

შუა დერეფნის ენერგეტიკული განმომილება

სოლომონ პავლიაშვილი
ზურაბ გარაყანიძე

ალტერნატიული მარშრუტი ჩინეთიდან ევროპაში



შუა კორიდორი	უდამტრობა 7000 კმ (10-15 დღე)
ჩრდილო კორიდორი	უდამტრობა 10000 კმ (15-20 დღე)
ოკეანის მარშრუტი	უდამტრობა 20000 კმ (45-60 დღე)

339.92 (4:510): 665.6: 662.9

ბ-13

სოლომონ კავლიაშვილი,

საქართველოს მეცნიერებათა ეროვნული აკადემიის აკადემიკოსი,
ეკონომიკის მეცნიერებათა დოქტორი, პროფესორი

ზურაბ ბარაყანიძე,

ეკონომიკის დოქტორი, დ. აღმაშენებლის სახელობის ეროვნული
თავდაცვის აკადემიის ასოცირებული პროფესორი

შუა დერეფნის ენერგეტიკული განზომილება

Energy dimension of the Middle Corridor

საგარეო საგანგებო უწყებების კენტი
ბაიუშის შრის რეინტეგრაციის
საპროგრამო უნივერსიტეტის
ბიბლიოთეკა
№ 69153



გამომცემლობა „მნიგნობარი“
თბილისი, 2024

რედაქტორი: მიხაილ ჯიბუტი,
საქართველოს მეცნიერებათა
ეროვნული აკადემიის აკადემიკოსი
ეკონომიკის მეცნიერებათა დოქტორი,
პროფესორი

რეცენზენტი: ბასია ალადაშვილი,
ეკონომიკის მეცნიერებათა დოქტორი,
პროფესორი

წიგნი დაიბეჭდა საქართველოს სოფლის მეურნეობის
მეცნიერებათა აკადემიის პრეზიდენტთან არსებული სამეცნიერო
საბჭოს რეკომენდაციით (ოქმი #8, 25 ივლისი, 2024 წ)

ISBN 978-9941-514-80-7

სოლომონ პავლიაშვილი

საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის მინისტრის მოადგილე
2017 წლის დეკემბრიდან;
ეკონომიკურ
მეცნიერებათა დოქტორი;
საქართველოს მეცნიერებათა
ეროვნული აკადემიის
აკადემიკოსი 2021 წლიდან.



დაიბადა 1959 წლის 24 აგვისტოს. 1976-1982 წლებში სწავლობდა თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ეკონომიკის ფაკულტეტზე. 1982-1986 წლებში სწავლობდა საქართველოს მეცნიერებათა აკადემიის ეკონომიკისა და სამართლის ინსტიტუტში; 1992 წელს დაამთავრა საქართველოს ტექნიკურ უნივერსიტეტის დოქტორანტურა. 1994 წელს დაამთავრა საჯარო სექტორის მენეჯმენტის სასწავლო პროგრამა (TACIS; გაერთიანებული სამეფო, ჩრდილოეთ ირლანდია); 1999 წელს დაამთავრა ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის იურიდიული ფაკულტეტი. არის ეკონომიკურ მეცნიერებათა დოქტორი, საქართველოს მეცნიერებათა ეროვნული აკადემიის აკადემიკოსი (2021), საქართველოს ეკონომიკურ მეცნიერებათა აკადემიის ვიცე-პრეზიდენტი, საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის პროფესორი.

2017 წლის 1 ოქტომბრიდან 2017 წლის 15 დეკემბრამდე იყო საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის მინისტრის მოვალეობის შემსრულებელი. 2016-2017 წლებში იყო საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის მინისტრის პირველი მოადგილე. 2016 წელს იყო საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის მინისტრის მთავარი მრჩეველი. 2011-2016 წლებში იყო თბილისის სასწავლო უნივერსიტეტის რექტორი. 2003-2004 წლებში იყო საქართველოს ეკონომიკის, მრეწველობისა და ვაჭრობის მინისტრის მოადგილე.

2001-2003 წლებში სოლომონ პავლიაშვილი იყო საქართველოს სახელმწიფო ქონების მართვის მინისტრი; 1999-2001 წლებში იყო საქართველოს მე-5 მოწვევის პარლამენტის წევრი (მაჟორიტარი სა-

გარეჯოდან), საქართველოს პარლამენტის საფინანსო-საბიუჯეტო კომიტეტის თავმჯდომარის პირველი მოადგილე. 1993-1999 წლებში იყო საქართველოს სოციალური დამღვევის ერთიანი სახელმწიფო ფონდის გენერალური დირექტორის მოადგილე, სოციალური და-ზღვევის ინსპექციის უფროსი; 1986 წლიდან არის საქართველოს ტექ-ნიკური უნივერსიტეტის პროფესორი; 1982-1984 წლებში - თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ეკონომიკის ფაკულტეტის ასისტენტი.

1999 წელს დაენიშნა საქართველოს პრეზიდენტის პირველი ხა-რისხის სამეცნიერო სტიპენდია. 2019 წელს მიენიჭა პაატა გუგუშვი-ლის სახელობის სამეცნიერო პრემია ეკონომიკური მეცნიერების და-რგვი მონოგრაფიისთვის (თანაავტორი) - „სატრანსპორტო დერეფანი საქართველოში: პრობლემები და პერსპექტივები“;

2001 წელი - პრეზიდენტის მადლობა ნაყოფიერი სამეცნიერო და პედაგოგიური მუშაობისათვის, სახელმწიფო პროგრამების შედგენასა და რეკომენდაციების შემუშავებაში;

2023 წელი – საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის „ოქროს მედალი“ საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის წინაშე გაწეული განსაკუთრებული დამსახურებისათვის;

2023 წელი – საქართველოს მეცნიერებათა ეროვნული აკადემიის საპატიო სიგელი (იუნესკოს მიერ დაწესებულ მეცნიერების მსოფლიო დღესთან დაკავშირებით).

მონაწილეობა აქვს მიღებული საერთაშორისო უმაღლესი დონის მუხვდრებში, მათ შორის მინისტერიალებში და კონფერენციებში გა-რემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სფეროში.

გამოქვეყნებული აქვს 17 მონოგრაფია და 100-ზე მეტი სამეცნი-ერო პუბლიკაცია ადგილობრივ და საერთაშორისო სამეცნიერო ჟურ-ნალებში მაკროეკონომიკის, სოფლის მეურნეობის მეცნიერებების, გარემოს დაცვის, მწვანე ეკონომიკის, სატრანსპორტო-საკომუნიკაციო უსაფრთხოების საკითხებში, აგრეთვე, საქართველოს, როგორც სატ-რანსპორტო დერეფნის ადგილისა და სხვა თემატურ საკითხებზე.

სოლომონ პავლიაშვილი არის საქართველოში ცირკულარული ეკონომიკის შეფასების, საგზაო რუკისა და სტრატეგიის შემუშავების უწყებათაშორისი საკოორდინაციო საბჭოს თავმჯდომარე.

მისი სამეცნიერო ნაშრომები გამოქვეყნებულია სხვადასხვა ქვეყ-ნის სამეცნიერო ჟურნალებში, მათ შორის: აშშ, კანადა, გერმანია, ია-პონია, უკრაინა, იტალია, უნგრეთი, შვედეთი და სხვა.

ჯურაბ გარაყანიძე

1987 წლიდან ეკონომიკის დოქტორი.

2022 წლიდან არჩეულია

დ. აღმაშენებლის

სახელობის ეროვნული თავდაცვის

აკადემიის ასოცირებულ

პროფესორად.

2015 წლის მაისიდან დღემდე

ტექნიკური უნივერსიტეტის

ასოცირებული პროფესორი.



დაიბადა 1959 წლის 10 აგვისტოს.

ოსუ ეკონომიკის ფაკულტეტის დამთავრების

შემდეგ 1985 წლამდე იყო მეცნიერებათა აკადემიის ეკონომიკის ინსტიტუტის დასწრებული ასპირანტი, 1991-1992 წწ. იყო ამავე ინსტიტუტის უფროსი მეცნიერ თანამშრომელი. 1985-1991 წწ. იყო პოლიტექნიკური ინსტიტუტის და პოლიციის აკადემიის დოცენტი;

2014 წელი - დაამთავრა მუსტაფა ქ. ათათურქის ლიდერობის პროგრამა;

1999-2001 წწ გაეროს განვითარების პროგრამის უშიშროების საბჭოს პროექტის “ეუს-ს მხარდაჭერა” ეროვნული კოორდინატორი;

2001-2003 წწ საქართველოს სახელმწიფო ქონების მართვის მინისტრის მოადგილე;

2003-2004 წწ. მუშაობდა ეროვნული საინვესტიციო სააგენტოს დირექტორის მოადგილედ;

2004-2006 წწ საქართველოს კონტროლის პალატის საერთაშორისო ურთიერთობათა დეპარტამენტის უფროსის მოადგილე, თბილისის ეკონომიკურ ურთიერთობათა სახელმწიფო უნივერსიტეტის ასოცირებული პროფესორი;

2005-2006 წწ მსოფლიო ბანკის პროექტის “საწარმოთა რეაბილიტაცია” (CERMA) ბიზნეს-კონსულტანტი;

2006-2008 წწ მუშაობდა ვიცე-პრემიერის, სახელმწიფო მინისტრის აპარატის ევროპულ და ევროატლანტიკურ სტრუქტურებში ინტეგრაციის საკითხებში მთავარ ექსპერტად;

სამმართველოს უფროსი, პოლკოვნიკი;

2008-2013 წწ საქართველოს დაზვერვის სამსახურის II დირექტო-

რატის II სამმართველოს დაზვერვის ოფიცერი, ანალიტიკოსი, ვიცე-პოლკოვნიკი;

2014-2015 წწ მუშაობდა ჟურნალ Business Time Georgia-ს მთავარი რედაქტორის მოადგილედ, ინგლისური გამოცემის რედაქტორად;

2015-2016 წწ სსიპ სახელმწიფო შესყიდვების სააგენტოს ინფორმაციული უსაფრთხოების მენეჯერი;

2016-2017 წწ მუშაობდა რეგიონალური განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს შიდა აუდიტის დეპარტამენტის მონიტორინგის სამმართველოს უფროს სპეციალისტად;

1999 წელს დაენიშნა პრეზიდენტის პირველი ხარისხი სტიპენდია;

2004 წელი - ჩინეთის საგარეო ვაჭრობის უნივერსიტეტის მოხელეთა გადამზადების ცენტრის მსმენელი;

2006 წელი -კონტროლი საერთაშორისო ასოციაციის (INTOSAI) სახელმწიფო ვალის მართვის კურსი ქ. ასტანა;

2009 წელი - ჰარვარდის უნივერსიტეტის (აშშ) ჯ. კენედის სამთავრობო სკოლის ეროვნული უშიშროების პროგრამის მიწვეული მკვლევარი ე. კარნერგის სტიპენდიანი;

2011 წელი - დაზვერვის სამსახურის “წარჩინების სიგელი”;

2012 წელი - დაზვერვის სამსახურის მედლით “მაღალი პროფესიონალიზმისათვის”;

2013 წელი - საგარეო დაზვერვის სამკერდე ნიშნი;

2019 წელს მიენიჭა პ. გუგუშვილის პრემია.

მიღებული აქვს აშშ ამერიკული/მეისონის უნივერსიტეტების ტრანსნაციონალური დანაშაულის და კორუფციის ცენტრის (TraCCC CO) 2003, 2005, 2007 წწ. გრანტები;

გამოქვეყნებული აქვს 3 მონოგრაფია და 100-ზე მეტი ანალიტიკურ-სამეცნიერო წერილი ქართულ და უცხოურ სამეცნიერო გამოცემებსა და მედიაში;

დღემდე არის საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს შპს „სერვისების და ლოჯისტიკის კომპანიის“ გენერალური დირექტორის მოადგილე;

არის ჟურნალისტთა ფედერაციის წევრი, ტერიტორიული მთლიანობისათვის ბრძოლების ვეტერანი, საქართველოს პოლიტიკურ მეცნიერებათა და ეკონომისტთა ასოციაციების წევრი.

რედაქტორისგან

თანამედროვე გლობალიზაციის თავისებურებები და რუსეთ-უკრაინის ომი გავლენას ახდენს ევროპა-ჩინეთის დერეფნების განვითარებაზე. სატრანზიტო ქვეყნები დიდ მნიშვნელობას ანიჭებენ ამ დერეფნების სივრცითი ფუნქციის გაძლიერებას. თავის მხრივ, ევროკავშირი დიდ ყურადღებას აქცევს ჩინეთიდან და ცენტრალური აზიიდან სატრანსპორტო-ენერგეტიკული კომუნიკაციების მშენებლობის ხელშეწყობას.

ეს წიგნი აღწერს შუა სატრანსპორტო დერეფნის მახასიათებლებს, გამოწვევებს და განვითარების პერსპექტივებს, როგორც ჩინეთის მიერ ინიცირებული “სარტყელისა და გზის ინიციატივის” (BRI) ნაწილს და მისი ურთიერთდამოკიდებულებას ევროკავშირის Global Gateway, TRACECA და „სამხრეთის გაზის დერეფნის“ (SGC) პროგრამებთან. განხილულია შუა დერეფნის გეოეკონომიკური მნიშვნელობა, მისი როლი და ადგილი გლობალიზაციისა და ინტეგრაციის მსოფლიო პროცესებში. დახასიათებულია ამ სატრანსპორტო დერეფნის ისტორიული მნიშვნელობა და მისი სივრცითი განვითარების პერსპექტივები კასპიის რეგიონიდან ევროკავშირის ენერგომომარაგების დივერსიფიკაციის თვალსაზრისით. გაანალიზებულია რკინიგზის, მილსადენების, საავტომობილო გზების, ავიაციისა და გემების, აგრეთვე შუა დერეფნის კავკასიური პორტების მაჩვენებლები და მათი განვითარების სამომავლო ამოცანები. მონოგრაფია განკუთვნილია ამ პრობლემით დაინტერესებული ეკონომისტებისთვის და პოლიტოლოგებისთვის, მკითხველთა ფართო სპექტრისთვის.

მიხეილ ჯიბუტი,

*ეკონომიკის მეცნიერებათა დოქტორი, პროფესორი,
საქართველოს მეცნიერებათა ეროვნული აკადემიის აკადემიკოსი.*

Editor text

The contemporary landscape of globalization and the ongoing Russian-Ukrainian conflict have significantly influenced the development of the Middle Corridor, a strategic route connecting Europe, the Caucasus, Central Asia, and China. Transit countries increasingly recognize the importance of enhancing this corridor's spatial functionality. Concurrently, the European Union is placing considerable emphasis on promoting transport and energy communications from China and Central Asia.

This monograph examines the geoeconomic significance of the Middle Corridor via the Caucasus, as an integral component of China's Belt and Road Initiative (BRI). It explores the corridor's role and position within the processes of globalization and integration, as well as its interconnections with EU projects such as the Southern Gas Corridor (SGC), Global Gateway, and TRACECA.

The study delves into the historical importance of the Middle Corridor and evaluates its potential for diversifying the EU's energy supply from the Caspian region. It provides a comprehensive analysis of economic indicators pertaining to railways, pipelines, roads, air transport, shipping, ports, and terminals within the Central Link of the Middle Corridor. Furthermore, it outlines future developmental objectives for these infrastructure components.

The book offers detailed insights into the characteristics, challenges, and prospects associated with the development of this transport corridor. This scholarly work is primarily intended for academic economists and political scientists with a particular interest in this subject matter. However, its accessible approach also makes it suitable for a broader readership seeking to understand the complexities of this significant geopolitical and economic development.

Mikheil Djibuti,
Ph. D (Economics), Professor, an Academician of the National
Academy of Sciences of Georgia.

სარჩევი

რედაქტორისგან	7
Editor text.....	8
სარჩევი	9
შესავალი	11
თავი 1. შუა დერეფნის გეოეკონომიკა.....	32
1.1 შუა დერეფნის გეოეკონომიკური მნიშვნელობა საქართველოსთვის	32
1.2 საქართველოს ადგილი და როლი შუა დერეფანში.....	38
1.3 “მწვანე ენერჯის” დერეფანი კასპიის რეგიონიდან ევროპაში	47
თავი 2. ენერგეტიკული შუა დერეფნის კონტურები.....	59
2.1 შუა დერეფანი და ევროკავშირის ენერგო პროექტები .	65
2.2 რუსული „გაზპრომის“ პრობლემები ევროპაში.....	78
2.3 რუსული გაზის ექსპორტის შემცირება	85
თავი 3. საქართველოს გაზის ჰაბად გადაქცევის პერსპექტივა91	
3.1 ვინ შეიძლება ჩაენაცვლოს დასავლურ კომპანიებს	91
3.2 შეუძლია „გაზპრომს“ თურქული ჰაბით შეუმჩნევლად გაზის მიწოდება?	93
3.3 სამხრეთ კავკასიაში რუსული გაზის მიწოდების აღდგენა.....	96
თავი 4. თურქეთის გაზის მიწოდების ცენტრად გადაქცევის გეგმა	104
4.1 თურქეთის ამბიციები უსაფუძვლო არ არის.....	104
4.2 გაზის მზარდი მიწოდება „ტრანსადრიატიკული გაზსადენით“ (TAP).....	107
4.3 „გაზპრომმა“ მილსადენების გაერთიანება შეიძლება დააინიციროს.....	113

თავი 5. ცენტრალურაზიური გაზი ენერგეტიკულ შუა დერეფანში	119
5.1 „ტრანსკასპიური გაზსადენის“ წინააღმდეგობები	121
5.2 ჩინეთი და ინდოეთი: ენერგეტიკული შუა დერეფნის მხარეები.....	124
5.3 თურქმენეთიდან ჩინეთში გაზის ექსპორტის გაორმაგების ამბიციები და ტრანსსავლანური გაზსადენის (TAPI)	126
თავი 6. ევროპის გაზის ბაზრის გახსნა	129
6.1 ს/ს „გაზპრომის“ „ეროვნული ლიდერობა“ წარსულს მიეცა	136
6.2 ევროპაში გაზის მიწოდება ორმაგდება, მაგრამ ნავთობის - იკლებს	140
6.3. „ვერტიკალური გაზის დერეფნის“ კონკურენცია „ენერგეტიკულ აბრეშუმის გზასთან“	148
თავი 7. სამხრეთ კავკასია ჩინეთის „სარტყელისა და გზის ინიციატივაში“	152
7.1 „სარტყელისა და გზის ინიციატივა“ აზერბაიჯანსა და საქართველოში.....	152
7.2 „ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტის“ პროექტის სტრატეგიული მნიშვნელობა ევროკავშირისთვის	154
7.3 შუა დერეფნის საქართველოს მონაკვეთის ინფრასტრუქტურული პრობლემები	155
ავტორების დასკვნები.....	203
Summary	210
ბიბლიოგრაფია	215

შესავალი

ჩინეთის პრეზიდენტი სი ძინპინს, როდესაც ის ხელისუფლებაში მოვიდა 2013 წელს, სურდა ესარგებლა პრეზიდენტი ბარაკ ობამას მიერ წამოწყებული „აზიისკენ მიმართული“ პოლიტიკით და იმ ეკონომიკური ვარდნით, რომელშიც დასავლეთი აღმოჩნდა 2008 წლის კრიზისის შემდეგ. აკადემიკოს ვანგ ჯისის იდეის „დასავლეთის იმპულსის“ (Yun Sun, 2013) და ჩინეთის საგარეო საქმეთა სამინისტროს სტრატეგიებზე დაყრდნობით, ჩინეთის პრეზიდენტმა შეიმუშავა სამმხრივი გეგმა: პეკინსა და მის უშუალო მეზობლებს შორის კავშირების გაძლიერება; საზღვრებზე მშვიდობის დამყარება და აზიაში ამერიკული გავლენის შესუსტება. მისი მიზანი იყო უზრუნველყო სავაჭრო გზები ჩინური ბიზნესებისთვის, რომლებიც ქარბწარმოების წნეხის ქვეშ იყვნენ ეკონომიკური შენელების გამო (ქვეყნის შიდა ბაზარი ველარ „შთანთქამდა“ მთელ ჩინურ საქონელსა და სერვისებს); და განევითარებინა სხვადასხვა სტრატეგიული მარშრუტი ჩინეთამდე და ჩინეთიდან; ასევე, აუცილებელი გახდა ქვეყნის განვითარების ხელახალი დაბალანსება. ამ პირობებში დაიბადა ახალი აბრეშუმის გზების ინიციატივა.

გეგმა ოფიციალურად გამოცხადდა 2013 წლის სექტემბერში, ქ. ნურსულთანში (ყოფილი ასტანა, ყაზახეთი) პრეზიდენტი სი ძინპინის ნ. ნაზარბაევის უნივერსიტეტის გახსნაზე გამოსვლის დროს. თუმცა, თანამედროვე კონცეპცია სათავეს იღებს, 1990 წლის სექტემბერში ქ. ვლადივოსტოკში ბატონი ე. შევარდნაძის მიერ წარმოდგენილ პროექტში: „დიდი აბრეშუმის გზა“ (The revival of the Silk Road, 2019). „დიდი აბრეშუმის გზის“ აღდგენაზე იყო საუბარი, ასევე აზერბაიჯანის მაშინდელი პრეზიდენტის გ. ალიევის გამოსვლაში ისტორიული „აბრეშუმის გზის“ აღდგენისადმი მიძღვნილ კონფერენციაზე 1998 წლის სექტემბერში. (Г. Алиев, 1998).

მეტიც, საბჭოთა კავშირის დაშლიდან 8 წლის შემდეგ, აშშ-ს სენატმა დაამტკიცა სენატორ ჰელმსის მიერ მომზადებული, თითქმის იგივე სახელწოდების, სამხრეთ კავკასიისა და ცენტრალური

აზიის მხარდაჭერის „აბრეშუმის გზის სტრატეგიის აქტი“ (The Silk Road Strategy Act, May11, 1999).

უძველესი ქარავნების სულისკვეთებით, რომლებიც ოდეს-დაც ცენტრალურ აზიას აქლემებით გადაკვეთდნენ, უკვე XXI საუკუნეში, პრეზიდენტმა სიმ ქ. ასტანაში წამოაყენა სტრატეგიული პარტნიორობის იდეა ჩინეთს, ყაზახეთს, ყირგიზეთსა და უზბეკეთს შორის, რაც გამოიხატებოდა პოტენციურ ინვესტიციებში საავტომობილო გზებსა და რკინიგზებში, ბუნებრივი გაზის სექტორში, ნავთობმოპოვებასა და ელექტროენერჯის გენერაციაში. თითქმის ერთი თვის შემდეგ, პრეზიდენტმა სიმ წარმოადგინა ინიციატივის მეორე ნაწილი ინდონეზიის პარლამენტის წარმომადგენელთა პალატაში, სადაც მან ინდონეზიელ პარლამენტარებს შესთავაზა ჩინეთსა და ASEAN 2-ს შორის პარტნიორობის გაძლიერება და ისაუბრა „21-ე საუკუნის საზღვაო აბრეშუმის გზის“ შექმნაზე. თუმცა, ამ ინიციატივის შესახებ მასალები მხოლოდ 2015 წლის მარტში გამოაქვეყნა ჩინეთის ეროვნულმა განვითარებისა და რეფორმების კომისიამ.

განსაკუთრებით ხაზგასასმელია ინიციატივის პირველი ოფიციალური სახელი: „ერთი გზა ერთი სარტყელი“ (OBOR). სხვა სიტყვებით რომ ვთქვათ, ზემოაღნიშნული ორი ინიციატივა ეხებოდა სახმელეთო სარტყელს (ასტანას გავლით) და საზღვაო გზას (ჯაკარტას გავლით). თუმცა, სახელი OBOR ჩინეთში სწრაფად უარყვეს და ის შეიცვალა ახალი სახელწოდებით: „სარტყელისა და გზის ინიციატივა“ - Belt and Road Initiative (BRI), რადგან პირველი ფორმულირებით შესაძლო იყო ეფიქრათ, რომ იქმნებოდა მხოლოდ ერთი სახმელეთო და ერთი საზღვაო გზა, მაშინ როცა პროექტი ითვალისწინებს გზების მთელ ქსელს.

ახალ აბრეშუმის გზებს, რომლებიც ბევრ პუბლიკაციაში ჯერ კიდევ ზოგადად არის გაგებული, აქვს ფუნდამენტური, კონკრეტული მიზანი - ახალი სიცოცხლის შთაბერვა ჩინეთის დასავლეთ პროვინციების ეკონომიკაში, რომლებიც დიდწილად ჩამორჩნენ ქვეყნის განვითარებას და რომლებიც განიცდიან მზარდ სირთულეებს. მაგალითად, სინძიანი მომავალში გახდება მთავარი ენერგეტიკული ჰაბი და დერეფანი, რომელიც ცენტრალური აზი-

დან ჩინეთისკენ ნახშირწყალბადების კარიბჭე იქნება. პეკინიდან 3000 კმ-ში მდებარე სინძიანის ფართობია 1,6 მილიონი კვ. კმ და პრაქტიკულად წარმოადგენს უზარმაზარ უდაბნოს, რომელიც შემოსაზღვრულია მაღალი მთებით. ისტორიულად, ეს რეგიონი არ იყო ეთნოპოლიტიკური ჰანის (ასე უწოდებენ ჩინელები საკუთარ ეთნოსს - ავტორ.) გავლენის სფეროს ნაწილი. მისი მცხოვრებლები არიან თურქულენოვანი უიღურები და ეს პროვინცია მხოლოდ 1769 წელს იქნა ჩინეთში ინტეგრირებული, საიდანაც მიიღო სახელი სინძიანი, რაც ნიშნავს „ახალ საზღვარს“. პეკინი დიდი ხანია ცდილობს ამ რეგიონის საზღვრების გახსნას და გლობალურ ეკონომიკურ პროცესებში ჩართვას, ჯერ „დასავლეთის განვითარების სტრატეგიის“ და ახლა ახალი აბრეშუმის გზების მეშვეობით.

თუ მხოლოდ ენერგეტიკულ ასპექტზე გავამახვილებთ ყურადღებას, სინძიანის რეგიონი BRI-ის ქვაკუთხედადაც კი შეიძლება ჩაითვალოს. ამით შეიძლება აიხსნას, ის თუ რატომ არის ჩინეთის ამჟამინდელი კომუნისტური მთავრობა ასე შემფოთებული იქ მცხოვრები უიღურების ეთნოპოლიტიკური თვითგამორკვევის მოძრაობის მიმართ, რომლებიც მოითხოვენ უფრო მეტ ავტონომიას. ამ რეგიონში ცენტრის ეკონომიკური ინიციატივების დაფინანსება რამდენიმე საფინანსო ინსტიტუციის მეშვეობით ხორციელდება:

1) სუვერენული სიმდიდრის ფონდი Silk Road Fund, საიდანაც 2015 წელს გამოყოფილი იყო \$40 მილიარდი, რომელსაც \$10 მილიარდი დაემატა 2017 წელს; 2) სესხები ჩინეთის სტრატეგიული ბანკებიდან: ჩინეთის განვითარების ბანკიდან (32 მილიარდი დოლარი), ჩინეთის ექსპორტ-იმპორტის ბანკიდან და ჩინეთის სოფლის მეურნეობის განვითარების ბანკიდან (30 მილიარდი დოლარი); 3) აზიის ინფრასტრუქტურის საინვესტიციო ბანკიდან - AIB (დაახლოებით 100 მილიარდი დოლარი), რომელიც დაფუძნდა, როგორც მრავალმხრივი განვითარების ბანკი მსოფლიო ბანკის მიერ, მაგრამ კონტროლდება ჩინეთის მიერ; 4) ახალი განვითარების ბანკი (დაახლოებით 100 მილიარდი დოლარი), რომელიც აფინანსებს ინფრასტრუქტურულ პროექტებს განვითარებად ქვეყნებში; 5) სესხები ჩინეთის ეროვნული ბანკიდან (62 მილიარდი დო-

ლარი). საბედნიეროდ, სატრანზიტო ქვეყნებისთვის, რომლებმაც შესაძლოა ისარგებლონ ეფექტიანად მოქმედი შუა დერეფნის სახმელეთო ხიდით ჩინეთსა და ევროპას შორის და მისი გეოპოლიტიკური მნიშვნელობით, ხელმისაწვდომია ასევე საერთაშორისო ფინანსური ინსტიტუტებიც: მსოფლიო ბანკის, ევროკავშირის EBRD-ის, აზიის განვითარების ბანკის ADB-ის მზარდი მხარდაჭერა და სხვა მრავალეროვნული განვითარების ბანკების ფინანსები.

საერთაშორისო თვალთახედვით, დერეფნის წარმატების მთავარი ფაქტორია არა მარტო ვაჭრობის განვითარება, არამედ რისკების შემცირება, რადგან ეფექტიან შუა დერეფნის ფუნქციონირებას უსაფრთხოება სჭირდება. შუა დერეფნის წარმატება იქნება რეგიონალური სავაჭრო მოცულობის მზარდი წილის მოპოვება. ვარაუდობენ, 2030 წლისთვის ევროკავშირი-ჩინეთის ვაჭრობის 30%-იან ზრდას და IISS აღნიშნავს, რომ "...აზერბაიჯანს, საქართველოსა და ყაზახეთს შორის ასევე მოსალოდნელია რეგიონთაშორისი ვაჭრობის გაზრდა იმავე წლისთვის 37%-ით, ხოლო ევროკავშირთან 28%-ით" (Greater consensus, 2023).

ჩინეთი და შუა დერეფნის ევროპელი მხარდამჭერები არიან ამის მომხრეები, მაშინაც კი, თუ არსებობს განსხვავებული შეხედულებები იმაზე, თუ ვინ უნდა მიიღოს ინფრასტრუქტურის მშენებლობის კონტრაქტები. მეორე მხრივ, რუსეთი დიდი ხანია ცდილობდა გამხდარიყო დომინანტი ცენტრალურ აზიასა და კასპიისპირეთში, რომლებზეც გადის შუა დერეფანი და ეკონტროლებინა იქ ვაჭრობა. ამჟამად მას უკრაინაში განვითარებული მოვლენები აფერხებს, და თუ ის ამ ომში გაიმარჯვებს, აღნიშნავს IISS, რუსეთი სავარაუდოდ, „...მიმართავს რუსურებს დერეფნის ჩაშლისკენ“, რათა დაიცვას ჩრდილოეთ დერეფნის როლი ტრანსკონტინენტურ ვაჭრობაში და მისი რეგიონალური გავლენები. ასე რომ, შუა დერეფნისთვის, უკრაინის ომის შედეგზე ბევრი რამ არის დამოკიდებული (Greater consensus, 2023).

შუა დერეფნის მიმართ გლობალური ინტერესი ამჟამად გამოჩნდა 2023 წლის ოქტომბერში თბილისში, სადაც 2000 საერთაშორისო დელეგატი დაესწრო აბრეშუმის გზის ფორუმს, რათა ემსჯელათ მომავალ გამოწვევებსა და შესაძლებლობებზე. როგორც

აბრეშუმის გზის აღნიშნულ ფორუმზე ითქვა: „ეკონომიკური განვითარების დერეფანი“ არის ის, თუ როგორ ხედავს მსოფლიო ბანკი უპირატესად შუა დერეფანს. მის გასწვრივ მდებარე ქვეყნების მთავრობებმა კარგად იციან ამ პოტენციალის შესახებ და უკვე დაიწყეს ერთად მუშაობა. საქართველომ, აზერბაიჯანმა, ყაზახეთმა და თურქეთმა 2022 წელს ხელი მოაწერეს „საგზაო რუკას“, სადაც ჩამოთვლილია პრიორიტეტული ინვესტიციები და საჭირო ქმედებები 2030 წლისთვის („შუა დერეფანი“: 2030).

2023 წლის ივნისში საქართველოს, აზერბაიჯანსა და ყაზახეთს შორის მიღწეული იქნა შეთანხმება ერთობლივი ლოგისტიკური ოპერატორის „შუა დერეფანი TITR“ შექმნის შესახებ და ამავე დროს, მსოფლიო ბანკმა, ევროკავშირმა, ADB-მ და სხვა საერთაშორისო ორგანიზაციებმა დაადასტურეს თავიანთი მხარდაჭერა და დაინტერესება ტექნიკური დახმარების გაწევით და ინვესტიციებით.

„სარტყელისა და გზის ინიციატივის“ სხვა მარშრუტებისგან განსხვავებით, შუა დერეფანი სავარაუდოდ „...ძირითადად რეგიონულ დერეფანად დარჩება, აქ ტრანსკონტინენტური ვაჭრობა ბრუნვის მთელი მოცულობის მცირე ნაწილს წარმოადგენს“, - ნათქვამია მსოფლიო ბანკის ანგარიშში (Raising the full potential, 2023). ამ ადგილობრივი ფოკუსის მიზეზია „აზერბაიჯანის, საქართველოსა და ყაზახეთის გაძლიერებული კავშირი“. შუა დერეფანს ყოველთვის ექნება შეზღუდული ტევადობა თავისი მრავალი საზღვაო გადასასვლელით, ხოლო კონტინენტთაშორის ვაჭრობას აქვს ღრმა ზღვით გადაზიდვის შესაძლებლობა: ღრმა ზღვის მარშრუტებით სუეცის არხით და აფრიკის ირგვლივ გაღის ევროკავშირი-ჩინეთის ვაჭრობის მოცულობის 80-85% (Realizing the Full Potential, 2023). ეს დაფინანსება მიზნად ისახავს საჭირო რესურსების უზრუნველყოფას მთელ მსოფლიოში გზების შექმნის ან აღორძინებისთვის.

ახალი აბრეშუმის გზები ვრცელი ქსელია, რომელიც გადაჭიმულია ევრაზიის მასშტაბით, ფილიალებით აფრიკაში, ამერიკაში და არქტიკაშიც კი. იმის გამო, რომ ჩინეთი რეგულარულად ცვლის მარშრუტებს და შესაბამისად, წევრ სახელმწიფოებს მასში, თავისი პოლიტიკური დღის წესრიგის მიხედვით, - ძნელია მათი

ზუსტად ჩამოთვლა.

აღნიშნულს ადასტურებს ფაქტები, როდესაც ზოგმა ქვეყანამ დატოვა „ინიციატივის“ პროექტები. კერძოდ, ავსტრალიამ 2021 წლის 21 აპრილს იმ პირობებში, როდესაც პეკინსა და კანბერას შორის ურთიერთობები ყველა დროის უაღრესად დაბალ დონეზე იყო. კუნძული-კონტინენტი ახლაც ცდილობს გათავისუფლდეს ჩინეთის გავლენისგან, რაც პრობლემურად იქნა მიჩნეული ზოგიერთი ავსტრალიელი პარლამენტარის კორუფციისა და ჯაშუშობის გამო. მიუხედავად ამისა, ჩვენ შეგვიძლია გამოვყოთ „ინიციატივის“ რამდენიმე ძირითადი მარშრუტი, რომელსაც გადამწყვეტი მნიშვნელობა აქვს პეკინისთვის. მაგალითად, ქსიან-დუსიბურგის (Xi'an-Duisburg) მარშრუტი ნაწილობრივ მიჰყვება უძველეს გზას და გადის ურუმჩის, ჰორგოსის, ალმათის, ბიშკეკის, სამარყანდის, დუშანბეს, თეირანისა და სტამბულის გავლით, რომელიც ატარებს ნედლეულს და ენერგომატარებლებს ჩინეთში, ასევე წარმოებულ პროდუქციას, რომელიც განკუთვნილია ევროპული ბაზრებისთვის.

დღეს არსებული ინვესტიციები ცენტრალურ აზიაში არის ჩინური პროექტის ნამდვილი გული, - მისი ენერგომომარაგების უზრუნველყოფის, ასევე პოლიტიკურ-ეკონომიკური გავლენის გაზრდისა და მართვის მოდელის გავრცელების პოლიგონი. მრავალი ჩინური კომპანიის ფილიალი მოქმედებს რუსეთშიც (ასევე პეკინი-ევროპის რყინიგზის მარშრუტი, რომელიც გადის ულან-ბატორში, ირკუტსკში და მოსკოვში), პაკისტანში (უაღრესად სტრატეგიული დერეფანი გვადარსა და სინძიანს შორის), ასევე სამხრეთ აზიის ქვეყნებში, რომლებიც სიმპათიით არიან ჩინეთის მიმართ (ბანგლადეში, მიანმარი, ლაოსი, კამბოჯა და სხვ.). საზღვაო მარშრუტების თვალსაზრისით, აღსანიშნავია ვენეცია-შანხაის დერეფანი. ასევე ათენის, ჯიბუტის, გვადარის, ჰამბანტოტას საზღვაო გზები. შრი-ლანკის მარშრუტს აქვს განშტოება პაკისტანის პორტ გვადარში, და განკუთვნილია სპარსეთის ყურის მნიშვნელოვანი ენერგეტიკული რესურსების მიზიდვისათვის. გარდა ამისა, მეორადი მარშრუტები მიდის ჩიტაგონგში (ბანგლადეში), კიაუკპიუში (მიანმარი), ნაირობში (კენია) და კარაკასში (ვენესუელა). რაც ყვე-

ბუკ

ლაზე მნიშვნელოვანია, ჩინეთი გეგმავს აღარ იყოს დამოკიდებული მაღაკას ვიწრო სრუტეზე, და აპირებს ახალი საზღვაო მარშრუტის (არხის) შექმნას ტაილანდში.

ჩინეთის საზღვრებში ყველა სახმელეთო მარშრუტი სინძიანის ავტონომიურ რეგიონზე გაივლის. საზღვრების გაზიარება რვა ქვეყანასთან - ავღანეთთან, ყაზახეთთან, ყირგიზეთთან, ინდოეთთან, მონღოლეთთან, პაკისტანთან, რუსეთთან და ტაჯიკეთთან, რეგიონს იდეალურ კარიბჭედ აქცევს ცენტრალურ აზიაში ჩინეთის გავლენისთვის. 1990-იანი წლებიდან ჩინეთმა ააშენა მრავალი სასაზღვრო გადასასვლელი ვაჭრობის ხელშეწყობის მიზნით, განსაკუთრებით ალატაუს უღელტეხილზე, ანუ ჯუნგარიის კარიბჭეზე. 2010 წელს, ჩინეთისა და ყაზახეთის სარკინიგზო ქსელების დაკავშირების წყალობით, ყაზახეთის საზღვარზე ქალაქი ალაშანკოუ გახდა ჩინეთის უდიდესი მშრალი პორტი საერთაშორისო ტვირთების ტრანსპორტირებისთვის. სინძიანის "ორმაგი ქალაქები" გადაიქნენ ჩინეთის სტრატეგიის ნაწილად ვაჭრობის წახალისებისთვის. კერძოდ, ჰორგოსი (ჩინეთი)/ხორგოსი (ყაზახეთი), როგორც აზიის მთავარი სატრანზიტო წერტილი, ამის მაგალითია.

გეოგრაფიული მდებარეობიდან გამომდინარე საქართველო აზია-ევროპის ბუნებრივი სატრანსპორტო დერეფნის განუყოფელი ნაწილია. საქართველოს პრემიერ მინისტრი ბატონი ი. კობახიძე 2024 წლის დასაწყისში საქართველოს დელეგაციის ჩინეთში ვიზიტის შედეგების განხილვისას აღნიშნავდა: „ჩინეთი მხარს უჭერს საქართველოს ტერიტორიულ მთლიანობას, ჩვენს სუვერენიტეტს, ასევე ჩვენ მხარს ვუჭერთ ერთიანი ჩინეთის პრინციპს, ამასთან დაკავშირებით დღეს მთავრობის საგანგებო განცხადებაც გავრცელდა. ძალიან მნიშვნელოვანია, გაღრმავდეს ეს ურთიერთობები, რომლებიც ჩამოყალიბებულია ხელისუფლებებს, მმართველ პარტიებს შორის... პირველ რიგში ძალიან მნიშვნელოვანია პოლიტიკური თანამშრომლობა“ (კობახიძე ჩინეთში, 2024). მართალია აზიიდან ევროპაში მიმავალი ტვირთებისათვის რამდენიმე სხვადასხვა მარშრუტი არსებობს, მაგრამ უმოკლესი მარშრუტი საქართველოზე გადის. საქართველოზე გამავალი

საგარეო ურთიერთობების
სახელმწიფო უწყისება
ბიზნესი
№ 17

მსხვილი სატრანსპორტო დერეფნების სია ასე გამოიყურება: კასკა, ლაპის ლაზულის დერეფანი, სამხრეთ-დასავლეთის დერეფანი, კარეკი, ვიკინგი მარშრუტი და შუა დერეფანი.

აღნიშნული ახალი დერეფნების ინიცირების მიზნებზე დასავლეთის ზოგიერთ სამეცნიერო-ექსპერტულ წრეებში გამოცვეთა მოსაზრება: ხდება მსოფლიო წესრიგის ხელახალი განსაზღვრა BRI-ს მეშვეობით, რაც გულისხმობს ერთგვარი „მარგალიტის სარტყელის“ შექმნას მთელ მსოფლიოში, რომელიც შედგება რიგი სამინაო პორტებისგან (საზღვაო ან მშრალი) და უზრუნველყოფს ჩინეთის ეკონომიკას შეკვეთებით, ასევე აძლევს საშუალებას ჩინეთის საზღვაო ფლოტს, სახალხო განმათავისუფლებელ არმიას, ან ჩინურ კომპანიებსა და ბიზნესმენებს, ისარგებლონ „წინ წაწეული ბაზებით“ ძირითადი სავაჭრო გზების გასწვრივ (Eric Armand, 2021). ამასთან დაკავშირებით, აკადემიკოსი ვ. პაპავა და პროფესორი ვ. მაისაია, ჩვენი აზრით, სამართლიანად აღნიშნავენ, რომ „...გაჩნდა ახალი აკადემიური უსაფრთხოების განზომილება თანამედროვე საერთაშორისო ურთიერთობების ეგიდით და ის კონფიგურირებულია ეკონომიკური და სოციალური ინტერესებით, რომლებსაც ახორციელებენ მთელი რიგი გეოპოლიტიკური სუბიექტები. კონფრონტაციული გლობალიზაცია ხელს უწყობს კონტინენტაშორისი თანამშრომლობის ტენდენციას რეგიონული ან ეროვნული ურთიერთდამოკიდებულების განვითარების გარეშე“ (ვ. პაპავა, ვ. მაისაია 2023). ამ მოსაზრებას ადასტურებს ის, რომ როგორც წესი, ჩინეთის მთავრობა ინფრასტრუქტურული პროექტების დელეგირებას ახდენს მსხვილ სტაბილურ, სახელმწიფო კომპანიებზე, როგორცაა მაგალითად, საქართველოს ანაკლიის პორტის მშენებლობის ტენდერში გამარჯვებული China Communications Construction Company (CCCC), რომლებსაც აქვთ უზარმაზარი რესურსები.

2022 წლის თებერვლამდე ევროკავშირსა და ჩინეთს ტვირთბრუნვისთვის ყოფნიდათ რუსეთ-ბელორუსის მარშრუტის „ჩრდილოეთის სავაჭრო გზა“, რადგან რფ-ს სარკინიგზო ქსელი და საბაჟო რეჟიმები საკმაოდ ხელსაყრელი იყო ევროპისთვის. იმ დროს ცენტრალური დერეფანი, ანუ შავი და კასპიის ზღვის ცენ-

ტრალურ აზიასთან დამაკავშირებელი მარშრუტი, დიდწილად იგნორირებული იყო. ის მინიმალურ ინვესტიციებსა და ყურადღებას იღებდა დიდი სახელმწიფოების მხრიდან: შუა დერეფნით ვაჭრობის მოცულობამ 2022 წელს სულ დაახლოებით 1,5 მლნ ტონა შეადგინა. მაშინ როცა, იმავე დროს „ჩრდილოეთის სავაჭრო გზით“ გადაზიდული საქონლის მოცულობა წლიურად იყო 144-145 მლნ ტონა, ხოლო მესამე - ე.წ. ტრადიციული საზღვაო მარშრუტით 2023 წელს გადაიზიდა 1 მლრდ ტონაზე მეტი ტვირთი!

ნაშრომი ადასტურებს ჰიპოთეზას, რომ 2022 წლის 24 თებერვალს რუსეთ-უკრაინის ომის დაწყების შემდეგ სიტუაცია შეიცვალა: დასავლეთის სახელმწიფოები, აგრეთვე ჩინეთი, თურქეთი და ამ მარშრუტის გასწვრივ მდებარე პატარა ქვეყნები ცდილობენ სანქცირებული რუსეთის „ჩრდილოეთის გზის“ ჩანაცვლებას შუა დერეფნით. ცენტრალური აზიისა და კავკასიის ქვეყნებისთვის ეს მეტ გეოეკონომიკურ სივრცეს ნიშნავს. ცენტრალური აზიის შემთხვევაში, ომმა შესაძლებლობა მისცა რეგიონის პატარა და დიდ ქვეყნებს გადაეფასებინათ და შეემცირებინათ ეკონომიკური დამოკიდებულება რუსეთზე, მიუხედავად მოსკოვთან მათი ფორმალური ალიანსისა და რუსეთის ხელმძღვანელობით შექმნილ სხვადასხვა გაერთიანებებში წევრობისა. აზიის, თურქეთის, აზერბაიჯანის და საქართველოს მარშრუტი, რუსეთ-უკრაინის ომის დაწყების შემდეგ, გახდა შუა დერეფნის ერთ-ერთი მთავარი მამოძრავებელი ძალა, რომელმაც მოიზიდა ახალი ინვესტიციები და გაზარდა საქონელბრუნვა როგორც ე.წ. „თურქული სრუტეებით“ და 2013 წელს აშენებული ბოსფორის სრუტის ქვეშ არსებული „მარმარაის“ გვირაბით, ისე კასპიისა და შავი ზღვის პორტებით. ამ ნაშრომში პირველად გახდა შესწავლის ობიექტი შუა დერეფნის სივრცითი, გეოეკონომიკური განზომილება.

ნაშრომის აქტუალობა.

გეოეკონომიკა ახალი მეცნიერებაა და სწავლობს მოცემული ქვეყნის ან რეგიონის კონკურენტუნარიანობის ინსტრუმენტებს, იხილავს სახელმწიფოთაშორის ეკონომიკურ ურთიერთობებს, რეგიონულ ეკონომიკურ ინტეგრაციას, ეკონომიკური გლობალიზაციის პროცესს და ეკონომიკურ თანამშრომლობას. თანამედროვე

მსოფლიოში სახელმწიფოები ერთიანდებიან საერთო ეკონომიკური გამოწვევების, რისკებისა და საფრთხეების დასაძლევად, სახეზეა ტრანსნაციონალური კორპორაციებისა და კომუნაციების უპრეცედენტო განვითარება, ქვეყნების ეკონომიკისა და ფინანსური სექტორების გლობალიზაცია.

გეოეკონომისტები სწავლობენ ეგრეთ წოდებულ სივრცით ეკონომიკურ პროცესებს და სივრცის გავლენას წარმოების ფაქტორებისა და საქონლის/მომსახურების მოძრაობაზე. თუ ეკონომიკური გეოგრაფია შეისწავლის საწარმოო ძალების მდებარეობას, - გეოეკონომიკაში სივრცითი ფაქტორი გაგებულია, როგორც გეოგრაფიული მდებარეობის გავლენა სხვადასხვა რესურსების განაწილებაზე, რეგიონალური და გლობალური წარმოების კვანძებისა და „კაბების“ მდებარეობაზე. ასევე ამ მეცნიერების კვლევის ობიექტებია მილსადენების, პორტების, გზების, რკინიგზისა და ტელეკომუნაციების დივერსიფიცირებული განვითარების პერსპექტივები, მათი სტრუქტურის ოპტიმიზაცია და საოპერაციო ხარჯები. გეოეკონომიკა გეოგრაფიის, ეკონომიკის, ისტორიისა და პოლიტიკის სინთეზია.

თანამედროვე გლობალიზაციისა და ეკონომიკური გახსნილობის პირობებში სამხრეთ კავკასიის გეოეკონომიკურ პოტენციალს შესაძლოა მნიშვნელოვანი საფრთხე შეექმნას. ამავდროულად, ახალი ტენდენციების გათვალისწინებით, სატრანსპორტო პოტენციალის სრულად გამოყენება კავკასიას დიდ პოლიტიკურ და ეკონომიკურ სარგებელს მოუტანს. ავტორები დარწმუნებულნი არიან, რომ შუა დერეფნის განვითარებას, ევროკავშირის რეგიონალური ინიციატივების - Global Gateway, TRACECA-სა და „სამხრეთ გაზის დერეფნის“ (SGC) პროგრამების პარალელურად, ექნება სინერგიული ეფექტი და ხელს შეუწყობს ჩინეთიდან მიწოდების სტიმულირებას და ამავდროულად ევროკავშირის მოთხოვნის ზრდას.

ამ მონოგრაფიაში ევროკავშირის მოთხოვნის შესასწავლად და სტიმულირებისთვის, ავტორები გვთავაზობენ უწყებათაშორისი საერთაშორისო სამუშაო ჯგუფის შექმნას ევროკავშირის TRACECA-ს მუდმივმოქმედი სამდივნოს ოფისში ბაქოში, რათა იქ დროულად განიხილონ ცვლილებები გლობალურ ბაზარზე იმ

საქონლისთვის, რომელიც ტრანსპორტირდება შუა დერეფნით. მაგალითად, ნავთობის რკინიგზით გადაზიდვის ტარიფების გაძვირების შემთხვევაში, ჯგუფის გადაწყვეტილებით სწრაფად მოხდება ნავთობის გადამისამართება ნავთობსადენებში; ან გაზის მილსადენებით გადატუმბვის გაძვირების, ან შეფერხების შემთხვევაში, ჯგუფის გადაწყვეტილებით სწრაფად მოხდება გაზის გადამისამართება დეგაზაციის ტერმინალებში და LNG ტანკერებით მისი ექსპორტი, ან გაზსადგავებში შენახვა და ა.შ. მონოგრაფიის ავტორებს მიჩნიათ, რომ ჯგუფის შემადგენლობაში შევლენ BP-ის, როგორც „სამხრეთის გაზის დერეფნის“ (SGC) მილსადენების და ნავთობსადენების ოპერატორის წარმომადგენლები, ე. ი. „ენერგეტიკული აბრეშუმის გზის“ სპეციალისტები, TRACECA-ს რკინიგზის ექსპერტები, ასევე შუა დერეფნის ერთობლივი საწარმოს - „შუა დერეფანი - ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტის“ წარმომადგენლები (საწარმო შეიქმნა 2023 წლის ბოლოს - მისი შექმნის საკითხი განხილულია წარმოდგენილი მონოგრაფიის 109 გვერდზე). ეს უზრუნველყოფს შუა დერეფნის მულტიმოდალურ მოქნილობას, გაზრდის მოთხოვნას ტვირთების ტრანსპორტირებაზე ევროკავშირიდან და ხელს შეუწყობს წინააღმდეგობის აღმოფხვრას დერეფნის ორ შიდა დაპირისპირებულ ეკონომიკურ სისტემას - კომუნისტურ ჩინეთსა და ევროკავშირის საბაზრო სისტემას შორის.

ეს ცვლილებები აზერბაიჯანისა და საქართველოს, როგორც შუა დერეფნის სატრანზიტო ქვეყნების მთავრობების ყურადღების საგანი უნდა იყოს. რუსეთ-უკრაინის ომის პირობებში თურქეთისა და სამხრეთ კავკასიის ქვეყნების ტრანსპორტის ძირითადი გზების განვითარების გათვალისწინებით (მონოგრაფიის პირველი ოთხი თავი), ავტორები ხაზს უსვამენ გეოეკონომიკურ გამოწვევებს, რომლებიც დროთა განმავლობაში შესაძლოა საფრთხედ იქცნენ შუა დერეფნის სატრანსპორტო მარშრუტებზე ცენტრალურ აზიასა და კავკასიაში (მონოგრაფიის მომდევნო სამი თავი).

რა თავისებურებები ახასიათებს შუა დერეფნის განვითარებას სამხრეთ კავკასიაში თანამედროვე პირობებში? - ეს მონოგრაფია არის მსოფლიოსა და სამხრეთ კავკასიის რეგიონში ბო-

ლოდროინდელი მოვლენების გამოძახილი. მონოგრაფიისთვის მასალები გროვდებოდა 2008 წლის ბოლოდან, ე.ი. რუსეთ-საქართველოს ომის დასრულების შემდეგ. მონოგრაფია წარმოადგენს ისტორიული სტატისტიკური მასალის სინთეზს; ამ მხრივ, შეიძლება ითქვას, რომ წიგნი შუა დერეფნის გეოეკონომიკური კვლევის ერთ-ერთი პირველი პრეცედენტია.

განხილული პრობლემატიკა

ანტირუსული სანქციების შედეგად სულ უფრო რთული ხდება საქონელმიმოქცევა ჩინეთსა და ევროპას შორის ბალტიის-პირეთით, რუსეთისა და ბელორუსის ტერიტორიით. მსოფლიო ბანკის Europe and Central Asia Economic Update, 2024 ანგარიშის მიხედვით, ლოჯისტიკურმა შეფერხებებმა გავლენა მოახდინა რუსეთსა და ევროპას შორის თითქმის ყველა სავაჭრო ნაკადზე, რამაც გამოიწვია მნიშვნელოვანი შეფერხებები და გაზარდა გლობალური ტვირთბრუნვის ისედაც მაღალი ფასები. საქონელბრუნვა 40 პროცენტით შემცირდა რუსეთის უკრაინაში შექრის შემდეგ BRI-ის ჩრდილოეთის მარშრუტით, რომელიც აკავშირებს ჩინეთს ევროპასთან ჩრდილოეთის გზით ყაზახეთის, რუსეთისა და ბელორუსის გავლით. ამ ვითარებამ გაზარდა ტრანსკასპიური შუა დერეფნის ინიციატივის მიმზიდველობა, რომელიც გვერდს უვლის როგორც რუსეთს, ასევე ირანს. თუმცა, გარდა შიდა კონკურენციისა თავად „ინიციატივის“ (BRI) ჩრდილოეთის და სამხრეთის მარშრუტებს შორის, შუა დერეფნის წინააღმდეგ გლობალური, ახალი კონკურენტებიც ჩნდებიან.

ასე მაგალითად, 2023 წლის სექტემბერში ინდოეთმა, აშშ-მ, საუდის არაბეთმა და ევროკავშირმა გამოაცხადეს მეგა-ინფრასტრუქტურული შეთანხმება, რომელიც კონკურენციას გაუწევს ჩინეთის არა მარტო შუა დერეფნის, არამედ მთელი „ინიციატივის“ სამივე მარშრუტს. კონკურენციამ მომენტალურად იმოქმედა შუა დერეფნის მონაწილეებზე. მაგალითად, იტალიის პრემიერ-მინისტრმა გ. მელონიმ აცნობა ჩინეთს, რომ იტალია გეგმავს BRI-ის პროექტებიდან გამოსვლას. აღსანიშნავია, რომ ეს მოვლენები ჩინეთის „სარტყელი და გზა“ ინიციატივის 10 წლის იუბილეზე მოხდა.

ამ ნუბილემდე ცოტა ხნით ადრე ინდოეთმა, აშშ-მ, არაბეთის გაერთიანებულმა საემიროებმა, საუდის არაბეთმა, საფრანგეთმა, გერმანიამ, იტალიამ და ევროკავშირმა, ფაქტიურად, ჩინეთის პრეზიდენტი სი ძინპინი დააყენეს მომხდარი ფაქტის წინაშე - გაფორმდა ურთიერთგაგების მემორანდუმი ინდოეთი-შუა აღმოსავლეთი-ევროპა ეკონომიკური დერეფნის (IMEE-EC) კონცეფციის შესახებ. იგი მიზნად ისახავს დააკავშიროს აზია და ევროპა ეკონომიკური ინტეგრაციის ხელშეწყობის გზით. რკინიგზის მცირე მონაკვეთის გარდა, რომელიც საუდის არაბეთმა უნდა ააშენოს, მთელი დერეფანი მზად არის და შესაძლოა ამოქმედდეს უახლოეს მომავალში. პროექტი ძალიან ამბიციურია, რადგან მას შეუძლია ამ დერეფნის გავლით პოტენციურად დააკავშიროს ისეთი სწრაფად განვითარებადი ქვეყნები, როგორცაა ვიეტნამი, ტაილანდი და ბანგლადეში, ასევე მიანმარი, თუ ამ ქვეყნის ხუნტა უზრუნველყოფს თავის პორტებზე წვდომას ამ პროექტისთვის და თავს დაადნებს ჩინეთის გავლენას. ეს რეალურია, რადგან მიანმარის მეზობელი ბანგლადეში ექვსი სარკინიგზო ხაზით უკავშირდება ინდოეთს, რომელთა გამოყენება შესაძლებელია მიანმარის საქონლის ევროპაში გასაგზავნად მუნდრას (ინდოეთი) პორტის გავლით.

„ახლო აღმოსავლეთის დერეფნი“ (IMEE-EC) შესახებ ურთიერთგაგების მემორანდუმი გაფორმდა ზუსტად იმ დროს, როდესაც ჩინეთის BRI-ის ზოგიერთი პროექტი კითხვის ნიშნის ქვეშ დგება არა მხოლოდ დონორი ქვეყნების ფარგლებს გარედან კონკურენციის, არამედ BRI პროექტის ქვეყნების შიგნით არსებული პრობლემების გამოც, რადგან არცერთ მონაწილე ქვეყანას არა აქვს ფული პეკინის ვალის დასაფარად. ჩინურ ვალებს მაღალი საპროცენტო განაკვეთები აქვთ და ეს ქვეყნები იძულებულნი არიან დავალიანებები დაფარონ BRI პროექტში წილით. ისეთ ქვეყნებს, როგორებიცაა პაკისტანი, შრი-ლანკა, კენია, ზამბია და სხვა, დიდი ვალები აქვთ გადასახდელი პეკინისთვის, თანაც ჩინეთის 100 მილიარდი აშშ დოლარის მოცულობის ეს ვალები სულ უფრო იზრდება. გასული ათწლეულის განმავლობაში ჩინეთმა თითქმის ერთი ტრილიონი აშშ დოლარის ინვესტიცია მოახდინა იმ მიზ-

ნით, რომ მიმღები ქვეყნებიდან ზუსტად საჭირო დროს მიეღო ეკონომიკური ამონაგები.

მაგალითად, ჩინეთ-პაკისტანის ეკონომიკურმა დერეფანმა ისლამაბადი მიიყვანა არა მხოლოდ დრმა ეკონომიკურ, არამედ პოლიტიკურ კრიზისამდეც, როდესაც აჯანყებული ბელუჯისტანი და სინდი სეპარატისტულ განწყობილებებს ამჟღავნებენ, და ზოგი ქალაქი დაჯგუფება Tehreek-e-Taliban ტერორისტების ალყაში მოქცეული. შრი-ლანკის ეკონომიკური მდგომარეობა ყველაზე უარესია: თითქმის გაჩერებულია ჩინეთის მიერ აშენებული ჰამბანტოტას აეროპორტი და დრმა წყლიანი საზღვაო პორტი. მიუხედავად იმისა, რომ შრი-ლანკა, ისევე როგორც ნეპალი, თამაშობს პოლიტიკურ-ეკონომიკურ თამაშებს ინდოეთსა და ჩინეთს შორის, ფაქტი ფაქტად რჩება, რომ კოლომბო ვერ შეძლებს გადარჩენას საერთაშორისო სავალუტო ფონდის სესხების ინექციით და აშშ-ს მხარდაჭერით. აშშ დოლარის ღირებულება ადგილობრივ ვალუტებთან მიმართებაში პაკისტანსა და შრი-ლანკაში სწრაფად ეცემა, ხოლო ნეპალის ვალუტა ძლივს ინარჩუნებს წონასწორობას ინდურ რუპიასთან.

„ახლო აღმოსავლეთის ეკონომიკურ დერეფანს“ (IMEE-EC), რომელსაც მხარს უჭერენ აშშ, არაბეთის გაერთიანებული საემიროები, საუდის არაბეთი და ინდოეთი, აქვს არა მხოლოდ „სარტყელისა და გზის ინიციატივის“ (BRI) კონკურენციის პოტენციალი, არამედ მომავალში შეუძლია მთლიანად შეაჩეროს იგი და თვითონ გადაიქცეს გლობალური ვაჭრობის ახალ დერეფნად, რომელიც დაფუძნებულია მიწოდების ახალ გლობალურ ჯაჭვებზე. ამკარაა, რომ შეერთებული შტატები და ევროკავშირი ამ ეტაპზე, მხარს უჭერენ სამხრეთ კავკასიის გვერდის ამქვევ IMEE-EC ინიციატივასაც.

„ახლო აღმოსავლეთის ეკონომიკური დერეფანი“ (IMEE-EC) შედგება ორი ცალკეული განშტოებისაგან. ერთის მხრივ, ეს დერეფანი დააკავშირებს ინდოეთის დასავლეთ სანაპიროზე მდებარე პორტ მუნდრას ემირატების პორტ ფუჯაირასთან. შემდეგ საქონელს სტანდარტული კონტეინერებით, სარკინიგზო ტრანსპორტით გადაიტანენ საუდის არაბეთისა და იორდანის გავლით ის-

რაელის პორტ ჰაიფაში. მეორეს მხრივ, ამ დერეფნის დასავლეთის განშტოება სათავეს აიღებს ისრაელის პორტ ჰაიფადან, საიდანაც ინდური საქონელი მიაღწევს სხვადასხვა ევროპულ პორტებს, როგორებიცაა მარსელი საფრანგეთში და სხვა დიდი პორტები ესპანეთში, იტალიისა და საბერძნეთში. ერთადერთი, რაც ამ პროგრამის განხორციელებას უშლის ხელს, „ჰამასის“ და ისრაელის სისხლისმღვრელი დაპირისპირებაა...

კვლევის მეთოდოლოგია.

ნაშრომში გამოყენებულია უსაფრთხოების თეორიაში კარგად ცნობილი მეთოდოლოგიური პლურალიზმის პრინციპი რეგიონული უსაფრთხოების მულტიფაქტორული ანალიზისთვის. შუა დერეფნისა და მისი მოსაზღვრე ქვეყნების კომუნიკაციები განიხილება, როგორც სატრანსპორტო და საკომუნიკაციო უსაფრთხოების პოზიტიური ფაქტორები, რომლებსაც მთავრობებმა და საერთაშორისო ასოციაციებმა (ევროკავშირის ჩათვლით) უნდა მისცენ სხვადასხვა შეღავათები, რათა გაუძლონ დემპინგურ ტარიფებს და კონკურენტულ უპირატესობებს სხვა დერეფნების მხრივ. ამავდროულად, განიხილება შუა დერეფნის მარშრუტზე მდებარე ზოგიერთი კონკურენტი ქვეყნის ნეგატიური ზემოქმედების ფაქტორები, რომლებიც ცდილობენ განავითარონ საკუთარი დერეფნები. მაგალითად, ფაქტორები, რომლებიც გავლენას ახდენენ შუა დერეფანზე იგივე „სარტყელისა და გზის ინიციატივის“ (BRI) ერთ-ერთი მარშრუტიდან - რუსეთზე გამავალი „ჩრდილოეთის სავაჭრო დერეფნიდან“; ან ზემოაღნიშნული ინდოეთი-შუა აღმოსავლეთის ეკონომიკური დერეფნიდან“ (IMEE-EC); ან ე. წ. „ჩრდილოეთ-სამხრეთის დერეფნიდან“; ან ბევრი სხვა კონკურენტი პროექტიებიდან.

კვლევის შედეგები

მონოგრაფიის პირველ 4 თავში განხილულია შუა დერეფანი კავკასიის კონტექსტში, როგორც სატრანსპორტო და სავაჭრო გზა, რომელიც აკავშირებს ევროპასა და აზიას და გადის კასპია-სამხრეთ კავკასიის რეგიონში. ამ დერეფნის მიზანია საქონლის ტრანსპორტირება და ეკონომიკური თანამშრომლობა ჩინეთსა და ევროპას, ასევე ცენტრალურ აზიასა და სამხრეთ კავკასიის ქვეყ-

ნებს, (აზერბაიჯანი, საქართველო, თურქეთი), ასევე მოსაზღვრე ქვეყნებს შორის.

შუა დერეფანს აქვს იმის პოტენციალი, რომ გააუმჯობესოს ეროვნული მდგრადობა სამხრეთ კავკასიის რეგიონის ქვეყნებში რამდენიმე მიმართულებით. ეროვნული მდგრადობა გულისხმობს ერის უნარს გაუძლოს და „გამოჯანმრთელდეს“ სხვადასხვა გამოწვევებში და კრიზისებში, მათ შორის ეკონომიკურ, გარემოსდაცვით და გეოპოლიტიკურ კრიზისებში. ანუ, შუა დერეფანს შეუძლია დაეხმაროს სამხრეთ კავკასიის ქვეყნების ეროვნული მდგრადობის გაუმჯობესებას შემდეგი გზებით:

ეკონომიკური დივერსიფიკაცია - შუა დერეფანს შეუძლია ეკონომიკური დივერსიფიკაციის სტიმულირება ვაჭრობისა და ინვესტიციების ხელშეწყობის გზით. გაზრდილმა ეკონომიკურმა აქტივობამ და გლობალურ ბაზრებზე ხელმისაწვდომობამ შეიძლება შეამციროს ქვეყნის დამოკიდებულება ეკონომიკის ერთ სექტორზე, რაც მას უფრო მდგრადს გახდის ეკონომიკური შოკების მიმართ. შუა დერეფანი იქცევა როგორც სტრატეგიული სახმელეთო ხიდი ვაჭრობისა და ტრანსპორტისთვის ევროპასა და აზიას შორის. ის უზრუნველყოფს ალტერნატიულ მარშრუტს ისეთი ტრადიციული საზღვაო მარშრუტებისთვის, როგორიცაა სუეცის არხი.

ინფრასტრუქტურის განვითარება - ინვესტიციებმა შუა დერეფნისთვის საჭირო ინფრასტრუქტურაში, როგორიცაა გზები, რკინიგზა და პორტები, შეუძლია გააუმჯობესოს რეგიონის ქვეყნების საერთო ინფრასტრუქტურული ქსელი. ინფრასტრუქტურულ პროექტებში ინვესტიციები ხელს უწყობს ეკონომიკურ განვითარებას და რეგიონულ თანამშრომლობას.

სამუშაო ადგილების შექმნა - შუა დერეფნის განვითარებასა და ფუნქციონირებას შეუძლია სამუშაო ადგილების შექმნა და დასაქმების შესაძლებლობების გაზრდა. მრავალფეროვან და გამძლე შრომის ბაზარს შეუძლია ხელი შეუწყოს სოციალურ სტაბილურობას და შეამციროს სოციალური დაუცველობა ეკონომიკის ვარდნის მიმართ. შუა დერეფანს შეუძლია მნიშვნელოვანი გავლენა მოახდინოს სამხრეთ კავკასიის ქვეყნების ეკონომიკაზე ვაჭრობის ხელშეწყობის, უცხოური ინვესტიციების მოზიდვისა და

ეკონომიკური ზრდის დაჩქარების გზით.

ენერგეტიკული უსაფრთხოება - შუა დერეფნის „ენერგეტიკული აბრეშუმის გზის“ კომპონენტს შეუძლია გააძლიეროს ენერგეტიკული უსაფრთხოება ენერჯის წყაროების დივერსიფიკაციისა და მიწოდების მარშრუტების მეშვეობით. ამის მაგალითია სამხრეთ კავკასიის ევროკავშირის ერთიან ენერგოსისტემასთან დაკავშირება „შავი ზღვის წყალქვეშა მაღალი ძაბვის კაბელით“. სხვადასხვა ენერგორესურსებზე წვდომამ შეიძლება შეამსუბუქოს ელექტროენერჯის გათიშვის და ფასების რყევების შედეგები. შუა დერეფანი მოიცავს რამდენიმე ქვეყანას, რომლებიც ერთად მუშაობენ ინფრასტრუქტურის განვითარებისა და ვაჭრობის გასაადვილებლად. ამ თანამშრომლობას შეუძლია ხელი შეუწყოს დიპლომატიური და პოლიტიკური კავშირების განმტკიცებას, უზრუნველყოს რეგიონული სტაბილურობა და კონფლიქტების პრევენცია.

შუა დერეფნის ინფრასტრუქტურის მდგრადი განვითარება - შეიძლება მოიცავდეს კატასტროფებისადმი მდგრადობის ზომებს, როგორცაა მდგრადი სამშენებლო პრაქტიკა და კატასტროფებისთვის მზადყოფნის დაგეგმვა. ეს შეიძლება დაეხმაროს რეგიონის ქვეყნებს უკეთ გაუმკლავდნენ ბუნებრივ და ტექნოგენურ კატასტროფებს.

გეოპოლიტიკური დაუცველობის შემცირება - სავაჭრო მარშრუტებისა და ენერგომომარაგების დივერსიფიკაციით შუა დერეფანს შეუძლია შეამციროს გეოპოლიტიკური დაძაბულობა რეგიონში. ქვეყნები, რომლებიც ნაკლებად არიან დამოკიდებულნი ერთ მარშრუტზე, ან ენერჯის ერთ წყაროზე, უკეთ არიან მომზადებული გეოპოლიტიკურ გამოწვევებთან გამკლავებისთვის.

ვაჭრობისა და საინვესტიციო შესაძლებლობები - გლობალურ ბაზრებზე წვდომას შუა დერეფნის მეშვეობით შეუძლია პირდაპირი უცხოური ინვესტიციების მოზიდვა და ვაჭრობის გაფართოება. უფრო დივერსიფიცირებული, გლობალურად დაკავშირებული ეკონომიკა უკეთ არის მომზადებული ეკონომიკურ ვარდნასთან გასამკლავლებლად.

სოციალური და კულტურული კავშირები - შუა დერეფანში კავშირების გაფართოებამ შეიძლება ხელი შეუწყოს ადამიანებს მო-

რის კულტურულ გაცვლას, ეკონომიკურ და სოციალურ კავშირებს ქვეყნებს შორის. ძლიერმა სოციალურმა კავშირებმა შეიძლება ხელი შეუწყოს სოციალურ მდგრადობას კრიზისების დროს.

გარემოსდაცვითი მდგრადობა - ინფრასტრუქტურის განვითარება შუა დერეფნის გასწვრივ შეიძლება მოიცავდეს გარემოსდაცვითი მდგრადობის ზომებს. ბუნებრივი რესურსების და ეკოსისტემების შენარჩუნება სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანია გრძელვადიანი მდგრადობისთვის, განსაკუთრებით კლიმატის ცვლილების პირობებში. მნიშვნელოვანია აღინიშნოს, რომ შუა დერეფნის ამ პოტენციური სარგებელის რეალიზება ეროვნული მდგრადობისთვის მოითხოვს სწორად დაგეგმვას, ინვესტიციებს და კოორდინაციას მთავრობებს, საერთაშორისო ორგანიზაციებსა და კერძო სექტორს შორის. უფრო მეტიც, ამ შედეგათების რეალიზება შეიძლება განსხვავდებოდეს ქვეყნიდან ქვეყანაში, მათი სპეციფიკური გარემოებებისა და შუა დერეფნის ინიციატივაში მათი მონაწილეობისა და ინვესტიციების მასშტაბის მიხედვით.

მონოგრაფიის ბოლო 3 თავში განხილული „ენერგეტიკული აბრეშუმის გზის გეოეკონომიკა“ ეხება ცენტრალური აზიისა და სამხრეთ კავკასიის რეგიონებში ამ გზის ფარგლებში შექმნილი ენერგეტიკული ინფრასტრუქტურისა და სატრანზიტო გზების განვითარებასთან დაკავშირებული ეკონომიკური ასპექტებისა და შედეგების ანალიზს. ეს კონცეფცია ფოკუსირებულია ენერგორესურსებზე, მათი რყინიგზით ან მილსადენებით ტრანსპორტირებაზე და მათ ზემოქმედებაზე ეკონომიკურ დინამიკაზე, როგორც რეგიონალურ, ისე გლობალურ დონეზე.

გარდა ზემოაღნიშნულისა, გათვალისწინებულია „დერეფნის“ მდგრადობის მთავარი გამოწვევა - ბოლო პერიოდის სისხლიანი კონფლიქტები შუა დერეფნის რეგიონში.

რუსეთ-უკრაინის ომი უკვე 3 წელია გრძელდება. ყარაბაღის ომის შემდეგ უკვე 4 წელი გავიდა და შუა დერეფანზე მათი შესაძლო პოზიტიური თუ ნეგატიური ზემოქმედების შესახებ პუბლიკაცია ჯერ არ მომზადებულა. წინამდებარე მონოგრაფია წარმოადგენს ამ თემაზე გეოეკონომიკური კვლევების გააქტიურების მცდელობას, რომ მომავალში გადაიდგას პოლიტიკური ნაბიჯები,

ჩატარდეს სემინარები, კონფერენციები და ა.შ.

ამასთან, 2020-24 წლებში მოვლენები იმდენად დინამურად განვითარდა, რომ აუცილებელია ევროკავშირის პროექტებში ახალი პოლიტიკური რეალობების ასახვა. ყარაბაღის ე.წ 44-დღიანი ომი, ისევე როგორც მიმდინარე ომი უკრაინაში, არჩევნები სომხეთსა და ირანში და ავღანეთიდან აშშ-ის ჯარების გაყვანა 2021 წლის სექტემბერში, - ამ ახალ რეალობებს დიდი ცვლილებები მოაქვს რეგიონში. ფაქტია, რომ სომხეთისა და რუსეთის ფედერაციის დღევანდელი მთავრობები არ მალავენ, რომ სომხეთის გავლით აზერბაიჯანთან და თურქეთთან სატრანსპორტო კავშირების გახსნას შეეცდებიან. სომხეთი გეგმავს ირანამდე - მეგრი-თავრიზის ახალი სარკინიგზო დერეფნის მშენებლობას, აზერბაიჯანში არსებული დერბენტი-ბაქო-ასტანას გზის პარალელურად. მაშასადამე, თეირანი კონკურენტია ბაქო - მეგრი (სომხეთის სიუნიქის ოლქი, ყოფილი ზანგეზურის რეგიონი) - ნახიჩევანის, ანუ „თურანის კარიბჭის“ ინიციატივის. ირანი არ დაუშვებს ამ ახალი მარშრუტით ბაქოს ჰქონდეს სატრანზიტო ჰეგემონია უკვე არსებულ აზერბაიჯანულ დერბენტი-ბაქო-ასტანას სატრანსპორტო დერეფანთან ერთად. ერევანსა და თეირანს უნდათ, თავრიზი-მეგრის რკინიგზით „ჩრდილოეთ-სამხრეთის“ აზერბაიჯანული მარშრუტები დააბალანსონ.

მნიშვნელოვანი ცვლილებები შეინიშნება ევროკავშირის TRACECA-ს პროგრამაშიც. ცეცხლის შეწყვეტის შესახებ 2020 წლის 9 ნოემბრის სამმხრივი შეთანხმების ერთ-ერთი მიზანია სომხეთის გავლით კასპიის ზღვის სანაპირომდე კომუნიკაციების განხორციელება. მონოგრაფიაში დამტკიცდა, რომ ყარსი-იგდირი-ნახჭევანის სარკინიგზო ხაზი, როგორც ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის გაგრძელება, ბევრად უფექტიანი იქნება, ვიდრე ძველი საბჭოთა რკინიგზის ყარსი-გიუმრი-ნახჩევანი-მეგრი-ბაქოს რეკონსტრუქცია. აღსანიშნავია, რომ რუსეთისა და სომხეთის ინტერესებში შედის არა ბაქო-თბილისი-ყარსი, არამედ ადღერ-თბილისი-გიუმრი-ყარსის ექსპლუატაცია და გიუმრის დაკავშირება არა მხოლოდ თურქეთთან, არამედ რუსეთთან და ირანთან.

იგივე შეიძლება ითქვას თურქეთის მიერ გამოთქმულ სუ-

რვილზე, ჩაერთოს „სარტყელისა და გზის ინიციატივის“ (BRI) პროექტებში. ანკარას კონფლიქტები აქვს მის სამეზობლოში და ხმელთაშუა ზღვის რეგიონში. შუა აზიის კონფლიქტების ფონზე, რომლებიც წიგნშია განხილული, ანკარას შესაძლოა გაურთულდეს ისედაც დაძაბული ურთიერთობა მოსკოვთან და პეკინთან, ძირითადად „დიდი თურანის“ პანისლამური პროექტის გამო.

რა არის „დიდი თურანის“ შემადგენელი პროექტის „თურანის კარიბჭის“, როგორც „სარტყელისა და გზის ინიციატივის“ (BRI) პროექტების კონკურენტის, საზღვაო განზომილება? ესაა პირველ რიგში ბოსფორის სრუტით ბალკანეთიდან ალტიმდე გადაჭიმული ისლამური ქვეყნების სარტელი. ამისთვის ხდება ბოსფორზე ეკოლოგიური პრობლემების პედალირება თურქეთის მიერ, რაც განსაკუთრებით მწვავე გახდა 1994 წელს, კვიპროსული ტანკერის „ნასიას“ ჩაძირვის შემდეგ, როდესაც სრუტეში ასობით ათასი ტონა ნავთობი ჩაიღვარა სტამბოლის ცენტრში. მაშინ ბოსფორის სრუტე მეგაპოლისის ეკოლოგიური კატასტროფით ემუქრებოდა.

ამის შემდეგ დაიწყო მსჯელობა ბოსფორის გასწვრივ სტამბოლის არხის მშენებლობისა და სრუტის გარემოსდაცვითი ფონდის შექმნის შესახებ. ამავდროულად, დაწესდა შეზღუდვები „სავაჭრო გემების“ გურვაზე, „მონტრეს კონვენციით“ უზრუნველყოფილ, თავისუფალი ნაოსნობის მქონე სრუტეებში. მაგალითად, ტანკერებს შეუძლიათ ბოსფორში გაცურვა მხოლოდ დღისით; 200 მეტრზე მეტი სიგრძის ტანკერებს უკრძალებათ სრუტეში გადაადგილება ლოგმანის გარეშე. მოგვიანებით დადგინდა, რომ სრუტეში ნავთობისა და თხევადი გაზის გადასატან ტანკერებს უნდა ჰქონდეთ ორმაგი ფსკერი, სპეციალური განათება და ა. შ.

ამრიგად, თურქეთი დიდი ხანია იყენებს ნავიგაციის შეზღუდვებს და შესაძლებელია რამდენიმე წლის წინ გაჟღერებული „სრუტეების გარემოსდაცვითი ფონდის“ შექმნის იდეა ააღორძინოს, რომელიც ბოსფორისა და დარდანელის ტანკერების მიერ გადაკვეთისას საფასურის გადახდას გულისხმობს. ანკარა ამ გადასახადის შემოღებას თურქეთის სხვადასხვა გარემოსდაცვით კონვენციებთან მიერთებით ხსნის.

ერთი შეხედვით, სტამბულის არხი ასევე შეუქმნის გარკვეულ პრობლემებს შუა დერეფნის პორტებს შავ ზღვაში საზღვაო ტრანსპორტირების გაზრდის კუთხით. თუმცა, სტამბოლის მახლობლად 44 კმ სიგრძის, 275 მ სიგანისა და 20,75 მ სიღრმის არხის მშენებლობას შეუძლია „წვლილის შეტანა“ საქართველოს რკინიგზის აფხაზეთის მონაკვეთის გახსნაში, ანუ თვითონ რუსეთის მიერ სახმელეთო გადაზიდვების განვითარებაში. ე.წ. აფხაზეთის რკინიგზის გახსნით უპირველეს ყოვლისა რუსეთია დაინტერესებული, რადგან ამ გზით იგი წვდომას მიიღებს თავისი სტრატეგიული მოკავშირეების - სომხეთის, ირანის, სირიის რკინიგზის მაგისტრალებზე. საქართველოს რკინიგზის მეშვეობით რუსეთი დასავლეთში ნავთობპროდუქტების ექსპორტს არა მარტო საზღვაო, არამედ სახმელეთო გზითაც შეძლებს - ბაქო-თბილისი-ახალქალაქი-ყარსის რკინიგზისა და ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენის საშუალებით. ეს გაცილებით იაფი იქნება, ვიდრე ნავთობის მოსალოდნელი წლიური კვოტებით ტრანსპორტირება ბოსფორის სრუტით (ეკოლოგიური შეზღუდვები), ან სტამბულის მომავალი არხით (რომლის მშენებლობის დასრულება 2026 წელსაა დაგეგმილი) ფასიანი მომსახურებით სარგებლობა, რაც მნიშვნელოვნად გააძვირებს რუსულ და ყაზახურ ნავთობს.

ფაქტია, რომ ამ არხის აშენების და მისით რუსული და ყაზახური ნავთობის ტრანსპორტირების შემდეგ, თურქეთი შეზღუდავს სახიფათო ტვირთების თავისუფალ მოძრაობას მშვიდობიან პერიოდში ბოსფორისა და დარდანელის სრუტეებით, გარემოსდაცვითი მოთხოვნების შესაბამისად. მართალია სრუტეები ნეიტრალურ წყლებად ითვლება მონტრეს 1936 წლის და გაეროს 1982 წ. საზღვაო კონვენციებით, მაგრამ ამ კონვენციების დამტკიცების დროს გარემოსდაცვითი შეზღუდვები ნაკლებად გამოიყენებოდა. ახლა კი თურქეთს ასეთი შეზღუდვები შეუძლია აამოქმედოს, რაც სრუტეების გამოყენებას ძალიან გააძვირებს...

თავი 1.

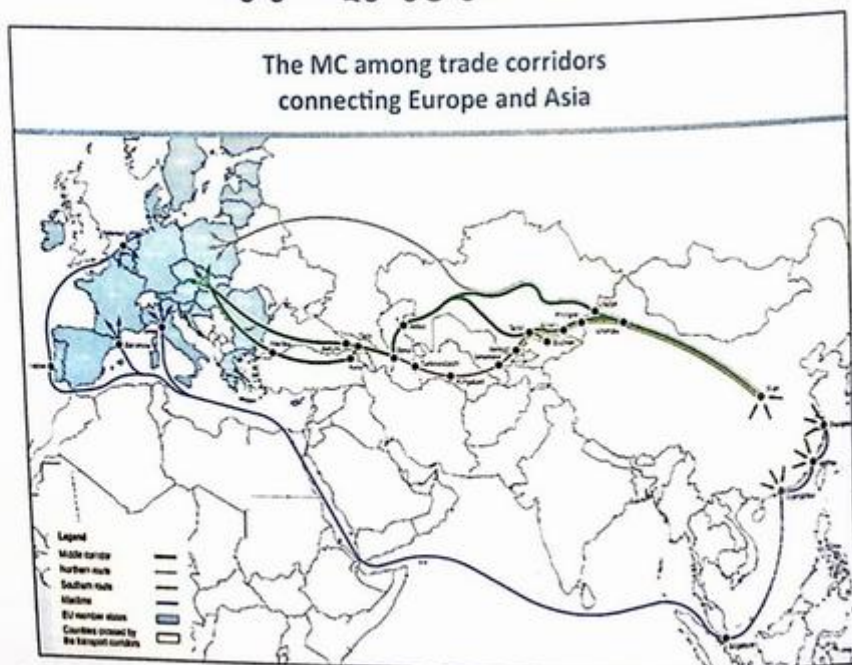
შუა დერეფნის გეოეკონომიკა

1.1 შუა დერეფნის გეოეკონომიკური მნიშვნელობა საქართველოსთვის

ევრაზიის აღმოსავლეთ-დასავლეთის ძირითად სავაჭრო გზებზე მზარდი საფრთხეები აძლიერებს საერთაშორისო საინვესტიციო მიზიდველობას საქართველოს ეკონომიკისთვის ხელსაყრელი ისეთი ალტერნატივის მიმართ, როგორცაა შუა დერეფანი, - სახმელეთო და საზღვაო სატვირთო სატრანსპორტო მარშრუტი ჩინეთიდან ევროპაში, რომელიც ჯერ კიდევ 1990-იან წლებში იყო ნახსენები სხვადასხვა პუბლიკაციაში, მაგრამ ბოლო დრომდე იგი ნაკლებ პრიორიტეტულად ითვლებოდა (იხ. ნახაზი 1).

ნახაზი 1

შუა დერეფანი ევროპა-აზიის დამაკავშირებელ სავაჭრო დერეფნებს შორის



წყარო: Gateway to development – assessing Georgia's Middle Corridor opportunity

2022 წლამდე ერთ-ერთი ყველაზე დატვირთული და სწრაფი ევრაზიის სახმელეთო მარშრუტი, რუსეთის მიერ დომინირებული ე. წ. ჩრდილოეთის დერეფანი, ნაკლებად მიმზიდველი გახდა ტვირთების დაზღვევის გამოწვევების ფონზე რფ-ს უკრაინაში შეჭრის შემდეგ. გარდა ამისა, იემენელი ჰუსიტი ტერორისტები თავს ესხმიან სუეცის არხზე მიმავალ გემებს სამხრეთის საზღვაო მარშრუტზე, წითელი ზღვის მთავარ გზაზე, რომელსაც იყენებს გლობალური საკონტეინერო ფლოტის დაახლოებით ერთი მესამედი, აიძულებენ ტვირთის გამგზავნებს აირჩიონ გრძელი საზღვაო გზა აფრიკის გარშემო.

თანამედროვე მკვლევარების ყურადღების ცენტრშია შუა დერეფანს - მულტიმოდალურ სახმელეთო და საზღვაო სატრანსპორტო მარშრუტს ჩინეთიდან, რომელიც ყაზახეთის, უზბეკეთისა და თურქმენეთის გზით კვეთს კასპიის ზღვას, აზერბაიჯანისა და საქართველოს გავლით მიდის შავ ზღვამდე და თურქეთამდე (Sally White, 2024).

ეს არის უძველესი სახმელეთო „აბრეშუმის გზის“ არეალი, თუმცა თანამედროვე პოლიტიკურმა დაპირისპირებამ და ომებმა, ასევე საზღვაო მარშრუტების ხელმისაწვდომობამ, გამოიწვია სახმელეთო გზის ნაწილის მიტოვება და მათი საზღვაო მარშრუტით ჩანაცვლება. მიუხედავად იმისა, რომ შუა დერეფანში ტრაფიკი მზარდია - რფ-უკრაინის ომამდე 2021 წელს, დაფიქსირდა კონტეინერების ბრუნვის 29%-იანი ზრდა - ის მაინც ატარებს ჩინეთი-ევროკავშირის მთლიანი ვაჭრობის მხოლოდ მცირე ნაწილს. ეფექტიანი შუა დერეფანი, საკონსულტაციო „გერმანიის ეკონომიკური კვლევის ჯგუფის“ ვარაუდით, აშკარა უპირატესობაა ჩინეთსა და ევროპას შორის ტრანსპორტირების დროის თვალსაზრისით: ხმელეთით - 13-დან 21 დღემდე, საზღვაო მარშრუტის დროს 35-დან 45 დღემდე (Woldemar Walter, GET. 2022).

ამ ტრანსევრაზიულ მარშრუტზე ევროკავშირმა 2024 წლისთვის ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესებისთვის გამოყო უზარმაზარი თანხა. ევროკომისიის (EC) ანგარიშში მითითებულია, რომ „ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკი“ მზადაა დაახლოებით 19 მილიარდი ევროთი დააფინანსოს „ინიცია-

ატივის“ რეგიონალური პროექტები (The EBRD and BRI, 2024). თუმცა, დაფინანსება არ არის მთავარი საკითხი - მთავარი თემა შუა დერეფნის შესახებ პუბლიკაციებში ისაა, თუ როგორ გადაიჭრას დაბრკოლებები, რომლებიც ძირითადად გამოწვეულია ინფრასტრუქტურის ხარვეზებით. ეს ჩამონათვალი საკმაოდ გრძელია: პორტებში, გადაზიდვის შესაძლებლობების ნაკლებობა, საქონლის გადაზიდვის მწირი ინფრასტრუქტურა და ზღვაზე, საზღვაო მომსახურების დეფიციტი; ხოლო ხმელეთზე, არასაკმარისი თანამედროვე მოძრავი შემადგენლობა და სალიანდაგო მეურნეობა, ავტომაგისტრალები, არაკოორდინირებული სასაზღვრო გამშვები პუნქტები და არასტანდარტული საინფორმაციო ტექნოლოგიები, რაც იწვევს მონაცემთა არაეფექტურ ნაკადს სერვისის მიმწოდებლებსა და მარეგულირებლებს შორის.

2013-2015 წლებში „ინიციატივაში“ დაახლოებით სამოცი ქვეყანა იყო ჩართული; 2020 წელს მათი რიცხვი უკვე თითქმის 130-ს შეადგენდა. ჩინეთის ამბიციასა რაც შეიძლება მეტი მონაწილე შემოიყვანოს თავის „ინიციატივაში“, მაგრამ არის რამდენიმე ქვეყანა, რომლებიც ექსპერტების აზრით (Eric Armando, 2021) პეკინს ამ ჯაჭვის საკვანძო რგოლებად მიაჩნია. მათ შორის ხაზგასანმელია სამი:

1) ჰაისტანმა ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკისგან განსაკუთრებული ყურადღება მიიპყრო 2015 წელს, როცა მან 46 მილიარდი დოლარი გამოყო გვადარსა და კამგარის პორტებს შორის ეკონომიკური დერეფნის შესაქმნელად. ამ პორტებიდან იწყება ყარაყორუმის გზა, რომელიც კვეთს ამავე სახელწოდების მთიანეთს და მიდის ჩინეთში (სინძიანში). გვადარი სტრატეგიულია რამდენიმე თვალსაზრისით, - რადგან ის გარშემორტყმულია დრმა წყლებით, ყველა ტიპის გემს შეუძლია იქ შევიდეს. იქვე ჰაისტანის სამხედრო ბაზის არსებობა ჩინეთს გარკვეულ სტაბილურობას ანიჭებს და საბოლოოდ ჩინეთის სახალხო განმათავისუფლებელ არმიას იქ ფორპოსტის დაარსების საშუალებას აძლევს. და ბოლოს, გვადარის სიახლოვე ომანის ყურესთან მას ხდის იდეალურ პორტად ახლო აღმოსავლეთიდან ჩინეთში ნახშირწყალბადების შესატანად, განსაკუთრებით მას შემდეგ, რაც ჩინური კომპა-

ნიები უკვე მუშაობენ ჯიბუტიში. იქ არსებული გაზის ტანკერების ტერმინალი ჩინეთს საშუალებას მისცემს რომ მოახდინოს გაზის იმპორტი ყატარიდან და მისი გათხევადება ირანში; ხოლო იქ არსებული ნავთობგადამამუშავებელი ქარხანა ნავთობსადენთან ერთად ნელს ნავთობს სინძიანში გაგზავნის.

ახალი აბრეშუმის გზების ინიციატივა ასევე საშუალებას აძლევს პაკისტანს მოძებნოს დაფინანსების წყაროები თბოელექტროსადგურებისთვის იმ დროს, როდესაც დასავლური ბანკები სულ უფრო ყოყმანობენ ამ პროექტებში ინვესტირებაზე, განსაკუთრებით თუ მათში საწვავად მოიაზრება ნახშირი. ამ მხრივ ჩინეთი გაცილებით ნაკლებად დისკრიმინაციულია, რასაც მოწმობს China Huaneng Group-ისა და Shandong Ruyi-ს მიერ შექმნილი კონსორციუმი, რომელიც ამუშავებს უადრესად მომგებიანი Sahiwal ელექტროსადგურს მომდევნო 30 წლის განმავლობაში და რომელიც უზრუნველყოფს საჭირო კაპიტალის 20%-ს (355 მილიონი აშშ დოლარი). ჩინეთის სამრეწველო და კომერციულმა ბანკმა პაკისტანს \$1,4 მილიარდი სესხი მისცა. და ბოლოს, პაკისტანი არის ჩინეთის რეგიონული მეტოქის - ინდოეთის მტერი. ამდენად, ისლამაბადთან კარგი ურთიერთობების შენარჩუნება პეკინს საშუალებას აძლევს გაზარდოს ზეწოლა ინდოეთზე.

2) პაკისტანის შემდეგ, მიანმარი არის ჩინეთის ენერგომომარაგების უსაფრთხოების მეორე წყარო, თანაც ინდოეთის მახლობლად. დერეფნის გახსნა მიანმარის პორტ სიტვესა და კუნმინგს (იუნან) შორის ნავთობის ტრანსპორტირებისთვის ხელს უწყობს ჩინეთის ენერგეტიკული მარშრუტების დივერსიფიკაციას. პეკინმა ასევე დაამყარა კონტროლი კოკოს კუნძულებზე, სადაც 1992 წელს ააშენა საკომუნიკაციო სადგური საზღვაო მოძრაობის მონიტორინგისთვის. აქ ჩინეთისთვის მნიშვნელოვანია ინდოეთის სიახლოვეს ყოფნა, რომლის ანდამანის კუნძულები კოკოს კუნძულებიდან მხოლოდ 20 კილომეტრითაა დაშორებული. ამჟამად განიხილება მცირე კოკოს კუნძულზე სამხედრო პორტის აგების პროექტი, ხოლო მატერიკზე ჩინეთის კაპიტალით გაფართოვდა და პრივატიზებულ იქნა კიაუკპიუს პორტი. მიანმარში ბოლოდროინდელ არეულობებს ჩინეთი ყურადღებით აკვირდება - სამხედროების

გამარჯვება და ამ ქვეყნის დიქტატურის მმართველობაში დაბრუნება პეკინს საშუალებას მისცემს დაიბრუნოს ქვეყანაზე კონტროლი შეერთებული შტატებისა და იაპონიის გავლენის შესუსტებით, რომლებიც გაძლიერდნენ მიანმარის დემოკრატიულ პერიოდში (იხ. ნახაზი 2)

ნახაზი 2

ენერგეტიკული ახალი აბრეშუმის გზების რუკა



წყარო: Eric Armando. Jul 14, 2021. at 11:43 AM <https://geopolitique.eu/en/articles/understanding-the-new-silk-roads-of-energy/>

3) ნახშირწყალბადების რესურსების გამო, ყაზახეთი ცენტრალურ აზიაში ჩინეთის ინვესტიციების 70%-ზე მეტს იზიდავს. ყაზახეთის ეკონომიკა ძირითადად დაფუძნებულია გაზისა და ნავთობის ექსპორტზე, რომელთაგანაც მას აქვს მსოფლიო რესურსების 3%. აღსანიშნავია ასევე ყაზახეთის ურანი, რომელიც ამ ნივთიერების მსოფლიო რესურსების 12%-ს შეადგენს, ამ საუკუნის 20-იან წლების დასაწყისში 19500 ტონა ყოველწლიური წარმოებით. 2,7 მილიონი კვ. კმ ფართობის ამ უზარმაზარ ქვეყანაში, რომლის მოსახლეობა მხოლოდ 19 მილიონია, რამდენიმე ნავთობ- და გაზსა-

დენია. ეს მილსადენები მიემართება ბუენუდან კასპიის ზღვაზე, ჰორგოსამდე (გაზსადენი) და ატირაუდან ათასუ-ალამანკოუს (ნავთობსადენი) მარშრუტით, ჩინეთის საზღვრამდე.

ამ ქვეყნის ინტერესი პეკინს ძირითადად ნახშირწყალბადების გამო აქვს. მიუხედავად მისი უზარმაზარი ზომისა, ჩინეთი არის ქვეყანა, რომელსაც გააჩნია შედარებით მცირე ნავთობისა და გაზის რესურსები, გარდა რამდენიმე ნავთობისა და გაზის ქაბურღილისა სინძიანში (ჯუნგარი და თაკლამაკანი). თუმცა მას აქვს ქვანახშირის დიდი საბადოები, რომელთაგან ყველაზე დიდი ასევე მდებარეობს სინძიანში, შანქსისა და შიდა მონღოლეთში ურბანული ცენტრებიდან შორს. ძლიერ ეკონომიკურ ზრდას, რომელიც ახასიათებს ქვეყანას ბოლო რამდენიმე ათეული წლის განმავლობაში, თან ახლდა ენერგომატარებლებზე მოთხოვნის მკვეთრი ზრდა, რაც გაძლიერდა ფასებით, რომლებიც მთავრობის მიერ ხელოვნურად შენარჩუნებულია მოხმარების წახალისების მიზნით. ამ მოთხოვნის დაკმაყოფილება შეიძლებოდა მხოლოდ ნახშირის მოპოვების აგრესიული პოლიტიკით, რამაც იგი ჩინეთში ულექტროენერჯის ძირითად წყაროდ აქცია ათწლეულების განმავლობაში.

თუმცა, შიდა წარმოებამ მოთხოვნის ზრდას ვერ გაუძლო და 2009 წლიდან პეკინს უწევდა ქვანახშირის მასიური იმპორტი (2020 წლისთვის 304 მილიონი ტონა), რამაც ქვეყანას ფასების უეცარი ცვლილების, ან სავაჭრო ურთიერთობების მოშლის საფრთხე შეუქმნა. ჩინეთის ცნობილი ქვანახშირის „მინი-მადაროები“ ახლა გამოიყენება სოციალური სტაბილურობის შენარჩუნებისთვის, მიუხედავად იმისა, რომ მათი პროდუქტიულობა ძალიან დაბალია და ეკოლოგიური ზემოქმედება კი უზარმაზარი. სახელმწიფო საწარმოები, როგორც წესი, გიგანტური ტექნოსტრუქტურებია დაბალი მწარმოებლურობით (ხელით შრომა, დავალიანებები). ასევე, ენერგეტიკაში ლიგნიტის მასიურ გამოყენებას ჯანმრთელობისთვის დამლუპველი შედეგები აქვს. 2016 წელს ჩინეთის მოსახლეობის მხოლოდ 2% სუნთქავდა ჰაერს, რომელიც შეესაბამებოდა ჯანმო-ს რეკომენდაციებს, ძირითადად ნახშირის მოხმარების გამო. ამ პრობლემის წინაშე, ჩინეთის კომუნისტური პარტია (CCP) აგრესიუ-

ლად ავითარებს ალტერნატიულ ენერჯიებს (განახლებადი და ბიო-რთული), მაგრამ მან ჯერ ვერ შეძლო მნიშვნელოვნად შეამციროს წიაღისეული საწვავის პროპორცია, რომელიც ჩინეთის ელექტრო ბალანსში წარმოდგენილი იყო 78.5%-ით 2008 წელს, ხოლო 2018 წელს მისი წილი 70.3%-მდე გაიზარდა. WHO კვლევაში აღნიშნულია, რომ ჩინეთის წყნარი ოკეანის სანაპიროზე ყოველ 14 წამში ჰაერის დაბინძურებით ერთი ადამიანი კვდება (Air pollution, 2024).

ამიტომ, პეკინისთვის უაღრესად მნიშვნელოვანია ჩინეთის მრეწველობის სტაბილური სუფთა ენერგომომარაგების უზრუნველყოფა. მიუხედავად იმისა, რომ „სარტყელისა და გზის ინიციატივა“ (BRI) ზოგადად წარმოდგენილია, როგორც ჩინეთის ქარბი წარმოების საშუალებების უზრუნველყოფის საშუალება, მისი გეოკონომიკური განზომილება ენერგეტიკის სფეროში ჩინეთისთვის სასიცოცხლო მნიშვნელოვანია.

1.2 საქართველოს ადგილი და როლი შუა დერეფანში

ჩინეთისთვის განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია ნახაზი 2-ზე გამოსახული ენერგეტიკული მარშრუტების დაცვა, რადგან ამჟამინდელი მარშრუტები გადის ჩახშობის წერტილებზე, რომლებიც შეიძლება გამოყენებულ იქნას როგორც ბერკეტი ჩინეთზე ზეწოლის განსახორციელებლად. ეს განსაკუთრებით ეხება მალაკას სრუტეში 12 რთულ გადასასვლელს, მკობრებით სავსე ტერიტორიას, რომელიც მნიშვნელოვან თავისუფლებას ანიჭებს ქალაქ-სახელმწიფოს სინგაპურს, რომელიც კარგ ურთიერთობაშია დასავლურ სამყაროსთან. ამერიკასთან კონფლიქტის შემთხვევაში, მალაიზიასა და სუნდას სრუტეების ბლოკადამ შეიძლება მთლიანად გაანადგუროს ჩინეთი. აქედან გამომდინარე, ჩინეთს აქვს განზრახვა განახორციელოს თავისი ენერგეტიკული რესურსების წყაროების დივერსიფიკაცია (მათ შორის კასპიისპირეთსა და სამხრეთ კავკასიაში) და გაზარდოს სავაჭრო დერეფნების რაოდენობა.

ჩინეთი ასევე ეპყრობა ნავთობის მწარმოებელ ქვეყნებს, პირველ რიგში, ირანს და ვენესუელას, სადაც ეს უკანასკნელი ანაზღაურებს ჩინეთის მიმართ თავის ვალეებს პირდაპირ „შავი ოქროთი“. ჩინეთის ნავთობის ეროვნულ კორპორაციას (CNPC) და ჩინეთის

ეროვნულ ოფშორულ ნავთობის კორპორაციას (CNOOC) დიდი ინტერესები აქვთ სამხრეთ ამერიკის ამ ქვეყანაში და ეს მარშრუტი ღია რჩება აშშ-ს სანქციების მიუხედავად. ცენტრალური აზიის რეგიონში, რკინიგზისა და ავტომობილტრალეების გარდა, უპირველეს ყოვლისა, ენერჯის იმპორტი თამამობს მთავარ როლს. ყველაფერზე მეტად, პეკინს სურს უზრუნველყოს ნავთობსაღდენი, რომელიც გადის ატასუდან (ყაზახეთი) ალაშანკოუმდე, ჩინეთში. კრიტიკული ინფრასტრუქტურის ნაწილი უკვე განლაგებულია ჰორგოსში (სინძიანში) - ესაა გაზსაღდენი, რომელიც აკავშირებს თურქმენეთს შანხაისთან და საშუალებას აძლევს ჩინეთს ყოველწლიურად მიიღოს 55 მილიარდი კუბური მეტრი ბუნებრივი აირი თურქმენეთიდან, უზბეკეთიდან და ყაზახეთიდან. ამრიგად, ეს ენერგეტიკული მარშრუტი ვრცელდება ცენტრალური აზიის ოთხ კუთხეში და მასთან ერთად მძლავრი ჩინური ნავთობკომპანია CNPC, რომელიც წამყვან როლს ასრულებს ნავთობის მოპოვებაში არა მხოლოდ ყაზახეთში (ატირაუ, მანგისტაუ, კიზილორდა, დარხანი), არამედ თურქმენეთშიც (რომელმაც 2015 წელს ჩინეთს უფლება მისცა გაეკონტროლებინა თავისი გაზის მოპოვების მეოთხედი „ბაგტიარლიცის“ კონცესიაში), უზბეკეთის გავლით. შედეგად მიღებული ენერგეტიკული დერეფანი 9000 კმ სიგრძისაა, რომელიც გადის კასპიის ზღვიდან ჩინეთის წყნარი ოკეანის სანაპირომდე.

წიაღისეული რესურსების გარდა, ჩინეთი სულ უფრო მეტადაა ფოკუსირებული ატომზე და პეკინის ყურადღება ახლა ყაზახეთის მდიდარი ურანის საბადოების კუთხითაა მიქცეული. 2014 წელს China General Nuclear-მა (CGN) ხელი მოაწერა ხელშეკრულებებს KazAtomProm-თან ურანის მოპოვებისა და გამდიდრების შესახებ ყაზახეთში და ყაზახეთის ეროვნული ბირთვული კომპანიის წარმოების ნახევარზე მეტი შემდგომში ექსპორტირებული იქნა ჩინეთში. 2015 წლის დეკემბერში, ორმა ქვეყანამ გამოაცხადა 2 მილიარდი დოლარის ფონდის შექმნის შესახებ ახალი აბრეშუმის გზების ორმხრივი პროექტების განსახორციელებლად, მათ შორის Ulba-FA ბირთვული საწვავის ქარხნის შესაქმნელად (KazAtomProm-ისა და CGN-ის ერთობლივი საწარმო), რომლის მშენებლობაც დაიწყო 2016 წელს და დასრულდა 2020 წელს.

ალტერნატიულ ენერჯიებს, როგორცაა ბირთვული და განახლებადი ენერჯია, სერიოზული ყურადღება ექცევა ჩინეთის BRI სტრატეგიაში, მაგრამ ცოტა განსხვავებული ფორმით, ვიდრე წიაღისეულ რესურსებს. უპირველეს ყოვლისა, ჩინეთს სჭირდება განახლებადი და ბირთვული ტექნოლოგიები. ჩინეთმა განიცადა სტაგნაციის ხანგრძლივი პერიოდი თანამედროვე ეპოქაში. კერძოდ, 1970-იანი წლებიდან დაწყებული რეფორმები მიზნად ისახავდა არა მხოლოდ ჩინეთის ეკონომიკური ძალაუფლების გაზრდას, არამედ მოწინავე ტექნოლოგიების მოპოვებას, რათა საბოლოოდ დაებრუნებინა ლიდერის სტატუსი.

უცხოურ კომპანიებს, რომელთაც სურთ ჩინეთში ოპერირება განახორციელონ, მოეთხოვებათ შექმნან ერთობლივი საწარმოები ჩინელ პარტნიორებთან. ეს არის ერთ-ერთი ღონისძიება, რომელიც ინვესტორს მოეთხოვება ბევრ სექტორში, და რამაც გამოიწვია ჩინეთის როლის მასიური გაძლიერება ინოვაციურ ბაზარზე. პრეზიდენტი ჰუ ძინტაო (თავის პრემიერ მინისტრ ვენ ჯიაბაოსთან ერთად) იყო პირველი, ვინც გაატარა ეროვნული ინოვაციური პოლიტიკა, რომელიც შემდეგ გააგრძელა სი ძინპინის მთავრობამ Made in China 2025 გეგმით. “ბირთვული აბრეშუმის გზა” შეიქმნა ჯერ კიდევ 1980-იან წლებში, რათა ქვეყანას მიეღო რეაქტორები კომპანიებისაგან: AECL (კანადა), Atomstroyexport (რუსეთი), Framatome (საფრანგეთი) და Westinghouse (აშშ), რამაც ქვეყანას საშუალება მისცა ჰქონოდა დიდი ელექტრო გენერაცია 49 რეაქტორიდან (47,8 GWe) 2020 წლის იანვრისთვის, და კიდევ 16 მშენებარე რეაქტორი.

უკვე ათწლეულების განმავლობაში, ჩინეთში ჯანმრთელობის პრობლემები დიდწილად შეუმჩნეველი იყო. თუმცა, ამჟამინდელი ენერჯო ინტენსიური მოდელი, რომელსაც მხარს უჭერს სუბსიდირებული ელექტროენერჯია, ამ ხარჯებს ითვალისწინებს. ერთის მხრივ, ეს გამოწვეულია საზოგადოებრივი აზრის ცვლილებით, რომელიც დაიღალა მუდმივ „სმოგში“ ცხოვრებით, ხოლო მეორეს მხრივ, ძნელია ჩინეთის ინდუსტრიისა და მისი ინოვაციების აღმავალი ევოლუციის შენარჩუნება. ეს განსაკუთრებით ეხება BRI-ს „ექსპორტის“ ასპექტს, რომელიც მიმართულია ევროპისკენ

ახალი აბრეშუმის გზის ბოლოში. 2017 წლის ივნისში პარიზის შეთანხმების ხელმოწერის შემდეგ და მით უმეტეს, შეთანხმებიდან ამერიკის გასვლის შემდეგ, ჩინეთი თავს ეკოლოგიურ ჩემპიონად თვლიდა. გარდა ჩინეთის ბაზრის წილის გაზრდისა მზარდ ინდუსტრიაში, რომელსაც მოაქვს ძალიან მაღალი დამატებული ღირებულება, ეს პოზიცია მიზნად ისახავს დასავლეთს აიძულოს არჩევანი გააკეთოს ადამიანის უფლებების პატივისცემასა და ჩინეთის სათბურის გაზების ემისიების შემცირებას შორის. „მწვანე“ BRI-ის წახალისების იდეა სულ უფრო ფართოვდება (Belt and Road Ecological and Environmental Cooperation Plan, 2017), რაც საშუალებას აძლევს ჩინეთს, საშუალო ვადიან პერსპექტივაში დანერგოს თავისი დაბალნახშირბადიანი ტექნოლოგიები ექსპორტისთვის.

დღესდღეობით ჩინეთს მაინც აქვს ძლიერი აქტივი, რასაც შეუძლია იგი გახადოს ახალი აბრეშუმის გზის გასწვრივ დაბალნახშირბადიანი ტექნოლოგიების წამყვანი საექსპორტო ძალა: „ნივიათი მიწის მინერალების“ მრავალფეროვანი გიგანტური გეოლოგიური ინდუსტრია (გლობალური წარმოების 90%, 2016 წელს) და მათი დამუშავების შესაძლებლობა (გლობალური მოთხოვნის 75%).

შუა დერეფანი არ არის ერთი უწყვეტი სატრანსპორტო მონაკვეთი. ის კომპლექსური ქსელია, რომელიც ურთიერთდაკავშირებული საგზაო, სარკინიგზო და სანაოსნო მარშრუტების ერთობლიობას წარმოადგენს. შუა დერეფნის კომპლექსური ხასიათი ერთდროულად მისი სისუსტეცაა და ძლიერი მხარეც. შუა სატრანსპორტო დერეფნის პროექტში მონაწილე სხვადასხვა სახელმწიფოში გზების, რკინიგზისა და სხვა ინფრასტრუქტურული ერთეულების მშენებლობის განსხვავებული სტანდარტები არსებობს, და ამასთან განსხვავებულია კანონმდებლობაც. ამის გარდა, გეოგრაფიული თავისებურებებიდან გამომდინარე, აუცილებელია ტვირთის რამდენჯერმე გადატვირთვა სარკინიგზო ტრანსპორტიდან საზღვაოზე, საზღვაოდან ისევ სარკინიგზოზე და ზოგჯერ სხვა სახის სახმელეთო ტრანსპორტზე, რაც რა თქმა უნდა, დამატებით დროსთან და ხარჯებთანაა დაკავშირებული. მეორე მხრივ, შუა დერეფანში რამდენიმე დაინტერესებული მხარის არსებობა ხელს უწყობს მულტინაციონალური პროექტის შექმნას რომელიც სხვა-

დასხვა სახელმწიფოს, რუსეთის გვერდის ავლით, ერთი იდეის გარშემო გააერთიანებს. მაგრამ ჩინეთის ფაქტორი ექსპერტულ წრეებს მაინც ამფოთებს.

კერძოდ, სუვერენიტეტის დაკარგვა მათი ტერიტორიის ნაწილებზე, ჩინეთის სასარგებლოდ, ასევე შემამფოთებელია BRI-ში მონაწილე ზოგიერთი განვითარებადი ეკონომიკისთვის. შრი-ლანკაში ჰამბანტოტას პორტი ამის შესანიშნავი მაგალითია. ესაა კრიტიკული საზღვაო აქტივი პაკისტანი-ჩინეთის მარშრუტზე, მისი აშენება დაახლოებით 350 მილიონი დოლარი დაჯდა, რომელიც თითქმის ექსკლუზიურად დაფინანსდა ჩინეთის ექსპორტ-იმპორტის ბანკის მიერ. მაგრამ მისმა არაპროპორციულმა ზომამ და უკვე წარმატებულ პორტ კოლომბოსთან კონკურენციის უუნარობამ აიძულა შრი-ლანკა დაეწყო ვალის რესტრუქტურისზაციის მოლაპარაკებები ჩინეთთან, რადგან პორტის მოგება არასაკმარისი იყო. პეკინმა გადაავადა ვალი პორტის 60 კვადრატული კილომეტრის 99-წლიანი იჯარით მიწის ექსკლუზიური დათმობის სანაცვლოდ, დაწყებული 2017 წლის ივლისიდან. მომბასაში, კენიის მთავარ პორტში, 82 მილიონი დოლარის ღირებულების კონტრაქტის გაფორმდა China Road-თან და „ბრიჯ კორპორაციასთან“. 2011 წელს თავისი დოკების შესაძლებლობების გაფართოების მიზნით ამ აფრიკულმა ქვეყანამ, რომელიც ისედაც ჩაფლულია ვალებში, ვერ შეძლო ნაკისრი ვალდებულებების დაფარვა და მოუწია პორტის ინფრასტრუქტურის ნაწილის და სტრატეგიული რკინიგზის დათმობა, - იმ რკინიგზის ხაზისა, რომელიც საზღვაო ობიექტებს აკავშირებს დედაქალაქ ნაირობისთან. ჯერ კიდევ 2018 წელს, საერთაშორისო სავალუტო ფონდმა გააფრთხილა ჩინეთის მოვალეები, რომ მათი ბანკების ვითომდა 7%-იანი საპროცენტო განაკვეთები ხშირად არამდგრადია. მალაიზიის პრემიერ მინისტრმა მოჰამედ მაჰათირმა, დაინახა რა ქვეყანა ჩინეთის ხაფანგში, უზრუნველყო რკინიგზისა და მილსადენის ხარჯების 33%-ით შემცირება აღმოსავლეთ სანაპიროს სარკინიგზო გზაჯვარედინზე, - 65,5 მილიარდი რინგიტიდან 44 მილიარდ რინგიტამდე (10,7 მილიარდი აშშ დოლარი). ამგვარად დროულად შეიცვალა პროექტი, რომელსაც ხელი მოაწერა მისმა წინამორბედმა, ნაჯიბ რაზაკმა (2009-2018).

ევროპელი ექსპერტები ამ საკითხში ორად არიან გაყოფილი. საბერძნეთი, პირეოსის პორტით, და იტალია, გენუასა და ტრიესტის პორტებით, დამოკიდებულნი არიან ჩინურ ინვესტიციებზე და თავიდან შუერთდნენ BRI-ს, - მოგვიანებით იტალიამ დატოვა „ინიციატივა“. ჩრდილოეთ ევროპა და კერძოდ გერმანია, უფრო ხილვადიან პეკინის ინვესტიციებს მისი ეკონომიკის ჩინეთის ექსპორტზე დამოკიდებულების გამო. ფრთხილი საფრანგეთიც იძულებული გახდა დაერღვია დუმილი და გაეკრიტიკებინა პეკინი ქვეყანაში ჩინეთის საელჩოს მიერ მოწყობილი არაერთი პროვოკაციის შემდეგ.

და ბოლოს, უნდა გავითვალისწინოთ ის, რასაც შეიძლება ეწოდოს “ჩინეთის ამბლღებული იზოლაცია”. პეკინი ოცნებობს იყოს სუპერსახელმწიფო, მაგრამ არ ჰყავს ძლიერი მოკავშირე „ინიციატივის“ პროექტებში. ქვეყნის ურთიერთობა რუსეთთან საკმაოდ არასტაბილურია; მიუხედავად იმისა, რომ ორივე ქვეყანას სურს მეორე მსოფლიო ომის შედეგად მიღებული საერთაშორისო წესრიგის შეცვლა და გარკვეული იდეოლოგიური მსგავსების გაზიარება, ისინი ასევე კონკურენტები არიან მრავალ სფეროში. ეს განსაკუთრებით ეხება პოზიციას, რომლითაც მათ ცენტრალურ აზიასთან აქვთ ურთიერთობა, და რომელიც გადამწყვეტია ჩინეთის ენერგეტიკული უსაფრთხოებისთვის. თუმცა ამ რეგიონის პოსტსაბჭოთა ქვეყნები ტრადიციულად მოსკოვთან თანამშრომლობენ. 2015 წელს რუსეთმა წამოიწყო საკუთარი პროექტი, ევრაზიის ეკონომიკური კავშირი (EEU), რომელიც მოიცავს რუსეთს, ბელორუსიას, ყაზახეთს, სომხეთსა და ყირგიზეთს. ეს მოხდა მანამდე, ვიდრე ვლადიმერ პუტინი გამოაცხადებდა, ამ კავშირის ჩინური „ინიციატივის“ (BRI) პროგრამასთან მიერთებას, მისი პეკინისადმი ვითომდა ერთგულების გამო. მაგრამ, რუსეთი არაკორექტულად მოქმედებს თავისი გავლენის შესანარჩუნებლად. მან მაგალითად, შესთავაზა ჩინეთს, რომ მოსკოვი იყოს ცენტრალური აზიის უსაფრთხოებისა და სტაბილურობის გარანტი.

ასევე უნდა აღინიშნოს, რომ შედარებით ცოტა ქვეყანა იზიარებს ნამდვილ იდეოლოგიურ ნათესაობას ჩინეთთან. მაგალითად, ვიეტნამმა კავშირები გაწყვიტა თავის ძლიერ მეზობელ-

თან 1978-79 წლებში დემოკრატიულ კამპუჩიაში შეჭრისა და ჩინეთ-ვიეტნამის ომის (1979) შემდეგ. აღსანიშნავია, რომ ვიეტნამი არ არის დაინტერესებული BRI-ით და არ სურს მიიღოს ჩინური სესხები. მეორეს მხრივ, ჩრდილოეთ კორეა განიხილება, როგორც არაპროგნოზირებადი, მაგრამ შეუცვლელი გუშაგი ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის ჩრდილო-აღმოსავლეთ საზღვრის დასაცავად. მიუხედავად იმისა, რომ მისი ქვანახშირის მადაროები გამოიყენება ჩინეთის ენერგეტიკული პროგრამის შესანარჩუნებლად, მისი მრეწველობის უკიდურესი სისუსტე და ეკონომიკური ინფრასტრუქტურა მას მხოლოდ ბოლო რანგის სავაჭრო პარტნიორად აქცევს - ჩინეთზეა ჩრდილოეთ კორეის ექსპორტის 83%-ს, მაგრამ თანხობრივად ესაა მხოლოდ 2,8 მილიარდი დოლარი. ცნობისთვის, ჩრდილოეთ კორეის მშპ 29 მილიარდ დოლარად არის შეფასებული, რაც წარმოადგენს მისი სამხრეთის მეზობლის მშპ-ს მხოლოდ 1,5%-ს. და ბოლოს, ვენესუელა მძიმე ეკონომიკურ კრიზისშია ჩაფლული და, როგორც ჩანს, გადარჩება მხოლოდ ჩინეთის დახმარებით, რომელიც იყენებს სიტუაციას და ითხოვს დაახლოებით 500000 ბარელ ნავთობს დღეში (2017 წელს ეს იყო ჩინეთის შავი ოქროს იმპორტის დაახლოებით 5%). სხვა სახელმწიფოებთან ურთიერთობები, რომლებსაც აქვთ კავშირი ჩინეთთან, უპირველეს ყოვლისა, განპირობებულია მკაცრად ეკონომიკური, ეროვნული ან პერსონალური ინტერესებით. სოლომონის კუნძულებისა და კირიბატის არქიპელაგებში ბოლო ცვლილებები, რომლებმაც გაწყვიტეს დიპლომატიური ურთიერთობები სეპარატისტულ ე. წ. ჩინეთის რესპუბლიკასთან (ტაივანი) ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის „ხათრით“, მოტივირებული იყვნენ პეკინის დიდსულოვნებით და მაინც მცირე მსგავსება შეინარჩუნეს ჩინეთის განვითარების მოდელთან. მიუხედავად იმისა, რომ ჩინეთი შეიძლება პოლიტიკურად ძლიერდება, ის მაინც ვერ ახერხებს გლობალური მხარდაჭერის მიღებას და მისი რბილი ძალა ძალიან სუსტია.

ჩინური კომპანიები - რომლებიც ოფიციალურად კერძო სამართლის იურიდიული პირებია, რეალურად არიან სახელმწიფოს მიერ მართული - სულ უფრო მეტ ინვესტირებას ახდენენ ენერგეტიკულ პროექტებში. მათ სურთ მიიღონ მონაწილეობა სა-

ხელმწიფო პროგრამებში და ამიტომ სურთ ჩაერთონ სხვადასხვა საერთაშორისო პროექტებში. ახალი აბრეშუმის გზები და განსაკუთრებით მათი ენერგეტიკული კომპონენტები, დიდ კაპიტალს მოითხოვს. პორტების, ნავთობსადენების ან გადამამუშავებელი ქარხნების მშენებლობას დიდი დაფინანსება სჭირდება. საჭირო ინვესტიციები შეფასებულია 24-დან 26 მლრდ აშშ დოლარამდე. უცხოელი ინვესტორების მოზიდვის პეკინის მცდელობებს, მეზობლებისგან ძირითადად თავაზიანი უარი ხვდება, რადგან უზარმაზარი ინფრასტრუქტურული პროექტები არ არის მომგებიანი, ამიტომ სამიზნე ქვეყნები ხშირად არასტაბილურ მდგომარეობაში ვარდებიან. დასავლური, ისევე როგორც აზიური ელიტა, არ ჩქარობს ამ პროექტებში ინვესტირებას. „ინიციატივის“ (BRI) პროექტების დაფინანსების პირველი შენელება უკვე ჩანს RWR Advisory 25-ის გამოთვლებში, რომელმაც აჩვენა, რომ 2014-2015 წლებში 150 მილიარდი დოლარის წლიური დაკრედიტებიდან, ეს მაჩვენებელი 2017 და 2018 წლებში 100 მილიარდ დოლარზე დაბლა დაეცა (Murray Hiebert, 2020).

ბევრი ექსპერტის აზრით, „ინიციატივის“ გამჭვირვალების ნაკლებობა ასევე მთავარი დაბრკოლებაა პოტენციური პარტნიორებისთვის. 2013 წლიდან BRI-მ რამდენჯერმე შეცვალა თავისი აქცენტი და „ინიციატივას“ ახალი მარშრუტები დაამატა ან გააუქმა, რაც დამოკიდებულია პოლიტიკურ, ეკონომიკურ ან სოციალურ ლანდშაფტზე და პოლიტიკის იდეოლოგიურ საჭიროებებზე. ინფორმაციის კონტროლმა და, უფრო სწორად, მისმა ცვალებადობამ, აიძულა ისეთი ქვეყნები, როგორცაა გერმანია და საფრანგეთი, უარი ეთქვათ 2017 წელს Belt and Road-ის ფორუმის საბოლოო განცხადების ხელმოწერაზე, მისი კრიტიკული სპეციფიკის ნაკლებობის გამო.

იაპონია, შეერთებული შტატების ტრადიციული მოკავშირე, ყოველთვის ინარჩუნებს კარგ ურთიერთობას ინდოეთთან, თუმცა მისი ურთიერთობა ჩინეთთან ასევე ტრადიციულად, განსაკუთრებით ახლა მარტივი არ არის.

სტატისტიკურად ჩინეთიდან სხვა დერეფნებით ევროპისკენ მიმავალი ტვირთი ხუთჯერ საჭიროებს გადატვირთვას, ხოლო კონკრეტულად შუა სატრანსპორტო დერეფანზე გამავალი

ტვირთი საშუალოდ შვიდჯერ უნდა გადაიტვირთოს. გადატვირთვაში იგულისხმება როგორც ტრანსპორტის ტიპის შეცვლა, ასევე იმავე ტიპის ტრანსპორტზე ჩატვირთვა. მაგალითისათვის, ჩინეთიდან ევროპაში მიმავალი ტვირთი ყაზახეთში ჩინური მატარებლიდან ყაზახურ მატარებელზე საჭიროებს გადატვირთვას. იგივე პროცედურაა საჭირო, ოღონდ პირიქით - საქართველოდან თურქეთში გადატვირთვის დროს, რადგან ამ ქვეყნებს სარკინიგზო გზების სხვადასხვა სტანდარტი აქვს. ჩინეთში და თურქეთში სარკინიგზო სტანდარტი 1435 მილიმეტრს შეადგენს, ყაზახეთში და საქართველოში კი ეს სტანდარტი 1520 მილიმეტრს უტოლდება. ანუ ჩინეთიდან მომავალი ტვირთი გადატვირთვის გარეშე ყაზახეთს ვერ გაივლის, ხოლო საქართველოდან მიმავალი ტვირთი - თურქეთს.

ცენტრალური აზიისა და სამხრეთ კავკასიის ქვეყნების ევროპასთან დამაკავშირებელი სატრანსპორტო შესაძლებლობების გაძლიერების იდეა საბჭოთა კავშირის დაშლის პერიოდიდან იღებს სათავეს. ამ რეგიონების პოლიტიკურ-ეკონომიკური ცხოვრება ნებით თუ უნებლიედ საბჭოთა კავშირთან, შემდგომში კი რუსეთთან იყო დაკავშირებული. სწორედ რუსეთის გვერდის ავლით ამ რეგიონებთან კავშირის გასამყარებლად შეიქმნა ევროპა-კავკასია-აზიის ევროპული სატრანსპორტო დერეფანი „ტრასეკა“, რომელიც თოთხმეტ ქვეყანას, სომხეთს, აზერბაიჯანს, ბულგარეთს, საქართველოს, ირანს, ყაზახეთს, ყირგიზეთს, მოლდოვას, რუმინეთს, ტაჯიკეთს, თურქეთს, უკრაინას, უზბეკეთს და თურქმენეთს აერთიანებს. უნდა აღინიშნოს, რომ „ტრასეკა“ თავდაპირველად ევროკომისიის მიერ იყო დაფინანსებული. უკვე ორი ათეული წლის შემდეგ, 2013 წელს „ტრასეკას“ ნაკვალეუზე ყაზახეთის ინიციატივით მთავრობათაშორისი „ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო გზა“ წარმოიშვა, რომელიც შუა დერეფნის განვითარებისთვის ძირითად პლატფორმად იქცა. ამ ინიციატივას საფუძველი ყაზახეთის, აზერბაიჯანისა და საქართველოს რკინიგზებს შორის დადებული შეთანხმებითა და საკოორდინაციო საბჭოს შექმნით ჩაეყარა. ბოლო დროს ამ გზაზე მეტი ყურადღება ენერგეტიკას ექცევა.

1.3 “მწვანე ენერჯის” ღერუფანი კასპიის რეგიონიდან ევროპაში

მსოფლიოში განვითარებულმა მოვლენებმა, კოვიდ-პანდემიამ, ეკონომიკურმა კრიზისმა, რუსეთ - უკრაინის მიმდინარე ომმა ცხადყო, თუ რამდენად მნიშვნელოვანია ქვეყნის ეკონომიკური დამოუკიდებლობა, რომლის ერთ-ერთი მთავარი ასპექტია ენერგოდამოუკიდებლობა.

დღესდღეობით, საქართველოს არ გააჩნია ისეთი სიმძლავრის ენერგეტიკული სისტემა, რომელიც საკუთარ მოთხოვნას დააკმაყოფილებს, ამიტომ ქვეყანა წელიწადში, დაახლოებით, 70 მილიონ დოლარს ხარჯავს ელექტროენერჯის იმპორტზე. ამავდროულად, ყოველ წელს იზრდება მოთხოვნა და თუ საკუთარი გენერაცია არ გაიზარდა, 2030 წლისთვის თბილისის ელექტროენერჯის იმპორტში 600 მილიონი დოლარის გადახდა მოუწევს, რაც საკმაოდ დიდი თანხაა.

საქართველოს სჭირდება კონკრეტული გეგმა და ქმედითი ნაბიჯები, რათა შეამციროს რუსეთზე ენერგოდამოკიდებულება, აწარმოოს საკუთარი მოთხოვნის საკმარისი ელექტროენერჯია და გაიტანოს ექსპორტზეც ევროპაში. სწორედ, აღნიშნულ მიზანს ემსახურება ამბიციური, ინოვაციური და ძვირადღირებული - „მომავლის პროექტად“ შეფასებული „შავი ზღვის წყალქვეშა კაბელის პროექტი“, რომელსაც ქვეყნისთვის უდიდესი ეკონომიკური - პოლიტიკური მნიშვნელობა აქვს.

2022 წლის მიწურულს, კერძოდ 17 დეკემბერს, რუმინეთის დედაქალაქში ოთხი სახელმწიფოს - საქართველოს, აზერბაიჯანის, რუმინეთისა და უნგრეთის ხელისუფლებებმა ხელი მოაწერეს მნიშვნელოვან დოკუმენტს. ეს იყო სტრატეგიული კოოპერაციის ხელშეკრულება, რომელიც ეხებოდა ეკოლოგიურად სუფთა ენერჯის პროგრესირებასა და ტრანსპორტირებას. ამ შეთანხმების ერთ-ერთ ცენტრალურ ელემენტს წარმოადგენდა ინიციატივა სახელწოდებით “შავი ზღვის წყალქვეშა კაბელის პროექტი”.

„21-ე საუკუნის სტრატეგიული პროექტი“, „საქართველოს უდიდესი წამოწყება“, - ასე უწოდებენ „შავი ზღვის წყალქვეშა კაბელის პროექტს“, რომლის ინოვაციური იდეა საქართველოს ეკოთ-

ვნის. პროექტმა საქართველოსა და ევროპის ენერგოსისტემები ერთმანეთთან უნდა დააკავშიროს, რაც სამხრეთ კავკასიისა და ევროპის ქვეყნებს საშუალებას მისცემს ისარგებლონ გაფართოებული საექსპორტო შესაძლებლობებით, ასევე, ხელს შეუწყობს მათ ენერგოსაფრთხოებას. აღნიშნული პროექტი საქართველოსთვის ენერგოდამოუკიდებლობის საწინდარი და ერთგვარი პოლიტიკური წონის მქონე დივიდენდია.

შავი ზღვის წყალქვეშა კაბელის პროექტი ენერგეტიკული და ციფრული კავშირის ერთ-ერთი ყველაზე სტრატეგიული და ამბიციური ინიციატივაა სამხრეთ კავკასიასა და სამხრეთ - აღმოსავლეთ ევროპაში, რომელიც მოიცავს პარალელურ ელექტროგადამცემ და ოპტიკურბოჭკოვან წყალქვეშა საკაბელო კავშირებს შავ ზღვაში, საბოლოო პუნქტებით საქართველოსა და რუმინეთში. სავარაუდოდ, ურთიერთდაკავშირების გზით ელექტროენერგიით ვაჭრობის ზრდა ხელს შეუწყობს განახლებადი ენერჯის მიმართულების განვითარებას სამხრეთ კავკასიაში და ენერგომომარაგების დეკარბონიზაციას, ენერგოსაფრთხოების ზრდას და ელექტროენერგიით მომარაგების საიმედოობას ურთიერთკავშირის ორივე მხარეს. ციფრული ურთიერთდაკავშირება შეამცირებს ინტერნეტ კავშირის ხარჯებს, გაზრდის გამტარუნარიანობას და საერთაშორისო ციფრული კავშირის მასშტაბს შავი ზღვის ფარგლებში.

საქართველოსა და რუმინეთის გარდა, უნგრეთი, აზერბაიჯანი და, პოტენციურად, სამხრეთ-აღმოსავლეთ ევროპის სხვა ქვეყნები მონაწილეობას მიიღებენ შავი ზღვის წყალქვეშა კაბელის პროექტის შემუშავებასა და დაფინანსებაში. საქართველოს მთავრობამ მოითხოვა მსოფლიო ბანკის მხარდაჭერა შავი ზღვის წყალქვეშა კაბელის პროექტის მომზადებასა და განხორციელებაში.

პროექტი გულისხმობს 1195 კმ-მდე სიგრძის 1000 მეგავატა-მდე სიმძლავრის 500 კილოვატიანი ელექტროენერჯის მაღალი ძაბვის გადამცემი ქსელის მშენებლობას, რომლის 1100 კმ შავი ზღვის ფსკერზე იქნება, 95 კმ კი რუმინეთისა და საქართველოს ხმელეთზე. კაბელის საწყისი წერტილი იქნება ანაკლია - „ჯვარი 500“ ქვესადგური, სადაც შავი ზღვის წყალქვეშა კაბელის საქართველოს ენერგოსისტემასთან მიერთებაა დაგეგმილი. კაბელის

ბოლო წერტილი კი რუმინეთის პორტი კონსტანცაა, საიდანაც მოხდება ელექტროენერჯის ევროპის ბაზარზე განაწილება.

საქართველოსა და რუმინეთში მოეწყობა საზღვაო და სანაპირო ელექტროდები, გარდამქმნელი სადგურები და სახმელეთო და საჰაერო ელექტროგადამცემი ხაზები, კერძოდ, მუდმივი დენის მაღალი ძაბვის ელექტროგადამცემი სისტემის კაბელი (სახმელეთო კაბელი) და ცვლადი დენის მაღალი ძაბვის ელექტროგადამცემი სისტემის ხაზები (HVAC) (საჰაერო ელექტროგადამცემი ხაზები). წყალქვეშა კაბელი დააკავშირებს ამ ქვეყნებს, გაივლის შავ ზღვაზე და თურქეთისა და ბულგარეთის ექსკლუზიურ ეკონომიკურ ზონებს. რუმინეთში იგეგმება მხოლოდ ერთი, 400 კვ HVAC ეგზ-ს მშენებლობა (გარდამქმნელი სადგურიდან შერჩეულ ცვლადი დენის ქვესადგურამდე). საქართველოში იგეგმება ორი 500 კვ HVAC ეგზ-ს მშენებლობა: ანაკლიის გარდამქმნელი სადგურიდან ჯვრის ქვესადგურამდე და ანაკლიის გარდამქმნელი სადგურიდან - წყალტუბოს ქვესადგურამდე. მარშრუტისა და ლოკაციების კვლევაში წარმოდგენილი მარშრუტის/განლაგების ანალიზის საფუძველზე რუმინული მხარისთვის, ორ ალტერნატივას შორის შეირჩა პრიორიტეტული სახმელეთო ვარიანტი. შემდეგ კი, სასურველი გარდამქმნელი სადგური, სახმელეთო და საჰაერო გადამცემი ხაზების დერეფნები შეირჩა ორ ალტერნატივას შორის.

საქართველოს შემთხვევაში, შეირჩა ერთი სახმელეთო არეალი, თუმცა, გარდამქმნელი სადგურის ადგილმდებარეობის ორი ალტერნატივა ჯერ კიდევ შეფასების პროცესშია, მათი სახმელეთო საკაბელო ალტერნატივებით. HVAC ეგზ-სთვის, სამი ალტერნატივა ჯერ კიდევ შეფასების პროცესშია ანაკლია-ჯვარის კავშირისთვის. განისაზღვრა მხოლოდ ერთი მარშრუტი ანაკლია-წყალტუბოს HVAC ეგზ-ს კავშირისთვის. საქართველოში, კაბელის ხმელეთზე ასვლის წერტილი მდებარეობს ანაკლიის სიახლოვეს, ხოლო გარდამქმნელი სადგურის ალტერნატივები სანაპირო ზოლიდან დაახლოებით 17 კმ და 24 კმ მანძილზეა და სახმელეთო დერეფანთან დაკავშირებული იქნება HVDC მიწისქვეშა კაბელის საშუალებით. HVDC კაბელის მარშრუტის სიგრძე, 17-დან 25 კმ-მდე მერყეობს, გარდამქმნელი სადგურის ადგილმდებარეობის შესაბამისად. ანალოგი-

ურად, ანაკლია-ჯვარის HVAC ეგზ-ს ალტერნატივების სიგრძე მერყეობს 39-დან 46 კმ-მდე, გარდამქმნელი სადგურის მდებარეობისა და მათი მარშრუტის მიხედვით. ანაკლია-წყალტუბოს HVAC ეგზ მოიცავს საჰაერო ხაზით კავშირს მხოლოდ ერთი გარდამქმნელი სადგურიდან (სსე-ს მიერ მიჩნეული ყველაზე შესაფერისად), საერთო სიგრძით 74,5 კმ. ბოლოს, საქართველოში (აუზის) ელექტროდი განთავსდება სანაპირო ზოლთან ახლოს, ხმელეთზე ასვლის წერტილიდან სამხრეთით დაახლოებით 5 კმ მანძილზე. ელექტროდთან ჯერ კიდევ დაზუსტებული არაა და განიხილება. პრიორიტეტულია ალტერნატივა - საიდანაც ერთ-ერთი საშუალო დაბვის საკაბელო კავშირი გადის სანაპირო ზოლის პარალელურად (სანაპირო კავშირი), ხოლო მეორე საშუალო დაბვის კაბელი სანაპირო ზოლიდან რამდენიმე კმ მანძილზე.

კაბელს აქვს რესურსი ოპტიკურ-ბოჭკოვანი სადენის დაინსტალირებისა, რომელიც ტელეკომუნიკაციისა და ინტერნეტ არხის ჩამოსაყალიბებელი დამატებით პირდაპირი საშუალებაა. ეს ნიშნავს ტელე-საკომუნიკაციო ტრაფიკის დამატებითი არხის შექმნის შესაძლებლობას შემდეგ რეგიონებს შორის: აღმოსავლეთ ევროპა, სამხრეთ კავკასია, ცენტრალური აზია. ამ მიზნით, ასეთივე ოპტიკურ-ბოჭკოვანი კაბელი კეთდება აზერბაიჯანსა და ყაზახეთს შორის კასპიის ზღვაზე. იქ ოპტიკურ-ბოჭკოვანი კავშირის მოწყობის რეალური სამუშაოები დაწყებულია. ეს ინფორმაცია გაავრცელა აზერბაიჯანში ყაზახეთის წარმომადგენელმა ალიმ ბაილმა (აზერბაიჯანი და ყაზახეთი, 2024). კასპიის ზღვაზე გამავალი ოპტიკურ-ბოჭკოვანი კავშირის პროექტი ითვალისწინებს ზღვის ფსკერზე სწრაფი ინტერნეტ-კავშირის დამყარებას აზერბაიჯანსა და შუა აზიის სახელმწიფოებს შორის. ინიციატივის მიზანია აზერბაიჯანის გავლით ევროპასა და აზიას შორის ციფრული სავაჭრო გზის შექმნა მთავარი საკომუნიკაციო ხაზების გაყვანით, რაც კასპიის ზღვის ფსკერზე უზარმაზარი მოცულობის ინფორმაციის გადაცემის შესაძლებლობას უზრუნველყოფს. “ მ ნ ვ ა ნ ე ენერჯის ” დერეფნის პროექტი განხორციელდება რამდენიმე ეტაპად. პირველი ეტაპი ითვალისწინებს მხოლოდ ინფრასტრუქტურის დეტალურ დაგეგმვას - მშენებლობისთვის საჭირო კვლევებს:

შავი ზღვის ფსკერის გეოფიზიკურ და გეოტექნიკურ გამოკვლევებს, ელექტრო და ოპტიკურ-ბოჭკოვანი საკაბელო სისტემის დერეფნის იდენტიფიცირებისთვის (ორი ძირითადი ტექნიკური კვლევა, რომლებიც უნდა ჩატარდეს ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთების ფარგლებში). ასევე, იურიდიულ და ფინანსურ საკითხებზე კონსულტაციები, ტექნიკური მხარდაჭერა, შესაძლებლობების ზრდა და ცოდნის გაზიარება ფინანსურ საკითხებზე მოლაპარაკებების, ინსტიტუციური შესაძლებლობების ზრდის და დაინტერესებული მხარეების ჩართულობის მხარდასაჭერად, როგორც საქართველოს, ისე მთავრობათაშორის დონეზე, პროექტის წინასწარი ტექნიკური კვლევები, გარემოზე და სოციალური ზემოქმედების შეფასება.

შავი ზღვის წყალქვეშა კაბელის პროექტი ითვალისწინებს კომპლექსური ინფრასტრუქტურის მშენებლობასა და ექსპლუატაციას, რომელიც შედგება სხვადასხვა ბიოფიზიკურ გარემოში და რამდენიმე ქვეყნის ტერიტორიაზე განლაგებული სხვადასხვა სტრუქტურული ელემენტისგან. ამასთან, გარემოსა და სოციალური ზემოქმედების შეფასების (გსზშ) ინფორმაცია გამოყენებული იქნება პროექტის მონაწილე ქვეყნების შესაბამისი სახელმწიფო უწყებებიდან გარემოსდაცვითი და სამშენებლო ნებართვების მისაღებად. ამგვარად, შავი ზღვის წყალქვეშა კაბელის პროექტის გსზშ ითვალისწინებს რამდენიმე შედეგს ადმინისტრაციული პროცედურების გასამარტივებლად. ყველა შედეგი შეესაბამება მსოფლიო ბანკის გარემოსდაცვით და სოციალურ სტანდარტებს, საერთაშორისო საზღვაო რეგულაციებს, მსოფლიო ბანკის გარემოსდაცვითი, ჯანდაცვის და შრომის უსაფრთხოების სახელმძღვანელო პრინციპებს და დარგის საუკეთესო საერთაშორისო პრაქტიკას. ამასთან, ქვეყნის სპეციფიკური შედეგები უნდა შეესაბამებოდეს მონაწილე ქვეყნების ეროვნულ კანონმდებლობას და საერთაშორისო ხელშეკრულებების მოთხოვნებს, რომლის მხარეებიც ეს ქვეყნები არიან.

პროექტის სრულყოფილი კვლევა და შეფასება, ეკონომიკის სამინისტროს მხარდამჭერი როლითა და მსოფლიო ბანკის აქტიური თანამშრომლობით, „საქართველოს სახელმწიფო ელექტროსისტემაში“ წამოიწყო ინიციატივა. „შავი ზღვის წყალქვეშა კაბელის პროექტის“ ტექნიკურ-ეკონომიკურ შეფასებას, ელექტროსისტემის

მოწვევით, იტალიური საკონსულტაციო ფირმა „CESI“ ჩაატარებს. საერთაშორისო ტენდერის შედეგად გაფორმებული ხელშეკრულება „CESI“-სთან მოიცავს საქართველოსა და რუმინეთს შორის წყალქვეშა ელექტროგადამცემი ხაზისა და ციფრული კავშირის მშენებლობის პროექტის ტექნიკურ-ეკონომიკურ ანალიზს და საკონსულტაციო მომსახურებას. კვლევის მეშვეობით გამოვლინდება პროექტის პრაქტიკული განხორციელების პერსპექტივები და ოპტიმალური სტრატეგიები, კაბელის მარშრუტი, გარემოს დაცვისა და სოციალური სკრინინგის საკითხები და ა.შ. იტალიურმა კომპანიამ კვლევა 2022 წელს მაისში, დაიწყო და დასრულდება 2024 წლის ბოლოს.

„საქართველოს სახელმწიფო ელექტროსისტემა“ პარტნიორულ ურთიერთობას ავითარებს რუმინეთის ენერგეტიკული ქსელის მართვის კომპანიასთან - „Transelectrica“. საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების უწყება ინფორმაციას ავრცელებს აღნიშნული „ინიციატივის შესახებ“, რომ კონსულტაციებს გადის სომხეთისა და აზერბაიჯანის, რუმინეთის რესპუბლიკების შესაბამის სტრუქტურებთან, ხოლო სსე - ჩამოთვლილი სახელმწიფოების შესაბამის ენერგეტიკულ სტრუქტურებთან.

პროექტის დამუშავებისას გაანალიზდა გარემოსა და სოციალურ კომპონენტებზე ზემოქმედების საფრთხის ფაქტორი, რომლის ანალიზიც ჩატარდა შემდეგი ძირითადი ეტაპების მიხედვით:

- პროექტთან დაკავშირებული საფრთხეების იდენტიფიცირება;
- დაგეგმილ სამუშაოებზე საფრთხის გავრცელების შეფასება (ანუ მოვლენები, რომელთა წარმოშობის მეტ-ნაკლები ალბათობა შეიძლება არსებობდეს);
- მოვლენების შესაძლო შედეგების შეფასება.

ანალიზის შემდეგ, გამოვლინდა და საფრთხის 6 კატეგორიად დაჯგუფდა მოვლენები, რომლებმაც შეიძლება უარყოფითად იმოქმედოს მშენებლობის ან/და ექსპლუატაციის ფაზებზე:

- 1) ანთროპოგენური საფრთხეები;
- 2) ტექნოლოგიური საფრთხეები;
- 3) ბუნებრივი საფრთხეები;
- 4) გარემოსდაცვითი საფრთხეები;

5) სახიფათო მასალების არსებობის საფრთხეები;

6) ჯანმრთელობისა და შრომის უსაფრთხოება.

ანთროპოგენური საფრთხეები

ადამიანის მიერ შექმნილი საფრთხეები მოიცავს ყველა ნეგატიურ მოვლენას, რომელიც დაკავშირებულია ადამიანის როგორც ნებაყოფლობით, ასევე უნებლიე აქტივობებთან, როგორცაა ქურდობა, აგრეგატების დაზიანება, ტერორისტული თავდასხმები, კაბელის დაზიანება, გემების შეჯახება კაბელის გაყვანის დროს ან ტექნიკური სამუშაოები, საგზაო ავარიები, გზების და ქალაქების სიახლოვის გამო. ადამიანის მიერ შექმნილი საფრთხის ძირითადი შედეგები უხედავ კონომიკურ ზიანს, რომელიც გამოწვეულია აქტივების დაკარგვით ან დაზიანებით.

ტექნოლოგიური საფრთხეები

საბოლოო ტერმინი “ტექნოლოგიური საფრთხეები” უხედავ როგორც აქტივების გაუმართაობასთან დაკავშირებულ მოვლენებს (მაგალითად, მექანიკური ავარიის გამო), ასევე პროცესების შეფერხებას, ქვესადგურების სენსიტიურ უბნებში პარამეტრების ცვლილებების გამო (რამაც ყველაზე სერიოზულ შემთხვევებში შეიძლება გამოიწვიოს ხანძარი და აფეთქება).

ბუნებრივი საფრთხეები

ბუნებრივ საფრთხეებში შემავალი მოვლენებია განსაკუთრებული მნიშვნელობის და ინტენსივობის ეკოლოგიური გამოვლინებები, როგორცაა წყალქვეშა მეწყერი, მიწისძვრები, წყალდიდობები და ტყის ხანძრები.

გარემოსდაცვითი საფრთხეები

ამ კატეგორიაში შედის ყველა მოვლენა, რომელმაც შეიძლება გამოიწვიოს ჰაბიტატის შეცვლა, რასაც თანმდევი ნეგატიური ზემოქმედება მოყვება ზღვის ან/და ხმელეთის ფლორასა და ფაუნაზე, მაგალითად, დაბინძურების ზონაში მანქანებიდან საწვავის ან საპოხი საშუალებების დაღვრა, ტექნიკური სამუშაოების თანმხლები გაუთვალისწინებელი ინციდენტები მშენებლობის ფაზებში.

სახიფათო ნივთიერებების არსებობასთან დაკავშირებული საფრთხეები

მშენებლობის ან ექსპლუატაციის ეტაპზე, შეიძლება დაფიქსირდეს სახიფათო ნივთიერებებისა და ნარეუების, განსაკუთრებით, ღიზელის საწვავის გაჟონვა ხმელეთის სამშენებლო უბნებიდან, რამაც შეიძლება გამოიწვიოს აფეთქება და ხანძარი, სისტემების, პერსონალის და მიმდებარე გარემოს პოტენციური დაზიანება.

ჯანმრთელობასა და უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული საფრთხეები

ყველა მოვლენა, რომელიც შეიძლება მოხდეს როგორც ხმელეთზე, ისე ზღვაში არსებულ საკაბელო და მასთან დაკავშირებულ ინფრასტრუქტურაში, როგორც მშენებლობის, ასევე ექსპლუატაციის ფაზაში, მეტ-ნაკლებად სერიოზული შედეგებით პერსონალის ჯანმრთელობასა და უსაფრთხოებაზე. ასეთი მოვლენების შედეგები მოიცავს პერსონალის ყველა ტრავმებს, დაზიანებას და უბედურ შემთხვევებს.

„შავი ზღვის კაბელის პროექტი“ მნიშვნელოვან ფინანსურ რესურსებს მოითხოვს. პროექტის გაცნობის შემდგომ, ევროკავშირმა გამოთქვა მზადყოფნა გამოეყო 17 მილიარდი ევრო აღმოსავლეთ პარტნიორობის ეკონომიკური და საინვესტიციო სტრატეგიისთვის. დამატებით, 2,3 მილიარდი ევრო გამოიყოფა იმ ინიციატივისთვის, რომელიც გულისხმობს საქართველოსა და ევროკავშირს შორის შავი ზღვის ფსკერზე ელექტროგადამცემი კაბელის გაყვანას.

თუმცა, მხოლოდ ევროკავშირის წვლილი არ არის საკმარისი სრული დაფინანსებისთვის. აუცილებელი გახდება დამატებითი ფინანსური წყაროების მოძიება და კოორდინაცია, რაც მოიცავს საერთაშორისო ფინანსურ ორგანიზაციებს, დაინტერესებულ ქვეყნებსა და მსხვილ ენერგეტიკულ კომპანიებს. პროექტის წარმატება დამოკიდებული იქნება სხვადასხვა გეოგრაფიული არეალიდან და ინსტიტუციური წყაროებიდან მობილიზებული ფინანსური რესურსების ეფექტურ გაერთიანებაზე.

პროექტის ტექნიკურ - ეკონომიკური კვლევის დასრულების შემდეგ ცხადი იქნება მისი განხორციელებისთვის საჭირო თანხის მოცულობა. პროექტს ტექნიკურ-ეკონომიკურად იკვლევს „CESI“, იტალიური საერთაშორისო კომპანია, რომელიც ფინანსდება მსოფლიო

ბანკისგან. შემდეგი სტადიებიც სახელმწიფოს მხრიდანვე დაფინანსდება ამავე ინსტიტუტის მხარდაჭერით. პროექტის მთლიანი ბიუჯეტი, წინასწარი გათვლებით, 2,3 მილიარდი დოლარია.

პროექტთან დაკავშირებული რისკი

წამოწყებას, ინიციატივასა თუ იდეას ახლავს განხორციელების რისკი და ფაქტორები, რომელმაც, შესაძლოა, ხელი შეუშალოს ნებისმიერი კარგად დაგეგმილ პროექტს. თავისთავად, ცხადია, რომ არც „შავი ზღვის წყალქვეშა კაბელის პროექტია“ გამოწვევის და მასთან დაკავშირებითაც არსებობს რამდენიმე სახის რისკ - ფაქტორი:

პროექტის მასშტაბი - წყალქვეშა კაბელი არის ძალიან გრძელი (1100 კმ), რაც იწვევს გადაცემის დროს ე.წ. „დაკარგვის ფუნქციონირებას“. ანალოგიური პროექტია North Sea Link, რომელიც ნორვეგია - დიდ ბრიტანეთს აკავშირებს და ამ კაბელის სიგრძეა 750 კმ, რის გამოც ენერჯის, დაახლოებით, 3,4 % იკარგება. შესაბამისად, ეს დანაკარგი კაბელის სიგრძის ზრდასთან ერთად პროპორციულად გაიზრდება.

პროექტის ფიზიკური დაუცველობა - როგორც ვიცით, კაბელმა შავი ზღვის ფსკერზე უნდა გაიაროს, შავი ზღვის გარკვეული ნაწილი კი კონტროლდება რუსეთის ფედერაციის მიერ, შესაბამისად, არსებობს საშიშროება რუსული მხრიდან წყალქვეშა სპეცტექნიკის საშუალებით კაბელზე დივერსიების მოწყობის. *კაბელის წყალქვეშ მშენებლობის სირთულე* - შავი ზღვა საშუალოდ 2 კმ სიღრმისაა და ამ სიღრმეზე კაბელის მშენებლობა დიდ სირთულეებსა და უზარმაზარ თანხებთანაა დაკავშირებული. როგორც უახლოესი წარსულიდან ცნობილია, ნაღმი გამოირიყა სანაპიროზე, ასე რომ, ბევრი გაუთვალისწინებელი „სიურპრიზის“ შემოთავაზება შეუძლია შავ ზღვას. ევროპის ენერგეტიკული თანამეგობრობა, რომლის წევრიც საქართველო 2017 წლიდანაა, არის ორგანიზაცია, რომლის მთავარი მიზანია ევროპული ენერგეტიკული კანონმდებლობის და ბაზრის პრინციპების გავრცელება. ევროპის ენერგო თანამეგობრობისთვის საქართველო საინტერესო ქვეყანაა განახლებადი ენერჯის პოტენციალით. „შავი ზღვის კაბელის პროექტის“ მეშვეობით ელექტროენერჯის

მიმოცვლას ევროპის ენერგო სისტემასთან შეძლებს მთელი სამხრეთ კავკასიის რეგიონი. ორ ქვეყანას - საქართველოსა და აზერბაიჯანს შორის უკვე არსებობს ინფრასტრუქტურა: 500, 300 და 330 კილოვოლტიანი ხაზი, რაც პროექტის დაწყებისთანავე დიდი შესაძლებლობის მომტანია აზერბაიჯანისთვის, რადგან იგი ბოლო ხანს მაქსიმალურად ცდილობს საკუთარი ელექტრო ენერგეტიკული რესურსების საექსპორტო ბაზარზე გატანას. ენერგეტიკულ რესურსებში მოიაზრება აზერბაიჯანში არსებული თბოელექტროსადგურებისა და დაგეგმილი ქარის ენერგეტიკის განვითარების შედეგად გამომუშავებული რესურსი. ევროპაში მწვანე ენერჯიზე მზარდი მოთხოვნაა. „შავი ზღვის წყალქვეშა კაბელის პროექტში“ საქართველოს არ უნდა ჰქონდეს მხოლოდ გამტარის ფუნქცია, იგი უნდა აწარმოებდეს განახლებად ენერჯიას, რომელიც ექსპორტზე გავა, რაც, სამწუხაროდ, დღესდღეობით, შეუძლებელია. ქვეყანას ჰიდროენერგეტიკული პოტენციალის მხოლოდ 22 % აქვს ათვისებული, დასათვლელია ქარისა და მზის პოტენციალიც.

საქართველოს ელექტროენერჯიის ექსპორტი მხოლოდ ზაფხულში, ქარბი გენერაციის დროს შეუძლია. სწორედ ამიტომ, უახლოეს მომავალში იგეგმება განახლებადი რესურსების მაქსიმალურად შესწავლა - ათვისება. დაწყებულია ჰიდრო, მზისა და ქარის სადგურების აშენება. 2024 წელს 12 ჰიდრო ელექტროსადგური აშენდება, საერთო სიმძლავრით 157 მგვტ. გარდაბნის ტერიტორიაზე იგეგმება 350-430 მეგავატი სიმძლავრის კომბინირებული ციკლის თბოელექტროსადგურის აგება. პროექტის განხორციელებისთვის მიმდინარეობს კერძო ინვესტიორების მოზიდვა, რომლებიც უზრუნველყოფენ სადგურის დაპროექტებას, მშენებლობასა და შემდგომ ექსპლუატაციას.

პარალელურად, უახლოეს წლებში საქართველოს მასშტაბით დაგეგმილია 1000 კილომეტრზე მეტი სიგრძის ახალი ელექტროგადამცემი ხაზების მშენებლობა. ამ ინიციატივის მთავარი მიზანია ელექტროენერჯიის მიწოდების საიმედოობის გაზრდა და არსებული გადამცემი ქსელის გამტარუნარიანობის ამაღლება.

ასევე, იგეგმება მეზობელ ქვეყნებთან დამაკავშირებელი ხაზების განმტკიცება-გადლიერება. პროექტი მნიშვნელოვანია

საქართველოში წარმოებული ჭარბი ელექტროენერჯის ევროკავშირის ბაზარზე ექსპორტის კუთხით, რადგან, ეს უკანასკნელი სტაბილური გარანტირებული მყიდველია. აქედან გამომდინარე, შესაძლოა, ქსელში სატრანზიტო ელექტროენერჯის ადგილი აღარ დარჩეს და სრულად იქნეს ათვისებული საქართველოს მიერ წარმოებული წყაროების ტრანზიტით, რაც მხოლოდ და მხოლოდ საუკეთესო პერსპექტივაა.

აღნიშნული პროექტის კიდევ ერთი სარგებელი იქნება ის, რომ კაბელს აქვს რუსურსი ოპტიკურ-ბოჭკოვანი სადენის დაინსტალირებისა, რომელიც სატელეკომუნიკაციო და ინტერნეტ არხის ჩამოსაყალიბებლად დამატებით პირდაპირ წვდომას იძლევა. პროექტი საშუალებას მისცემს სამხრეთ კავკასიის ქვეყნებს ელექტროენერჯის ბაზრის საათობრივი ფასების გათვალისწინებით განახორციელონ ვაჭრობა ევროპასთან. ეს ინიციატივა წარმოადგენს მნიშვნელოვან პერსპექტივას მთელი რეგიონისთვის, მათ შორის ჩვენი ქვეყნისთვის. ევროპასთან არსებული 2-საათიანი სასაათო სხვაობა ჩვენთვის ხელსაყრელ პირობებს ქმნის. როდესაც ჩვენთან ელექტროენერჯის მოხმარების პიკი იცლებს, ევროპაში ის სწორედ მაშინ იწყება, რაც ოპტიმალურად გამოსაყენებელი ფაქტორია. ამასთან, გვეძლევა შესაძლებლობა ვისარგებლოთ ევროპის ღამის პერიოდის დაბალფასიანი ენერგორესურსით.

გარდა ამისა, იკვეთება პროექტის აღმოსავლეთით გაფართოების პოტენციალი. კერძოდ, კასპიის ზღვის ფსკერზე გადამცემა ხაზის მოწყობით შესაძლებელი გახდება აზიის ქვეყნების ინტეგრირება ერთიან ენერგოქსელში. მაგალითად, აზერბაიჯანის დაკავშირება ყაზახეთის ენერგოსისტემასთან. დროის სხვადასხვა სარტყელში არსებული ენერგომომხმარების განსხვავებული რეჟიმების გამოყენება ამ შემთხვევაშიც უადრესად მნიშვნელოვანი ფაქტორი იქნება.

პროექტი განამტკიცებს ევროპისა და კავკასიის ენერგეტიკულ უსაფრთხოებას, რუსეთის ენერგეტიკულ ბაზარზე დამოკიდებულების მოსპობას, განახლებადი ენერჯის წარმოების სტიმულირებასა და გაზრდის სატრანზიტო შესაძლებლობებს მითითებული რეგიონებს შორის.

შავი ზღვის კაბელის პროექტი ქვეყანას ტრანსკავკასიურ ელექტრო ენერგეტიკულ ჰაბად აქცევს და ეკონომიკური დამოუკიდებლობისკენ გადადგმული ნაბიჯი იქნება. პროექტი ევროპა - კავკასიის რეგიონის ენერგეტიკულ უსაფრთხოების განამტკიცებს, განავითარებს განახლებადი ენერჯის სექტორს და გაზრდის ტრანზიტულ შესაძლებლობას მითითებულ რეგიონებს შორის.

შავი ზღვის წყალქვეშა კაბელი უადრესად სტრატეგიული პროექტია, რომელიც ენერგეტიკულ უსაფრთხოებას მოუტანს არამხოლოდ საქართველოს, არამედ უფრო ფართოდ - სამხრეთ კავკასიის რეგიონსა და ევროპას. ოპტიკური-ბოქკოვანი კავშირით, რომელიც იქნება შავი ზღვის წყალქვეშა კაბელის პროექტის ნაწილი, გაიზრდება ფართოზოლოვანი მონაცემთა ტრაფიკი და ხელი შეუწყობს სატელეკომუნიკაციო ფასების შემცირებას, როგორც საქართველოში, ასევე სამხრეთ კავკასიაში. ინიციატივა მნიშვნელოვნად აამაღლებს ენერგეტიკულ უსაფრთხოებას როგორც ევროპაში, ისე სამხრეთ კავკასიაში. იგი ხელს შეუწყობს განახლებადი ენერჯის სექტორის განვითარებას და გააფართოებს ენერჯის ტრანზიტის მარშრუტებს კონკრეტულ რეგიონებს შორის. ეს სამხრეთ კავკასიის სახელმწიფოებსა და რუმინეთს მისცემს საშუალებას ისარგებლონ გაზრდილი საექსპორტო პოტენციალით.

უკანასკნელ პერიოდში ინტერნეტის მოხმარების მკვეთრი ზრდის ფონზე, სამხრეთ კავკასიისთვის განსაკუთრებულ მნიშვნელობას იძენს ინტერნეტთან წვდომის დამატებითი წერტილების არსებობა. პროექტი რეგიონს შეუქმნის შანსს ჩამოყალიბდეს ციფრულ ჰაბად და ამავდროულად შეამციროს ენერგეტიკული დამოკიდებულება სხვა ქვეყნებზე.

დღესდღეობით, პროექტის ეკონომიკური მიზანშეწონილობა, ფაქტიურად, დადასტურებულია და გადადის იმპლემენტაციის ეტაპზე, რად უდიდესი წინ გადადგმული ნაბიჯია მისი განხორციელების გზაზე. წინასწარი მონაცემებით, შავი ზღვის წყალქვეშა კაბელის პროექტის დასრულება და ამოქმედება 2030 წლისთვისაა დაგეგმილი, თუმცა, ზუსტი თარიღი პროექტის ტექნიკურ - ეკონომიკური, შავი ზღვის ფსკერის, გარემოსა და სოციალური შეფასების კვლევის დასრულების შემდეგ დადგინდება.

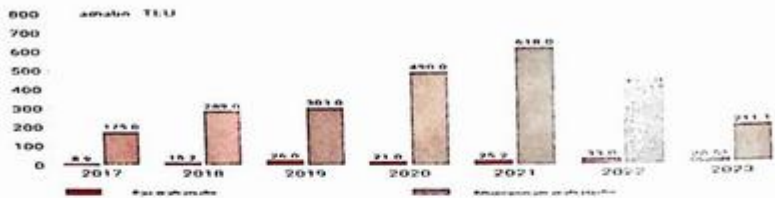
თავი 2.

ენერგეტიკული შუა დერეფნის კონტურები

შუა დერეფნის პროექტის მნიშვნელობის გაზრდა პირდაპირაა დამოკიდებული რუსეთზე გამავალ ჩრდილოეთ დერეფანსა და სუეცის არხზე გამავალ საზღვაო დერეფანთან. მაგალითისთვის, 2022 წელსაც კი, როდესაც რუსეთი უკრაინაში შეიჭრა, რითაც ჩრდილოეთ დერეფანს დიდი რეპუტაციული ზიანი მიაღდა და მისი სანდოობა საგრძნობლად შემცირდა, შუა დერეფანზე 33 000 ოცფუტიანი კონტეინერის ეკვივალენტმა ტვირთმა გაიარა (Poplawski, და სხვ. 2024). მართალია ეს რიცხვი ტვირთგამტარობის მზარდ დინამიკაზე მიუთითებს, რამდენადაც 2021 წელს ტვირთების საერთო მოცულობამ 25 200 ოცფუტიანი კონტეინერის ეკვივალენტი შეადგინა, მაგრამ მოსალოდნელ 50 000 ოცფუტიან კონტეინერის ეკვივალენტს მაინც გაცილებით ჩამორჩა. იმავე წელს ჩრდილოეთ დერეფანზე გამავალი ტვირთის მოცულობა, შენელებული დინამიკის მიუხედავად 410 500 ოცფუტიანი კონტეინერის ეკვივალენტი იყო, რაც თითქმის 14-ჯერ მეტია, ვიდრე შუა დერეფანზე დაფიქსირებული ტვირთის მონაცემი. იმისათვის, რომ გლობალური სურათი დავინახოთ, საჭიროა ხაზი გაესვას საზღვაო დერეფნის კოლოსალურობას, რომელთანაც შედარებით ჩრდილოეთ და მით უმეტეს შუა დერეფნების მონაცემები გაცილებით მცირეა: 2022 წელს ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელმა საზღვაო დერეფანმა 24 200 000 ოცფუტიანი კონტეინერის ეკვივალენტი ტვირთი გაატარა. ეს რიცხვი არც მეტი, არც ნაკლები 800-ჯერ მეტია, ვიდრე შუა დერეფნის მონაცემი და 60-ჯერ მეტი, ვიდრე ჩრდილოეთ დერეფნის მონაცემი (იხ. დიაგრამა 1)

მიუხედავად მასშტაბებს შორის უდავო და თვალმისაცემი განსხვავებისა, შუა დერეფანთან დაკავშირებით პესიმიზმის საფუძველი არ არსებობს, რამდენადაც ამ სატრანსპორტო დერეფნის დატვირთვა ამჯერად არა ჩრდილოეთ და საზღვაო დერეფნების მთლიანად ჩანაცვლება, არამედ მათ სანდო ალტერნატივად ჩამოყალიბებაა.

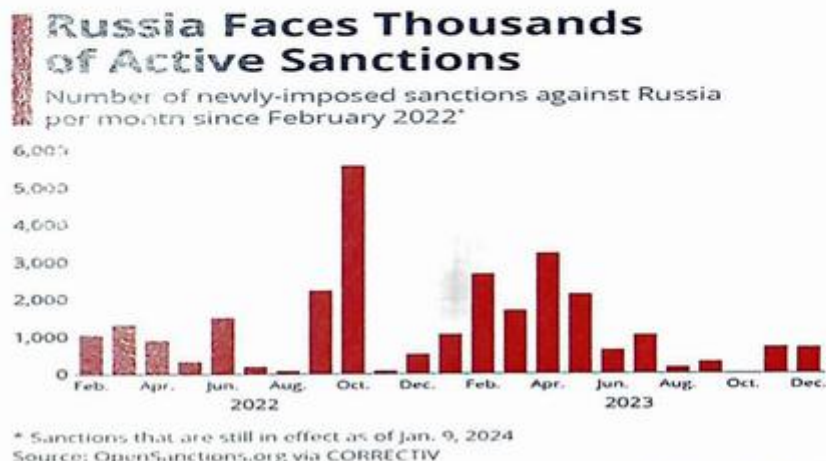
გადაზიდული კონტეინერების რაოდენობები შუა და ჩრდილოეთ დერეფნებში



წყარო: (Poplawski, და სხვ. 2024)

როგორც ზემოთ აღინიშნა, რუსეთის მიერ უკრაინაში შეჭრას დასავლეთიდან მკაცრი ზომების მიღება მოჰყვა. სამხედრო დახმარებაზე რომ არაფერი ვთქვათ, რუსეთის აგრესიამ დასავლეთი აიძულა რუსეთი დიპლომატიურ და ეკონომიკურ იზოლაციაში მოექცია. დასაწყვირდა რუსული ნავთობი, გაზი, საბანკო სექტორი, რუსეთში რეგისტრირებული კომპანიები. აგრეთვე დასაწყვირდნენ რუსი პოლიტიკოსები და მათთან დაახლოვებული სხვა გავლენიანი პირები თუ ცნობილი სახეები (დიაგრამა 2). ის, თუ რამდენად ეფექტური გამოდგა ეს ნაბიჯები რუსეთის გადასარწმუნებლად და ომის შესაჩერებლად სხვა საკითხია, თუმცა ფაქტი სახეზეა: რუსეთმა, როგორც სანდო ბიზნეს-ეკონომიკურმა პარტნიორმა საბოლოოდ დაკარგა სახე. ბიზნესსა და ზოგადად ეკონომიკურ აქტივობაში კი სანდოობა და გარანტიები ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესია. სწორედ ამით აიხსნება რუსეთ-უკრაინის ომის შემდგომ რუსეთზე გამავალ ჩრდილოეთ დერეფანში გადაზიდული ტვირთის მოცულობის კლება. იმ ტვირთისათვის კი, რომელიც ჩრდილოეთ დერეფნისკენ აღარ მიემართება, ალტერნატიული სატრანსპორტო დერეფნების მოძიებაა საჭირო. სწორედ ამ მომენტში ხდება შუა სატრანსპორტო დერეფანი აქტუალური, რომელმაც მსგავსი ტიპის ტვირთს პირველ რიგში სანდოობა და საიმედოობა უნდა შესთავაზოს.

რუსეთის წინააღმდეგ დაწესებული მოქმედი სანქციები



წყარო: (Fleck 2024).

არავინ დავობს, რომ საზღვაო დერეფანი, რომელიც ჩინეთი-დან ინდოეთის ოკეანის გავლით არაბეთის ნახევარკუნძულამდე, ხოლო შემდეგ სუეცის არხის გავლით ევროპამდე მიდის, მართლაც კოლოსალური რაოდენობის ტვირთს ატარებს. რეალობისგან შორს იქნება ვივარაუდოთ, რომ შუა დერეფნის მაქსიმალური დატვირთვით ამუშავების შემთხვევაშიც კი, ეს სატრანსპორტო დერეფანი საზღვაო სატრანსპორტო დერეფნის მასშტაბებს მიაღწევს. თუმცა, როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, რომელიმე სატრანსპორტო დერეფნის სრულად ჩანაცვლება შუა დერეფნის მთავარი მიზანი სულაც არაა. მიუხედავად მისი მასშტაბებისა, საზღვაო სატრანსპორტო დერეფანიც არანაკლებ პოლიტიკურ-ეკონომიკურ, თუ გეოგრაფიულ პრობლემებთანაა დაკავშირებული (The European Bank for Reconstruction and Development 2023). შუა და საზღვაო დერეფ-

ნების კონკურენციაში სამხრეთ ჩინეთის ზღვაში გამავალი სატრანსპორტო მარშრუტების განვითარება გადამწყვეტია. კერძოდ:

სამხრეთ ჩინეთის ზღვას ყოველწლიურად მთელი მსოფლიოს მასშტაბით საზღვაო გზით ტრანსპორტირებული საქონლის 60 პროცენტი, მსოფლიო ვაჭრობაში მონაწილე საქონლის 22 პროცენტი, ხოლო მსოფლიო გადაზიდვების 33 პროცენტი კვეთს. ამას გარდა, მსოფლიოში არსებული ნავთობპროდუქტების 40 პროცენტი აქ იყრის თავს და სულ ცოტა 10 უმსხვილესი ქვეყანა დამოკიდებული სამხრეთ ჩინეთის ზღვაზე (Bossoti, 2024).

ამჟამად, რომ ის, ვინც აკონტროლებს სამხრეთ ჩინეთის ზღვას, აწესებს თამამის წესებს საზღვაო ტრანსპორტირებაში. გაერთიანებული ერების კონვენცია საზღვაო წესების შესახებ United Nations Convention on the Laws of the Sea (UNCLOS) აწესებს სახელმწიფო ტერიტორიულ საზღვრებს სანაპიროდან 12 საზღვაო მილის მოშორებით. თუმცა, ჩინეთს აქვს პრეტენზია, რომ სამხრეთ ჩინეთის ზღვის აკვატორია ექსკლუზიურად ჩინეთის ტერიტორიაა (Grunhaupt 2023). საკუთარი მიზნის მისაღწევად ჩინეთმა მოახდინა სამხრეთ ჩინეთის ზღვაში არსებული კუნძულების ოკუპაცია და მილიტარიზება (იხ. ნახაზი 3).

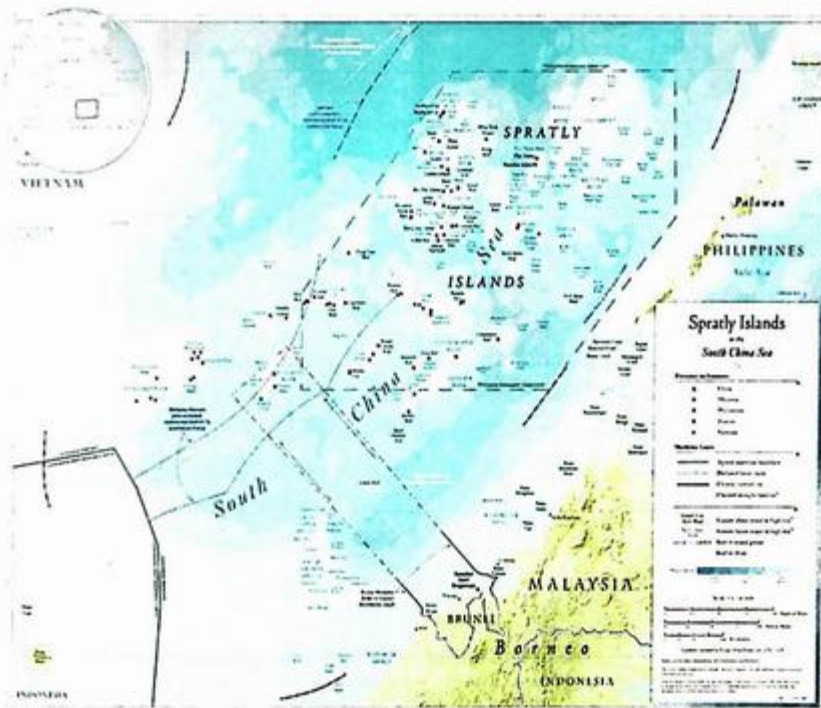
ამას გარდა, ჩინეთი ფიზიკურად ადიდებს არსებულ კუნძულებს და გარკვეულ შემთხვევებში სულაც ხელოვნურად ქმნის ახალ კუნძულებს, რათა შემდგომ ის საკუთარ ტერიტორიად გამოაცხადოს და შესაბამისად, მის გარშემო არსებული აკვატორიაც მიისაკუთროს (Grunhaupt 2023). ეს ჩინეთს საშუალებას მისცემს ხელში ჩაიგდოს საზღვაო გადაზიდვების კონტროლი, გაზარდოს ტარიფები, ან სულაც არ გაატაროს ის გემები, რომელსაც ის საჭიროდ ჩათვლის. ერთი სახელმწიფოს მიერ ამ მასშტაბის კონტროლი ფაქტობრივად გადაზიდვებზე მონოპოლიის გამოცხადებას ნიშნავს, რაც საგრძნობლად გააძვირებს ტვირთის გადაზიდვას ამ საზღვაო დერეფნის გამოყენებით (Grunhaupt 2023).

თუმცა, ეს საზღვაო დერეფანთან დაკავშირებული ერთადერთი პრობლემატური საკითხი არ არის. ევროპა-აზიის საზღვაო გზით დამაკავშირებელი უმოკლესი გზა სუეცის არხზე გადის (იხ. ნახაზი 4). ეს ხელოვნური სუსტი რგოლი, ე.წ. „ბოთლის ყელია“

(Bottleneck), რომელიც რიგი ფაქტორების გამო ქმნის პრობლემას. პირველ რიგში უნდა ვახსენოთ მისი ფიზიკური მახასიათებელი, კერძოდ მისი სიგანე, რომელიც 205 მეტრია (Cello Square 2023). ის საშუალებას იძლევა, რომ გემები ძირითად მონაკვეთზე მხოლოდ ერთი მიმართულებით გაატაროს. შედეგად დღის განმავლობაში სუეცის არხს გემების სამი კოლონა კვეთს: ორი სამხრეთით და ერთი ჩრდილოეთით.

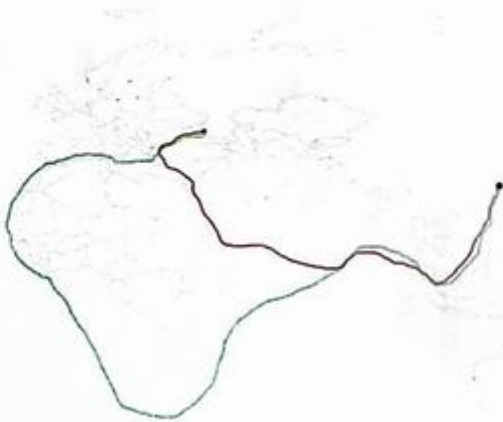
ნახაზი 3

დაპირისპირება სამხრეთ ჩინეთის ზღვაში



წყარო: [https://en.wikipedia.org/wiki/Territorial_disputes_in_the_South_China_Sea#/media/File:Spratly_Islands_in_the_South_China_Sea_Department_of_State_map_2016587286_\(2015\).jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/Territorial_disputes_in_the_South_China_Sea#/media/File:Spratly_Islands_in_the_South_China_Sea_Department_of_State_map_2016587286_(2015).jpg)

სუეცის არხსა და კეთილი იმედის კონცხზე გამავალი
საზღვაო მარშრუტები



წყარო: https://logirus.ru/articles/solution/suetskiy_kanal_i_krasnoe_more_obkhodnye_manevry.html

2021 წელს ჩრდილოეთ კოლონაში ჩამდგარმა ხომალდმა Ever Given-მა სუეცის არხში ძლიერი ქარის გამო მართვა დაკარგა და სუეცის არხი ორივე მიმართულებით ჩახერგა. ამ ინციდენტის აღმოფხვრას 4 დღე დასჭირდა, თითოეულ დღეს კი ზარალი საშუალოდ 9 000 000 დოლარს შეადგენდა (Russon 2021). ამ მიმართულებაზე აგრეთვე გავრცელებულია მეკობრეობაც. როგორც წესი, კერძო კომპანიები ხარჯების მინიჭებამდე შესამცირებლად უარს ამბობენ დაცვის ჯგუფების დაქირავებასა და გემებზე თავდაცვითი სისტემების დაყენებაზე. ამით კი ადრე სომალელი, ბოლო პერიოდში კი ჰუსიტი მეკობრეები სარგებლობენ და თავს ესხმიან გადაზიდულ ხომალდებს, რომლებიც სხვადასხვა სახის საქონლით არიან დატვირთულნი (J. Sillars, 2024) ეს აიძულებს კერძო კომპანიებს გასწიონ დამატებითი ხარჯი თავდაცვისთვის, ან საერთოდ უარი თქვან სუეცის არხის გამოყენებაზე და ევროპაში აფრიკის შე-

მოვლით მოხვდნენ, რაც გადაზიდვების საშუალო დროს სუეცის არხის გამოყენებით, რომელიც 30-45 დღემდე შეადგენს, დამატებით საშუალოდ 14 დღით ახანგრძლივებს. ეს ყველაფერი საბოლოო ჯამში ტრანსპორტირების ღირებულებასა და ხანგრძლივობას ზრდის, რაც მსოფლიო ეკონომიკაზე ნეგატიურად მოქმედებს (J. Sillars, 2024). ტრანსპორტირების მხრივ შუა დერეფნის მარშრუტებზე განსაკუთრებით ენერგომატარებლების მილსადენებია აღსანიშნავი.

2.1 შუა დერეფანი და ევროკავშირის ენერგო პროექტები

2021 წლის დეკემბრის დასაწყისში ევროკავშირის იმჟამინდელმა ენერგეტიკის კომისარმა კადრი სიმსონმა, რუსეთ-უკრაინის კონფლიქტის დაწყებამდე რამდენიმე თვით ადრე, გააჟღერა ევროკავშირის გეგმა შეექმნა საკუთარი გაზის რეზერვები. ეს ნაბიჯი მიზნად ისახავდა რუსული გაზის მიწოდების შეფერხებებისგან (ხშირად პოლიტიკურად მოტივირებული) თავის დაცვას. პარალელურად, ევროპულმა საბჭომ ენერგეტიკის მინისტრების შეკრებაზე გადაწყვიტა შეემუშავებინა გაზისა და წყალბადის ბაზრების მარეგულირებელი ნორმები.

ამ ინიციატივის მიზანი იყო “გაზპრომის” მონოპოლიური, გრძელვადიანი, ნავთობის ფასებზე მიბმული კონტრაქტების ჩანაცვლება უფრო მოქნილი სისტემით. ახალი მიდგომა გულისხმობდა ევროპის გაზის ჰაბებზე და თხევადი ბუნებრივი აირის (LNG) ტანკერებით ვაჭრობას, რაც ჩამოაყალიბებდა მოთხოვნა-მიწოდებაზე დაფუძნებულ სპოტ-ფასებს. ევროკავშირი ამ გზით ცდილობდა გათავისუფლებულიყო რუსულ „გაზპრომთან“ გაფორმებული პირდაპირი ხანგრძლივი კონტრაქტებისგან, რომლებიც მოსკოვის ხელში XXI საუკუნის „ენერგო იარაღად“ იქცნენ (პავლიაშვილი, გარაყანიძე, 2024).

ამ თავში ჩვენ ვამტკიცებთ ჰიპოთეზას, რომ ომის პირობებში, „სარტყელისა და გზის ინიციატივის“ (BRI) შუა დერეფნის პროექტების განხორციელების კვალობაზე, 2025-26 წწ. გაგრძელდება „გაზპრომის“ მილსადენებით ევროპის მონოპოლიური გაზმომარაგების ჩანაცვლება გაზის სპოტ-ბაზრებზე ვაჭრობით.

ეს კი სანქცირებული რუსული ენერგოგიგანტებისთვის, 2023 წლის დასაწყისში ნავთობის ფასის ზედა ზღვრის (Price Cap) დაწესებაზე, გაცილებით დიდი გამოწვევა აღმოჩნდება. ამას სავარაუდოდ, რფ-ს ენერგოპოლიტიკაში, - მათ შორის სამხრეთ კავკასიაში, მალე ცვლილებები მოჰყვება.

ამჟამად გლობალურად მიმდინარე დაძაბულმა მოვლენებმა, განსაკუთრებით, რუსეთის უკრაინაში შეჭრამ, ევროპის ქვეყნები ენერგორესურსების მომწოდებლების ცვლილების აუცილებლობის წინაშე დააყენა. ევროპა უკვე წლებია, ცდილობს ენერგორესურსების დივერსიფიცირებას, მაგრამ ახლა მისთვის სასიცოცხლოდ აუცილებელია რუსეთისგან ჩამოშორება და გაზის ახალი მიმწოდებლების მოძიება.

რუსულ ენერგომატარებლებზე დამოკიდებულება უფრო პრობლემური ხდება ევროპული ქვეყნებისთვის კონფლიქტების დროს. ისინი ცდილობენ განახლებადი ენერჯის წარმოების ეტაპობრივ გაზრდასა და გამოყენებას, რაც სწრაფად და მარტივად არ ხდება. ამ ეტაპზე, ევროპის ენერგო მოხმარებაში განახლებადი ენერჯის წილი მხოლოდ 22%-ია (პავლიაშვილი, გარაყანიძე, 2024).

ევროკავშირმა დააწესა ემბარგო რუსეთიდან ზღვით შემოტანილ დაუმუშავებელ ნავთობსა და ნავთობპროდუქტებზე. ეს აკრძალავს მნიშვნელოვან ზეგავლენას ახდენს რუსეთის ეკონომიკაზე, ვინაიდან მისი ნავთობის ექსპორტის დაახლოებით ნახევარი ევროკავშირზე მოდიოდა.

2021 წლის მონაცემებით, ევროკავშირმა რუსეთიდან შეიყიდა 71 მილიარდი ევროს ღირებულების ნავთობი, საიდანაც 48 მილიარდი ევრო დაუმუშავებელ ნავთობზე მოდიოდა, ხოლო 23 მილიარდი ევრო - გადამუშავებულ ნავთობპროდუქტებზე (პავლიაშვილი, გარაყანიძე, 2024).

ასეთი მომგებიანი სავაჭრო პარტნიორის დაკარგვა მნიშვნელოვან სტრუქტურულ ცვლილებებს იწვევს რუსეთის ეკონომიკაში, რომლის სახელმწიფო ბიუჯეტი დიდათაა დამოკიდებული ნავთობის ექსპორტიდან მიღებულ შემოსავლებზე.

G7 ქვეყნების ინიცირებულმა და ევროკავშირის მხარდაჭე-

რილმა, შეთანხმებულმა G7+Price Cap Coalition-თან, ე.წ. ფასების ლიმიტებმა (Price cap), კიდევ უფრო შეამცირა შემოსავალი, რომელსაც რუსეთი იღებდა ნავთობიდან და ასევე დაეხმარა გლობალური ენერჯეტიკული ბაზრების სტაბილიზაციას. ფასების ლიმიტები ხელს უშლის ევროკავშირის ოპერატორებს, მაგალითად, უზრუნველყონ სატრანსპორტო ან სადაზღვევო მომსახურება რუსული ნავთობის ტრანსპორტირებისთვის. ამჟამად მოქმედებს სამი ფასის ლიმიტი რუსული ნავთობის ექსპორტზე:

- რუსული საზღვაო გზით გატანილი ნედლი ნავთობი, დაფიქსირდა ბარელზე 60 აშშ დოლარის მაქსიმალურ ფასზე;
- ნავთობპროდუქტები - დიზელი, ნავთი და ბენზინი, დაფიქსირდა 65 -100 აშშ დოლარად ბარელზე;
- ნავთობპროდუქტები - მазუთი და ნაფტა, 45 აშშ დოლარი ბარელზე (პავლიაშვილი, გარაყანიძე, 2024).

გარდა ამისა, რუსული „ჩრდილოვანი ფლოტის“ კონტრაბანდის დასაძლევად, რომელსაც რუსეთი იყენებს ფასების ლიმიტების გვერდის ავლისთვის, G7+ Price Cap Coalition-მა შემოიღო ზომები ტანკერების მესამე ქვეყნებში გაყიდვის მკაცრი მონიტორინგისთვის.

G7-სა და ევროკავშირის მიერ ნავთობის ფასზე ზედა ზღვარის დაწესების საპასუხოდ, რუსულმა მხარემ აკრძალა თავისი ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების მიწოდება უცხო ქვეყნის მოქალაქეებისთვის და კომპანიებისთვის, თუ კონტრაქტები ითვალისწინებს ფიქსირებულ მაქსიმალურ ფასს.

რუსული თხევადი ბუნებრივი გაზის ძირითადი პროექტების წინააღმდეგ ევროკავშირმა ასევე შემოიღო სანქციები და ევროკავშირის პორტების გამოყენების აკრძალვა მესამე ქვეყნებისთვის განკუთვნილი LNG-ის რეექსპორტისთვის, როგორც ზომა, რათა შეზღუდოს მოსკოვის შესაძლებლობა მიიღოს შემოსავალი წიაღისეული საწვავიდან.

აღნიშნული ახალი შეზღუდვების მიზანია რუსული LNG მიწოდების შემცირება და პოტენციური შემოსავლების ნაკადების შეზღუდვა ისეთი პროექტებიდან, როგორც Arctic LNG 2, KPEG-ის Ust-Luga LNG ქარხანა და Murmansk LNG. გეგმის მიხედვით, ევროკავ-

ვშირის წევრი ქვეყნების პორტებს ისეთი რუსული საწვავის იმპორტი აკრძალვდათ, რომელიც შემდეგ რეექსპორტზე გადის.

ევროკავშირისა და „დიდი შვიდეულის“ მიერ დაწესებულ სანქციებში არსებობს ე.წ. ხვრელებიც. კერძოდ, სანქციები კრძალავს რუსული ნედლი ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების იმპორტს. თუმცა, რუსული ნედლი ნავთობიდან წარმოებული რაფინირებული ნავთობის პოლიტიკის არ არსებობამ განაპირობა, რომ მესამე ქვეყნებს (მაგ., ჩინეთი, ინდოეთი), რომლებიც არ აწესებენ სანქციებს, შეუძლიათ რუსული ნედლი ნავთობის იმპორტი, ნავთობპროდუქტებად გადამუშავება და ლეგალურად ექსპორტი კოალიციის ფასის ლიმიტის მიმღებ ქვეყნებში. ამ ხარვეზმა ხელი შეუწყო რუსული ნედლი ნავთობის ფასის სტაბილიზაციას და თანხების მობილიზებას ქვეყანაში.

როგორც წინა თავებში მიუთითეთ, ევროკავშირის დღევანდელი გაზომმარაგების წყაროების ოთხი არხი არსებობს:

1. *ჩრდილოეთ ზღვის მარშრუტი* - ნიდერლანდები, ნორვეგია, დიდი ბრიტანეთი. აღნიშნული ქვეყნებში გაზის მარაგი იწურება და სამომავლოდ უპერსპექტივოა ევროპის მომარაგებისთვის;

2. *ჩრდილოეთ აფრიკის დერეფანი* - ალჟირისა და ტუნისის 4 წყალქვეშა გაზსადენი. ბოლო პერიოდში აფრიკის რეგიონში არეულობაა და საფრთხეშია გაზომმარაგებაც;

3. *გაზსადენები რუსეთიდან ბელორუსში, ბალკანეთში, უკრაინასა და თურქეთში*, რომელიც რუსეთ-უკრაინის ომისა და სანქციების გამო ძალიან შემცირებულია (ჯამში მათი სიმძლავრე 100 მილიარდი კუბ.მ-ია);

4. *მილსადენებით, რომლებიც აკავშირებს ევროკავშირის სამხრეთ-აღმოსავლეთ ნაწილს სამხრეთ კავკასიის, თურქეთის, საბერძნეთისა და ალბანეთის გავლით*. სწორედ აქ იკვეთება „სამხრეთის გაზის დერეფნის“ უდიდესი სამომავლო მნიშვნელობა ევროპისთვის, რის გამოც მას ექვევა უდიდესი ყურადღება.

ბოლო პერიოდის კონფლიქტების გამო, ევროკავშირის პოლიტიკა ენერგო მიმართულებით გააქტიურდა. ეს უკანასკნელი ცდილობს, შექმნას თავისი გაზის მარაგები, რადგან თავი დაიზღვიოს რუსული გაზის მიწოდების შეფერხებისგან, რომელიც

პერმანენტულია გამომდინარე პოლიტიკური მიზნებიდან. ამავდროულად, ევროკავშირი გეგმავს შეიმუშაოს ახალი ნორმატიული ბაზა გაზისა და წყალბადის ბაზრების რეგულირებისთვის. ამ ინიციატივის მიზანია, შეცვალოს არსებული სისტემა, რომელიც ეფუძნება „გაზპრომის“ დომინანტურ პოზიციას და გრძელვადიან, ნავთობის ფასთან დაკავშირებულ კონტრაქტებს.

ნაცვლად ამისა, ევროკავშირი მიისწრაფვის დანერგოს უფრო მოქნილი ფასწარმოქმნის მექანიზმი, რომელიც დაეყრდნობა ევროპული გაზის ჰაბებსა და თხევადი ბუნებრივი აირის (LNG) ტანკერებით ვაჭრობას. ეს მიდგომა უზრუნველყოფს სპოტ-ფასების ჩამოყალიბებას, რომლებიც უკეთ ასახავს რეალურ მოთხოვნა-მიწოდებას ბაზარზე.

ამ სტრატეგიული ნაბიჯით ევროკავშირი ცდილობს გათავისუფლდეს რუსული ‘გაზპრომის’ გრძელვადიანი კონტრაქტებისგან, რომლებიც მოსკოვის ხელში 21-ე საუკუნის გეოპოლიტიკურ ინსტრუმენტად იქცა.

ყოველივე ზემოაღნიშნულის გათვალისწინებით, გასაკვირი არ არის ფოკუსი „სამხრეთის გაზის დერეფანსა“ და მის პოტენციალზე. დღესდღეობით აქტიურად განიხილება „დერეფნის“ საშუალებით ბუნებრივი აირთან ერთად, წყალბადის მიწოდების შესაძლებლობაც. აზერბაიჯანში უკვე დაიგეგმა წყალბადის წარმოება, რაც მიგვანიშნებს იმაზე, რომ „სამხრეთ გაზის დერეფნის“ პროექტს დიდი პერსპექტივა აქვს მომავალში. რუსეთ-უკრაინის ომის კვალდაკვალ „სამხრეთის გაზის დერეფნის“ ფუნქცია უფრო გაიზრდება და ამ ფაქტორზე იქნება მიბმული საქართველოს სატრანზიტო როლის მნიშვნელობის გაზრდა ევროკავშირის ენერგოუსაფრთხოებისთვის.

უფრო კონკრეტულად, რა არის ევროკავშირის „სამხრეთის გაზის დერეფანი“, რომელსაც „ენერგეტიკულ აბრეშუმის გზასაც“ უწოდებენ?

სამხრეთის გაზის დერეფნის პროექტის ინიციატივა ევროკომისიამ 2008 წელს წამოაყენა, 2009 წელს, 8 მაისს, ჩეხეთში (პრაღა) ჩატარდა სამიტი სახელწოდებით “სამხრეთის დერეფანი - ახალი აბრეშუმის გზა”. სამიტის მთავარი თემა ენერგეტიკა - ბუნებრივი

აირი იყო. მიზანი კი ევროკავშირსა და მის სამხრეთ მეზობელ ქვეყანებს (ერთ-ერთი საქართველო) შორის ენერგეტიკის სფეროში პარტნიორობაზე გრძელვადიანი შეთანხმების მიღწევა იყო.

პროექტის მიზანია რუსეთზე ევროპის ენერგო დამოკიდებულების შემცირება, ევროპის ენერგომომარაგების გაზრდა, ენერგობაზრის დივერსიფიკაცია კასპიის ზღვიდან ევროპის ბაზრებზე გაზის რუსურების მიტანით. სწორედ, ამ ინიციატივის შედეგად მომდევნო წლებში, ეტაპობრივად, შეიქმნა ევროკავშირის „სამხრეთის გაზის დერეფანი“, რომლის სიგრძეა 3500 კმ, გამტარობა - 16 მილიარდი მ³, ღირებულება კი - 45 მილიარდი აშშ დოლარი. გაზსადენის შენება ხდებოდა ეტაპობრივად, საბოლოოდ, სრული დატვირთვით ამუშავდა 2020 წელს.

სამხრეთის გაზის დერეფანი მარაგდება აზერბაიჯანის „შაჰ-დენიზის“ საბადოებიდან და მოიცავს გაზის შემდეგ ინფრასტრუქტურას:

1. *სამხრეთ კავკასიის მილსადენი* - ფუნქციონირება 2007 წელს დაიწყო, მისი მთლიანი სიგრძეა 970 კმ, აქედან 249 კმ გადის საქართველოს ტერიტორიაზე. მილსადენი აზერბაიჯანულ გაზს საქართველოს გავლით თურქეთში აწვდის;
2. *ტრანს - ანატოლიური მილსადენი (TANAP)* - გაიხსნა 2018 წელს, სიგრძე 1811 კმ-ია. მილსადენი ითვალისწინებს აზერბაიჯანული გაზის საქართველოსა და თურქეთის გავლით ევროპაში გატანას;
3. *ტრანს - ადრიატიკული მილსადენი (TAP)* - ამუშავდა 2020 წელს. სიგრძე 878 კმ-ია. იგი თურქეთის, საქართველოს, აზერბაიჯანისა, საბერძნეთისა და ალბანეთის გავლით აწვდის ბუნებრივ აირს სამხრეთ იტალიას. ტრანს - ადრიატიკული მილსადენი უერთდება ტრანს - ანატოლიურ მილსადენს თურქეთ - საბერძნეთის საზღვარზე.
4. *ტრანსადრიატიკული მილსადენის ინტერკონექტორი (IGB)* – საიდანაც 2022 წლის ივნისიდან ბულგარეთს მიუწოდება ბუნებრივი აირი, რომლის მოცულობაც 2024 წლის ბოლოსთვის 3 მილიარდი კუბ. მ-ია.

ამრიგად, „სამხრეთის გაზის დერეფნის“ ფუნქციაა „მაკ-დენიზისა“ და კასპიის ზღვის სხვა საბადოებიდან მოპოვებული ბუნებრივი გაზის საქართველოზე გავლით თურქეთში და თურქეთიდან ევროპის ბაზრებზე გატანა.

2022 წელს რუსეთ - უკრაინის ომის დაწყებასთან ერთად შეცირდა ევროპაში რუსული გაზის რაოდენობა. ევროპა ენერგოკრიზისულ მდგომარეობაში აღმოჩნდა. აქედან გამომდინარე, დღესდღეობით, მიწისქვეშა გაზსაცავებში საკმარისი ბუნებრივი აირის მომარაგება და მომწოდებლების დივერსიფიკაცია ევროპის ენერგოსაფრთხოებისთვის უმნიშვნელოვანესი ფაქტორი გახდა.

„დერეფანში“ ყველაზე მძლავრი „ტრანსანატოლიური მილსადენი“ (TANAP) არის თურქეთის, აზერბაიჯანისა და საქართველოს თანამშრომლობის თვალსაჩინო მაგალითი, რომელთა კავშირები დაფუძნებულია ურთიერთნდობაზე. „ეს ენერგეტიკული პროექტი სამი ქვეყნის მეგობრობის სიმბოლოდ იქცა, რაც ხელს უწყობს რეგიონში მშვიდობის დამყარებას,“ - ნათქვამია თურქეთის პრეზიდენტის რ. ტ. ერდოღანის სტატიაში სათაურით „TANAP: პროექტი მშვიდობისა და რეგიონული განვითარებისთვის“, რომელიც გამოქვეყნდა ჟურნალ Diplomat-ისა და The New York Times-ის ერთობლივ დანართში (Эрдорах, 2020).

სტატიაში თურქეთის სახელმწიფოს მეთაურმა გაიხსენა, რომ ბოლო ორი საუკუნის განმავლობაში მსოფლიოში ომები და კონფლიქტები ძირითადად ენერგორესურსების ხელში ჩაგდებას მიზნით მიმდინარეობდა. „ამ კონფლიქტებმა დიდი გავლენა იქონია ჩვენს რეგიონზე, მათ შორის თურქეთსა და საქართველოზე, თუმცა ორი ქვეყნის ენერგეტიკული მარაგი არც ისე დიდია. საუკეთესო პასუხი გარკვეული ძალების მცდელობებზე, გაღვივდეს წინააღმდეგობები და კონფლიქტები რესურსების გასაკონტროლებლად, იყო TANAP პროექტი, რომელიც განხორციელდა რეგიონში მშვიდობისა და თანამშრომლობის უზრუნველყოფის მიზნით“, - ნათქვამია ერდოღანის სტატიაში (Эрдорах, 2020). თურქეთის პრეზიდენტმა TANAP-ს 3,5 ათასი კილომეტრიანი „სამხრეთის გაზის დერეფნის“ მნიშვნელოვანი რგოლი უწოდა. სტატიის ავტორი თურქეთის, საქართველოსა და აზერბაიჯანის ურთიერთქმედების

წყალობით განხორციელებულ სხვა წარმატებულ პროექტებსაც იხსენებს. „2006 წელს ექსპლუატაციაში შევიდა ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენი. 2007 წელს გაყვანილია ბაქო-თბილისი-ერზრუმის გაზსადენი. საბოლოოდ, სამი ქვეყნის ერთობლივი ძალისხმევით შესაძლებელი გახდა ტრანსანატოლიური მილსადენის პროექტის განხორციელება, რომლისკენაც პირველი ნაბიჯი იყო თურქეთ-აზერბაიჯანის მთავრობათაშორისი შეთანხმების ხელმოწერა 2011 წლის 25 ოქტომბერს. მილსადენი გაყვანილია რეკორდულ სამ წელიწადში და აზერბაიჯანული გაზი თურქეთს TANAP-ით 2018 წლის 12 ივნისიდან მიეწოდება. 2019 წლის 30 ნოემბერს გაზსადენის ევროპასთან დამაკავშირებელი მონაკვეთი გაიხსნა“, - გაიხსენა თურქეთის პრეზიდენტიმა (Эрдоган, 2020). თურქეთის სახელმწიფოს მეთაურმა გამოთქვა რწმენა, რომ გაზსადენი TANAP ხელს შეუწყობს ევროპის ენერგეტიკულ უსაფრთხოებას: „თურქეთი პოლიტიკურ და სავაჭრო მხარდაჭერას უწევს გაზის ტრანსპორტირების ყველა ეტაპს, აზერბაიჯანიდან ევროპაში“, - ხაზგასმით აღნიშნა თურქეთის ლიდერმა და ტრანსანატოლიის გაზსადენს „ენერგეტიკული აბრეშუმის გზა“ უწოდა (Эрдоган, 2020).

„წარმატებული, მშვიდობიანი საგარეო პოლიტიკით, ძლიერი ეკონომიკითა და სტაბილური მთავრობით, თურქეთი რჩება საიმედო ხიდად გაზისა და ნავთობის მდიდარი წყაროებითა და მათ მომხმარებელ ქვეყნებს შორის“, - წერს პრეზიდენტი ერდოღანი ზემოაღნიშნულ პუბლიკაციაში (Эрдоган, 2020).

ბუნებრივი აირი ენერგეტიკის მნიშვნელოვან კომპონენტად შედარებით ახლახან, 1970-იანი წლებიდან იქცა. 21-ე საუკუნის დასაწყისში, აირის მიწოდების დომინანტური მეთოდი იყო მილსადენები, რომლებითაც ხდებოდა აირის 88-90%-ის ტრანსპორტირება უშუალოდ მწარმოებლიდან მომხმარებლამდე. დანარჩენი ნაწილი გადაიზიდებოდა თხევადი ბუნებრივი აირის (LNG) სახით, ტანკერების მეშვეობით.

თუმცა, 2021 წლისთვის სიტუაცია მნიშვნელოვნად შეიცვალა. საერთაშორისო LNG იმპორტიორთა ჯგუფის (GIIGNL) მონაცემებით, LNG-ის გლობალურმა იმპორტმა მიაღწია 513,7 მილიარდ კუბურ მეტრს (ანუ 372,3 მილიონ ტონას), რაც წინა წელთან

შედარებით 4,5%-იან ზრდას წარმოადგენს (პავლიაშვილი, გარაყანიძე, 2024).

ამ კვლევის თანახმად, 2021 წელს LNG-მ უკვე დაიკავა გლობალური გაზის ბაზრის დაახლოებით 40%, ხოლო დანარჩენი 60% კვლავ მილსადენებით მიწოდებულ გაზზე მოდიოდა.

ნედლი ნავთობისა და ნახშირისგან განსხვავებით, გაზი არის ნედლეული, რომელიც ბაზრებამდე ძნელად მისატანია სპეციალური ინფრასტრუქტურის საჭიროების გამო. კერძოდ, რუსეთის უკიდურეს სივრცეების პირობებში საჭიროა ციმბირიდან გაზსადენების გაყვანა ათასობით კილომეტრზე, LNG ტერმინალები და არქტიკული ყინულმჭრელებიც კი, თხევადი გაზის (LNG) ტანკერების გასადგილებლად. ომის გამო მილსადენის გაზის ევროპულმა ბაზარზე ფასების რყევამ ნეგატიური გავლენა იქონია „გაზპრომის“ ბიზნესზე: მართალია კომპანიას არ გამოუქვეყნებია თავისი ფინანსური ანგარიშები 2022 წელს უკრაინაში რფ-ს შეჭრის შემდეგ, მაგრამ აღიარა 43%-ით კვარტალური წმინდა მოგების ვარდნა (2Q23: Nadig, 2023).

ეს სიტუაცია გამოიწვია ბუნებრივი აირის დაბალმა ფასებმა, რომლებიც ინდექსირებული იქნა ჰოლანდიის TTF ჰაბზე (საცნობარო ფასი) ევროპაში და განპირობებული იქნა ნავთობის მსოფლიო ფასებით. ამას დაემატა „გაზპრომის“ ევროპის მილსადენის გაზის ბაზრის დიდი ნაწილის დაკარგვა, თვით რფ-ს ხელისუფლების მიერ ევროპისთვის ემბარგოს გამოცხადების გამო და ტექნიკური სირთულეები გაზის სხვა მიმართულებებზე გადამისამართებისას. ეს ყველაზე დიდი ვარდნაა კომპანიის ისტორიაში (Yermakov, 2023). მეტიც, სანქციებმა გავლენა მოახდინა რუსეთში გაზზე შიდა მოთხოვნაზე, რომელიც ძირითადად დაკავშირებულია მრეწველობასთან. შენახვის გარეშე ჭარბი წარმოების, დაბალი მოთხოვნისა და ბაზრის დაკარგვის პირობებში, „გაზპრომი“ იძულებული იყო დაეხურა ზოგიერთი ძველი, ნაკლებად პროდუქტიული ქაბურღილები, რაც ამცირებს გამომუშავებას საშუალოვადიან პერიოდში (Yermakov, 2023).

„გაზპრომს“ არ გააჩნია საჭირო შესაძლებლობები დასავლეთ ციმბირში წარმოებული გაზის ექსპორტისთვის (ტრადიცი-

ული ექსპორტის მიმართულება ევროპა) თხევადი გაზის (LNG) სახით და არა აქვს მილსადენები სხვა ბაზრებზე გაზის ტრანსპორტირებისათვის. ბალტიის ზღვაში „გაზპრომს“ აქვს მხოლოდ ორი მცირე საექსპორტო ტერმინალი ვისოცკში და პორტოვიაში, ხოლო LNG-ის დიდი პროექტები - შტოკმანი, ვლადივოსტოკი და ბალტიისპირეთი, ათი წლის წინ იყო შექმნილი და უკვე ექვემდებარება გადამუშავებას. ნდობის ნაკლებობა საერთაშორისო პარტნიორობისგან და დასავლური სანქციები, რომლებიც ხელს უშლიან ფინანსურ და ტექნოლოგიურ მხარდაჭერას, კიდევ უფრო შეაფერხა ამ პროექტების განვითარება (ჰენდერსონი & მიტროვა, 2015).

„გაზპრომმა“ 2022 წლის აპრილში ასევე დაკარგა კომერციული შვილობილი კომპანიები ევროკავშირში. კერძოდ, გერმანიამ ნაციონალიზაციის შემდეგ „გაზპრომს“ ჩამოართვა კონტროლი Gazprom Germania-სა და Gazprom Marketing & Trading-ის აქტივებზე და მის აქტივებთან დაკავშირებულ კომპანიებზე (Ecker, 2022). ეს შვილობილი კომპანიები მართავდნენ მიწისქვეშა გაზსაცავების ქსელს, სადისტრიბუციო ქსელებსა და სავაჭრო კომპანიებს - 2020 წელს „გაზპრომის“ ეს აქტივები შეფასდა 8,4 მილიარდ ევროდ (Jucca, 2022). კერძოდ, Gazprom Germania გააჩნდა ევროკავშირში გაზის შენახვის ყველაზე დიდი სიმძლავრეები, თავისი ინფრასტრუქტურით გერმანიაში, ავსტრიაში, ჩეხეთში და ნიდერლანდები. ამან რუსეთს მისცა კონტროლის მაღალი ხარისხი ბუნებრივი გაზის ევროპულ ბაზარზე, რომელიც კარნახობს მისაწოდებელ მოცულობებს ზამთრის მოთხოვნის პიკში და მოკლევადიან გაყიდვებს მისი ელექტრონული გაყიდვების პლატფორმის საშუალებით (ESP).

„გაზპრომისთვის“ ასევე წარმოადგენს საფრთხეს საარბიტრაჟო საქმის წარმოება. 2022 წლის თებერვლამდე „გაზპრომს“ ჰქონდა გაზის მიწოდების თითქმის 40 გრძელვადიანი კონტრაქტი ევროპულ მყიდველებთან, რომელთა უმრავლესობა ამჟამად შეჩერებულია, ან გაუქმებულია და ბევრმა მათგანმა დაიწყო საერთაშორისო საარბიტრაჟო სასამართლოებში სამართალწარმოება (ინტერფაქსი, 2023ა). სავარაუდოა, რომ „გაზპრომს“ შეეძლება გამოიყენოს ფორსმაჟორული პუნქტები მხოლოდ იმ კონტრაქტებში, რომლებიც დაკავშირებულია დივერსიის გამო მიწოდების შე-

წყვეტასთან Nord Stream-ის მეშვეობით, რაც თავიდან აიცილებს კომპენსაციის გადახდის აუცილებლობას მიწოდების შეწყვეტაზე 2022 წლის სექტემბრის შემდეგ (Chyong et al., 2023).

თუმცა, ვლადიმერ პუტინის მიერ 2022 წლის მარტში ხელმოწერილი პრეზიდენტის ბრძანებულებით - რომლის ძალითაც მთელი რუსული გაზი, რომელიც გაიყიდა "მტრულ" ქვეყნებზე (ევროკავშირი და დიდი ბრიტანეთი) რუბლებში უნდა ანაზღაურდეს, უფრო პრობლემური იქნება „გაზპრომისთვის“. განსაკუთრებით ეს ეხება ბუნებრივი აირის მიწოდების გრძელვადიან ხელშეკრულებებს. ისინი განსაზღვრავს გადახდის ვალუტას, ჩვეულებრივ ევროს ან აშშ დოლარს, და გადახდის ვალდებულება ითვლება დაკმაყოფილებულად თანხის საბანკო ანგარიშზე შესაბამისად ასახვის შემდეგ. ამრიგად, ბრძანებულება ცალმხრივად ცვლის ბევრი კონტრაქტის პირობებს და „გაზპრომის“ მიერ მიწოდების შეწყვეტამ შეიძლება გამოიწვიოს მოთხოვნის უფლების წარმოშობა კომპენსაციაზე ევროპელი მომხმარებლების მიერ, რომლებმაც უარი განაცხადეს მის შესრულებაზე. ამ საარბიტრაჟო განხილვის შედეგები გაურკვეველია, მაგრამ ერთი გადაწყვეტილება ფინურ კომპანია „გასუმსა“ და „გაზპრომს“ შორის დავაზე, რუსული კომპანიის სასარგებლოდ იქნა მიღებული.

რფ-ს პრეზიდენტის ბრძანებულების მოქმედების აღიარება ფორსმაჟორული დებულებების შესაბამისად, მოითხოვს 300 მილიონი ევროს გადახდას (კარდასი, 2022). თუმცა, სხვა საარბიტრაჟო განხილვამ შესაძლოა საპირისპირო გადაწყვეტილება გამოიტანოს და „გაზპრომმა“ მოითხოვოს გადახდა ევროპული კომპანიებისგან (PGNiG, GasTerra, Shell, Ørsted და Bulgargaz, Uniper, ENI, Engie და RWE) ბუნებრივი აირის ადგილზე შესყიდვის ქარბი ხარჯების ასანაზღაურებლად.

რუსეთსა და დასავლეთს შორის ურთიერთობების ჩაშლის გათვალისწინებით, „გაზპრომში“ შესაძლოა უბრალოდ აირჩიონ იგნორირება საარბიტრაჟო განხილვის შედეგად მიღებული ნებისმიერი ვერდიქტისა, მაგრამ ეს გამოიწვევს კომპანიის რეპუტაციულ გლობალურ ზიანს, რომელიც, სავარაუდოდ 2025 წლიდან შეუქცევადად დატოვებს ევროპულ ბაზარს.

მოკლევადიან პერიოდში ალტერნატიული ბაზრების მოძიების სიძნელე გამოწვეულია რუსეთის ბუნებრივი გაზის ექსპორტის დასავლური ინფრასტრუქტურის არსებობით, რომელიც „ცივი ომის“ დროს იყო შექმნილი. ის უპირველეს ყოვლისა, ორიენტირებული იყო ევროპულ ბაზარზე, რომელიც 2021 წლამდე მოიხმარდა რუსული გაზის დაახლოებით 80%-ს მილსადენის ექსპორტით. ამ მილსადენებიდან ევროპის გათიშვა „გაზპრომს“ რთულ მდგომარეობაში აყენებს ტექნიკური, პოლიტიკური და ფინანსური პერსპექტივიდან გამომდინარე, რადგან სხვა ბაზარი, რომელშიც შეიძლება ბუნებრივი აირის გადამისამართება, არ არის.

ჩინეთი პოზიციონირებდა „გაზპრომის“ ევროპის ბაზრის მთავარ ალტერნატივად. რუსულმა კომპანიამ დაიწყო ბუნებრივი აირის გაზავენა ჩინეთში, მას შემდეგ, რაც 2019 წელს, როგორც იქნა, ამოქმედდა მილსადენი „ციმბირის ძალა“, მის მშენებლობაზე მოლაპარაკებების დაწყებიდან 15 წელზე მეტი ხნის შემდეგ. ეს კომპლექსური ინფრასტრუქტურა, რომელიც აკავშირებს აღმოსავლეთ ციმბირის საბადოებს, ამჟამად 22 მილიარდი კუბური მეტრი გაზის სიმძლავრისაა და მოსალოდნელია 2030 წელს მიაღწიოს დაგეგმილ სიმძლავრეს - 38 მლრდ კუბ. მ-მდე (ინტერფაქსი, 2022). გაზპრომისთვის, ჩინეთის ბაზარი, დაბალი ფასის გამო გაცილებით ნაკლებად მომგებიანია, ვიდრე ევროპული.

როგორც ზემოთ აღინიშნა, ჩინეთის ინიცირებული BRI დიდი აჟიოტაჟით ამოქმედდა 2013 წელს, როგორც საგარეო პოლიტიკური ინსტრუმენტი, მისი რეგიონალური პროექტია „ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი“ (The Trans-Caspian International Transport Route - TITR). ჩინელებმა ის მიიჩნიეს როგორც შესაძლებლობა, რომ „გადაეტანათ“ თავისი ქარბი საინვესტიციო სიმძლავრე „საგარეო პოლიტიკის განვითარების სტრატეგიაზე“. თუმცა, ევროკავშირის ოფიციალური პირები ამტკიცებენ, რომ BRI-ს არ ახასიათებს გამჭვირვალობა და მან აზიისა და აფრიკის ღარიბი ქვეყნები მოაქცია არამდგრადი ვალების კაბალაში. ისინი ასევე უფრთხიან პოტენციურ რისკებს, როგორიცაა ავტორიტარული ალიანსები დევნის, მეთვალყურეობისა და რეპრესიების სახით. ამ რისკებმა აიძულა ბრიუსელი მოგვიანებით

ნეგატიური პოზიცია გამოეხატა ჩინეთის BRI-ის წინააღმდეგ. შედეგად იტალია, ევროკავშირის ქვეყანა, რომელმაც თავიდან მხარი დაუჭირა BRI-ს, 2023 წლის დეკემბერში გამოვიდა ამ პროექტიდან.

COVID-19-თან დაკავშირებული მიწოდების ჯაჭვების შეფერხებისა და გაზრდილი გეოპოლიტიკური დაძაბულობის შემდეგ, ევროკავშირმა 2021 წლიდან წამოიწყო „გლობალური კარიბჭის“ (Global Gateway) პროგრამა, რომლის მიზანია 2027 წლისთვის 330 მილიარდი აშშ დოლარის ინვესტიცია კვლევასა და განათლებაში, დიגיტალიზაციაში, ინფრასტრუქტურაში, ჯანმრთელობის და კლიმატის დაცვასა და ენერჯეტიკაში (Global Gateway, 2023). ამ გეგმის მიხედვით, 2024 წლის მარტში, ევროკავშირი დაჰპირდა კასპისპირეთის ქვეყნებს 11 მილიარდი აშშ დოლარის ინვესტიციას „ინიციატივის“ TITR-ისა და მისი ცენტრალური აზიის მარშრუტების გასწვრივ მდგრადი ინფრასტრუქტურის განახლებისთვის საერთაშორისო ფინანსური ინსტიტუტების სრული მხარდაჭერით. მოგვიანებით, აშშ დაჰპირდა ასევე კასპისპირა სახელმწიფოებს, რომ გამოიყენებდა G7-ის პარტნიორობას გლობალური ინფრასტრუქტურისა და ინვესტიციებისთვის TITR-ის განვითარების მხარდასაჭერად. TITR-ს აქვს პოტენციალი, დაეხმაროს აშშ-სა და ევროკავშირს ჩინეთთან, რუსეთთან და ირანთან გლობალური კონკურენციის მართვაში.

თავის მხრივ ჩინეთის ეკონომიკურმა შენელებამ, კორუფციამ, ვალის სტრესმა და წარუმატებელმა ინფრასტრუქტურულმა პროექტებმა აიძულა პეკინი შეემცირებინა ხარჯები თავის ამბიციურ BRI-ზე. ჩინეთი ახლა ცდილობს მოიპოვოს გავლენა TITR-ზე, რათა გაიმყაროს თავისი პოზიცია ევროკავშირთან ახალ გეოსტრატეგიულ და გეოეკონომიკურ თამაშში, განსაკუთრებით მზარდი დეცენტრალიზაციისა და გეოპოლიტიკური წინააღმდეგობების ეპოქაში. ამავ დროს, პროექტი TITR საშუალებას მისცემს ევროკავშირს, გახდეს მნიშვნელოვანი რეგიონალური გეოეკონომიკური ძალა, განსაკუთრებით კავკასიაში, ცენტრალურ აზიაში, ჩინეთსა და რუსეთში. ექვერტებს მიაჩნიათ, რომ ევროკავშირმა უნდა გამოიყენოს TITR-ის განვითარება, რათა დაამტკიცოს თავისი პოზიცია, როგორც დომინანტური გეოეკონომიკური ძალა რეგიონში და გა-

ნამტყიცოს თავისი კავშირები სამხრეთ კავკასიასთან. ეს სტრატეგული ნაბიჯი ეფექტურად შეზღუდავს ჩინეთის მზარდ გავლენას რეგიონში (Expert speak, 2024). ამავ დროს, ასევე მნიშვნელოვანია რუსეთის გავლენის საკითხი სამხრეთ კავკასიასა და ცენტრალურ აზიაში. „ენერგეტიკული აბრეშუმის გზა“ სწორედ ის ინფრასტრუქტურაა, რომელსაც ევროპაში პრობლემების ფონზე, განსაკუთრებული ყურადღება ექცევა რუსული „გაზპრომის“ მხრივ.

2.2 რუსული „გაზპრომის“ პრობლემები ევროპაში

ამჟამად გაზსადენი „ციმბირის ძალა“ (Power of Siberia) ვერ აძლევს „გაზპრომს“ ისეთ შემოსავლებს, როგორებიც მანამდე ევროპაში გაზის ექსპორტს მოჰქონდა. 2014 წელს, უკრაინის კრიზისის გაუარესებასთან ერთად, „გაზპრომმა“ გამოაცხადა „ალტაის“ და „ციმბირის ძალა 2-ის“ გაზსადენების აშენების განზრახვის შესახებ, რომლებიც მომავალში დააკავშირებს დასავლეთ ციმბირის საბადოებს ჩინეთის ბაზარს, და რაც ხელს შეუწყობს საფასო არბიტრაჟს (მოგების მიღება სხვადასხვა ბაზრებზე ფასების სხვაობიდან - ავტორ). ინიცირებიდან ათ წელზე მეტ ხნის შემდეგ, ამ პროექტებს ჯერ კიდევ არ გააჩნია ზუსტი მარშრუტი, მშენებლობის საბოლოო თარიღი ან დაფინანსების მოდელი, ანუ არაფერი პეკინის მიერ გამოვლენილი მწირი ინტერესის გარდა. მიუხედავად ამისა, არ არის გამორიცხული პროექტების ხელახალი გააქტიურება, LNG ბაზარზე დიდი ჩინური ენერჯო კომპანიების გააქტიურების გამო, რომლებმაც ხელი მოაწერეს მრავალ გრძელვადიან კონტრაქტს ამერიკულ კომპანიებთან. თუმცა, რუსული „გაზპრომი“ მათ სთავაზობს ფასებს, რომლებიც მნიშვნელოვნად დაბალია ვიდრე LNG-ის ბაზარზე. მოსალოდნელია, ეს პროექტები ასევე მოითხოვს მსხვილ ინვესტიციებს გაზის სატრანსპორტო ქსელში რუსეთის ტერიტორიაზე. ზემოაღნიშნული წარმოადგენს პოლიტიკურ გამოწვევებს მოსკოვისთვის გრძელვადიან პერსპექტივაში.

რუსეთის მთავრობის ერთ-ერთი სტრატეგია მოკლევადიან პერსპექტივაში არის ბუნებრივ გაზზე შიდა სახელმწიფოებრივი მოთხოვნის გაზრდა, გაზის სატრანსპორტო და სადისტრიბუციო ქსელის გაფართოება, რომელიც ემსახურება მოსახლეობის მხო-

ლოდ 73%-ს (Bloomberg News, 2023a). რფ ენერგო სტრატეგიების სხვა მიმართულებებია შიდა რთული ენერგოტევადი ინდუსტრიების განვითარება, რომლებიც ინტენსიურად იყენებენ ბუნებრივ აირს. ასევე საერთაშორისო სანქციების გამო ევროპული ბაზრის დაკარგვით და უცხოური ტექნოლოგიების წვდომის სირთულეებით გამოწვეული გაზის და ნავთობის სიჭარბე. რუსული გაზის საშუალებით მიღებული ზოგიერთი სახის პროდუქცია როგორცაა, უჟანგავი ფოლადი, მეთანოლი, ცემენტი და სასუქები შედის ევროპულ სანქციებში, ხოლო ნავთობპროდუქტები ექვემდებარება G7-ის მიერ დაწესებულ ფასის ზედა ზღვრის შეზღუდვას. ბევრი რუსული ბანკი გამოირიცხა SWIFT-ის გადახდების სისტემიდან და პიროვნული სანქციები გავრცელდა რუს ოლიგარქებზე. ყველაფერი ეს ქმნის დაბრკოლებებს საქონლის და მომსახურების ექსპორტისთვის და დასავლურ ტექნოლოგიებზე წვდომისთვის (პერესი, 2022). ომის გავლენა კრიტიკულ ინფრასტრუქტურაზე, როგორცაა შავი ზღვის ზოგიერთი პორტი და ტოლიატი-ოდესას ამიაკის მილსადენი, ასევე ზღუდავს წვდომას საერთაშორისო ბაზრებზე, განსაკუთრებით ევროპულზე. ამ კონტექსტში, „გაზპრომის“ წილი რუსეთის გაზის მოპოვებაში დაეცა 68%-დან 2021 წელს, 55%-მდე 2023 წლის პირველ 8 თვის განმავლობაში, და ის ჩაანაცვლა კერძო კონკურენტებმა, ძირითადად Novatek-მა (IEA, 2023). ამან „გაზპრომის“ მხრივ ახალი ბაზრების ექსპანსიის საჭიროება წარმოშვა.

ევროკავშირის “მესამე ენერგეტიკული პაკეტი” მიღების შემდგომ, 2015 წლის მაისიდან, ჩრდილოეთ ევროპის მომხმარებელთა გარკვეული ნაწილი ეტაპობრივად გადავიდა “გაზპრომთან” პირდაპირი, გრძელვადიანი ხელშეკრულებებიდან ენერგეტიკული ჰაბებიდან ბუნებრივი აირის შექენაზე. პარალელურად, ევროკავშირის წევრმა სახელმწიფოებმა წარმატებით შეასრულეს და გადააჭარბეს კიდევ ვალდებულებას, რომლის თანახმადაც 2022 წლის 1 ნოემბრამდე გაზსაცავების მინიმუმ 80 პროცენტით შევსება იყო საჭირო. 2022 წლის მიწურულს, შედარებით თბილმა კლიმატურმა პირობებმა ევროკავშირის მარაგების ხელახალი შევსების შესაძლებლობა მისცა.

ექსპერტთა შეფასებით, ამ ნაბიჯების შედეგად ევროკავში-

რის წევრმა ქვეყნებმა დაახლოებით 70 მილიარდი დოლარის ეკონომია გასწიეს. მიუხედავად ამისა, კორონავირუსის პანდემიამ და 2022 წელს დაწყებულმა რუსეთ-უკრაინის კონფლიქტმა გამოიწვია მსგავსი ოდენობის ზარალი, რადგან სპოტ-ბაზარზე ფასები მკვეთრად გაიზარდა და ათას კუბურ მეტრზე თითქმის 2000 დოლარს მიაღწია (The Nordic..., 2023).

ეს ფასი დაახლოებით ათჯერ აღემატება 2021 წლის დასაწყისში ადგილობრივ სპოტ-ბაზრებზე არსებულ გაზის საშუალო ღირებულებას. საინტერესოა, რომ რუსეთ-თურქეთის მილსადენი "თურქული ნაკადი", რომელიც 2020 წლის 8 იანვარს ამუშავდა, იცავს მის მარშრუტზე მდებარე ევროკავშირის სამხრეთ-აღმოსავლეთისა და ცენტრალური ევროპის რეგიონების ქვეყნებს შავი ზღვის მიმდებარე არეალში ფასების მკვეთრი ცვლილებებისგან.

2024 წლისთვის ენერგეტიკული კრიზისი განსაკუთრებით მწვავედ გამოვლინდა სკანდინავიის ევროკავშირის წევრ სახელმწიფოებში, რომლებმაც დროულად განახორციელეს ენერგეტიკული რეფორმები და ძირითადად გადაერთვნენ სპოტ-ვაჭრობაზე. ამავდროულად, ცენტრალური და სამხრეთ ევროპის მრავალმა ქვეყანამ, "მესამე ენერგეტიკული პაკეტის" მოთხოვნების მიუხედავად, შეინარჩუნა ხანგრძლივი ხელშეკრულებები "გაზპრომთან", რამაც ისინი უკეთ დაიცვა ჰაბებზე სპოტ-ფასების რყევებისგან კონფლიქტის დაწყებამდე. 2024 წლის დასაწყისში სკანდინავიის რეგიონი "ენერგეტიკული ტრილემის" წინაშე აღმოჩნდა - სამი ურთიერთდაკავშირებული გამოწვევა: უსაფრთხო, ხელმისაწვდომი და მდგრადი ენერგომომარაგება. ენერგორესურსებზე უპრეცედენტო ფასებისა და გეოპოლიტიკური რისკების გათვალისწინებით, ცხადია, რომ აუცილებელია მიწოდების ჯაჭვების, ელექტროგადამცემი ქსელების, ნედლეულისა და ენერგოეფექტური ტექნოლოგიების უზრუნველყოფა, რათა გრძელვადიან პერსპექტივაში დამყოფილდეს საზოგადოების მოთხოვნილებები.

2023 წლის მიწურულს შვედმა მკვლევარებმა გამოაქვეყნეს ნაშრომი "ჩრდილოეთის ენერგო ტრილემა" (The Nordic..., 2023), რომელშიც განხილულია ჩრდილოეთ ევროპაში უახლესი პერიოდის უმძიმესი ენერგეტიკული კრიზისის გამომწვევი მიზეზები.

კვლევაში გაანალიზებულია ენერგეტიკული ტრანზიციის რისკები და შეფასებულია ამ რისკების შემცირების გზები იქ, სადაც ასეთი მექანიზმები არ არსებობს. ასევე შემოთავაზებულია ნაბიჯები ხარვეზების აღმოსაფხვრელად. ეს რეკომენდაციები მოიცავს ნაციონალურ, რეგიონულ და საერთაშორისო ქმედებებს ენერგეტიკული უსაფრთხოებისა და საგანგებო სიტუაციებისთვის მზადყოფნის გასაუმჯობესებლად, რათა სკანდინავიური საზოგადოებები უკეთ იყვნენ მომზადებული მომავალი ენერგეტიკული კრიზისებისთვის. კვლევის მე-6 თავში, სადაც რისკებია განხილული, აღნიშნულია: “...ევროპაში რუსული ენერჯის ექსპორტის შემცირება მიუთითებს ერთი ქვეყნიდან ენერგომომარაგებაზე ზედმეტად დამოკიდებულების მოწყვლადობაზე. მსგავსი სიტუაციები შეიძლება განმეორდეს მომავალში და ხდებოდა წარსულშიც” (The Nordic, 2023).

ამ პერიოდში ევროპულ ჰაბებშიც, მონოპოლიური მილსადენის გაზის პარალელურად, შეიმჩნეოდა ფასების მერყეობა. მაგალითად, ამ დროს ტიპიური ევროპული კონტრაქტი, რომელიც ჰოლანდიური გაზის ჰაბის Title Transfer Facility (TTF)-ის ფიურერსს წარმოადგენს, იყიდებოდა \$55,81-ად მეგავატ საათში. ერთი წლით ადრე, 2022 წლის აგვისტოში ფიურერსების ფასებმა მიაღწიეს რეკორდულ ნიშნულს - დაახლოებით 343 ევროს მეგავატ საათში! მიუხედავად ამისა, ევროპამ, რომელიც მნიშვნელოვნად დაზარალდა კონფლიქტის გამო რუსეთიდან გაზომომარაგების შეწყვეტით, როგორღაც მოახერხა 2023 წლის ცივი სეზონის გადატანა მიწოდების არსებითი შეფერხების გარეშე. ექსპერტები ამტკიცებენ, რომ ევროპული ბუნებრივი გაზის ბალანსის სტრუქტურული დეფიციტი ჯერ კიდევ არ არის აშკარა. ისინი არ ელიან 2025 წლამდე ევროპის ენერგეტიკული კრიზისის იმდენად გამწვავებას, რომ კვლავ, როგორც 2014 წელს ყირიმის ანექსიის შემდეგ, დაიწყოს გლობალური თხევადი ბუნებრივი გაზის (LNG) დეგაზაცია-რეგაზაციის ტერმინალების მასშტაბური მშენებლობების ახალი ტალღა (იხ. ნახაზი 10). თუმცა, 2023 წლის ბოლო თვეების განმავლობაში, ევროპულმა ქვეყნებმა სპარსეთის ყურის სახელმწიფოებთან და აშშ-სთან გააფორმეს LNG იმპორტის რამდენიმე ხელშეკრულება. მაგალითად, 2023 წლის ნოემბერში QatarEnergy-მ დადო რამდენიმე

შეთანხმება გერმანიაში წელიწადში 2 მილიონი ტონა LNG-ის მიწოდებაზე. ასევე, აშშ-ში დაგეგმილია გაზის გათხევადების უზარმაზარი ქარხნის მშენებლობა, რომელსაც ექნება დღეში თითქმის 2,1 მილიარდი კუბური ფუტი ბუნებრივი აირის გადამუშავების და წელიწადში 15 მილიონი ტონა LNG-ის ექსპორტის წარმადობა (The Nordic..., 2023).

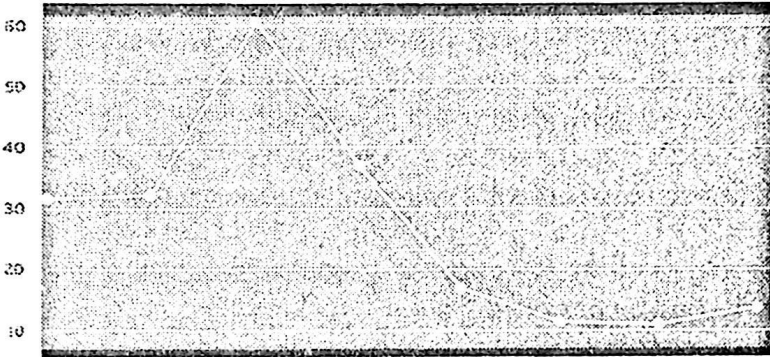
მონოგრაფიის 63-ე გვერდზე მოცემული მე-3 დიაგრამა გვაჩვენებს, რომ ევროპის გაზის იმპორტის კონტრაქტებზე ფასების მერყეობა არ არის მხოლოდ მილსადენის გაზის იმპორტზე დამოკიდებულების შედეგი. რეგიონალურ ჰაბებზე ფასების ცვალებადობაც მნიშვნელოვან როლს თამაშობს. ეს გამოწვეულია გაზზე გლობალური ბაზრის ფასის არარსებობით და რეგიონალურ ჰაბებზე დამოუკიდებელი ფასწარმოქმნით.

იგივე მე-3 დიაგრამა აჩვენებს, რომ ბუნებრივი გაზის ევროპული ფასები განსაკუთრებით გაიზარდა 2022 წლის მეორე ნახევარში, პიკს კი 2022 წლის აგვისტოში მიაღწია (იხ. დიაგრამა 3). საინტერესოა, რომ ეს მოხდა მაშინ, როცა ევროკავშირის წევრი ქვეყნების უმრავლესობას რუსული მილსადენი გაზის ემბარგო მხოლოდ 2023 წლიდან გამოეცხადათ.

2023 წლამდე ევროპის ბევრი ქვეყანა მნიშვნელოვნად იყო დამოკიდებული აღმოსავლელი მუზობლისგან გაზის იმპორტზე. რუსულ გაზზე დამოკიდებულება განსაკუთრებით მაღალი იყო აღმოსავლეთ და ცენტრალურ ევროპაში. ამის შედეგად, 2023 წლის ოქტომბერში ბუნებრივი გაზის საშუალო ყოველთვიური ფასი შეერთებულ შტატებში გაიზარდა მხოლოდ 2.99 აშშ დოლარამდე მილიონ ბრიტანულ თერმულ ერთეულზე (BTU), მაშინ როცა აღმოსავლეთ ევროპაში ბუნებრივი გაზის ფასებმა დაახლოებით ხუთჯერ გადააჭარბა აშშ-ს ფასებს.

ეს მონაცემები მიუთითებს ევროპის ენერგეტიკული ბაზრის კომპლექსურობაზე და იმ გამოწვევებზე, რომლებსაც რეგიონი აწყდება ენერგეტიკული უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მცდელობისას. ზოგადად, ევროპის

ევროკავშირში გაზის ფასების რყევა 2023 წელს



US\$ MMBtu/კვარტალი

Q1 2022 Q2 2022 Q3 2022 Q4 2022 Q1 2023 Q2 2023 Q3 2023 Q4 2023

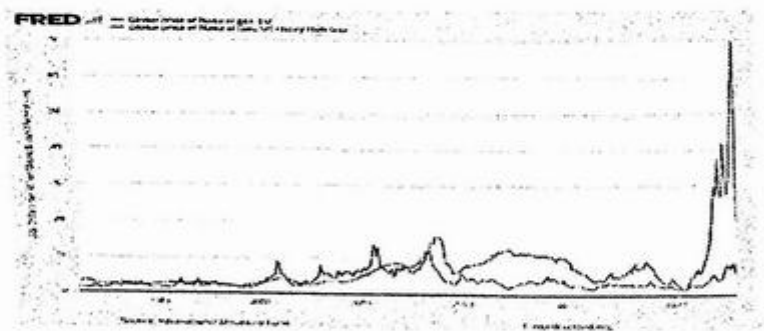
წყარო: <https://www.marketwatch.com/investing/future/ng.1>

კონტინენტზე ფასები, როგორც წესი, უფრო მაღალია ვიდრე აშშ-ში, რადგან ეს უკანასკნელი 2013 წლიდან, ამ ნახშირწყალბადის მთავარი მწარმოებელი გახდა მსოფლიოში. 2023 წლიდან ბევრმა ქვეყანამ დაიწყო ალტერნატიული წყაროების ძებნა, რის გამოც შემცირდა რუსული მილსადენი გაზის იმპორტი ევროკავშირში, რამაც კიდევ უფრო გაზარდა იქ გაზის ფასი (იხ. დიაგრამა 5, გვ.97). FRED-ის მონაცემები (დიაგრამა 4) გვაჩვენებს ბუნებრივი აირის ფასების საერთაშორისო სავალუტო ფონდის სტატისტიკას 1991 წლიდან (FRED, 2023), როცა ეს მონაცემებიპირველად აიღეს, ევროკავშირში (ლურჯად) და შეერთებულ შტატებში (წითლად). გრაფიკზე ჩანს, რომ ამ დროიდან 2008 წლამდე გაზის ფასი თითქმის იდენტური იყო ატლანტის ოკეანის ორივე მხარეს. 2008 წლიდან 2020 წლის შუა პერიოდამდე შესამჩნევი იყო არათანაბარი და შედარებით მცირე განსხვავება ფასებში. ამის შემდეგ, ევროკავშირსა და შეერთებულ შტატებს შორის, უკვე საგრძნობი განსხვავება შეინიშნება გაზის ფასებში. ეს განსხვავება იმის გამოა, რომ ბუნებრივი გაზის უმეტესობის მიწოდება თავის ბუნებრივ, აიროვან მდგომარეობაში ხდება

რეგიონალური მილსადენებით და ტანკერებით ტრანსპორტირება გლობალურად არ ხდება, როგორც ეს ნავთობის შემთხვევაშია. ასე რომ, ძნელია მისი მსოფლიო ფასის დადგენა და ფასები, ჯერ-ჯერობით, რეგიონალური გაზის ჰაბებზე ყალიბდება. მაგრამ მსოფლიო ბაზარი ნელ-ნელა მანინც იქმნება თხევადი ბუნებრივი აირის (LNG) წარმოების და მისი სპოტ-ვაჭრობის ზრდის კვალობაზე. ამიტომ, რომ 2022 წლის თებერვლის ბოლოს, უკრაინაში რუსეთის შეჭრიდან დღემდე, ბუნებრივი აირის ფასს შეერთებულ შტატებში დიდი ცვლილება არ განუცდია (იხ. დიაგრამა 4). ამის საპირისპიროდ, ევროპაში ენერგომატარებლების ფასები სტაბილურად იზრდებოდა; 2024 წლისთვის ისინი 70%-ით მაღალია, ომის დაწყებისას არსებულ ფასებთან შედარებით.

დიაგრამა 4

გაზზე აშშ-ს და ევროკავშირის ფასები



წყარო: FRED economic data. <https://fred.stlouisfed.org/series/GASREGW>

თუმცა, ბუნებრივი აირის ახალი მიმწოდებლების კომბინაციამ და შედარებით შემცირებულმა მოთხოვნამ, სიტუაცია ევროპაში შეცვალა და დაასტაბილურა ამ ნედლეულის ფასი. მაგრამ 2025 წელს, ყველა პროგნოზით, ევროპაში ბუნებრივ გაზზე მოთხოვნა კვლავ გაიზრდება და სისხლისმღვრელი კონფლიქტი, რომელშიც G7-ისა და ევროკავშირის მიერ სანქცირებული, ყოფილი მთავარი მიმწოდებელი - რუსეთი მონაწილეობს, გაგრძელდება.

განსაკუთრებით რელიეფურად ეს კონფლიქტი 2024 წლიდან, „გაზპრომის“ მიერ ევროპაში გაზის ექსპორტის მთლიანად შეწყვეტის შემდეგ გამოვლინდება.

2.3 რუსული გაზის ექსპორტის შემცირება

„ევროკავშირის მესამე ენერგეტიკული პაკეტის“ მოთხოვნით, გაზის სპოტ-ბაზრებზე წევრი ქვეყნების ვაჭრობის არასაკმარისი ტემპით გადასვლის მიუხედავად, ექსპერტების უმრავლესობას მაინც მიაჩნიათ, რომ ევროპის გაზის ბაზრის დემონოპოლიზაცია - მილსადენების გაზის გრძელვადიანი კონტრაქტების შეზღუდვა, დროის მოთხოვნაა. „როიტერის“ მონაცემებით, უკვე 2023 წელს რუსული მილსადენის გაზის ექსპორტი ევროპაში 56%-ით შემცირდა (2022–2023 Russia–European Union gas, 2023). რა მოხდება, თუ მოსკოვი მთლიანად შეწყვეტს ევროპაში გაზის მიწოდებას?

რუსული გაზი, უკრაინაში ომამდე, ევროპის გაზზე მოთხოვნის 35%-დან 40%-მდე ფარავდა (2022–2023 Russia–European Union gas, 2023) მაგრამ განსხვავდებოდა ცალკეული ქვეყნების დამოკიდებულების ხარისხი „გაზპრომზე“. კერძოდ, ისეთი ქვეყნები, როგორებიცაა დიდი ბრიტანეთი და ესპანეთი, თითქმის არ იღებდნენ რუსულ გაზს, სხვები, როგორებიცაა გერმანია, იტალია და ნიდერლანდები, ყიდულობდნენ ამ გაზის მნიშვნელოვან რაოდენობას. ამ სამმა ქვეყანამ 2020 წელს იყიდა შესაბამისად 56,3 მილიარდი, 19,7 მილიარდი და 11,2 მილიარდი კუბური მეტრი რუსული გაზი.

არა მარტო იმის გათვალისწინება, თუ რამდენად დიდი რუსული გაზის წილი მოცემულ ბაზარზე, მნიშვნელოვანია ისიც, თუ რამდენად ხელმისაწვდომია ქვეყნებისთვის ალტერნატივები. მაგალითად, გერმანია რუსულ გაზზე მოთხოვნის თითქმის ნახევარს იკმაყოფილებდა, ბულგარეთი 100%-ს, იტალია კი - მოთხოვნის 46%-ს. Reuters-ის მონაცემებით, 2023 წელს რუსული ენერგეტიკული გიგანტის, „გაზპრომის“ (Reuters, GAZPROM PAO) მიერ ევროპისთვის ბუნებრივი გაზის მიწოდება 55,6%-ით შემცირდა და 28,3 მილიარდ კუბურ მეტრამდე (მლრდ კუბ.მ) დაეცა, ამ სტატისტიკით, რომელიც ეფუძნება ევროპული გაზის გადამცემი ჯგუფის EntsoG-ისა და „გაზპრომის“ ყოველდღიურ მონაცემებს უკრაინ-

ნის გავლით გაზის ტრანზიტის შესახებ არვენა, რომ რუსული გაზის საშუალო დღიური ექსპორტი ევროპაში შემცირდა 77,6 მილიონ კუბურ მეტრამდე (მლნ. კუბ.მ) 2023 წელს, 2022 წლის 174,8 მლნ. კუბ.მ-დან. „გაზპრომის“ მონაცემებით და როიტერის გათვლებით, 2022 წელს რუსეთმა სხვადასხვა მარშრუტით ევროპას სულ დაახლოებით 63,8 მილიარდი კუბური მეტრი მილსადენის გაზი მიაწოდა. „გაზპრომს“ არ გამოუქვეყნებია საკუთარი სტატისტიკა 2023 წლის დასაწყისიდან. ასევე, კომპანიის წარმომადგენელმა არ უპასუხა როიტერის კომენტარის მოთხოვნას.

„გაზპრომში“ სავარაუდოდ, მოერიდნენ ჟურნალისტების ისეთ კითხვებზე პასუხს, როგორცაა ინფორმაცია რფ-ს „ენერჯეტული სტრატეგიის“ შესაბამის თავში დასახული გაზის მოპოვებისა და ექსპორტის ამოცანის ფაქტიურად შესრულების შესახებ, სადაც წერია: „...Показателем решения задачи гибкого реагирования на динамику мирового рынка газа является место в тройке мировых лидеров по экспорту газа: 2018 год - 1 место; к 2024 году - 1 или 2 место; к 2035 году - 1 или 2 место. ... Решение задач газовой отрасли потребует поддержания добычи газа в период до 2024 года в диапазоне 795 - 820 млрд. куб. Метров“ (Газовая отрасль, 2020)

2023 წლის ათი თვის ოფიციალური მონაცემებით, ამ დროს რუსეთში გაზის მოპოვება შემცირდა 9,6%-ით 2022 წლის ათ თვესთან შედარებით და „სტრატეგიაში“ დასახულ ამოცანაზე თითქმის 2-ჯერ ნაკლები - 430 მლრდ კუბ. მეტრი შეადგინა.

ამრიგად, რუსული გაზის ექსპორტი ევროპაში, რომელიც მისი ძირითადი ბაზარი იყო, მკვეთრად შემცირდა უკრაინის კონფლიქტის პოლიტიკური შედეგების გამო. ანალოგიური მდგომარეობაა გათხევადებული რუსული გაზის (LNG) ევროპასა და აზიის ბაზრებზე ექსპორტის თვალსაზრისითაც.

კერძოდ, რფ-დან LNG ექსპორტი შემცირდა არა მარტო ევროპის ბაზრებზე, არამედ აზიისაზეც, LSEG-ის მონაცემებით. რუსული თხევადი ბუნებრივი გაზის (LNG) ექსპორტი ევროპაში 2023 წელს 1,9%-ით დაეცა და 15,8 მილიონი ტონა შეადგინა, ხოლო აზიაში LNG-ის ექსპორტი შემცირდა 11%-ით და 14,9 მილიონი ტონა იყო. 2023 წელს ევროპამ გაზარდა LNG-ის შესყიდვები სხვა გლო-

ბალური მწარმოებლებისგან მას შემდეგ, რაც მკვეთრად შეამცირა რუსული მილსადენი გაზის იმპორტი უკრაინაში კონფლიქტის საპასუხოდ. მთლიანად LNG-ის რუსეთიდან ექსპორტი 2023 წელს 6%-ით შემცირდა და 31 მილიონი ტონა შეადგინა. თავიდან ამის მიზეზი ზაფხულში ქარხნებში გეგმიური რემონტი იყო. ამის შემდეგ, 2023 წლის დეკემბერში, რუსეთის LNG ექსპორტმა მიაღწია რეკორდულ დონეს - 3.2 მილიონ ტონას, საიდანაც 1.9 მილიონი ტონა Yamal LNG-ს პროდუქცია იყო. ექსპორტის ძირითადი ნაწილი LNG-ს რუსეთის უმსხვილესმა კერძო მწარმოებელმა, Novatek-მა (NVTK.MM) უზრუნველყო. LSEG-ის წინასწარი მონაცემებით, Novatek-მა 18,7 მილიონი ტონა გადაზიდა Yamal LNG პროექტიდან არქტიკის გზით და 800,000 ტონა - კრიოგაზ-ვისოცკის ქარხნიდან ბალტიის ზღვით.

„გაზპრომის“ ხელმძღვანელობით, რუსეთის წყნარი ოკეანის რეგიონში მოქმედმა სახალინ-2 პროექტმა 2023 წელს ასევე შეამცირა LNG-ის ექსპორტი 10%-ით - 10,1 მილიონ ტონამდე. 2022 წლის სექტემბერში დაწყებულმა, საშუალო ტონაჟის Gazprom LNG Portovaya პროექტმა 2023 წელს გაიტანა 1,4 მილიონი ტონა LNG, ძირითადად თურქეთსა და საბერძნეთში, და მერე სამი პარტია გადატვირთა ჩინეთში, მათგან ერთი - არქტიკის გავლით (ცხრილი 1).

ცხრილი 1

2023 და 2022 წლებში Novatek-ის და Gazprom-ის LNG საექსპორტო პროექტებიდან გადაზიდვები რეგიონების მიხედვით, მილიონ ტონებში

მლნ ტონა	2023 წ	2022 წ
Yamal LNG	18.7	20.8
-ევროპა	13.9	15.1
-აზია	4.6	5.2
სახალინ-2 (აზია)	10.1	11.2
კრიოგაზ-ვისოცკი	0,8	0,7
-ევროპა	0,8	0,7
LNG Portovaya	1.4	0.4
-ევროპა	1.1	0.3
-აზია	0,2	0,0

სულ აზია	14,9	16,7
სულ ევროპა	15.8	16.1
სულ LNG ექსპორტი	31.0	33.0

წყარო: Russian LNG exports to Europe fell 1.9% in 2023 - LSEG data. By Reuters, January 2, 2024. <https://www.reuters.com/business/energy/russian-lng-exports-europe-fell-19-2023-lseg-data-2024-01-02/>

მედიის ინფორმაციით, ცხრილში აღნიშნული მიწოდების შემცირებაზე ჟურნალისტების კომენტარის თხოვნას, არც „გაზპრომის“ და არც „ნოვატეკის“ წარმომადგენლებმა არ უპასუხეს. სავარაუდოდ, ენერგოკომპანიებში მოერიდნენ ჟურნალისტების ისეთ კითხვებზე პასუხს, როგორცაა ინფორმაცია რფ-ს „ენერჯეტიკული სტრატეგიის“ შესაბამის თავში დასახული LNG-ს წარმოების და ექსპორტის ამოცანის შესრულების შესახებ. იქ გარკვევით წერია: „...Показателем решения задачи развития производства и потребления сжиженного природного газа, вхождения Российской Федерации в среднесрочной перспективе в число мировых лидеров по его производству и экспорту является объем производства сжиженного природного газа: 2018 год - 18,9 млн. тонн; к 2024 году - 46 - 65 млн. тонн; к 2035 году - 80 - 140 млн. тонн“ (Газовая отрасль, 2020).

ამ დროს, 2023 წლის ათი თვის ოფიციალური მონაცემებით, რუსეთში გათხევადებული გაზის წარმოება შემცირდა 4%-ით 2022 წლის ათ თვესთან შედარებით („...Производство СПГ снизилось на 4%“. Россия может сократить... 2024). ზემოაღნიშნული მონაცემები იძლევა საშუალებას, რომ დავასკვნათ:

- აშშ-ის სანქციები დიდ დაბრკოლებას უქმნის რუსეთის გემებს გაზარდოს საზღვაო გზით თხევადი ბუნებრივი აირის (LNG) ექსპორტი, რათა აინაზღაუროს ევროპაში მილსადენის გაზის ექსპორტის შემცირება;

- რფ-ს „სტრატეგიიდან“ ჩანს, რომ მსოფლიოში მეოთხე უმსხვილეს LNG-ს მწარმოებელს შეერთებული შტატების, კატარისა და ავსტრალიის შემდეგ, რუსეთს აქვს ამბიცია გაზარდოს თავისი წილი გლობალურ ბაზარზე გამოშვების გასამმაგებით,

დაახლოებით 8%-დან 20%-მდე, ანუ 140 მილიონ ტონამდე 2030-35 წლისთვის(Газовая отрасль, 2020);

- მიუხედავად იმისა, რომ მოსკოვმა წარმატებით გადაიტანა 2022 წლიდან ნავთობის და ნავთობპროდუქტების საექსპორტო ფასის შეზღუდვა (Price Cap), LNG-ზე შეზღუდვების გავლენა უფრო მძიმე იქნება გაზის ტანკერების შედარებით მცირე რაოდენობის, ასევე ტექნოლოგია-ფინანსების ხელმისაწვდომობის გამო;

- რუსული გაზის, შეერთებული შტატების შემდეგ მსოფლიოში მეორე უმსხვილესი ენერგომომხმარებლისკენ - ჩინეთისკენ გადამისამართების მცდელობები ნაკლებად წარმატებული აღმოჩნდა. მიმდინარე გაჭიანურებული მოლაპარაკებები ჩინეთში გაზის გაყიდვების გაორმაგებაზე ახალი რუსული „ციმბირის ძალა 2-ის“ (Power of Siberia 2) მილსადენის მეშვეობით, არ დასრულებულა. ამკარაა, რომ რუსეთ-ჩინეთის გაზის ახალი კონტრაქტის გაფორმება ჯერ ვერ ხერხდება;

- ამავდროულად, ღია წყაროებში გავრცელებული გადაუმოწმებელი ინფორმაციით, Arctic LNG 2, რომელსაც აკონტროლებს Novatek, რუსეთის უმსხვილესი LNG მწარმოებელი, სანქციების სენსიტიურობის გამო, შეფერხების წინაშეა. ამ წყაროების ცნობით, კომერციული LNG მიწოდება ამ პროექტიდან მოსალოდნელია არა უადრეს 2024 წლის ბოლოსი ან კიდევ უფრო გვიან. მაშინ როცა Novatek აცხადებდა, რომ ის პირველ კვარტალში დაიწყებდა პროდუქციის გადატვირთვას. ამ კომპანიის Arctic LNG 2 ქარხნის წლიური სიმძლავრე (სამი ტერმინალით), უნდა ყოფილიყო 19,8 მილიონი ტონა LNG და 1,6 მილიონი ტონა სტაბილური გაზის კონდენსატი (Russia's Arctic LNG 2, 2024);

- ეს Novatek-ს აქცევდა რფ-ს ენერგეტიკულ შემოსავლებში ლიდერად, მას შემდეგ, რაც სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული „გაზპრომის“ მილსადენის გაზის ექსპორტი ევროპაში განახევრდა და 2023 წელს 100 მლრდ. კუბ.მ-ზე ცოტა მეტი შეადგინა. ეს ძალიან მნიშვნელოვანი ცვლილება იქნებოდა, ვინაიდან 2023 წელს რუსეთის მთლიანი საექსპორტო შემოსავლების 57% და მთლიანი შიდა პროდუქტის 27% ნახშირწყალბადების ექსპორტმა უზრუნველყო (ნ. გარაყანიძე, ზ. გარაყანიძე, 2024).

- თუმცა, აშშ-ის სანქციები, რომლებიც რუსული წყაროების ცნობით, ასახავს ვაშინგტონის სურვილს გახდეს ლიდერი LNG-ის ექსპორტი, Novatek-ის ფორსმაჟორულ მდგომარეობას დაემთხვა. კერძოდ გამოცხადდა, რომ რუსულ კომპანიას არ შეუძლია შეასრულოს სახელშეკრულებო ვალდებულებები. ამავე დროს, სანქციების შიშით, Novatek-ის უცხოელმა აქციონერებმა შეაჩერეს პროექტში მონაწილეობა. მათ უარი თქვეს პასუხისმგებლობაზე Arctic LNG 2 ქარხნის დაფინანსებაზე და კონტრაქტებზე. Arctic LNG 2 მდებარეობს გიდანის ნახევარკუნძულზე, რომელიც შექრილია კარის ზღვაში, ციმბირის ჩრდილოეთით და უცხოური დახმარების გარეშე, ასეთ რთულ პირობებში, მისი ფუნქციონირება ნაკლებად სავარაუდოა. სწორედ Novatek, რომელიც „გაზპრომის“ ალტერნატივად ყალიბდებოდა, ფლობს Arctic LNG 2 კონსორციუმში 60%-იანი წილს. ჩინეთის ნავთობის სახელმწიფო კომპანიებიდან, CNOOC Ltd და China National Petroleum Corp (CNPC) თითოეული ფლობს 10%-იან წილებს, ისევე როგორც საფრანგეთის TotalEnergies, იაპონური Mitsui and Co და JOGMEC (Russia's Arctic LNG 2, 2024);;

- გარდა ამისა, თავდაპირველად Novatek-მა განაცხადა, რომ Arc7 ყინულის კლასის 15 LNG ტანკერი, რომელთაც შეუძლია 2 მეტრის სისქის ყინულის გაჭრა, მალე აიგებოდა რუსეთის „ზვეზდას ვერფებზე“ Arctic LNG 2-ისთვის. მაგრამ, ფრანგულმა საინჟინრო ჯგუფმა Gaztransport & Technigaz (GTT) 2024 წლის იანვრიდან შეაჩერა კონტრაქტი რუსულ გემთმშენებელ კომპანია „ზვეზდასთან“. კიდევ ექვსი Arc7 კლასის ტანკერი უნდა აეშენებინა კორეულ კომპანიას Hanwha Ocean, ყოფილ Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering-ს, მაგრამ ეს კონტრაქტიც გაუქმდა. დასავლური წყაროების ცნობით, ასეთ პირობებში რუსეთს გაუჭირდება LNG პროექტებში GTT-ის ჩანაცვლება (Russia's Arctic LNG 2, 2024). აღნიშნულის გამო, „გაზპრომის“ მთავარი ამოცანა, ქარბი გაზის სამხრეთ კავკასიის „ღერეფანში“, ან თურქეთის ე.წ. „ჰაბში“ გადამისამართება და იქიდან ევროპაში მისი ფარულად რეექსპორტი ხდება.

თავი 3.

საქართველოს გაზის ჰაბად გადაქცევის პერსპექტივა

3.1 ვინ შეიძლება ჩაენაცვლოს დასავლურ კომპანიებს

მოსკოვში შეიძლება განიხილონ უცხოური ენერგოკომპანიების ქონების სახელმწიფო საკუთრებაში გადასვლა სანქციების გამო, ან აზიელი ინვესტორების შემოსვლა ბაზარზე. მრავალწლიანი მოღვაწეობის შემდეგ, საერთაშორისო ნავთობკორპორაციებმა უკრაინაში რუსეთის შეჭრის გამო განაცხადეს ინვესტიციების შემცირების ან ქვეყნის დატოვების შესახებ. ისმის კითხვა - ვინ ჩაენაცვლებს მათ?

2023 წლის მიწურულს რამდენიმე მსხვილმა ნავთობკომპანიამ რუსეთიდან გასვლა დააანონსა, ზოგმა კი განაცხადა, რომ თავს შეიკავებს ახალი ინვესტიციებისგან. მის საპასუხოდ, რუსეთის ხელისუფლებამ დროებით აკრძალა შერწყმისა და შესყიდვის ოპერაციები, რათა შეეფერხებინა უცხოური ტექნოლოგიური კომპანიების სწრაფი გასვლა. ეს ნაბიჯი მიზნად ისახავს წარმოების შეუფერხებლობას და კომპანიებისთვის დროის მიცემას სიტუაციის შესაფასებლად. თუ ეს აკრძალვა ძალაში დარჩება, უცხოური კომპანიების წასვლა შეიძლება გადაიდოს, თუმცა აქციების გაყიდვა სავარაუდოდ გაგრძელდება, რაც ახალ შესაძლებლობებს შექმნის სხვა ინვესტორებისთვის. უცხოელების კუთვნილი წილები, სავარაუდოდ, მნიშვნელოვნად გაუფასურდება. ზოგიერთი მათგანი შესაძლოა სახელმწიფომ შეისყიდოს. კრემლმა გააფრთხილა ინვესტორები, რომ დაუმორჩილებლობის შემთხვევაში მათი ქონების ჩამორთმევაა შესაძლებელი.

ექსპერტები ვარაუდობენ, რომ რუსეთის ენერგოსექტორში შესაძლოა ჩინური გიგანტები შევიდნენ. უკრაინაში ომის დაწყებამდე, პუტინი პეკინში იმყოფებოდა სი ძინპინთან შეხვედრაზე, სადაც ხაზი გაესვა ორი ქვეყნის ერთიანობას დასავლეთთან დაძაბულობის ფონზე. ამჟამად, როდესაც რუსეთი საერთაშორისო იზოლაციაშია, მისი დამოკიდებულება ჩინეთზე, როგორც პოლიტიკურ

და ეკონომიკურ მოკავშირეზე, მხოლოდ გაიზრდება. რუსეთის ენერგეტიკული სტრატეგიის ცვლილება და აზიური ორიენტაცია

ბოლო წლებში რუსეთმა მნიშვნელოვნად გადახედა თავის ენერგეტიკულ პოლიტიკას, განსაკუთრებით აზიის მიმართულებით. ესაა:

1. ჩინეთთან თანამშრომლობის გაღრმავება: ESPO ნავთობსადენის გაშვებამ რუსეთი ჩინეთის უმსხვილეს ნავთობმომწოდებლად აქცია. "ციმბირის ძალის" გაზსადენით წლიურად 55 მლრდ კუბური მეტრი გაზის მიწოდება ხდება, დამატებით 10 მლრდ კუბური მეტრის მიწოდებაზე შეთანხმება გაფორმდა.
2. ინდოეთის როლის ზრდა: ONGC Videsh-ის მონაწილეობა Sakhalin-1 პროექტში, ინდური კომპანიების ინტერესი Vankor-ის და Taas-Yuryakh პროექტებში
3. აზიური ინვესტიციების პერსპექტივა: 2014 წლის სანქციებმა ვერ შეაჩერა აზიური ინვესტიციები; ახალი გარემოებების შეფასება მიმდინარეობს; მოსალოდნელია M&A გარიგებების ზრდა აზიურ კომპანიებთან
4. ახალი სატრანზიტო გზების ძიება: თურქეთის მიმართულებით ევროპული მარშრუტების გადატანის მცდელობა; რუსული გაზის ჰაბის შექმნის იდეა თურქეთში.

ეს ცვლილებები მიუთითებს რუსეთის მცდელობაზე, შეამციროს დამოკიდებულება დასავლურ ბაზრებზე და გააძლიეროს პოზიციები აზიაში. თუმცა, ამ პროცესს თან ახლავს რისკები და გამოწვევები, რომელთა შეფასებასაც დრო დასჭირდება. საბოლოოდ, რუსეთის ენერგეტიკული სექტორის მომავალი დიდწილად დამოკიდებული იქნება საერთაშორისო პოლიტიკურ და ეკონომიკურ დინამიკაზე. გაზის თურქეთის „ჰაბით“ რეექსპორტი ამ ქვეყნის ხელისუფლების „გაზპრომის“ მიზნებთან სრულ თანხვედრას ასახავს.

3.2 შეუძლია „გაზპრომს“ თურქული ჰაბით შეუმჩნევლად გაზის მიწოდება?

კრემლში იმედი აქვთ, რომ “გაზპრომი” არაპირდაპირი გზით შეინარჩუნებს ევროპული ბაზრის გარკვეულ ნაწილს. ამ მიზნით, რუსეთი მხარს უჭერს თურქეთის გადაქცევას ევროპისთვის გაზის მიწოდების ცენტრად. ექსპერტები კი სვამენ კითხვას - ხომ არ არის ეს რუსეთის წინააღმდეგ დაწესებული სანქციებისგან თავის არიდების მცდელობა და გაგრძელება თუ არა შენიღბულად რუსული გაზის ექსპორტი იმ ევროკავშირის წევრებისთვის, რომლებიც ცდილობენ რუსეთზე ენერგეტიკული დამოკიდებულების შემცირებას. ხომ ბევრმა ევროკავშირის ქვეყანამ განაცხადა, რომ უახლოეს მომავალში სრულად შეწყვეტს რუსული გაზის შემოტანას!

რუსეთის პრეზიდენტმა ვ. პუტინმა 2022 წლის შემოდგომაზე პირველად შესთავაზა თურქეთს მის ტერიტორიაზე ევროკავშირისთვის გაზის მიწოდების ცენტრის შექმნა. ეს იდეა გაუღერდა 2022 წლის 26 სექტემბერს ბალტიის ზღვის ფსკერზე მომხდარი აფეთქებების შემდეგ, რომელმაც დააზიანა “ჩრდილოეთ ნაკადის” გაზსადენის ოთხიდან სამი მილი.

ევროპისკენ გაზის გასაგზავნად “გაზპრომს” რამდენიმე ალტერნატივა დარჩა. რუსეთისა და პოლონეთის მიერ ერთმანეთის მიმართ დაწესებულმა სანქციებმა შეაფერხა რუსული გაზის დასავლეთისკენ მიწოდება წელიწადში 33 მილიარდი კუბური მეტრის გამტარუნარიანობის მქონე “იამალი-ევროპის” მილსადენით, რომელიც რუსეთიდან ბელარუსის გავლით პოლონეთს უკავშირდება. რუსეთ-უკრაინის კონფლიქტმა შეიძლება ნებისმიერ მომენტში შეაჩეროს დარჩენილი 100 მილიარდი კუბური მეტრი რუსული გაზის გატარება რუსეთ-უკრაინის მარშრუტით. შესაბამისად, ევროპისთვის სტაბილური გაზის მიწოდების ერთადერთი გზა რჩება “თურქული ნაკადი” - წლიურად 31.5 მილიარდი კუბური მეტრის გამტარუნარიანობის მქონე მილსადენი შავი ზღვის ფსკერზე. თუმცა, ამჟამად მისი სიმძლავრის მხოლოდ ნახევარი გამოიყენება ევროპისთვის, დანარჩენი კი თურქეთის ბაზარზე მიდის. ასევე არსებობს 2003 წელს აშენებული “ცისფერი ნაკადი” - 16

მილიარდი კუბური მეტრის წლიური გამტარუნარიანობის მილსადენი რუსეთიდან თურქეთში შავი ზღვის ფსკერზე.

პუტინის შეთავაზება "თურქული ნაკადის" გაფართოება ორი დამატებითი მილით, რაც მის სიმძლავრეს გააორმაგებს. თურქეთის ბაზარი უკვე გაჯერებულია, მაგრამ ქვეყანას წვდომა აქვს აზერბაიჯანულ, ირანულ და თხევად გაზზე ყატიარიდან და ალჟირიდან. თურქეთი ასევე გეგმავს საკუთარი გაზის მოპოვებას "საკარიას" საბადოდან 2024 წლიდან. თეორიულად, თურქეთს შეუძლია ევროპაში გადაამისამართოს მთელი რუსული, აზერბაიჯანული და ირანული გაზი სამხრეთ-აღმოსავლეთ ევროპის მილსადენების სისტემის მეშვეობით.

"გაზპრომს" სურს თურქეთში რუსული გაზის გაგზავნა ევროპაში შემდგომი ტრანსპორტირებისთვის, რადგან მოსალოდნელია, რომ ევროკავშირის მეტი წევრი თანდათან შეწყვეტს რუსული გაზის პირდაპირ იმპორტს. რუსეთის სტრატეგია ჩანს, რომ არის თურქეთისთვის ჭარბი გაზის მიწოდება, რომელიც შემდეგ ევროპელ მყიდველებზე ფარულად გადაიყიდება როგორც თურქული პროდუქტი. თურქულ ჰაბში შერეული გაზის წარმომავლობის დადგენა რთული იქნება. მაგალითად, უკრაინამ შეწყვიტა რუსეთიდან გაზის იმპორტი, მაგრამ პოლონეთიდან და სლოვაკეთიდან შემოტანილი გაზის დიდი ნაწილი მაინც რუსული წარმომომობისაა.

თურქეთში გაზის სავაჭრო ცენტრის შექმნის იდეა ჯერ კიდევ ჩანასახოვან მდგომარეობაშია და მის რეალიზებას წლები დასჭირდება. არც მოსკოვს და არც ანკარას კონკრეტული ვადები ან ხარჯთაღრიცხვა არ დაუსახელებიათ. თუმცა, "თურქული ნაკადის" მშენებლობა 12 მილიარდი დოლარი დაჯდა და ექსპერტები ვარაუდობენ, რომ მისი სიმძლავრის 63 მილიარდ კუბურ მეტრამდე გაზრდა დაახლოებით 7 მილიარდი დოლარი ეღირება.

თავდაპირველად "თურქული ნაკადის" წარმადობა 60 მილიარდ კუბურ მეტრზე იყო გათვლილი, მაგრამ 2015 წელს მოსკოვმა ეს მაჩვენებელი შეამცირა თურქეთის მხრიდან ნაკლები ინტერესის გამო. "ჩრდილოეთ ნაკადი 2"-ის აფეთქების შემდეგ კი რუსეთს მხოლოდ თურქეთის მარშრუტის იმედი დაარჩა.

სავარაუდოდ, დასავლეთის სანქციების გამო რუსეთს გაუ-

ქირდება “თურქული ნაკადის” გაფართოების დაფინანსება აზერბაიჯანის დახმარების გარეშე. თუმცა, მოსკოვს შეიძლება იმედი ჰქონდეს, რომ ევროკავშირი იაფი გაზის მისაღებად გარკვეულ დამობეზებას წავა.

2022 წელს ევროკომისიის პრეზიდენტმა ხელი მოაწერა შეთანხმებას აზერბაიჯანიდან გაზის იმპორტის გაორმაგების შესახებ. ევროკავშირს 2027 წლისთვის წელიწადში 20 მილიარდი კუბური მეტრი გაზი სჭირდება, რაც კასპიის საბადოების განვითარებასა და “სამხრეთის გაზის ღერუფინს” გაფართოებას მოითხოვს.

მიუხედავად იმისა, რომ ეს შეთანხმება რუსული გაზის ჩანაცვლებას ისახავს მიზნად, მოსკოვს შეიძლება გარკვეული შესაძლებლობები მისცეს. რუსეთს შეუძლია მეტი გაზი მიჰყიდოს აზერბაიჯანს, დაფაროს მისი შიდა მოთხოვნა და აზერბაიჯანს გაუთავისუფლოს მეტი მოცულობა ევროკავშირში გასაგზავნად. ეს, რა თქმა უნდა, ხელს შეუძლის ევროკავშირის მცდელობას, შეამციროს რუსეთის წილი გაზის გლობალურ ბაზარზე - რუსული გაზი უბრალოდ სხვა გზით მოხვდება ბაზარზე.

რუსეთის სტრატეგია აზერბაიჯანთან და თურქეთთან გაზის სფეროში მსგავსია იმისა, რასაც ის საუდის არაბეთთან ნავთობის შემთხვევაში იყენებს. ეს მართლაც ლოგიკური ნაბიჯია ევროკავშირის მცდელობაზე, შეამციროს რუსეთზე ენერგოდამოკიდებულება. თუმცა, როგორც ექსპერტები სწორად მიუთითებენ, ამ სტრატეგიას მნიშვნელოვანი რისკები ახლავს თან. კერძოდ,

1. თურქეთის გავლენის ზრდა:

ეს სქემა თურქეთს სტრატეგიულად მნიშვნელოვან პოზიციაში აყენებს. ანკარას შეეძლება გაზის ნაკადების კონტროლი და მათი შეწყვეტა რუსეთთან ურთიერთობების გაუარესების შემთხვევაში. მიუხედავად იმისა, რომ ბოლო წლებში რუსეთ-თურქეთის ურთიერთობები გაუმჯობესდა, წარსული დაძაბულობა (მაგალითად, 2015 წლის ინციდენტი თვითმფრინავის ჩამოგდებასთან დაკავშირებით) გვიჩვენებს, რომ სიტუაცია შეიძლება სწრაფად შეიცვალოს.

2. გაზრდილი სატრანზიტო ხარჯები:

“ჩრდილოეთის ნაკადის” უპირატესობა სწორედ სატრანზიტო ქვეყნების გვერდის ავლა იყო, რაც ამცირებდა ხარჯებს.

თურქეთის გავლით გაზის ტრანზიტი კი გაზრდის ფასს, რადგან:

- თურქეთი შეიძენს გაზს საბაზრო ფასად;
- შემდეგ გაყიდის უფრო მაღალ ფასად თავისი ჰაბიდან;
- დაემატება სატრანზიტო გადასახადები.

ეს ნიშნავს, რომ რუსული გაზი საბოლოო ჯამში უფრო ძვირი დაჯდება ევროპელი მომხმარებლებისთვის, რაც შეამცირებს მის კონკურენტუნარიანობას ბაზარზე.

ამ რისკების გათვალისწინებით, რუსეთის სტრატეგია, მართალია, საშუალებას აძლევს მას შეინარჩუნოს ევროპის ბაზარზე წვდომა, მაგრამ ამავდროულად ზრდის მის დამოკიდებულებას შუამავალ ქვეყნებზე და ამცირებს მოგების მარჟას. ეს კიდევ ერთხელ უსვამს ხაზს იმ რთულ მდგომარეობას, რომელშიც რუსეთი აღმოჩნდა საერთაშორისო სანქციების გამო და მის მცდელობას, მოძებნოს ალტერნატიული გზები ენერგორესურსების ექსპორტისთვის. ამ მხრივ თურქეთში „ჰაბის“ შექმნა კარგი, მაგრამ ძვირი გამოსავალია.

3.3 სამხრეთ კავკასიაში რუსული გაზის მიწოდების აღდგენა

რუსულმა ენერგოგიგანტმა „გაზპრომმა“ 2022 წლის ნოემბრის ბოლოს განაცხადა, რომ აზერბაიჯანს მიაწვდის დაახლოებით 1 მილიარდ კუბურ მეტრ ბუნებრივ აირს 2022 წლის დეკემბრიდან 2023 წლის მარტამდე. ეს გადაწყვეტილება მიღებულ იქნა თურქეთში გაზის ცენტრის შექმნის შეფერხების ფონზე და სანქციებისგან თავის დასაცავად. ხელშეკრულება გაფორმდა აზერბაიჯანის სახელმწიფო ენერგოკომპანია SOCAR-თან.

ისტორიულად, „გაზპრომი“ აზერბაიჯანს გაზს აწვდიდა 2000-2006 წლებში. შემდგომში, აზერბაიჯანმა საკუთარი გაზის მოპოვება გაზარდა „შაჰ-დენიზის“ საბადოზე BP-ის მეშვეობით, რამაც მას საშუალება მისცა დაეკმაყოფილებინა როგორც შიდა მოთხოვნა, ისე ექსპორტი მოეხდინა საქართველოსა და თურქეთში. 2017-2018 წლებში აზერბაიჯანმა კვლავ დაიწყო რუსული გაზის შესყიდვა, მაგრამ ეს შეწყვიტა 2019 წელს, როცა „შაჰ-დენიზის“ მეორე ფაზის გაზი თურქეთში გაიგზავნა.

აზერბაიჯანი პრიორიტეტს ანიჭებს გაზის ექსპორტს შემოსავლების მაქსიმიზაციისთვის. “გაზპრომთან” ახალი შეთანხმება დაემთხვა 2023 წლის ზამთრის მოსალოდნელ პიკურ მოთხოვნას. თუმცა, რუსული გაზის იმპორტის განახლება კითხვებს აჩენს, რადგან აზერბაიჯანმა ცოტა ხნის წინ ევროპაში გაზის მიწოდების გაზრდის ვალდებულება აიღო.

SOCAR-ში აღნიშნეს, რომ მათ “გაზპრომთან” თანამშრომლობის ხანგრძლივი ისტორია აქვთ და ორივე კომპანია ცდილობს თავიანთი ინფრასტრუქტურის ოპტიმიზაციას გაზის ნაკადების გაცვლით.

აზერბაიჯანი 2020 წლიდან ევროკავშირის “სამხრეთის გაზის დერეფნის” (SGC) მეშვეობით ევროპას ყოველწლიურად 10 მილიარდ კუბურ მეტრ ბუნებრივ აირს აწვდის. 2022 წლის ზაფხულში ბაქოსა და ბრიუსელს შორის გაფორმებული შეთანხმებით, აზერბაიჯანმა ვალდებულება აიღო ექსპორტი 12 მილიარდ კუბურ მეტრამდე გაეზარდა. ორივე მხარემ ეს ნაბიჯი დადებითად შეაფასა, როგორც ენერგეტიკული თანამშრომლობის გაღრმავება და ევროკავშირის გაზის მიწოდების დივერსიფიკაციის წარმატება.

თუმცა, რეალურად აზერბაიჯანმა ევროპაში 18 მილიარდი კუბური მეტრი გაზის მიწოდება შეძლო. 2024 წლის დასაწყისიდან ქვეყანა ევროპის რამდენიმე სახელმწიფოსთან გაზის მიწოდებაზე მოლაპარაკებებს აწარმოებს. პრეზიდენტმა ალიევმა განაცხადა, რომ SGC უკვე სრული დატვირთვით მუშაობს და დამატებითი ექსპორტისთვის მისი გაფართოება და ახალი სატუმბი სადგურების დამონტაჟებაა საჭირო. მან აღნიშნა, რომ აზერბაიჯანული გაზი უკვე მიეწოდება ბულგარეთსა და რუმინეთს, ხოლო სერბეთი შესაძლოა მალე შეუერთდეს ამ ქსელს.

Eurasianet-ის ინფორმაციით, “შაპ-დენიზის” კონსორციუმთან დაკავშირებული წყარო ამბობს, რომ დამატებითი საექსპორტო გარიგებები, რომლებიც აღემატება უკვე შეთანხმებულ 10 მილიარდ კუბურ მეტრს, არ არის შეთანხმებული საოპერაციო კონსორციუმთან (ნ. გარაყანიძე, ზ. გარაყანიძე. 2024). გარდა ამისა, აზერბაიჯანს რუსული გაზის დამატების გარეშე ობიექტური მიზე-

ზების გამო არ შეეძლო ერთ წელიწადში გაეზარდა გაზის მოპოვება 10-დან 18 მილიარდ კუბურ მეტრამდე. კერძოდ:

- აზერბაიჯანის ენერჯოკომპანია "სოკარი" უმეტეს გაზის საბადოებს, მათ შორის "აბშერონს", "კარაბახს", "შაჰ-დენიზ 3"-ს, "უმიდს" და "ბაბეკს", დასავლურ კომპანიებთან თანამშრომლობით ავითარებს. თუმცა, ბოლო პერიოდში ეკოლოგიური მოსაზრებების გამო, ამ კომპანიებმა (BP, Total, Equinor, Statoil და სხვ.) თითქმის განახევრეს ინვესტიციები წიაღისეულის მოპოვებაში და მეტი ყურადღება ალტერნატიული ენერჯის პროექტებს დაუთმეს;

- იმავე მიზეზით, "სამხრეთის გაზის ღერუფნის" ტრადიციულმა დამფინანსებლებმა (EIB, EBRD და სხვ.) შეამცირეს წიაღისეული საწვავის მოპოვების დაკრედიტება;

- კასპიის ახალი გაზის საბადოები რთულ გეოლოგიურ პირობებშია. მაგალითად, ერთ-ერთი პერსპექტიული საბადო "აზერი-ჩირალი-გიუნეშლის" ნავთობის საბადოს ქვეშ მდებარეობს, რაც მის ექსპლუატაციას ართულებს ნავთობის სრულ ამოწურვამდე. მსგავსი სირთულეებია "უმიდის", "ბაბეკის", "ზაფარის" და "შაშალის" საბადოებზეც.

როგორც კვლევებმა აჩვენა, არსებობს ეჭვები იმის თაობაზე, აქვს თუ არა აზერბაიჯანს საკმარისი გაზი იმისათვის, რომ გააგრძელოს დიდი რაოდენობით ექსპორტი გრძელვადიან პერსპექტივაში. რა გაზის საბადოების მოპოვების პროექტები მიმდინარეობს ამჟამად და შესაძლებელია თუ არა მათზე დათვლა ევროპაში შემდგომი აზერბაიჯანული ექსპორტისთვის? რა გაზის გამოომუშავება შეიძლება მოსალოდნელი იყოს მომავალში?

ზემოაღნიშნულის გარდა, ქვეყანაში არსებობს მთელი რიგი საბადოები, რომლებმაც შეიძლება ხელი შეუწყონ აზერბაიჯანის გაზის ბალანსს ამ ათწლეულში და რამდენიმე ახალი პროექტი ამჟამად განიხილება ან დამუშავების პროცესშია. კერძოდ, „აბშერონის“ პროექტი, როგორც ჩანს, ყველაზე პერსპექტიული და განვითარებული პროექტია. „აბშერონის“ გაზის საბადო არის ბუნებრივი აირის ოფშორული საბადო კასპიის ზღვაში, მდებარეობს „შაჰდენიზის“ საბადოს ჩრდილო-აღმოსავლეთით 25 კილომეტრში. მას ამუშავებს Absheron Petroleum-ის ერთობლივი საოპე-

რაცო კომპანია (JOCAP), ერთობლივი პროექტი SOCAR-ისა (50%) და ფრანგული TOTAL-ის (50%). საბადოს დამუშავება მალე დაიწყება. თუმცა, ის დაიწყებს წარმოებას მხოლოდ 1,5 მილიარდი კუბური მეტრი წელიწადში, რომლის უმეტესი ნაწილი გამოიყოფა აზერბაიჯანის მზარდი გაზის მოთხოვნის დასაკმაყოფილებლად. ამიტომ, მასიური გრძელვადიანი ინვესტიციები უნდა განხორციელდეს, რათა განვიხილოთ აზერბაიჯანული გაზის გაზრდილი მნიშვნელოვანი მოცულობის იმპორტი SGC-ით, რასაც დიდი დრო დასჭირდება. მართლაც, არსებობს გეგმები ამ დარგის წარმოების მეორე ეტაპამდე ამაღლებამდე, წარმოების გაზრდისა 5 მილიარდ კუბურ მეტრზე წელიწადში. მაგრამ ეს მოითხოვს მნიშვნელოვან ინვესტიციას და საბოლოო საინვესტიციო გადაწყვეტილება ჯერ არ არის მიღებული.

სხვა სფეროები კვლევისა და განვითარების სხვადასხვა ეტაპზეა და საკმაოდ პერსპექტიული აღმოჩენებს გვთავაზობენ. მაგალითად, „შაფაგ-ასიმანის“ საბადო მდებარეობს კასპიის ზღვაში, ბაქოდან სამხრეთ-აღმოსავლეთით 125 კილომეტრში. იგი შესწავლილია BP-SOCAR-ის წარმოების გაზიარების ხელშეკრულებით, თანაბარი წილით. 2021 წელს დასრულებული ჭაბურღილის ბურღვა გაზის მარაგებს შეხვდა და საბადოს სიმძლავრეების მონაცემების ანალიზი ჯერ კიდევ გრძელდება (SOCAR-Equinor exploration, 2021). კიდევ ერთი პერსპექტიული პროექტია SOCAR-Equinor-ის გარიგების მიერ გამოკვლეული საბადოები (Equinor ნორვეგიული კომპანიაა). ამ კონსორციუმის ფარგლებში გაანალიზებული საბადოებია „ყარაბადის“ და „დან ულდუზუ-ამრაფი-აიფარის“ საბადოები (SOCAR-Equinor exploration, 2021). „ამრაფი-დან ულდუზუ-აიფარის“ ტერიტორია მდებარეობს ბაქოდან აღმოსავლეთით 50 კმ-ში და აბშერონის ნახევარკუნძულის სანაპირო ზოლიდან აღმოსავლეთით 14 კმ-ში. ინტერპრეტაციის წინასწარმა შედეგებმა აჩვენა, რომ ნავთობისა და გაზის მარაგი ამ პერსპექტიულ საბადოში უფრო მაღალია, ვიდრე ადრე იყო მოსალოდნელი (La sécurité énergétique, 2021).

საბოლოო ჯამში, აზერბაიჯანის წვლილი ევროპის გაზის მოთხოვნებში შეიძლება იყოს მნიშვნელოვანი, მაგრამ არასაკმა-

რისი ევროკავშირის რეალური საჭიროებების გათვალისწინებით. ეს ასახელებს აზერბაიჯანს, როგორც მეორე რანგის პარტნიორს ევროკავშირის დივერსიფიკაციის სტრატეგიაში. 2020 წლის მარტში გამოქვეყნებული ევროპარლამენტის ანგარიშის მიხედვით, აზერბაიჯანი შეიძლება შეავსოს ევროკავშირის გლობალური ენერჯის იმპორტის მხოლოდ 3%-ს (La sécurité énergétique, 2021).

თუმცა, როგორც უკვე აღვნიშნეთ, აზერბაიჯანის წვლილი შეიძლება იყოს მნიშვნელოვანი აღმოსავლეთ და სამხრეთ ევროპისთვის, როგორც ბერკეტი ამ ქვეყნებისთვის უკეთესი გარიგებების მოლაპარაკების სხვა წყარო ქვეყნებთან, კერძოდ რუსეთთან. სამხრეთ და აღმოსავლეთ ევროპის ქვეყნებთან, განსაკუთრებით ჩრდილოეთ მაკედონიასთან, სერბეთთან და უნგრეთთან ახალი კონექტორების ამუშავების პერსპექტივები, როგორც ჩანს, მაინც დამოკიდებულია SCP-ის გაფართოების პერსპექტივაზე, რათა ამ ინვესტიციებს ეკონომიკური აზრი ჰქონდეს. მართლაც, გასათვალისწინებელია ორი პუნქტი. ჯერ ერთი, პოლიტიკური თვალსაზრისით, უფრო ხელსაყრელია მრავალი მილსადენის არსებობა. მეორეც, ეკონომიკური თვალსაზრისით, მნიშვნელოვანია, რომ მილსადენები იყოს სავსე და არა მრავალრიცხოვანი.

გარდა ამისა, 2022 წლის ივლისში ევროკომისიასა და პრეზიდენტ ალიევს შორის გამართულ შეხვედრაზე პრეზიდენტმა ურსულა ფონ დერ ლაიენმა ხაზი გაუსვა აზერბაიჯანის პოტენციალს განახლებად ენერჯიაზე, ოფშორული ქარის სახით და, შესაბამისად, მწვანე წყალბადის წარმოებაში. მართლაც, აზერბაიჯანს აქვს განახლებადი ენერჯიის პოტენციალი და გეგმავს მისი წილის გაზრდას.

ეს ფაქტორები ბაღებს კითხვას: ხომ არ ხდება რუსული გაზის ფარულად გაყიდვა აზერბაიჯანულის სახელით, რათა გადაჭარბებით შესრულდეს ევროკავშირ-აზერბაიჯანის 2022 წლის ივლისის მემორანდუმის პირობები?

აზერბაიჯანის მიერ რუსული გაზის იმპორტის განახლება შეიძლება ორგვარად განიმარტოს: ერთი მხრივ, ეს შეიძლება მიუთითებდეს ბაქოს შემოფოტებაზე შიდა მოთხოვნის ზრდასთან დაკავშირებით. მეორე მხრივ, ეს შეიძლება იყოს სტრატეგიული ნაბიჯი - იაფი რუსული გაზის გამოყენება შიდა მოხმარებისთვის,

რათა მეტი კასპიური გაზი გამოთავისუფლდეს ევროპაში ექსპორტისთვის. მიუხედავად იმისა, რომ აზერბაიჯანს უფლება აქვს შეისყიდოს რუსული გაზი, ეს გარიგება ფაქტობრივად “სვოპ” მიწოდებას წარმოადგენს და გარკვეულწილად ეწინააღმდეგება ბაქო-ბრეისელის 2022 წლის ივლისის შეთანხმების სულისკვეთებას. ეს ასევე აჩვენებს ევროპის სირთულეებს რუსული გაზის ჩანაცვლებაში და მოსკოვის მცდელობას, გამოიყენოს ევროკავშირის “სამხრეთის გაზის დერეფანი” (SGC) თავისი მიზნებისთვის.

“გაზპრომი” სავარაუდოდ შეეცდება რუსული გაზი შეიყვანოს SGC-ის მიღებაში საბჭოთა პერიოდის აზერბაიჯან-რუსეთის მილსადენის მეშვეობით და შემდეგ გაყიდოს ის ევროპაში, როგორც აზერბაიჯანული. ეს სტრატეგია გამოწვეულია იმით, რომ “გაზპრომს” არ აქვს საკმარისი სახსრები თურქეთში რუსული გაზის ჰაბის ასაშენებლად ან “თურქული ნაკადის” მეორე რიგის გასაფართოებლად, რაც ჩანს კომპანიის 2023-2024 წლების საინვესტიციო პროგრამებიდან (Инвестиционная программа, 2024).

მიუხედავად იმისა, რომ აზერბაიჯანის გაზის ბაზარი რუსეთს ვერ შესთავაზებს ევროპის მსგავს მაღალ ანაზღაურებას, მიმდინარე კონფლიქტის პირობებში, აზერბაიჯანულ-ქართულ-თურქული მარშრუტებით ექსპორტი შეიძლება იყოს მოსკოვისთვის საუკეთესო ალტერნატივა ევროპაში დაკარგული ბაზრის წილის საკომპენსაციოდ. ეს განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია, რადგან აღმოსავლეთ და სამხრეთ აზიის მიმართულებით დამატებითი საექსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარებას გაცილებით მეტი დრო სჭირდება.

ეს მოვლენები ადასტურებს წიგნის შესავალში გამოთქმულ ჰიპოთეზას, რომ 2024-25 წლებში “გაზპრომის” მონოპოლიური მილსადენებით ევროპის გაზმომარაგება ჩანაცვლდება გაზის სპოტ-ბაზრებზე ვაჭრობით. ევროკავშირი სავარაუდოდ, მეტ ყურადღებას დაუთმობს ენერგომომარაგების დივერსიფიკაციას და გაზის სპოტ-ვაჭრობის განვითარებას, ვიდრე თურქეთის ჰაბის პროექტს.

ამ კონტექსტში, საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს 2022 წლის ნოემბრის ინიციატივა შავი ზღვის სანაპიროდან ევროკავშირისკენ თხევადი გაზის ტან-

კრებით ტრანსპორტირების პროექტის აღდგენის შესახებ დროული და მნიშვნელოვანია.

იგი შეწყდა 2014 წელს, ყირიმის ანექსიის შემდეგ. ევროკავშირის მიერ მხარდაჭერილ პროექტებს “თეთრი ნაკადის” გაზსაღენი და თხევადი გაზის AGRI (LNG) პროექტები ერქვა. ეს პროექტები განსაკუთრებით მნიშვნელოვანი იყო საქართველოსა და აზერბაიჯანისთვის, რადგან ისინი გვერდს უვლიდნენ არა მხოლოდ რუსეთს, არამედ თურქეთსაც, რითაც ამცირებდნენ მათ სატრანზიტო დიქტატს.

უფრო კონკრეტულად, საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრმა, ვიცე-პრემიერმა ლევან დავითაშვილმა 2022 წლის ნოემბერში განაცხადა, რომ მთავრობა მუშაობს კასპიის ზღვიდან ევროპისთვის გაზის საქართველოზე გავლით მიწოდების პროექტზე. ეს პროექტი, რომელშიც აზერბაიჯანი, რუმინეთი და უნგრეთიც მონაწილეობენ, ითვალისწინებს გაზის გათხევადებას საქართველოში და შემდგომ რეგაზიფიკაციას რუმინეთში. მინისტრმა აღნიშნა, რომ პროექტი განსაკუთრებით აქტუალური გახდა ევროპის ენერგომომარაგების დივერსიფიკაციის მცდელობების ფონზე.

ევროკავშირი 2027 წლისთვის გეგმავს აზერბაიჯანული გაზის შესყიდვის გაზრდას 20 მლრდ კუბურ მეტრამდე წელიწადში. აზერბაიჯანს აქვს პოტენციალი ამ მიზნის მისაღწევად, რადგან ქვეყანას აქვს რამდენიმე აუთვისებელი საბადო, მათ შორის “აბშერონი”, “უმიდი”, “ყარაბადი” და “შაჰ-დენიზის” მე-3 ეტაპი.

“ყარაბადის” საბადო, რომელსაც SOCAR და Equinor ამუშავებენ, შესაძლოა 2025-26 წლებისთვის წელიწადში 2 მლრდ კუბური მეტრი გაზი აწარმოოს. “აბშერონი”, რომელსაც SOCAR და TotalEnergies ავითარებენ, 2027 წლის შემდეგ წელიწადში 5 მლრდ კუბური მეტრის მოპოვებას შეძლებს. “უმიდის” საბადოს წარმოება შეიძლება 3 მლრდ კუბურ მეტრამდე გაიზარდოს, ხოლო “ბაბექს” პოტენციურად 3-4 მლრდ კუბური მეტრის მოპოვება შეუძლია. თუმცა, ამ პროექტების განვითარებისთვის საჭიროა უცხოური ინვესტიციები, ტექნოლოგია და ნოუ-ჰაუ. ეს შეიძლება გამოწვევა აღმოჩნდეს, რადგან ბევრი დასავლური კომპანია გეგმავს ნავთობსა და

გაზზე კაპიტალური ხარჯების შემცირებას განახლებადი ენერჯის სასარგებლოდ. მაგალითად, BP, აზერბაიჯანის უმსხვილესი ინვესტორი, გეგმავს ნავთობისა და გაზის მოპოვების 40%-ით შემცირებას მომდევნო ათწლეულში.

მრავალმა დასავლურმა ფინანსურმა ორგანიზაციამ, BP-ს მსგავსად, იკისრა წიაღისეული საწვავის ინვესტიციების თანდათანობითი შემცირება. მათ შორისაა ევროპის საინვესტიციო ბანკი, რომელმაც მნიშვნელოვანი წვლილი შეიტანა “სამხრეთის გაზის დერეფნის” განვითარებაში, რაც აზერბაიჯანულ გაზს ევროპულ ბაზარს უკავშირებს.

„სამხრეთის გაზის დერეფნის“ (SGC) წარმატება დაემთხვა ევროპაში გაზის დაბალი ფასების პერიოდს. მიუხედავად იმისა, რომ აზერბაიჯანული გაზი ყოველთვის არ იყო კონკურენტუნარიანი რუსულ ან თხევად გაზთან შედარებით, ევროპული ქვეყნების პოლიტიკური მხარდაჭერით შესაძლებელი გახდა გრძელვადიანი ხელშეკრულებების გაფორმება. დღევანდელი სიტუაცია რადიკალურად განსხვავებულია. ევროპაში გაზის ფასი მკვეთრად გაიზარდა, რუსული გაზის მიწოდება არასტაბილურია და მოსალოდნელია მისი შემდგომი შეზღუდვა ევროკავშირის გეგმების მიხედვით. ეს ქმნის ხელსაყრელ პირობებს აზერბაიჯანული გაზისთვის, რომელიც გრძელვადიანი კონტრაქტებით იყიდება და ამით კონკურენტულ უპირატესობას იძენს. მიუხედავად იმისა, რომ ბრიუსელი შესაძლოა ნაკლებად უჭერდეს მხარს წიაღისეული საწვავის ახალ პროექტებს, ევროპის ბაზრის მდგომარეობამ შეიძლება მაინც გამოიწვიოს კასპიური გაზის მიწოდების ზრდა. ეს კი საბადოების სიმწირის გამო, ბაქოს უბიძგებს რუსულ „გაზპრომთან“ მჭიდრო თანამშრომლობისკენ და უკვე არსებული ინფრასტრუქტურით რუსული გაზის ევროპისკენ ტრანზიტისკენ.

თავი 4.

თურქეთის გაზის მიწოდების ცენტრალ ბალანსების გეგმა

4.1 თურქეთის ამბიციები უსაფუძვლო არ არის

ევროკავშირი ბუნებრივ აირს იღებს ოთხი ძირითადი მიმართულებიდან:

1. ჩრდილოეთის ზღვის რეგიონი (ჰოლანდია, ნორვეგია, დიდი ბრიტანეთი)
2. ჩრდილოეთ აფრიკა (ტუნისი და ალჟირი)
3. რუსეთი (ბელარუსის, უკრაინის, ბალკანეთისა და თურქეთის გავლით)
4. სამხრეთ კავკასია (საქართველოს, თურქეთის, საბერძნეთისა და ალბანეთის გავლით)

თურქეთი მნიშვნელოვან როლს თამაშობს მესამე და მეოთხე მარშრუტებში, რაც ქვეყნის გეოპოლიტიკურ მნიშვნელობას ზრდის. ამის გათვალისწინებით, თურქეთის ხელისუფლება ცდილობს გააფართოოს თავისი როლი ენერგეტიკულ სექტორში. თურქეთის მიზანია:

-გახდეს არა მხოლოდ სატრანზიტო ქვეყანა, არამედ ენერგეტიკული ჰაბი;

-შეასრულოს გაზის შენახვისა და განაწილების ფუნქცია;

-ჩამოყალიბდეს საბითუმო და "სპოტ-ვაჭრობის" ცენტრად;

-მოიპოვოს რეგიონული ფასწარმომქმნელის სტატუსი.

ეს ამბიცია ემსგავსება ცენტრალურ ევროპაში არსებულ "ბაუმგარტენის" ჰაბს ავსტრიაში. პრეზიდენტი რ. ტ. ერდოღანი დიდი ხანია ცდილობს, თურქეთი სამხრეთ ევროპისთვის გახდეს არა მხოლოდ გაზის სატრანზიტო მარშრუტი, არამედ სრულფასოვანი ენერგეტიკული ჰაბი. თუმცა, ამ გეგმის განხორციელებას წინ მრავალი დაბრკოლება ელოდება, როგორც ობიექტური, ისე სუბიექტური. აღსანიშნავია, რომ ერთ-ერთი პოტენციური წინააღმდეგობა საქართველოსთან არის დაკავშირებული.

თურქეთი ძირითადად მილსადენებით იღებს ბუნებრივ აირს. ქვეყანაში გაზი შემოდინება ირანიდან, აზერბაიჯანიდან

და რუსეთიდან. ამასთანავე, თურქეთი ნაწილობრივ დამოკიდებულია თხევად ბუნებრივ აირზე (LNG), რომელიც შემოტანილია ყატარიდან და აშშ-დან შიდა მოთხოვნილების დასაკმაყოფილებლად. 2019 წელს თურქეთში იმპორტირებული გაზის საბაჟო გადასახადმა მიაღწია 41 მილიარდ დოლარს, დაახლოებით 45 მილიარდ კუბურ მეტრზე (bcm), ანუ 1,6 ტრილიონ (tcf) კუბურ ფუტზე (Turkey: 2023). ქვეყანა სტრატეგიულად პოზიციონირებულია, როგორც პოტენციური ჰაბი რეგიონთაშორისი მილსადენებისთვის, რომლებიც გადააქვთ ნახშირწყალბადები კასპიის რეგიონიდან ხმელთაშუა ზღვის პორტ ჯეიჰანამდე (ნავთობი), „სამხრეთის გაზის დერეფნით“ გაზი ევროპის ქსელში.

გარდა აზერბაიჯანულისა, თურქეთში 2020 წლის იანვრიდან "თურქული ნაკადის" მილსადენით შედის რუსული გაზი შავი ზღვის გავლით, რომელიც ამარაგებს სამხრეთ ევროპის ბაზრებს. 1997 წელს რუსეთმა და თურქეთმა ასევე დაიწყეს "ცისფერი ნაკადის" მილსადენის მშენებლობა, რომელიც დასრულდა 2003 წლის დასაწყისში და უზრუნველყო აღმოსავლეთ თურქეთის ბაზარი რუსული გაზით.

დამატებით, ანატოლიის დასავლეთ რეგიონში განლაგებულია თხევადი გაზის (LNG) მიმღები სამი მოქმედი ტერმინალი - ერთი მარმარა ერეგლისში და ორი - ალიაგაში. ალიაგა მდებარეობს იზმირში, ანატოლიის დასავლეთში, ხოლო მარმარა ერეგლისი - სტამბოლის დასავლეთით.

ამას გარდა, უკვე ერთ წელიწადში თურქეთი აწარმოებს 40 მილიარდ კუბურ მეტრ საკუთარ გაზს და მალე ქვეყანა გაზის ტრანზიტორთან ერთად, გაზის ექსპორტიორიც გახდება. ანკარას სურს თავი წარმოაჩინოს რეგიონში, როგორც ბუნებრივი გაზის მთავარმა ექსპორტიორმა შავი ზღვის "საკარიას" ოფშორული გაზის საბადოს მეშვეობით. ამის შესახებ ენერგეტიკის მინისტრმა ფატიჰ დონმეზმა განაცხადა TRT TV-სთან ინტერვიუში 2023 წლის 19 მარტს. ფაქტობრივად, ამ ამბიციური გეგმების რეალიზებით, თურქეთი უკვე მნიშვნელოვან განაცხადს აკეთებს შავი ზღვის რეგიონულ გაზის ჰაბად გარდაქმნაზე.

"ამჟამად გვაქვს ჩვენი საკუთარი გაზი. ჩვენ მოვიხმართ დაახლოებით 55-60 მლრდ კუბ.მ. გაზს წელიწადში. შესაძლოა მალე

გვერდებს 100 მლრდ კუბ.მ აირი და, თუ ეს ყველაფერი სწორად დაგეგმეთ, გვექნება 40 მილიარდი კუბ.მ. გაზი ექსპორტისთვის", - აღნიშნა მინისტრმა (Turkey minister, 2023).

აზერბაიჯანიდან და რუსეთიდან ბუნებრივი აირის ევროპისკენ მიმწოდებელი თურქეთი ტრადიციულად გაზის ტრანზიტორია, თუმცა ენერგეტიკის მინისტრმა ფ. დონმეზუმა ხაზგასმით აღნიშნა, რომ ქვეყანა უკვე აღარ უნდა განიხილებოდეს, როგორც მხოლოდ ტრანზიტული მარშრუტი. "ეს იქნება ქვეყანა, სადაც იქნება გაზის საერთაშორისო ვაჭრობის ცენტრი და ერთი წლის განმავლობაში იგეგმება მისი შექმნა", - განაცხადა მან (Turkey minister, 2023).

"საკარია" აღმოაჩინა თურქეთის სახელმწიფო საკუთრებაში არსებულმა კომპანია TPAO-მ 2020 წლის აგვისტოში. თავდაპირველად 320 მილიარდი კუბური მეტრი დაზვერილი აირის მარაგების მქონე საბადო, უკვე ორი თვის შემდეგ 405 მლრდ. კუბ. მ-მდე დამტკიცებულ საბადოდ დაფიქსირდა. 2021 წლის ივნისში კომპანიამ გამოაცხადა, რომ აღმოაჩინა კიდევ 135 მლრდ. კუბ. მ მარაგის "ას-მარა-1" საბადო, რომელიც "საკარიასთან" ერთად 540 მლრდ. კუბ. მეტრ გაზს შეადგენს.

ევროპაში დამატებითი გაზის მიწოდების პოტენციური წყაროს სახით, რუსეთი თურქეთს თანამშრომლობის წინადადებით მიმართავს, რადგან "ჩრდილოეთის ნაკადის" აფეთქების შემდეგ გადარჩენილი ერთადერთი მილის აღდგენის შესაძლებლობა არ არსებობს. მოსკოვმა ანკარას შესთავაზა "თურქული ნაკადის" მილსადენის გამტარუნარიანობის გაზრდა წელიწადში 62 მილიარდ კუბურ მეტრამდე. თუმცა, კითხვის ნიშნის ქვეშ დგას, რამდენად მზად იქნებიან გაზის ევროპელი მომხმარებლები, გააგრძელონ რუსული გაზის შესყიდვა მომდევნო წლებში.

თურქეთს განზრახული აქვს გააძლიეროს თავისი სატრანზიტო ფუნქცია აზერბაიჯანული გაზის ევროკავშირში მიწოდებაში. პარალელურად, მიზნად ისახავს აზერბაიჯანიდან გადაზიდვების გაორმაგებას წელიწადში 20 მილიარდ კუბურ მეტრამდე 2027 წლისთვის. თუმცა, ევროპაში არსებობს წუხილი იმასთან დაკავშირებით, თუ რამდენად შეძლებს აზერბაიჯანი ამ დამატებითი გაზის მოწოდებას საკუთარი საბადოებიდან და ხომ არ იქნება ეს გაზი რუსეთიდან მიღებული, რომელიც შემდგომში ევროპაში გა-

დაიგზავნება. ამ ეჭვებს ამდაფრებს 2022 წლის ნოემბერში აზერბაიჯანში რუსული გაზის იმპორტის დაწყება, რაც აზერბაიჯანიდან ევროპაში გაზის ექსპორტის 2027 წლისთვის გაორმაგების გეგმებს დაემთხვა.

4.2 გაზის მზარდი მიწოდება „ტრანსადრიატიკული გაზსადენით“ (TAP)

ევროკავშირმა და უკრაინამ აზერბაიჯანს სთხოვეს ხელი შეუწყონ რუსეთთან მოლაპარაკებებში გაზის ტრანზიტის შესახებ შეთანხმებასთან დაკავშირებით, რომელსაც ვადა 2024 წლის ბოლოს ამოეწურა, განუცხადა აზერბაიჯანის პრეზიდენტის მრჩეველმა როიტერს. "დიახ, ჩვენ მოგვმართეს ევროკავშირმა და უკრაინამ, რათა გვეთამაშა პოზიტიური როლი გაზის ტრანზიტში. ჩვენ ვმუშაობთ ამაზე, როგორც ფასილიტატორი", - თქვა ჰიკმატ ჰაჯიევმა, პრეზიდენტის მრჩეველმა (EU and Ukraine, 2024).

მიუხედავად იმისა, რომ ევროკავშირმა შეაჩერა რუსული გაზის იმპორტის უმეტესი ნაწილი, ცენტრალური ევროპის ზოგიერთი ქვეყანა კვლავ დამოკიდებულია რუსეთის გაზზე მილსადენით, რომელიც კვეთს უკრაინას. მაგალითად, ავსტრია კვლავ იღებს გაზის უმეტეს ნაწილს ამ მარშრუტით.

კიევში მიაჩნიათ, რომ არ გაახანგრძლივებენ ტრანზიტის ხუთწლიან კონტრაქტს, რომლითაც 2023 წლის ბოლოს ის მხოლოდ 15 მილიარდ კუბურ მეტრს რუსულ გაზს აწვდიდა ევროპას, - 2022 წელს გადატუმბული 150 მილიარდი კუბური მეტრი აირის მცირე ნაწილს. ხელშეკრულებას ვადა ეწერება 2024 წლის დეკემბრის ბოლოს. ჰაჯიევმა უარი თქვა დამატებითი დეტალების მოწოდებაზე, თუ როგორ შეიძლება აზერბაიჯანმა ხელი შეუწყოს რუსული გაზის ევროპაში გატანის ალტერნატიულ კონტრაქტს.

2023 წელს, აღნიშნულის საპირისპიროდ, ევროკავშირის მიერ რუსული თხევადი ბუნებრივი გაზის (LNG) იმპორტი გაიზარდა, რათა კომპენსირება გაუწიოს მილსადენის გაზის დანაკარგს. კერძოდ, რუსული LNG 2023 წელს 18 მილიარდი კუბური მეტრის ოდენობით იქნა ევროპაში იმპორტირებული, იტყობინება ევროკავშირის ენერგეტიკის მარეგულირებელი ACER (EU and Ukraine, 2024).

ევროკავშირი მონდომებულია მოახდინოს გაზის იმპორტის დივერსიფიკაცია და ხელი მოაწეროს შეთანხმებას აზერბაიჯანული გაზის იმპორტის გაორმაგებაზე 2027 წლისთვის წელიწადში მინიმუმ 20 მილიარდი კუბური მეტრით, მაგრამ ჰაჯიევმა გამოთქვა გაფრთხილება, რომ ინფრასტრუქტურა და დაფინანსება ჯერ კიდევ არ იყო შექმნილი ამ გაფართოების ხელშესაწყობად. "ჩვენ გვჭირდება მეტი ფული საბადოებში ინვესტიციებისთვის და დამატებითი ინვესტიციებია საჭირო მილსადენებში, მაგრამ ბანკები არ ინვესტირებას ახორციელებენ, რადგან ეს არის გაზი", - თქვა ჰაჯიევმა, მხედველობაში მიიღო ძირითადი ბანკების მიერ წიაღისეული საწვავის ინვესტიციების შეზღუდვები განახლებადი წყაროების სასარგებლოდ (EU and Ukraine, 2024).

უკრაინის გავლით სამხრეთ-აღმოსავლეთ ევროპისკენ გაზის მიწოდების შესანარჩუნებლად მოლაპარაკებებში გამოსავლის მოსაძებნად, ჩართულია გერმანული სადისტრიბუციო კომპანია Uniper-ც, იტყობინება Bloomberg. Uniper-ის ვიცე-პრეზიდენტმა მაიკლ ჰილმერმა განაცხადა, რომ კომპანია ცდილობს მოლაპარაკებას აზერბაიჯანიდან გაზის მიწოდების გაზრდაზე აზერბაიჯანსა და ევროკომისიას შორის 2022 წელს ხელმოწერილი ენერგეტიკული პარტნიორობის ფონზე, რომელიც მიზნად ისახავს გაზის ექსპორტის გაორმაგებას „სამხრეთ გაზის დერეფნის“ გავლით. „ევროკავშირში ყველა ამბობს, რომ ჩვენ გვჭირდება გაზი, მაგრამ წარმოიდგინეთ, აზერბაიჯანი აკეთებს საკუთარ ინვესტიციას და შემდეგ ევროკავშირი ამბობს, რომ ამის საჭიროება არ არის“, - თქვა ჰაჯიევმა (EU and Ukraine, 2024).

2020 წლის 31 დეკემბრიდან 2023 წლის დასაწყისამდე "ტრანსადრიატიკული მილსადენის" (TAP) მემშვეობით, თურქეთზე გამავალი "ტრანსანატოლიური მილსადენის" (TANAP) გავლით, ევროპაში გატანილი აზერბაიჯანული გაზის რაოდენობამ 18 მილიარდ კუბურ მეტრს გადააჭარბა, როგორც ეს აღნიშნულია მილსადენი კომპანია TAP AG-ის მოხსენებაში. "TAP-ის გამტარუნარიანობა შესაძლოა თანდათანობით გაორმაგდეს, რათა კიდევ უფრო შეუწყოს ხელი ევროპის ენერგეტიკულ უსაფრთხოებას", - აღნიშნავს TAP AG (Caspianbarrel, 2022).

ვინაიდან 2026 წლამდე, ე.წ. "საუკუნის ხელშეკრულებით"

საქართველო "სამხრეთკავკასიურ მილსადენში" (რომელიც ე. ვრ-ზერუმში TANAP-ს უკავშირდება) გატარებული გაზის 5%-ს უსასყიდლოდ, ხოლო 5%-ს - შეღავათიანად, ტრანზიტის საფასურად იღებს, ტრანზიტის ეს ზრდა საქართველოსთვისაც სასარგებლოა.

2021 წლიდან აზერბაიჯანმა TAP-ის მილსადენით პირველად დაიწყო "სამხრეთის გაზის დერეფნით" ბუნებრივი აირის მიწოდება სამხრეთ ევროპაში - იტალიაში, საბერძნეთსა და ბულგარეთში. მიწოდების მოცულობამ 2021 წელს 8.2 მილიარდი კუბური მეტრი შეადგინა. 2022 წელს ექსპორტის მოცულობა ნავარაუდევო იყო 22-23 მლრდ კუბური მეტრი, საიდანაც 11,5 მლრდ კუბური მეტრი ევროპაში, დანარჩენი კი - თურქეთში. პროგნოზი თითქმის გამართლდა და ევროპაში, როგორც ზემოთ აღინიშნა, 18 მლრდ კუბმეტრი კასპიური გაზის ექსპორტი განხორციელდა.

საინტერესოა, რა გზით ახერხებს აზერბაიჯანი ევროპაში გაზის ექსპორტის ასეთ მნიშვნელოვან ზრდას, როცა პერსპექტიული გაზის საბადოები - აბშერონი, ბაბუკი, უმიდი, ყარაბაღი, ჯერ კიდევ ექსპლუატაციის საწყის ფაზაშია, ხოლო "დერეფნის" ძირითადი წყაროები - "შაჰ-დენიზი 1" და "შაჰ-დენიზი 2" სრული დატვირთვით ფუნქციონირებენ? ხომ არ იქმნება რუსული გაზის ტრანზიტის ახალი მარშრუტი? მსგავსი ვარაუდები გამოითქვა ევროკავშირის ზოგიერთი ექსპერტის ნაშრომებში.

„სამხრეთის გაზის დერეფნის“ (SGC) პოლიტიკური მხარდაჭერა ბოლო ორი ათწლეულის განმავლობაში სულ უფრო იზრდებოდა, მაგრამ კომერციული მიზანშეწონილობა რუსურსებისა და ინფრასტრუქტურის გამო, ჯერ ბოლომდე გაურკვეველი რჩება.

2022 წლის ივლისში, ევროკომისიის პრეზიდენტი ურსულა ფონ დერ ლაიენი და ენერგეტიკის საკითხებში კომისარი კადრი სიმსონი ბაქოში შეხვდნენ პრეზიდენტ ილჰამ ალიევს და აზერბაიჯანის ენერგეტიკის მინისტრს პარვიზ შაჰბაზოვს, რათა გააძლიერონ ევროკავშირისა და აზერბაიჯანს შორის არსებული თანამშრომლობა ენერგეტიკის სფეროში. ორმა პრეზიდენტმა ხელი მოაწერეს ურთიერთგაგების ახალ მემორანდუმს ენერგეტიკის სფეროში სტრატეგიული პარტნიორობის შესახებ. ამ მემორანდუმის მიხედვით, შეთანხმდნენ, რომ სამხრეთ გაზის დერეფნის სიმძლავრე გაორმაგდება, რათა 2027 წლისთვის ევროკავშირში

ყოველწლიურად მიიტანოს მინიმუმ 20 მილიარდი კუბური მეტრი გაზი. ამასობაში აზერბაიჯანი უკვე ზრდის გაზის მიწოდებას ევროკავშირში. 2021 წელს 8.1 მილიარდი კუბური კუბური მეტრი 2022 წელს მოსალოდნელ 12 მლრდ კუბ. მ-მდე გაიზარდა.

„ტრანსადრიატიკული გაზსადენის“ (TAP) მმართველმა დირექტორმა ლუკა შიპეტმა განაცხადა, რომ TAP მზადაა გააორმაგოს TAP-ის სიმძლავრე ერთი წლით ადრე, თუ საქიროა ბაზრის მოთხოვნის დასაკმაყოფილებლად“²³, მას შემდეგ, რაც რუსეთმა განაცხადა, რომ მზად არის გადაიტანოს გაზის მიწოდება ევროპიდან, თუ სადამსჯელო სანქციები დაწესდება. მისი უკონომიკა. მიმდინარე კრიზისი აუმჯობესებს ინვესტიციების შანსებს TAP-ის სიმძლავრის გაორმაგებასა და SGC-ის მთლიან გაფართოებაში. თუმცა, რუსული გაზის ექსპორტმა ევროპაში 2020 წელს შეადგინა 158,5 მილიარდი კუბური მეტრი, მაშინ როცა 8-10 მილიარდი კუბური მეტრი გაზი ამჟამად აღწევს ევროპაში SGC-ის ფარგლებში. რამდენად შეუძლია ევროპას დაეყრდნოს შაჰ-დენიზის საბადოდან გაზს მოკლე და გრძელვადიან პერსპექტივაში არსებული ინფრასტრუქტურის გათვალისწინებით?

აზერბაიჯანის ენერჯეტიკის მინისტრმა პ. შაჰბაზოვმა აღნიშნა, რომ აზერბაიჯანს აქვს საკმარისი მარაგი TANAP-ის სიმძლავრის 16 მილიარდ კუბურ მეტრიდან 31 მლრდ კუბ. მეტრამდე გაზრდის და TAP-ის 10 მილიარდი კუბური მეტრის გაორმაგებისთვის (David O'Byrne, 2024). ეს განცხადება დადასტურდა სხვა მედიამიგ: სულეიმანოვმა, აზერბაიჯანის ელჩმა დიდ ბრიტანეთში, Bloomberg-თან (Ariel Cohen, 2021) ინტერვიუში ხაზგასმით აღნიშნა ევროპაში ექსპორტის გაფართოების პოტენციური მომავალი ინვესტიციების გზით, როგორც წარმოების, ასევე მილსადენის შესაძლებლობების გაფართოებაში. როგორც ჩანს, ყველა ჩართული მხარე მხარს უჭერს ასეთ ინვესტიციებს, მაგრამ მათ შეუძლიათ შედეგის მიღწევა მხოლოდ გრძელვადიან პერსპექტივაში.

მაშინაც კი, იქნება თუ არა აზერბაიჯანის გაზის მარაგი საკმარისი იმისათვის, რომ გახდეს მნიშვნელოვანი თამაშის შეცვლა ევროპულ ბაზარზე? რამდენი მილიარდი კუბური მეტრი გაზის იმედი ექნება ევროპას აზერბაიჯანიდან უახლოეს მომავალში?

როგორც გაზის მოპოვების ზემოაღნიშნული რიცხვებიდან

ჩანს, აზერბაიჯანის ამჟამინდელი გაზის მოპოვება და მილსადენების სიმძლავრე საკმარისი არ არის ევროპის მზარდი მოთხოვნის დაკმაყოფილებისთვის. მიუხედავად პროექტებისა და ენთუზიზმისა SGC-ის გაფართოებით ევროკავშირის გაზის მიწოდების დივერსიფიკაციისთვის, როგორც ჩანს, ეს პროექტები ვერ შესთავაზებენ მყარ პერსპექტივას დასავლეთ, ცენტრალურ და აღმოსავლეთ ევროპის ბაზრებზე სამხრეთ-აღმოსავლეთ ევროპის ქვეყნების მიღმა, როგორცაა იტალია, საბერძნეთი და ბალკანეთი (The Oxford Institute, 2018). SGC-ის გაფართოების პროექტები მართლაც მოუტანს საშუალებას, ყველა დაინტერესებულ ქვეყანას, რომ მოლაპარაკება მოახდინოს უკეთეს გარიგებებზე რუსულ კომპანიებთან, მაგრამ მაინც დატოვებს რუსულ გაზს რეგიონში დომინანტურ ექსპორტიორად.

იმისათვის, რომ SGC იყოს ევროპული ბაზრისთვის დამაჯერებელი მოთამაშე, აზერბაიჯანს დასჭირდება ევროპისთვის გაზის საკმარისი მოცულობის მიწოდება, და მიუხედავად ეკონომიკური ლოგიკისა, გეოგრაფიის გამო, გაზის გადამისამართება პირველ რიგში თურქეთსა და საქართველოში. ელემენტი, რომელიც მხარს უჭერს არგუმენტს, რომ არ იქნება საკმარისი აზერბაიჯანული გაზი, რათა მნიშვნელოვნად მიაწოდოს ევროპას უახლოეს მომავალში, გაზის მარაგებისა და არსებული ინფრასტრუქტურის გათვალისწინებით, არის ადგილობრივი გაზის მოთხოვნა აზერბაიჯანის და საქართველოს ბაზრებზე. ოქსფორდის ენერჯეტიკული კვლევების ინსტიტუტის მიერ გამოქვეყნებული ნაშრომის მიხედვით (Country Analysis: Azerbaijan, 2021), ჩვენ შეგვიძლია ველოდოთ, რომ აზერბაიჯანის გაზის მოხმარება გაიზრდება 12 მლრდ. კუბ.მ/წლიდან 14 მლრდ. კუბ.მ/წლამდე 2020-იანი წლების ბოლოსთვის, მოსახლეობის ზრდისა და გაზის საჭიროების გამო. ენერჯის ძირითადი წყარო (ბუნებრივი აირი წარმოადგენდა აზერბაიჯანის მთლიანი პირველადი ენერჯის მოხმარების 69%-ს 2020 წელს) (Energy Balance, 2020). მართლაც, ამ მზარდმა შიდა მოთხოვნამ აზერბაიჯანს 2015 წლიდან მოყოლებული დროდადრო მცირე მოცულობის გაზის იმპორტი მოითხოვა, ჯერ რუსეთიდან, შემდეგ კი თურქმენეთიდან ირანთან სვოპების მეშვეობით. აქედან გამომდინარე, შეგვიძლია წარმოვიდგინოთ, რომ აზერბაიჯანის პრიორი-

ტეტი იქნება იმპორტის შეწყვეტა და რომ მისი შიდა მოხმარებაც და ექსპორტიც საქართველოში თანდათან გაიზრდება 2020-იანი წლების განმავლობაში.

აზერბაიჯანის გაზზე მოთხოვნის გარდა საკუთარ ბაზარზე, საქართველო დიდად არის დამოკიდებული აზერბაიჯანულ გაზზე და ამ მოთხოვნის მხოლოდ გაზრდის მოლოდინი შეიძლება. მას შემდეგ, რაც SCP-მა დაიწყო ფუნქციონირება 2006 წელს და 2008 წლის რუსეთ-საქართველოს ომის შემდეგ, პოლიტიკური და სტრატეგიული მიზეზების გამო, საქართველო მიზნად ისახავს შემცირდეს გაზის იმპორტი რუსეთიდან და გაზარდოს იმპორტი აზერბაიჯანიდან. ბუნებრივი აირი არის ყველაზე მნიშვნელოვანი საწვავი საქართველოს ენერგეტიკულ ნარევეში (45.4%), შემდეგ მოდის ნავთობი (27%), განახლებადი (20.4%) და ქვანახშირი (4.7%) (Economy Ge, 2017). ეს ტენდენცია და დამოკიდებულება გაზზე მოსალოდნელია გაიზრდება ენერჯის მოთხოვნილებების ზრდასთან ერთად.

მოხმარების პროგნოზი მომზადებული საქართველოს გაზის ტრანსპორტირების კომპანიის მიერ საქართველოს ნავთობისა და გაზის კორპორაციასთან თანამშრომლობით, ათწლიანი ქსელის განვითარების ფარგლებში (Economy Ge, 2017).

შიდა ენერჯის მოთხოვნის მნიშვნელოვანი ზრდის გამო, საქართველოს მთავრობა იკვლევს სხვადასხვა გზებს ბუნებრივი აირის წყაროების დივერსიფიკაციისთვის. ეს მისი ენერგეტიკული უსაფრთხოებისთვის გადამწყვეტი მნიშვნელობისაა, საქართველო ავითარებს მიწისქვეშა გაზსაცავებს მიწოდებისა და მოთხოვნის სუბონური ცვლილებების უზრუნველსაყოფად, ასევე მიწოდების შესაძლო შეფერხებების კომპენსაციის მიზნით.

ოქსფორდის ენერგეტიკული კვლევების ინსტიტუტის ანგარიშის მიხედვით: „2025 და 2030 წლებში შეფასებები აჩვენებს, რომ – თუ ვარაუდები აზერბაიჯანისა და საქართველოს ბაზრების შესახებ სწორია – მაშინ შაჰ-დენიზ II-ის კონტრაქტებში მითითებული რაოდენობების მიწოდების შემდეგ, მოხდება. შეიძლება იყოს საუკეთესო შემთხვევაში 12,6 მილიარდი კუბური მეტრი გაზი 2025 წლისთვის და 21,9 მილიარდი კუბ. მეტრი 2030 წლისთვის თურქეთსა და ევროპაში სხვა მიწოდებისთვის“ (The Oxford Institute, 2018). Oxford Energy-ის კიდევ ერთი ანგარიში ყურადღე-

ბას ამახვილებს ევროპასა და თურქეთს შორის არსებულ პოლიტიკურ საკითხებზე, რამაც შეიძლება გავლენა მოახდინოს მილსადენის ქსელის განვითარებაზე და სავარაუდოდ, 15 მილიარდი კუბ. მეტრის რაოდენობას, გაზი მიაღწევს მაგრამ მხოლოდ 2030 (The Oxford Institute, 2021).

ამისათვის, მიზანშეწონილად მიგვაჩნია, დაიწყოს მუშაობა რუსეთის სანქციების მოხსნის შემდეგ, საქართველოს კუთვნილი მოზდოკი-სომხეთის საზღვარის მილსადენით, „გაზპრომის“ გაზის საქართველოში „სამხრეთის გაზის დერეფანთან“ ინტერკონექტორით დაკავშირების პროექტზე.

4.3 „გაზპრომმა“ მილსადენების გაერთიანება შეიძლება დააინიციროს

სანქციები აღრე თუ გვიან მოიხსნება, ამიტომ ხაზგასასმელია, რომ თურქული ჰაბის კონცეფციამდე, საყურადღებოა, რომ არსებობდა ე.წ. ქართული ჰაბის იდეა!

რეგიონული ენერგეტიკული პროექტების ფინანსური გამოწვევების ფონზე, სპეციალისტები თავის დროზე არ გამორიცხავენ ევროკავშირის "სამხრეთის გაზის დერეფნის" პროექტების ხარჯების შემცირებისა და დამატებითი გაზის მოცულობების მოზიდვის მიზნით, მათ სხვადასხვაგვარ მოდიფიკაციას. ერთ-ერთი ასეთი ცვლილების იდეა გულისხმობდა ევროპული და რუსული გაზის ნაკადების შერწყმას ევროპის გაზმომარაგების გაუმჯობესების მიზნით. ეს საკითხი პირველად 2010 წლის დასაწყისში სპეციალისტებს შორის წამოიჭრა. 2011 წლის 10 იანვარს, ის კვლავ გაახმოვანა აშშ-ს ელჩმა იტალიაში დ. ტორნმა. სამწუხაროდ, საქართველოში ამ პროექტზე განხილვა მთავრობაში ან პარლამენტში არ გამართულა და მსჯელობები მხოლოდ ექსპერტულ წრეებში მიმდინარეობდა.

ასეთი გაერთიანების იდეას რუსეთში მართალია მაშინ საჯაროდ უარყოფდნენ, მაგრამ არაოფიციალური ინფორმაციით, ახლა უკრაინასა და ბელორუსიაში დასავლეთის მარშრუტის გაზსადენების სიმძლავრის ნახევრამდე შეზღუდვამ, აგრეთვე "ჩრდილოეთის ნაკადი" 1 და 2-ის წინაშე წამოჭრილმა სირთულეებმა, შეაძლოა სტიმულის როლი შეასრულოს და "გაზპრომი" აიძულოს,

ევროპულ ბაზარზე თავისი გაზის ნაწილი არა თურქეთისკენ ახალი გაზსადენის მშენებლობით, არამედ გაცილებით ნაკლებ ხარჯიანი მარშრუტებითაც გადაგზავნოს.

ამ პროექტებიდან უკრაინასთან მხოლოდ ყველაზე ნაკლებად დამუშავებული, ჯერ კონცეფციის დონეზე არსებული, "თეთრი ნაკადი" (White Stream) - საქართველო-უკრაინა-რუმინეთის გაზსადენი იყო დაკავშირებული, რომელიც ყირიმის ანექსიის პირობებში განუხორციელებელია. თანაც, უკრაინის გაზის ქსელის (GTS) გამტარუნარიანობა მუზღუდულია და ომის პირობებში ამ ქსელში ახალი მოცულობების ჩართვაზე საუბარიც კი ზედმეტია. სპეციალისტების გათვლებით, ომისშემდგომ უკრაინაზე ტრანზიტი გაზე ევროპის მზარდ მოთხოვნას მალე ვეღარ დააკმაყოფილებს.

ამჟამად რუსეთმა შეიძლება მხარი დაუჭიროს რუსული და ევროპული პროექტების არა უკრაინის მეშვეობით, არამედ სხვა ფორმატში გაერთიანებას. რუსულ ექსპერტულ წრეებში უკვე გაქდერდა მოსაზრება, რომ შესაძლოა მოსკოვში ევროპული "დერეფნის" გაზსადენებთან რუსული აირის დაკავშირების ადგილის ძიება დაიწყონ. მიმდინარე წლის ნოემბრიდან 2023 წლის მარტამდე აზერბაიჯანში 1 მლრდ კუბ.მეტრი რუსული გაზის მიწოდების შესახებ "გაზპრომსა" და "სოცარს" შორის დადებული შეთანხმება, ამ მიმართულებით გადადგმულ პირველ ნაბიჯად შეიძლება ჩაითვალოს.

ადგილი, სადაც რუსეთის და კასპიისპირეთის გაზის დასავლური მარშრუტები გადაიკვეთება, დღევანდელ ვითარებაში, არის საქართველო. ერთი მხრივ, საქართველოში გალის "ჩრდილოეთ-სამხრეთის მაგისტრალური გაზსადენი", რომელიც რუსეთის ქ. მოზდოკიდან საქართველოს ტერიტორიით სომხეთს უკავშირდება. მეორეს მხრივ, ის გარდაბანსა და ჯანდარას შორის კვეთს ევროკავშირის "დერეფნის" პროექტს - "სამხრეთკავკასიურ გაზსადენს" (SCP), რომლითაც ამჟამად "შაჰ-დენიზის" ორივე ეტაპის გაზი არა მხოლოდ თურქეთს, არამედ მისი გავლით - TANAP და TAP გაზსადენებით, ევროკავშირის წევრ ქვეყნებსაც მიეწოდება (იხ. ნახაზი 5). SCP გაზსადენიდან საქართველო, სატრანზიტო მოსაკრებლის სახით, გატარებული გაზის 5%-ს იღებს უფასოდ, 5%-ს კი - შეღავათიან ფასად.

„ჩრდილოეთ-სამხრეთის მაგისტრალური“ და
„სამხრეთკავკასიური“ გაზსადენები



წყარო: „დერენის“ და „მაგისტრალური გაზსადენის“ პროექტი ევროკავშირის ენერგოსაფრთხობისათვის. <https://scholar.bpengi.com/%E1%83%91%E1.pdf>

სომხეთის საზღვრისკენ ჩრდილოეთ კავკასიიდან (მოზდოკიდან) მიმავალი "ჩრდილოეთ-სამხრეთის მთავარი გაზსადენი" ორი პარალელური მილისგან შედგება. ძირითადი მილის დიამეტრი 1200 მმ-ია, ხოლო სარეზერვოსი - 700 მმ. ამჟამად ამ გაზსადენის ძირითადი მილით აირი სომხეთს და საქართველოში მოქმედ ზოგიერთ მსხვილ საწარმოს მიეწოდება. საქართველოს მოსახლეობა ე.წ. სოციალურ გაზს 2007 წლიდან აზერბაიჯანიდან იღებს - ნაწილს SCP-იდან, "შაჰ-დენიზი 1"-ის და "შაჰ-დენიზი 2"-ის გაზის "დერეფანში" ტრანზიტის საფასურად, ხოლო ნაწილს SOCAR-იდან შეისყიდის, რომელსაც კაზიმაგამედ-გაზახი-თბილისის გაზსადენით იღებს.

ჩრდილოეთ კავკასია-სომხეთის "მთავარი გაზსადენი", საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ, პროექტით გათვალისწინებულ სიმძლავრესთან (წლიურად 18 მლრდ კუბ.მეტრი) შედარებით, გაცილებით ნაკლები დატვირთვით (საშუალოდ წლიურად 1.93-2.50 მლრდ კუბ.მეტრი) ფუნქციონირებს. თუმცა, საბჭოთა პერიოდშიც

კი, მისი დატვირთვა წლიურად 9.5 მლრდ კუბ.მეტრს არ აღემატებოდა. "მთავარი გაზსადენიდან" ტრანზიტის საფასურად "საქართველოს გაზისა და ნავთობის საერთაშორისო კორპორაცია" 2018 წლამდე იღებდა რუსული ტრანზიტის 10%-ს, რაც 2008-2016 წლებში დღიურად 200 - 250 მლნ კუბმეტრის ფარგლებში მერყეობდა. ეს კი საქართველოს გაზის მოხმარების 11.0-11.2%-ს შეადგენს. 2018 წლიდან საქართველოზე ტრანზიტს "გაზპრომი" ფულადი ანაზღაურებით ფარავს.

ყურადსაღები ფაქტია, რომ სომხეთის კონტროლის პალატის 2009-10 წლების ენერგო-სისტემის შემოწმების დოკუმენტებიდან ირკვევა, სომხეთში შემოტანილი ირანული გაზის ნაწილი საქართველოსაც მიეწოდებოდა. ამის სანაცვლოდ სომხეთში "ერევნის თბოელექტროსადგური" იმ პერიოდში საქართველოდან იღებდა ელექტროენერგიას შემდეგი პროპორციით: 1 კუბმეტრი ირანულ გაზში 4.5 კვტ/სთ ელექტროენერგია.

სომხეთში მდებარე ელექტროსადგური ირანულ გაზს იღებდა "არმროსგაზპრომის" თავრიზი-მეგრის მილსადენით. ყოველი კუბური მეტრი გაზის სანაცვლოდ, ის ირანს 3 კვტ/სთ ელექტროენერგიას უბრუნებდა. "ერევნის თბოელექტროსადგური" კი საქართველოში გატანილ და ირანიდან მიღებულ გაზს შორის 1.5 კვტ/სთ ელექტროენერგიის სხვაობას ინარჩუნებდა. შედეგად, 2009 წელს საქართველოში შემოტანილი გაზის ღირებულება 259 მლნ დრამიდან 2010 წელს 2.2 მლრდ დრამამდე გაიზარდა, რამაც სომხეთს იაფი ქართული ელექტროენერგიის მიღების საშუალება მისცა.

ეს ფაქტები მიუთითებს, რომ 2009 წლიდან საქართველოს უკვე მიეწოდებოდა მცირე რაოდენობით ირანული გაზი სომხეთის გავლით "მაგისტრალური გაზსადენის" ერთ-ერთი მილით. თუ ამ გაზსადენის 1200 მმ-იანი მილი გარდაბანთან "სამხრეთკავკასიურ გაზსადენს" (SCP) დაუკავშირდება, ის შეიძლება რუსული გაზის ევროპაში ექსპორტის ახალ გზად იქცეს. ეს გაზი SCP-ს, შემდეგ კი "სამხრეთის გაზის დერეფნის" სხვა მილსადენებით თურქეთიდან ევროპაში გადაიგზავნება. სომხეთისთვის გაზის მიწოდება 700 მმ-იანი სათადარიგო მილით გაგრძელდება.

ამ გეგმამ შესაძლოა ევროკავშირის მხარდაჭერა მოიპოვოს

რუსული გაზის იმპორტის შემცირებისა და ფასების ზრდის გამო. აშშ-ც სავარაუდოდ დაუჭერს მხარს გაზსააღენების გაერთიანებას, რადგან ეს ევროპაში გაზის მიწოდების მარშრუტებს შორის კონკურენციას შეამცირებს. ევროკავშირის ფინანსური სირთულეების ფონზე, ეს იდეა ბრიუსელისთვისაც მიმზიდველი შეიძლება გახდეს, რადგან ის გაზმომარაგების ალტერნატიული მარშრუტების განვითარებას შეუწყობს ხელს. ამასთან, მოსკოვიც დაინტერესდება "სამხრეთის გაზის დერეფნის" გაძლიერებით, რაც რუსეთის წინააღმდეგობას ამ პროექტის მიმართ შეამცირებს.

ქართველი ენერგეტიკის ექსპერტების ნაწილი მიიჩნევს, რომ ეს კავშირი რუსულ და ევროპულ პროექტებს ურთიერთშეშავსებელს გახდის, რაც საქართველოსთვისაც სასარგებლო იქნება:

ჯერ ერთი, ამ გზით გაიზრდება საქართველოზე გამავალი რუსული, აზერბაიჯანული და ირანული გაზის ნაკადები. შესაბამისად, მოიმატებს ქვეყანაში უფასოდ და შეღავათიანად დარჩენილი გაზის მოცულობა. ამით შეივსება ნახევრად დაუტვირთავი SCP და „მაგისტრალური“ გაზსააღენები, და საქართველოს სატრანზიტო ამონაგები გაიზრდება, ისე რომ დამატებით ხარჯების გაწევა არც ქვეყნის ბიუჯეტიდან და არც დასავლეთელი დონორების მხრიდან საჭირო არ იქნება, - აუცილებელი იქნება მხოლოდ მიღების გადაკვეთაზე, გარდაბნის მუნიციპალიტეტის სოფ. ჯანდარაში ე. წ. ინტერკონექტორის აგება.

მეორე, გაიზრდება ქვეყნის ენერგოსაფრთხოება, რადგან SCP-სთან მიერთებით რუსეთი დაინტერესდება „მაგისტრალური გაზსააღენის“ მაქსიმალურად შევსებით და მისი გამართული მუშაობით, რადგან ეს მილი რუსეთს ახალი მარშრუტით, მაღალი წარმადობის დასავლურ საქესპორტო გაზსააღენებთან დააკავშირებს. ასევე, გაიზრდება დასავლეთის მიერ საქართველოს უსაფრთხო სატრანზიტო დერეფნად გამოყენების ინტერესი, რადგანაც საქართველო (და არა თურქეთი) გადაიქცევა გაზმომარაგების რეგიონალურ კვანძად - "ჰაბად".

მესამე, SCP-სა და „მაგისტრალური“ გაზსააღენების ურთიერთდაკავშირება ირანისა და სომხეთის ინტერესებსაც დააკმაყოფილებს. ირანის გაზის ექსპორტის ეროვნული კომპანიის დირექტორმა ამასწინათ განაცხადა, რომ ირანი აპირებს სამჯერ გაზარდოს

გაზის ექსპორტი და მსოფლიო გაზით ვაჭრობაში თავისი წილი 2012 წლის 2%-დან 2023 წლის ბოლოსთვის 10%-მდე გაზარდოს. ჩინოვნიკმა ხაზი გაუსვა, რომ ამას თეირანი თავისი გაზის რუსეთში (რომელი მილით, უცნობია?! - არაა გამორიცხული, ისე როგორც 2006 წელს, გარკვეულმა ძალებმა ისევ დააყენონ „მაგისტრალური გაზსადენის“ პრივატიზების საკითხი, რაც დაუშვებელია რათა ეს ორი დაწყვილებული მილი რევერსულად, ირანული გაზის რუსეთისკენ გადამისამართებისთვის არ იქნას გამოყენებული) და სხვა მეზობელ ქვეყნებში გატანით შეეცდება. დარგის ექსპერტების (დ. ელიაშვილი, თ. გოჩიტაშვილი, ლ. ჯერვალიძე) ნაშრომებში მითითებულია, რომ „მაგისტრალური გაზსადენის“ ძირითადი მილი, რომლითაც ის ქ. გარდაბანთან SCP-ს შეუერთდება, შესაძლებელია მეორე ბოლოდან რევერსით, „თავრიზი-მეგრის“ გაზსადენის და სომხეთის გაზის ქსელის გავლით, გახდეს გარდაბნის მომავალ „ჰაბში“ ირანული გაზის სამხრეთიდან მიღების საშუალება. თავის დროზე – 2005-2006 წლებში, ამ აზრს, სრულიად სამართლიანად, „მაგისტრალური გაზსადენის“ პრივატიზაციის მოწინააღმდეგეები ავითარებდნენ. ეს იდეა სომხეთის ახლანდელი მთავრობისთვის მისაღებია, რადგან ამ გზით ის თავის დიდი ხნის ოცნებას აისრულებს და პანევროპულ პროექტში ჩაერთვება. თანაც, ერევანი რუსეთისაგან ტრადიციულ, სტაბილურ გაზმომარაგების წყაროს, ხოლო ირანიდან - უკვე გაზის სატრანზიტო მოსაკრებლებს მიიღებს. ამასთან, რუსეთიდან სომხეთის გაზმომარაგება ჩვეულებრივ გაგრძელდება „მაგისტრალური გაზსადენის“ 700 მმ-იანი სათადარიგო მილით, რომლის სიმძლავრე, სომხეთის დღევანდელ მოთხოვნილებას (2011-2021 წწ. ეს მაჩვენებელი საშუალოწლიურად დაახლოებით 2.5 მლრდ კუბმეტრი იყო), სრულად დააკმაყოფილებს. ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, გარდაბნის რუსულ-აზერბაიჯანული გაზის „ჰაბი“ რეგიონის ყველა ქვეყნის, და რაც მთავარია – საქართველოს, ინტერესებს დააკმაყოფილებს. ერთადერთი პრობლემა ამ პროექტის განხორციელებაში ანტირუსული და ანტიირანული სანქციებია!

თავი 5.

სენდრალურაზიური გაზი ენერგეტიკულ შუა დერეფანში

რუსეთ-უკრაინის ომის დაწყებიდან დღემდე განვითარებული მოვლენები თურქული გაზის ჰაბის იდეით რუსეთის ხელი-სუფლების დაინტერესებაზე მეტყველებს. 2022 წლის სექტემბრის მიწურულს ბალტიის ზღვის ფსკერზე "ჩრდილოეთის ნაკადი 1-ისა და 2-ის" აფეთქებიდან ორი დღის თავზე, თურქეთისა და რუსეთის ლიდერებმა შეთანხმებას მიაღწია "თურქული ნაკადის" გასწვრივ დამატებითი ორი მილსადენის გაყვანაზე. ეს ინიციატივა აშკარად კონკურენციას უწევს საქართველოზე გამავალ დასავლურ "სამხრეთის გაზის დერეფანს" (SGC), რადგან ეს ახალი მილები მიმართულია ევროპის იმავე რეგიონისკენ, სადაც ევროპული "დერეფანი" მიემართება - სამხრეთ-აღმოსავლეთ ევროპისკენ. ამასთან, ყურადსაღებია კასპიის აღმოსავლეთიდან მომდინარე საფრთხეების გააქტიურებაც "დერეფნის" მიმართ.

ბუნებრივი აირი მხოლოდ ახლახან, 1970-იანი წლებიდან, იქცა საწვავის ერთ-ერთ ძირითად წყაროდ. XXI საუკუნის დასაწყისში, აირის დაახლოებით 88-90% მიეწოდებოდა მილსადენებით გრძელვადიანი ხელშეკრულებების საფუძველზე, კონკრეტული მიმწოდებლიდან კონკრეტულ მომხმარებელამდე. დანარჩენი ნაწილი კი გადაიზიდებოდა გემებით, თხევადი ბუნებრივი აირის (LNG) სახით. 2021 წლისთვის, საერთაშორისო LNG იმპორტიორთა ჯგუფის (GIIGNL) მონაცემებით, LNG-ის გლობალურმა იმპორტმა წინა წელთან შედარებით 4,5%-ით მოიმატა და 513,7 მილიარდ კუბურ მეტრს (372,3 მლნ ტონას) მიაღწია. ჯგუფის კვლევა აჩვენებს, რომ 2021 წელს LNG-ზე უკვე მოდიოდა გაზის მსოფლიო ბაზრის დაახლოებით 40%, ხოლო დანარჩენი კვლავ მილსადენებზე. იმავე წელს, LNG-ის დაახლოებით 73% (375 მილიარდი კუბური მეტრი, ანუ 271,8 მლნ ტონა) აზიის ქვეყნებმა შეისყიდეს. ამასთან, მსოფლიოში LNG-ის მოცულობის მხოლოდ 36,6% გაიყიდა სპოტ-ბაზარზე, ანუ მცირე პარტიებად, ხოლო დანარჩენი რეალიზდა გრძელვადიანი ხელშეკრულებებით, რაც ზღუდავს თა-

ვისუფალი ფასწარმოქმნის საბაზრო მექანიზმს. რუსეთ-უკრაინის კონფლიქტის გამო, ევროკავშირი მუდმივად ელოდება "გაზპრომის" მილსადენებიდან გაზის მიწოდების შეწყვეტას და ინტენსიურად ეძებს ალტერნატიულ მარშრუტებს.

რუსული გაზის ჩანაცვლების იდეა პირველად "ტრანსკასპიური გაზსადენის" სახით 1996 წელს აშშ-ს იმჟამინდელმა პრეზიდენტმა ბილ კლინტონმა წამოწია. თუმცა, კასპიის სტატუსის გაურკვევლობისა და მისი შეღვის საზღვრების დემარკაციის არარსებობის გამო, აზერბაიჯანის, ირანისა და თურქმენეთის ურთიერთსაპირისპირო პოზიციების გათვალისწინებით, ეს პროექტი განუხორციელებელი რჩება.

ასევე განუსაზღვრელი ვადით გადაიდო 2014 წელს ყირიმის ანექსიის შემდეგ ევროკავშირის მიერ მხარდაჭერილი "სამხრეთის გაზის დერეფნის" (SGC) ნაწილი - "თეთრი ნაკადის" გაზსადენი და 2007 წელს ინიცირებული თხევადი გაზის პროექტი AGRI (LNG) - "აზერბაიჯანი-საქართველო-უკრაინა-რუმინეთი-უნგრეთის ინტერკონექტორი." აღსანიშნავია, რომ ეს პროექტები საქართველოსთვის ყველაზე პერსპექტიული იყო, რადგან ისინი გვერდს უვლიდნენ არა მხოლოდ რუსეთს, არამედ თურქეთსაც, რითაც მის სატრანზიტო მონოპოლიას ასუსტებდნენ.

საქართველოს ვიცე-პრემიერმა, ლევან დავითაშვილმა, 2022 წლის 21 ნოემბერს სამთავრობო ბრიფინგზე განაცხადა, რომ საქართველოს ხელისუფლება მუშაობს კასპიისპირეთიდან გაზის ევროპისთვის მიწოდების პროექტზე საქართველოს გავლით. ეს პროექტი ლ. დავითაშვილის ინფორმაციით, რომელშიც ასევე მონაწილეობენ უნგრეთი, რუმინეთი და აზერბაიჯანი, 2015 წელს დაიწყო და ითვალისწინებს გეგმას, რომლითაც „...ბუნებრივი აირი საქართველოს ტერიტორიაზე გათხევადდება, შემდეგ უკან, აიროვან მდგომარეობაში გადავა რუმინეთში. ეს პროექტი სამწუხაროდ, თავის დროზე შეჩერდა და შემდგომი განვითარება არ ჰქონია“, – განაცხადა მან და დამატა, რომ „...ბრიუსელი განსაკუთრებით დაინტერესებულია ბუნებრივი აირის მიწოდების მრავალმხრივი წყაროებით, როდესაც საზოგადოება საუბრობს გაზმომარაგების დივერსიფიკაციაზე. განსაკუთრებული აქტუალობა ამ პროექტმა წელს შეიძინა“ (Civil.ge, 2023).

მიმდინარეობს პროექტისა და საქართველო-აზერბაიჯანის ტერიტორიაზე ინფრასტრუქტურის შეფასება, ხაზი გაუსვა ვიცე-პრემიერმა, და რომ. „...ეს არ მოხდება ერთ დღეში და არც ერთ წელიწადში“, - თქვა მან, „...პირველ რიგში, ჩვენ გვჭირდება სრული სურათი... შემდეგ ჩამოვაყალიბოთ დეტალური სამოქმედო გეგმა... და დავიწყოთ ამ გეგმის ეტაპობრივი განხორციელება, ინვესტიციების მოზიდვის ჩათვლით“ (Civil.ge, 2023). აღნიშნული თხევადი გაზის პროექტის დამატებითი გაზმომარაგება „ტრანსკასპიური გაზსადენის“ საშუალებით მოხდება.

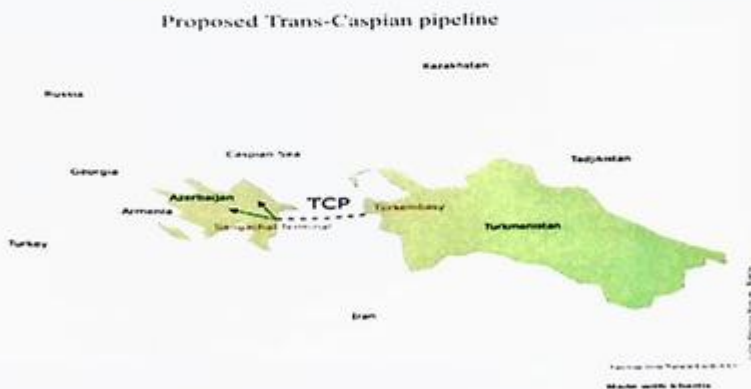
5.1 „ტრანსკასპიური გაზსადენის“ წინააღმდეგობები

ეს მოწმობს, რომ კვლავ გამოჩნდა თურქმენეთიდან ევროპისკენ ბუნებრივი აირის ტრანსპორტირების შესაძლებლობა. „ტრანსკასპიური მილსადენის“ მშენებლობას ამ სახელმწიფოს მთავრობა ხანგრძლივი პერიოდია ესწრაფვის, - თურქმენეთიდან გაზსადენი აზერბაიჯანში უნდა შეუერთდეს „სამხრეთის გაზის დერეფანს“ (SGC) (იხ. ნახაზი 6). თუმცა, ამ პროექტს საგრძნობი სირთულებები ახლავს თან.

ეს წამოწყება უკვე დიდი ხანია შეაფერხა რუსეთისა და ირანის დამოკიდებულებამ. მიუხედავად კასპიის სტატუსზე 2018 წლის აგვისტოში მიღწეული აქტაუს შეთანხმებისა, ასევე კომერციულმა გამოწვევებმა მილსადენის

ნახაზი 6

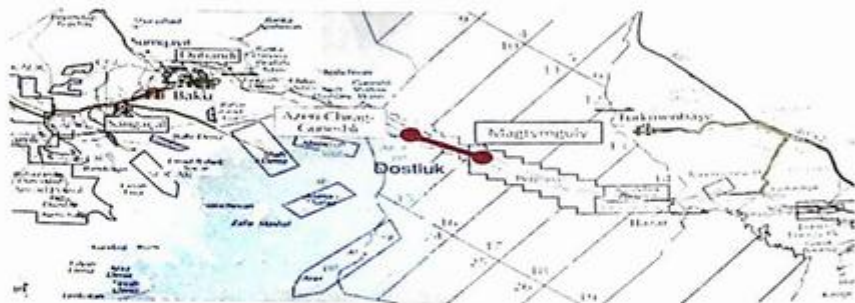
ტრანსკასპიური გაზსადენის პროექტი



მოცულობის გამო და სადავო კუნძულებზე აზერბაიჯანთან მოლაპარაკებებში თურქმენეთის უკომპრომისობამ. მიუხედავად ამისა, აზერბაიჯანი და თურქმენეთი ამჟამად განიხილავენ შემცირებული, მხოლოდ 78 კილომეტრის სიგრძის წყალქვეშა გაზსადენის აგებას, რომელიც წელიწადში 5 მლრდ კუბურ მეტრ გაზს გადაიტანს თურქმენეთის ზღვისპირა „მაგთიმგულის“ საბადოდან აზერბაიჯანის „აზერი-ჩირადი-გიუნეშლი-მდე“ (იხ. ნახაზი 7).

ნახაზი 7

**„დოსტლიკი“ კასპიის ფსკერზე: „მაგთიმგული“ –
„აზერი-ჩირადი-გიუნეშლი“ მარშრუტი**



წყარო: როდის გადაიქცევა თურქეთი...<https://bm.ge/news/rodis-gadaiqevaturqeti-kaspiuri-gazis-habad-dasasruli/123543>

თურქმენეთს შესაძლებლობა ჰქონდა გამოეყენებინა არსებული მილსადენები ირანსა და აზერბაიჯანში აირის „გაცვლითი“ მიწოდებისთვის, რაც უზრუნველყოფდა მომარაგებას აზერბაიჯანის ბაზრისთვის. ეს, თავის მხრივ, გაათავისუფლებდა ადგილობრივი გაზის რაოდენობებს ევროპაში თურქმენეთის სახელით ექსპორტისთვის (გაცვლითი ხელშეკრულება), თუმცა ამ ალტერნატივას თურქმენეთის მთავრობა ჯერჯერობით არ მიმართავს. ევროკავშირის მიერ რუსული გაზის ეტაპობრივი შეზღუდვა ხელსაყრელი შანსია აზერბაიჯანისთვის, რათა გააფართოვოს საკუთარი აირის ბაზრის წილი ევროპის კონტინენტზე. თუმცა, მნიშვნელოვან

ნია, რეალისტურად შეფასდეს, რამდენად იოლად შეუძლია ქვეყანას ამის მიღწევა.

ნებისმიერ ადგილას გაზის მოპოვების პროექტების განვითარებას წლები ესაჭიროება და კასპიის ზღვაში ზოგიერთ წამოწყებას, სადაც ლოჯისტიკური საკითხების გამო პროცესები რთულდება, გაცილებით მეტი დრო დასჭირდა, ვიდრე სხვაგან. ზემოხსენებული პოლიტიკური უთანხმოების გარდა, ძირითადი ბარიერებია: - გეოლოგია და მძიმე სამუშაო გარემო. ზღვის სამართლებრივ სტატუსზე ათწლეულების განმავლობაში მიმდინარე კამათმა, რაც მხოლოდ 2018 წელს გადაიჭრა, გამარტივების ნაგვლად კიდევ უფრო გაართულა ვითარება, რადგან საერთო ეკოლოგიური მოთხოვნების წინ წამოწევა გამოიწვია. შედეგად, შეფერხდა მსხვილი საბადოების ექსპლუატაცია სადავო ტერიტორიებზე, როგორცაა მაგალითად „დოსტლიცი“, რომელზეც, როგორც ზემოთ ვახსენეთ, პრეტენზია აქვს როგორც აზერბაიჯანს, ასევე თურქმენეთს (იხ. ნახაზი 7).

ამის დასტურია ის ფაქტი, რომ ევროპის სამხრეთ-აღმოსავლეთში შეიმუშავეს „დერეფნის“ არაერთი ალტერნატიული პროექტი. მაგალითად, საბერძნეთი ასრულებს უკვე მეორე, წელიწადში 5,5 მლრდ კუბ. მეტრი სიმძლავრის თხევადი გაზის (LNG) ტერმინალს ქ. ალექსანდროპოლისის სიახლოვეს და იწვევს ინვესტიციებს კიდევ ორი - 5,2 და 2,5 მლრდ კუბ. მეტრის სიმძლავრის ტერმინალების ასაშენებლად, რომლებიც სავარაუდოდ 2025 წელს უნდა დასრულდეს. აღბანეთი ცდილობს ქ. ვლორაში ააშენოს რეგიონული ტერმინალი და გახდეს LNG-ის იმპორტიორი. ასევე, განიხილება „ისტმედის“ (EastMed) გაზსადენის პროექტი, რომელმაც შესაძლოა გადაიტანოს ევროპაში წელიწადში 10, ან შესაძლოა - 20 მლრდ კუბ. მეტრი გაზი ისრაელისა და კვიპროსის ზღვისპირა საბადოებიდან; ანუ ნათლად იკვეთება ე.წ. „ევროკავშირის მეხუთე დერეფანი“ - ისრაელის, კვიპროსის, ყატარის და ირანის გაზმომარაგების წყაროებით. „ტრანსკასპიური გაზსადენის“ პროექტის კონკურენტებია „ცენტრალურაზიური გაზსადენი“ და „თურქმენეთი-ავღანეთი-პაკისტანი-ინდოეთის გაზსადენის“ პროექტი.

5.2 ჩინეთი და ინდოეთი: ენერგეტიკული შუა ღერეფნის მხარეები

თურქმენეთის ეკონომიკა სულ უფრო მეტად ხდება ჩინეთზე ორიენტირებული. ამჟამად პეკინი წარმოადგენს თურქმენული ბუნებრივი აირის უმსხვილეს შემსყიდველს; იმპორტმა 2021 წელს 34 მილიარდ კუბურ მეტრს მიაღწია. რუსეთი მეორე პოზიციასზე: გასულ წელს მოსკოვმა თურქმენეთიდან შეიძინა 10 მილიარდი კუბური მეტრი გაზი, რაც 2020 წელს ნაყიდი რაოდენობის ორმაგია.

თურქმენეთმა მოახერხა მსოფლიოში სიდიდით მეორე - „გალკინიშის“ გაზის საბადოს მეორე ფაზის პეკინიდან დაფინანსების მოპოვება. უკვე ცხადია, რომ ჩინეთის სახელმწიფო ენერგეტიკული კორპორაცია CNPC სამუშაოების უმეტეს ნაწილს განახორციელებს.

აირის სახელმწიფო კომპანია „თურქმენგაზი“ (Turkmengaz) „გალკინიშის“ პროექტის ოპერატორია, თუმცა პროექტის ფინანსები და ტექნიკური ცოდნა ყოველთვის ძირითადად ჩინურ მხარეს ეკუთვნოდა. თურქმენეთმა მიიღო 3 მილიარდი დოლარის სესხი ჩინეთის განვითარების ბანკიდან „გალკინიშის“ განვითარებისთვის 2009 წელს, ორი წლის შემდეგ კი, მან დამატებით მოიპოვა 4,1 მილიარდი დოლარის ტრანში.

წლების განმავლობაში ეს ვალი დაიფარა გაზის ჩინეთში ექსპორტით და, ფაქტობრივად, თანხა პირდაპირ სახელმწიფო ჩინურ კომპანიებს უბრუნდებოდა. CNPC-სთან დაკავშირებული Chuanqing Drilling Engineering Company Limited, ან CCDC, 2000-იანი წლების ბოლოდან ამუშავებს ქაბურღილებს, მილსადენებს და გადამამუშავებელ ქარხნებს „გალკინიშისთვის“. CNPC თავის ვებგვერდზე აღნიშნავს, რომ გაზის თურქმენეთში მოპოვება მნიშვნელოვან გამოწვევებთანაა დაკავშირებული, რადგან იქ წარმოებულ გაზს აქვს გოგირდის მაღალი შემცველობა და შესაბამისად, რთულია დასამუშავებლად. თურქმენეთ-ჩინეთის ეს კომპლექსური ეკონომიკური ურთიერთობა დღემდე გრძელდება, მიუხედავად ამგაბატის მცდელობისა, მოახდინოს კონტრაქტორების დივერსიფიკაცია.

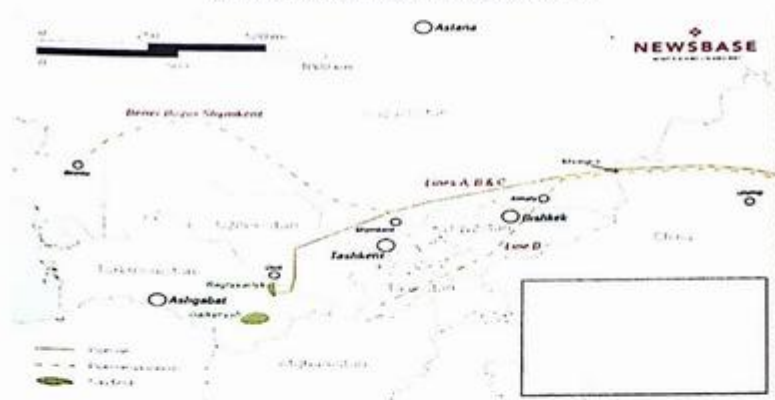
2022 წლის აგვისტოში „გალკინიშში“ გაიმართა სამი ახალი

ქაბურღილის მშენებლობის დაწყების ცერემონია. სამუშაოს შესრულების ხელშეკრულება, ტრადიციულად, გადაეცა ჩინურ CCDC-ს. ამ სამი ქაბურღილის (რომლებიც აშენდება 30 თვის განმავლობაში) გაზი, უნდა შეემატოს ამ საბადოზე უკვე არსებული 45 ქაბურღილის აირს.

თავდაპირველად სამშენებლო კონტრაქტი გაფორმდა დუბაიში ბაზირებულ Gulf Oil & Gas International FZE-სთან, მაგრამ შემდგომში ის გაუქმდა გაღრკვეველი მიზუზების გამო. სავარაუდოდ, უთანხმოება წარმოიშვა ფინანსურ საკითხებთან დაკავშირებით. თურქმენული მედია იუწყებოდა, რომ ახალი ქაბურღილები ანაზღაურდება CNPC-სთვის გაზის მიწოდებით, რითაც ამგაბატი თავს აარილებს მყარი ვალუტის რეზერვების გამოყენების აუცილებლობას. მსგავსად, თურქმენეთის ხელისუფლებამ „ტრანსაზიური გაზსადენის“ (TAGP) მეოთხე, 30 მლრდ კუბ.მეტრი სიმძლავრის ე.წ. „D“ მილის (იხ. ნახაზი 8) ჩინეთში გაყვანაც, გაზის ფასების გადახედვას დაუკავშირა. თურქმენეთის მთავრობა ასევე დიდ იმედებს ამყარებს „ტრანსავლანური გაზსადენის“ (TAPI) პროექტზეც, რომელსაც მხარდაჭერა აქვს აშშ-ს ადმინისტრაციისგან.

ნახაზი 8

ტრანსაზიური გაზსადენი (TAGP)



წყარო: <https://thepeoplesmap.net/project/central-asia-china-gas-pipeline-line-a-line-b-and-line-c/>

5.3 თურქმენეთიდან ჩინეთში გაზის ექსპორტის გაორმაგების ამბიციები და ტრანსსავაჭარო ტრანსპორტი (TAPI)

თურქმენეთი ცდილობს განახორციელოს ჩინეთში ბუნებრივი გაზის ექსპორტის დაახლოებით გაორმაგების გეგმები, რაც გულისხმობს მიწოდების ზრდას წლიურად დაახლოებით 65 მილიარდ კუბურ მეტრამდე. ამ განზრახვის შესახებ ინფორმაციას ავრცელებს თურქმენული საინფორმაციო პორტალი Orient.tm. ეს მიზნები თურქმენებმა განიხილეს მას შემდეგ, რაც თურქმენეთი და ჩინეთი შეთანხმდნენ „გალკინიშის“ გაზის საბადოს მეორე ფაზის განვითარებაზე. ჯერჯერობით ამ ეტაპის დაწყების თარიღი არ არის დაკონკრეტებული. თურქმენეთმა ჩინეთს 2021 წელს მიაწოდა 34 მილიარდი კუბური მეტრი გაზი და გახდა ჩინეთის ბაზრის გაზის უმსხვილესი მომწოდებელი.

გურბანგული ბერდიმუჰამედოვი, თურქმენეთის ყოფილმა პრეზიდენტმა და ქვეყნის პარლამენტის ზედა პალატის ამჟამინდელმა თავმჯდომარემ, 2022 წლის ოქტომბრის დასაწყისში გამოაქვეყნა სტატია, სადაც ხაზგასმით აღნიშნავს, რომ თურქმენეთი მიისწრაფვის გაზარდოს თავისი ბუნებრივი აირის ექსპორტი ჩინეთში.

“ამჟამად ჩვენ ვმუშაობთ თურქმენეთის ბუნებრივი გაზის მიწოდების გაზრდაზე ჩინეთის ეკონომიკის მზარდი მოთხოვნილებისა და თურქმენეთის რესურსების გათვალისწინებით. ჩვენ მზად ვართ საფუძვლიანად განვიხილოთ თურქმენეთიდან ჩინეთში მილსადენის მეოთხე მარშრუტის მშენებლობის შესაძლებლობა”, - განაცხადა გ. ბერდიმუჰამედოვი. ამის თაობაზე ადგილობრივი მედია იტყობინებოდა 2022 წლის 3 ოქტომბერს (NewsBase, 2022).

ქვეყნის პრეზიდენტმა სერდარ ბერდიმუჰამედოვი და ჩინეთის პრეზიდენტმა სი ძინპინმა 2022 წლის სექტემბრის შუარიცხვებში განიხილეს ენერგეტიკისა და სხვა სფეროებში თანამშრომლობა მანხაის თანამშრომლობის ორგანიზაციის (SCO) სახელმწიფოს მეთაურთა საბჭოს 22-ე შეხვედრის ფარგლებში (NewsBase, 2022). პრეზიდენტმა სი ძინპინმა აღნიშნა, რომ „მზა-

რეები დაინტერესებულნი არიან ქვეყნებს შორის თანამშრომლობის მასშტაბის გაფართოებით ბუნებრივი გაზის [წარმოების] და არასასაქონლო სფეროებში“. თურქმენეთის პრეზიდენტმა დაამატა, რომ „თურქმენეთ-ჩინეთის მიმდინარე პარტნიორობა განვითარდა ისეთ სტრატეგიულ სფეროებში, როგორცაა ვაჭრობა, ენერგეტიკული კომპლექსი და ტრანსპორტი - კერძოდ, ტრანსსასაზღვრო ტვირთების გადაზიდვა, ასევე კულტურისა და განათლების სფეროებში.“(NewsBase, 2022).

ჩინეთმა უკანასკნელ წლებში გააფართოვა თავისი ეკონომიკური გავლენა თურქმენეთში და ამჟამად ის მჭიდროდ არის ჩართული ცენტრალური აზიის ქვეყნის ბუნებრივი გაზის ინდუსტრიაში. ჩინური კომპანიები აქტიურად მონაწილეობენ თურქმენეთის ნავთობისა და ენერგეტიკის კომპლექსში.

ასეთი წარმატებული პროექტია „გალჯინიშის“ გაზის საბადო. ის ერთ-ერთი უდიდესია მსოფლიოში, რომლის პოტენციური მოცულობა 27 ტრილიონ კუბურ მეტრზე მეტია. ჩინეთი გაზს „გალჯინიშის“ საბადოდან „ცენტრალური აზია-ჩინეთის მილსადენით“ იღებს. მომდევნო წლიდან მილსადენით წელიწადში 40 მილიარდი კუბური მეტრი გაზის ტრანსპორტირება იგეგმება, მილის მაქსიმალური გამტარუნარიანობაა - 55 მილიარდი კუბური მეტრი. იმავე გაზსადენით ხორციელდება ჩინეთისკენ გაზის გადაზავნა თურქმენეთის „ბაგტიარლიყის“ საბადოდან, რომელიც კონცესიით აქვს აღებული ჩინეთის სახელმწიფო ენერგო კომპანია CNPC-ს.

ეს მონაცემები ნათელ სურათს ქმნის თურქმენეთის გაზის ნაკადების აღმოსავლეთის მარშრუტებზე, და შესაბამისად ბადებს კითხვას - ეყოფა თურქმენეთს გაზი „ტრანსკასპიური გაზსადენის“ შესავსებად? სავარაუდოდ, „ტრანსკასპიურ გაზსადენში“ უზბეკეთიდან ბუნებრივი აირის დამატების გარეშე, დასავლეთის მიმართულებაზე თურქმენული გაზის მოცულობები არასაკმარისი იქნება.

თურქმენეთი, ჩინეთთან აქტიური თანამშრომლობის პარალელურად, ავღანეთის, პაკისტანის და ინდოეთის ბაზრების დაუფლებასაც გეგმავს. „თურქმენეთი-ავღანეთი-პაკისტანი-ი-

ნდოეთი" (TAPI) გაზსადენის პროექტის ახალ სამოქმედო გეგმაზე ავღანეთი და თურქმენეთი შეთანხმდნენ საკმაოდ დიდი ხნის წინ, ჯერ კიდევ 2015 წელს. მშენებლობა 2019 წელს უნდა დასრულებულიყო. ამჟამად, TAPI-ის გაზსადენის პროექტის განხორციელებისათვის ყველა პირობაა შექმნილი - იუწყებოდა KhaamaPress 2022 წლის 10 ოქტომბერს, ავღანეთის საგარეო საქმეთა სამინისტროზე დაყრდნობით (Arif Ahmadi, 2022).

შეხვედრის დაწყებამდე, რომელზეც შეთანხმება გაფორმდა, ავღანეთის მეორე ვიცე-პრემიერმა, მოლა აბდულ ღანი ბარადარმა განაცხადა, რომ ქვეყანა მზადაა პროექტის დასაწყებად და დაამატა, რომ „არსებულმა ვითარებამ შექმნა ოპტიმალური გარემო მისი რეალიზაციისთვის“ (Arif Ahmadi, 2022). ამ წამოწყებას აშშ-იგ უჭერს მხარს, ვინაიდან 2022 წელს, ნატო-ს სამხედროების ქვეყნიდან გასვლის შემდეგ, ამერიკელებმა ადგილობრივი ტომების ბელადები დააინტერესეს ხსენებული გაზსადენის დავაზე, სათანადო ანაზღაურების სანაცვლოდ.

შესაბამისად, ავღანეთის მთავრობაში განაცხადეს, რომ ვარაუდობენ წელიწადში 400 მილიონ დოლარზე მეტ შემოსავალს TAPI-ს ოპერაციებიდან და გაზის ნაკადების მიღებას. პროექტის განხორციელების შემთხვევაში, მილსადენი აიგება თურქმენეთის „გალკინიშის“ გაზის საბადოდან სამხრეთის მიმართულე-ბით.

თავი 6.

ევროპის გაზის ბაზრის გახსნა

შეიარაღებულმა დაპირისპირებამ რუსეთსა და უკრაინას შორის მნიშვნელოვანი გავლენა იქონია ევროკავშირის ე.წ. ფართო შავი ზღვის არეალის (WBSA, რომელიც მოიცავს სამხრეთ კავკასიასაც) ყველა ქვეყნის ენერგეტიკულ უსაფრთხოებაზე. თუმცა, ამ კონფლიქტმა ყველაზე დიდი ზეგავლენა მოახდინა ევროკავშირის გაზის უმთავრეს მიმწოდებელზე - რუსულ კომპანია „გაზპრომზე“.

მიუხედავად იმისა, რომ ომმა შეაფერხა მიწოდების გლობალური ქსელები, ამ ვითარებამ ხელსაყრელი პირობები შექმნა აზერბაიჯანისთვის და მისცა მას კონკურენტული უპირატესობა. G7-ის, ევროპისა და აშშ-ის მიერ რუსეთის ნახშირწყალბადების მიმწოდებლებზე დაწესებული სანქციების ფონზე, აზერბაიჯანს ეძლევა შესაძლებლობა გაზარდოს ბუნებრივი აირის ექსპორტი „სამხრეთის გაზის დერეფნის“ (SGC) მეშვეობით. ეს დერეფანი კვდის შვიდ ქვეყანას (მათ შორის საქართველოს) და ამჟამად უზრუნველყოფს თურქეთისა და სამხრეთ-აღმოსავლეთ ევროპის წლიურად 16 მლრდ კუბ.მეტრი ბუნებრივი აირით მომარაგებას.

ვინაიდან ს/ს „გაზპრომი“ თითქმის მთლიანად გავიდა ევროპის ენერგო ბაზრიდან, აზერბაიჯანი 2024 წლის ბოლოსთვის გეგმავს ახალი საბადოების ათვისებას და მზადაა ინვესტიციებისთვის SGC-ის სიმძლავრის გასაზრდელად, რათა დააკმაყოფილოს სამხრეთ-აღმოსავლეთ ევროპის ბუნებრივი აირის ბაზრის მზარდი მოთხოვნა. კონკრეტულად, საქართველოსა და თურქეთში დამატებითი საკომპრესორო სადგურების მონტაჟით, 2027 წლისთვის შესაძლებელი გახდება გაზის ნაკადის გაორმაგება.

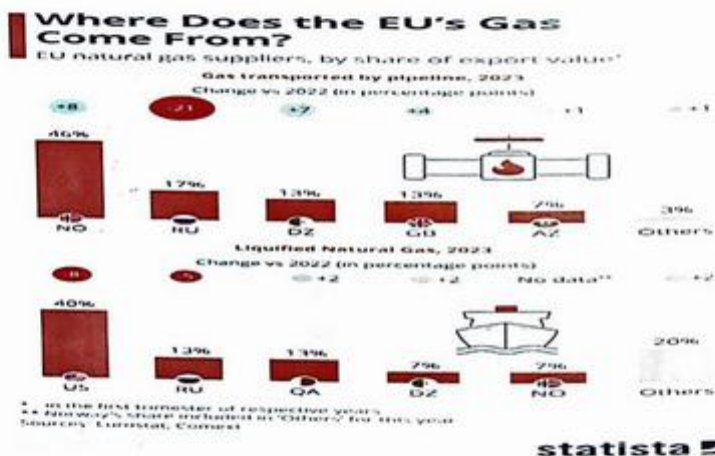
თუმცა, 2024 წლის დასაწყისიდან ევროპის ამ რეგიონში დაიწყო „ვერტიკალური გაზის დერეფნის“ პროექტი, რომელიც SGC-ის პირდაპირ კონკურენციას გაუწევს. ამიტომ, აუცილებელია შესაბამისი ზომების მიღება, რათა დროულად უზრუნველყოფილ იქნას გაზმომარაგების გრძელვადიანი ხელშეკრულებები, რომლებიც

„შაკ-დენიზის“ კონსორციუმს უკვე გაფორმებული აქვს ევროპულ მომხმარებლებთან.

რუსული ბუნებრივი აირის ექსპორტი ევროპაში, რომელიც წინა წლებში ნავთობთან ერთად რუსეთის ფედერაციის ბიუჯეტის შევსების ერთ-ერთ მნიშვნელოვან წყაროს წარმოადგენდა, მკვეთრად შემცირდა, რაც უპირველესად რუსეთ-უკრაინის ომით არის განპირობებული (იხილეთ დიაგრამა 5).

დიაგრამა 5

ევროკავშირში გაზის იმპორტიორები 2023 წლის ბოლოსთვის



წყარო: <https://www.statista.com/chart/31017/eu-lng-and-pipeline-natural-gas-imports-by-country/>

ბოლო პერიოდის ეს მონაცემები ცხადყოფს, რომ ევროკავშირის ენერგეტიკულ ბაზარზე მნიშვნელოვანი ცვლილებები მოხდა. 2022-2023 წლებში აღინიშნა როგორც მილსადენით, ისე თხევადი ბუნებრივი აირის (LNG) იმპორტის მოცულობების მკვეთრი ცვლილება ძირითადი მომწოდებლების მხრიდან.

განსაკუთრებით აღსანიშნავია რუსეთის პოზიციების შესუსტება. თუ 2021 წელს რუსეთიდან მილსადენებით იმპორტირე-

ბული გაზი 150 მლრდ კუბ.მეტრს შეადგენდა, 2023 წლისთვის ეს მაჩვენებელი 43 მლრდ კუბ.მეტრამდე დაეცა, რაც მთლიანი იმპორტის მხოლოდ 17%-ს წარმოადგენს. ეს მკვეთრი კლება კომპენსირებული იქნა სხვა პარტნიორების წილის ზრდით.

აშშ-დან თხევადი გაზის (LNG) იმპორტი მნიშვნელოვნად გაიზარდა - 2021 წლის 18,9 მლრდ კუბ.მ-დან 2023 წელს 56,2 მლრდ კუბ.მ-მდე, რაც იმ წლის LNG-ს მთლიანი იმპორტის 40%-ს შეადგენს. ასევე გაიზარდა ნორვეგიიდან მილსადენებით გაზის იმპორტი - 2021 წლის 79,5 მლრდ კუბ.მ-დან 2023 წელს 87,7 მლრდ კუბ.მ-მდე (ს. პავლიაშვილი, ზ. გარაყანიძე 2024).

ალსანიშნავია ბრიტანეთის, აზერბაიჯანის და ჩრდილოეთ აფრიკის ქვეყნებიდან მილსადენებით გაზის იმპორტის ზრდაც. სხვა პარტნიორებიდან იმპორტმაც მოიმატა - 2021 წლის 41,6 მლრდ კუბ.მ-დან 2023 წელს 62 მლრდ კუბ.მ-მდე, რაც მთლიანი მილსადენებით იმპორტირებული გაზის 3%-ს შეადგენს.

რუსეთის წილი ევროპის ბუნებრივი აირის იმპორტში მკვეთრად შემცირდა. 2022 წლის მეორე კვარტალში ის 23%-ს შეადგენდა არა ევროკავშირის მიმწოდებლებს შორის, მაშინ როცა 2021 წელს ეს მაჩვენებელი თითქმის 40% იყო. ეს კლება გამოწვეული იყო დასავლეთის სანქციებით რუსეთის მიმართ უკრაინაში შეჭრის გამო და "გაზპრომის" მიერ ევროპისთვის გაზის მიწოდების შემცირებით.

2021 წლამდე გერმანია იყო რუსეთიდან ბუნებრივი აირის მთავარი იმპორტიორი, რომელიც მთლიანი ექსპორტის 23,7%-ს იღებდა. მას მოსდევდა თურქეთი 13%-იანი წილით (Extra-EU, 2024).

"გაზპრომმა", რომლის აქციების უმრავლესობას რუსული სახელმწიფო ფლობს, 2023 წელი დაახლოებით 7 მლრდ დოლარის ზარალით დაასრულა, რაც ბოლო 25 წლის განმავლობაში პირველი შემთხვევაა. ევროკომისიის მონაცემებით, "გაზპრომის" წილი ევროკავშირის მილსადენი გაზის იმპორტში 2021 წლის 40%-დან 2023 წელს 8%-მდე შემცირდა (International. The news, 2024).

2023 წელს ევროკავშირი თხევადი გაზის (LNG) იმპორტის დიდ ნაწილს უკვე აშშ-დან იღებდა. ყატარმაც გაზარდა თხევადი გაზის ევროპაში ექსპორტი 15,5 მლრდ კუბ.მეტრამდე. ნორვეგია გახდა ევროკავშირში მილსადენის გაზის უდიდესი მიმწოდებელი, რომე-

ლმაც ბოლო ორ წელიწადში გაზის ექსპორტი 79,5 მლრდ კუბ.მ-დან 87,8 მლრდ კუბ.მ-დე გაზარდა (Tim Wallace. The Telegraph 2024).

2023 წელს ევროკავშირში გაზის მთავარი მომწოდებლები იყვნენ ნორვეგია და შეერთებული შტატები. ნორვეგიამ უზრუნველყო ევროპაში გაზის მთელი იმპორტის თითქმის 30%. დამატებით მნიშვნელოვან მომწოდებლებს შორის არიან ჩრდილოეთ აფრიკის ქვეყნები, დიდი ბრიტანეთი და ყატარი.

ეს ცვლილებები ასახავს ევროკავშირის მცდელობას, მოახდინოს თავისი ენერგეტიკული ბაზრის დივერსიფიკაცია და შეამციროს დამოკიდებულება ერთ მიმწოდებელზე, რაც ზრდის ენერგეტიკულ უსაფრთხოებას რეგიონში.

ცხრილი 2

გაზის იმპორტიორები ევროპაში

ქვეყანა/წილი	გაზის იმპორტის წილები 2023 წ. ევროკავშირში	
ნორვეგია	30,3%	87,8 მლრდ კუბ.მ
აშშ	19,4%	56,2 მლრდ კუბ.მ
ჩრდილოეთ აფრიკა	14,1%	41 მლრდ კუბ.მ
რუსეთი (მილსადენი)	8,7%	25,1 მლრდ კუბ.მ
რუსეთი (თხევადი LNG)	6,1%	17,8 მლრდ კუბ.მ
დიდი ბრიტანეთი	5,7%	16,6 მლრდ კუბ.მ
ყატარი	5,3%	15,5 მლრდ კუბ.მ
სხვა	10,3%	29,9 მლრდ კუბ.მ.

წყარო: ევროკომისია, ENTSO-G-სა და Refinitiv-ზე დაყრდნობით; <https://www.consilium.europa.eu/en/infographics/eu-gas-supply/>.

ევროკავშირის ენერგეტიკულ ბაზარზე მიმდინარეობს მნიშვნელოვანი ცვლილებები, რომელთა შორის განსაკუთრებით აღსანიშნავია ტანკერებით თხევადი ბუნებრივი აირის (LNG) იმპორტის ზრდა. ეს პროცესი პარალელურად მიმდინარეობს რუსული მილსადენების დაკეტვასთან ერთად. 2023 წელს ევროკავშირმა რეკორდული რაოდენობის LNG შემოიტანა - 120 მილიარდ კუბურ მეტრზე მეტი.

ამშ-მ მნიშვნელოვნად გააძლიერა თავისი პოზიციები ამ სფეროში და 2023 წელს ევროკავშირის LNG-ს უმსხვილეს მიმწოდებლად მოგვევლინა. ამერიკული გაზი ამჟამად წარმოადგენს ევროკავშირის მთლიანი LNG იმპორტის 50%-ზე მეტს. აღსანიშნავია, რომ 2023 წელს, 2021 წელთან შედარებით, ამშ-დან იმპორტი სამმაგად გაიზარდა, რაც მიუთითებს ამ ქვეყნის მზარდ როლზე ევროპის ენერგეტიკულ ბაზარზე.

ევროკავშირში LNG-ს უმსხვილესი იმპორტიორების სიაში ლიდრობენ: საფრანგეთი, ესპანეთი, ნიდერლანდები, ბელგია და იტალია. ეს ინფორმაცია ასახულია ცხრილ 2-ში, სადაც წარმოდგენილია LNG-ს რეგაზიფიკაციის ტერმინალები. დამატებით, ნახაზი 10 გვთავაზობს თხევადი გაზის (LNG) რეგაზიფიკაციის ტერმინალების გეოგრაფიულ განლაგებას ევროკავშირის საზღვაო სანაპიროებთან, რაც ნათელ წარმოდგენას გვიქმნის ამ ინფრასტრუქტურის მნიშვნელობაზე.

პარალელურად, დიაგრამა 5 გვაჩვენებს რუსეთის მილსადენის გაზის წილის მკვეთრ შემცირებას ევროკავშირის იმპორტში. თუ ომამდე, 2021 წელს, ეს მაჩვენებელი 40%-ს შეადგენდა, 2023 წლისთვის ის დაახლოებით 8%-მდე დაეცა. კიდევ უფრო საინტერესოა, რომ 2024 წლის დასაწყისში რუსეთის მილსადენის გაზისა და LNG-ს წილმა ერთად შეადგინა ევროკავშირის გაზის მთლიანი იმპორტის 15%-ზე ნაკლები.

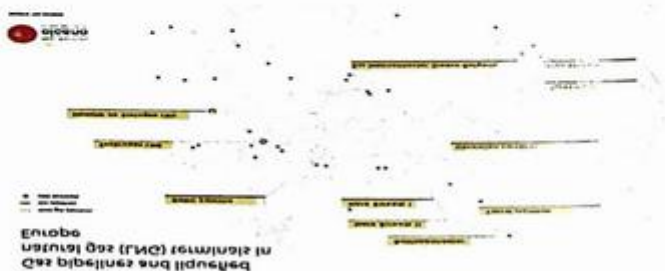
რუსული გაზის მოხმარების ასეთი მკვეთრი შემცირება ძირითადად ორი ფაქტორით არის განპირობებული: პირველი, ამერიკული LNG იმპორტის მნიშვნელოვანი ზრდით და მეორე, ევროკავშირში გაზის მოხმარების შემცირებით. ეს ტენდენციები მიუთითებს ევროკავშირის მცდელობაზე, გაზარდოს თავისი ენერგეტიკული უსაფრთხოება მიწოდების წყაროების დივერსიფიკაციით და შეამციროს დამოკიდებულება ერთ მიმწოდებელზე, კონკრეტულად კი რუსეთზე.

ეს ცვლილებები ასახავს ევროკავშირის ენერგეტიკული პოლიტიკის მნიშვნელოვან ტრანსფორმაციას, რომელიც მიმართულია ენერგეტიკული დამოუკიდებლობის გაზრდისკენ და ბაზრის მეტი მოქნილობისკენ. LNG-ს მზარდი როლი და რეგაზიფიკაციის

ინფრასტრუქტურის განვითარება ხელს უწყობს ევროკავშირის ადაპტაციას ახალ გეოპოლიტიკურ რეალობასთან და ენერგეტიკული უსაფრთხოების გაძლიერებას.

ნახაზი 10

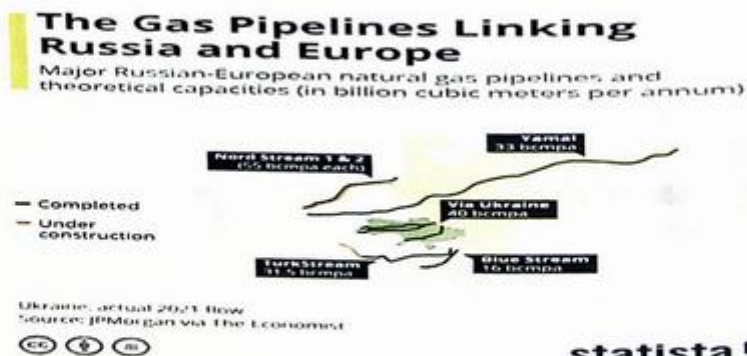
თხევადი გაზის (LNG) რეგაზაციის ტერმინალების ე/კავშირში



წყარო: <https://www.realinstitutoelcano.org/en/policy-paper/the-future-of-russian-gas-in-the-eu/>

ნახაზი 11

რფ-უკრაინის ომამდე რუსეთის მილსადენის გაზის წილი ევროკავშირის იმპორტში



წყარო: JP Morgan via the Economist <https://www.statista.com/chart/26769/russian-european-gas-pipelines-map/>.

წიგნის ამ ნაწილში ჩვენ ვასაბუთებთ, რომ რუსეთ-უკრაინის კონფლიქტმა გამოიწვია სამხრეთ-აღმოსავლეთ ევროპის გაზის ბაზრის მონოპოლიური სტრუქტურის რღვევა. კონკრეტულად, 2022-2023 წლების განმავლობაში რუსული კომპანია “გაზპრომის” ჰორიზონტალური კონცენტრაციის გზით დომინირების შესუსტებამ ამ ბაზარზე შექმნა ახალი შესაძლებლობები. წარმოქმნილი მოთხოვნის დაკმაყოფილება შესაძლებელია თხევადი ბუნებრივი აირის (LNG) ე.წ. “ვერტიკალური გაზის ღერეფნით”.

2024 წლის დასაწყისიდან აქტიურად მიმდინარეობს ამ ახალი “ვერტიკალური გაზის ღერეფნის” განვითარება, რომელიც ორიენტირებულია იმავე სამხრეთ-აღმოსავლეთ ევროპის ბაზარზე. ეს ინიციატივა პოტენციურ საფრთხეს უქმნის ევროკავშირის “სამხრეთის გაზის ღერეფნის” (EU SGC) გაფართოების გეგმებს, რომელიც საქართველოზე გადის. კერძოდ, არსებობს რისკი, რომ ვერ განხორციელდეს 2027 წლისთვის დაგეგმილი EU SGC-ის მილსადენების გამტარუნარიანობის გაორმაგება.

ამ პროცესებს ხელს უწყობს “გაზპრომის” მიერ ევროპული ბაზრის მნიშვნელოვანი ნაწილის დაკარგვაც. ეს ფაქტორი კიდევ უფრო ამძაფრებს კონკურენციას და ზრდის ალტერნატიული მიწოდების გზების, მათ შორის LNG-ს “ვერტიკალური ღერეფნის”, მნიშვნელობას.

ამგვარად ჩვენ ვხედავთ, რომ გეოპოლიტიკურმა მოვლენებმა გამოიწვია არა მხოლოდ არსებული ბაზრის სტრუქტურის ცვლილება, არამედ შექმნა ახალი კონკურენტული გარემო, სადაც სხვადასხვა პროექტები და ინიციატივები ერთმანეთს უპირისპირდება. ეს დინამიკა მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს რეგიონულ ენერგეტიკულ უსაფრთხოებაზე და ეკონომიკურ ინტერესებზე, განსაკუთრებით ისეთი ქვეყნებისთვის, როგორც საქართველოა, რომელიც მნიშვნელოვან როლს ასრულებს ტრანზიტული ქვეყნის სტატუსით.

6.1 ს/ს „გაზპრომის“ „ეროვნული ლიდერობა“ წარსულს მიეცა

ბუნებრივი აირის, როგორც მნიშვნელოვანი საყოფაცხოვრებო და ეკონომიკური საწვავის ტიპის, დომინანტური პოზიცია შედარებით ახალი მოვლენაა. მისი წამყვანი როლი გასული საუკუნის სამოცდაათიანი წლებიდან იწყება.

XXI საუკუნის დასაწყისში ბუნებრივი აირის ტრანსპორტირების ძირითად საშუალებას მილსადენები წარმოადგენდა. კერძოდ, გაზის მინიმუმ 90% გადაადგილდებოდა უშუალოდ მიმწოდებლიდან მომხმარებლამდე მილსადენების საშუალებით. დანარჩენი ნაწილი კი, გათხევადებული ფორმით (LNG), ნავთობის მსგავსად, ტანკერებით გადაიზიდებოდა (Z. Garakanidze, N. Garakanidze, 2013).

თუმცა, ბოლო წლებში LNG-ის როლი მნიშვნელოვნად გაიზარდა. საერთაშორისო LNG იმპორტიორთა გაერთიანების (GIIGNL) მიერ გამოქვეყნებული ანგარიშის თანახმად, 2021 წელს LNG-ის გლობალური ვაჭრობის მოცულობა, 2020 წელთან შედარებით, 4,5%-ით გაიზარდა და 513,7 მილიარდ კუბურ მეტრს (ანუ 372,3 მილიონ ტონას) მიაღწია.

განსაკუთრებით აღსანიშნავია, რომ 2022 წლის დასაწყისისთვის LNG-მ უკვე დაიკავა გაზის გლობალური ბაზრის თითქმის 40%. ეს მაჩვენებელი მიუთითებს LNG-ის სწრაფ ზრდაზე და მის მზარდ მნიშვნელობაზე გლობალურ ენერგეტიკულ ბაზარზე. შესაბამისად, მილსადენებით ტრანსპორტირებული გაზის წილი, მიუხედავად იმისა, რომ კვლავ დომინანტურია, შემცირდა დაახლოებით 60%-მდე.

ეს ცვლილება ასახავს ენერგეტიკული ბაზრის მნიშვნელოვან ტრანსფორმაციას, რომელიც ხასიათდება მიწოდების წყაროების დივერსიფიკაციით და ტრანსპორტირების მეთოდების მოქნილობის ზრდით. LNG-ის წილის ასეთი მკვეთრი ზრდა მიუთითებს გლობალური ენერგეტიკული ლანდშაფტის ცვლილებაზე, რაც გავლენას ახდენს როგორც ეკონომიკურ, ისე გეოპოლიტიკურ დინამიკაზე.

2021 წელს თხევადი ბუნებრივი აირის დაახლოებით 73% (375 მილიარდი კუბური მეტრი, ანუ 271,8 მილიონი ტონა) აზიურმა სახელმწიფოებმა მოიხმარეს. ამავდროულად, გლობალური

თხევადი ბუნებრივი აირის მოცულობის მხოლოდ 36,6% გაიყიდა მოკლევადიან ბაზარზე, ანუ მცირე რაოდენობებით, ხოლო დანარჩენი - ხანგრძლივი პირდაპირი კონტრაქტებით (M. Katkov, 2022), რაც უგულვებელყოფს თავისუფალი ფასწარმოქმნის პრინციპს და წარმოადგენს კლასიკურ „ჰორიზონტალურ კონსოლიდაციას“. საერთოდაც კონკურენციის სააგენტოს მიხედვით „...ჰორიზონტალური კონსოლიდაციისას, მისი მონაწილე სუბიექტები ფუნქციონირებენ იდენტურ პროდუქციულ და გეოგრაფიულ სეგმენტზე და, შესაბამისად, წარმოადგენენ პირდაპირ კონკურენტებს.“ (საერთოდაც კონკურენციის სააგენტო, gcca.gov.ge).

გარდა ამისა, ბუნებრივი აირი, როგორც ყველა ნახშირწყალბადი, წარმოადგენს სამრეწველო ნედლეულს და მისგან იწარმოება მსოფლიო ელექტროენერჯის მეოთხედი. ის ეკოლოგიურად სუფთა და უნივერსალური საწვავია. სხვა ტიპის საწვავთან შედარებით, მისი ეკოლოგიური უპირატესობები განაპირობებს მისი მოპოვების სწრაფ ზრდას, განსაკუთრებით სათბურის აირების ემისიის შემცირებისა და ატმოსფეროს დაცვის კუთხით, რაც 2018 წლის პარიზის შეხვედრის შემდეგ, ევროკავშირში პრიორიტეტულ საკითხად იქცა.

ზემოხსენებული მონაცემები ხაზს უსვამს, თუ როგორ დაანგრია რუსეთის ლიდერის უკრაინაში შეჭრამ ე.წ. „ეროვნული ჩემპიონი“ სახელმწიფო მონოპოლია, რამაც გამოიწვია მისი შემოსავლის ძირითადი წყაროს - ევროპაში რეალიზაციის კლება. 2023 წლისთვის „გაზპრომის“ ჯამური შემოსავალი შემცირდა 8,5 ტრილიონ რუბლამდე (30 პროცენტით), ხოლო გაზის ადგილობრივ და საერთაშორისო ბაზრებზე გაყიდვები - 8,4 ტრილიონი რუბლიდან 4,1 ტრილიონ რუბლამდე. კორპორაციის აქციები წინა წელთან მიმართებაში 4,4 პროცენტით გაუფასურდა დასავლური სანქციების შედეგად. რუსი ექსპერტების უმრავლესობა 2023 წელს მცირე მოგებას მაინც ვარაუდობდა, თუმცა მათი განცხადებით, ზარალმა აჩვენა, რომ „გაზპრომი“, ერთ დროს ფინანსურად მძლავრი „ეროვნული ჩემპიონი“, რომელიც იყენებდა თავის გავლენას, როგორც გეოპოლიტიკურ ინსტრუმენტს, ვერ მოერგო ევროკავშირის ბაზრის დაკარგვას.

ს/ს „გაზპრომის“ შემოსავალი საზღვარგარეთ ბუნებრივი აირის რეალიზაციიდან 7,3 ტრილიონი რუბლიდან 2022 წელს, შემცირდა 2,9 ტრილიონ რუბლამდე - 2023 წელს. ეს კლება, ექსპერტების შეფასებით, გამოწვეული იყო ს/ს „გაზპრომის“ მიერ ევროპული ბაზრის დაკარგვით 2021-2023 წლებში (იხ. ნახაზი 12), სადაც ფუნქციონირებს „ძმობა“- Brotherhood ანუ ურენგოი-პომარი-უჟგოროდის უკრაინაზე გამავალი ერთადერთი 2024 წლის დასასრულამდე მოქმედი მარშრუტი, სხვა დანარჩენი - კონფლიქტის შედეგად შეჩერებული გაზსადენებია). პარალელურად, ევროპულმა სახელმწიფოებმა, ს/ს „გაზპრომის“ ჩანაცვლების ძიებაში, მოლოდინზე მეტი პროგრესი განიცადეს (იხ. ნახაზი 10). სპეციალისტების აზრით, ის რაც ერთ დროს რუსეთის ფედერაციის წამყვანი ბიზნესი იყო - ბუნებრივი აირის მიწოდება ევროპისთვის, ამჟამად წაგებიანი გახდა, რომელიც ნაწილობრივ ბალანსდება რუსული ნავთობის გასაღებიდან მიღებული მოგებით.

ნახაზი 12

ს/ს „გაზპრომის“ ევროპული გაზსადენები



წყარო: <https://en.wikipedia.org/wiki/2022%E2%80%932023>

Russia%E2%80%93European_Union_gas_dispute#/media/File:Major_russian_gas_pipelines_to_europe.png

2023 წელს ნავთობის, გაზის კონდენსატისა და ნავთობპროდუქტების დარგის შემოსავალი გაიზარდა 4,1 ტრილიონ რუბლამდე, ანუ 4,3 პროცენტით წინა წელთან შედარებით, რაც მიუთითებს, თუ რამდენად შედეგიანად უმკლავდებიან რუსი ექსპორტიორები დასავლეთის მცდელობებს, ხშირად „არასრული სანქციების“ გამოყენებით, შუზღუდონ კრემლის შემოსავალი ნავთობის რეალიზაციიდან.

თუმცა, მოსკოვის ძალისხმევა, როგორც გაირკვა, არასაკმარისი აღმოჩნდა „გაზპრომის“ დანაკარგების შესამცირებლად. „გაზპრომი“ წარსულში იყო გიგანტური კორპორაცია, თავისი ნავთობის საწარმოთი, გაზპრომნეფტიო,“ - აღნიშნა სერგეი ვაკულენკომ, ბერლინში „კარნეგის რუსეთის ევრაზიის ცენტრის“ წამყვანმა მკვლევარმა. თუმცა, „...გასულ წელს „გაზპრომნეფტმა“ რეალიზაციით თითქმის იმდენივე გამოიმუშავა, რამდენიც „გაზპრომის“ გაზის ბიზნესმა და მოიტანა მოგება, რომელიც უტოლდება 2022 წლის გაზის სეგმენტის მოგების ორ მესამედს, - მიუხედავად იმისა, რომ „გაზპრომნეფტი“ მისი დამფუძნებლის - „გაზპრომის“ ქონების მხოლოდ მეოთხედია“ - ასევე ხაზი გაუსვა ს. ვაკულენკომ (meduza.io, 2024).

2023 წელს გაიზარდა გაზპრომის საოპერაციო ხარჯები და კაპიტალური ინვესტიციები, რამაც კიდევ უფრო გააღრმავა ზარალი, მიუხედავად იმისა, რომ კომპანიის სირთულეები თვალსაჩინო გახდა - დაამატა სერგეი ვაკულენკომ (meduza.io, 2024). მართალია ს/ს „გაზპრომის“ ახალი საექსპორტო გზების ძიება 2023 წელს ოდნავ გაძლიერდა, მაგრამ ექსპერტების შეფასებით, დაკარგული ევროპული გაყიდვების წილი, ახალ ბაზრებთან მიმართებაში, მაინც მნიშვნელოვანია.

კრემლი და ს/ს „გაზპრომი“ ირწმუნებიან, რომ გამოსავალია რუსული გაზის მზარდი ჩინური შეძენები, რაც თითქოსდა საბოლოოდ შეცვლის დასავლეთს. თუმცა უკვე ცხადია, რომ ჩინეთსა და ცენტრალურ აზიაში გაზის მიწოდება ვერ ჩაანაცვლებს ევროპულ ბაზარს სრულფასოვნად. ეს ნათლად არის წარმოჩენილი meduza.io-ს ანალიტიკოსების მარტივი გაანგარიშებებით:

-„გაზპრომმა“ ჩინეთს 2023 წელს 22,7 მილიარდი კუბ. მეტრი გაზი მიაწოდა. სერგეი ვაკულენკოს მიერ შემოთავაზებული ჩინური

კონტრაქტის ფასის ფორმულის გამოყენებით, ირკვევა, რომ გაზის მიწოდების ღირებულება საშუალოდ \$245 შეადგენდა ათას კუბ.მეტრზე - ეს უდრის \$5,5 მლრდ წლიურ შემოსავალს (ანუ 500 მლრდ რუბლს მიმდინარე გაცვლითი კურსით);

-ვივარაუდოთ, რომ იდენტური მოცულობა (22,7 მილიარდი კუბ.მეტრი) რუსეთიდან მიეწოდებოდა ევროპულ ბაზარს, სადაც 2023 წელს გაზის საშუალო ფასი 550 დოლარს შეადგენდა ათას კუბ.მეტრზე. ამ სცენარში, „გაზპრომი“ მიიღებდა 12,5 მლრდ დოლარს (ანუ 1,1 ტრილიონ რუბლს) - ანუ სულ მცირე ორმაგად მეტს, ვიდრე გაზის ჩინეთში რეალიზაციით (meduza.io, 2024).

აღსანიშნავია, რომ 2025 წელს „გაზპრომის“ ერთადერთი დარჩენილი ევროპული ექსპორტის არხი (გაზსადენი „ბრატსტვო“ - Brotherhood, იხ. ნახაზი 12) სავარაუდოდ, განახევრდება და გამტარუნარიანობა წლიურად 12 მლრდ კუბ.მეტრამდე დაიკლებს, თუ გაზის ტრანზიტი უკრაინაზე არ აღდგება. ამჟამად ევროპულ ბაზარზე სამომავლო კონტრაქტი, ანუ 2025 წელს მისაწოდებელი გაზის ფასი, საშუალოდ 400 დოლარს შეადგენს ათას კუბ.მეტრზე და ეს ნიშნავს, რომ უკრაინის გავლით გაყიდვების შეწყვეტით, „გაზპრომი“ ყოველწლიურად დაკარგავს დაახლოებით 3 მლრდ დოლარს, ანუ 272 მლრდ რუბლს, არსებული გაცვლითი კურსით (meduza.io, 2024). OPEC-ის 2024 წლის ანგარიშში მეორეს მხრივ, გამოთქმულია პროგნოზი 2025 წლისთვის აზერბაიჯანის ნავთობ-მოპოვების შედარებითი სტაბილური დონის მიღწევაზე 700 ათ. ბარელამდე დღეში (www.opec.org, 2024).

6.2 ევროპაში გაზის მიწოდება ორმაგდება, მაგრამ ნავთობის - იკლებს

აზერბაიჯანული ბუნებრივი აირი, როგორც ჩანს, ეტაპობრივად იპყრობს სამხრეთ-აღმოსავლეთ ევროპის ბაზარს. მაგალითად რუმინეთი, რომელიც „ტრანსბალკანური გაზსადენით“ 1980-იანი წლებიდან რუსულ ბუნებრივ აირს მოიხმარდა, 2023 წლიდან კასპიურ ბუნებრივ აირზე გადაერთო. „აზერბაიჯანის რესპუბლიკის სახელმწიფო ნავთობკომპანიის“ (SOCAR) და რუმინული საწარმო Romgaz-ის მიერ 2023 წლის 3 თებერვალს დადებული

პირველი მიწოდების შეთანხმების ვადა 2024 წლის 31 მარტს ამოინერა. ამ ხელშეკრულებით რუმინეთმა 1 მლრდ კუბ.მეტრი ბუნებრივი აირი მიიღო. მიწოდება განხორციელდა საბერძნეთ-ბულგარეთის დამაკავშირებელი მილსადენის (IGB) საშუალებით TAP (Trans Adriatic Pipeline) გამომავალი პუნქტიდან კომოტინში (საბერძნეთი), ბულგარეთის ქალაქ სტარა ზაგორას გავლით რუმინეთში და შემდგომ ბულგარეთი-რუმინეთი-უნგრეთი-ავსტრია (BRUA) გაზსადენის ქსელის მეშვეობით (იხ. ნახაზი 13).

კომპანია SOCAR-მა ინიციატივა გამოთქვა გააგრძელოს ზემოხსენებული ხელშეკრულება 2026 წლამდე. ეს გადაწყდა 2024 წლის 1 აპრილს, კონტრაქტის ვადის გასვლის შემდეგ, როდესაც აზერბაიჯანს ესტუმრა რუმინეთის ენერგეტიკის მინისტრი სებასტიან იოან ბურდუია. შეხვედრებზე განიხილეს აზერბაიჯანიდან რუმინეთში თხევადი ბუნებრივი აირის მიწოდების პერსპექტივები, განსაკუთრებული აქცენტი გაკეთდა საქართველოს ყულევის პორტში SOCAR-ის BST Ltd. ტერმინალზე LNG-ის წარმოების შესაძლებლობაზე, რასაც მოჰყვება მისი გადაზიდვა რუმინეთის პორტ კონსტანტაში. ეს პროექტი მიჩნეულია უადრესად მნიშვნელოვნად, არა მხოლოდ რუმინეთის ენერგეტიკული უსაფრთხოების, არამედ მთლიანად ევროკავშირის ენერგეტიკული უსაფრთხოების გასამყარებლად. რუმინეთი და საქართველო ევროპაში შავი ზღვით აზერბაიჯანული ბუნებრივი აირის სატრანზიტო მარშრუტად ჩამოყალიბდება, რაც ბრიუსელისთვის თურქეთის მონოპოლიური სატრანზიტო დომინირებისგან განთავისუფლების ეფექტური საშუალებაა.

ბრიუსელის ტრანზიტზე თანამშრომლობის დაწყება ბაქოსთან მოხდა 2023 წელს, როდესაც ევროკავშირმა რუსული ბუნებრივი აირის უდიდესი ნაწილის იმპორტი შეწყვიტა, და როდესაც ურსულა ფონ დერ ლაიენი, ევროკომისიის ხელმძღვანელი, ეწვია ბაქოს აზერბაიჯანის ლიდერ ილჰამ ალიევთან შესახვედრად. მათ ხელი მოაწერეს 10 მლრდ კუბ.მეტრის ბუნებრივი აირის მიწოდების შეთანხმებას ევროპის ენერგეტიკული უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად. „შესაბამისად, ევროკავშირმა გადაწყვიტა რუსეთის დივერსიფიკაცია მოახდინოს და მიმართოს უფრო საიმედო პარტ-

ნიორებს. და მოხარული ვარ, რომ მათ შორის აზერბაიჯანს მივიჩნევ”, - განაცხადა ფონ დერ ლაიენმა ი. ალიევთან საუბრისას. ი. ალიევს მან მიმართა სიტყვებით: “...ნამდვილად ხართ ჩვენთვის მნიშვნელოვანი ენერგეტიკული მოკავშირე და ყოველთვის იყავით სანდო”(EU and Azerbaijan..., 2022).

ბულგარეთ-სერბეთის დამაკავშირებელი მილსადენის გახსნის ღონისძიებაზე ქ. ნისში (სერბეთი) მოგვიანებით ი. ალიევმა (იხ. ნახაზი 13) განაცხადა, ბაქო ესწრაფვის ამბიციურ მიზანს, გააორმაგოს თავისი ბუნებრივი აირის ექსპორტი ევროპაში 2027 წელს. ეს ნიშნავს, რომ აზერბაიჯანს მოუწევს არა მხოლოდ გაზარდოს ბუნებრივი აირის რაოდენობა, არამედ მნიშვნელოვნად გააფართოვოს „სამხრეთის გაზის დერეფნის“ (SGC) სამი ძირითადი გაზსადენის, მათ შორის საქართველოზე გამავალი „სამხრეთკავკასიური მილსადენის“ გამტარუნარიანობა. ეს მარშრუტი (იხ. ნახაზი 12) სასიცოცხლო მნიშვნელობის არტერიაა აზერბაიჯანული ბუნებრივი აირის კასპიის ზღვის სანაპიროებიდან უშუალოდ სამხრეთ-აღმოსავლეთ ევროპულ ბაზრებზე მისაწოდებლად (Statement by President, 2022).

2024 წლის დასაწყისისთვის, ამ მიზნით, თანდათან გაიზარდა აზერბაიჯანული ბუნებრივი აირის წარმოება და გატანა. კონკრეტულად, 2024 წელს აზერბაიჯანი იყო მე-4 უმსხვილესი ბუნებრივი აირის მომწოდებელი ევროკავშირისთვის ალჟირის, ნორვეგიის, დიდი ბრიტანეთისა და რუსეთის შემდეგ. ბულგარეთი, იტალია და საბერძნეთი წარმოადგენენ აზერბაიჯანული ბუნებრივი აირის ძირითად მომხმარებლებს სამხრეთ-აღმოსავლეთ ევროპაში. 2023 წელს მათ გაზარდეს ექსპორტი ევროპაში რეკორდულ რაოდენობებამდე - ევროსტატის მონაცემების თანახმად დაახლოებით 12,9 მლრდ კუბ. მეტრამდე. ნახაზი 11-დან ირკვევა, რომ 2022 წლამდე ევროკავშირი დაახლოებით 150 მლრდ კუბ. მეტრი ბუნებრივი აირის შემოტანას ახორციელებდა რუსეთიდან, საიდანაც დაახლოებით 25 მლრდ კუბ.მეტრი კვლავ მიუწოდება მას მილსადენებით თურქეთისა („ცისფერი და თურქული ნაკადები“) და უკრაინის („ბრატსტოვ“ - Brotherhood) მარშრუტით, მაშასადამე, ისევ საკმარისზე მეტია გაზზე დაუფარავი მოთხოვნა.

აზერბაიჯანული ნავთობის გატანა, ბუნებრივი აირის

სექტორის მეტ-ნაკლები წარმატებების ფონზე, უკვე დიდი ხანია მცირდება. თავდაპირველად აზერბაიჯანი ძირითადად, ნავთობის გამტანი იყო. ბუნებრივი აირის ბიზნესი შედარებით ახალია ბაქოსთვის და მიუხედავად იმისა, რომ აზერბაიჯანი კვლავ აწარმოებს ნავთობის გატანას, ბოლო წლებში მოპოვების და მიწოდების რაოდენობა მცირდება - ნავთობის გატანის შემცირება აზერბაიჯანის ეკონომიკისთვის მნიშვნელოვანი ფაქტორი ხდება. მთავრობა წინასწარმეტყველებს, რომ 2024 წელს ნავთობის მოპოვება შემცირდება დაახლოებით 29,5 მილიონ ტონამდე, ანუ სულ რაღაც 600 000 ბარელამდე დღეში (bpd), რაც 3,3%-ით ნაკლებია 2023 წლის მაჩვენებელზე. ნათელი ხდება, რომ ეს კლება უფრო ფართო ტენდენციის ნაწილია და წარმოების რაოდენობის თანდათანობით შემცირება 2027 წლისთვის 8,8%-მდეა მოსალოდნელი. აზერბაიჯანის მთავრობა ვარაუდობს, რომ წარმოების რაოდენობა კვლავ შემცირდება და მოპოვება 2027 წლის ბოლოსთვის დაახლოებით 26,9 მილიონ ტონამდე შემცირდება. მეორე მხრივ, OPEC 2024 წლის იანვრის ანგარიშში წინასწარმეტყველებს 2024-2025 წლებში აზერბაიჯანის მოპოვების შედარებით სტაბილურობას 700 000 ბარელამდე დღეში (www.opec.org, 2024). კასპიის აზერბაიჯანის ენტრალური აღმოსავლეთის (ACE) ველზე, მეშვიდე პლატფორმა იქნება სავარაუდოდ, მოპოვების სტაბილიზაციის ხელშემწყობი ძირითადი ფაქტორი (www.opec.org, 2024).

შიდა ნავთობის მოპოვების შემცირების ფონზე, აზერბაიჯანი ცდილობს გააძლიეროს თავისი პოზიცია, როგორც ყაზახური ნავთობის სატრანზიტო ჰაბმა. 2023 წლის მესამე თვეში SOCAR-მა გამოაცხადა ყაზახური ნავთობის გადაზიდვის დაწყება ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის (BTC) მილსადენით, რომელიც აერთიანებს კასპიის ზღვის ნავთობის საბადოებს თურქეთის ნავთობის ტერმინალებთან ხმელთაშუა ზღვის სანაპიროზე. ყაზახური ნავთობის პირველი მარაგი მისი უზარმაზარი „თენგიზის“ საბადოდან აზერბაიჯანის „სანგაჩალის“ ტერმინალში ჩამოიტანეს 2024 წლის 23 მარტს ტანკერით „პრეზიდენტი ჰეიდარ ალიევი“. ამასთან, ყაზახური ნავთობი კაშაგანის გაზონდენსატური საბადოდან ტანკერით „აკადემიკოსი ხოშბახტ იუსიფზადე“ აზერბაიჯანის ალიატის

ნავსაყუდელში გადმოიტვირთა. ყაზახური ნავთობის შემდგომი გადაზიდვა აქტაუს ნავსადგურიდან 2024 წლის 27 მარტს განხორციელდა ტანკერით „შუმა“.

ყაზახური ნავთობის ტრანსპორტირება ჯეიჰანში BTC-ით და შემდგომ ტანკერებით მსოფლიოს სხვა კუთხეებში წარმოადგენს SOCAR-ისა და სახელმწიფო მფლობელობაში არსებული ნავთობისა და გაზის კორპორაცია KazMunayGas-ის შეთანხმების ნაწილს, რომელიც უზრუნველყოფს წელიწადში 1,5 მილიონი ტონა ნავთობის გადატანას. ამ მიზნით SOCAR-მა 2022 წელს „სანგაჩალის“ ტერმინალში მილსადენის ქსელის გაფართოება განახორციელა.

ქართულმა მედია საშუალებებმა, საქართველოს ეკონომიკის მინისტრის, ლევან დავითაშვილის განცხადებაზე დაყრდნობით, 2024 წლის მარტის შუა პერიოდში გაავრცელეს ცნობა, რომ ნავთობის გადაზიდვა ბაქო-სუფსას მილსადენით, რომელიც კასპიიდან შავი ზღვის სანაპირომდეა გაჭიმული, 2024 წლის ბოლოსთვის განახლდა (Eropetime, 2024).

აზერბაიჯანული მხარის პოზიცია უაღრესად მნიშვნელოვანია მილსადენის ექსპლუატაციისთვის და ამ საკითხზე საქართველოს ხელისუფლება აქტიურ დიალოგშია ჩართული, რადგან ეს მილსადენი აზერბაიჯანის ნავთობზე 1999 წლის გაზაფხულიდან ფუნქციონირებს. ამჟამად განიხილება სხვა ტიპის - ყაზახური ნავთობის გადაზიდვა. „ვვარაუდობ, ძირითად საკითხებში ნათელი სურათი გვექნება და იმედს ვიტოვებთ, რომ ამ ნავთობის ტრანზიტი (ყაზახეთიდან) ამოქმედდება. მომავალში ვფიქრობთ, 1 მილიონ ტონაზე მეტი ნავთობის დამუშავება შეგვეძლება,“ - განაცხადა დავითაშვილმა (Eropetime, 2024).

ბაქო-სუფსას მილსადენს 5 მილიონ ტონამდე ნავთობის გადატანის პოტენციალი აქვს. 1999 წლის გაზაფხულიდან ეს მილსადენი გამოიყენებოდა კასპიის ზღვაში აზერბაიჯანის “ჩირალის” ოფშორული საბადოდან ნავთობის ტრანსპორტირებისთვის, თუმცა 2022 წლის გაზაფხულზე, შავ ზღვაში შემომავალი ტანკერების რაოდენობა შემცირდა რუსეთსა და უკრაინას შორის სამხედრო დაპირისპირების გამო. გადაწყდა მთელი აზერბაიჯანული ნავთობის გადამისამართება ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მილსადენზე, რო-

მელიც ხმელთაშუა ზღვას უკავშირდება. ამის შემდგომ, ბაქო-სუფსას მილსადენი პრაქტიკულად უმოქმედოა.

აზერბაიჯანს ესაჭიროება ტერმინალების დამაკავშირებელი მილსადენების გამტარობის ამაღლება და ტანკერების ფლოტის გაფართოება. ბაქო-სუფსის მილსადენის ხელახალი ამოქმედება ამ ღონისძიებების გარეშე განუხორციელებელი იქნება.

ბაქო-სუფსას მილსადენით 5 მილიონ ტონამდე ნავთობის გადაქაჩვას და დამატებით 3 მილიონ ტონამდე ნავთობის გადგზავნას BTC-ით, ანუ ჯამში 8 მილიონი ტონა საწვავის ტრანზიტისთვის, აუცილებელი იქნება ყაზახურ ნავსადგურ აქტაუს ტერმინალსა და აზერბაიჯანის ნავსადგურ სანგაჩალს შორის არსებული დამაკავშირებელი ხაზის განახლება. ამგვარ ვითარებაში მათ შესაძლებლობა ექნებათ ამ მნიშვნელოვანი რაოდენობის ნავთობის გადაზიდვისა. ასევე წამოჭრილია ნავმისადგომების გაღრმავების საკითხი კასპიის ორივე სანაპიროზე და მილსადენის მესაკუთრეებთან - BP-სთან და ACG-ის აქციონერებთან შეთანხმებების დადების აუცილებლობა. საჭიროა აგრეთვე განისაზღვროს ახალი სატრანზიტო განაკვეთები საერთაშორისო კონსორციუმებისა და სატრანზიტო ქვეყნების ხელისუფლებების ურთიერთშეთანხმებით.

ნახაზი 13

„სამხრეთის გაზის დერეფნის“ ინტერკონექტორი
საბერძნეთი-ბულგარეთი



წყარო: <https://blacksea-caspia.eu/en/interconnector-greece-provides-access-natural-gas-number-municipalities>

აღნიშნული გვადლევს იმის მტკიცების საფუძველს, რომ რეგიონულ და გლობალურ დონეზე ბუნებრივი აირით ვაჭრობის გეოეკონომიკური დინამიკა, ცალკეული ქვეყნების ეკონომიკურ ზრდაზე ზეგავლენის კუთხით, შედარებით ნაკლებადაა გამოკვეთილი, ვიდრე მსგავსი პროცესები სხვა სახის ენერგომატარებლებთან, მაგალითად ნავთობთან მიმართებაში. კონკრეტულად, ციმბირის უსასრულო სივრცეებიდან რუსეთის ფედერაციის ევროპულ ნაწილში, აირის მიწოდებისა და მისი გადაზიდვის აუცილებლობიდან გამომდინარე, ჯერ კიდევ მე-20 საუკუნის 60-იანი წლებიდან დაიწყო მაღალი გამტარუნარიანობის მილსადენების აშენება. უკვე 60-იანი წლების მიწურულს, მოსახლეობის გაზიფიცირებით, მაშინდელი საბჭოთა კავშირი აღემატებოდა თანამედროვე ევროკავშირის ზოგიერთ მოწინავე სახელმწიფოს. შედეგად, დასავლეთის ენერგეტიკულ ბაზარზე ყოფილი სსრკ ხუთი ძლიერი გაზსადენით იყო წარმოდგენილი, რომელთაც ამ საუკუნეში თურქეთ-რუსეთის დამაკავშირებელი “ცისფერი” და “თურქული ნაკადები”, აგრეთვე გერმანია-რუსეთის დამაკავშირებელი “ჩრდილოეთის ნაკადი 1 და 2” შეემატნენ.

2023 წელს აზერბაიჯანში ბუნებრივი აირის წარმოება გაიზარდა 3,8%-ით და მიაღწია 48,5 მლრდ კუბ.მ-ს, ხოლო ექსპორტი გაიზარდა 6,9%-ით და 23,8 მლრდ კუბ.მ-მდე ავიდა. აზერბაიჯანის ენერგეტიკის მინისტრმა ფარვიზ შაჰბაზოვმა განაცხადა, რომ ქვეყნის მიზანია 2024 წელს ბუნებრივი აირის მოპოვების გაზრდა 49 მლრდ კუბ.მეტრამდე, ხოლო ექსპორტი 24 მლრდ კუბ.მეტრს მიაღწევს. ეს გეგმა რეალისტურად ჩანს, რადგან აზერბაიჯანმა 2024 წლის პირველ ორ თვეში უკვე გაასაღა 4,1 მლრდ კუბ.მეტრი ბუნებრივი აირი, საიდანაც 2,1 მლრდ კუბ.მეტრი ევროპაში გაიტანა.

აზერბაიჯანს ასევე სურს გააფართოოს აზერბაიჯანული ბუნებრივი აირის შემსყიდველ ევროპულ ქვეყანათა ჩამონათვალი, რომელშიც ამჟამად შედის იტალია, საბერძნეთი, ბულგარეთი, რუმინეთი, უნგრეთი და სერბეთი. მაგალითად, 2026 წელს აღბანეთი აპირებს დაიწყოს აზერბაიჯანული ბუნებრივი აირის გამოყენება ენერგეტიკული მოთხოვნილებების დასაკმაყოფილებლად. S&P Global Ratings-ის, საერთაშორისო სარეიტინგო სააგენტოს მიერ გა-

ვრცელებული ინფორმაციის თანახმად, ამჟამად მუშავდება აღბანეთში ბუნებრივი აირის განაწილებისთვის საჭირო ინფრასტრუქტურის მოწყობის გეგმები.

ეს წამოწყება აღბანეთს საშუალებას მისცემს განახორციელოს ენერჯის წყაროების დივერსიფიკაცია არსებული ინფრასტრუქტურის გამოყენებით, როგორცაა “ტრანსადრიატიკული მილსადენი” (TAP), შეამციროს ქვეყნის დამოკიდებულება ჰიდროელექტროენერჯიაზე და მისცეს აღბანეთს ბუნებრივი აირის ტრანზიტით გატანის შესაძლებლობა ევროპის ბაზრებზე, მათ შორის იტალიაში. S&P-ს მონაცემებით, აღბანეთი ყოველწლიურად დაახლოებით 200 მლნ კუბ.მეტრ აზერბაიჯანულ ბუნებრივ აირს მიიღებს.

ეს შესაბამისობაშია “ტრანსადრიატიკული მილსადენის” (TAP) გაფართოების დასახული საწყისი ფაზით, რომელიც ამაღლებს მის გამტარობას. პარალელურად, TAP-ის პოტენციალის ზრდის შედეგად ევროპის სამხრეთ-აღმოსავლეთი 2025 წლის მიწურულს დამატებით 1,2 მლრდ კუბურ მეტრ აზერბაიჯანულ ბუნებრივ აირს მოიხმარს. კერძოდ, 2026 წლიდან იტალია ამ მოცულობიდან 1 მლრდ კუბურ მეტრ ბუნებრივ აირს მიიღებს, ხოლო აღბანეთი კიდევ 200 მლნ კუბურ მეტრს.

ევროკავშირში აზერბაიჯანიდან გაზის ექსპორტის ზრდის მიუხედავად, ამავდროულად გაიზარდა თურქმენეთიდან და რუსეთიდან გაზის შემოტანა ამ ქვეყანაში. ეს გარემოება ზოგიერთ ექსპერტს აძლევს საფუძველს, ივარაუდონ სანქცირებული რუსული გაზის რექსპორტის შესაძლებლობა ევროპაში “უკანა კარით”. თუმცადა, ეს მოსაზრებები არ დადასტურებულა ოფიციალური წყაროებით და საკამათოდ მიიჩნევა როგორც აზერბაიჯანის, ისე ევროკავშირის წარმომადგენლების მიერ.

ევროკომისიის კლიმატის ცვლილებებისა და ენერჯეტიკის გენერალ-დირექტორატის წარმომადგენელმა ტიმ მაკფიმ გარკვევით მიუთითა, რომ ევროკავშირი მხოლოდ კასპიის ზღვის ფსკერის რუსურსებს იღებს აზერბაიჯანიდან. ტ. მაკფიმ განაცხადა, რომ რუსეთიდან აზერბაიჯანში გაზის იმპორტის მოცულობა საგრძნობლად ნაკლებია, ვიდრე აზერბაიჯანის ექსპორტი ევროპაში. “სოკარის” ვიცე-პრეზიდენტმა ელშად ნასიროვმა ასევე განიხილა რუ-

სული გაზის რეექსპორტის საკითხი და მიუთითა “სამხრეთ კავკასიის მილსადენში” შაჰ-დენიზის საბადოს გაზის გარდა სხვა გაზის ჩატვირთვის ტექნიკურ შეუძლებლობაზე (EU and Azerbaijan, 2022).

მოუხედავად ამისა, აზერბაიჯანი 2022 წლის ნოემბრიდან ახორციელებს გაზის იმპორტს რუსეთიდან, რომელიც გამოიყენება ქვეყნის შიგა მოთხოვნის დასაკმაყოფილებლად. ეს კი ათავისუფლებს “შაჰ-დენიზის” საბადოებიდან მეტ გაზს ევროპელი მომხმარებლებისთვის ექსპორტისთვის, რაც აძლიერებს ბაქოს მდგომარეობას საერთაშორისო ბაზარზე. თუმცა, ევროპის სამხრეთ-აღმოსავლეთში უკვე ვითარდება “სამხრეთი გაზის დერეფნის” მეტოქე პროექტი.

6.3. „ვერტიკალური გაზის დერეფნის“ კონკურენცია „ენერჯეტიკულ აბრეშუმის გზასთან“

რუსეთის ფედერაციის ნავთობისა და გაზის ალტერნატიული ენერჯის წყაროებით ჩანაცვლების გეგმები ამჟამად ყველგან აქტიურად ხორციელდება, როგორც ეს საერთაშორისო ენერჯეტიკის სააგენტოს S&P Global Ratings-ის მიერ გამოქვეყნებულ ანგარიშშია აღნიშნული. ამის ნათელი მაგალითია ბალკანეთის “ვერტიკალური გაზის დერეფანი”, რომელიც ევროპის სამხრეთ-აღმოსავლეთ ნაწილში იქმნება - არეალში, სადაც აზერბაიჯანული გაზის მთავარი სავაჭრო ზონაა.

ევროკავშირის “ვერტიკალური გაზის დერეფნის” ინიციატივას მოლდოვა, უკრაინა და სლოვაკეთი 2024 წლის დასაწყისში შემოუერთდნენ. ეს პროექტი, რომლის ინიციატორებიც არიან საბერძნეთი, ბულგარეთი, რუმინეთი და უნგრეთი, მიზნად ისახავს გაუმჯობესოს სამხრეთ-აღმოსავლეთ ევროპის შვიდი ქვეყნის რეგიონული გაზმომარაგების სტაბილურობა და შეამციროს გაზზე დამოკიდებულება. მონაწილე ქვეყნებმა ხელი მოაწერეს თანამშრომლობის მემორანდუმს, რაც მიანიშნებს “დერეფნის” გეგმების რეალიზაციაში მნიშვნელოვან წინსვლაზე (S&P GlobalRatingsSE European gas transmission, 2024).

ახალი “დერეფანი” მიჰყვება საბჭოთა კავშირის მიერ გასული საუკუნის 80-იან წლებში აგებული “ტრანსბალკანური მილსადენის” მარშრუტს. ეს მილსადენი საბჭოთა კავშირის მიერ უკვე

გამოიყენებოდა რუსული გაზის სამხრეთ-აღმოსავლეთის მიმართულებით - სამხრეთ ბალკანეთისკენ გადასაზიდად. თუმცა, „ვერტიკალური ღერეფანი“ რეგიონს გაზს საპირისპირო მხრიდან - სამხრეთიდან ჩრდილოეთისკენ მიაწვდის, რაც უფრო მეტ ქვეყანას მისცემს შესაძლებლობას, საბერძნეთის სანაპიროდან მიიღოს ტანკერებით ჩამოტანილი და ხელახლა გაზიფიცირებული თხევადი ბუნებრივი აირი (LNG).

უპირველეს ყოვლისა, იგეგმება სრულიად ახალი მილსადენის მშენებლობის ნაცვლად, არსებული ეროვნული გაზის ქსელების დამაკავშირებელი სისტემის შექმნა (იხ. სქემა 14).

2020-იანი წლების დასაწყისიდან საბერძნეთში ოპერირებს წლიურად 7 მლრდ კუბ. მეტრის გამტარობის „რევიტუსას“ (Revithoussa LNG) ტერმინალი და ახლო მომავალში იგეგმება მეორე, წლიურად 5 მლრდ კუბური მეტრის გამტარობის, მსგავსი ტერმინალის ამოქმედება ქალაქ ალექსანდროპოლუსთან. დამატებითი გაზიფიკაციის სიმძლავრეების შექმნა ასევე განიხილება საბერძნეთის მთავრობის მიერ. ქვეყანას ამასთანავე აქვს წვდომა „ღერეფნის“ მილსადენ აირზე, რომელიც აზერბაიჯანიდან საბერძნეთში შემოედინება ევროკავშირის სამხრეთის გაზის ღერეფნის (SGC) „ტრანსადრიატიკული გაზსადენით“ (TAP).

ნახაზი 14

სამხრეთ-აღმოსავლეთ ევროპის „ვერტიკალური გაზის ღერეფანი“



წყარო: <https://tsoua.com/wp-content/uploads/2024/01/Map-1-EN-site.jpg>

როგორც სქემა 14-ზეა ნაჩვენები, ხსენებული “ვერტიკალური დერეფანი” ამ ზონას დაუკავშირდება მომავალ, შავი ზღვის რუმინულ ოფშორულ გაზის რესურსთან. კონკრეტულად, პროექტთან “ნეპტუნის ღრმა ველი” რუმინეთის სანაპიროსთან შავი ზღვის ფსკერზე, რომელიც ოპერირებას სავარაუდოდ, 2027 წელს დაიწყებს და ყოველწლიურად 8 მლრდ კუბურ მეტრ გაზს აწარმოებს.

ამასთან ერთად, “ვერტიკალური გაზის დერეფანი” ევროპის სამხრეთ-აღმოსავლეთ რეგიონს მისცემს უკრაინის ვრცელ მიწისქვეშა გაზსაცავებთან წვდომას, რომელთა ჯამური მოცულობა 31 მლრდ კუბურ მეტრზე მეტია. ეს უზრუნველყოფს გაზის მიწოდების მერყეობისგან დაცვას, განსაკუთრებით სამხრეთ-აღმოსავლეთ ევროპის იმ ქვეყნებისთვის, რომლებსაც საკუთარი გაზსაცავი რესურსები არ გააჩნიათ.

სქემა 14 გვიჩვენებს, რომ ისეთ სახელმწიფოებს, როგორებიცაა უნგრეთი, მოლდოვა და სლოვაკეთი, რომლებიც ჯერ კიდევ მნიშვნელოვნად არიან დამოკიდებულნი რუსულ გაზზე, შესაძლებლობა ექნებათ, საჭიროების შემთხვევაში შეცვალონ გაზის მიმწოდებელი. მოლდოვა ამჟამად გაზზე თითქმის მთელ მოთხოვნას რუსული აირით აკმაყოფილებს, თუმცა უკვე 2023 წლის აპრილში, სახელმწიფო ენერგეტიკულმა კომპანიამ “ენერგოკომმა” გაზის შესყიდვის ხელშეკრულება დადო საბერძნეთის DEPA-სთან. ჯერჯერობით არც სლოვაკეთის და არც უნგრეთის მთავრობებს არ გამოუთქვამთ მოსკოვთან ენერგეტიკული ურთიერთობების შეწყვეტის სურვილი, მიუხედავად იმისა, რომ მათ ემუქრებათ ევროკავშირის ზეწოლა რუსულ გაზზე დამოკიდებულების გამო.

შესაბამისად, რუსეთ-უკრაინის მიმდინარე დაპირისპირებამ უფრო მკაფიოდ წარმოაჩინა საქართველოს გეოპოლიტიკური და გეოეკონომიკური მნიშვნელობა ევროკავშირის გაზის ბაზრის დივერსიფიკაციის კუთხით. კერძოდ:

ჩვენი მოსაზრება გამოთქმული წიგნის შესავალში, რუსეთ-უკრაინის კონფლიქტის შემდგომ სამხრეთ-აღმოსავლეთ ევროპის გაზის ბაზრის დივერსიფიკაციასთან დაკავშირებით, მართლაც გამართლდა. 2023 წლიდან შეჩერებული “გაზპრომის” “ტრანსბალკანური მილსადენის” ადგილს ამ რეგიონულ გაზის

ბაზარზე 2024 წლის დასაწყისიდან იკავებს “ვერტიკალური გაზის დერეფანი”, რომელიც საქართველოზე გამავალი ევროკავშირის “სამხრეთის გაზის დერეფნის” პირდაპირი მეტოქე ხდება.

რუსეთ-უკრაინის კონფლიქტის პირობებში “სამხრეთის გაზის დერეფნის”, როგორც “გაზპრომის” მილსადენების ალტერნატივის როლი, და აზერბაიჯანისა და საქართველოს სატრანზიტო მნიშვნელობა ევროკავშირის ნახშირწყალბადებით მომარაგებაში, კიდევ უფრო გაიზრდება. თუმცა, კასპიისპირეთის და ცენტრალური აზიის ენერჯო რესურსების მსოფლიო ბაზარზე საქართველოს გავლით ტრანზიტის პერსპექტივებს “ვერტიკალური გაზის დერეფანი” მნიშვნელოვნად შეამცირებს და უარყოფითად იმოქმედებს ჩვენი რეგიონის სატრანზიტო პოტენციალზე და მიწოდების ჯაჭვის სტაბილურობაზე.

სამხრეთ-აღმოსავლეთ ევროპის გაზის ბაზარზე გამძაფრებული კონკურენციის ვითარებაში აუცილებელია აზერბაიჯანიდან რუმინეთში თხევადი ბუნებრივი აირის მიწოდების დაგეგმვა. განსაკუთრებული ყურადღება უნდა დაეთმოს ყულევის პორტში SOCAR-ის BST Ltd. (საქართველო) რეგაზიფიკაციის ტერმინალის მშენებლობის, ანუ LNG-ს წარმოების შესაძლებლობას.

თავი 7.

სამხრეთ კავკასია ჩინეთის „სარტყელისა და გზის ინიციატივაში“

7.1 „სარტყელისა და გზის ინიციატივა“ აზერბაიჯანსა და საქართველოში

სავარაუდოდ, ევროკავშირი შეეცდება გამოიყენოს „სარტყელი და გზის ინიციატივის“ (BRI) პროგრამის - TITR პროექტის განვითარება, რათა დაამტკიცოს თავისი პოზიცია, როგორც დომინანტური გეოეკონომიკური ძალა სამხრეთ კავკასიის რეგიონში და შეზღუდოს ჩინეთის გავლენა.

„ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტის“ (TITR) საწყის წერტილში ჩინეთის სტრატეგიული განლაგება, ასევე მისი ამბიციური ტრანსკონტინენტური „სარტყელი და გზის ინიციატივა“ (BRI) ახლა ორიენტირებულია აზერბაიჯანის გარშემო. ესაა ამჟამად გადამწყვეტი მნიშვნელობის ქვეყანა გზაჯვარედინზე, სადაც აღმოსავლეთს „ხვდება“ დასავლეთი. TITR არის ევროკავშირის (EU) და შეერთებული შტატების (აშშ) მიერ მოწონებული მულტიმოდალური სატრანსპორტო მარშრუტი, რომელიც იმეორებს ძველ აბრეშუმის გზას და მოიცავს ცენტრალურ აზიას, კასპიის ზღვას და კავკასიას. მისი იმპულსი გაიზარდა რუსეთ-უკრაინის ომის შემდეგ, რაც გამოწვეული იყო ევროკავშირისა და ცენტრალურ აზიას შორის საიმედო კავშირის აუცილებლობით. პეკინი მიზნად ისახავს გააძლიეროს თავისი „ინიციატივა“ (BRI) აზერბაიჯანთან ეკონომიკური კავშირების გაღრმავების გზით, რომელიც გადამწყვეტი ქვეყანაა TITR-ის პროექტის გასწვრივ. ჩინელი მეგნიერები და მთავრობის წარმომადგენლები აქტიურად არიან ჩართული აზერბაიჯანთან ყოველმხრივ თანამშრომლობაში.

აზერბაიჯანისა და საქართველოს მნიშვნელობა, რომელებიც სტრატეგიულად განლაგებულნი არიან კასპიისა და შავ ზღვებზე, როგორც ცენტრალური აზიისა და ევროპის შორის დამაკავშირებელი მარშრუტებისა და მილსადენების გადაკვეთის

წერტილი, მრავალჯერ გაიზარდა ირანსა და რუსეთზე სანქციების შემოღების შემდეგ. 2015 წელს ჩინეთში ოფიციალური ვიზიტის დროს პრეზიდენტმა ილჰამ ალიევმა ხელი მოაწერა ურთიერთგაგების მემორანდუმს BRI-ის ხელშეწყობისა და ორ ქვეყანას შორის ეკონომიკური და სავაჭრო ურთიერთობების პრიორიტეტების განსაზღვრის მიზნით. თუმცა, პეკინს არაერთგვაროვანი „გრძნობები“ ჰქონდა TITR-ის მიმართ, რადგან ის საფრთხეს უქმნიდა რუსეთის ჩრდილოეთ მარშრუტის კონკურენტუნარიანობას ევროპისკენ. პეკინმა, არ სურდა რა მოსკოვთან ურთიერთობის დაძაბვა, მცირე ინვესტიცია ჩადო აზერბაიჯანსა და TITR-ში. 2017 წლისთვის მან აზერბაიჯანში 54 მილიონი აშშ დოლარის ღირებულების მხოლოდ ხუთი BRI პროექტი განახორციელა. ჩინურმა კომპანიებმა აზერბაიჯანში 800 მილიონი აშშ დოლარის ინვესტიცია დააბანდეს, ძირითადად ნავთობსა და ტელეკომუნიკაციებში, ხოლო ბაქომ ჩინეთში 1700 მილიონ აშშ დოლარზე მეტი ინვესტიცია განახორციელა. TITR-ის ზოგიერთმა მონაწილე ქვეყანამ ასევე მხოლოდ სიტყვიერად გამოხატა მზაობა პეკინთან ერთობლივი პროექტების განხორციელებაზე.

ბაქომ მოგვიანებით თვითონ დააფინანსა თავისი კასპიური პროექტების უმეტესობა. აზერბაიჯანელებმა განაახლეს ინფრასტრუქტურა მოდერნიზებული ობიექტებით, როგორცაა ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო ხაზი თურქეთსა და აზერბაიჯანს შორის საქართველოს გავლით, კასპიის ახალი საზღვაო პორტი და თავისუფალი ვაჭრობის ობიექტი პორტ ალიატში. 2017 წელს 826 კმ სიგრძის ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო ხაზი გაიხსნა, სადაც ბაქომ 1,6 მილიარდი აშშ დოლარის ინვესტიცია მოახდინა 4286 კმ სარკინიგზო ლიანდაგში, რომლის 60 პროცენტი ელექტრიფიცირებულია და დაახლოებით 40 პროცენტი ორლიანდაგიანი ხაზია. ეს რკინიგზა უკავშირდება ბაქოს ახალ კასპიის საზღვაო პორტს - ალიატს, რაც ხელს უწყობს ევროპასა და აზიას შორის კავშირს.

7.2 „ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტის“ პროექტის სტრატეგიული მნიშვნელობა ევროკავშირისთვის

ჩრდილოეთის ღერეფანი უფუნქციო ხდება, რუსეთ-უკრაინის კონფლიქტისა და აშშ-სა და ევროკავშირის მიერ მოსკოვისთვის დაწესებული სანქციების შედეგად, რის გამოც ევროპელი სატრანსპორტო ოპერატორები და ტვირთის გამგზავნები ტრანსპორტირების სხვა ვარიანტებს ეძებენ. გარდა ამისა, რუსეთის შეჭრამ უკრაინაში გააჩინა შიში ცენტრალური აზიის ქვეყნებში მათ სუვერენიტეტის შენარჩუნებაზე და ისინი TITR-ს განიხილავენ, როგორც რუსეთზე დამოკიდებულების შემცირების საშუალებას, თანაც ჩინეთზე გადაქარბებული დამოკიდებულების საფრთხეს.

რუსეთის ჩრდილოეთ ღერეფანთან შედარებით, ტრანსკასპიური TITR, რომელიც მოიცავს 4500 კმ-ზე მეტ სარკინიგზო ხაზს და კასპიაზე 500 კმ საზღვაო გზას, 2000 კმ-ით მოკლეა - რაც მას სატრანსპორტო სასურველ არჩევანს ხდის. TITR-ის გასწვრივ კონტეინერების მიმოსვლა 2022 წელს 33 პროცენტით გაიზარდა, 2021 წელთან შედარებით. ევროკავშირის სურს გააუმჯობესოს TITR მისი გეოსტრატეგიული და გეოეკონომიკური ინტერესების მხარდასაჭერად, რადგან ის ცდილობს მისი ენერჯის წყაროების დივერსიფიკაციას. მიუხედავად იმისა, რომ გაზის შესყიდვები კასპიის ზღვიდან „სამხრეთ გაზის ღერეფნის“ გავლით არასაკმარისია რუსული მიწოდების ჩასანაცვლებლად (Sally White, 2024), ევროკავშირი მას სტრატეგიულ ვარიანტად მიიჩნევს. თურქმენეთმა უკვე ოფიციალურად გამოაცხადა თავისი განზრახვა, უახლოეს მომავალში დაიწყოს გაზის გაყიდვა ევროპაში, კასპიის რეგიონის გავლით „ტრანსკასპიური მილსადენის“ (TCP) საშუალებით. ამით მოსალოდნელია, რომ მოსკოვის კონტროლი ევროკავშირის ბუნებრივი აირის ბაზარზე კიდევ უფრო მნიშვნელოვნად შემცირდება. ფაქტია, რომ 2021 წლის მესამე კვარტალში ევროპამ თავისი გაზის 39 პროცენტი რუსეთიდან შემოიტანა, რაც 2023 წლის მესამე კვარტალში მხოლოდ 12 პროცენტამდე შემცირდა. „ტრანსკასპიური“ მილი ამ განსხვავებას კიდევ უფრო თვალმისაცემს გახდის.

აღნიშნული გეოსტრატეგიული და გეოეკონომიკური მიზეზების გამო, ევროკავშირისა და ცენტრალური აზიის ქვეყნების ხელმძღვანელობამ დაიწყო მოლაპარაკებები ერთმანეთთან. ევროკავშირის საბჭოს პრეზიდენტმა გამართა მაღალი დონის მოლაპარაკებები ცენტრალური აზიის ლიდერებთან, რათა განეხილათ ევროპის უფრო მნიშვნელოვანი ჩართულობა TITR-ში. 2022 წელს ევროკავშირ-ცენტრალური აზიის პირველმა სამიტმა კიდევ ერთხელ დაადასტურა აზიაში მტკიცე და პროგრესული პარტნიორობის დამყარების ბრიუსელის სურვილი, რომელიც დაფუძნებულია ორმხრივ ინტერესებსა და საერთო ღირებულებებზე.

ევროპისა და ცენტრალურ აზიის ლიდერებმა გამოავლინეს მზადყოფნა გააძლიერონ ურთიერთ თანამშრომლობა უკვე 2023 წლის მეორე სამიტის მიმდინარეობისას. ისინი მიზნად ისახავდნენ ენერგეტიკული უსაფრთხოების განმტკიცებას ენერგომომარაგების ალტერნატიული მარშრუტების შემუშავებით და მიწოდების ჯაჭვების ურთიერთკავშირის გაუმჯობესებით.

ზემოაღნიშნული გეოპოლიტიკური და გეოეკონომიკური პროცესებიდან ამჟამად, რომ თურქეთის კასპიური გაზის ჰაბად ჩამოყალიბებას როგორც აღმოსავლეთიდან, ისე ჩრდილოეთიდან, ამჟამად თითქმის გადაუღალახავი წინააღმდეგობები აქვს. ამიტომ მიგვაჩნია, რომ ევროკავშირი შესაბამის ძალისხმევას არა თურქეთის ე.წ. ჰაბის განვითარებაზე მიმართავს, არამედ ნახშირწყალბედებით მომარაგების წყაროების დივერსიფიკაციაზე. ამიტომ ვთვლით, რომ საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს წინადადებები, საქართველოში AGRI LNG თხევადი გაზის პროექტის ხელახლა აღორძინებაზე, ძალზე დროულია.

7.3 შუა დერეფნის საქართველოს მონაკვეთის ინფრასტრუქტურული პრობლემები

საქართველოში სტაბილური პროგრესი შეიმჩნევა ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესებაში. თუმცა დარჩენილ პრობლემებთან შედარებით, ეს პროგრესი ჯერ მცირეა. გაერთიანებული სამეფოსა და აშშ-ის ანალიტიკური ცენტრი „სტრატეგიული კვლევე-

ბის საერთაშორისო ინსტიტუტი“ (IISS) ასახელებს მნიშვნელოვან პროექტებს ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის მშენებლობაზე, ბაქო-ახალქალაქი-ყარსის რკინიგზის მონაკვეთების რეკონსტრუქციაზე და ფოთთან ლოგისტიკისა და სამრეწველო პარკის აგებაზე და ახალქალაქში ლოგისტიკური ცენტრის შექმნაზე. საქართველომ გაააქტიურა სამუშაოები მშენებარე აღმოსავლეთ-დასავლეთის საავტომობილო გზის დასასრულებლად, რომელიც აკავშირებს მის პორტებს კასპიის ზღვასთან.

საქართველო მართლაც ახორციელებს მნიშვნელოვან რეფორმებს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის გასაუმჯობესებლად, განსაკუთრებით რკინიგზის სფეროში. ქვეყანა ცდილობს მოიზიდოს ინვესტიციები ახალი მოძრავი შემადგენლობისთვის და დანერგოს ახალი საკუთრების სტრუქტურა, რაც ხელს შეუწყობს ხარჯების ოპტიმიზაციას და საინვესტიციო დაფინანსებას გაფართოებისა და მოდერნიზაციისთვის.

შუა დერეფნის განვითარება რჩება საქართველოს პრიორიტეტად. ეს პროექტი მიიჩნევა სამხრეთ კავკასიის ქვეყნების ეკონომიკური უსაფრთხოების გაძლიერების აუცილებელ ნაბიჯად. ამისთვის საჭიროა სახელმწიფო დონეზე რესურსების მოძიება რეფორმების გასატარებლად, მათ შორის:

რეგიონის პორტების, რკინიგზისა და საგზაო ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესება.

საფონდო ბირჟის განვითარება, როგორც პროექტის დაფინანსების პლატფორმა.

საქართველოს ეროვნული უსაფრთხოების კონცეფცია ხაზს უსვამს ქვეყნის სატრანზიტო ფუნქციის გაძლიერების მნიშვნელობას. ეს მიზანი მოითხოვს აქტიურ ჩართულობას საერთაშორისო ენერგეტიკულ, სატრანსპორტო და საკომუნიკაციო პროექტებში.

შუა დერეფნის მნიშვნელობა საქართველოსთვის განსაკუთრებით დიდია მისი მულტინაციონალური ხასიათის გამო. პროექტი ემსახურება არა მხოლოდ საქართველოს, არამედ დასავლეთის (განსაკუთრებით ევროკავშირის) და აღმოსავლეთის (ჩინეთი, ყაზახეთი, აზერბაიჯანი) ინტერესებს. ეს ფაქტი ზრდის საქართველოს ეკონომიკურ და უსაფრთხოების გარანტიებს, რადგან ეს ეკო-

ნომიკური გიგანტები დაინტერესებულნი იქნებიან ქვეყნის სტაბილურობით.

საქართველოს გეოგრაფიული მდებარეობა განაპირობებს მის სატრანსპორტო სექტორის მრავალფეროვნებას, რომელიც მოიცავს სახმელეთო, საჰაერო, საზღვაო ტრანსპორტს და მილსადენებს. ეს მრავალფეროვნება ქმნის მყარ საფუძველს ქვეყნის, როგორც მნიშვნელოვანი სატრანზიტო ჰაბის განვითარებისთვის.

საქართველოში, საბჭოთა სივრცეში არსებობის გამო, შეფერხებული იყო მისი, როგორც სახელმწიფოს ეკონომიკური წინსვლა და განვითარება. დამოუკიდებლობის მოპოვების შემდეგ საქართველო ცდილობს ფეხი აუწყოს მსოფლიოში მიმდინარე გლობალიზაციის პროცესებს და ამისათვის მაქსიმალურად იყენებს თავის რესურსებსა და გეოსტრატეგიას. ბრიუსელის დეკლარაციის საფუძველზე, 1993 წელს აზერბაიჯანის, სომხეთის, საქართველოს, ყირგიზეთის, ყაზახეთის, უზბეკეთისა და თურქმენეთის მონაწილეობით შეიქმნა ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანი, იგივე TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia) – ტრანსპორტის დარგში საერთაშორისო თანამშრომლობის პროგრამა, ევროკავშირისა და მონაწილე პარტნიორ ქვეყნებს შორის. ამ პროგრამას მოგვიანებით შეუერთდა უკრაინა, მოლდოვა, მონღოლეთი, თურქეთი, რუმინეთი, ბულგარეთი და ირანი. TRACECA-ს პროგრამა წარმოადგენს ევროპასა და აზიას შორის მგზავრების გადაყვანის და ტვირთების გადაზიდვის ერთიან სისტემას და უზრუნველყოფს ამ რეგიონის სახელმწიფოებს შორის პოლიტიკური, ეკონომიკური და კულტურული ურთიერთობების დამყარებას. ამ პროექტის მეშვეობით დაიწყო საქართველოს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარება და საერთაშორისო ფერხულში ჩაბმა (პავლიაშვილი და გარაყანიძე 2014).

ჩვენს ქვეყანას აქვს ევროპა-აზიის დამაკავშირებელი სატრანსპორტო დერეფნის ფუნქცია, მას სახმელეთო საზღვარი აქვს სომხეთთან, აზერბაიჯანთან, რუსეთთან და თურქეთთან, ხოლო შავი ზღვის აუზის გათვალისწინებით ის იძლევა რუმინეთთან, ბულგარეთთან, თურქეთთან, რუსეთთან და უკრაინასთან საზღვაო ტრანსპორტით დაკავშირების შესაძლებლობას. შესაბამი-

2006 წელს გაუქმდა ტრანსპორტის სამინისტრო, ხოლო 2011 წლის 15 აპრილიდან საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროში შეიქმნა საჯარო სამართლის იურიდიული პირები, რომლებიც აწესრიგებენ სატრანსპორტო სექტორის ძირითად მიმართულებებსა და ახდენენ რეგულირების სრულყოფას (საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო 2021):

- საავტომობილო ტრანსპორტის სააგენტო;
- საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტო;
- სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო.

გლობალიზაციასა და გლობალურ (მსოფლიო) ბაზარზე საუბრისას, არ უნდა დაგვავიწყდეს რომ საუბარია მეგაეკონომიკაზე (საერთაშორისო ეკონომიკურ ურთიერთობებზე), და მეგაეკონომიკაზე დიდ გავლენას ახდენს სატრანზიტო გადაზიდვების სიჩაფე. შესაბამისად, ზემოთ ჩამოთვლილი სატრანსპორტო სააგენტოების თანამედროვე გამოწვევები არის შექმნან კონკურენტებთან შედარებით მოსახერხებელი, თანამედროვე სტანდარტებთან შესაბამისი და მისაღები ტარიფების მქონე ტვირთის გადაზიდვის სისტემა.

სარკინიგზო მაგისტრალები

საქართველოს რკინიგზის ისტორია მოდის 1872 წლის 10 ოქტომბრიდან, როცა პირველმა სატვირთო შემადგენლობამ თბილისიდან ფოთისკენ გაიკვალა გზა. 1883-1915 წლებში ქვეყნის შიგნით მნიშვნელოვანი სარკინიგზო მარშრუტები შეიქმნა, მათ შორის სამტრედია-ბათუმის, რიონი-ქუთაისის, რიონი-ტყიბულის, ბორჯომი-ხაშურის, ზესტაფონი-ჭიათურის და კახეთის მიმართულებები. თანამედროვე მონაცემებით, საქართველოს რკინიგზის ქსელის საერთო სიგრძე 1992 კილომეტრს შეადგენს (თელია 2016). საერთაშორისო სარკინიგზო კავშირების განვითარება ასე წარიმართა:

1883 წელს ამოქმედდა ბაქო-თბილისის ხაზი, რომელმაც ბაქოს ნავთობპროდუქტების მსოფლიო ბაზარზე ექსპორტი ბათუმის პორტის გავლით უზრუნველყო.

1899 წელს გაიხსნა თბილისი-ერევნის მონაკვეთი, რამაც საქართველოსა და სომხეთს შორის მგზავრთა და ტვირთის გადა-

ზიდვა გააადვილა.

1949 წელს ექსპლუატაციაში შევიდა აფხაზეთი-აღღერის მონაკვეთი, რითაც საქართველო რუსეთის სარკინიგზო ქსელს დაუკავშირდა. ეს ხაზი ამჟამად არ ფუნქციონირებს. საბჭოთა კავშირის რღვევის შემდგომ პერიოდში, ახალი მნიშვნელოვანი სარკინიგზო პროექტი განხორციელდა - ბაქო-თბილისი-ყარსის მაგისტრალი. 2007 წლის 7 თებერვალს საქართველოს დედაქალაქში გაფორმდა სამხრეთი ხელშეკრულება ამ ახალი რკინიგზის მშენებლობის თაობაზე. დოკუმენტს ხელი მოაწერეს სამი ქვეყნის ლიდერებმა: აზერბაიჯანის პრეზიდენტი ილჰამ ალიევი, საქართველოს პრეზიდენტი მიხეილ სააკაშვილი და თურქეთის პრემიერ-მინისტრი რეჯეფ ტაიპ ერდოღანი. ეს ახალი მაგისტრალი, რომლის საერთო სიგრძე 826 კილომეტრია, საქართველოს ტერიტორიაზე სამცხე-ჯავახეთის რეგიონში 254 კილომეტრზე გადის.

2017 წელს ამ მარშრუტზე პირველად გაიარა სატესტო სატვირთო მატარებელი, რომელმაც კორეიდან ევროპამდე მგზავრობა მხოლოდ 15 დღეში დაასრულა. ეს დრო მნიშვნელოვნად ნაკლებია იმასთან შედარებით, რაც საზღვაო გზით გადაზიდვას დასჭირდებოდა. ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო მაგისტრალის მშენებლობით განსაკუთრებით დაინტერესებული იყო აზერბაიჯანის მხარე, რომლის მიზანიც მოპოვებული ნავთობის ევროპის ბაზარზე გატანაც იყო, შესაბამისად ამ პროექტის მშენებლობაც მისი დაფინანსებით მოხდა (საქართველომ მიიღო შეღავათიანი კრედიტი აზერბაიჯანიდან ამ პროექტის ფარგლებში თავის ტერიტორიაზე სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის მოწესრიგების მიზნით). აზერბაიჯანის მხარემ ასევე დააანონსა რომ სომხეთი, როგორც აზერბაიჯანული მიწების ოკუპანტი ქვეყანა ამ რკინიგზით ვერ ისარგებლებდა. ეს კი მას შემდეგ მოხდა რაც სომხეთის ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრმა განაცხადა, რომ შესაძლებლობის შემთხვევაში ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზით სომხეთი სიამოვნებით ისარგებლებს. უნდა აღინიშნოს, რომ საბჭოთა კავშირის დროს აზერბაიჯანი და თურქეთი სომხეთის გავლით იყვნენ ერთმანეთთან დაკავშირებული რკინიგზით, მაგრამ რაც აზერბაიჯანსა და სომხეთს შორის შეიარაღებული კო-

ნფლიქტი (ყარაბადის კონფლიქტი) მოხდა ეს სარკინიგზო მონაკვეთი დაიხურა. შესაბამისად სომხეთი აღმოჩნდა წამგებიან პოზიციებში, შეექმნა გარესამყაროსთან კომუნიკაციის პრობლემა, ამის გამო მან ირანთან დაიწყო სტრატეგიული პარტნიორობა, თუმცა საქართველოსთანაც არ შედიოდა კონფლიქტში. დღესდღეობით აზერბაიჯანსა და სომხეთს შორის შეიარაღებული კონფლიქტი მართალია აღარ არსებობს, მაგრამ სომხეთი აზერბაიჯანისთვის მაინც არასტაბილური პარტნიორია იმის გათვალისწინებით, რომ ის არის ირანის სტრატეგიული პარტნიორი.

საქართველოს რკინიგზას ჩაუტარდა მოდერნიზაცია, რის გამოც საქართველოს რკინიგზის გამტარუნარიანობა გაიზარდა 27 მილიონი ტონიდან 48 მილიონ ტონამდე, ხოლო ექსპლუატაციის ხარჯები და მოძრაობის დრო შემცირდა. მოდერნიზებული იქნა თბილისი-მახინჯაურის მონაკვეთიც. ამ პროექტის ფარგლებში აშენდა 6 გვირაბი და 10 სარკინიგზო ხიდი. ამ პროექტის ღირებულება 249 მილიონი შვეიცარული ფრანკი დაუჯდა საქართველოს, გარდა ამ თანხისა „საქართველოს რკინიგზის შემოსავლებიდან დაახლოებით 400 მილიონი ლარი დაიხარჯა გარკვეული სამუშაოების შესასრულებლად. ბაქო-თბილისი ყარსის სარკინიგზო მაგისტრალის მშენებლობა დღესდღეობით დასრულებულია. მოდერნიზაციის შემდეგ ბაქოდან პირველად გაემართა მატარებელი, რომლის შემადგენლობაშიც იყო 20 კონტეინერი, და გადაქონდა 632 ტონა პლასტმასის ნედლეული. ეს მატარებელი ყარსში 2024 წლი 25 მაისს ჩავიდა (<https://shorturl.at/XtasV>). ტვირთის გადატანა ბევრად იაფია სარკინიგზო ტრანსპორტით ვიდრე სამოქალაქო ავიაციით, და ბევრად უსაფრთხო ვიდრე საზღვაო ტრანსპორტით. აზერბაიჯანული ნავთობი სარკინიგზო მაგისტრალით ფოთის პორტამდე, ფოთის პორტიდან კი საბორნე მომსახურებითა და ნავთობტანკერებით გადის ევროპულ ბაზარზე.

2013 წელს თურქეთში საზეიმოდ გაიხსნა „მარმარის“ გვირაბი, რომელიც გახსნეს თურქეთის, იაპონიისა და რუმინეთის პრემიერ-მინისტრებმა. ამ გვირაბის მშენებლობა 2004 წელს დაიწყო, ოთხზოლიანი გვირაბის სიგრძე 13,6 კილომეტრია, რომლითაც თურქეთის ევროპული და აზიური ნაწილები უკავშირდ-

ბიან ერთმანეთს. ეს გვირაბი ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო მაგისტრალთან ერთად შუა ღერეფნის სატრანზიტო ფუნქციის მნიშვნელოვანი ნაწილია, რომლითაც მოხდება ხელის შეწყობა აზიიდან ევროპაში და პირიქით ტვირთის ნაკადების ზრდას. მარმარაის გვირაბი არის სარკინიგზო გვირაბი, რომელიც გადის ბოსფორის სრუტის ქვეშ (<https://shorturl.at/bb7JS>).

საქართველოსთვის, როგორც შუა ღერეფნის სატრანზიტო ქვეყნისთვის ეს პროექტი მნიშვნელოვანია. ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო მაგისტრალიდან შესაძლებელი იქნება ტვირთის ჩაბმა სტამბული-ანკარის სარკინიგზო მარშრუტზე, და ეს სარკინიგზო ტვირთი „მარმარაის“ გვირაბის გავლით გავა ევროპაში, ყოველგვარი საზღვაო ტრანსპორტის გარეშე. ამ პროექტით ასევე შესაძლებელია ჩინეთის ევროპასთან სარკინიგზო მაგისტრალით დაკავშირება. საქართველოს ეკონომიკისათვის ძალიან მნიშვნელოვანია „საქართველოს რკინიგზის“ ფუნქციონირება, ეს 2021-2030 ქვეყნის განვითარების სტრატეგიის მიზანსაც წარმოადგენს. თვალსაჩინოების მიზნით წარმოგიდგენთ საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მონაცემების მიხედვით შედგენილ ცხრილი 3-ს, რომელშიც მოცემულია სარკინიგზო ტრანსპორტის ტვირთბრუნვა 2020 წლიდან 2023 წლის ჩათვლით.

ცხრილი 3

რკინიგზის ტვირთბრუნვა ტრანსპორტირების ტიპების მიხედვით, ათასი ტონა/კმ

	2020	2021	2022	2023
გადაზიდვა, სულ	2 925 583,5	3 322 181,4	4 193 200,4	3 839 588,8
ადგილობრივი გადაზიდვა	199 404,2	178 937,8	189 958,5	206 710,6
საერთაშორისო გადაზიდვა	710 696,3	710 720,5	819 053,3	747 052,5
ტვირთის გატანა	298 069,6	307 496,3	365 429,8	334 220,4
ტვირთის შემოტანა	412 626,7	403 224,2	453 623,5	412 832,1
ტრანზიტით	2 015 483,0	2 432 523,1	3 184 188,6	2 885 825,7

წყარო: რკინიგზის სტატისტიკა. <http://geostat.ge/>
რკინიგზის_ტვირთბრუნვა საავტომობილო გზები

საავტომობილო ტრანსპორტი შესაძლებელია დაიყოს მსუბუქი, სამგზავრო, სპეციალური დანიშნულებისა და სატვირთო ავტომობილებად. საქართველოს საავტომობილო მაგისტრალეზე კი გარდა საქართველოში რეგისტრირებული საავტომობილო ტრანსპორტისა მოძრაობენ სხვა ქვეყნების სატრანზიტო დანიშნულების სატვირთო ავტომობილები.

საქართველოში აზიის განვითარების ბანკის დაფინანსებით მოხდა საავტომობილო გზების დიდი ნაწილის დაგება და ზოგიერთ ადგილებში რეაბილიტაცია. საქართველოში საავტომობილო გზების სიგრძე 22 000 კმ-ზე მეტია, მათ შორის საერთაშორისო მნიშვნელობის გზებისა და მაგისტრალეების სიგრძე 1500 კმ-ს აღემატება. ეს ძალიან მნიშვნელოვანი ინფრასტრუქტურაა ისეთი სატრანზიტო ქვეყნისთვის, როგორიცაა საქართველო. საქართველო საერთაშორისო გზებით უკავშირდება სომხეთს, თურქეთს, აზერბაიჯანსა და რუსეთს, რადგან მათთან სახმელეთო საზღვარი აკავშირებს, ხოლო მათი გავლით შესაძლებელია სხვა ქვეყნებთან დაკავშირებაც. ცხრილი 4-ში ჩამოთვლილია საქართველოს საერთაშორისო დანიშნულების მაგისტრალეები. (საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო 2021).

ცხრილი 4

საქართველოს საერთაშორისო დანიშნულების მაგისტრალეები

ნომერი	ევრო მარშრუტი	სახელი	სიგრძე (კმ)
L1	E60 E97	თბილისი - სენაკი - ლესელიძე	552
L2	E60 E70	სენაკი - ფოთი - სარფი	119
L3	E117	მცხეთა - სტეფანწმინდა - ლარსი	139
L4	E60	თბილისი - წითელი ხიდი	57
L5		თბილისი - ბაკურციხე - ლაგოდეხი	160

ნომერი	ევრო მარშრუტი	სახელი	სიგრძე (კმ)
L 6	E117	თბილისი - მარნეული - გუგუთი	97
L 7	E001	მარნეული - სადახლო	34
L 8	E691	ხაშური - ახალციხე - ვალე	97
L 9	E60	თბილისის შემოვლითი	49
L 10		გორი - ცხინვალი - გუფლა - ჯავა - როკი	94
L 11	E691	ახალციხე - ნინოწმინდა	110
L 12	E692	სამტრედია - ლანჩხუთი - გრიგოლეთი	57
L 13		ახალქალაქი - კარწახი	36

წყარო: საქართველოს საავტომობილო გზები <https://ka.wikipedia.org/wiki/%E1%>

აქვე უნდა აღინიშნოს რომ საავტომობილო გადაზიდვები ბევრად ჩამოუვარდება სარკინიგზო და საზღვაო გადაზიდვებს, თუმცა გააჩნია რიგი უპირატესობები, როგორცაა საქონლის გადაზიდვა პრინციპით „კარიდან კარამდე“, გადაუტვირთავის გადაზიდვების შესაძლებლობა, ტვირთის შენახვისა და სწრაფი მიწოდების უზრუნველყოფა. საავტომობილო საშუალებებით ტვირთის გადაზიდვის ნაკლოვანებებს მიეკუთვნება გადაზიდვის რამდენჯერმე მაღალი თვითღირებულება სარკინიგზო და საზღვაო ტრანზიტთან შედარებით, გარემოს დაბინძურების კუთხითაც საავტომობილო ტრანსპორტი მაღალ დონეს აჩვენებს (ბარამიძე 2017).

2022 წელს საავტომობილო ტრანსპორტის საშუალებით საერთაშორისო გადაზიდვებმა 15 მილიონი ტონა შეადგინა, რაც 2021 წელს გადაზიდულ ტვირთთან შედარებით 15,1%-ით მეტია. სატვირთო ავტომობილების მფლობელებიდან საქართველოს ბიუჯეტში გზათსარგებლობიდან მიღებულმა შემოსავალმა 2022

წელს 128 მილიონი ლარი შეადგინა, ეს არის ისტორიული მაჩვენებელი. 2021 წელს ეს თანხა 66 მილიონ ლარს შეადგენდა. ამ სხვაობის მიზეზი კი რუსეთ-უკრაინის ომის გამო საქართველოს, როგორც სატრანზიტო ქვეყნის ფუნქციის გაზრდა და 2022 წლის ივნისის თვეში გზათსარგებლობის გადასახადის 200 ლარიდან 350 ლარამდე გაზრდა გახდა (საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო 2021).

2023 წლის ივნისში ჩინეთში ხელი მოეწერა ორმხრივ შეთანხმებას საქართველოსა და ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკას შორის სტრატეგიული პარტნიორობის შესახებ, რის ფარგლებშიც მხარეები ითანამშრომლებენ კომუნიკაციის, ტრანსპორტის, შუადღერეფნისა და სატრანზიტო შესაძლებლობების განვითარების საკითხებზე (ეს მცირედია ხელშეკრულებით გათვალისწინებული ორმხრივი თანამშრომლობის საკითხთა ჩამონათვალიდან). სწორედ ამ პარტნიორობის შედეგია, რომ ისტორიაში პირველად ჩინეთიდან ევროპის მიმართულებით ავტოტრანსპორტით იწყება ტვირთის გადაზიდვა. სამი სატვირთო მანქანა, რომლებიც ჯამურად 80 ტონას შეადგენს და რომელიც საცდელი ავტოგადაზიდვაა, ჩინეთიდან დაიძრა, გაიარა ყაზახეთის სატრანზიტო მარშრუტი და 2024 წლის 23 მაისს ავიდა აქტაუს პორტში ბორანზე, სატვირთო ავტომობილებმა გააგრძელეს მოძრაობა აზერბაიჯანი-საქართველოს სატრანზიტო მარშრუტის მიხედვით და შემდეგ უკვე ევროპაში, ეს საავტომობილო მარშრუტი კი ბევრად ეფექტურია დროის მხრივ საზღვაო და სარკინიგზო ტრანსპორტით ტვირთის გადაზიდვასთან შედარებით (<https://shorturl.at/IMxq4>).

საქართველოსა და აზერბაიჯანში ახალი მულტიმოდალური გადაზიდვების დანერგვის იდეა წარმოიშვა, ეს არის საკონტეინერო (კონტეინერი+ტრეილერი) გადაზიდვები. 2025 წელს საქართველოსა და აზერბაიჯანში ამ მიმართულების განვითარებისათვის ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთების მომზადება იგეგმება. როგორც ცნობილია მულტიმოდალური გადაზიდვების დანერგვის შემდგომ საქართველოში შემოსული საავტომობილო ტვირთების, ეგრეთ წოდებული ტრეილერების ნაწილის გადაზიდვა მოხდება სპეციალური სარკინიგზო პლატფორმებით. საქართველოს რკი-

ნიჭა მოაწყობს ტერმინალებს, შესაბამისად ქვეყანაში შემოსული ტრალიერი დადგება უახლოეს პლატფორმაზე, ჩავა სასურველ სადგურში და შემდეგ გააგრძელებს მოძრაობას საბოლოო პუნქტამდე. ტვირთის გადაზიდვის ეს მეთოდი გამოიწვევს როგორც საავტომობილო, ისე სარკინიგზო ტრანსპორტის განვითარებას. საკონტეინერო გადაზიდვები გაცილებით იაფი დაჯდება, გარდა ამისა ამ მეთოდის სისტემატიური გამოყენება შეამცირებს გზის ცვეთას, გარემოზე ზემოქმედებასა და საგზაო შემთხვევებს. თუმცა გადაზიდვის ეს მეთოდი სატვირთო ავტომობილების მძღოლებისათვის იქნება ალტერნატივა და არა ვალდებულება (<https://shorturl.at/NoC5J>).

სავაიციო ტრანსპორტი

მსოფლიოში ავიაციის ჩამოყალიბებას არ აქვს დიდი ხნის ისტორია, 1903 წელს პირველად აფრინდა თვითმფრინავი ჰაერში, ხოლო ექვსი წლის შემდეგ თვითმფრინავების სერიული წარმოება დაიწყო. როდესაც ვსაუბრობთ გლობალიზაციასა და მეგაეკონომიკაზე, უნდა ვაღიაროთ, რომ სამოქალაქო ავიაციის განვითარებას დიდი როლი მიუძღვის ამ მხრივ, თუ არ იქნებოდა შესაძლებელი მსოფლიოს ნებისმიერ წერტილში იმავე დღეს მისვლა მოლაპარაკებებისა თუ ხელშეკრულებების გაფორმების მიზნით გლობალიზაციასა და მეგაეკონომიკაზე საუბარი უბრალოდ ვერ იქნებოდა. სამოქალაქო ავიაციას ტვირთის გადაზიდვების სისწრაფეში ტოლი არ მოეძებნება, თუმცა აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ გადაზიდვის ეს სერვისი გაცილებით ძვირია.

საქართველოში სამოქალაქო ავიაცია 1993 წლიდან ჩამოყალიბდა, 1994 წელს სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის (ICAO) წევრი გახდა, ხოლო 2005 წელს კი ევროპის სამოქალაქო ავიაციის კონფერენციის (ECAC) წევრი გახდა.

საქართველოში არის სამი საერთაშორისო აეროპორტი, ესენია 1. თბილისის შ. რუსთაველის სახელობის საერთაშორისო აეროპორტი; 2. ბათუმის ალ. ქართველის სახელობის საერთაშორისო აეროპორტი; 3. ქუთაისის აღმაშენებლის სახელობის საერთაშორისო აეროპორტი. აქვე უნდა მოხდეს აღნიშვნა, რომ თბილისში ვაზიანის ძველი სამხედრო აეროდრომის ადგილას არის დაგეგმილი ახალი, თანამედროვე სტანდარტების და 19 მილიონი მგზავრის მი-

ლებზე გათვლილი აეროპორტის მშენებლობა შემდგომი განვითარების პერსპექტივით. ამ პროექტის დაგეგმარებაზე უკვე გამოცხადებულია ტენდერი, მისი მშენებლობისათვის საჭირო თანხა 1,300 მილიარდ ამერიკულ დოლარს შეადგენს. ექსპერტების აზრით 2028 წელს უკვე შესაძლებელი უნდა იყოს ძველი აეროპორტის ახალ დისლოკაციის ადგილზე გადატანა. აღნიშნული პროექტის სარგებლიანობაც გათვლილია, რაც ყოველწლიურად ბიუჯეტში 350 მილიონი ლარის შეტანას განაპირობებს (<https://shorturl.at/xykLr>).

საქართველოში გარდა საერთაშორისო აეროპორტებისა არის ადგილობრივი მნიშვნელობის ოთხი აეროპორტი: 1. თამარ მეფის სახელობის მესტიის აეროპორტი; 2. რაჭაში ამბროლაურის აეროპორტი; 3. შიდა ქართლში ნატახტარის აეროპორტი; 4. თელავის აეროპორტი „მიმინო“.

საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის მიერ გადაზიდული ტვირთის შესახებ მონაცემები მოცემულია ცხრილი 5 - ში, ეს ცხრილი საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მონაცემებითაა შექმნილი (საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო 2021).

ცხრილი 5

საქართველოში რეგისტრირებული ავიაკომპანიების მიერ გადატანილი ტვირთის და ტვირთბრუნვის მოცულობა 2020-2023 წლებში

წელი	ტვირთი, ათასი ტონა	ტვირთბრუნვა, მლნ. ტონა-კმ
2020	234,4	438,4
2021	434,0	818,2
2022	667,0	1238,0
2023	224,2	425,8

წყარო: საჯერო ტრანსპორტის სტატისტიკა. *chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.geostat.ge/media/52508/0526_010323_GE.pdf*

საქართველოს საერთაშორისო აეროპორტებიდან ფრენებს ახორციელებენ სხვადასხვა ავიაკომპანიები, ამის გამო საქართვე-

ლოს საერთაშორისო აეროპორტებში მომსახურების მაღალი ხარისხი და კონკურენტული ფასებია ავია ბილეთებზე.

საზღვაო ტრანსპორტი

EBRD-ის ექსპერტების აზრით, ვერც შუა დერეფანი შეძლებს, ჩაანაცვლოს 10000 კილომეტრიანი ჩრდილოეთის დერეფანი, რომელზედაც მატარებლების ქსელი ათწლეულების განმავლობაში შემუშავებული და კოორდინირებულია შეუფერხებლად და რომელსაც ტვირთის ევროპაში მისატანად საშუალოდ 14 დღე სჭირდება. 2021 წლის პიკზეც კი შუა დერეფანი, ჩრდილოეთ დერეფნის ტვირთბრუნვის 10%-ზე ნაკლებს გადაზიდავდა. გარდა ამისა, რუსეთის ტრანს-ციმბირული სარკინიგზო მაგისტრალი მოძრაობს რუსეთისა და ბელორუსის დიდი ინდუსტრიული დასახლებული ცენტრების გავლით, რაც ზრდის ტვირთის მოცულობას და ხელს უწყობს ხარჯების დაფარვას და ფასების შემცირებას.

სტაბილური პროგრესია მიღწეული ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესებაში. თუმცა, დარჩენილ პრობლემებთან შედარებით ეს მაჩვენებელი არ არის დიდი. საქართველოში „სერიოზული“ ინვესტიციისთვის, გაერთიანებული სამეფო და აშშ-ის ანალიტიკური ცენტრი სტრატეგიული კვლევების საერთაშორისო ინსტიტუტი (IIS) ასახელებს ტენდერს ანაკლიის ღრმანწყლოვანი პორტის მშენებლობისთვის, ბაქო-ახალქალაქი-ყარსის რკინიგზის მონაკვეთების რეკონსტრუქციაზე და გეგმავს. ფოთთან ლოგისტიკისა და სამრეწველო პარკის და ახალქალაქში ლოგისტიკური ცენტრის შექმნა. APM Terminals-მა მთავრობას შესთავაზა ფოთის პორტში სიმძლავრის გაფართოება, რათა ხელი შეუწყოს გადატვირთულობის შემსუბუქებას. საქართველომ გაააქტიურა სამუშაოები ახალი აღმოსავლეთ-დასავლეთის საავტომობილო გზის დასასრულებლად, რომელიც აკავშირებს მის პორტებს კასპიის ზღვასთან.

როგორც უკვე აღვნიშნეთ, საქართველოს პორტები შავი ზღვის აუზის ქვეყნებს მარტივად უკავშირდება, გარდა ამისა შავი ზღვის აკვატორიაში მგურავ გემებს, აქვთ შესაძლებლობა ბოსფორისა და დარდანელის სრუტით ხმელთა შუა ზღვის აუზში მოხვდნენ, ხოლო შემდეგ კი გიბლარტარის სრუტით მთელ მსოფლიო-

ოსთან არის შესაძლებელი კავშირი, მდინარე დუნაის გავლით კი შესაძლოა დაუკავშირდნენ ცენტრალურ და აღმოსავლეთ ევროპის ქვეყნებს. საქართველოს პორტებიდან ტვირთის გადაზიდვა უკვე ვაგონ-ცისტერნების მეშვეობით ხორციელდება (ჯიჯავაძე 2017).

თვალსაჩინოების მიზნით ცხრილი 6-ში მოცემულია საქართველოს ნავსადგურებსა და ტერმინალებში გადამუშავებული ტვირთის მოცულობა ტიპების მიხედვით 2020 წლიდან 2023 წლის ჩათვლით, ცხრილი 6 შედგენილია საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მონაცემების მიხედვით (საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო 2021).

ცხრილი 6

საქართველოს ნავსადგურებში და ტერმინალებში გადამუშავებული ტვირთის მოცულობა ტიპების მიხედვით 2020-2023 წწ.

წელი	გადამუშავებული ტვირთი, სულ (ათასი ტონა)	მათ შორის:			კონტეინერი (TEU)
		თხევადი	ზოგადი	ნაყარი	
2020	16 255,5	7 682,9	5 610,6	2 962,0	483 635,0
2021	16 517,8	7 803,9	4 690,8	4 023,0	401 249,0
2022	15 008,3	5 198,7	5 012,8	4 796,8	477 080,0
2023	13 886,2	4 397,9	6 014,2	3 474,1	693 976,0

წყარო: <chromeextension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.geostat.ge/media/60626/%E1.pdf>

აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ ბოლო პერიოდში საქართველომ თითქმის მთლიანად დაკარგა საზღვაო პორტებსა და ტერმინალებზე კონტროლი. ყველა წარმატებულ ქვეყანაში ასეთ სტრატეგიულ ობიექტებზე სახელმწიფო კონტროლი მიმდინარეობს. აქედან გამომდინარე საქართველოს სახელმწიფო ინტერესები საზღვაო სექტორში საერთოდ არ არის გათვალისწინებული და არც სახელმწიფო რეგულირება არ არსებობს ამ სფეროში.

ცნობილია რომ საზღვაო ტრანსპორტზე საერთაშორისო გადაზიდვების 80% და საერთო ტვირთბრუნვის 60% მოდის. საქართველოში არის 4 მოქმედი პორტი ბათუმის პორტი, ფოთის პორტი,

რტი, შავი ზღვის ტერმინალი იგივე ყულევის პორტი და სუფსის ტერმინალი. იგეგმება ანაკლიის პორტის მშენებლობა.

ბათუმის პორტი - წარმოადგენს TRACECA დერეფნის საკვანძო პუნქტს. ეს იყო პირველი პორტი, რომელიც დაეხმარა საქართველოს სატრანზიტო ქვეყნის სტატუსის მოპოვებაში. ბათუმის პორტის ექსკლუზიური მართვის უფლება მოპოვებული აქვს 2008 წლის თებერვლიდან სს KazTransOil-ს ყაზახეთის ეროვნული ნავთობკომპანიის სს KazMunaiGaz-ის შვილობილ კომპანიას. საქართველოში არსებულ მოქმედ პორტებს შორის ბათუმის პორტი ყველაზე დიდი დადრმავეებით გამოირჩევა, თუმცა დიდ ტონაჟიანი ტანკერების ნაპირზე მომსახურების შესაძლებლობა მაინც არ აქვს, მაგრამ მცურავი ტერმინალების მეშვეობით მაინც ახერხებს რეიდზე მყოფი დიდი ტვირთამწეობის ტანკერების მომსახურებას. ბათუმის პორტი არ იყინება განსხვავებით ოდესის, ნოვოსიბირსკისა და ჩერნომორსკის (ილიჩევსკი) პორტებისაგან, რაც მას ზამთრის პერიოდში უკონკურენტოს ხდის, ასევე სამსუნის პორტთან მისი უპირატესობა ძლიერი ქარის არ არსებობაა. ბათუმის პორტის წარმადობა წლიურად 15 მილიონ ტონას შეადგენს. ტერმინალი სპეციალიზირებულია ნახშირწყალბადებისა და თითქმის ყველა სახის ნავთობპროდუქტების გადამუშავებასა და ტრანსპორტირებაზე (www.batumiport.com).

ბათუმის პორტში ფუნქციონირებს ასევე საკონტეინერო და რკინიგზის საბორნე ტერმინალი. საკონტეინერო ტერმინალის გამტარუნარიანობა არის 200 000 TEU (ოცი ფუტის ეკვივალენტური ერთეული (TEU) არის გადაზიდვის კონტეინერი, რომლის შიდა ზომებია დაახლოებით 20 ფუტის სიგრძე, 8 ფუტი სიგანე და 8 ფუტი სიმაღლე) წლიურად. ეს ტერმინალს ფლობს გადაზიდვის აღჭურვილობას, ასევე აქვს ღია შესანახი ადგილები, რომლებიც სპეციალიზირებულია კონტეინერებთან პირდაპირი და შესანახი სივრცეებით მუშაობაზე. ბორანი დაღის ბულგარეთში ვარნას, უკრაინაში ჩერნომორსკს (ილიჩევსკი), და საქართველოში ფოთსა და ბათუმში. ბორნის ოპერაციები ავტომატიზირებულია. ამ ტერმინალის საპასპორტო ტვირთბრუნვა არის თითქმის 700 000 ტონა წელიწადში.

ბათუმის პორტში ასევე ფუნქციონირებს მშრალი ტვირთის ტერმინალი, რომელიც ემსახურება დიდი ტევადობის გემებს და

სპეციალიზირებულია ნაყარი ტვირთის, თხევადი ტვირთის, ზოგადი და შესაფუთი, აგრეთვე ცალი ტვირთის ტრანსპორტირებას. მშრალი ტვირთის ტერმინალის მაქსიმალური გამტარუნარიანობა 2 მილიონი ტონა ყოველწლიურად.

ფოთის პორტი - არის ყველაზე დიდი ნავსადგური საქართველოში (2900 მეტრი სიგრძე) და მას მრავალმხრივი დანიშნულება აქვს, იგი შედგება 15 ნავმისადგომისაგან, სადაც ხორციელდება სატვირთო მომსახურება, აქ არის ასევე 20 ერთეულზე მეტი საპორტო ამწე და 17 კილომეტრიანი სარკინიგზო ხაზი გადის. ფოთის პორტი ახორციელებს ნავთობპროდუქტების გადატანას ყაზახეთიდან და აზერბაიჯანიდან, თურქმენეთში, ავღანეთში, ყირგიზეთში და ა.შ. მისი ტვირთბრუნვა საკმაოდ მაღალია, თუმცა ეს პორტი არ იძლევა მეტად განვითარების საშუალებას, არ ხერხდება მისი დაღრმავება, რათა მაღალი წყალწყვის გემების შემოსვლა მოხერხდეს, რადგან პერიოდულად ხდება მისი დასიღვა და საჭიროებს დამატებით გაწმენდით სამუშაოებს. ფოთის პორტის ექსკლუზიური მართვის უფლება მოპოვებული აქვს 2011 წლის აპრილიდან APM Terminals-ს, რომელიც წარმოადგენს დანიური გიგანტი კომპანიის AP Moller-Maersk Group-ის შვილობილ კომპანიას. APM Terminals-ს მსოფლიოში 60 პორტში და კონტეინერის ტერმინალში აქვს მართვის უფლება მოპოვებული დღესდღეობით (www.apmterminals.com).

2023 წლის პირველ ოთხ თვეში ფოთის ტერმინალში დამუშავებული კონტეინერების მოცულობა 177 900 TEU იყო, ეს ციფრი კი 73%-ით მაღალია წინა წლის იგივე პერიოდთან შედარებით. 2023 წლის პირველ ოთხ თვეში ისტორიულად ყველაზე მეტი ავტომობილის დამუშავება მოხდა - 25 239 ერთეული, რაც 59,7%-ით მაღალია გასული წლის იგივე პერიოდთან შედარებით. ასევე გაიზარდა საკონტეინერო გემების მიღებაც, 2023 წლის პირველი ოთხი თვის განმავლობაში მიღებული იქნა 103 საკონტეინერო გემი, რაც გასული წლის იგივე პერიოდთან შედარებით 74,6%-ით მეტია. ზრდა შეინიშნება ასევე რკინიგზით მიღებული კონტეინერების რაოდენობაშიც, 2023 წლის იანვარ-აპრილის პერიოდში 3 848 TEU შეადგინა ამ ტვირთმა, ეს მაჩვენებელი კი ბოლო სამი წლის განმავლობაში არსებულ

სტატისტიკურ მონაცემებზე მაღალია.

ფოთის საზღვაო ნავსადგურმა 2022 წელს მიიღო ZIM-ის საკონტეინერო სერვისის გემი, რომელმაც პირველი მიმოსვლა შეასრულა საქართველოსა და თურქეთს შორის და რომელიც რეგულარულად იმორჩავენს ფოთის საზღვაო ნავსადგურსა და სტამბოლის ამბარლის პორტს შორის. ZIM არის ისრაელის კომპანია, რომელიც ერთ-ერთი მსხვილი გადამზიდი კომპანიაა მსოფლიოს მასშტაბით.

ფოთის პორტი პირდაპირი საბორნე-სარკინიგზო ხაზით უკავშირდება ილიჩევსკის, ვარნის და კავკაზის პორტებს, ხოლო ნოვოროსიისკის, ბურგასის და რიზეს პორტებს საავტომობილო საბორნე გადასასვლელებით, რაც დიდი მოცულობის ტვირთბრუნვას უწყობს ხელს.

APM Terminals მზად არის განახორციელოს 200 მილიონი აშშ დოლარის ინვესტიცია ფოთის პორტის გაფართოებისთვის თუ მთავრობის შესაბამისი განკარგულება იქნება. ინვესტიციის ნაწილი მოხმარდება ტვირთის დამუშავებისათვის საჭირო თანამედროვე სტანდარტების ინფრასტრუქტურის განვითარებას, ხოლო ნაწილი კი 6,8 ჰექტარი საკონტეინერო ტერიტორიის გაფართოებას, ახალ 330 მეტრიან ნავმისადგომსა და 1,5 კილომეტრი ტალღმჭრელის მშენებლობას. ამის შემდეგ პორტს საშუალება ექნება მიიღოს 13,5 მეტრამდე წყალტევის მქონე გემები. ამ პროექტის განხორციელების შემდეგ კი კომპანიას აქვს მოლოდინი, რომ პორტის წლიური გამტარუნარიანობა მილიონ TEU-ს გადააჭარბებს (www.apmterminals.com).

„შავი ზღვის ტერმინალი“ (BST Ltd.) - ახორციელებს ნახშირწყალბადებისა და ნავთობქიმიური პროდუქტების მიღების, შენახვისა და გადაზიდვის ოპერაციებს. იგი მდებარეობს ხობის რაიონ სოფელ ყულევში და ცნობილია ასევე როგორც ყულევის პორტი.

„შავი ზღვის ტერმინალი“ კუთვნის აზერბაიჯანის რესპუბლიკის სახელმწიფო ნავთობკომპანია SOCAR-ს. იგი ექსპლოატაციაში შევიდა 2008 წლის 16 მაისს. მისი გამტარუნარიანობა წლიურად 10 მილიონ ტონას შეადგენს. „შავი ზღვის ტერმინალი“ სამი ნავმისადგომისაგან შედგება, ორი მათგანი გამოიყენება სატვირთო კონტეინერების ჩასატვირთად, ხოლო მესამე კი დამხმარე

ფლოტის დასამაგრებლად. ამ ტერმინალის საცავის პარკი შედგება 28 საცავი ავზისაგან, რომელთა მოცულობაც შეადგენს 407 000 კუბურ მეტრს. აღნიშნული ტერმინალი ფლობს ყველა საჭირო გამოცდილებასა და შესაბამის ინფრასტრუქტურას 20 სხვადასხვა სახის ნავთობპროდუქტისა და ქიმიკატების შენახვისა და გადაზიდვის პროცესისათვის.

„შავი ზღვის ტერმინალი“ შესაძლებლობას იძლევა მიიღოს საშუალო ზომის ტანკერები 105 000 ტონა მკვდარი წონით და მოახდინოს მათი დატვირთვა 14 საათში. აღნიშნული ტერმინალი აღჭურვილია 6 სატუმბი სადგურით რომელსაც 800 ტუმბოს ნაკადი აქვს. ტერმინალი აღჭურვილია ავტომატური მართვის სისტემითა და თანამედროვე ტექნოლოგიური აღჭურვილობით. ტერმინალში არსებული ექვსი რკინიგზის ჩამტვირთავი სამაგრი ტერმინალს საშუალებას აძლევს ერთდროულად მოახდინოს 208 სარკინიგზო ვაგონის განტვირთვა. SOCAR გეგმავს „შავი ზღვის ტერმინალი“-ს გამტარუნარიანობის გაზრდას 20 მილიონ ტონამდე, რითაც აღნიშნული ტერმინალი ყველაზე დიდი ტერმინალი იქნება სამხრეთ კავკასიაში, რისი პერსპექტივაც მას ნამდვილად აქვს (www.kulevioilterminal.com).

სუფსის ტერმინალი - მდებარეობს ლანჩხუთის მუნიციპალიტეტში, ეს ტერმინალი ექსპლოატაციაში შევიდა 1999 წლის აპრილში და არის საქართველოს ნავთობისა და გაზის კორპორაციის საკუთრება. მაგრამ აქვე უნდა აღინიშნოს ის ფაქტი, რომ სუფსის ტერმინალში ხორციელდება ნავთობის დამუშავებისა და გადაზიდვის ოპერაციები. სუფსის ტერმინალი არის ბოლო წერტილი ბაქო სუფსის ნავთობსადენისა, რომლიც მფლობელიც არის „ბაქო-სუფსის მილსადენის მშენებლობის პარალელურად დაიწყო, შესაბამისად ამ ტერმინალით მხოლოდ ერთი ნავთობის რეალიზატორი კომპანია სარგებლობს.

სუფსის ტერმინალის გამტარუნარიანობა 7 მილიონ ტონას შეადგენს წელიწადში. სუფსის ტერმინალს აქვს შესაძლებლობა მიიღოს 150 000 ტონამდე ტვირთამწეობის ტანკერები და მოახდინოს მათი ჩატვირთვა-გადატვირთვის ოპერაციები. ნავთობტერმი-

ნალს გააჩნია ოთხი რეზერვუარი, რომელთა საერთო ტევადობა 200 000 ტონას წარმოადგენს (www.bp.ge).

ანაკლიის პორტი - ანაკლიის პორტს გააჩნია პოტენციალი, რომ ის იყოს საქართველოში ყველაზე დრამაწყლოვანი პორტი, რომელიც შეძლებს მაღალი წყალწყვის გემების მიღებას. ანაკლიის პორტის სავარაუდო სიღრმე შესაძლოა იყოს 16 მეტრიდან 25 მეტრამდე. ანაკლიის პორტს, თავის სიღრმიდან გამომდინარე შესაძლებლობა ექნება მიიღოს „პანამაქსისა“ და „პოსტ პანამაქსის“ ტიპის გემები (დიდი ზომის საკონტეინერო გემები, რომელთა ტევადობა 8000-8500 კონტეინერია), რომლის მიღების შესაძლებლობაც დღესდღეობით საქართველოს არც ერთ პორტს არ გააჩნია. ანაკლიის პორტის საპროგნოზო გამტარუნარიანობა პირველ ეტაპზე 7 მილიონი ტონა იქნება, ხოლო მაქსიმალური გამტარუნარიანობა შესაძლოა ავიდეს 100 მილიონ ტონამდე.

ანაკლიის პორტის მშენებლობა დაიწყო „ანაკლიის პორტის განვითარების კონსორციუმმა“ 2017 წელს, მაგრამ შემდეგ შეჩერდა, რადგან კონსორციუმმა ვერ შეძლო აღებული ფინანსური ვალდებულებების დახურვა. საქართველოს მიერ გამოცხადებულ ტენდერში ანაკლიის პორტის მშენებლობის შესახებ, რომლის წილიც 49% იქნება, ხოლო სახელმწიფო იტოვებს 51%-იან წილს, საბოლოო წინადადება ჩინურმა კონსორციუმმა წარადგინა, რომელიც ოფიციალურ გამარჯვებულად გამოცხადდა.

2023 წლის 31 ივლისს საქართველოს მაშინდელმა პრემიერ მინისტრმა ირაკლი ღარიბაშვილმა ხელი მოაწერა ჩინეთის პრეზიდენტ სი ძინპინთან „საქართველოსა და ჩინეთის სტრატეგიული პარტნიორობის შეთანხმებას“. ამ შეთანხმების ფარგლებში დიდი დაინტერესება უნდა იყოს ჩინეთის მხრიდან ანაკლიის პორტის მშენებლობასთან დაკავშირებით, რადგან შუა დერეფნის ერთ ბოლოში ჩინეთში არის ლიანიუნჰანის პორტი, რომელშიც შესული დარეგისტრირებული გემის მაქსიმალური სიგრძე იყო 369 მეტრი, 18 მეტრი მაქსიმალური წყალტევა (დედკეიტი) და 297846 ტონა მაქსიმალური ტვირთამწეობა, ხოლო შუა დერეფნის მეორე ბოლოში - ფოთის პორტში შესული რეგისტრირებული გემის მაქსიმალური სიგრძე იყო 200 მეტრი, 10 მეტრი მაქსიმალური წყა-

ლტევა (დედვეიტი) და 63638 ტონა მაქსიმალური ტვირთამწეობა. შესაბამისად ჩინეთს აქვს სურვილი საქართველოში აშენდეს დაახლოებით შესაბამისი სიმძლავრის პორტი - ანაკლიის პორტი.

ეს ყველაფერი, სავარაუდოდ, პრეცედენტის წესით, თანდათან განვითარდება; ასე რომ, საქართველოსთვის სავაჭრო ნაკადების რაც შეიძლება მალე გაუმჯობესების მიზნით, მსოფლიო ბანკი რეკომენდაციას უწევს „სწრაფი მოგების“ ოპერატიული ქმედებების ჩამონათვალს - მაგალითად, მისი ძვირადღირებული საპორტო სერვისების რეფორმირება. ეს მოიცავს მისი მაღალი პორტის ტარიფების შემცირებას: 1,500 TEU გემისთვის, ფოთში ერთადერთი გემზე მგზავრობა \$38,800 ღირს (დაახლოებით \$97 თითო 40 ფუტი კოლოფისთვის, საშუალოდ). მთლიანობაში, 40 ფუტიანი ყუთისთვის, ნათქვამია, რომ მთელი პორტის გადაკვეთა ფოთში 275 დოლარი ღირს, ხოლო ბათუმში 430 დოლარი, რაც „საგრძნობლად აღემატება აქტაუს ან ბაქოს (\$148) ან ევროპულ ან აზიურ პორტს“ (რა ფაქტორები განსაზღვრავს, 2023).

მსოფლიო ბანკი ასევე სთავაზობს საქართველოს მოძებნოს გზები, რათა უზრუნველყოს პროგნოზირებადი საბოლოო სატრანსპორტო მომსახურება, შესაძლებელი გადავიდეს ელექტრონულ დოკუმენტებზე, რომლებიც გამოიყენება როგორც მის რკინიგზაზე, ასევე კასპიის ზღვაზე და უზრუნველყოს ტვირთების მიკვლევა-დობა (Realizing the Full Potential, 2023)

მილსადენები

ენერგორესურსებით მდიდარი ქვეყნები, რომლებიც დაინტერესებულნი არიან საქართველოს გავლით განახორციელონ თავიანთი ენერგო რესურსების ტრანსპორტირება არიან: რუსეთი, ყაზახეთი, აზერბაიჯანი, ირანი, თურქმენეთი და უზბეკეთი. ომამდე ევროპის ქვეყნები ძირითადად დამოკიდებულნი იყვნენ რუსეთის ენერგო რესურსებზე, და მეტი სტაბილურობის განცდისათვის საჭირო გახდა ენერგო რესურსების წყაროების დივერსიფიკაცია, ანუ ალტერნატიული გზების მოძიება. ირანი ბირთვულ საკითხებთან დაკავშირებით სანქცირებულია და არ მიმდინარეობს მასთან სავაჭრო ურთიერთობები, გარდა ამისა ტერორისტული ორგანიზა-

ციების ხელშემწყობ ქმედებებში არის ეს ქვეყანა შემჩნეული და შესაბამისად მასთან სავაჭრო და სატრანზიტო ურთიერთობისაგან თავს იკავებენ ამერიკისა და ევროპის ქვეყნები. თურქმენეთი და უზბეკეთი კი იმდენად მცირე ნავთობის მარაგს ფლობენ, რომ ვერ გაიზრდებოდა ამ ქვეყნების ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების მიმართ ინტერესი. ამიტომ გაიზარდა ევროპაში მოთხოვნა აზერბაიჯანიდან და ყაზახეთიდან ენერგორესურსებზე, - თავდაპირველად ნავთობზე, ხოლო ამ საუკუნის დასაწყისიდან უკვე გაზზე.

TRACECA-ს პროექტის ინიცირების შემდეგ მალევე დაიწყო მილსადენების მშენებლობა ყაზახური და აზერბაიჯანული ენერგორესურსების ევროპაში რეალიზაციის მიზნით. ამ პროექტების ნაწილი ამ დროიდან საქართველოც გახდა.

სატრანსპორტო-სატრანზიტო სექტორში მილსადენებს ერთ-ერთი წამყვანი ადგილი უჭირავს. მილსადენების საშუალებით ხდება ნავთობისა და გაზის დიდი რაოდენობით გადაზიდვა. მილსადენებით ენერგორესურსების გადაზიდვა თითქმის სამჯერ უფრო იაფია სარკინიგზო და საზღვაო ტრანსპორტით გადაზიდვებთან შედარებით. მილსადენებით ნახშირწყალბადების გადაზიდვის დროს არ ხდება ეკოლოგიური დაბინძურება, ეს ტრანსპორტი ბევრად უფრო საიმედოა ავარიების კუთხით. თუმცა, მილსადენების მშენებლობა დიდ ხარჯებთან არის დაკავშირებული, ამიტომ ამ ინფრასტრუქტურის გამოყენება სტაბილურია, არ აქვს ალტერნატივები.

ბაქო-სუფსას და ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენები, ბაქო-თბილისი-ერზერუმის და ჩრდილოეთ-სამხრეთის მაგისტრალური გაზსადენები საქართველოს ტერიტორიაზეა გაყვანილი. ამ მილსადენების მეშვეობით საქართველოს როლი ნავთობისა და ბუნებრივი აირის დასავლეთისა და სამხრეთისკენ გადაზიდვის მხრივ ძალიან მნიშვნელოვანია (www.gogc.ge).

ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მილსადენი (ნავთობსადენი) - ეს მილსადენი უზრუნველყოფს კასპიის ზღვის ნავთობის საბადოებიდან (ძირითადად აზერი-ჩირადი-გიუნეშელის საბადოდან) ნედლი ნავთობის ხმელთაშუა ზღვის სანაპირომდე ტრანსპორტირებას. ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მილსადენის მშენებლობა განხორციელდა კონსორციუმის მეშვეობით და ამ კომპანიის ყველაზე დიდი

წილის მფლობელი არის კომპანია BP. პირველად ამ მილსადენით ნავთობის ტრანსპორტირება 2006 წელს განხორციელდა. ის მსოფლიოში სიგრძით მეორეა - მისი სიგრძე 1768 კილომეტრია, აქედან საქართველოს ტერიტორიაზე გადის 229 კილომეტრი. მისი გამტარუნარიანობა შეადგენს 1 მილიონ ბარელს დღეში.

ბაქო-სუფსის მილსადენი (ნავთობსადენი), იგივე დასავლეთ მარშრუტის საექსპორტო მილსადენი (WREP) - ამ მილსადენის ინვესტიცია განხორციელდა საერთაშორისო ნავთობ კონსორციუმის მიერ, რომლის ყველაზე დიდი წილის მფლობელი არის ასევე კომპანია BP, შესაბამისად BP არის დღესდღეობით ამ მილსადენის ოპერატორიც. ბაქო-სუფსის მილსადენის მეშვეობით აზერბაიჯანიდან, კერძოდ ჩირაღის საბადოდან სანგაჩაღის ტერმინალის გავლით ნავთობის ტრანსპორტირება ხდება სუფსის ტერმინალში, რომელიც ამ მილსადენის მშენებლობის პარალელურად აიგო. ამ მილსადენში ნავთობის გატარება პირველად 1998 წლის დეკემბერში განხორციელდა. ბაქო-სუფსის მილსადენის სიგრძე არის 830 კილომეტრი, აქედან 375 კილომეტრი საქართველოს ტერიტორიაზე გადის. მისმა გამტარუნარიანობამ 2021 წელს ისტორიულ ნიშნულს მიაღწია და ეს იყო 6,2 მილიონი ტონა წელიწადში, თუმცა ოპერატორის აზრით მისი მაქსიმალური სიმძლავრე წლიურად 7-8 მილიონ ტონას შეადგენს (www.bp.com).

ბაქო-თბილისი-ერზერუმის, იგივე სამხრეთ კავკასიური მილსადენი (გაზსადენი) - ამ მილსადენის დანიშნულებაა „შაჰ-დენიზის“ საბადოდან და კასპიის ზღვის აუზის სხვა საბადოებიდან მოახდინოს გაზის ტრანზიტი თურქეთში და შემდეგ ევროპაში. ბაქო-თბილისი-ერზერუმის მილსადენის პროექტი დასრულდა 2006 წელს და 1 მილიარდი ამერიკული დოლარი დაიხარჯა მის მშენებლობაში, აღნიშნული მილსადენის მფლობელი არის კონსორციუმი, რომლის აქციების დიდი ნაწილიც BP-ს საკუთრებაა. ამ მილსადენის სიგრძე აზერბაიჯანის ტერიტორიაზე შეადგენს 443 კილომეტრს, ხოლო საქართველოს ტერიტორიაზე 248 კილომეტრს, თურქეთის საზღვართან კი თურქეთის მიერ აშენებულ განშტოებას უერთდება. ბაქო-თბილისი-ერზერუმის მილსადენი და ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მილსადენი მეტწილად ერთ დერეფა-

ნში არიან მოქცეული. BP-ს ინფორმაციით 2021 წლის პირველ ნახევარში ამ მილსადენით გადაზიდვის რაოდენობა 46,51 მილიონ კუბურ მეტრ გაზს შეადგენდა დღეში. ბაქო-თბილისი-ერზურუმის მილსადენის მაქსიმალური სიმძლავრე წელიწადში 20-24 მილიარდი კუბური მეტრი გაზის გატარებას შეადგენს.

საქართველო არა მარტო აზერბაიჯანიდან გაზის გამტარია, არამედ მომხმარებელიცაა. „საუკუნის კონტრაქტის“ პირობის თანახმად 2026 წლამდე საქართველო იღებს ტრანსპორტირებული აირის 5% სატრანზიტო გადასახადის სახით. რაც წლიურად დაახლოებით 1,5 მილიარდი კუბური მეტრია, ასევე საქართველოს აქვს უფლება 8,8 მილიარდი კუბური მეტრი გაზი სპეციალურ ფასად შეისყიდოს (საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო 2021).

ბაქო-თბილისი-ერზურუმის მილსადენი გახდა ბევრად უფრო მასშტაბური პროექტის - „სამხრეთის გაზის დერეფნის“ ნაწილი. პროექტი, რომელიც ცნობილია „სამხრეთის გაზის დერეფანის“ სახელით შედგება სამი ნაწილისაგან: 1. სამხრეთ კავკასიური გაზსადენი, იგივე ბაქო-თბილისი-ერზურუმის მილსადენი; 2. TANAP იგივე ტრანს ანატოლიური მილსადენი, რომელიც თურქეთის გავლით მიდის საბერძნეთამდე, ამ მილსადენის მშენებლობაც 2019 წლის ნოემბერში დასრულდა; 3. TAP იგივე ტრანს ადრიატიკული მილსადენი, რომელიც საბერძნეთის გავლით მიდის იტალიამდე, ამ პროექტის მშენებლობა დასრულდა 2020 წელს (იხ. ნახაზი 15).

ნახაზი 15

სამხრეთის გაზის დერეფანი



წყარო: <https://ka.wikipedia.org/wiki/%E1%83%A1>

რუსეთი-სომხეთის მილსადენი, იგივე ჩრდილოეთ-სამხრეთის მაგისტრალური გაზსადენი - ერთმანეთთან აკავშირებს რუსეთსა და სომხეთს, მისი სიგრძე არის 221 კილომეტრი. ჩრდილოეთ სამხრეთის მაგისტრალური გაზსადენის მშენებლობა 1970-იან წლებში მოხდა, იგი ჩრდილოეთ კავკასიაში, ქ. მოზდოკში იწყება და საქართველო-სომხეთის საზღვრამდე გრძელდება. ეს გაზსადენი უზრუნველყოფს ბუნებრივი აირის მიწოდებას საქართველოსა და სომხეთისათვის. ამ პერიოდში არ არსებობდა ალტერნატივა ბუნებრივი აირის საშუალებით ქვეყნის უზრუნველყოფისა, შესაბამისად საქართველო რუსეთზე იყო ენერგოდამოკიდებული, მოგვიანებით კი ბაქო-თბილისი-ერზერუმის გაზსადენის საშუალებით ეს პრობლემა მოგვარდა. თუმცა, 2018 წლამდე საქართველო სომხეთის მიმართულებით გაზის გატარების მომსახურების სანაცვლოდ გატარებული გაზის 10% იღებდა, ახლა ვალუტით ნაზღაურდება ტრანზიტი. საქართველოს მიერ ჩრდილოეთ-სამხრეთის მაგისტრალის მეშვეობით მოხმარებული ბუნებრივი აირის მოცულობამ 5 მილიარდი კუბური მეტრი შეადგინა (აღნიშნული მილსადენიდან მოხმარებული გაზის რაოდენობა 5-10% შეადგენს საქართველოს მიერ მთლიანად მოხმარებული ბუნებრივი აირის, ხოლო ბაქო-თბილისი-ერზერუმის მილსადენიდან მოხმარებული ბუნებრივი აირის რაოდენობა მთლიანად მოხმარებული ბუნებრივი აირის 85-90%-მდეა) (www.gogc.ge).

დასავლეთის “სამხრეთის გაზის დერეფნის” საქართველოზე გამავალი ბოლო მონაკვეთი დასრულდა 2020 წლის ბოლოს, როგორც დაგეგმილი იყო. ეს იყო ევროკავშირის უმნიშვნელოვანესი პროექტის - “ტრანსადრიატიკული გაზსადენის” (TAP) მოსაშუადგებელი ეტაპი, რომელიც საქართველოზე გადის. ამის შემდეგ დაიწყო აზერბაიჯანული “შაჰ-დენიზის” გაზის მიწოდება ევროპაში, რაც რუსული “გაზპრომის” ალტერნატივას წარმოადგენს. რუსეთის ენერგეტიკული სტრატეგია ბოლო 30 წლის განმავლობაში სწორედ ამის წინააღმდეგ იყო მიმართული. სავარაუდოდ, ყარაბაღის კონფლიქტის შემდგომი “თურანის კარის” იდეის წინ წამოწევაც საქართველოზე გამავალი ენერგოდერეფნის საწინააღმდეგოდაა მიმართული.

2020 წელს საქართველომ მიზნად დაისახა ევროკავშირის წევრობა. 2030 წლისთვის ამ მიზნის მისაღწევად მხოლოდ საქართველოს სურვილი არ კმარა. საჭიროა ევროკავშირის მხრიდანაც ინტერესი, რაც შეიძლება გამოიწვიოს იმ გეოეკონომიკურმა სარგებელმა, რასაც საქართველო კავშირის წევრ ქვეყნებს მოუტანს.

ერთ-ერთი ასეთი უპირატესობაა აზერბაიჯანსა და საქართველოზე გამავალი “ევროკავშირის სამხრეთის გაზის დერეფნის” (იგივე “ევროპის მეოთხე დერეფანი”) გამოყენება ევროკავშირის გაზის ბაზრის მონოპოლიის დასარღვევად. ასევე მნიშვნელოვანია ყარაბაღის კონფლიქტის შემდგომი ახალი გეოპოლიტიკური სიტუაციის განხილვა და ზოგიერთი ექსპერტისა და მედიის მიერ გავრცელებული ინფორმაციის კრიტიკული შეფასება ბაქო-ნახჩევანის მარშრუტის (“თურანის კარის”) შესაძლო გამოყენების შესახებ, როგორც საქართველო-ევროკავშირის კასპიის ნახშირწყალბადების დასავლური სატრანზიტო მარშრუტების ალტერნატივა.

2008 წლის პირდაპირი სამხედრო თავდასხმით რუსეთმა ვერ მოახერხა “დერეფნის” პროექტების ჩაშლა. თუმცა, 2013-2014 წლებში მან მაინც შეძლო რამდენიმე მნიშვნელოვანი პროექტის შეფერხება. ეს მოიხდა “ნაბუქოს” პანევროპულ პროექტს და ყირიმის ანექსიის შედეგად - აზერბაიჯანი-საქართველო-უკრაინის “თეთრი ნაკადის” მარშრუტს, ოდესა-ბროდი-პლოცკი-გდანსკის მილსადენს და AGRI-ის თხევადი გაზის გადაზიდვის პროექტს.

ყირიმის ანექსიამ 2014 წლის მარტში და აფხაზეთთან “მოკავშირეობის” ხელშეკრულების გაფორმებამ იმავე წლის ნოემბერში, საფრთხე შეუქმნა ევროკავშირის “სამხრეთის გაზის დერეფნის” სხვა პროექტებსაც, განსაკუთრებით იმათ, რომლებიც საქართველოს ტერიტორიას იყენებდნენ. ეს დერეფანი უნდა ყოფილიყო დასავლეთის ერთიანი ძალისხმევა რუსულ ენერგორესურსებზე დამოკიდებულების შესამცირებლად, მაგრამ რუსეთის ქმედებებმა ეს გეგმა საფრთხის ქვეშ დააყენა.

რუსეთი თავის “ენერგეტიკულ იარაღს” იყენებდა ევროპის ენერგობაზარზე, მათ შორის 2008 წლის ომის შემდეგ კრიტიკის შესამცირებლადაც. ამის საპასუხოდ, 2008 წლის ნოემბერში ევროკავშირმა მიიღო “მეორე ენერგორევიუ”, რომელიც მიზნად ისახავდა

წვერი ქვეყნების დაკავშირებული, დაბალნახშირბადიანი მილსადენების სისტემის - "ტრანსევროპული ქსელის" (TEN) შექმნას. ამასთან, დადგინდა წესები, რომლებიც წვერი ქვეყნებს უკრძალავდა ბრიუსელთან შეთანხმებლად ენერგომომარაგებისა და ტრანზიტის ხელშეკრულებების გაფორმებას მესამე მხარეებთან.

ევროკავშირმა შემდეგი მნიშვნელოვანი ნაბიჯი გადადგა და 2009 წლის 8 მაისს პრადის სამიტზე. მიღებულ იქნა დოკუმენტი "სამხრეთის ღერუფანი - ახალი აბრეშუმის გზა", რომელშიც საქართველოც მონაწილეობდა კასპიისპირეთისა და ახლო აღმოსავლეთის ქვეყნებთან ერთად. ამ დოკუმენტით განისაზღვრა "ევროკავშირის სამხრეთის გაზის ღერუფნის" (EU SGC) ოთხი ძირითადი პროექტი: SCPX, ITGI, TAP და "თეთრი ნაკადი". ყირიმისა და აფხაზეთის ანექსიამ ყველაზე მეტად დააზარალა "თეთრი ნაკადის" პროექტი, რომელიც საქართველო-უკრაინა-რუმინეთის მარშრუტს მოიცავდა. ITGI-მ ასევე განიცადა ცვლილებები "გაზპრომის" შეწოლის გამო, რის შედეგადაც დაიგეგმა "ტრანსანატოლიური" და "ტრანსადრიატიკული" გაზსადენები.

ამ ცვლილებების შემდეგ, "ღერუფანი" მოიცავს სამ ძირითად პროექტს: SCPX (აზერბაიჯანი-საქართველო-თურქეთი), TANAP (თურქეთის ტერიტორიაზე) და TAP (თურქეთი-საბერძნეთი-ალბანეთი-იტალია). ეს პროექტები უზრუნველყოფენ აზერბაიჯანული გაზის მიწოდებას ევროპაში, როგორც რუსული გაზის ალტერნატივას.

ეს ახალი "სამხრეთის გაზის ღერუფანი" დაეხმარება ევროკავშირს შეავსოს დანაკლისი, რომელიც წარმოიქმნა ჩრდილოეთის ზღვის გაზის საბადოების ამოწურვისა და ჩრდილოეთ აფრიკის გაზის ინფრასტრუქტურის დაზიანების გამო. ამის შედეგად, შემცირდება "გაზპრომის" მონოპოლია ევროკავშირის სამხრეთ-აღმოსავლეთ და ცენტრალურ რეგიონებში, და ეს ტერიტორიები მიიღებენ გაზმომარაგების ალტერნატიულ წყაროს. "შაჰ-დენიზი-2" წარმოადგენს ამ დასავლური მარშრუტის მთავარ გაზის წყაროს.

თავდაპირველად, ევროკავშირი გაზმომარაგების დივერსიფიკაციის მთავარ საშუალებად ირანული გაზის "ნაბუქოს" პროექტს განიხილავდა (იხ, ნახაზი 16). თუმცა, სხვადასხვა პოლიტი-

კური მიზნების გამო, საბოლოოდ აზერბაიჯანული გაზი იქცა “სამხრეთის გაზის დერეფნის” მთავარ წყაროდ.

“შაჰ-დენიზის” საბადო, რომელიც კასპიის ზღვაში მდებარეობს, არის ამ გაზის ძირითადი წყარო. მნიშვნელოვანია, რომ ამ საბადოს კონსორციუმში “გაზპრომი” არ მონაწილეობს. საბადოს აქციონერები არიან სხვადასხვა ქვეყნის კომპანიები, მათ შორის BP, SOCAR, PETRONAS და სხვები. “შაჰ-დენიზის” პირველი ფაზა 2006 წელს დაიწყო და წლიურად 10 მილიარდ კუბურ მეტრზე მეტ გაზს აწვდიდა აზერბაიჯანს, საქართველოსა და თურქეთს. 2021 წლიდან, მეორე ფაზის ამოქმედებით, მოპოვება 26 მილიარდ კუბურ მეტრამდე გაიზრდება.

აქედან დამატებითი 16 მილიარდი კუბური მეტრი გაზი “სამხრეთკავკასიური გაზსადენით” (SCPX) მიეწოდება საქართველოს, თურქეთს, საბერძნეთს, ბულგარეთს, ალბანეთსა და იტალიას. საქართველო ტრანზიტის საფასურად მიიღებს გატარებული გაზის 5%-ს შეღავათიან ფასად და 5%-ს უფასოდ.

ამ პროექტის მნიშვნელობა სცდება ეკონომიკურ სარგებელს. საქართველო ახლა საერთაშორისო “მოთამაშედ” იქცა, რომელიც მონაწილეობს გლობალური გაზომომარაგების დივერსიფიკაციაში და ხელს უწყობს მონოპოლისტების გავლენის შესუსტებას.

ექსპერტების აზრით, მომავალში იგეგმება პროექტის გაფართოება და ევროპაში წლიური მიწოდების 20 მილიარდ კუბურ მეტრამდე გაზრდა. ეს კიდევ უფრო გააძლიერებს ევროპის ენერგოუსაფრთხოებას და შეამცირებს დამოკიდებულებას ერთ მიმწოდებელზე (A. Cohen, 2019).

“სამხრეთის გაზის დერეფნის” წარმატებულმა ამოქმედებამ შესაძლოა გზა გაუხსნას სხვა პროექტებსაც. მათ შორისაა Ionian Adriatic Pipeline (IAP), რომელიც TAP-ის გაგრძელება იქნება და დააკავშირებს ალბანეთს, მონტენეგროს, ბოსნია-ჰერცეგოვინასა და ხორვატიას. ეს 511 კმ სიგრძის მილსადენი წელიწადში 5 მილიარდ კუბურ მეტრ გაზს გაატარებს.

ამ პროექტის განხორციელება შესაძლოა გახდეს არგუმენტი იმისა, რომ აზერბაიჯანული გაზი ევროპისთვის უფრო იაფი იქნება, ვიდრე რუსული ან აღმოსავლეთ-ხმელთაშუაზღვისპირეთის გაზი.

მიუხედავად იმისა, რომ რუსეთი უკვე აწვდის გაზს სამხრეთ ევროპას “თურქული ნაკადით”, ხოლო აღმოსავლეთ-ხმელთაშუაზღვისპირეთში იგეგმება “ისტმედის” გაზსადენის მშენებლობა (ისრაელი-კვიპროსი-საბერძნეთი), TAP-ისა და IAP-ის ფუნქციონირებას გადამწყვეტი მნიშვნელობა აქვს საქართველოსთვის, როგორც აზერბაიჯანული გაზის სატრანზიტო ქვეყნისთვის. ევროკავშირის მხარდაჭერაზე მიუთითებს გაფართოების ევროკომისიის განცხადება “სამხრეთის გაზის დერეფნის” დასავლეთ ბაღკანეთზე გაგრძელების შესახებ. ამასთან, “სოკარის” წარმომადგენელმა აღნიშნა, რომ არსებობს პოტენციალი “დერეფნის” სიმძლავრის გაზრდისა დამატებითი საკომპრესორების მეშვეობით.

აზერბაიჯანს შეუძლია სხვადასხვა საბადოების (მაგ. “აბშერონი”, “უმიდი”, “ყარაბაღი” და სხვ.) გაზის დამატება “დერეფანში”. გარდა ამისა, 2018 წლის “კასპიის ხელშეკრულების” საფუძველზე, შესაძლებელია “დერეფანში” ცენტრალური აზიის ქვეყნების გაზის ჩართვაც 300 კმ სიგრძის “ტრანსკასპიური გაზსადენით”.

თუმცა, მართალია “სამხრეთის გაზის დერეფანი” და საქართველოს როლი მასში სულ უფრო მნიშვნელოვანი ხდება ევროპის ენერგოსაფრთხოებისთვის, მაგრამ გაჩნდა გარკვეული გაუგებრობა ბაქო-ნახჩევანის მარშრუტის, ანუ “თურანის ჭიშკარის” ირგვლივ. “თურანის ჭიშკარის” იდეა წარმოიშვა 2020 წლის 9 ნოემბრის ყარაბაღის კონფლიქტის შეწყვეტის შეთანხმების შემდეგ. ამ იდეის მთავარი მხარდამჭერები არიან თურქეთის პანთურქული ძალები, რომლებიც ცდილობენ გააფართოვონ თავიანთი გავლენა კასპიის ზღვის რეგიონში, ცენტრალურ აზიაში და ჩინეთის „სარტყელისა და გაზის ინიციატივის“ პროექტებზეც კი.

ისინი უყრდნობიან შეთანხმების ბოლო პუნქტებს, რომლებიც ითვალისწინებენ:

1. რეგიონში ეკონომიკური და სატრანსპორტო კავშირების განბლოკვას.
2. სომხეთის მიერ აზერბაიჯანის დასავლეთ რეგიონებსა და ნახჩევანს შორის სატრანსპორტო კავშირის უზრუნველყოფას.

3. ახალი სატრანსპორტო კომუნიკაციების მშენებლობას ნახევანსა და აზერბაიჯანის სხვა რეგიონებს შორის.

თუმცა, როგორც ჩანს, ეს იდეა წინააღმდეგობაში მოდის არსებულ “სამხრეთის გაზის დერეფანთან”, რომელსაც მხარს უჭერენ როგორც ევროკავშირი, ისე აზერბაიჯანი. ამიტომ, გაუგებარია განცხადებები “თურანის ჭიშკარის” შესახებ, როგორც საქართველო-ევროკავშირის კასპიის ნახშირწყალბადების დასავლური “დერეფნის” ალტერნატივის შესახებ. ეს სიტუაცია მიუთითებს რეგიონში არსებულ რთულ გეოპოლიტიკურ დინამიკაზე და სხვადასხვა მხარეების განსხვავებულ ინტერესებზე ენერგეტიკული მარშრუტების განვითარებასთან დაკავშირებით:

- თურქული და აზერბაიჯანული მედია ამტკიცებს, რომ შეთანხმება გულისხმობს ახალი ნავთობ- და გაზსადენების მშენებლობას სომხეთის სიუნიცის რაიონის გავლით.
- ექსპერტების ნაწილი არ ეთანხმებიან ამ ინტერპრეტაციას და წარმოადგენს 4 არგუმენტს: ა) შეთანხმება ეხება მხოლოდ მოქალაქეების, მანქანებისა და ტვირთების გადაადგილებას, არა ნავთობისა და გაზის ტრანსპორტირებას. ბ) ე.წ. “თურანის ჭიშკარი” გაივლის სომხეთის ტერიტორიაზე და მას რუსი მესაზღვრეები გააკონტროლებენ. გ) რუსი მესაზღვრეების კონტროლი რისკის შემცველია ევროპული ენერგოკომპანიების მილსადენებისთვის. დ) თურქეთიდან, და არა სიუნიციდან (ზანგეზურიდან), -ბაქო-ერზერუმი-ნახჭევანის გაზსადენის პროექტზე უკვე შეთანხმდნენ 2020 წლის თებერვალში.

ექსპერტების უმრავლესობა ასევე იმსჯელებს, რომ ეს ფაქტორები ეჭვქვეშ აყენებს თურქული და აზერბაიჯანული მედიის ინტერპრეტაციას. -ბაქო-ერზერუმი-ნახჭევანის გაზსადენზე ზედინიშნული მემორანდუმით ილჰამ ალიევი და მისმა თურქმა კოლეგამ რეჯებ ტაიპ ერდოღანმა ერთობლივი ინტერესი გამოხატეს ერზერუმიდან და იგდირიდან ნახჭევანისკენ, სომხეთის სიუნიცის რაიონის ტერიტორიით აზერბაიჯანის დანარჩენი ტერიტორიიდან გამოყოფილი ავტონომიისკენ, რკინიგზისა და გაზსადენის აშენებაზე.

მოლაპარაკებების განხილვის მთავარი თემა იყო - შეუძლია თუ არა დაეხმაროს თურქეთს აზერბაიჯანის ნახჭევანის ავტონომიის ენერგეტიკული უსაფრთხოების გაუმჯობესებაში.

ისტორიულად, აზერბაიჯანსა და სომხეთს შორის მთიანი ყარაბაღის საკითხზე არსებული უთანხმოება ხელს უშლიდა რეგიონულ თანამშრომლობას. ამის შედეგად, ნახჭევანის ავტონომიური რესპუბლიკა მოწყვეტილი აღმოჩნდა თურქეთის ქალაქ ერზურუმთან დამაკავშირებელი სატრანსპორტო და ენერგეტიკული ინფრასტრუქტურისგან.

ამ ვითარებაში, ნახჭევანი იძულებული გახდა ენერგეტიკული რესურსები მუშობელი ირანისგან მიეღო. 2004 წელს გაფორმდა ე.წ. SWAP შეთანხმება ირანსა და აზერბაიჯანს შორის. ამ ხელშეკრულების თანახმად, აზერბაიჯანი ჩრდილოეთ ირანს აწვდის გაზს, სანაცვლოდ კი ირანი უზრუნველყოფს ნახჭევანს ბუნებრივი აირით.

ეს 25-წლიანი კონტრაქტი ითვალისწინებს, რომ აზერბაიჯანი ირანს გაზს მიაწვდის სასაზღვრო ქალაქ ასტარას გავლით. ირანი, თავის მხრივ, ნახჭევანს უზრუნველყოფს ამ მოცულობის 85%-ს ქალაქ ქულფაში, ხოლო დარჩენილ 15%-ს იტოვებს, როგორც ტრანზიტის საფასურს. 2019 წლის მონაცემებით, ამ სქემით აზერბაიჯანმა ირანს მიაწოდა 395 მილიონი კუბური მეტრი გაზი.

გარდა ენერგორესურსებისა, ნახჭევანი მნიშვნელოვნად არის დამოკიდებული ირანთან სხვა სახის ვაჭრობაზეც. ეს ურთიერთობები ვითარდება ნახჭევანის ავტონომიური რესპუბლიკისა და ირანის 179 კილომეტრიანი საერთო საზღვრის გასწვრივ. აზერბაიჯანის მთავრობა წლების განმავლობაში გამოხატავდა შემფოთებას ნახჭევანის ირანზე ასეთი მჭიდრო დამოკიდებულების გამო, რაც გეოპოლიტიკურ და ეკონომიკურ რისკებს ქმნის.

ნახჭევანის ენერგეტიკული დამოუკიდებლობის უზრუნველსაყოფად, წარსულში განიხილებოდა ბაქოდან საქართველოსა და თურქეთის გავლით გასსადენის გაყვანის იდეა. თუმცა, ეს პროექტი 2010 წელს შეჩერდა აზერბაიჯანსა და ირანს შორის ურთიერთობების გაუარესების გამო. იმავე წელს, აზერბაიჯანის ნავთობკომპანია "სოკარი" და თურქეთის სახელმწიფო გაზის კომპანია

“ბოტაში” შეთანხმდნენ გაზსადენის პროექტზე, მაგრამ კონკრეტული გეგმები და დაფინანსების წყაროები არ გამჟღავნებულა.

ორ ქვეყანას შორის დაძაბულობა გამოწვეული იყო სხვადასხვა ფაქტორით, მათ შორის აზერბაიჯანის მხარდაჭერით აშშ-ს სანქციებისადმი ირანის წინააღმდეგ და ირანის მიერ აზერბაიჯანული ოპოზიციის დახმარებით. სიტუაცია იმდენად დაიძაბა, რომ ირანმა ნახჭევანთან ეკონომიკური კავშირების გაწყვეტითაც კი დაიშურა. აზერბაიჯანიც ცდილობდა გაზის SWAP ხელშეკრულების პირობების გადახედვას. მდგომარეობა შედარებით გაუმჯობესდა 2013 წელს, ჰასან რუჰანის ირანის პრეზიდენტად არჩევის შემდეგ. თუმცა, 2018 წლიდან აშშ-ს ახალმა სანქციებმა ირანის წინააღმდეგ კვლავ გაართულა ორ ქვეყანას შორის ეკონომიკური ურთიერთობები.

ამ ვითარებაში, აზერბაიჯანმა გადაწყვიტა გაეფართოებინა ინფრასტრუქტურული კავშირები ნახჭევანსა და თურქეთს შორის. 2020 წლის თებერვალში, აზერბაიჯანისა და თურქეთის ლიდერებმა ხელი მოაწერეს მემორანდუმს ნახჭევანსა და თურქეთის ქალაქ ყარსს შორის სარკინიგზო ხაზის მშენებლობის შესახებ. ეს პროექტი წარმოადგენს ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის გაგრძელებას.

აზერბაიჯანის პრეზიდენტმა ილჰამ ალიევმა აღნიშნა ამ პროექტის მნიშვნელობა ნახჭევანის ეკონომიკური იზოლაციის დასაძლევად, რომელიც გამოწვეულია სომხეთთან კონფლიქტით. მისი თქმით, ეს რკინიგზა გააუმჯობესებს ნახჭევანის პროდუქციის ექსპორტს და ხელს შეუწყობს რეგიონის ეკონომიკურ განვითარებას.

თურქეთის პრეზიდენტმა რ. ტ. ერდოღანმა ხაზი გაუსვა 160 კილომეტრიანი ტრანსსასაზღვრო გაზსადენის მნიშვნელობას, რომელიც გააძლიერებს ნახჭევანს როგორც ირანის, ისე თურქეთის მხარდაჭერით. თუმცა, ექსპერტები ეჭვქვეშ აყენებენ ამ პროექტების გეოპოლიტიკურ სარგებელს აზერბაიჯანისა და თურქეთისთვის. არსებობს რისკი, რომ “თურანის ჭიშკრის” კომუნიკაციები შეიძლება გახდეს სომხური დივერსიების სამიზნე, ან თავად სომხეთმა დაიბრუნოს ეს ტერიტორიები ძალისმიერი გზით.

მიუხედავად იმისა, რომ სომხეთის სიუნიცის (ზანგეზურის) რაიონის გავლით კომუნიკაციების გაყვანაზე საუბარია სხვადასხვა შეთანხმებებში, ეს იდეა უფრო ფანტაზიას ჰგავს, ვიდრე რეა-

ლურ გეგმას. ბაქო-ახალქალაქი-ყარსის რკინიგზა ჯერჯერობით საკმარისია თურქეთ-აზერბაიჯანის ეკონომიკური თანამშრომლობისთვის. ისტორიულად, ყარსი-გიუმრი-ნახიჭევანი-მეგრია-ბაქოს რკინიგზის აღდგენა განიხილებოდა ჯერ კიდევ 2009 წელს თურქეთ-სომხეთის მოლაპარაკებების დროს, მაგრამ ეს იდეა არ განვითარებულა. პრაქტიკული თვალსაზრისით, სომხეთის გავლით რკინიგზის გაგრძელება ახლო მომავალში ნაკლებად საფარაუდოა. 2014 წლის კვლევის თანახმად, რკინიგზის მნიშვნელოვანი ნაწილები დაზიანებული ან განადგურებულია. ნახიჭევანის სადგ. ორდუბადიდან სომხეთის მეგრის რაიონამდე და შენგუფ აზერბაიჯანის სადგ. გორადიზამდე რკინიგზის ინფრასტრუქტურა შიითხოვს მასშტაბურ რეკონსტრუქციას (International alert, 2014).

ეს ყველაფერი მიუთითებს, რომ რეგიონში ტრანსპორტული კავშირების აღდგენა რთული და გრძელვადიანი პროცესია, რომელიც დაკავშირებულია მრავალ პოლიტიკურ და ეკონომიკურ გამოწვევასთან (იხ. ნახაზი 17).

სახმელეთო “თურანის ქიშკრის” პროექტის რეალიზაციისთვის დაფინანსება წარმოადგენს უმთავრეს გამოწვევას. მდინარე არაქსის გასწვრივ ავტომაგისტრალისა და რკინიგზის მშენებლობა მოითხოვს მნიშვნელოვან ფინანსურ რესურსებს.

ნახაზი 17

ყარსი-გიუმრი-ნახიჭევანი-მეგრია-ბაქოს უმოქმედო რკინიგზა



წყარო: <https://x.com/301arm/status/1374315120160038925>

გეოპოლიტიკური რეალობა ცენტრალურ აზიაში შეცვლილია. თურქეთი აღარ არის წამყვანი ეკონომიკური მოთამაშე ამ რეგიონში, როგორც ეს იყო 1990-იან წლებში. ამჟამად, ჩინეთი და რუსეთი დომინირებენ როგორც ინვესტიორები და სავაჭრო პარტნიორები. ტრანსკასპიური პროექტების განხორციელების შემთხვევაშიც კი, ცენტრალური აზიის რესურსები და ტვირთები უფრო მეტად ორიენტირებულია ჩინეთისა და რუსეთისკენ, ვიდრე თურქეთისკენ. ეს განპირობებულია იმით, რომ ჩინურ და რუსულ კომპანიებს აქვთ წამყვანი პოზიციები რეგიონის სატრანსპორტო და ენერგეტიკულ სექტორებში.

ჩინეთი და რუსეთი ასევე ცდილობენ შეზღუდონ პანთურ-ქული გავლენა ცენტრალურ აზიაში, რადგან ისინი ამას აღიქვამენ როგორც საფრთხეს თავიანთი ტერიტორიული მთლიანობისთვის (სინძიან-უიღურის და ვოლგისპირეთ-ჩრდილოეთ კავკასიის რეგიონებში).

თურქეთი და აზერბაიჯანი აგრძელებენ თანამშრომლობას, მიუხედავად აღნიშნული გამოწვევებისა. 2020 წლის 25 თებერვალს, ყარაბაღის მეორე ომამდე რამდენიმე თვით ადრე, ორი ქვეყნის ლიდერებმა ხელი მოაწერეს შემორანდუმს ყარსი-იგდირი-არალიქი-დილუჩუ-სადარაქი-ნახჭევანი-ჯულფას სარკინიგზო პროექტის შესახებ. ეს შეთანხმება მიუთითებს, რომ მიუხედავად არსებული გამოწვევებისა, თურქეთი და აზერბაიჯანი მაინც ცდილობენ განავითარონ რეგიონული სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა. თუმცა, პროექტის წარმატებით განხორციელება დამოკიდებული იქნება არა მხოლოდ ორმხრივ თანამშრომლობაზე, არამედ რეგიონულ გეოპოლიტიკურ დინამიკაზე და საერთაშორისო ეკონომიკურ ფაქტორებზე.

ყარსი-იგდირი-ნახჭევანის სარკინიგზო ხაზი, როგორც ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო მაგისტრალის გაგრძელება, მიიჩნევა უფრო ეფექტიანად, ვიდრე ყარსი-გიუმრი-ნახჭევანი-მეგრია-ბაქოს საბჭოთა რკინიგზის აღდგენა-რეკონსტრუქცია. ეს მნიშვნელოვანი დასკვნაა რეგიონული სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარების თვალსაზრისით.

ამავდროულად ხაზგასმულია, რომ რუსეთისა და სომხე-

თის ინტერესებში შედის არა ბაქო-თბილისი-ახალქალაქი-ყარსის, არამედ ადლერი-თბილისი-გიუმრი-ყარსის მარშრუტის აღდგენა. დამატებით, მათი ინტერესია გიუმრიდან კავშირის დამყარება არა მხოლოდ თურქეთთან, არამედ ირანთანაც. ეს მიუთითებს რეგიონში არსებულ განსხვავებულ გეოპოლიტიკურ ინტერესებზე და სატრანსპორტო მარშრუტების სტრატეგიულ მნიშვნელობაზე.

თურქეთის მონაწილეობა “სარტყელისა და გზის ინიციატივის” გლობალურ პროექტში უკვე გადაწყვეტილია. მიუხედავად იმისა, რომ ანკარა ინარჩუნებს დაპირისპირებას როგორც უახლოეს მეზობლებთან, ასევე ახლო აღმოსავლეთის სხვა ქვეყნებთან. ამიტომ თურქეთის სურვილი, ჩაერთოს ცენტრალურ აზიაში “სარტყელის და გზის ინიციატივის” პროექტებში, სავარაუდოდ გაართულებს მის ისედაც დაძაბულ ურთიერთობებს მოსკოვთან და პეკინთან. ეს მიუთითებს რეგიონში არსებულ რთულ დიპლომატიურ და ეკონომიკურ ურთიერთობებზე.

“თურანის ჭიმკრის” საზღვაო განზომილებასთან დაკავშირებით, აღსანიშნავია, რომ ხმელთაშუა ზღვა-შავი ზღვის აუზში და მსოფლიო ოკეანეების მიმართულებით ტვირთების მოძრაობა სტაბილურად მატულობს. ექსპერტები ქართულ პორტებს ურჩევენ მაქსიმალურად ეცადონ ცენტრალური აზიის ფრაზტის ხელში ჩაგდებას, თუმცა კონკურენცია საზღვაო-სატვირთო გადაზიდვებში მუდმივად იზრდება. ასევე, საინტერესოა თურქეთის მთავრობის აქტიური ნაბიჯები ქვეყნის სატრანსპორტო “ჰაბად” გადაქცევის მიზნით. კერძოდ:

1. 90-იან წლებში დასრულდა შავი ზღვის ხუთივე თურქული პორტის რეკონსტრუქცია;
2. ქ. ანკარაში შეიქმნა დიდი სარკინიგზო კვანძი და აშენდა ქ. სტამბოლის ახალი აეროპორტი;
3. 2013 წელს ბოსფორის სრუტის ქვეშ გაიყვანეს “მარმარაის” სარკინიგზო გვირაბი;
4. 2021 წლის 26 ივნისს გამოცხადდა “სტამბოლის არხის” მშენებლობის დაწყება.

“სტამბოლის არხის” პროექტი განსაკუთრებით საინტერესოა. იდეა 11 წლის წინ დაიბადა, მაგრამ რეალიზაცია მხოლოდ ახლა დაიწყო შიდა და გარე დაბრკოლებების გამო. არხის მშენებლობა 6 წელი გაგრძელდება და 15 მილიარდი დოლარი დაჯდება.

ზემოაღნიშნული ადასტურებს, რომ რეგიონში ადგილი აქვს კონკურენციას სატრანსპორტო და ლოჯისტიკური ჰაბების შექმნისთვის. თურქეთი, საქართველო და სხვა ქვეყნები ცდილობენ გააძლიერონ თავიანთი პოზიციები ამ სფეროში. ამავე დროს, გეოპოლიტიკური ინტერესები და რეგიონული კონფლიქტები მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს ამ პროცესებზე. ამ პროექტის განხორციელება სტრატეგიული ამოცანაა, რომელსაც ერთის მხრივ შეუძლია ბოსფორის განმუხტვა და, მეორე მხრივ, თურქეთის გავლენის გაზრდა გლობალური მასშტაბით - იგივე „დიდი თურანის“ იდეის ხელშეწყობა.

თურქეთის სრუტეებში ნაოსნობის ინტენსივობა და ახალი არხის მშენებლობის საჭიროება შეიძლება დადასტურდეს ამ მონაცემებით: 1938 წელს ბოსფორში შევიდა 4.5 ათასი გემი, 1985 წელს - 24 ათასი, 1996-2000 წლებში - უკვე 47-50 ათასი ... Trend- თან ექსკლუზიურ ინტერვიუში, თურქეთის ტრანსპორტისა და ინფრასტრუქტურის მინისტრმა ადილ ქარაისმაილოღლუმ აღნიშნა, რომ შავი ზღვის აუზში ეკონომიკური აქტივობის ზრდის გამო, ამ მაჩვენებელმა შეიძლება მიაღწიოს 86 ათასს უახლოეს ათწლეულში. თუმცა, თურქეთის ტრანსპორტის სამინისტროს მონაცემებით, ბოლო 15 წლის განმავლობაში ბოსფორზე გადამავალი გემების რაოდენობა თანდათან შემცირდა: 2006 წელს 54 880-დან 2020 წელს 38404-მდე. შეიძლება შეიქმნას შთაბეჭდილება, რომ თუ გემების რაოდენობა მცირდება, მაშინ სრუტეებში ნავიგაცია გამარტივდება. მაგრამ გემების რაოდენობა მართალია შემცირდა, მაგრამ მათი ზომები და ტვირთამწეობა გაიზარდა (ყარაბადის გაკვეთილები, 2021).

ბოლო წლებში ბოსფორის გავლით 200 მეტრზე მეტი სიგრძის გემების რაოდენობა 35 პროცენტით გაიზარდა, - 2006 წელს 3650-დან 2020 წელს 4950-მდე, ხოლო ტვირთის მთლიანი მოცულობა გაიზარდა 30 პროცენტით, 476 მილიონი ტონადან 2006

წელს, 620 მილიონ ტონამდე - 2020 წელს (ყარაბაღის გაკვეთილები, 2021).

ეს მონაცემები ნათლად აჩვენებს, თუ რატომ არის “სტამბოლის არხის” პროექტი ასეთი მნიშვნელოვანი თურქეთისთვის. მიუხედავად იმისა, რომ გემების რაოდენობა შემცირდა, მათი ზომისა და ტვირთამწეობის ზრდამ, ასევე ნავთობპროდუქტების ტრანსპორტირების მოცულობის ზრდამ, გაზარდა ბოსფორის და ტვირთვა და ეკოლოგიური რისკები.

ახალი არხის მშენებლობა არა მხოლოდ გაზრდის თურქეთის სატრანსპორტო შესაძლებლობებს, არამედ შეამცირებს ბოსფორზე დატვირთვას და, შესაბამისად, სტამბოლის ეკოლოგიურ რისკებს. ამასთან, ეს პროექტი ხელს შეუწყობს თურქეთის გეოპოლიტიკური გავლენის გაძლიერებას რეგიონში და მის როლს “დიდი თურანის” იდეის განხორციელებაში.

ეს ყველაფერი კიდევ ერთხელ ადასტურებს, რომ რეგიონში მიმდინარეობს ინტენსიური კონკურენცია სატრანსპორტო და ლოჯისტიკური ჰაბების შექმნისთვის, სადაც თურქეთი აქტიურად ცდილობს თავისი პოზიციების გაძლიერებას. გასათვალისწინებელია, რომ ბოსფორი ერთ-ერთი ყველაზე გაუვალაი სრუტეა: როგორც ნავიგაციის დარგის ექსპერტები აღნიშნავენ, 33 კილომეტრიანი სრუტის გავლისას გემმა ათჯერ მაინც უნდა შეიცვალოს კურსი.

ასევე ადგილი აქვს ეკოლოგიურ რისკებსაც, რომლებიც საფრთხეს უქმნის სტამბოლის უსაფრთხოებას: თითქმის ყოველდღე რამდენიმე ათეული ნავთობის, თხევადი გაზის და ტოქსიკური ქიმიკატების ტანკერი გაივლის ქალაქის ცენტრში, ხოლო ნავთობპროდუქტების ტრანსპორტირება სტაბილურად იზრდება: 1999 წელს ნავთობის ბრუნვა ბოსფორით დაახლოებით 95 მილიონი ტონა, 2010 წელს ეს მაჩვენებელი უკვე 140 მილიონი ტონა იყო, დღეს კი - 150 მილიონ ტონაზე მეტია.

განსაკუთრებით აქტუალური გახდა ეკოლოგიური საკითხები ბოსფორის სრუტეში 1994 წელს კვიპროსის დროშის ქვეშ მცურავი ტანკერის, „ნასსიას“ ავარიის შემდეგ, როდესაც ასეულობით ათასი ტონა ნავთობი ქ. სტამბოლის ცენტრში, ბოსფორში ჩაიღვარა და მრავალმილიონიანი მეგაპოლისს ეკოლოგიური კატა-

სტროფით დაემუქრა. ამ დროიდან გახშირდა თურქეთში ბოსფორის გვირგვინის ამქცევი არხის აგებაზე და „სრუტეების ეკოლოგიური ფონდის“ დაარსებაზე საუბარი. ამავე დროს, „მონტრეს კონვენციამი“ აღნიშნულ „...სავაჭრო გემების სრულიად თავისუფლად“ ცურვის საწინააღმდეგოდ, „შემჩინევლად“ შემოიღეს შეზღუდვები. მაგალითად, ტანკერებს ბოსფორში ცურვა მხოლოდ დღე-ღამის ნათელ დროს შეუძლიათ, აიკრძალა 200 მეტრზე გრძელი ტანკერების სრუტეში ლოცმანის გარეშე გადაადგილება. მოგვიანებით დაწესდა, რომ სრუტეში მცურავ ნავთობის და თხევადი გაზის ტანკერებს ორმაგი ფსკერი და სპეციალური განათება უნდა ჰქონდეთ და ა. შ. (ყარაბადის გაკვეთილები, 2021).

ამრიგად, თურქეთი დიდი ხანია იყენებს ნავიგაციის შეზღუდვებს და არ არის გამორიცხული, რომ აღორძინდეს ამ რამდენიმე წლის წინ დაანონსებული „სრუტეების ეკოლოგიური ფონდის“ დაარსების იდეაც, რაც ტანკერებიდან ბოსფორის გავლის მოსაყრებლის გადახდას გულისხმობს. ახლა უკვე ანკარა ამ მოსაყრებლის დაწესებას, თურქეთის სხვადასხვა გარემოსდაცვითი კონვენციისადმი მიერთებით ახსნის...

ახალი გზით შესაძლო ნავიგაციის გაძვირების თვალსაზრისით, ერთი შეხედვით, „სტამბულის არხი“ საქართველოს პორტებსაც შეუქმნის გარკვეულ პრობლემებს. თუმცა, სტამბულის 44 კილომეტრის სიგრძის, 275 მეტრი სიგანის და 20.75 მეტრი სიღრმის არხის მშენებლობამ შეიძლება თავისი „წვლილი“ შეიტანოს „საქართველოს რკინიგზის“ აფხაზეთის მონაკვეთის ამუშავებაში. მისი ამოქმედებით, უპირველეს ყოვლისა, რუსეთი დაინტერესებული, რადგან ამ გზით მიიღებს გასასვლელს სტრატეგიული მოკავშირეების – სომხეთის, ირანის, სირიის მაგისტრალებისკენ. „საქართველოს რკინიგზით“ რუსეთი ასევე შეძლებს ბოსფორი-დარდანელის გავლით ნავთობის ტრანსპორტირების მოსალოდნელი წლიური ექვოტირების (ეკოლოგიური შეზღუდვების), ან ფასიანი „სტამბულის არხის“ მოქმედების პირობებში, ნავთობპროდუქტების დასავლეთში ექსპორტი ტანკერების ნაცვლად ხმელეთით –ბაქო-თბილისი-ახალქალაქი-ყარსის რკინიგზით, ან ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენში ნავთობის

ნაკადის გადამისამართებით, საქართველო-თურქეთის ტერიტორიის გავლით, განახორციელოს.

აღსანიშნავია, რომ ამ არხის აგებით ბოსფორის და დარდანელის სრუტეებზე მშვიდობიან დროს თავისუფალი მიმოსვლა (ისინი, როგორც ზემოთ აღინიშნა, ნეიტრალურ წყლებადაა მიჩნეული 1936 წლის "მონტროს კონვენციით" და 1982 წ. "გაეროს საზღვაო კონვენციით" - UN Maritime Convention) შეიზღუდება და რუსული და ყაზახური ნავთობის ტრანსპორტირება ახალი "სტამბულის არხით" უნდა დაიწყოს, რაც ძალიან ძვირი ეღირება...

თურქეთის ხელისუფლებმა, ერთის მხრივ, არაერთხელ განცხადეს, რომ თითქოს "სტამბოლის არხს" არაფერი ექნება საერთო 1936 წელს ხელმოწერილ „მონტრეს კონვენციით“ სამხედრო გემების მიღებასთან და ასევე გამორიცხავენ, რომ ვინმე აიძულონ გამოიყენონ ახალი არხი ბოსფორის ნაცვლად. „მონტრეს კონვენციის“ მე-2 მუხლში ნათქვამია: "მშვიდობიან დროს, ნებისმიერი დროშის ქვეშ მცურავ სავაჭრო გემებს სრულიად თავისუფლად შეუძლიათ სრუტეებში შესვლა და ნავიგაცია." მაგრამ, ზემოაღნიშნულ კონვენციაში არაფერია ნათქვამი ეკოლოგიურ შეზღუდვებზე, ვინაიდან იმ დროს გარემოს დაცვაზე ნაკლებად ფიქრობდნენ.

მეორე მხრივ, თურქეთში უკვე არსებობს ე.წ. "სრუტეების ეკოლოგიური ფონდის" პროექტი და ბოსფორზე ნაოსნობის შეზღუდვები. ყაზახეთისა და რუსეთის საერთაშორისო ნავთობის კომპანიები უკვე ეძებენ სრუტეებისა და "სტამბულის არხის" გვერდის ამქვევ გზას! ყველაზე რენტაბელური იქნება ნავთობის ნოვოროსიისკიდან აფხაზეთის გავლით თურქეთში, - სახმელეთო გზით გადამისამართება. ამით სოხუმშიც დაინტერესდებიან, მოსკოვშიც და ასტანაშიც.

ნავთობსადენით ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანთან „კასპიის მილსადენის კონსორციუმის" (CPC) დაკავშირება, ან საქართველოს რკინიგზის აფხაზეთის მონაკვეთის აღდგენა, ყაზახეთის და იქ ოპერირებადი ამერიკული და ევროპული ნავთობის კომპანიების ინტერესებში შედის. საქმე ისაა, რომ 2016 წლის ბოლოს დამთავრდა CPC-ის თენგიზი-ატირანოვოროსიისკის ნავთობსადენის რეკონსტრუქცია. მისი წლიური სიმძლავრე 25 მლნ ტონიდან, 67.5-

70 მლნ ტონამდე გაიზრდა და მალე 83 მლნ ტონას მიაღწევს(ყარაბაღის გაკვეთილები, 2021). ეს პროექტი 2011 წელს ქ. კრიმსკის რაიონში მომხდარმა წყალდიდობამ შეაფერხა, თუმცა ამჟამად მისი ექსპლუატაცია წარმატებით მიმდინარეობს. ყაზახეთის თენგიზის, კაშაგანის, კუმკოლის და კარაჩაგანაკის ნახშირწყალადების თურქული სრუტეებით ტანკერებით ტრანსპორტირებას, სავარაუდოდ, ეკოლოგიური მოსაზრებებით (სტამბულის ცენტრში - ბოსფორით უკვე ყოველ 12 წუთში ერთი დიდი გემი გაივლის, რომელთაგან ყოველი მესამე - ტანკერია!) თურქეთი მალე ადარ დაუშვებს და ტანკერებს ფასიან „სტამბულის არხისკენ“ გადაამისამართებს (ყარაბაღის გაკვეთილები, 2021).

ერთადერთი გამოსავალია, აქედან გამომდინარე, ნოვოროსიისკიდან რკინიგზით აფხაზეთის გავლით, ან ახალი ნავთობსადენით „ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის“ ნავთობსადენში რუსული და ყაზახური ნავთობის ჩატვირთვა. მოსალოდნელია, რომ ამ პრობლემას რუსეთი და ყაზახეთი საქართველოს ხელისუფლების წინაშე „სტამბული არხის“ მშენებლობის დასრულებამდე დააყენებენ. კრემლში და ასტანაში მძლავრი ენერგეტიკული ლობის არსებობის პირობებში, ამით საქართველოს გაუჩნდება აფხაზეთის პრობლემის მშვიდობიანი გადაწყვეტის პერსპექტივა (სხვათა შორის, აფხაზეთის გავლით თურქეთისკენ ნავთობსადენის გაყვანის გზით, აფხაზეთის კონფლიქტის მოგვარების იდეას, ჯერ კიდევ 1992 წელს, ე. შევარდნაძე აყენებდა). მით უმეტეს, რომ ამ საკითხის დარეგულირებაში ისეთი ძლიერი „მოთამაშე“ ჩერთვება, როგორც ყაზახეთში მოქმედი ევროპული და ამერიკული ენერგეტიკული კომპანიებია!

აღნიშნული ფაქტები გვაძლევს იმის ხაზგასმის საფუძველს, რომ საქართველოს შესაბამისი სტრუქტურების გამოზნული პოლიტიკის გატარებით, შეიძლება „თურანის ქიშკარი“ ძველი „დიდი თურანის“ კარგად დავიწყებული პროექტის თეორიულ „რე-მეიქად“ დარჩეს და არ განვითარდეს.

წარმოდგენილი დეტალები არც თურქეთის და არც აზერბაიჯანის არანაირ გეოპოლიტიკურ გაძლიერებაზე არ მეტყველებს. პირიქით, „თურანის ქიშკარის“ კომუნიკაციები, გახსნის დღიდან,

შესაძლოა სომხების მუდმივი დივერსიების ობიექტი იყოს, ხოლო 5 წლის შემდეგ ისევ სომხეთმა დაიბრუნოს ომით, თუ აზერბაიჯანი არ იქნება თანახმა შეთანხმების გაგრძელებაზე, და თავის მხრივ, მოინდომებს რუსი სამშვიდობოების გაყვანას ყარაბაღის დარჩენილი ნაწილის ძალისმიერად დასაბრუნებლად.

აქედან გამომდინარე, „თურანის ჭიშკარი“ უფრო მეტად თეორიული განსჯის სფეროდანაა, ვიდრე თურქეთის პოლიტიკური ხელისუფლების გეოპოლიტიკური და გეოეკონომიკური კოზირი... რეგიონალური ტრანსკასპიური პროექტების დაწყებამდე, სრულად დაუტვირთავი ბაქო - ახალქალაქი - ყარსის რკინიგზა თურქეთ - აზერბაიჯანის ეკონომიკური თანამშრომლობისთვის, სრულიად საკმარისია. თუმცა, თურქეთში არიან ძალები, რომლებიც საქართველოს არასტაბილურ სატრანზიტო ქვეყნად მიიჩნევენ და ამ ძალებს უნდათ „თურანის ჭიშკარის“ სახით ახალი სატრანზიტო დერეფნის მიყვანა იგდირიდან კასპიისპირეთამდე. უსაფრთხოების რა გარანტიები აქვს ამ დერეფანს?

მთავარი პრობლემა ამ თვალსაზრისით, დაფინანსებაა. ავტომაგისტრალის და რკინიგზის აგება აზერბაიჯანს მდ. არაქსის გასწვრივ, მართალია ძვირი დაუჯდება, მაგრამ თურქეთის დახმარებით, მაინც ასე თუ ისე, ამას მოახერხებს. მაგრამ ნავთობისა და გაზის მილსადენების გაყვანა ერზერუმამდე (BTC ნავთობსადენში და TANAP-ის გაზსადენში ჩასართავად), დასავლური კომპანიების კონტროლირებული კასპიის საბადოებიდან, თურქეთის აშშ-სთან და ევროკავშირთან ურთიერთობების ბოლო პერიოდის არნახული გამწვავების ფონზე, სავარაუდოდ გაჭირდება. ცენტრალურ-რაზიურ ქვეყნებში, თურქეთი აღარ წარმოადგენს არც უმთავრეს ინვესტორს, არც მთავარ სავაჭრო პარტნიორს, გასული საუკუნის 90-იანი წლებისგან განსხვავებით. იქ მთავარი მოთამაშეები უკვე არა თურქეთი, არამედ - ჩინეთი და რუსეთია. ტრანსკასპიური პროექტების განხორციელების შემთხვევაშიც კი, ცენტრალური აზიის გაზი არა თურქეთისკენ, არამედ ჩინეთისკენ და რუსეთისკენ მიდის და მომავალშიც წავა, ვინაიდან ამ რეგიონში გაზის საბადოების უმეტესობაზე ლიცენზიები ჩინურ და რუსულ სახელმწიფო კომპანიებს აქვთ შეძენილი. ჩინეთი და რუსეთი ძირშივე აღკვეთენ პა-

ნთურქულ სოლიდარობას ცენტრალურ აზიაში, რადგან მათ თავიანთ სინდიან-უიღურის (ჩინეთი) და ვოლგისპირეთ-ჩრდილოეთ კავკასიის (რუსეთი) მუსლიმანური სეპარატიზმის უმთავრეს წამახალისებლად მიიჩნევენ.

„სარტყელისა და გზის ინიციატივის“ გლობალურ პროექტებში თურქეთის მონაწილეობაზეც იგივე შეიძლება აღინიშნოს. ანკარას უახლოეს მეზობლებთან და ახლო აღმოსავლეთის სხვა ქვეყნებთანაც კონფლიქტები აქვს. ცენტრალურ აზიაში „სარტყელისა და გზის ინიციატივის“ თურქეთის ჩართავს სურვილი პროექტებში, მისი ზემოთ მითითებული კონფლიქტების ფონზე, სავარაუდოდ, გაართულებს მოსკოვთან და პეკინთან ისედაც დაძაბულ ანკარას ურთიერთობებს.

წარმოდგენილი მტკიცებულებები გვაძლევს იმის აღნიშვნის საფუძველს, რომ „თურანის ქიშკარი“ ძველი „დიდი თურანის“ კარგად დავიწყებული პროექტის თეორიული „რე-მეიქია“ და არა ეკონომიკურად დასაბუთებული რეალობა (ყარაბაღის გაკვეთილები, 2021).

მონოგრაფიის წინა თავებში ნათლად გამოიყვითა სატრანსპორტო და საკომუნიკაციო პროექტების მნიშვნელობა საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის გაძლიერებაში. ამ მიმართულების ღირებულება და ადგილი საქართველოს ეკონომიკური უსაფრთხოების პოლიტიკაში კიდევ უფრო კარგად ჩანს, როდესაც მას განვიხილავთ რეგიონალური მასშტაბით. საქართველო ჩრდილოეთ მეზობლისგან მომდინარე საფრთხეებისგან თავის დასაცავად ცდილობს გაადრმავოს ურთიერთობები მეზობელ ქვეყნებთან და სამხრეთ კავკასია ეკონომიკურად სტაბილურ, მშვიდ და სასურველ რეგიონად აქციოს. მიუხედავად აზერბაიჯანსა და სომხეთს შორის არსებული კონფლიქტისა, საქართველოს ამ ორ ქვეყანასთან ტრადიციულად მშვიდობიანი დამოკიდებულება აქვს, რადგან მხოლოდ კეთილმეზობლური ურთიერთობების პირობებშია შესაძლებელი საერთო ეკონომიკური ინტერესებიდან გამომდინარე სამხრეთ კავკასიის შემდგომი განვითარება. სწორედ ამ მოცემულობიდან გამომდინარე, საქართველო მიიღტვის ჰქონდეს ახლო სავაჭრო ურთიერთობები აზერბაიჯანთან და სომხეთთან. სამხრეთ კავკასიის რეგიონში

დიდი მასშტაბის ეკონომიკური პროექტების განხორციელებას მხოლოდ ეკონომიკური მნიშვნელობა არ აქვს. ეკონომიკური დატვირთვის გარდა მსგავსი პროექტები პირდაპირ კავშირშია უსაფრთხოების განმტკიცებასთან. წლების განმავლობაში საქართველო-აზერბაიჯანს შორის არსებულმა ეკონომიკურმა ურთიერთობამ ეს ორი სახელმწიფო სტრატეგიულ პარტნიორებად ჩამოაყალიბა. საქართველოს ეროვნული უსაფრთხოების კონცეფციამია აღნიშნულია, რომ: ერთიანი ენერგო, ტრანსპორტის და კომუნიკაციების შექმნის პროექტები მნიშვნელოვნად უწყობს ხელს ორივე ქვეყნის მდგრადობასა და განვითარებას.

ამჟამად, საზგასასმელია სამი ქვეყნის დამაკავშირებელი ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის მაგისტრალის პროექტის მშენებლობის დასრულება, რომლითაც თურქეთი, აზერბაიჯანი და საქართველო გააძლიერებენ თავიანთ სატრანზიტო ფუნქციას და იმავდროულად, სრულად და ეფექტიანად ჩაერთვებიან საერთაშორისო სარკინიგზო გადაზიდვებში. აღნიშნული სარკინიგზო მაგისტრალი ხელს შეუწყობს აღმოსავლეთსა და დასავლეთს შორის ეკონომიკური და პოლიტიკური კავშირების გაფართოებას და ერთიანი ევროპის ეკონომიკურ სივრცესთან საქართველოს კიდევ უფრო მეტად დაახლოებას. აზერბაიჯანთან თანამშრომლობით ძალზე მნიშვნელოვანია ამ სატრანსპორტო დერეფნის კონკურენტუნარიანობის მხარდაჭერა (საქართველოს ეროვნული უსაფრთხოების კონცეფცია 2011).

პორტების პრობლემები

სამხრეთ კავკასიის ქვეყნებისათვის ტვირთის ტრანსპორტირების შესაძლებლობებს დიდი როლი აქვთ ამ ქვეყნების ეკონომიკაში. საქართველო ერთ-ერთი მათგანია და გამონაკლისს არ წარმოადგენს. ამჟამად საქართველოში სამი საზღვაო პორტი და ორი ნავთობტერმინალია ფუნქციური, ხოლო დამატებით ერთი - ანაკლიის პორტის მშენებლობა მხოლოდ დროის საკითხია. ეს გამოწვეულია იმით, რომ საქართველოში არსებული საპორტო ინფრასტრუქტურა ვერ პასუხობს თანამედროვე მოთხოვნებს, განსაკუთრებით რუსეთ-უკრაინის ომის შემდგომ, როდესაც მათ ტვირთების

მომატებულ რაოდენობასთან უწევთ გამკლავება (ბერიძე 2023). ანაკლიის პორტის მშენებლობა არამხოლოდ ქართული მხარის ინტერესებშია: ტრასეკა-ში ჩართულ ყველა ქვეყანას აქვს აღნიშნული პორტის მშენებლობის ინტერესი, რადგან ეს საქართველოს საშუალებას მისცემს გაატაროს მათ მიერ მოწოდებული უფრო მეტი ტვირთი, ვიდრე მას აქამდე შეეძლო (მაღრაძე 2024).

ზემოაღნიშნული რუსეთ-უკრაინის ომის გამო გაზრდილი მოთხოვნა ამ პირობებში დაკმაყოფილდება. აგრეთვე ირანის დასაწყვირების გამო საქართველოსკენ გეზადებული ტვირთი (სომხეთის გავლით) შეძლებს დაუბრკოლებლად მოხვდეს დანიშნულების ადგილზე, რასაც საქართველოს მიერ სხვადასხვა ქვეყანასთან დადებული სავაჭრო ხელშეკრულებები კიდევ უფრო გაამარტივებს (მაღრაძე 2024). ეს ყველაფერი შესაძლებელი გახდება დრმაწყლოვანი პორტის მშენებლობით, რაც საქართველოს გზას გაუხსნის მიიღოს გაცილებით უფრო დიდი ზომის გემები ვიდრე დღეს ახერხებს. აღსანიშნავია, რომ შავი ზღვის აკვატორიაში მხოლოდ საქართველოს არ აქვს დრმაწყლოვანი პორტი (ბერიძე 2023). მსგავსი პორტის აშენება ნიშნავს იმას, რომ დიდი წყალწყვის გემებიდან მცირე ზომის გემებზე საქონლის გადატვირთვა აღარ იქნება საჭირო. ეს გააიფებს ტვირთის ტრანსპორტირების საერთო ღირებულებას და ამავდროულად გაზრდის მიღებული ტვირთების საერთო რაოდენობას. აგრეთვე, საქართველოდან გამავალი გემები შეძლებენ ერთი ჩატვირთვით წაიღონ უფრო მეტი ტვირთი, რაც ექსპორტირების/რეექსპორტირების ღირებულებას შეამცირებს და კონკურენტუნარიანობას გაზრდის.

რკინიგზის პრობლემები

საქართველოს ეკონომიკას დრმაწყლოვანი პორტი რომ ჰაერივით ესაჭიროება, ნათელია. თუმცა შექმნილი ეგრეთ წოდებული „Bottleneck“-ები, ანუ ლიმიტირებული გამტარუნარიანობის წერტილები მხოლოდ პორტის პრობლემა არაა. იმისათვის, რომ შუა სატრანსპორტო დერეფნის პროექტმა გამართულად იმუშაოს, სამომავლოდ ანაკლიისა თუ ფოთის უკვე დრმაწყლოვან პორტებამდე ტვირთი ბაქოდან რკინიგზით უნდა ჩავიდეს:

პრობლემა ვერ გადაწყდება მარტო პორტის აშენებით. საპორტო და სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის განვითარება ერთიანი გეგმით უნდა განვიხილოთ. თუ არ მოხდა რკინიგზის მოდერნიზაცია და ვაგონების პარკის განახლება, პორტების მოდერნიზაცია-სთან და ღრმაწყლოვანი პორტის აგებასთან ერთად, ცალკეული პორტების მშენებლობა და განვითარება სასურველ რეზულტატს ვერ მოგვცემს (ბერიძე 2023).

რადგან ბაქოდან რკინიგზით შემოსული ტვირთი საქართველოდან ორი მიმართულებით შესაძლოა წავიდეს, მნიშვნელოვანია რეფორმები ორივე დერეფანში განხორციელდეს: კავკასიიდან თურქეთის მიმართულებით წასული ტვირთი ქართული 1520 მმ-იანი რელსიდან თურქულ 1435 მმ-იან რელსებზე უნდა გადაიტვირთოს. ეს კი დამატებით ხარჯებთან და გაზრდილ ტრანსპორტირების ღროსთანაა დაკავშირებული. ამ გამოწვევას ნაწილობრივ პასუხობს ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზა, თუმცა 2017 წელს გახსნის შემდეგ, ის ჯერ კიდევ სატესტო რეჟიმშია და სრული დატვირთვით ვერ ფუნქციონირებს (Poplawski, და სხვ. 2024). რკინიგზის არაერთგვაროვანი ხარისხი შუა დერეფნის დიდი ნაკლოვანებაა, შედეგად კი საქართველოში გამავალი ტვირთის ხშირად საგზაო ტრანსპორტით გადაზიდვაა საჭირო, რაც თავის მხრივ, რკინიგზასთან შედარებით ტრანსპორტირების გაცილებით უფრო ძვირი გზაა (Poplawski, და სხვ. 2024).

საფონდო ბირჟა

სამწუხაროდ, საქართველოს დამოუკიდებლობის ისტორიაში ფართომასშტაბიანი ინფრასტრუქტურული პროექტების განხორციელება, როგორც წესი, მხოლოდ სახელმწიფოს პრეროგატივაა. ეს განპირობებულია იმით, რომ არ არსებობს მსგავსი პროექტების საჯარო დაფინანსების პრაქტიკა. ეს კი ეკონომიკაზე ცუდად აისახება, რადგან ხშირად სახელმწიფოს არ აქვს საკმარისი არც დროითი რესურსი და არც ფინანსური სახსრები, რათა ბევრი მსგავსი პროექტი განხორციელოს. პროექტების დასაფინანსებლად ხშირად საგარეო ვალის აღება ხდება, რაც დამატებით ხარჯებთანაა დაკავშირებული და ამავდროულად ღრომი გაწელილი

პროცესია (საქართველოს ეროვნული ბანკი 2021). ამასთან, როდესაც ყველა მსგავსი პროექტის განხორციელებას სახელმწიფო ახდენს, ეს ცუდად აისახება ეკონომიკის თავისუფლების დონეზე და ამასთან უგულებელყოფს იმ უდიდეს კაპიტალს, რომელიც კერძო სექტორშია და მისი მფლობელები მზად არიან აღნიშნულ პროექტებში დააბანდონ. აღნიშნული პროცესის დარეგულირების ერთ-ერთი საუკეთესო გზა საფონდო ბირჟაა, რომლის მიერ მოზიდული და დაგროვებული კაპიტალის პოტენციური რაოდენობა გაცილებით აღემატება საქართველოს ბიუჯეტს. აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ მიუხედავად იმისა, რომ ოფიციალურად საქართველოში საფონდო ბირჟა არსებობს და მას საკუთარი ვებ-საიტზე აქვს, ის მხოლოდ და მხოლოდ სიმბოლურ დატვირთვას ატარებს და სრულიად უფუნქციოა, რადგან მასზე გარიგებების რაოდენობა ნულის ტოლია (საქართველოს საფონდო ბირჟა 2024).

საქართველოსთვის უმნიშვნელოვანესია არამხოლოდ აღმოსავლეთისა და დასავლეთის ბაზრების ტვირთების დაკავშირება, არამედ ამ ტვირთების/საქონლის/მომსახურების საფონდო ბირჟაზე ყიდვა-გაყიდვის ცენტრი (მადრაძე 2024). ეს მნიშვნელოვანია არამარტო იმის გამო, რომ დააფინანსებს შუა სატრანსპორტო ღირებულების პროექტის განხორციელებას, არამედ იმიტომ, რომ ქართველ მოსახლეობას ექნება საშუალება შეიძინოს აღნიშნულ საფონდო ბირჟაზე მათთვის სასურველი პროექტების აქციები და პროექტის განვითარებასთან ერთად გამდიდრდეს. ეს ყველაფერი უზრუნველყოფს როგორც კერძო კომპანიებისთვის დაფინანსების მოძიებას, ისე მოსახლეობისათვის დამატებითი შემოსავლის გაჩენას. სწორედ რომ საფონდო ბირჟის მეშვეობით იქნება შესაძლებელი მოსახლეობამ აღნიშნული პროექტის სრული პოტენციალი საკუთარ ჯიბეზე იგრძნოს. მაგალითისათვის ანაკლიის პორტის მშენებლობა ავიღოთ: უმეტესობამ იცის, რომ აღნიშნული პორტი შემოსავლიანი იქნება, მაგრამ თუკი მას სახელმწიფო დააფინანსებს, ან ისეთი კომპანია ააშენებს, რომლის აქციებიც მოსახლეობისათვის ხელმისაწვდომი არ იქნება, მაშინ კომპანიისა და ზოგადად ანაკლიის პორტის წარმატება ხალხის კეთილდღეობაზე პირდაპირ ზეგავლენას ვერ

მოახდენს. ხოლო იმ შემთხვევაში, თუკი მოსახლეობას ექნება საშუალება, გახდეს კომპანიის თანამფლობელი, ანუ შეიძინოს მისი თუნდაც მცირე რაოდენობის აქციები, მაშინ პორტის პროექტის წარმატება პირდაპირ აისახება მოსახლეობის კეთილდღეობაზე (მალრაძე 2024).

საფონდო ბირჟის სრულად ამუშავება გარდა პირდაპირი ფინანსური სარგებლისა, აგრეთვე ანვითარებს ეკონომიკურ დი-აობას და გამჭვირვალობას: სანამ კომპანია გარკვეულ ნაბიჯებს გადადგამს, მას მოუწევს გაითვალისწინოს, თუ როგორ აისახება მათი გადადგმული ნაბიჯები მათ აქციონერებზე. თუკი აქციონერები იფიქრებენ, რომ კომპანია არასწორ ნაბიჯებს დგამს და გარკვეული ძალის ინტერესებს ატარებს, ისინი გაყიდვიან აქციებს, რაც კომპანიის ერთეული აქციის ფასს გააუფასურებს. ასე ხდება მსოფლიოს საფონდო ბირჟებზე. ასეთ გარემოში მოქმედებს „უხილავი ხელი“ (Smith 1776), რომელიც ბაზარს არეგულირებს. წინააღმდეგ შემთხვევაში, ყოველთვის იარსებებს რისკი და უნდობლობა, რომ ესა თუ ის პროექტი/კომპანია ვიწრო ჯგუფის ინტერესებს ატარებს. საფონდო ბირჟა მოიზიდავს უცხოელ ინვესტორებს, რომლებიც საქართველოში ინვესტიციებს არა მხოლოდ ფინანსური, არამედ ტექნო-ინტელექტუალური რესურსებით განახორციელებენ.

ავტორების დასკვნები

შუა დერეფანი არის ნებაყოფლობითი ინიციატივა. ეს დერეფანი ეკონომიკურად აკავშირებს სახელმწიფოებს, რომლებიც ეკონომიკურად ადრე ნაკლებად იყვნენ ინტეგრირებული. შუა დერეფანი შეიძლება გახდეს მრავალი რეგიონული ინსტიტუტის ავანგარდი. დერეფნის ირგვლივ რეგიონული ინტეგრაცია სარგებელს მოუტანს ჩინეთსა და ევროპას, ასევე მათ შორის - დერეფნის ეკონომიკურ ზონაში მყოფ სახელმწიფოებს. ის ასევე ხელს შეუწყობს ყოფილი საბჭოთა კავშირის, ისევე როგორც ჩინეთის ეკონომიკურად განვითარებული რეგიონების დონის ამაღლებას და ხელს შეუწყობს მათი განვითარების დონეების გამოთანაბრებას (Hunter Stoll, 2024).

ინსტიტუციურმა განვითარებამ და თანამშრომლობამ საკინიგზო სატვირთო ტრანსპორტის და ენერგეტიკის სფეროებში შუა დერეფნის გასწვრივ, შეიძლება შექმნას მექანიზმი სამხრეთ კავკასიის რეგიონში ინვესტიციების ეფექტიანობის გაზრდისთვის როგორც ჩინეთიდან, ისე ევროკავშირიდან. დერეფანი განავითარებს ენერგორესურსებით ვაჭრობას ჩინეთს, სამხრეთ კავკასიასა და ევროკავშირს შორის. ამავე დროს, საქართველო, როგორც ევროკავშირის კანდიდატი ქვეყანა და ჩინეთ-ევროკავშირის დამაკავშირებელი რგოლი, უფრო სრულად მოახდენს ევროკავშირთან და ჩინეთთან გაფორმებული თავისუფალი ვაჭრობის ხელშეწყობით მინიჭებული უპირატესობების რეალიზაციას. ეს უპირველესად ეხება ევროკავშირის „დერეფნით“ ენერგორესურსების ტრანსპორტირების უსაფრთხოებას.

ამრიგად, „სამხრეთის გაზის დერეფანს“ აქვს უზარმაზარი ენერგეტიკული განზომილება, რომლის საშუალებითაც ევროპა იღებს მისი წლიური იმპორტის მართალია ჯერ უმნიშვნელო ნაწილს, მაგრამ ის აძლიერებს სამხრეთ-აღმოსავლეთ ევროპის ყველა ქვეყნის ენერგეტიკულ უსაფრთხოებას კასპიის ზღვიდან იტალიამდე. აზერბაიჯანი კარგ შემოსავალს იღებს „სამხრეთის გაზის დერეფნიდან“, როგორც ქვეყანა, რომლის ეკონომიკა ძლიერაა დამოკიდებული ნახშირწყალბადების ექსპორტზე. აზერბაი-

ჯანთან თანამშრომლობა საქართველოს გაცილებით ნაკლებ დამოკიდებულს ხდის რუსულ გაზზე. გარდა ამისა, გაზის წყაროების დივერსიფიკაცია საქართველოს ეხმარება შეასრულოს „ევროპის ენერგეტიკული თანამეგობრობის“ (EEC) ვალდებულებები. კერძოდ, ესაა საქართველოს კანონმდებლობის ევროპულ კანონმდებლობასთან შესაბამისობაში მოყვანა.

საქართველოს, თურქეთისა და სამხრეთ-აღმოსავლეთ ევროპის ენერგეტიკული უსაფრთხოების პრობლემების მოგვარება ასევე დიდ სარგებელს მიანიჭებს არა მარტო ევროკავშირის „სამხრეთის გაზის ღერეფანს“ (SGC), არამედ შუა ღერეფანსაც. მიუხედავად იმისა, რომ „აზერბაიჯანულ გაზზე დამოკიდებულება“ არ არის საბოლოო გამოსავალი, ის საშუალებას აძლევს მომხმარებელ ქვეყნებს მოლაპარაკება აწარმოონ უკეთეს გარიგებებზე სხვა ექსპორტიორებთან და ცოტათი მაინც შეამცირონ თავისი დამოკიდებულება რუსეთზე. „სამხრეთის გაზის ღერეფანში“ შემდგომმა ინვესტიციებმა, ახალი თაობის ინფრასტრუქტურის, ახალი ინტერკონექტორების მეშვეობით სამხრეთ ევროპაში მილსადენების ქსელის შესაძლო გაფართოებამ კასპიის ზღვიდან, შესაძლოა დიდად იმოქმედოს „ღერეფანის“ ენერგეტიკულ გეოეკონომიკურ განზომილებაზე და აიძულოს ისეთი გიგანტები, როგორც ჩინეთი და რუსეთია, რომ მოლაპარაკები წარმართონ ურთიერთხელსაყრელი პირობებით. ამგვარ პერსპექტივაში, „სამხრეთის გაზის ღერეფანს“ აქვს ძალიან მნიშვნელოვანი დატვირთვა სხვადასხვა სუბიექტებისა და ბენეფიციარებისთვის.

თუმცა, ევროკავშირის წარმატებული ენერგეტიკული პოლიტიკის განსახორციელებლად, მნიშვნელოვანია ევროპელმა ლიდერებმა არ გაამახვილონ ყურადღება მხოლოდ სამხრეთ კავკასიის, როგორც გაზომარაგების წყაროსა და ტრანზიტული რეგიონის როლზე. საჭიროა მათ შეიმუშაონ განვითარების უფრო ფართო, გრძელვადიანი მიდგომა, რაც შუა ღერეფანსაც იგულისხმებს. გასათვალისწინებელია კარგი მმართველობის პრაქტიკა, სამართლიანი ბაზრის წესები და კონფლიქტების მართვა. გარდა ამისა, შეგვიძლია აღვნიშნოთ, რომ ენერგეტიკული პოლიტიკის სფეროში, ევროკავშირის წევრ ქვეყნებს შორის ჯერ

კიდევ არ არსებობს რეალური კონსენსუსი პრიორიტეტებზე და საერთო პროექტებსა და სტრატეგიებზე. წევრ ქვეყნებს შორის უთანხმოება რუსეთის მიმართ დაწესებული სანქციების ხასიათთან დაკავშირებით ხაზს უსვამს იმ ფაქტს, რომ ენერგეტიკული პოლიტიკა ჯერ კიდევ ზედმეტად დეტერმინირებულია ეროვნული პრიორიტეტებით, განსხვავებული ინტერესებით. ამ ტენდენციის კიდევ ერთი მნიშვნელოვანი მაგალითია მილსადენის პროექტების რაოდენობა, რომლებიც ევროპისთვის შემოთავაზებული იყო ბოლო ორი ათწლეულის განმავლობაში და რომლებიც ჩაიშალა, ან გეოპოლიტიკური დაძაბულობის, ან ეკონომიკური საბოტაჟის გამო. გარდა ამისა, შეინიშნება ტენდენცია, როდესაც ცალკეული ქვეყნები ხელს უწყობენ პროექტებს, რომლებშიც უპირატესობას ანიჭებენ თავიანთი სახელმწიფოების კომპანიებს.

და ბოლოს, სუფთა ენერჯის გლობალური ინიციატივები აუცილებლად იმოქმედებს გაზის მოთხოვნაზე საშუალოვადიან პერსპექტივაში, მათ შორის ჩინეთის მხრიდან. მსოფლიოს ზოგიერთმა უმსხვილესმა გაზის იმპორტიორმა (ევროკავშირი, იაპონია, სამხრეთ კორეა) პირობა დადო, რომ შეამცირებს სათბურის გაზების ემისიას ნულამდე 2050 წლისთვის და იგივე აღნიშნა ჩინეთმაც 2060 წლისთვის, რამაც შესაძლოა შეაფერხოს გაზის ექსპორტის შესაძლებლობები. ევროკავშირის ოფიციალური პირები მოითხოვენ დაჩქარებულ რეფორმას ენერჯის დაზოგვისა და ენერჯის განახლებად წყაროებზე გადასვლის გზით, რუსეთთან დაკავშირებული მისი ამჟამინდელი ენერგეტიკული სირთულეების, მისი იმპერიალისტური პოლიტიკისა და ენერჯის პოლიტიკურ ბერკეტად გამოყენების მტკიცე ნების გათვალისწინებით. სავარაუდოდ, ცვლილებები ენერგეტიკულ პოლიტიკაში და მოხმარებული ენერჯის ტიპებში, შევლელის ენერგეტიკული უსაფრთხოების სტრატეგიებს გაზის ექსპორტისა და მის ტრანზიტზე დამოკიდებული ქვეყნებისთვის.

მაგრამ არსებობს შეუსაბამობა მოლოდინებსა და რეალობას შორის. რეგიონული თანამშრომლობა სატრანსპორტო დერეფნების გაუმჯობესებისა და ეკონომიკური განვითარების მიზნით არის ეკონომიკური, სოციალური და პოლიტიკური სარგებელი. თუმცა,

მხოლოდ შუა ღერეფნის საკონტინენტო სარკინიგზო სატვირთო სექტორისთვის ჩინეთის მხარდაჭერა არ შეუწყობს ხელს შიდა რეგიონულ ვაჭრობას შუა ღერეფნის ქვეყნებს შორის, ან სამხრეთ კავკასიის/ცენტრალური აზიის ქვეყნების ექსტრარეგიონულ ვაჭრობას ჩინეთთან, ან ევროპასთან. მონოგრაფიის ავტორები გთავაზობენ რამდენიმე წინადადებას შუა ღერეფნის სამი მხარის: სამხრეთ კავკასიის/ცენტრალური აზიის, ჩინეთის და ევროკავშირის ეკონომიკური ინტეგრაციის განვითარებისთვის (საერთაშორისო ბანკებით და განვითარების სააგენტოებით).

ავტორების კონკრეტული წინადადებები შუა ღერეფნის ქვეყნებისთვის:

- შუა ღერეფნის ქვეყნებმა უნდა შეიმუშაონ რეგიონში მთავრობათაშორისი დიალოგის უფრო დახვეწილი მექანიზმები. ტრანსპორტის, ვაჭრობის, მრეწველობისა და ეკონომიკური ინტეგრაციის სხვადასხვა ფორმების განვითარების მიზნით, ასევე დაიწყონ უწყებათაშორისო და მთავრობათაშორისო ურთიერთქმედების განხორციელება;

- შუა ღერეფნის ქვეყნებმა უნდა დანერგონ შიდა რეგიონული ეკონომიკური ინტეგრაციის პოლიტიკა ცენტრალური აზიისა და სამხრეთ კავკასიის რეგიონებში ინდუსტრიული განვითარების ჰარმონიზაციის მიზნით;

- შუა ღერეფნის ქვეყნებმა უნდა შეიმუშაონ არარეგიონული ეკონომიკური ინტეგრაციის პოლიტიკა ევროკავშირთან და ჩინეთთან ურთიერთქმედების მიზნით, რათა ღერეფნის ტერიტორია გადაიქცეს მიწშიდევალ სავაჭრო და საინვესტიციო გარემოდ;

- შუა ღერეფნის ქვეყნებმა ვაჭრობის ლიბერალიზაცია უნდა მოახდინოს უფრო დიდი მოცულობის საქონლისა და ტრანსპორტის მოსაზიდად, ასევე შუა ღერეფნის ქვეყნების სავაჭრო ბლოკად/ზონად გაერთიანების ხელშეწყობისათვის;

- რეგიონის ქვეყნებმა უნდა განავითარონ რეგიონული თავისუფალი სავაჭრო ზონა: ცენტრალური აზია - კავკასია - თურქეთი. ამ ზონას შეუძლია უფრო ეფექტიანი ურთიერთქმედება ჩინეთთან და ევროკავშირთან (ტარიფები, სტანდარტები, ტექნიკური და სამართლებრივი ნორმები);

- რეგიონის ქვეყნებმა ყურადღება უნდა გაამახვილონ ტვირთების მოზიდვაზე ევროპისა და ჩინეთის დამაკავშირებელი მოქმედი ჩრდილოეთის ღერეფებიდან;

- საქართველოში მისი შუა ღერეფანში, TRACECA-სა და SGC-ში კრიტიკულად მნიშვნელოვანი როლიდან გამომდინარე, აუცილებელია ტრანსპორტის სამინისტროს ადღგენა, რომელიც 2006 წელს გაუქმდა;

- საჭიროა მიღწეულ იქნას გამჭვირვალე კოორდინაციას შუა ღერეფნის ქვეყნების ცენტრალურ და ადგილობრივ მთავრობებს შორის;

- ჩინეთმა უნდა მიაწოდოს სამხრეთ კავკასიის ქვეყნებს მკაფიო ინფორმაცია შუა ღერეფნის პოლიტიკური მიზნების შესახებ;

- ჩინეთი უნდა გახდეს უფრო აქტიური მონაწილე საერთაშორისო განვითარების ბანკებთან ცენტრალური აზიისა და კავკასიის ქვეყნების თანამშრომლობაში;

- შუა ღერეფნის ერთობლივმა საწარმომ უფრო ეფექტიანად უნდა იმუშაოს ევროკავშირის მრავალმხრივ დაინტერესებულ მხარეებთან „ღერეფანში“, მათ შორის TRACECA-სა და SGC-ის პროექტებთან;

- ჩინეთმა მჭიდროდ უნდა ითანამშრომლოს არსებული საერთაშორისო სისტემებისა და ინსტიტუტების ფარგლებში, რათა მიაღწიოს ინსტიტუციური განვითარების საუკეთესო გლობალურ პრაქტიკას შუა ღერეფნის ყველა ქვეყანაში;

- ენერგეტიკა არის BRI-ის ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანი საყრდენი და მოიზიდავს უზარმაზარ ჩინურ ინვესტიციებს როგორც BRI-ის ქვეყნებში, ასევე მის ფარგლებს გარეთ. ჩინეთის მიზანია უზრუნველყოს თავისი ენერგომომარაგება და ასევე მხარი დაუჭიროს „სარტყელისა და გზის“ (BRI) ქვეყნების ეკონომიკურ განვითარებას ენერგეტიკასთან დაკავშირებული პროექტების მეშვეობით;

- ჩინეთი ასევე მონაწილეობდა პარიზის გარემოსდაცვით ფორუმზე - COP21 Paris-ზე ადებული ვალდებულებების შესრულებაში მდგრადი პროექტებისა და ინვესტიციების მხარდაჭერით, როგორც შიდა, ისე BRI ქვეყნების ქსელის ფარგლებში;

- ჩინეთმა თავიდან უნდა აიცილოს გარემოს დაბინძურება თავის საზღვრებს გარეთ, მაგალითად, ნახშირზე მომუშავე არაუფექტიანი ელექტროსადგურების აშენებთ BRI-ის ქვეყნებში;

- ევროპულმა კომპანიებმა და მთავრობებმა უნდა იპოვონ ყველაზე შესაფერისი მოდელი, რომელიც მათ საშუალებას მისცემს მონაწილეობა მიიღონ მომავალ საინვესტიციო შესაძლებლობებში. მათ უნდა შეეძლოთ გამოიყენონ თავიანთი მონაწილე ტექნოლოგიები, გამოცდილება და შესაძლებლობები, როდესაც მასიურად დაიწყება მდგრადი ენერგეტიკული პროექტები;

- ჩინეთმა ასევე უნდა შეიმუშაოს გამჭვირვალობის პოლიტიკა, რათა ევროპულმა კომპანიებმა მიიღონ მონაწილეობა ორმხრივ მომგებიან BRI პროექტებში;

- ევროკავშირის ინსტიტუტები უფრო მეტად უნდა თანამშრომლობდნენ დაინტერესებულ მხარეებთან ჩინეთის პროვინციულ და საქალაქო დონეებზე;

- ევროკომისია მკაფიოდ გამოყოფს ერთმანეთისგან: გლობალურ „სარტყელისა და გზის ინიციატივას“ (BRI), ევრაზიის ეკონომიკურ კავშირს და რეგიონულ „შუა დერეფანს“ (TITR), რაც უნდა გაგრძელდეს;

- საჭიროა ევროკავშირის, როგორც დაინტერესებული მხარის ჩართვა ინვესტიციებსა და ერთობლივ ინფრასტრუქტურულ პროექტებში;

- ევროპის საბჭომ ხელი შეუწყოს ოპერაციებისა და საინფორმაციო პოლიტიკის უფრო გამჭვირვალობას ჩინეთისა და შუა დერეფნის ქვეყნების ცენტრალურ და ადგილობრივ ხელისუფლებასთან;

- ევროკომისიამ უნდა შექმნას დამოუკიდებელი ინსტიტუტები, რათა უკეთ გააკონტროლოს კონტრაქტები და კოორდინაცია გაუწიოს ეკონომიკურ პოლიტიკაზე რეაგირებას შუა დერეფანში;

- ევროკომისიამ უნდა განავითაროს ურთიერთობა დამოუკიდებელ ინსტიტუტებთან (სამხრეთ კავკასიის რეგიონის არასამთავრობო ორგანიზაციებთან) გამჭვირვალე ვაჭრობისა და სამა-

რთლებრივი სტანდარტების შესაქმნელად და მათი დანერგვის მიზნით;

- ევროკომისიამ უზრუნველყოს ევროპული სამართლებრივი გარემოს უპირატესობა შუა დერეფნის ქვეყნებში ნებისმიერ სავაჭრო და ლოგისტიკურ დავაში;

- ევროკომისიამ დანერგოს საერთაშორისო ორგანიზაციებისა და ბანკების საუკეთესო პრაქტიკა შუა დერეფნის ქვეყნებში საფინანსო სექტორის განვითარებისთვის;

- გაერომ და ევროკომისიამ უნდა ჩართოს მრავალმხრივი განვითარების ბანკები და პროგრამები ისეთ პროექტებში, როგორებიცაა „შუა დერეფანი“ (TITR), „სამხრეთის გაზის დერეფანი“ (EU SGC) და TRACECA, რაც ხელს შეუწყობს ფინანსებზე ხელმისაწვდომობას შუა დერეფნის გასწვრივ მყოფ ქვეყნებში.

Summary

SOLOMON PAVLIASHVILI, Ph. D (Economics), Professor, Academician of the Georgian National Academy of Sciences;

ZURAB GARAKANIDZE, Ph.D. (Economics) D. Aghmashenebeli Defense Academy of Georgia, Assoc. Professor - **Energy dimension of the Middle Corridor**

Global natural gas production exhibited a significant increase of approximately 5 percent, culminating in an unprecedented 4.04 trillion cubic meters in 2021. Russia maintains its position as the world's second-largest natural gas producer and preeminent exporter. In 2021, Russia's natural gas exports comprised 202 billion cubic meters of pipeline gas and 39.6 billion cubic meters of liquefied natural gas (LNG).

The Ukrainian conflict has led Russia to reduce natural gas exports to Europe, which previously relied on Russia for 40% of its supply. This has caused a sharp rise in European energy prices. Georgia, positioned on the Black Sea's eastern coast, has the potential to develop into an LNG hub for transporting gas to European markets, bypassing Russia. This hub could leverage existing port infrastructure at Anaklia, Poti, Batumi, and Kulevi (the last owned by Socar BST Ltd.).

Recent events have highlighted Russia's increasing focus on a Turkish gas hub concept. In late September 2022, shortly after the "North Stream 1 and 2" pipeline sabotage, Presidents Erdogan and Putin agreed to expand "Turkish Stream" with two additional pipelines. This move directly challenges the EU's "Southern Gas Corridor" (SGC) through Azerbaijan and Georgia, as both target the same Southeastern European market.

Natural gas has risen to prominence as a primary fuel source since the 1970s. At the turn of the century, about 88-90% of natural gas was transported via pipelines under long-term contracts, with the remainder shipped as liquefied natural gas (LNG). By 2021, global LNG imports had grown to 513.7 billion cubic meters, representing roughly 40% of the global gas market, according to the International LNG Importers Group (GIIGNL).

Asian countries dominated LNG imports in 2021, accounting for about 73% of the global supply. Only 36.6% of global LNG was traded on the spot market, with most transactions occurring through long-term contracts, bypassing free market pricing mechanisms. The ongoing Russia-Ukraine conflict has disrupted the EU's gas supply from Gazprom, forcing Brussels to urgently seek alternative routes.

The idea of an alternative gas supply route, the "Trans-Caspian gas pipeline," was first proposed by President Bill Clinton in 1996. However, this project remains unrealized due to the unresolved status of the Caspian Sea and disputes over shelf boundary delimitation among Azerbaijan, Iran, and Turkmenistan.

The 2014 annexation of Crimea by Russia led to an indefinite postponement of key components of the EU-backed "Southern Gas Corridor" (SGC). These included the "White Stream" gas pipeline and the AGRI(LNG) project, originally conceived in 2007 as the "Azerbaijan-Georgia-Ukraine-Romania-Hungary Interconnector." These projects were particularly advantageous for Georgia and Azerbaijan, as they bypassed both Russia and Turkey, thus neutralizing Turkey's transit dominance.

On November 21, 2022, Georgia's Vice Prime Minister and Minister of Economy, Levan Davitashvili, revealed that the Georgian government is actively developing a project to transport gas from Azerbaijan's Caspian coast to Europe via Georgia. This initiative, involving Azerbaijan, Romania, and Hungary, originated in 2015. The plan involves liquefying gas on Georgian soil and then re-gasifying it in Romania. While the project had previously been dormant, it has gained new relevance due to Europe's current focus on diversifying its energy sources.

Davitashvili mentioned that an assessment of the project and necessary infrastructure in Georgia and Azerbaijan is ongoing. He emphasized that implementation would be a gradual process, requiring a thorough evaluation, followed by a detailed action plan, and culminating in a phased execution, including the attraction of investments.

On June 24, 2015, an inter-ministerial meeting of the AGRI (Azerbaijan-Georgia-Romania Interconnector, later including Hungary) project participants took place in Bucharest. Energy ministers from

the participating countries discussed the feasibility study results and explored funding options. The meeting concluded with the signing of a Joint Declaration by ministers from Azerbaijan, Romania, and Georgia, positioning the AGRI project as a key component of the EU-backed Southern Gas Corridor. The member states agreed to advocate for the project's inclusion in the European Fund for Strategic Investments' list of eligible projects.

The AGRI project was designed to diversify both gas supply sources and transit routes from the Caspian region to Europe. It proposed transporting Azerbaijani gas via pipelines to Georgia's Black Sea port of Kulevi, where it would be liquefied and shipped to Romania's Constanta port. After regasification, the gas would be distributed to other European countries.

To facilitate the AGRI initiative, Azerbaijan, Georgia, and Romania signed a Memorandum of Understanding (MoU) on LNG cooperation in Bucharest on April 13, 2010. This was followed by a Protocol establishing the AGRI Project Development Company in Tbilisi on May 12, 2010. At the first AGRI Summit in Baku on September 14, 2010, Hungary was invited to join as a partner. The summit resulted in two additional documents: the Baku Declaration, signed by the Presidents of Azerbaijan, Georgia, and Romania, and an MoU on the association of the AGRI LNG Project Company, adopted by the national energy companies of Azerbaijan, Georgia, and Romania.

In January 2011, the AGRI participants established SC AGRI LNG Project Company SRL in Bucharest under Romanian law. Hungary officially joined the project on February 14, 2011, with the Hungarian company MVM becoming a member. The agreement stipulated equal 25% ownership shares for SOCAR, GOGC, ROMGAS, and MVM.

Following administrative setup, the parties began analyzing the project's technical and economic foundations. The AGRI LNG Project Company awarded a consultancy contract to Penspen Limited on June 28, 2012, for a feasibility study. Penspen presented the study results to the company's Board of Directors two years later.

Despite discussions of preliminary results, uncertainties remain

regarding project costs and technical projections. Three cost-capacity options have been proposed: €1.2 billion for 2 billion cubic meters (bcm), €2.8 billion for 5 bcm, and €4.5 billion for 8 bcm. The AGRI project continues to face numerous implementation challenges.

A major uncertainty concerns the project's resource base. Azerbaijan has committed its upcoming natural gas from the Shah Deniz field's second phase to European countries via the Trans Anatolian Natural Gas Pipeline (TANAP) and Trans-Adriatic Gas Pipeline (TAP). Consequently, Azerbaijan must explore alternative gas sources for the Black Sea corridor.

One potential solution is incorporating Turkmenistan into the AGRI project. Turkmen gas could be transported via LNG tanker across the Caspian Sea to Azerbaijan's Sangachal terminal, then transmitted across Azerbaijan and Georgia to Black Sea terminals. However, this would require additional LNG terminals on the Caspian Sea shore, potentially increasing the project's total cost significantly.

The AGRI proposal shares similarities with a project proposing to deliver compressed natural gas (CNG) from Azerbaijan to Bulgaria via Georgia and the Black Sea. A Memorandum of Understanding signed by Azerbaijan, Georgia, and Bulgaria in late 2009 outlines this possibility. If Azerbaijan secures sufficient natural gas volumes for Black Sea transportation, Baku may need to prioritize between these projects.

High-ranking AGRI project officials have stated that its realization depends on successfully attracting investment. To date, no new shareholders have joined the AGRI LNG Project Company to invest in Black Sea coast LNG facilities. Consequently, project participants are actively seeking to expand shareholdership and increase the company's capital.

Notably, following a meeting between Serbian and Romanian energy ministers in Belgrade on June 29, 2015, Serbia received an invitation to participate in the AGRI energy project. The Romanian Energy Minister invited his Serbian counterpart to attend a meeting with AGRI participating countries scheduled for late 2015.

Serbia's potential inclusion could significantly advance the AGRI project. After Russia announced plans to cease natural gas deliveries through Ukraine by 2019, Serbia intensified efforts to find new gas supply

sources. In early June 2015, Serbia and Bulgaria agreed to construct a gas interconnection, allowing Serbia to receive gas from the TAP and TANAP pipelines. To enhance energy security, Belgrade is considering a bidirectional gas interconnection with Romania, with an annual capacity of at least 1 billion cubic meters.

If the newly established Joint Serbian-Romanian Working Group for energy cooperation successfully defines the technical parameters of this new gas pipeline, Serbia could potentially join the AGRI project implementation roster. This development could provide a significant boost to the project's prospects.

While the AGRI project may not dramatically alter regional energy geopolitics compared to TAP and TANAP, it remains a crucial component of the EU's energy diversification strategy. Its potential to reduce Russia's influence over natural gas imports in Central and Eastern Europe is significant. AGRI could become the pioneering LNG project in the Black Sea, facilitating natural gas transportation from the Caspian region to Europe.

The project's realization would diversify energy supply routes and enhance participating nations' energy security. It could create new avenues for economic cooperation and potentially reshape the regional energy landscape. However, AGRI's success depends on overcoming various technical, financial, and geopolitical hurdles. Participating countries must maintain their commitment, secure necessary investments, and navigate the region's complex geopolitical environment.

In the context of evolving global energy dynamics, initiatives like AGRI highlight the importance of international cooperation in addressing energy security concerns. If successfully implemented, this project could serve as a model for future energy initiatives, demonstrating how collaborative efforts can create mutually beneficial solutions to complex global challenges.

The AGRI project, therefore, represents not just a potential shift in energy transportation, but also a test case for regional cooperation and strategic energy planning in an increasingly complex global landscape.

ბიბლიოგრაფია

1. Eric Armando. Understanding the new silk roads of energy. Jul 14, 2021. at 11:43 AM <https://geopolitique.eu/en/articles/understanding-the-new-silk-roads-of-energy/>;
2. V.Papava, V.Maisaia. On Economic Security under Confrontational. Globalization and the Main Concepts of Geo-Economic Warfare. BULLETIN OF THE GEORGIAN NATIONAL ACADEMY OF SCIENCES. vol. 17, no. 3, 2023 © 2023 Bull. Georg. Natl. Acad. Sci. Economics. [https://www.researchgate.net/publication/374868165_On_Economic_Security_under_Confrontational_Globalization_and_the_Main_Concepts_of_Geo-Economic_Warfare](https://www.researchgate.net/publication/374868165_On_Economic_Security_under_Confrontational_Globalization_and_the_Main_Concepts_of_Geo-Economic_Warfare;);
3. Yun Sun. March West: China's Response to the U.S. Rebalancing. January 31, 2013. <https://www.brookings.edu/articles/march-west-chinas-response-to-the-u-s-rebalancing/>;
4. Эрдоган: TANAP – энергетический Шелковый путь. Екір, 30.04.2020. [https://www.aa.com.tr/ru/%D1%](https://www.aa.com.tr/ru/%D1%;);
5. Chinese BRI ambitions in Europe hinge on the Caucasus. AUTHOR: AYJAZ WANI, Expert Speak Raisina Debates. Published on May 02, 2024. [https://www.orfonline.org/expert-speak/chinese-bri-ambitions-in-europe-hinge-on-the-caucasus](https://www.orfonline.org/expert-speak/chinese-bri-ambitions-in-europe-hinge-on-the-caucasus;);
6. EU paves way for renewable and low-carbon gases to replace fossil fuel. By Kira Taylor, Euractiv. December 15, 2021. <https://www.euractiv.com/section/energy/news/eu-paves-way-for-renewable-and-low-carbon-gases-to-replace-fossil-fuel/>;
7. PINION – Global Gateway and Chinese BRI. <https://www.aa.com.tr/en/analysis/opinion-eus-global-gateway-and-chinas-bri-rivals-or-partners/3063502>;
8. The Nordic Energy Trilemma, Nordic Energy Research. 2023. <https://www.nordicenergy.org/publications/the-nordic-energy-trilemma-security-of-supply-prices-and-just-transition/>;
9. Азербайджан удвоит поставки газа в ЕС, если получит коридор в Нахичевань. Анкара, 16.12.2020, <http://realtribune.ru/news/world/5590>; Трубопроводные новости и зангезурская паника.

- <https://minval.az/news/124068453>; Она представляет собой снимок страницы по состоянию на 29 дек 2020 01:03:16 GMT қз ғ.ғ.;
10. Azerbaijan has already sold over 18 bcm of gas to European markets, 21/11/2022. <http://caspienbarrel.org/en/2022/11/azerbaijan-has-already-sold-over-18-bcm-of-gas-to-european-markets/>;
 11. Relaunch of Russian gas supplies to Azerbaijan raises questions about Baku-Brussels deal. 22/11/22, <https://www.intellinews.com/relaunch-of-russian-gas-supplies-to-azerbaijan-raises-questions-about-baku-brussels-deal-263151/>;
 12. EU and Ukraine ask Azerbaijan. <https://www.naturalgasworld.com/eu-and-ukraine-ask-azerbaijan-to-facilitate-russian-gas-transport-says-official-111653>;
 13. Russia moots plan for making Turkey a major hub for its gas supplies. <https://intellinews.com/russia-moots-plan-for-making-turkey-a-major-hub-for-its-gas-supplies-259426/>;
 14. Georgian economy minister talks of renewed plans for Caspian Sea gas pipeline through Georgia to Europe, 2023. <https://civil.ge/archives/515867>;
 15. Turkmenistan once more discussing ambitions to double gas exports to China. <https://newsbase.com/story/turkmenistan-once-more-discussing-ambitions-to-double-gas-exports-to-china-259885>;
 16. Kabul, Ashgabat Agrees on Action Plan: TAPI Pipeline Project. By Arif Ahmadi, October 10, 2022. <https://www.khaama.com/kabul-ashgabat-agrees-on-action-plan-tapi-pipeline-project/>;
 17. Extra-EU natural gas import share from Russia 2010-2022 <https://www.statista.com/statistics/1021735/share-russian-gas-imports-eu>;
 18. Gazprom plunges to worst loss in decades. International The news, By News Desk, May 03, 2024. <https://www.thenews.com.pk/print/1184714-gazprom-plunges-to-worst-loss-in-decades>;
 19. Tim Wallace. How Putin's gas empire crumbled. Gazprom once kept the lights on in Europe – now, it faces humiliating losses.

- <https://www.telegraph.co.uk/business/2024/05/03/russia-putin-gas-empire-crumbled-europe>
20. Z. Garakanidze, N. Garakanidze. INFLUENCE OF THE MIDDLE EAST TENSION ON THE EU'S SOUTHERN GAS CORRIDOR (co-author). THE Caucasus & Globalization. Journal of Social, Political and Economic Studies. Volume 7, Issue 1-2 2013; p.74-81. http://www.ca-c.org/c-g/2013/journal_eng/c-g-1-2/07.shtml;
 21. ი.კობახიძის ვიზიტი ჩინეთში. <https://www.interpressnews.ge/ka/article/784268-irakli-kobaxize-chinetshi-vizitze-ormxriv-urtiertobis-qvela-ganzomileba-tanabrad-mnishvnelovania-chventvis-gamoitkva-mxardachera-chveni-kveqnis-da-im-procesebis-mimart-romelic-dakavshirebulia-tanamshromlobis-shemdgom-gagrmavebagan/>;
 22. საქართველოს კონკურენციისა და მომხმარებლის დაცვის სააგენტო. სახელმძღვანელო მითითებები ჰორიზონტალური კონცენტრაციის შეფასების თაობაზე.“ https://gcca.gov.ge/uploads_script/legislation/tmp/php02x91B.pdf;
 23. «Газпром» стал убыточным всего через два года после ухода с европейского рынка — впервые в XXI веке. Почему не помог Китай? И на чем теперь зарабатывать компании?16:05, 7 мая 2024 Источники: Meduza. <https://meduza.io/feature/2024/05/07/gazprom-stal-ubytochnym-vsego-cherez-dva-goda-posle-uhoda-s-evropeyskogo-rynka-vpervye-v-xxi-veke-pochemu-ne-pomog-kitay-i-na-chem-teper-zarabatyvat-kompanii>;
 24. Monthly Oil Market Report. https://www.opec.org/opec_web/en/publications/338.htm;
 25. SE European gas transmission initiative set for expansion under new MOU. <https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/natural-gas/011924-se-european-gas-transmission-initiative-set-for-expansion-under-new-mou>;
 26. ლ. დავითაშვილი: იმედი გვაქვს, რომ მიმდინარე წელს უკვე დაიწყება ნავთობის გატარება ბაქო-სუფსის მილსადენით. 2024-03-12. <https://europetime.eu/en/article/55346-levan-davitashvili:-imedi-gvaqvs,-rom-mimdinare-shels-ukve>

- daishkeba-navtobis-gatareba-baqo-sufsis-milsadenit;
27. CeasefireAgreement. https://ka.wikipedia.org/wiki/მთიან_ყარაბაღში_ცეცხლის_შეწყვეტის_შეთანხმება3. <https://news.day.az/economy/1293960.html>;
 28. Azerbaijan Turkey return to plan for gas pipeline to Azeri exclave. <http://online.flipbuilder.com/myab/eafb/mobile/index.html> pp.4-5; p.8;
 29. International alert. ВОССТАНОВЛЕНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НА ЮЖНОМ КАВКАЗЕ: ОЦЕНКА ПОТЕНЦИАЛЬНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ЭФФЕКТА Том 2: Карс–Гюмри–Нахичевань–Мерги–Баку https://www.internationalalert.org/sites/default/files/Caucasus_RailwaysRehabilitationPt2_RU_2013.pdf стр.3;
 30. Канал «Стамбул»: еще один шаг Турции к триумфу. <https://www.trend.az/world/turkey/3445587.html>;
 31. CPC system to transport 67.5 mln tons of crude oil in 2021. 2021 February 26 11:42 <https://portnews.ru/news/309407/>;
 32. EvrazChanel <http://saqinform.ge/news/871/%2C%2Cevraziis+arxi%E2%80%9D+da+saqarTvelos+satranzito+funqcia.html>;
 33. I. Linkov, Benjamin D. Trump. The Science and Practice of Resilience // Risk, Systems and Decisions ISBN 978-3-030-04563-0 <https://doi.org/10.1007/978-3-030-04565-4>;
 34. В. Папава, Нетрадиционная экономика, Тбилиси, 2011.
 35. И. Каландия, глобализация и взаимоотношения цивилизаций. Журнал «Социальная экономика», Тбилиси. 2009, №2.с.23
 36. Bilynska M. The Formation of the Paradigm of National Resilience in the State Administration of Ukraine/ International Scientific Journal "Progress".- 2018, N 1-2, P.41-45
 37. Bakhmat N., Liubarets V., Bilynska M., Ridei N., Anhelina S. Digital transformation of preparation of the future. Specialists in the economic industry in conditions of dual professional education. Selected Paper of 9th Cyprus International Conference on Educational Research (CYICER-2020), 2020. Vol. 7 No. 3 Режим доступу: <https://un-pub.eu/ojs/index.php/pntsbs/article/view/5258WOS><https://doi.org/10.18844/prosoc.v7i3.5258>;

38. Bilynska M., Kondratenko O. Analysis of the state governance mechanism in the sphere of social protection for participants of the antiterrorist operation in the east of Ukraine. *Journal of Geography, Politics and Society*. Volume 6. Issue 8(3). 2018. P.11-17. DOI 4467/24512249JG.1 8.017.8786;
39. Individual, community, and national resilience in peace time and in the face of terror: a longitudinal study. By: Kimhi, Shaul; Eshel, Yohanan; Leykin, Dmitry; Lahad, Mooli. *Journal of Loss & Trauma*. Nov/Dec2017, Vol. 22 Issue 8, p698-713. 16p. 1 Diagram, 4 Charts. DOI:10.1080/15325024.2017.1391943.Database: Academic Search Premier
40. A new perspective on national resilience: components and demographic predictors. By: Eshel, Yohanan; Kimhi, Shaul. *Journal of Community Psychology*. Sep2016, Vol. 44 Issue 7, p833-844. 12p. DOI:10.1002/jcop.21811. , Database: Academic Search Premier
41. Demographic variables as antecedents of Israeli Community and national resilience.By: Goroshit, Shaul Kimhi Marina; Eshel, Yohanan. *Journal of Community Psychology*. Jul2013, Vol. 41 Issue 5, p631-643. 13p. 1 Diagram, 2 Charts. DOI: 10.1002/jcop.21561., Database: Academic Search Premier
42. An investment strategy could help the federal government enhance national resilience for future disasters. Government Document By: Currie, Chris. GAO Reports. 7/30/15, preceding pi-86. 93p., Database: MasterFILE Premier
43. Global trends and Key implications thorough 2035 (www.dni.gov/files/documents/nic/GT-Full-Report.pdf);
44. Democratizing Policymaking Online: Liquid Feedback. [Электронный ресурс]. <http://thegovlab.org/democratizing-policymaking-online-liquid-feedback/>;
45. CSCE Helsinki Document 1992 : The Challenges of Change [Электронный ресурс] : Helsinki Decisions. – Режим доступу : <https://www.osce.org/mc/39530?download=true>;
46. Doyle M., Sambanis N. Making War and Building Peace : United

- Nations Peace Operations / M. Doyle, N. Sambanis. Princeton : Princeton University Press, 2006. – P. 11-18;
47. Gowan R. Can the United Nations Unite Ukraine? [Электронный ресурс]. Hudson Institut <https://www.hudson.org/research/14128-can-the-united-nations-unite-ukraine>;
 48. Resolution 2202 (2015). Adopted by the Security Council of the United Nations Organization at its 7384th meeting, on 17 February 2015 [Электронный ресурс]. [https://undocs.org/en/S/RES/2202\(2015\)](https://undocs.org/en/S/RES/2202(2015));
 49. Schulze K. AMM (Aceh, Indonesia). In: ESDP: The First Ten Years (1999-2009) / edited by G. Grevi, D. Helly and D. Keohane. Paris : Institute for Security Studies, 2009. P. 265;
 50. Turkey: A new emerging gas player with resources and infrastructure. <https://www.mei.edu/publications/turkey-new-emerging-gas-player-resources-and-infrastructure>;
 51. Turkish minister says Black Sea gas supplies to start by late April. REGION 19 March 2023 - 12:00; <https://caliber.az/en/post/153593/>;
 52. Azerbaijan has already sold over 18 bcm of gas to European markets, 21/11/2022. <http://caspiabarrel.org/en/2022/11/azerbaijan-has-already-sold-over-18-bcm-of-gas-to-european-markets/>;
 53. Relaunch of Russian gas supplies to Azerbaijan raises questions about Baku-Brussels deal. 22/11/22, <https://www.intellinews.com/relaunch-of-russian-gas-supplies-to-azerbaijan-raises-questions-about-baku-brussels-deal-263151>;
 54. Russia moots plan for making Turkey a major hub for its gas supplies. <https://intellinews.com/russia-moots-plan-for-making-turkey-a-major-hub-for-its-gas-supplies-259426>;
 55. The future of Russian gas in the EU. Real Instituto Elcano <https://media.realinstitutoelcano.org>;
 56. Poplawski, Konrad, Sandra Baniak, Adam Michalski, and Marcin Poplawski. 2024. The Middle Corridor: A Eurasian Alternative to Russia. <https://www.osw.waw.pl/sites/default/files/OSW->

- Report_The-middle-corridor_net.pdf;
57. Ariel Cohen: Trans Caspian Pipeline is very easily done technically. 14 november 2019. <https://bakuenergyforum.az/en/news/ariel-cohen-trans-caspian-pipeline-is-very-easily-done-technically>;
 58. International alert. ВОССТАНОВЛЕНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НА ЮЖНОМ КАВКАЗЕ: ОЦЕНКА ПОТЕНЦИАЛЬНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ЭФФЕКТА Том 2: Карс–Гюмри–Нахичевань–Мерри–Баку. https://www.international-alert.org/sites/default/files/Caucasus_RailwaysRehabilitationPt2_RU_2013.pdf стр.3;
 59. China's Belt and Road Initiative faces huge challenges in Southeast Asia. By Murray Hiebert. 03 Sep 2020. <https://www.thinkchina.sg/economy/chinas-belt-and-road-initiative-faces-huge-challenges-southeast-asia>;
 60. Gazprom plunges to worst loss in decades. By News Desk May 03, 2024. <https://www.thenews.com.pk/print/1184714-gazprom-plunges-to-worst-loss-in-decades>;
 61. China's economic success in face of growing U.S., EU protectionism. Jeffrey D. Sachs. April 4, 2024. Xinhua. <https://english.news.cn/20240404/3c9664cd50bb47ffb43cabd105056109/c.html>;
 62. Susanna Viljanen. When will Russia collapse? <https://www.quora.com/When-will-Russia-collapse>;
 63. Russian oil and gas budget revenues more than doubled in October. By Reuters. November 3, 2023. <https://www.reuters.com/business/energy/russian-oil-gas-budget-revenues-more-than-doubled-october-2023-11-03>;
 64. Russian oil and gas budget revenues up 15% in September m/m - official data. By Reuters, October 4, 2023. https://www.reuters.com/business/energy/russian-oil-gas-budget-revenues-up-15-september-mm-official-data-2023-10-4/?fbclid=IwAR1pj8V5vj_7_O6Q4ARK76yquhMej7dJfX6umFsLjCkaNXb0usVkuscjrl0;
 65. L. M. Grigoryev, E. A. Kheifets. / Russian Journal of Economics 8 (2022) 207–233. Oil markets between Scylla of recovery and

Charybdis of climate policy. https://www.researchgate.net/publication/364216663_Oil_markets_between_Scylla_of_recovery_and_Charybdis_of_climate_policy; [გადამოწმებულია 07.06.2024]

66. ს. პავლიაშვილი, ზ. გარაყანიძე. რუსეთ-უკრაინის ომის გავლენა ევროკავშირის გზის სპოტ-ბაზარზე. ჟურნ. "ეკონომიკა და ბიზნესი", ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ეკონომიკისა და ბიზნესის ფაკულტეტის რეფერირებადი და რეცენზირებადი საერთაშორისო სამეცნიერო-ანალიტიკური ჟურნალი. N1, 2024. გვ. 3-21. [https://eb.tsu.ge/?cat=nomer&leng=ge&adgi=1473&title=%E1%83%A0%E1%83%](https://eb.tsu.ge/?cat=nomer&leng=ge&adgi=1473&title=%E1%83%A0%E1%83%;); [გადამოწმებულია 01.06.2024]
67. ე. ავალიანი. 2019. საქართველო და აბრეშუმის დიდი გზა: მითი თუ რეალობა? <https://forbes.ge/saqarthvelo-dabreshumis>; [გადამოწმებულია 07.06.2024]
68. ს. ბერიძე. 2023. გეოპოლიტიკურ რეალობაში პორტებში ტვირთბრუნვა მზარდია. <https://tinyurl.com/4cpm4eer>; [გადამოწმებულია 07.06.2024]
69. ზ. გარაყანიძე. "ყარაბაღის გაკვეთილები საქართველოს ეკონომიკური „რეიუნიფიკაციისათვის“." ეკონომისტი 70-88, 2021. N3. <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/>; <https://ekonomisti.tsu.ge/doc/ekon.pdf>. <http://ekonomisti.tsu.ge/?cat=nomer&leng=ge&adgi=892>. [გადამოწმებულია 01.06.2024];
70. ს. გოგოლაძე. 2021. "ჩინეთის "სარტყლისა და გზის პოლიტიკა" საფრთხეს უქმნის დასავლეთის უსაფრთხოებას." *რადიო თავისუფლება*. <https://www.radiotavisupleba.ge/a/31517634.html> [გადამოწმებულია 08.06.2024]
71. გ. ელიზბარაშვილი. 2021. „ვიკინგი“ - ჩრდილოეთ-სამხრეთის ახალი დერეფანი ქართული ტვირთებისთვის. <https://tinyurl.com/2zebe6r5> [გადამოწმებულია 07.06.2024]
72. ზ. მადრაძე. 2024. *ინტერვიუ* (ივნისი 4).
73. ვ. პაპავა. 2017. "ერთი სარტყელი - ერთი გზის ინიციატივა" და საქართველო." *საქართველოს სტრატეგიისა და საერთა-*

შორისო ურთიერთობათა კვლევის ფონდი.

74. საქართველოს ეროვნული ბანკი. 2021. *საქართველოს მთლიანი საგარეო ვალი*. <https://shorturl.at/d7pC4> [გადამოწმებულია 09.06.2024]
75. საქართველოს ეროვნული უსაფრთხოების კონცეფცია. 2011. https://mfa.gov.ge/national-security-concept#mcetoc_1gn2cre9pip5 [გადამოწმებულია 03.06.2024]
76. საქართველოს კანონი “ეროვნული უსაფრთხოების პოლიტიკის დაგეგმვისა და კოორდინაციის წესის შესახებ” თავი III, მუხლი 15, პუნქტი 2. 2015. <https://matsne.gov.ge/ka/document/download/2764463/4/ge/pdf> [გადამოწმებულია 07.06.2024]
77. საქართველოს საფონდო ბირჟა. 2024. *ბოლო სავაჭრო დღის შედეგები*. <https://www.gse.ge> [გადამოწმებულია 05.06.2024]
78. საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური. n.d. *მთლიანი შიდა პროდუქტი 2023*. <https://www.geostat.ge/ka/modules/categories/23/mtliani-shida-produkti-mshp> [გადამოწმებულია 04.06.2024]
79. ნ. გარაყანიძე, ზ. გარაყანიძე. ევროკავშირისა და საქართველოს ენერგეტიკული უსაფრთხოების გეოეკონომიკური გამოწვევები. ბიზნეს-ინჟინერინგი, N1-2, 2024. სტუ, გვ. 20-31. <http://www.bpengi.com/home/2024/number-01-02>; [გადამოწმებულია 02.06.2024];
80. ზ. გარაყანიძე. „ნახევრად-სანქციების“ როლი ცენტრალური ევროპის გაზომარაგების მონოპოლიზაციაში. ჟურნ. „ეკონომისტი“, N1, 2024. გვ. 10-21; <http://ekonomisti.tsu.ge/?cat=nomer&leng=ge&adgi=892>; [გადამოწმებულია 02.06.2024];
81. ზ. გარაყანიძე. „დერეფნის“ და „მაგისტრალური გაზსადენის“ ინტერკონექტორის პროექტი ევროკავშირის ენერგოუსაფრთხოებისათვის. ბიზნეს-ინჟინერინგი, N3-4, 2023. სტუ, გვ. 224-230; <http://www.bpengi.com/home/2023/number-03-04>; [გადამოწმებულია 02.06.2024];
82. ზურაბ გარაყანიძე. საქართველოს გაზის ჰაბად გადაქცევის პერსპექტივა. ჟურნ. „ეკონომისტი“, N2, 2023. გვ. 23-28;

- <https://ekonomisti.tsu.ge/?cat=nomer&leng=ge&adgi=797>; [გადამოწმებულია 02.06.2024];
83. ზ. გარაყანიძე. რეგიონული გაზის ჰაბი შავ ზღვაზე: პრობლემები, პერსპექტივები. სსიპ დ. აღმაშენებლის სახ. საქართველოს ეროვნული თავდაცვის აკადემია. სამეცნიერო-პრაქტიკული კონფერენციის ნაშრომთა კრებული: „უსაფრთხოების თანამედროვე გამოწვევები და განვითარების პერსპექტივები.“ გვ. 22-28; გორი, საქართველო. 2023. ISBN: 978-9941-8-5748-5; [გადამოწმებულია 02.06.2024];
 84. Z. GARAKANIDZE Ph.D. (Economics), Assoc. Professor; Military Academy of the Ministry of Defense of Georgia. NATA GARAKANIDZE, Ph.D. (International Relations), As. Professor; Georgian Technical University. THE PROSPECT OF TURNING GEORGIA INTO A GAS HUB. Business-Engineering, N1-2, 2023. <https://business-engineering.bpengi.com/home/2023/number-01-02.pp.34-40>. [გადამოწმებულია 2.06.2024]; <https://drive.google.com/file/d/1BW0qEDPR9OjIPKZXqBloFIPuJ8Vs1Sr7/view>; [გადამოწმებულია 01.06.2024]
 85. Z. GARAKANIDZE PhD, N. GARAKANIDZE PhD. WHETHER OR NOT REGIONAL GAS HUB IS FORMED ON THE BLACK SEA? 27/05/2023. Magazine "Geopolitica" N 2, 2023; Bucharest, Romania. www.geopolitic.ro/2023/05/whether-not-regional-gas-hub-formed-black-sea; [გადამოწმებულია 05.06.2024];
 86. ზ.გარაყანიძე. „დერეფნის“ და „მაგისტრალური გაზსადენის“ პროექტი ევროკავშირისენერგოუსაფრთხოებისათვის.2023.<https://scholar.bpengi.com/%E1%83%91%E1.pdf> [გადამოწმებულია 02.06.2024];
 87. ზ. გარაყანიძე. ყარაბაღის გაკვეთილები საქართველოს ეკონომიკური „რეიუნფიკაციისათვის“ ჟურნ. „ეკონომისტი“, N3, 2021. გვ. 70-89. <http://ekonomisti.tsu.ge/doc/ekon.pdf> p ISSN 1987-6890; e ISSN 2346-8432 https://dspace.nplg.gov.ge/bitstream/1234/466006/1/Ekonomisti_2021_N3_Tomi_XVII.pdf
 88. <https://www.marketwatch.com/investing/future/ng.1> [გადამოწმებულია 04.06.2024]

89. 2022–2023 Russia–European Union gas dispute. https://en.wikipedia.org/wiki/2022%E2%80%932023_Russia%E2%80%93European_Union_gas_dispute; [გადამოწმებულია 02.06.2024]
90. Reuters, GAZPROM PAO. <https://www.reuters.com/company/gazprom-pao/>;
91. www.gogc.ge
92. Газоваяотрасль,2020. https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_354840/5acc080c96b69f247b63f88911601abadac119e4; [გადამოწმებულია 08.06.2024]
93. Россия может сократить... 2024. <https://expert.ru/news/rossiya-mozhet-narastit-proizvodstvo-spg-bolee-chem-vtroe-k-2030-g/#>; [გადამოწმებულია 07.06.2024]
94. Exclusive: Russia’s Arctic LNG 2 suspends gas liquefaction amid sanctions, lack of tankers, sources say. <https://www.reuters.com/markets/commodities/russias-arctic-lng-2-suspends-gas-liquefaction-amid-sanctions-lack-tankers-2024-04-02>; [გადამოწმებულია 06.06.2024]
95. საქართველოს საავტომობილო გზები <https://ka.wikipedia.org/wiki/%E1%>;
96. www.bp.ge;
97. <https://x.com/301arm/status/1374315120160038925>;
98. <https://ka.wikipedia.org/wiki/%E1%>;
99. <chromeextension://efaidnbmnnnibpajpcgiclfefindmkaj/https://www.geostat.ge/media/60626/%E1pdf>;
100. chromeextension://efaidnbmnnnibpajpcgiclfefindmkaj/https://www.geostat.ge/media/52508/0526_010323_GE.pdf;
101. რკინიგზის სტატისტიკა. <http://www.geostat.ge/> რკინიგზის ტვირთბრუნვა;
102. საქართველოს მშპ. <chrome-extension://efaidnbmnnnibpajpcgiclfefindmkaj/https://www.geostat.ge/media/52433/%E1pdf>;
103. ვერტიკალური დერეფანი. <https://tsoua.com/wp-content/uploads/2024/01/Map-1-EN-site.jpg>;

104. ინტერკონექტორი. <https://blacksea-caspia.eu/en/interconnector-greece-provides-access-natural-gas-number-municipalities>;
105. „გაზპრომის“ ქსელი https://en.wikipedia.org/wiki/2022%E2%80%932023_Russia%E2%80%93European_Union_gas_dispute#/media/File:Major_russian_gas_pipelines_to_europe.png;
106. რუსული გაზსადენების სიმძლავრე. JP Morgan via the Economist <https://www.statista.com/chart/26769/russian-european-gas-pipelines-map>;
107. რეგულაციის ტერმინალები. <https://www.realinstitutoelcano.org/en/policy-paper/the-future-of-russian-gas-in-the-eu>;
108. ევროკომისია, გაზის იმპორტიორები. ENTSO-G-სა და Refinitiv-ზე დაყრდნობით; <https://www.consilium.europa.eu/en/infographics/eu-gas-supply>;
109. გაზის იმპორტი. <https://www.statista.com/chart/31017/eu-lng-and-pipeline-natural-gas-imports-by-country>;
110. TAGP. <https://thepeoplesmap.net/project/central-asia-china-gas-pipeline-line-a-line-b-and-line-c>;
111. როდის გადაიქცევა თურქეთი... <https://bm.ge/news/rodigadaiqceva-turqeti-kaspiuri-gazis-habad-dasasruli/123543>;
112. ჯანდარის ინტერკონექტორი. „დერენის“ და „მაგისტრალური გაზსადენის“ პროექტი ევროკავშირის ენერგოსაფრთხობის სათვის. <https://scholar.bpengi.com/%E1%83%91%E1.pdf>;
113. ფასების შედარება. FRED economic data. <https://fred.stlouisfed.org/series/GASREGW>;
114. გაზის ფასების რყევა. <https://www.marketwatch.com/investing/future/ng.1>;
115. მარშრუტების შედარება (ACS Logistics 2023). <https://www.acslogistics.at/en>;
116. სამხრეთ ჩინეთის ზღვა (Bosotti 2024). https://www.comune.parabiago.mi.it/archivio6_eventi-in-agenda_0_358.html;
117. კონტეინერები დერეფნებში (Poplawski, და სხვ. 2024);
118. ენერგეტიკული აბრეშუმის გზები. Eric Armando. Jul 14, 2021. at 11:43 AM <https://geopolitique.eu/en/articles/understanding-the-new-silk-roads-of-energy>;

119. Europe and Central Asia Economic Update. 2024. <https://www.worldbank.org/en/region/eca/publication/europe-and-central-asia-economic-update>;
120. Shipping costs are more than 300% up as Suez crisis deepens.2024. <https://news.sky.com/story/shipping-costs-are-more-than-300-up-as-suez-shipping-crisis-deepens-13046610>;
121. ს.პავლიაშვილი, წარმოების ეფექტიანობის მართვის კომპლექსური სისტემა საქართველოს მრეწველობაში. თსუ–ს გამომცემლობა, ISSN 999221-56-29-7, თბილისი, 1998 წ.
122. ს.პავლიაშვილი, პრივატიზაციის ფენომენი და თავისებურებანი საქართველოში. საგამომცემლო სახლი „ტექნიკური უნივერსიტეტი“, ISSN 978-9941-14-752-4, თბილისი, 2009წ.
123. S.Pavliashvili, The World Economic Crisis The Georgia. The Caucasus & Globalization, (Volume5, Issue 3-4.2011. p55. SWEDEN;
124. S.Pavliashvili, Zigzags of Inflation in Post-Soviet Georgia. მონოგრაფია. Academpress.San-Fransisco.Sacramento.Copiright 2011;
125. ს.პავლიაშვილი, ტრანსპორტი და კომუნიკაციები, საქართველოს ეკონომიკა, გამომცემლობა „სიახლე“ თბ. 2012 გვ-245;
126. ს.პავლიაშვილი, საქართველოს სატრანსპორტო დერეფანი როგორც საერთაშორისო ინტეგრაციის და ქვეყნის კონკურენტუნარიანობის ამაღლების მნიშვნელოვანი ფაქტორები. ახალი ეკონომისტი#1 ISSN1512-4649, 2012წ.გვ.7
127. ს.პავლიაშვილი, ზ.გარაყანიძე, საქართველოს სატრანსპორტო დერეფანი პრობლემები და პერსპექტივები. გამომცემლობა „მწიგნობარი“, ISBN-978-9941-450-29-7, თბილისი 2014
128. S.Pavliashvili, EUROPEAN UNION, GEORGIA AND INSTITUTIONAL ENVIRONMENT OF COMPETITION; International Collection of scientific proceedings «European Cooperation» vol 5. N5 (2015);
129. ს.პავლიაშვილი, ზ.გარაყანიძე, ნ.გარაყანიძე. ეკოლოგიურად სუფთა ენერგორესურსების გავლენა პოსტსაბჭოთა სახელმწიფოებზე. პაატა გუგუშვილის ინსტიტუტის 75 და ჟურნალ „ეკონომისტის“ 10 წლისთავისადმი საერთაშორისო სამეცნიერო კონფერენცია. გვ 226. თბილისი 2019 წ.;
130. ს. პავლიაშვილი, ზ. გარაყანიძე, პანდემიის გავლენა საქართვე-

ლოზე გამავალ ევროკავშირის „სამხრეთის გაზის დერეფანზე“. აკადემიკოს პაატა გუგუშვილის დაბადებიდან 115-ე წლისთავისადმი მიძღვნილი საერთაშორისო სამეცნიერო კონფერენციის მასალების კრებული, გვ 154, თბილისი, 2020 წ.;

131. ს.პავლიაშვილი, სოფლის მეურნეობა, ეკონომიკური ეფექტიანობის მართვა და ცირკულარული ეკონომიკა. გამომცემლობა „მწიგნობარი“, ISBN978-9941-8-2640-5, (წიგნი დაიბეჭდა საქართველოს სოფლის მეურნეობის მეცნიერებათა აკადემიის სამეცნიერო საბჭოს რეკომენდაციით), თბილისი 2020;
132. S.Pavliashvili, Challenges of Modern World and The Georgian agricultural anti-crisis plan. Annals of Agrarian Science 18 (2020) 368–374. ISSN 1512-1887, Volume 18, Number 3. September 2020. Agricultural University of Georgia, Tbilisi, Georgia. p368. Journal homepage: <http://journals.org.ge/index.php/2200119920191177117733>;
133. S.Pavliashvili, THE ECONOMIC CHALLENGES IN TIMES OF COVID-19, CIRCULAR LABOR MIGRATION, THE NECESSITY TO SWITCH FROM A LINEAR TO A CIRCULAR ECONOMY AND BUSINESS OPPORTUNITIES. Social and Economic Aspects of Education in Modern Society (Scientific and Practical Conference) ISBN 978-83-958980-6-8, Vol.1, December 25, 2020, p.3, Publisher – RS Global Sp. z O.O., Warsaw, Poland
134. S.Pavliashvili, AGROECOLOGICAL SUSTAINABILITY, GREEN ECONOMY AND BUSINESS MODEL OF FINANCIAL INTEGRATION. World Science, RS Global Sp. z O.O. p-ISSN 2413-1032 e-ISSN2414-6404. 20 April 2021, Warsaw, Poland.
135. S.Pavliashvili, RESOURCE EFFICIENCY INCENTIVES AND A SERVICE-BASED CIRCULAR ECONOMY BUSINESS MODEL. EUROPEAN SCIENTIFIC DISCUSSIONS, PROCEEDINGS OF VII INTERNATIONAL SCIENTIFIC AND PRACTICAL CONFERENCE, ISBN 978-88-32934-02-1. 23-25 May 2021, p.376, Publisher-Potere dellaragione Editore, Rome, Italy
136. S.Pavliashvili, Agricultural Water Management Models for Optimum Use of Water Resources in Georgia. „მომამბე“ Georgian Academy Press; ISSN -0132 – 1447, Tbilisi, 2021, Vol.15, #3

137. S.Pavliashvili, ECOSYSTEM AND BIODIVERSITY CONSERVATION STRATEGIES AND STRATEGIC VISION TOWARDS GREEN ECONOMY IN GEORGIA. INNOVATIONS AND PROSPECTS OF WORLD SCIENCE, PROCEEDINGS OF IV INTERNATIONAL SCIENTIFIC AND PRACTICAL CONFERENCE, ISBN 978-1-4879-3794-2 DECEMBER 1-3, 2021, p.1037 Perfect Publishing ,Vancouver, Canada
138. S.Pavliashvili, THE CONCEPT OF AGRICULTURAL EFFICIENCY IN THE CONTEXT OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT European Academic Science and Research, ISSN 2789-1968, Online ISSN 2789- 195X, May, 2022, p.4. Publisher: "EASR", Hamburg, Germany
139. S.Pavliashvili, Circularity Mapping for Georgia. გამომცემლობა „მწიგნობარი“, , Circularity Mapping for Georgia, ISBN 978-9841-50347-4, 2022
140. S.Pavliashvili, FORMATION OF MODERN CONCEPT OF AGRICULTURE AND NEW CHALLENGES OF GEORGIA. INNOVATIONS AND PROSPECTS OF WORLD SCIENCE, ISBN 978-1-4879-3794-2, June 22-24, 2022,p.505, Perfect Publishing, Vancouver, Canada
141. S.Pavliashvili, THE METHODOLOGICAL APPROACHES TO THE INTEGRATION OF THE CIRCULAR AND SUSTAINABLE ECONOMIES The scientific heritage, ISSN 9215 — 0365, 2022, p.18, The journal is registered and published in Hungary
142. ს.პავლიაშვილი, საქართველოს როლი ევროპის გაზის ბაზრის დემონოპოლიზაციაში. თსუ, ჟურნალი „ეკონომისტი“, N.3; თბილისი, 2022. <https://ekonomisti.tsu.ge/?cat=arq&leng=eng&adgi=708&title=Georgias%20role%20in%20the%20demonopolization%20of%20the%20European%20gas%20market;>
143. S.Pavliashvili, The Model of Financing of Circular Economy in Agriculture. "Bulletin", Georgian Academy Press, Georgian National Academy of Sciences. Vol.16, no.3 July-August-September 2022, Tbilisi, Georgia. ISSN – 0132-1447, p. 75
144. S.Pavliashvili, DEVELOPMENTS OF STATE POLICY OF GEORGIA ON ENVIRONMENTAL IMPACT IN AGRICULTURE. POLISH JOURNAL OF SCIENCE № 60, March 2023, ISSN 3353-2389, p.3. Warszawa, Poland. <http://www.poljs.com;>

145. EU and Azerbaijan enhance... 18 July, 2022. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_4550;
 146. Statement by President Von Der Leyen with Azerbaijani President Aliiev, 2022. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_4550;
 147. Sally White. Gateway to development – assessing Georgia’s Middle Corridor opportunity March 3, 2024. Investor.ge 2024 February-March. <https://www.investor.ge/2024/03/03/gateway-to-development-assessing-georgias-middle-corridor-opportunity>;
 148. Hunter Stoll. The Middle Corridor: A Renaissance in Global Commerce COMMENTARY Mar 12, 2024. This commentary originally appeared on *The Diplomat* on March 11, 2024. <https://www.rand.org/pubs/commentary/2024/03/the-middle-corridor-a-renaissance-in-global-commerce.html>;
 149. Woldemar Walter, Challenges and opportunities of the Middle Corridor. GET 2022. <https://www.german-economic-team.com/en/newsletter/challenges-and-opportunities-of-the-middle-corridor>;
 150. The EBRD and BRI, 2024. <https://www.ebrd.com/what-we-do/belt-and-road/ebrd-and-bri.html>;
 151. Air pollution in China. 2024. <https://www.who.int/china/health-topics/air-pollution>;
 152. The Belt and Road Ecological and Environmental Cooperation Plan. 2017. https://english.mee.gov.cn/Resources/Policies/policies/Frameworkp1/201706/t20170628_416869.shtml;
 153. Инвестпрограмма «Газпрома» на 2024 года утверждена в размере 1,57 трлн рублей. 20 декабря 2023. <https://portnews.ru/news/357728>;
 154. Greater consensus on improving the Middle Corridor. <https://www.iiss.org/publications/strategic-comments/2023/greater-consensus-on-improving-the-middle-corridor>;
 155. „შუა დერეფანი“: 2030 წლისთვის ტვირთბრუნვა მნიშვნელოვნად გაიზრდება. როგორ შეხვდება ზრდას საქართველო? <https://www.amerikiskhma.com/a/7330250.html>;
- Realizing the Full Potential of the Middle Corridor, DECEMBER 16,

- 2023 <https://www.worldbank.org/en/news/video/2023/12/16/realizing-the-full-potential-of-the-middle-corridor>;
156. რა ფაქტორები განსაზღვრავს და რატომ არის ძვირი საქართველოს პორტები? - Bm.ge; <https://commersant.ge/news/economic/ra-faqtoresi-gansazghvravs-da-ratom-aris-dzviri-saqartvelos-portebi-bmge>;
 157. Sophie-Marushka Miniconi. Can the Southern Gas Corridor be a solution to Europe’s Energy Crisis? Energy Security and Gas Pipeline Diplomacy. <https://gfsis.org.ge/publications/view/3371>;
 158. Trans-Anatolian Gas Pipeline: Challenges and Prospects for the Black Sea Countries and the Balkans, Conference publication, 2012, Available at: <https://csd.bg/publications/publication/trans-anatolian-gas-pipeline-challenges-andprospects-for-the-black-sea-countries-and-the-balkans/>;
 159. Energy Security definition article, International Energy Agency (IEA), Available at: <https://www.iea.org/topics/energy-security>;
 160. 162.World Energy Assessment : Energy and the Challenge of Sustainability, Chapter 4 “Energy Security”, UNDP, 2015, Available at: <https://www.undp.org/sites/g/files/zskgke326/files/publications/chapter4.pdf>;
 161. Gas market report, International Energy Agency, July 2021, Available at: <https://www.iea.org/reports/gas-market-report-q3-2021/overview-and-key-findings>;
 162. Eurostat database : Extra-EU imports of natural gas by partner, 2021, Available at: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:ExtraEU_imports_of_natural_gas_by_partner.png;
 163. Azerbaijan Energy Policy Report, International Energy Agency, 2021, Available at: <https://www.iea.org/reports/azerbaijan-2021>;
 164. How reliant is the world on Russia for oil and gas?”, J.Horton, D.Palumbo, T.Bowler, BBC News, May 2022, Available at: <https://www.bbc.com/news/58888451>;
 165. Shah Deniz Field Development, NS Energy, Available at: <https://www.nsenergybusiness.com/projects/shah-deniz-gas-field->

- statement_for_natural_gas/sos_statement_for_gas_eng.pdf;
175. "Georgia's growing gas market", Energy Community, 2018, Available at: https://energycommunity.org/dam/jcr:8796f176-2963-4a91-86cacf052df56fed/GF092018_GNERC.pdf;
 176. TANAP shareholders, TANAP official website, Available at: <https://www.tanap.com/en/shareholders>;
 177. "Ukraine war: Russia halts gas exports to Poland and Bulgaria", BBC News, April 27th 2022, Available at: <https://www.bbc.co.uk/news/business-61237519>;
 178. "The Trans Adriatic Pipeline: Why it Matters and What Comes Next?", D.Bechev, Middle East Institute, December 2020, Available at: <https://www.mei.edu/publications/trans-adriatic-pipeline-why-it-matters-and-whatcomes-next>;
 179. European Commission Press Release, « EU and Azerbaijan enhance bilateral relations, including energy cooperation », 18 July 2022, available at: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_22_4550;
 180. "TAP Transports Its First 10 Bcm of Natural Gas from Azerbaijan to Europe", The Pipeline Journal, 22 February 2022, available at: <https://www.pipelinejournal.net/news/tap-transport-its-first-10-bcm-natural-gas-azerbaijan-europe>;
 181. "Azerbaijan's natural gas enough for neighbors, Europe, says energy minister", Iclal Turan, Anadolu Agency, 12 March 2022, available at: <https://www.aa.com.tr/en/turkey/azerbajians-natural-gas-enough-for-neighbors-europesays-energy-minister/2533108>;
 182. "Azerbaijan to Europe's rescue?", David O'Byrne, EurasiaNet, 31st January 2022, available at: <https://eurasianet.org/azerbaijan-to-europes-rescue>;
 183. "Bad News For Russia, As Gas From Azerbaijan Now Flows To Western Europe", Ariel Cohen, Forbes, 6th January 2021, available at: [Bad News For Russia, As Gas From Azerbaijan Now Flows To Western Europe \(forbes.com\)](https://forbes.com);
 184. The Oxford Institute for Energy Studies, "Let's not exaggerate: Southern Gas Corridor Prospects to 2030", July 2018, Available

- at: https://www.academia.edu/37367680/Lets_not_exaggerate_Southern_Gas_Corridor_prospects_to_2030;
185. "Country Analysis: Azerbaijan", US Energy Information Administration, 13th September 2021, available at: https://www.eia.gov/international/content/analysis/countries_long/Azerbaijan/azerbaijan_exe.pdf;
 186. Energy Balance of Georgia, National Statistics Office of Georgia, 2020, available at: https://www.geostat.ge/media/37669/Energy-Balance-Publication_2019-ENG.pdf;
 187. "SoS Statement for Natural Gas", Economy Ge, 2017, available at: https://www.energy-community.org/dam/jcr:0301e6da-152a-401a-ac44-4a6779822c5b/Ge_sos_statement_0721.pdf;
 188. The Oxford Institute for Energy Studies, "Let's not exaggerate: Southern Gas Corridor Prospects to 2030", July 2018. Available at: https://www.academia.edu/37367680/Lets_not_exaggerate_Southern_Gas_Corridor_prospects_to_2030;
 189. "Azerbaijan's Gas Sales Strategy at a Crossroads", Oxford Institute for Energy Studies, May 2021, available at: Azerbaijan's gas sales strategy at a crossroads – Aze.Media
 190. BP Azerbaijan website, "Operation and Projects", available at: Energy Security in Azerbaijan: Views and Perspectives of Different Stakeholders (cnis-baku.org);
 191. "SOCAR-Equinor exploration project delivers encouraging initial results", Socar News, 16th March 2021, available at: SOCAR-Equinor Exploration Project Delivers Encouraging Initial Results - Exploration (gulfoilandgas.com);
 192. "La sécurité énergétique dans la politique extérieure de l'Union Européenne", Analyse du Parlement Européen, Martin Russell, March 2020, available at : La sécurité énergétique dans la politique extérieure de l'Union européenne (europa.eu);
 193. The "New Great Game" In Central Asia: Struggle For The Transportation Of Caspian Energy Resources, Mamuka Komakhia, Expert Opinion 2018, GFSIS, Available at: (PDF) THE " NEW GREAT GAME " IN CENTRAL ASIA: STRUGGLE FOR THE TRANSPORTATION

194. "Deep-water friendship: Turkmenistan and Azerbaijan bury Caspian Sea hatchet", Vladimir Afanasiev, Upstream, 21st January 2021, available at: <https://www.upstreamonline.com/politics/deep-water-friendship-turkmenistan-and-azerbaijan-bury-caspian-sea-hatchet/2-1-949189>;
195. "TANAP is epitome of Turkey and Azerbaijan's cooperation", Ebru Sengul, Anadolu Agency, 11th February 2021, available at: TANAP is epitome of Turkey and Azerbaijan's cooperation (aa.com.tr);
196. ს. პავლიაშვილი, ზ. გარაყანიძე. ევროკავშირის გაზის ბაზრის დემონოპოლიზაცია რუსეთ-უკრაინის ომის ფონზე. ჟურნ. "ეკონომიკა და ბიზნესი", ივანე ჯავახიშვილის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ეკონომიკისა და ბიზნესის ფაკულტეტის რეფერირებადი და რეცენზირებადი საერთაშორისო სამეცნიერო-ანალიტიკური ჟურნალი. N2, 2024. <https://www.eb.tsu.ge/?cat=nomer&leng=ge&adgi=1507&title=%E1%83%94%E1%83%96>; [გადამოწმებულია 07.28.2024];
197. აზერბაიჯანი და ყაზახეთი ტრანსკასპიური ოპტიკურ-ბოჭკოვანი საკაბელო ხაზის გაყვანას დაიწყებენ. 2024-07-25. <https://europetime.eu/ka/article/57912-agerbaijani-da-kagaxeti-transkaspuri-optikur-bochkovani-sakabelo-xagis-gakvanas-daishkeben>; [გადამოწმებულია 26.07.2024];
198. Statement by President of the European Commission. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_4550
199. საქირთა გაზის ინტერკონექტორის პროექტის დროული ინიცირება. <https://bfm.ge/index.php/news/energetika/sachiroagazis-interkoneqtoris-proeqtis-drouli-initsireba>;
200. The revival of the Silk Road: the Levantine bridge between Asian and Western civilizations, 2019. <https://institutlevant.ro/en/through-cultural-diplomacy-towards-a-sustainable-peace/the-revival-of-the-silk-road-the-levantine-bridge-between-asian-and-western-civilizations>; [გადამოწმებულია 08.07.2024];

201. THE SILK ROAD STRATEGY ACT OF 1999. <https://www.govinfo.gov/content/pkg/CRPT-106srpt45/html/CRPT-106srpt45.htm>; [გადამოწმებულია 08.07.2024];
202. Речь Г. Алиева. Бакинская международная конференция по восстановлению исторического Великого шелкового пути, 8-9 сентября 1998 года. <https://lib.aliyevheritage.org/ru/2783067.html>; [გადამოწმებულია 05.07.2024].

წიგნში განხილულია საქართველოს გეოპოლიტიკური მდებარეობა, როგორც შუა სატრანსპორტო დერეფნის მნიშვნელოვანი რგოლი გლობალიზაციისა და რეგიონალური ინტეგრაციის პროცესებში. გაანალიზებულია დერეფნის ადგილი ჩინეთის "სარტყელისა და გზის ინიციატივასა" (BRI) და ევროკავშირის პროექტებში, როგორებიცაა Global Gateway, TRACECA და "სამხრეთის გაზის დერეფანი" (SGC). აღწერილია დერეფნის ისტორიულ როლი და მისი პოტენციური ევროკავშირის ენერჯოუსაფრთხოების დივერსიფიკაციაში. გაანალიზებულია სხვადასხვა სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარების პერსპექტივა.



სოლომონ კავლიაშვილი

საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის მინისტრის მოადგილე; საქართველოს მეცნიერებათა ეროვნული აკადემიის აკადემიკოსი; ეკონომიკურ მეცნიერებათა დოქტორი, პროფესორი



ზურაბ ბარაყანიძე

ეკონომიკის დოქტორი; დ. აღმაშენებლის სახელობის ეროვნული თავდაცვის აკადემიის ასოცირებული პროფესორი.

ISBN 978-9941-514-80-7



9 789941 514807

