

შუა დერეფანი და საქართველოს უსაფრთხოების გამოწვევები

თამარ კიკნაძე

საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის პროფესორი,

tamara_kiknadze@yahoo.com

ORCID iD: <https://orcid.org/0009-0007-1071-6490>

დავით კუხალაშვილი

კავკასიის საერთაშორისო უნივერსიტეტის

ასოცირებული პროფესორი

davit.kukhalashvili2390@gmail.com

ORCID iD: <https://orcid.org/0009-0006-8249-296X>

DOI: <https://doi.org/10.52340/splogos.2025.02>

აბსტრაქტი

ნაშრომში განხილულია საქართველოს, როგორც „შუა დერეფნის“ პროექტის მნიშვნელოვანი მონაწილის როლი და შესაძლებლობები, ის პოტენციური ეკონომიკური და პოლიტიკური სარგებელი, რომელიც შესაძლოა საქართველომ მიიღოს, აგრეთვე ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო გზის (TITR) მნიშვნელობა საქართველოს პოლიტიკური უსაფრთხოებისთვის.

გაჩნდა რა სახელმწიფოთა ეკონომიკური სარგებლის მიღების შესაძლებლობა, სავარაუდოდ არსებობენ აქტორები, რის გამოც პროექტის განხორციელება შეიძლება საფრთხის ქვეშ დადგეს. შესაბამისად, ჩვენს სტატიაში განხილულია პროექტის განხორციელების პროცესში სახელმწიფოთა მხრიდან მოსალოდნელი სადაზვერვო აქტივობები და მათ საპასუხოდ საქართველოს სავარაუდო ქმედებები.

კვლევაში იდენტიფიცირებულია საფრთხეები, რომელთა ზეგავლენამ შესაძლოა შეაფერხოს საქართველოს პროექტში მონაწილეობა, ასევე წარმოდგენილია საფრთხეების ნეიტრალიზაციის / ზემოქმედების რისკის მინიმუმამდე დაყვანის მნიშვნელოვანი ღონისძიებები.

საკვანძო სიტყვები: შუა დერეფანი, პოლიტიკური უსაფრთხოება, ეკონომიკური უსაფრთხოება, დესტაბილიზაცია, საფრთხეების ნეიტრალიზაცია.

The Middle Corridor and Georgia's Security Challenges

Tamar Kiknadze

Professor of Georgian Technical University

tamara_kiknadze@yahoo.com

ORCID iD: <https://orcid.org/0009-0007-1071-6490>

David Kukhalashvili

Associate Professor of Caucasus International University

kukhalashvili2390@gmail.com

ORCID iD: <https://orcid.org/0009-0006-8249-296X>

Abstract

The article examines the role and opportunities of Georgia as an important participant in the Middle Corridor project, as well as the potential economic and political benefits that Georgia can receive. The paper discusses the importance of the "middle corridor" or the Trans-Caspian International Transport Route (TITR) for Georgia's political security. Given the potential for economic benefits for states, there are likely actors who could jeopardize the implementation of the project. Accordingly, our article discusses the intelligence activities expected from states during the project implementation process and the likely actions of Georgia intelligence and in response to them. The study identifies threats, the impact of which may hinder Georgia's participation in the project, and also presents important measures to neutralize threats / minimize the risk of impact.

Keywords: Middle Corridor, Political Security, Economic Security, Destabilization, Neutralization of Threat.

შესავალი

„შუა დერეფნის“ პროექტი წარმოადგენს ჩინეთის გლობალური ინიციატივის „ერთი გზა, ერთი სარტყელი“ მნიშვნელოვან შემადგენელს.⁸

2013 წელს, ამ ინიციატივის შესახებ ინფორმაციის გაჟღერებისას, პროექტში საქართველოს მონაწილეობა არ ფიქსირდებოდა. თუმცა გასული საუკუნის

90-იან წლებში საქართველოს ხელისუფლება სისტემატიურად საუბრობდა აღნიშნულ პროექტში ქვეყნის მონაწილეობაზე. ამჟამად, გატარებული საგარეო პოლიტიკის შედეგად, უზრუნველყოფილია საქართველოს მონაწილეობა „შუა დერეფნის“ პროექტში.

პროექტის არსი

„შუა დერეფნის“ მარშრუტი იგივეა, რაც „ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი“. იგი წარმოადგენს სავაჭრო გზას სამხრეთ-აღმოსავლეთ აზიიდან - ჩინეთიდან ევროპაში და განეკუთვნება მულტიმოდალური სატრანსპორტო ქსელის კატეგორიას, თავისი საავტომობილო, საკონტეინერო, სარკინიგზო სატვირთო და საბორნე მარშრუტების თვალსაზრისით.⁹ ამ მარშრუტში ჩართული არიან ჩინეთი ყირგიზეთი, ყაზახეთი, უზბეკეთი, თურქმენეთი, აზერბაიჯანი, თურქეთი და საქართველო.

მსოფლიო ბანკის მონაცემებით, „შუა დერეფნის“ პროექტის სრული ამოქმედების შემთხვევაში, ტვირთბრუნვის მაჩვენებელი 5 მილიონი დოლარით იქნება გაზრდილი. თურქეთი „შუა დერეფნის“ პროექტს თავის აზიურ საგარეო პოლიტიკაში ერთ-ერთ მნიშვნელოვან მიმართულებად, ფინანსური, სამხედრო და სტრატეგიული მიზნების აღსრულების საშუალებად მიიჩნევს.¹⁰

ამ მარშრუტით ტვირთების 60%-ის მნიშვნელოვანი ნაწილის ტრანსპორტირება 2030 წლისათვის განხორციელდება ყაზახეთ-აზერბაიჯან-საქართველოს გავლით, თუ ეს სახელმწიფოები დააკმაყოფილებენ პროექტის მოთხოვნებს.¹¹

⁸ Wang Qi, Europe: How Middle Corridor redefines Global Trade routes 14 March 2024 <https://shorturl.at/0KXHK>

⁹ The Context: Growing interest in the Middle Corridor, REALISING THE POTENTIAL OF THE MIDDLE CORRIDOR, OECD, 2023, <https://shorturl.at/6GwQG>

¹⁰ The Belt and Road Initiative and the Middle Corridor: Complementarity or Competition? Insight Turkey Summer 2021 / Volume 23, Number 3 Emel Parlar Dal, “A Normative Approach to Contemporary Turkish Foreign Policy: The Cosmopolitanism-Communitarianism Divide,” International Journal, 70, No. 3 (May 2015), pp. 421-433. <https://shorturl.at/aOlnj>

¹¹ «Средний Коридор»: Что показывает «диагноз»? | Лонгрид, 01 АПРЕЛЬ 2024, [vzglyad https://vzglyad.az/news/243070/news.html](https://vzglyad.az/news/243070/news.html)

„შუა დერეფნის“ პროექტის განხორციელებისათვის შექმნილია საგზაო რუკა, რომელშიც გამოკვეთილია აღნიშნული პროექტის მონაწილე ქვეყნების მხრიდან საგზაო ინფრასტრუქტურის, მართვის და კოორდინაციის მიმართულებით ვითარების გასაუმჯობესებლად განსახორციელებელ ღონისძიებათა ნუსხა.¹²

2022 წლის 25 ნოემბერს ყაზახეთის ქალაქ აქტაუში სხვა სახელმწიფოებთან ერთად, საქართველო საგზაო რუკაზე იქნა დატანილი, ხოლო 2022 წლის 31 მარტს „ტრანსკასპიური აღმოსავლეთ-დასავლეთ „შუა დერეფნის“ შესახებ ოთხმხრივი დეკლარაციის ხელმოწერი სახელმწიფო გახდა.¹³ ტვირთბრუნვის გაზრდილ მოთხოვნაზე მეტყველებს ის სტატისტიკური ინფორმაცია, რომლის მიხედვითაც, 2022 წელთან შედარებით 2023 წელს „შუა დერეფნის“ გამოყენებით 1 მილიონ ტონაზე მეტი (წინა წელთან შედარებით თითქმის 65%-ით მეტი) ტვირთის ტრანსპორტირება განხორციელდა.¹⁴

2024 წლის 24 მაისს ყაზახეთის ტრანსპორტის სამინისტროს ცნობით, ყაზახეთმა და ჩინეთმა კურიკის ყაზახური პორტიდან ბაქოში და ტრანს-კასპიური საერთაშორისო მარშრუტით, ავტოგადაზიდვა სატესტო რეჟიმში დაიწყო ევროპაში ტვირთის სატრანზიტო ავტოგადაზიდვა.¹⁵

PMCG კვლევითი ცენტრის მიერ ჩატარებული კვლევის მიხედვით, „გამოკითხულ ეკონომისტთა უმრავლესობას მიაჩნია, რომ „შუა დერეფნის“ განვითარება ყველაზე მნიშვნელოვან გავლენას მოახდენს საქართველოს ეკონომიკაზე დამხმარე ინდუსტრიების განვითარების, რუსეთთან და ჩინეთთან ვაჭრობაზე დამოკიდებულების შემცირებისა და საექსპორტო ბაზრების დივერსიფიცირების გზით.“¹⁶ თუმცა, აღნიშნული მოსაზრება არ შეესაბამება რეალობას, რადგანაც მხოლოდ პროექტის არსებობა არ შეიძლება იყოს ბაზრების დივერსიფიცირების საფუძველი.

არსებობს გათვლები, რომ საქართველოს რკინიგზის მოდერნიზაციის შემდეგ მისი გამტარუნარიანობა 48 მილიონ ტონამდე გაიზრდება.¹⁷ დღეის მდგომარეობით, ინტერმოდალური გადაზიდვების განვითარება განსაკუთრებული მნიშვნელობისაა და

¹² ლევან დავითაშვილმა ეკონომიკურ ფორუმში „საქართველოს ეკონომიკის გამოწვევები: გეოპოლიტიკური როლი, ინვესტიციები და ეკონომიკური ზრდა“ მიიღო მონაწილეობა საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო, 19-04-2024, <https://www.economy.ge/?page=news&nw=2499>

¹³ პერტაია ლ., საქართველო „შუა დერეფანში“ - ჩინეთსა და ევროპას შორის, 20.04.2023, <https://www.radiotavisupleba.ge>

¹⁴ Hunter Stoll, The Middle Corridor: A Renaissance in Global Commerce Mar 12, 2024, <https://shorturl.at/JiA1W>

¹⁵ ბარამიძე გ., პირველი არხი, ჩინეთმა საქართველოს გავლით ევროპის მიმართულებით ავტოტრანსპორტით ტვირთის გადაზიდვა დაიწყო, 24.05.2024. <https://shorturl.at/9Pahn>

¹⁶ შუა დერეფნის განვითარება ყველაზე მნიშვნელოვან გავლენას მოახდენს საქართველოს ეკონომიკაზე-PMCG, 11-04-2024, BUSINESS INSIDER GEORGIA, <https://shorturl.at/ppS00>

¹⁷ დობორჯგინიძე გ., საქართველო, როგორც შუა დერეფნის საზღვაო კარიბჭე, 11.02. 2019, <https://forbes.ge/saqarthvelo-rogorcs-shua-de/>

კასპიისა და შავი ზღვების დაკავშირების, აგრეთვე სახმელეთო საკონტეინერო გადაზიდვების ეფექტიანობის ამაღლების გარანტიაა. შესაბამისად, ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის მშენებლობა და მისი ეფექტური მენეჯმენტი საქართველოს ეკონომიკური და პოლიტიკური უსაფრთხოების გამყარების მნიშვნელოვანი საფუძველი გახდება.

საერთაშორისო კომპანია „მაერსკის“ მონაცემებით, ჩინეთიდან ევროკავშირამდე ტვირთების ტრანსპორტირება „შუა დერეფნის“ გამოყენებით 40 დღემდე გრძელდება, ხოლო კომპანია Rail Bridge Cargo-ს ინფორმაციით, აღნიშნული პერიოდი 36-დან 40 დღემდე მერყეობს. პროექტი ითვალისწინებს ბაქოდან ტვირთების ნაწილობრივ ტრანსპორტირებას თბილისის გავლით თურქეთის ქალაქ ყარსამდე.

„შუა დერეფნის“ პროექტში საქართველოს მონაწილეობის განმაპირობებელი ფაქტორები

სახელმწიფოს, საერთაშორისო ეკონომიკური და სამხედრო ორგანიზაციების ეფექტიანი ფუნქციონირებისათვის გადამწყვეტი მნიშვნელობა აქვს საერთაშორისო არენაზე არსებული ვითარების შესახებ ინფორმაციის მოპოვებას.

ინფორმაციის მოპოვებისათვის, სახელმწიფოები ღია და დახურულ წყაროებში, არსებული მონაცემების შეგროვებას ახორციელებენ და აწვდიან გადაწყვეტილების მიმღებ ჯგუფებს. ინფორმაციულ ვერტიკალზე დეზინფორმაციული ნაკადების მოხვედრის გამორიცხვის მიზნით, აქტიურად ხორციელდება სადაზვერვო საქმიანობის გამოყენება. ყველა ქმედება მიმართულია სახელმწიფოს, საერთაშორისო ეკონომიკური, სამხედრო ორგანიზაციების პოლიტიკური, სამხედრო და სამეცნიერო-ტექნიკური ხასიათის დესტაბილიზაციის თავიდან ასაცილებლად, ან პირიქით, სამიზნე ობიექტებზე ამ ტიპის დესტაბილიზაციისათვის.

ეკონომიკური უსაფრთხოება მრავალწილად უზრუნველყოფს პოლიტიკურ, სამხედრო და სამეცნიერო უსაფრთხოებას. ეკონომიკურ პროექტებში მონაწილე სუბიექტების მიერ განხორციელებული პროექტები, მასში მონაწილე ქვეყნებისთვის, ეროვნული უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მნიშვნელოვან პირობას წარმოადგენს. ხელშემწყობი პირობა კი საერთაშორისო ასპარეზზე არსებული პოლიტიკური და სამხედრო სტაბილური ვითარებაა. შესაბამისად, მნიშვნელოვანია „შუა დერეფნის“ პროექტში საქართველოს მონაწილეობა.

პროექტის გააქტიურების და მასში საქართველოს მონაწილეობის განმაპირობებელ ფაქტორებს წარმოადგენს: რუსეთ-უკრაინას შორის მიმდინარე საბრძოლო მოქმედებები (რომელიც უკრაინაში რუსეთის ფედერაციისა და კოლექტიური დასავლეთის ინტერესების გადაკვეთის შედეგია); რუსეთის მიმართ დაწესებული სანქციები - სადაზვერვო ხასიათს ატარებს, რომლის მიზანია რუსეთის სამხედრო-ეკონომიკური და პოლიტიკური დასუსტება, „ჩრდილოეთის დერეფნის“ (ჩინეთი, რუსეთი, ბელორუსი, მონღოლეთი, ყაზახეთი, ევროკავშირი) შეფერხება, ძირითადი

ტვირთების ნაკადების საზღვაო გზებით ტრანსპორტირებაზე გადართვა. ისინი, ამ შემთხვევაშიც, რუსეთის დასასუსტებლად არის გამიზნული; ღაზას სექტორში საბრძოლო მოქმედებები, რომელიც უცხო ქვეყნების ინტერესების გადაკვეთის შედეგია; ჰუსიტების აქტივობებით წითელ ზღვაში საფრთხეების ინსპირირება - სუეცის არხით საზღვაო გადაზიდვებთან დაკავშირებით, რამაც სახელმწიფოთა ეკონომიკური ინტერესების დაზიანება გამოიწვია (მსოფლიო ვაჭრობის 15%-მდე და საკონტეინერო გადაზიდვების 60 % ამ არხის მეშვეობით ხორციელდებოდა).¹⁸ ამ შემთხვევაში, სახეზე იყო მარშრუტის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად დაბალი დონის კოორდინაცია, შესაძლებელია მიზანმიმართულიც).

„შუა დერეფნის“ პროექტში საქართველოს მონაწილეობის საგარეო გამოწვევები

„შუა დერეფნის“ პროექტის განხორციელება ჩინეთის სტრატეგიულ ინტერესებში შედის, რომელიც, როგორც მეცნიერულად, ასევე სადაზვერვო თვალსაზრისით არის შესწავლილი. როგორც ზემოთ ავლნიშნეთ, პროექტში მონაწილეობა საქართველოსათვის ეკონომიკური და პოლიტიკური სტაბილურობის წინაპირობაა.

გასათვალისწინებელია ის გარემოება, რომ როგორც ტრამპის, ისე ბაიდენის პრეზიდენტობისას, აშშ-სა და ჩინეთს შორის სავაჭრო, სავალუტო და სადაზვერვო ხასიათის ომი ჩინეთის დასუსტებას ითვალისწინებდა. ჩინეთის მიერ განხორციელებული გლობალური პროექტები აშშ-ის და ამ პროექტებში მონაწილე სახელმწიფოებისთვის იდენტიფიცირებულ საფრთხედ აღიქმება. გამოთქმულ მოსაზრებას ამყარებს ამერიკული „კონტიჯგუფის“ მიერ კონსორციუმის დატოვების ფაქტი.

უნდა

აღინიშნოს, რომ შუა დერეფნის პროექტის განხორციელების შემთხვევაში, ჩინეთი როგორც გეოპოლიტიკურ, ისე გეოეკონომიკურ უპირატესობას მოიპოვებს, რაც ბუნებრივია, არ შეესაბამება აშშ-ის სტრატეგიულ ინტერესებს. აღნიშნული სიტუაცია გასათვალისწინებელია მოსალოდნელი საფრთხეების იდენტიფიცირებისას. საქართველოს ყოფილი პრემიერ-მინისტრის მამაუკა ბახტაძის აშშ-ი ვიზიტისას, ამ ქვეყნის სახელმწიფო მინისტრის მაიკლ პომპეოს, ანაკლიის პორტთან დაკავშირებული განცხადებაც მნიშვნელოვანია: „მე გამოვხატე ჩვენი მხარდაჭერა, რომ საქართველო დაასრულებს პორტის პროექტს. ეს და სხვა პროექტები გააუმჯობესებს საქართველოს კავშირებს თავისუფალ ეკონომიკებთან და არ მისცემენ უფლებას საქართველოს გახდეს რუსეთის

¹⁸ Hunter Stoll, The Middle Corridor: A Renaissance in Global Commerce Mar 12, 2024, <https://shorturl.at/c3PMV>

ან ჩინეთის ეკონომიკური ზეგავლენის მსხვერპლი. ეს წარმოსახვითი მეგობრები არ ზრუნავენ საქართველოს ინტერესებზე.“¹⁹

ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის მშენებლობის და განვითარების პროცესის შეფერხება „ანაკლიის განვითარების კონსორციუმის მიერ“ (TBC Holding-ი (საქართველო), SSA Marine-ს (აშშ), British Wondernet Expres-ი (ცენტრალური აზია) და G-Star Ltd.-ი(ბულგარეთი)²⁰. კონსორციუმმა „საქართველოს მთავრობას მოსთხოვა 400 მილიონი დოლარის გარანტია - ტვირთბრუნვის არარსებობის შემთხვევაში, ანაკლიის პორტის საქმიანობა სახელმწიფო ბიუჯეტიდან უნდა დაფინანსებულიყო.“²¹ ამ შემთხვევაში, პორტის საქმიანობა იქნებოდა წამგებიანი და სახელმწიფოს ეკონომიკური და პოლიტიკური ინტერესებისათვის საზიანო. ეკონომიკური დივერსიის ნიშნების შემცველი ქმედების თავიდან აცილება, საქართველოს სადაზვერვო და კონტრსადაზვერვო ორგანიზების დადებით შედეგებზე უნდა მიაწოდებოდა. აღნიშნული პროექტის განხორციელების შემთხვევაში, საქართველო მიიღებს მნიშვნელოვან პოლიტიკურ, ეკონომიკურ და უსაფრთხოების დივიდენდებს, ამასთანავე, ზოგიერთი ფაქტორის გათვალისწინებით, ამ პროექტს შეიძლება შეექმნას საფრთხე, როგორც გარე, ისე ქვეყნის შიგნით არსებული დესტრუქციული ძალების მიერ. საჭიროა ამ საფრთხეების იდენტიფიცირება და მათზე სათანადო რეაგირება.

ქვეყნის შიგნით არსებული საფრთხეები და მათზე რეაგირების პრევენციული ზომები

საფრთხეების იდენტიფიცირების, რისკების შეფასების, საფრთხეების ნეიტრალიზაციის / მინიმუმამდე დაყვანის პროცესში საქართველომ უნდა გაითვალისწინოს მსოფლიო ბანკის ანგარიშში ასახული პრობლემები, რომლებიც შეიძლება ჩაითვალოს იდენტიფიცირებულ საფრთხეებად.

საფრთხე 1. დერეფნის გასწვრივ მდებარე ქვეყნებს შორის არასაკმარისი კოორდინაცია (მათ შორის ტერორიზმის სფეროში) და მართვა, დაინტერესებული ქვეყნების მიერ გარკვეული პროცესის მიზანმიმართული ინსპირირება და სხვ.

საფრთხის ნეიტრალიზების / რისკების ზემოქმედების მინიმუმამდე დაყვანის მნიშვნელოვანი ღონისძიებები:

¹⁹ Avdaliani E., The US Wants Chinese, Russians Kept Out of Anaklia, 13 June 2019, <https://shorturl.at/33lZi>

²⁰ მაჩაიძე რ., „საქართველო დასაკლავი „ქათმის“ როლში“?, 2024, 05 აგვისტო, <https://shorturl.at/6aWYa>

²¹ ანაკლიის პორტი, პროექტის შესახებ, „ანაკლიის განვითარების კონსორციუმი, <http://anakliadevelopment.com/ka/>

- საკუთარ სახელმწიფოში არსებული ვითარების შესწავლა, იმ ფაქტორების გამოვლენით, რომლებიც ხელს უშლიან კოორდინაციისა და მართვის მაღალი დონის მიღწევას;
- დერეფნის გასწვრივ მდებარე ქვეყნებში არსებული კონტექსტის ანალიზი, რათა გამოვლინდეს კოორდინაციისა და მართვის ოპტიმალური დონის მიღწევის ხელშემშლელი ფაქტორები;
- დერეფნის გასწვრივ მდებარე ქვეყნებთან სამეცნიერო-კვლევითი დაწესებულებების გამოყენებით, კოორდინაციისა და მართვის მაღალი დონის მიღწევის ხელშემშლელი ფაქტორების ნეიტრალიზაციის მინიმუმადე დაყვანის გზების, საშუალებების, ძალებისა და მეთოდების განსაზღვრა;
- ქვეყნის ინტერესების შესაბამისი სადაზვერვო კოორდინაცია სახელმწიფოებს შორის პრობლემის იდენტიფიცირებისა და დაძლევის, პროექტის განხორციელებაზე ხელშეშლის გამორიცხვის მიზნით.

საფრთხე 2. საქართველოს შავი ზღვის პორტებში მომსახურების დაბალი (მათ შორის მიზანმიმართული) ეფექტურობის ინსპირირება: **საფრთხის ნეიტრალიზების/რისკების**

ზემოქმედების მინიმუმადე დაყვანის მნიშვნელოვანი ღონისძიებები:

- ტერმინალის ოპერაციების პროდუქტიულობის, მათ შორის, მიზანმიმართული შეფერხების გამომწვევი მიზეზების დადგენა-ანალიზი;
- საზღვაო პორტებში შრომის, სახანძრო და ეკოლოგიური უსაფრთხოების დარღვევების დროული გამოვლენა, პრევენციული ღონისძიებების დაგეგმვა და ამ პროცესების შეფერხების გამომწვევი მიზეზების ანალიზი;
- საკვლევ მიმართულებაზე დამაზიანებელი ზემოქმედებით დაინტერესებული ქვეყნების სადაზვერვო აქტივობების კონტრსადაზვერვო კონტროლი;
- საკვლევი მიმართულებით საფრთხეების იდენტიფიცირებისათვის საერთაშორისო ასპარეზზე ინფორმაციის შეკრება;
- პრობლემის მოგვარებით დაინტერესებული სახელმწიფოებთან სადაზვერვო კოორდინაცია.

საფრთხე 3. სახელმწიფოს შიგნით სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის პრობლემები, განსაკუთრებით საზღვართან შეფერხებების ინტენსიურობის ინსპირირება: **საფრთხის ნეიტრალიზების / რისკების ზემოქმედების მინიმუმადე დაყვანის მნიშვნელოვანი ღონისძიებები:**

- სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის გაუმართავობის, მისი გამოსწორების მიზანმიმართული შეფერხების მიზეზების იდენტიფიცირება-ანალიზი და სათანადო რეაგირება;
- საზღვრებთან მიზანმიმართული შეფერხებების გამომწვევი მიზეზების იდენტიფიცირება-ანალიზი და სათანადო რეაგირება;
- სარკინიგზო ტრანსპორტზე, სარკინიგზო მარშრუტებზე, ტვირთების გადაზიდვისას შრომის, სახანძრო და ეკოლოგიური უსაფრთხოების მოთხოვნების დარღვევების, მიზანმიმართული

შეფერხების გამოძვევი მიზეზების დროული გამოვლენა და პრევენციული ღონისძიებების დაგეგმვა;

- საკვლევ მიმართულებაზე დესტრუქციული ზემოქმედების განხორციელების პოტენციური ინტერესის მქონე სახელმწიფოთა სადაზვერვო აქტივობების კონტრსადაზვერვო მონიტორინგი;
- საკვლევი მიმართულებით საფრთხეების იდენტიფიცირებისათვის საერთაშორისო ასპარეზზე ინფორმაციის შეკრება;
- პრობლემის მოგვარებით დაინტერესებულ სახელმწიფოებთან სადაზვერვო კოორდინაცია.

საფრთხე 4. პროექტთან ერთიანი რეჟიმის არარსებობა და სატრანსპორტო სისტემების არათავსებადობა:

საფრთხის ნეიტრალიზების / რისკების ზემოქმედების მინიმუმამდე დაყვანის მნიშვნელოვანი ღონისძიებები:

- ქვეყნის შიგნით გადაზიდვების სამართლებრივ-ნორმატიული რეჟიმების აღნიშნულ პროექტთან არათავსებადობის მიზეზების იდენტიფიცირება-ანალიზი და სათანადო რეაგირება;
- ქვეყნის შიგნით არსებული სატრანსპორტო სისტემების აღნიშნულ პროექტთან არათავსებადობის მიზეზების იდენტიფიცირება-ანალიზი და სათანადო რეაგირება;
- საკვლევ მიმართულებაზე დამაზიანებელი ზემოქმედებით დაინტერესებული ქვეყნების სადაზვერვო აქტივობების კონტრსადაზვერვო კონტროლი;
- საკვლევი მიმართულებით საფრთხეების იდენტიფიცირებისათვის საერთაშორისო ასპარეზზე ინფორმაციის შეკრება;
- პრობლემის მოგვარებით დაინტერესებულ სახელმწიფოებთან სადაზვერვო კოორდინაცია.

საფრთხე 5. სასაზღვრო ზონაში გაციფრულების დონის შეუსაბამობა პროექტთან და წარსადგენი დოკუმენტაციის დიდი რაოდენობა (ხელოვნურად შექმნილი

ბიუროკრატიული მექანიზმები: **საფრთხის ნეიტრალიზების / რისკების ზემოქმედების**

მინიმუმამდე დაყვანის მნიშვნელოვანი ღონისძიებები:

- ქვეყნის სასაზღვრო ზონაში გაციფრულების დონის აღნიშნულ პროექტთან არათავსებადობის მიზეზების იდენტიფიცირება-ანალიზი და არსებული ვითარების გამოსასწორებლად სათანადო რეაგირება;
- სასაზღვრო ზონაში წარსადგენი დოკუმენტაციის ოპტიმიზაციის, ციფრული ტრანსფორმაციის დონის ამაღლებისა და სახელმწიფო უსაფრთხოების მოთხოვნების გათვალისწინებით, შესაბამისი სამეცნიერო კვლევების ორგანიზება და კვლევის შედეგების გადაწყვეტილების მიმღები პირებისთვის წარდგენა;

- საკვლევ მიმართულებაზე დესტრუქციული გავლენის მქონე სახელმწიფოთა სადაზვერვო აქტივობების კონტრსადაზვერვო მონიტორინგი;
- საკვლევ მიმართულებით საფრთხეების იდენტიფიცირებისათვის საერთაშორისო ასპარეზზე ინფორმაციის შეკრება;
- პრობლემის მოგვარებით დაინტერესებულ სახელმწიფოებთან სადაზვერვო კოორდინაცია.

ამასთან ერთად, გასათვალისწინებელია ის გარემოება, რომ თანამედროვე ეტაპზე პროექტის ამოქმედებისათვის არსებობს ხელისშემშლელი საშინაო გამოწვევები, რომლებიც შესაძლოა სახელმწიფოს საფრთხედ ექცეს. განვიხილოთ გამოწვევა, რომელიც სახელმწიფოს ეკონომიკური და პოლიტიკური საფრთხეების იდენტიფიცირებაში, რისკების შეფასებაში, საფრთხის ნეიტრალიზების/რისკის ზემოქმედების შემცირების პროცესებისთვის განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია.

როგორც ზემოთ ავღნიშნეთ, საქართველოს პორტებში დაწესებული მაღალი ტარიფები პროექტის განხორციელებისთვის ხელისშემშლელი გარემოებაა. უნდა აღინიშნოს, რომ ფოთის ღრმაწყლოვანი პორტის გაფართოების მიზნით სამუშაოები „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგურის“ მმართველ უცხოურ კომპანიას APM TERMINALS POT-ს უნდა განეხორციელებინა. ამ სამუშაოების ღირებულება 250-დან 300 მილიონ დოლარს შეადგენდა, მაგრამ არ განხორციელდა.²² სავარაუდოდ, პორტის მმართველმა კომპანიამ განახორციელა საკუთარი, ან უცხო ქვეყნის სტარატეგიული ინტერესები.

პროექტში ყაზახეთის, საქართველოსა და აზერბაიჯანის მონაწილეობის მნიშვნელოვანი შემაფერხებელი იყო ამ სახელმწიფოების ეკონომიკურ მოდელებს შორის სხვაობა. ყაზახეთი „საბაჟო კავშირის“, ხოლო საქართველო „მსოფლიო სავაჭრო ორგანიზაციის“ წევრები არიან. რაც შეეხება აზერბაიჯანს, ის არცერთ ამ ორგანიზაციაში გაწევრიანებული არ არის. ვითარება, პროექტში მონაწილეობის თვალსაზრისით, იდენტიფიცირებული იქნა რა საფრთხედ, მისი ნეიტრალიზაციის/რისკების მინიმუმამდე შემცირების უზრუნველსაყოფად 2023 წლისათვის შეიქმნა ერთობლივი ლოჯისტიკური კომპანია-ოპერატორი. გასათვალისწინებელია ის გარემოება, რომ პოსტსაბჭოთა საქართველო უცხო ქვეყნების სადაზვერვო სამსახურის ინტერესების სფეროს წარმოადგენდა. საქართველოს ეკონომიკური მოდელების ჩამოყალიბება უცხო ქვეყნების ინტერესების შესაბამისად ხორციელდებოდა. შესაბამისად, მაღალია აღნიშნული პროექტის შეფერხება-ჩაშლის ალბათობა.

²² გელანტია თ., ფოთის ღრმაწყლოვანი პორტის პროექტი: APM დუმს. რას ამბობს ეკონომიკის სამინისტრო? 12.10.22, <https://bm.ge/news/fotis-grmawylovani-portis-proeqti-apm-dums-ras-ambobs-ekonomikis-saministro/118426>

აღნიშნული პროექტის განხორციელების შემაფერხებელად მოიაზრება საქართველოში არსებული მთიანი რელიეფი, რაც მნიშვნელოვანი გზების მოწყობასთან დაკავშირებული სირთულეების გარდა, მაღალ ფინანსურ ღირებულებას უკავშირდება. პრობლემის მოგვარება დაგეგმილია და ხორციელდება მსხვილი, უცხოური (ჩინური) ინვესტიციების მოზიდვით რიკოთის უღელტეხილის, ასევე მარაბდა-კარწახის საავტომობილო გზების მოდერნიზება-განახლებით.

ბათუმისა და ფოთის პორტების „შუა დერეფნის“ პროექტთან არათავსებადობის გამო, საქართველოში ახალი პორტის მშენებლობის უზრუნველყოფა მნიშვნელოვანი იყო. დღეის მდგომარეობით მიღებულია გადაწყვეტილება ანაკლიის პორტის, ჩინური ინვესტიციით მშენებლობასთან დაკავშირებით, რომლის 51%-იანი წილის მფლობელი სახელმწიფო იქნება.

აუცილებელია გავითვალისწინოთ ის გარემოება, რომ საქართველოში, განსაკუთრებით 2024 წელს, ხელისუფლებისა და საზოგადოების დემორალიზაციის ინსპირირება, პოლიტიკური დესტაბილიზაცია და ხელისუფლებაზე ზეწოლა უცხო სახელმწიფოთა სადაზვერვო ლობირების შედეგია, რაც შესაძლოა ამ პროექტის განხორციელების ხელშეშლას ემსახურებოდეს.

კვლევით გამოიკვეთა „შუა დერეფნის“ პროექტში საქართველოს მონაწილეობის ხელისშემშლელი ფაქტორები:

- საქართველოს პორტებში მიზანმიმართულად დაწესებული მაღალი ტარიფები;
- უცხო ქვეყნების სტრატეგიული ინტერესების შესაბამისად, პროექტში მონაწილე ქვეყნების განსხვავებულ, პროექტთან არათავსებად ეკონომიკურ მოდელებში მონაწილეობა;
- უცხო ქვეყნების სადაზვერვო ლობიზმის შედეგად საქართველოში, 2024 წელს, ხელისუფლების და მოსახლეობის მიმართ დემორალიზაციის მაინსპირირებელი პოლიტიკური დესტაბილიზაცია;

იდენტიფიცირებულია პროექტის განხორციელებაზე დამაზიანებლად მოქმედი საფრთხეები:

- დერეფნის გასწვრივ მდებარე ქვეყნებს არასათანადო კოორდინაცია (მათ შორის ანტიტერორიზმი) და მართვა, დაინტერესებული ქვეყნების მიერ ამ პროცესის მიზანმიმართული ინსპირირება;
- შავი ზღვის საქართველოს პორტებში არაეფექტური ოპერაციების ინსპირირება;
- სახელმწიფოს შიგნით სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის გაუმართაობა და განსაკუთრებით, საზღვართან შეფერხებების ინტენსიურობა, მათ შორის, დაინტერესებული ქვეყნების ინსპირირებით;
- რეჟიმის არარსებობა და სატრანსპორტო სისტემების არათავსებადობა, მათ შორის დაინტერესებული ქვეყნების ინსპირირებით;
- სასაზღვრო ზონაში პროექტთან შეუსაბამო გაციფრულების დონე და მისი გამოსწორების შეფერხების ინსპირირება.

დასკვნა

„შუა დერეფნის“ ანუ ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო გზის (TITR) მნიშვნელობა საქართველოს ეკონომიკური და პოლიტიკური უსაფრთხოების უზრუნველყოფისათვის განსაკუთრებული მნიშვნელობისაა. არსებობენ აქტორები, რომელთა სტრატეგიულ ინტერესებში პროექტის განხორციელება, მათ შორის საქართველოს მონაწილეობით, მიუღებელია. ეს იდენტიფიცირებულ საფრთხედ შეიძლება ჩაითვალოს. საფრთხეები უნდა იქნას გათვალისწინებული საქართველოს ეკონომიკურ და პოლიტიკურ უსაფრთხოებაზე პასუხისმგებელი ჯგუფის მიერ გადაწყვეტილების მიღების პროცესში.

კვლევით გამოიკვეთა „შუა დერეფნის“ პროექტში საქართველოს მონაწილეობის

ხელისშემშლელი ფაქტორები:

- საქართველოს პორტებში მიზანმიმართულად დაწესებული მაღალი ტარიფები;
- უცხო ქვეყნების სტრატეგიული ინტერესების შესაბამისად, პროექტში მონაწილე ქვეყნების განსხვავებულ, პროექტთან არათავსებად ეკონომიკურ მოდელებში მონაწილეობა;
- უცხო ქვეყნების სადაზვერვო ლობიზმის შედეგად საქართველოში, 2024 წელს ხელისუფლების და მოსახლეობის მიმართ დემორალიზაციის მაინსპირირებელი პოლიტიკური დესტაბილიზაცია;
- დერეფნის გასწვრივ მდებარე ქვეყნებს არასათანადო კოორდინაცია (მათ შორის ანტიტერორიზმი) და მართვა, მათ შორის დაინტერესებული ქვეყნების მიერ ამ პროცესის მიზანმიმართული ინსპირირება;
- შავი ზღვის საქართველოს პორტებში არაეფექტური ოპერაციების ინსპირირება;
- სახელმწიფოს შიგნით სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის გაუმართაობა და განსაკუთრებით საზღვართან შეფერხებების ინტენსიურობა, მათ შორის დაინტერესებული ქვეყნების ინსპირირებით;
- რეჟიმის არარსებობა და სატრანსპორტო სისტემების არათავსებადობა, მათ შორის დაინტერესებული ქვეყნების ინსპირირებით;
- სასაზღვრო ზონაში გაციფრულების დონის შეუსაბამობა პროექტთან, მისი გამოსწორების შეფერხების ინსპირირება.

გამოწვევებზე და საფრთხეებზე საქართველოს მხრიდან, წარმატებული შედეგის მომტანი

პრევენციული რეაგირების მნიშვნელოვანი ზომები

- საქართველოს სახდაზვერვო და კონტრსადაზვერვო სამსახურების, სხვა უწყებების და დიპლომატიური კორპუსის კოორდინირებული ქმედები იდენტიფიცირებული საფრთხეების

ნეიტრალიზაციის და ზემოქმედების რისკის შემცირების უზრუნველსაყოფად. ამ მიზნით საიდუმლოების გრიფირებით კოორდინირებული ქმედებების გეგმის შედგენა, მასში საქართველოს სამეცნიერო სექტორის ჩართულობით;

- იდენტიფიცირებული საფრთხეების ნეიტრალიზაციის, ზემოქმედების რისკის მინიმიზაციისა და კოორდინაციის ჩარჩოს განსაზღვრის მიზნით, სტრატეგიულ სახელმწიფოთა სადაზვერვო ორგანოებთან კოორდინაციის უზრუნველყოფა, საქართველოს სამეცნიერო სექტორის ჩართულობით.

გამოყენებული ლიტერატურა

1. ანაკლიის პორტი, პროექტის შესახებ, „ანაკლიის განვითარების კონსორციუმი, <http://anakliadevelopment.com/ka/>
2. ბარამიძე გ. პირველი არხი, ჩინეთმა საქართველოს გავლით ევროპის მიმართულებით ავტოტრანსპორტით ტვირთის გადაზიდვა დაიწყო, 24.05.2024. <https://shorturl.at/9Pahn>
3. დობორჯინიძე გ. საქართველო, როგორც შუა დერეფნის საზღვაო კარიბჭე, 11.02. 2019, <https://forbes.ge/saqarthvelo-rogorcs-shua-de/>
4. გელანტია თელარა 12.10.22 23:00 ფოთის ღრმაწყლოვანი პორტის პროექტი: APM დუმს. რას აშბობს ეკონომიკის სამინისტრო? <https://bm.ge/news/fotis-grmawylovani-portis-proeqti-apm-dums-ras-ambobs-ekonomikis-saministro/118426>
5. ლევან დავითაშვილმა ეკონომიკურ ფორუმში „საქართველოს ეკონომიკის გამოწვევები: გეოპოლიტიკური როლი, ინვესტიციები და ეკონომიკური ზრდა“ მიიღო მონაწილეობა საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო, 19-04-2024, <https://www.economy.ge/?page=news&nw=2499>
6. პერტაია ლ. საქართველო „შუა დერეფანში“ - ჩინეთსა და ევროპას შორის, 20.04.2023, <https://www.radiotavisupleba.ge>
7. მაჩაიძე რ. „საქართველო დასაკლავი „ქათმის“ როლში“?, 2024, 05 აგვისტო, <https://shorturl.at/6aWYa>
8. შუა დერეფნის განვითარება ყველაზე მნიშვნელოვან გავლენას მოახდენს საქართველოს ეკონომიკაზე-PMCG, 11-04-2024, BUSINESS INSIDER GEORGIA, <https://shorturl.at/0KXHk>
9. Avdaliani E. The US Wants Chinese, Russians Kept Out of Anaklia, 13 June 2019, <https://shorturl.at/33lZi>
10. Stoll Hunter, The Middle Corridor: A Renaissance in Global Commerce Mar 12, 2024, <https://shorturl.at/jiA1W>
11. The Belt and Road Initiative and the Middle Corridor: Complementarity or Competition? Insight Turkey Summer 2021 / Volume 23, Number 3 Emel Parlar Dal, “A Normative Approach to Contemporary Turkish Foreign Policy: The Cosmopolitanism-Communitarianism Divide,” International Journal, 70, No. 3 (May 2015), pp. 421-433. <https://shorturl.at/aOlnj>
12. The Context: Growing interest in the Middle Corridor, REALISING THE POTENTIAL OF THE MIDDLE CORRIDOR, OECD, 2023, <https://shorturl.at/6GwQG>
13. Wang Qi, Europe: How Middle Corridor redefines Global Trade routes 14 March 2024, <https://shorturl.at/c3PMV>
14. «Средний Коридор»: Что показывает «диагноз»? | Лонгрид, 01 АПРЕЛЬ 2024, [vzglyad <https://vzglyad.az/news/243070/news.html>](https://vzglyad.az/news/243070/news.html)