჩინეთის (მოსკოვის უმთავრესი სტრატეგიული პარტნიორისა დიდი მოკავშირის) ჩართულობით უნდა აიხსნას. პირდაპირი ჩარევა მოსკოვის მხრიდან საფრთხეს შეუქმნიდა ამ პარტნიორობას, რაც რუსეთს ნამდვილად არ აწყობს.

ამავე დროს სამხრეთ კავკასიაში ჩინეთის მზარდი ეკონომიკური გავლენა ვაშინგტონის შეშფოთებას იწვევს. ამერიკა კვლავაც ერთადერთი სახელმწიფოა, რომელსაც შეუძლია სამხრეთ კავკასიის მსგავს რეგიონში რუსეთის გავლენის და საჭიროების შემთხვევაში, შეუძლია ჩინეთის გავლენის დაბალანსება. თუკი ვაშინგტონში მიიჩნევენ, რომ შუა დერეფანი უპირველესად პეკინის ინტერესებს ემსახურება, მაშინ არ არის გამორიცხული ამერიკა არა მხოლოდ გაცელოს ამ პროექტს, არამედ გარკვეული ნაბიჯები გადადგას მის წინააღმდეგ და კიდევ უფრო გაართულოს შუა დერეფნის გარშემო შექმნილი გეოპოლიტიკური ვითარება.

შუა დერეფნის განვითარების ერთ-ერთი გზა იქნებოდა თავად ამერიკის ჩართვა შესაბამისი ინფრასტრუქტურის განვითარებაში, კონკრეტულად კი ანაკლიის პორტის მშენებლობაში საქართველოს შავი ზღვის სანაპიროზე. ვაშინგტონის ჩართულობა პროექტის ამ უმნიშვნელოვანეს კვანძზე არა მხოლოდ დიდ სტიმული იქნებოდა შუა დერეფნის განვითარებისთვის, არამედ ასევე ამერიკას მისცემდა გარკვეული კონტროლის ბერკეტს მზარდ სავაჭრო ხაზზე. ასეთი ბერკეტის მეშვეობით ვაშინგტონი დერეფნის გეოპოლიტიკური და ოპერატიული ორიენტაციის განსაზღვრას შეძლებდა.

ამგვარი სცენარი სავარაუდო იქნებოდა ამერიკისა და რუსეთის შერიგების შემთხვევაში. მსგავსი განვითარება აღმოფხვრიდა ანაკლიასთან დაკავშირებულ უსაფრთხოების რისკებს (რომელიც აფხაზეთთან გეოგრაფიული სიახლოვიდან გამომდინარეობს, რადგან იგი რუსეთის სამხედრო კონტროლის ქვეშ იმყოფება). გარდა ამისა, მსგავსი განვითარება ხელს შეუწყობდა რეგიონში დაძაბულობის შემცირებასა და ინფრასტრუქტურული განვითარებისთვის საჭირო ინვესტიციების მოზიდვას.

შუა დერეფნის განვითარების კიდევ ერთი (შესაძლოა, უფრო რეალისტური) გზა ამერიკისა და ევროკავშირის მიერ პროექტის ერთობლივ და ახლებურ გააზრებას გულისხმობს. თუკი ბრიუსელი განახორციელებს სერიოზულ ინვესტიციებს შუა დერეფანში, მაშინ ეს უკანასკნელი აღარ იქნება აღქმული, როგორც ჩინური ერთი გზისა და ერთი სარტყლის გაგრძელება. ის უფრო მეტად ტრანსატლანტიკურ ინიციატივად იქცევა, რომელიც დასავლეთის პოზიციების გაძლიერებას მოემსახურება.

მსგავსი სცენარი მაშინ განხორციელდება, თუ ევროკავშირი დაარწმუნებს ვაშინგტონს, რომ შუა დერეფანი მისი (ევროკავშირის) და, მაშასადამე, მთელი დასავლეთის გაძლიერებას მოემსახურება. ასეთ ვითარებაში ამერიკა შეეგუება პროექტში ჩინეთის (როგორც ინვესტორის) ჩართულობას.

მაგრამ აქ შეიძლება თავი იჩინოს ევროკავშირისა და საქართველოს შორის დაძაბულმა ურთიერთობებმა. ბრიუსელი უკმაყოფილოა საქართველოს ახ-

ლანდელი მთავრობით და აშკარად ერიდება ისეთი ნაბიჯების გადადგმას, რომლებიც ხელს შეუწყობს ამ მთავრობის გაძლიერებას. შუა დერეფნის ტრანსატლანტიკური ინიციატივად გადაქცევისთვის თბილისსა და ბრიუსელს შორის ურთიერთობათა ნორმალიზება იქნება საჭირო. ამის გარეშე ევროკავშირი ნაკლებად ჩაერთვება დერეფნის განვითარებაში და პროექტი დასავლეთისთვის მიმზიდველობას დაკარგავს.

ცხადია, რომ პროექტი მნიშვნელოვნად არის დამოკიდებული ფართო გეოპოლიტიკურ კონტექსტზე, კონკრეტულად კი ახალ სტატუს კვოზე, რომელიც დამყარდება უკრაინაში ომის დასრულების შემდეგ. შუა დერეფნის განვითარებისთვის ინვესტიციებზე არანაკლებ მნიშვნელოვანი ევრაზიაში არსებული პოლიტიკური კლიმატი და ძალთა ბალანსი იქნება.

უკრაინაში ომის დასრულების შემდეგაც ევროკავშირსა და რუსეთს შორის ურთიერთობები, სავარაუდოდ, დაძაბული დარჩება. ნდობის შემცირებისა და შეუთავსებელი სტრატეგიული ინტერესების პირობებში ურთიერთობათა სრულ ნორმალიზაციას დიდი დრო დასჭირდება. ამის შედეგად ჩრდილოეთის დერეფანი, სავარაუდოდ, მალე არ დაიწყებს ფუნქციონირებას. სანქციები, სხვადასხვა იურიდიული დავა და ალტერნატიული მარშრუტების განვითარება ამ პროცესს სერიოზულად შეაფერხებს.

მაგრამ თუ ეს მოხდება (თუკი არსებული პოლიტიკური უთანხმოების მიუხედავად რუსეთი და ევროკავშირი მიაღწევენ პრაგმატულ გარიგებას და ჩრდილოეთის დერეფანს ისევ აამოქმედებენ), ცხადია, შუა დერეფანი მნიშვნელოვნად დაზარალდება. ასეთ ვითარებაში შუა აზიისა და სამხრეთ კავკასიის გავლით სავაჭრო გზის განვითარების ეკონომიკური თუ სტრატეგიული მოტივი მნიშვნელოვნად შემცირდება (გარკვეული დროით მაინც). ინვესტორები და სხვადასხვა ქვეყნის მთავრობა უპირატესობას კვლავაც ნაკლებად ხარჯიან და დროის ხანგრძლივობის თვალსაზრისით გამოცდილ რუსულ ტრანზიტს მიაჩნებენ. შესაბამისად, შუა დერეფნის განვითარება კვლავ გადაიდება უფრო ხელსაყრელი გარემოების შექმნამდე. მისი მომავალი დამოკიდებული იქნება არა მხოლოდ რეგიონულ თანამშრომლობასა და დასავლეთის მხრიდან მხარდაჭერაზე, არამედ იმაზეც, როგორ იფუნქციონირებს ჩრდილოეთის დერეფანი და რამდენად საჭიროდ მიიჩნევენ ინვესტორები მასზე დამოკიდებულების შემცირებას.

გამოყენებული ლიტერატურა

- Avdaliani, E.** (2025, April 30). *The middle corridor remains supplementary to major trade routes between the EU and China*. The Central Asia-Caucasus Analyst. https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13864-the-middle-corridor-remains-supplementary-to-major-trade-routes-between-the-eu-and-china.html?utm_source=substack&utm_medium=email
- Charaia, V., & Papava, V.** (2017, November/December). *Belt and Road Initiative: Implications for Georgia and China-Georgia economic relations*. China International Studies. https://papava.info/publications/Charaia-Papava_Belt-and-Road_Georgia.pdf
- Charaia, V., Papava, V., & Wang, F.** (2018). *China-Georgia economic relations in the context of the Belt and Road Initiative*. Bulletin of the Georgian National Academy of Sciences, 12(1). <http://science.org.ge/newsite/bnas/vol-12-1.html>
- Civil Georgia** (2019, June 12). *Secretary Pompeo reaffirms strategic partnership in meeting PM Bakhtadze*. Civil.ge. <https://civil.ge/archives/308115>
- Civil Georgia** (2024, July 30). *International arbitration court denies Anaklia Development Consortium's claim against Georgian government*. Civil.ge. <https://civil.ge/archives/618125>
- Gogolashvili, K.** (2017). *New Silk Road: A stage for EU and China to cooperate* (Expert Opinion No. 86). Tbilisi: GFSIS. <https://gfsis.org.ge/files/library/opinion-papers/86-expert-opinion-eng.pdf>
- Gogolashvili, K.** (2022). *Improving Japan-EU connectivity: Exploring the South Caucasus land transport corridor*. Tbilisi: GFSIS. <https://gfsis.org.ge/files/library/pdf/English-3167.pdf>
- Ismailov, E., & Papava, V.** (2018). *Caucasian tandem and the Belt and Road Initiative*. Central Asia and the Caucasus, 19(2). https://papava.info/publications/Ismailov_Papava_CAUCASIAN-TANDEM_BRI.pdf
- Komakhia, M.** (2017). *South Caucasus energy corridor: Perspectives and challenges* (Expert Opinion No. 79). Tbilisi: GFSIS. <https://gfsis.org.ge/files/library/opinion-papers/79-expert-opinion-eng.pdf>
- OECD** (2023, December 13). *Realising the potential of the Middle Corridor*. <https://doi.org/10.1787/635ad854-en>
- Papava, V.** (2017). *One Belt One Road Initiative and Georgia* (Expert Opinion No. 93). Tbilisi: GFSIS. <https://gfsis.org.ge/files/library/opinion-papers/93-expert-opinion-eng.pdf>
- Papava, V.** (2022, October 28). *Moving from hyper-globalization*. Eurasia Review. https://www.eurasiareview.com/28102022-moving-from-hyper-globalization-oped/?fbclid=IwAR2pYf4-drq_z0j5oF9mad6BO8SrjxvsRUbd7ebBjdt6Fp14jYVZi-VITq0
- Papava, V.** (2025). *Transport corridors of Central Asia – Facing the challenges of confrontational globalization*. Tbilisi: GFSIS. https://papava.info/publications/Papava_Transport-Corridors-of-Central-Asia.pdf
- Paterson, S.** (2024). *The Middle Corridor: Competing for influence in Central Asia*. [Report].
- TASS** (2019, June 13). *Карасин считает неприемлемым заявление Помпео по грузинскому порту Анаклия*. <https://tass.ru/politika/6548107>
- Trading Economics** (2025, May). *European Union imports to China*. <https://tradingeconomics.com/european-union/imports/china>
- TBC Capital** (2025, May). *Overview of transportation sector in Georgia 2024*. <https://tbccapital.ge/en/publications/all-publications/singleview/30006819-overview-of-transportation-sector-in-georgia-2024>
- Tokmazishvili, M., & Basiashvili, D.** (2020). *Local economy challenges during the COVID-19 pandemic*. <https://www.undp.org/sites/g/files/zskgke326/files/2022-10/undp-georgia-frld-local-economy-challenges-covid-2020-eng.pdf>
- World Bank** (2023). *Middle trade and transport corridor*. <https://www.worldbank.org/en/region/eca/publication/middle-trade-and-transport-corridor>

შუა დერეფნის პერსპექტივა გლობალური კონფრონტაციისა და გაურკვევლობის პირობებში



უკრაინაში შეჭრის საპასუხოდ რუსეთზე დაწესებულ სანქციებს სხვა ყველაფერთან ერთად ჩრდილო დერეფნის (რუსეთის გავლით ჩინეთისა და ევროპის დამაკავშირებელი სავაჭრო გზა) გაჩერება მოჰყვა. შედეგად, შუა დერეფნის მნიშვნელობა საგრძნობლად გაიზარდა, მაგრამ ამავე დროს იგი ვერ იქცა ჩრდილო დერეფნის სრულფასოვან ალტერნატივად. ყაზახეთს, აზერბაიჯანსა და საქართველოს (შუა დერეფნის ქვეყნებს) კვლავაც მოსაგვარებელი აქვთ ისეთი პრობლემები როგორიცაა მოძველებული ინფრასტრუქტურა, მონაცემთა გაცვლის ფრაგმენტულობა და არაეფექტიანობა. იმისათვის რათა შუა დერეფანი კონკურენტუნარიანი გახდეს ამ სახელმწიფოებს არა მხოლოდ მოდერნიზაციის დაჩქარება და თანამშრომლობის გაღრმავება, არამედ ასევე დიდძალი ინვესტიციების მოზიდვაც მოუწევთ. ადრე თუ გვიან (უკრაინაში ომის დასრულების შემდეგ) ჩრდილო დერეფანი ფუნქციონირებას გააგრძელებს და ამ დროისათვის შუა დერეფნის გამტარუნარიანობა მნიშვნელოვნად უნდა გაიზარდოს.



შუა დერეფნის მომავალი ძალიან არის დამოკიდებული გლობალურ პოლიტიკაში მოსალოდნელ ძვრებზე. უკრაინის ომის შედეგები თავისი მნიშვნელობით წესით რეგიონის მასშტაბებს გასცდება. მისი დასრულების შემდეგ შესაძლოა მივიღოთ უფრო კონფრონტაციული მსოფლიო რომელშიც დასავლეთი რუსულ-ჩინურ ბლოკთან იქნება დაპირისპირებული. ასევე შესაძლოა მივიღოთ მულტიპოლარული მსოფლიო რომელშიც მთავარი მოთამაშეები იქნებიან ამერიკა (ევროკავშირთან ერთად), ჩინეთი და რუსეთი. შუა დერეფანს გაცილებით ნაკლები შანსი ექნება კონფრონტაციულ გარემოში, რადგან ის ჩინურ ინვესტიციებზეა დამოკიდებული. რაც უფრო დიდი იქნება დაძაბულობა ჩინეთსა და დასავლეთს შორის მით უფრო სავარაუდოა რომ პროექტის შემდგომი განვითარება შეფერხდება. ჩინეთი შუა დერეფნის ბენეფიციარს წარმოადგენს, მაგრამ სამაგიეროდ რუსეთი ნამდვილად არ არის დაინტერესებული პროექტის განვითარებით და თუკი სამხრეთ კავკასიაში მისი გავლენა კიდევ უფრო მეტად გაიზარდა მაშინ შუა დერეფანს სერიოზული საფრთხე ელის. ასეთი სცენარი მოსალოდნელია თუკი ამერიკა აზიაზე ყურადღების გადატანის პროცესში (ჩინეთის შეკავების მიზნით) რეგიონიდან გავა.



პროექტის კიდევ ერთ ბენეფიციარს ევროკავშირი წარმოადგენს. მაგრამ გაურკვეველია რამდენად შეძლებს იგი შუა დერეფანში ინვესტიციების განხორციელებას ეკონომიკური სტაგნაციისა და თავდაცვაზე ხარჯების დაგეგმილი ზრდის ფონზე. შუა დერეფნის განვითარებას ასევე ნამდვილად არ ეხმარება გაუარესებული ურთიერთობები საქართველოსა და ევროკავშირს შორის. ამერიკას პროექტის განვითარებაში არანაირი მონაწილეობა არ მიუღია. სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი ანაკლიის საზღაო პორტის მშენებლობა შეჩერებულია, რადგან აშკარა გახდა რომ მისი განხორციელებისათვის მზადყოფნას მხოლოდ ჩინეთი გამოთქვამს (ამერიკა კი ამისთვის მზად არ არის). საქართველოს, როგორც რეგიონული ჰაბის, ფუნქცია უდავოდ გაიზრდება თუკი ჩინეთი ანაკლიის პროექტს განხორციელებს, მაგრამ ამით საქართველო ალბათ ამერიკასთან თავის ურთიერთობებს დააყენებს საფრთხის ქვეშ. ანაკლიის მაგალითი კარგად აჩვენებს რომ შუა დერეფანი გეოპოლიტიკის მძევლად რჩება. შესაბამისად, მას განვითარების მეტი შანსი აქვს თუკი მოხერხდება ამერიკის დარწმუნება რომ შუა დერეფანი არა მხოლოდ ჩინეთის, არამედ ასევე დასავლეთის (უპირველესად კი ევროკავშირის) ინტერესებსაც ემსახურება. მითუმეტეს რომ თუკი რაღაც დროის განმავლობაში რუსეთსა და ევროკავშირს შორის ურთიერთობები ისევ დაძაბული იქნება და ამ უკანასკნელს ჩრდილო დერეფნის ალტერნატივა დასჭირდება.

დამატებითი ინფორმაცია ამ თემაზე შეგიძლიათ იხილოთ აქ:

➔ www.southcaucasus.fes.de