

**ზანგეზურის დერეფანის პროექტი სამხრეთ კავკასიაში:
განხორციელების საჭიროება, პერსპექტივები და რეგიონული გავლენა**

ლაშა შავაძე

პოლიტიკის მეცნიერების სადოქტორო
საგანმანათლებლო პროგრამის დოქტორანტი,
კავკასიის საერთაშორისო უნივერსიტეტი

Lasha.shavadze@ciu.edu.ge

ORCID iD: <https://orcid.org/0009-0000-8515-5631>

DOI: 10.52340/splogos.2026.01.08

აბსტრაქტი

სტატია იკვლევს სამხრეთ კავკასიაში სატრანსპორტო კავშირების განვითარების პოტენციურ როლს, განსაკუთრებით სამხრეთ სომხეთის ტერიტორიაზე გამავალი მარშრუტების კონტექსტში (ხშირად მოხსენიებული, როგორც „ზანგეზურის დერეფანი“). ნაშრომი აანალიზებს მის ეკონომიკურ, გეოპოლიტიკურ და რეგიონული ინტეგრაციის შედეგებს ევრაზიული სატრანსპორტო დერეფნების ფართო კონტექსტში, ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტისა („Middle Corridor“) და ბაქო-თბილისი-ყარსი რკინიგზის ჩათვლით. კვლევა ეყრდნობა საერთაშორისო ორგანიზაციების (მსოფლიო ბანკი, „OECD“, ევროკავშირი) ანგარიშებსა და რეცენზირებულ აკადემიურ ლიტერატურას. შედეგები მიუთითებს, რომ სატრანსპორტო კავშირების გაძლიერება ხელს შეუწყობს ვაჭრობის განვითარებასა და რეგიონულ ინტეგრაციას, თუმცა, მისი ეფექტები მნიშვნელოვნად დამოკიდებულია პოლიტიკურ შეთანხმებებზე, სუვერენიტეტის საკითხებსა და გეოპოლიტიკურ გარემოზე.

საკვანძო სიტყვები: სამხრეთ კავკასია, სატრანსპორტო კავშირები, შუა დერეფანი, რეგიონული ინტეგრაცია, გეოპოლიტიკა.

**The Zangezur Corridor Project in the South Caucasus: Necessity of Implementation,
Prospects, and Regional Impact**

Lasha Shavadze

PHD Student of Political Science,
Caucasus International University

Lasha.shavadze@ciu.edu.ge

ORCID iD: <https://orcid.org/0009-0000-8515-5631>

Abstract

This article explores the potential role of developing transport connectivity in the South Caucasus, specifically within the context of routes passing through southern Armenia (frequently referred to as the "**Zangezur Corridor**"). The paper analyzes the economic, geopolitical, and regional integration implications within the broader framework of Eurasian transport corridors, including the **Middle Corridor** (Trans-Caspian International Transport Route) and the **Baku-Tbilisi-Kars** railway.

The research draws upon reports from international organizations (World Bank, OECD, European Union) and peer-reviewed academic literature. The findings indicate that while enhanced transport links could foster trade development and regional integration, their effectiveness is significantly dependent on political agreements, issues of sovereignty, and the prevailing geopolitical environment.

Keywords: South Caucasus, transport connectivity, Middle Corridor, regional integration, geopolitics.

შესავალი

სამხრეთ კავკასია წარმოადგენს ერთ-ერთ მნიშვნელოვან გეოპოლიტიკურ სივრცეს, რომელიც ევროპასა და აზიას შორის დამაკავშირებელ ფუნქციას ასრულებს. 2020 წლის ყარაბაღის მეორე ომისა და 2023 წლის მოვლენების შემდეგ, რეგიონში ჩამოყალიბდა ახალი გეოპოლიტიკური რეალობა. ამ ცვლილებებმა

კვლავ დღის წესრიგში დააყენა სატრანსპორტო კავშირების აღდგენის საკითხი, განსაკუთრებით იმ მარშრუტების, რომელიც აზერბაიჯანის მატერიკულ ნაწილს ნახიჩევანის ავტონომიურ რესპუბლიკასა და თურქეთთან აკავშირებს.

მიუხედავად იმისა, რომ აღნიშნული ინიციატივა ხშირად პოლიტიკურ დისკურსშია წარმოდგენილი, როგორც კონკრეტული პროექტი, აკადემიური თვალსაზრისით, იგი უნდა განიხილებოდეს, როგორც პოტენციური სატრანსპორტო კავშირის მოდელი. მისი რეალიზება კი დამოკიდებულია მრავალ ფაქტორზე, მათ შორის რეგიონულ პოლიტიკურ დინამიკასა და საერთაშორისო აქტორების ინტერესებზე.¹²²

კვლევის მიზანია გაანალიზოს ახალი სატრანსპორტო კავშირების ეკონომიკური, გეოპოლიტიკური და რეგიონული გავლენები სამხრეთ კავკასიის ქვეყნებსა და მათ შორის ურთიერთდამოკიდებულებაზე.

წინამდებარე კვლევა ეფუძნება შერეულ მეთოდოლოგიურ მიდგომას, რომელიც აერთიანებს თვისობრივ და რაოდენობრივ ანალიზს. კვლევაში გამოყენებულია შედარებითი ანალიზის მეთოდი, რომლის მეშვეობითაც შეფასებულია სამხრეთ კავკასიის ქვეყნების ეკონომიკური და სატრანსპორტო მაჩვენებლები რეგიონულ ჭრილში.

თეორიული ანალიზის ნაწილში გამოყენებულია საერთაშორისო ვაჭრობის გრავიტაციული მოდელი, რომელიც საშუალებას იძლევა შეფასდეს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის გავლენა სავაჭრო ნაკადებზე. აღნიშნული მოდელი გამოიყენება კონცეპტუალურ ჩარჩოდ, რათა განისაზღვროს ტრანსპორტირების ხარჯების შემცირების პოტენციური ეფექტი რეგიონულ ვაჭრობაზე.

ემპირიული ანალიზი ეფუძნება საერთაშორისო ორგანიზაციების, მათ შორის მსოფლიო ბანკის მონაცემებს, რის საფუძველზეც განხორციელდა ექსპორტის დინამიკის შეფასება 2020–2024 წლებში.

კვლევა ასევე მოიცავს დოკუმენტური ანალიზის მეთოდს, რომელშიც გაანალიზებულია საერთაშორისო ორგანიზაციების ანგარიშები, აკადემიური

¹²² De Waal, Thomas. 2021. *The Nagorno-Karabakh Conflict in Its Fourth Decade*. Brussels: CEPS.

პუბლიკაციები და ნაშრომები, რაც უზრუნველყოფს კვლევის თეორიულ და ანალიტიკურ სიღრმეს.

წინამდებარე კვლევის სამეცნიერო სიახლე ისაა, რომ იგი სამხრეთ კავკასიაში სატრანსპორტო კავშირების საკითხს განიხილავს პოსტ-2023 გეოპოლიტიკური რეალობის კონტექსტში, რაც არსებითად განსხვავდება დღემდე არსებული ლიტერატურის მნიშვნელოვანი ნაწილისგან და ძირითადად 2020-2023 წლის პერიოდზეა კონცენტრირებული.

კვლევა აერთიანებს ეკონომიკურ (ვაჭრობისა და ინფრასტრუქტურის გავლენა), გეოპოლიტიკურ (რეგიონული და გლობალური აქტორების ინტერესები) და რეგიონული ინტეგრაციის ასპექტებს ერთიან ანალიტიკურ ჩარჩოში, რაც უზრუნველყოფს საკითხის კომპლექსურ შეფასებას.

გარდა ამისა, ნაშრომში გამოყენებულია საერთაშორისო ვაჭრობის გრავიტაციული მოდელის კონცეპტუალური ინტერპრეტაცია სამხრეთ კავკასიის კონტექსტში, რაც იძლევა სატრანსპორტო კავშირების ეკონომიკური ეფექტების უფრო სისტემური გააზრების შესაძლებლობას.

კვლევის დამატებითი სიახლეა რეგიონული ექსპორტის დინამიკის ანალიზი 2020–2024 წლების პერიოდში, რომელიც აჩვენებს სატრანსპორტო დერეფნების მნიშვნელობის ზრდას გლობალური და რეგიონული ცვლილებების ფონზე.

სამხრეთ კავკასიის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა ისტორიულად მნიშვნელოვან როლს ასრულებდა რეგიონული და საერთაშორისო ვაჭრობის განვითარებაში. საბჭოთა პერიოდში არსებული სატრანსპორტო ქსელები უზრუნველყოფდა აზერბაიჯანსა და ნახიჩევანს შორის პირდაპირ კავშირს სომხეთის ტერიტორიის გავლით. თუმცა, საბჭოთა კავშირის დაშლისა და რეგიონული კონფლიქტების შედეგად ეს კავშირები დაიშალა, რამაც მნიშვნელოვნად შეამცირა რეგიონული ინტეგრაციის დონე. აღნიშნულმა ისტორიულმა ფუნქციამ აქტუალურობა კვლავ შეიძინა 2023 წლის შემდეგ, როდესაც რეგიონში უსაფრთხოების და კონტროლის პარამეტრები მნიშვნელოვნად შეიცვალა.

ყარაბაღის მეორე ომის შემდგომ, 2020 წელს დადებული ცეცხლის შეწყვეტის შეთანხმება მოიცავდა რეგიონში სატრანსპორტო კავშირების აღდგენის პრინციპს, თუმცა, მისი ინტერპრეტაცია და განხორციელების მექანიზმები თავიდანვე სადავო იყო. 2023 წლის მოვლენების შედეგად, როდესაც აზერბაიჯანმა სრულად აღადგინა კონტროლი ყარაბაღის ტერიტორიაზე, რეგიონული პოლიტიკური კონტექსტი მნიშვნელოვნად შეიცვალა და შეიქმნა ახალი ძალთა ბალანსი სამხრეთ კავკასიაში. აღნიშნულმა ვითარებამ, ერთი მხრივ, გაამარტივა გარკვეული ინფრასტრუქტურული პროექტების ტექნიკური განხორციელების შესაძლებლობა, თუმცა, მეორე მხრივ, კიდევ უფრო გაამწვავა სუვერენიტეტის, უსაფრთხოებისა და სამართლებრივი სტატუსის საკითხები, განსაკუთრებით სომხეთისთვის. შესაბამისად, სატრანსპორტო კავშირების აღდგენა დღევანდელ პირობებში უნდა განიხილებოდეს არა მხოლოდ როგორც ეკონომიკური ან ინფრასტრუქტურული ინიციატივა, არამედ როგორც კომპლექსური პოლიტიკური პროცესი, რომელიც დამოკიდებულია მხარეებს შორის შეთანხმებაზე, რეგიონულ სტაბილურობასა და საერთაშორისო აქტორების ჩართულობაზე.

ამავე დროს, ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი („Middle Corridor“) სულ უფრო მეტად იძენს მნიშვნელობას, როგორც ალტერნატიული გზა ევროპასა და აზიას შორის. მსოფლიო ბანკის კვლევის მიხედვით, ამ მარშრუტის განვითარებამ შეიძლება მნიშვნელოვნად შეამციროს ტრანსპორტირების დრო და გაზარდოს ვაჭრობის ეფექტიანობა.¹²³

სატრანსპორტო კავშირების გაუმჯობესება, როგორც წესი, ასოცირდება ეკონომიკური აქტივობის ზრდასთან, ლოგისტიკური ხარჯების შემცირებასა და ვაჭრობის გაფართოებასთან. „OECD“-ის კვლევები აჩვენებს, რომ ინფრასტრუქტურული ინვესტიციები მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს რეგიონის ეკონომიკურ განვითარებაზე, განსაკუთრებით იმ შემთხვევაში, როდესაც ისინი ინტეგრირებულია უფრო ფართო ეკონომიკურ პოლიტიკასთან.¹²⁴

¹²³ World Bank. 2020. *Improving Freight Transit and Logistics Performance of the Trans-Caucasus Transit Corridor*. Washington, DC: World Bank.

¹²⁴ OECD. 2021. *Infrastructure Investment for a Resilient Recovery*. Paris: OECD Publishing.

თუმცა, მნიშვნელოვანია ხაზგასმა, რომ ინფრასტრუქტურული განვითარება არ წარმოადგენს ავტომატურ ეკონომიკურ შედეგს. ეკონომიკური ეფექტები დამოკიდებულია მრავალ ფაქტორზე, მათ შორის ინსტიტუციურ გარემოზე, რეგულაციებზე, ბაზრებთან წვდომასა და პოლიტიკურ სტაბილურობაზე.

ეკონომიკური ეფექტების უფრო ზუსტი შეფასებისთვის, შესაძლებელია გამოყენებულ იქნას გრავიტაციული მოდელი, რომელიც ფართოდ გამოიყენება საერთაშორისო ვაჭრობის ანალიზში. მოდელი ეფუძნება იდეას, რომ ორ ქვეყანას შორის ვაჭრობის მოცულობა პროპორციულია მათი ეკონომიკური ზომისა და უკუპროპორციულია მათ შორის არსებული დისტანციისა.

სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესება ამცირებს ეფექტურ „დისტანციას“, რაც ზრდის ვაჭრობის ინტენსივობას. ამ კონტექსტში, სამხრეთ კავკასიაში ახალი სატრანსპორტო კავშირების განვითარებამ, შესაძლოა გაზარდოს რეგიონული ვაჭრობა, თუმცა შედეგი დამოკიდებული იქნება დამატებით ფაქტორებზე, როგორცაა საბაჟო პოლიტიკა და პოლიტიკური სტაბილურობა.

აზერბაიჯანის შემთხვევაში, სატრანსპორტო კავშირების აღდგენამ შეიძლება შეამციროს ირანზე დამოკიდებულება ტრანზიტის თვალსაზრისით. სომხეთისთვის კი მსგავსი კავშირები შეიძლება გახდეს ეკონომიკური შესაძლებლობა, რომელიც გაზრდის ტრანზიტის შემოსავალს და გააუმჯობესებს რეგიონულ ბაზრებზე წვდომას. თუმცა, აღნიშნული სარგებელი დამოკიდებულია შიდა პოლიტიკურ კონსენსუსზე და საერთაშორისო შეთანხმებებზე.

რეგიონულ დონეზე, სატრანსპორტო კავშირების განვითარებამ შეიძლება ხელი შეუწყოს მარშრუტების დივერსიფიკაციას, რაც ამცირებს ერთ კონკრეტულ მიმართულებაზე დამოკიდებულებას და ზრდის ეკონომიკურ მდგრადობას.

სამხრეთ კავკასიის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა მჭიდროდ არის დაკავშირებული გეოპოლიტიკურ ინტერესებსა და ძალთა ბალანსის ცვლილებებთან. 2023 წლის მოვლენების შემდეგ ეს კავშირი კიდევ უფრო გაძლიერდა, რადგან რეგიონში ძალთა განაწილებამ ახალი ფორმა მიიღო. ეს კი, რაც პირდაპირ აისახა სატრანსპორტო მარშრუტების სტრატეგიულ მნიშვნელობაზე. აღნიშნულ კონტექსტში, ინფრასტრუქტურული პროექტები აღარ განიხილება

მხოლოდ ეკონომიკურ ინსტრუმენტებად, ისინი გარდაიქმნა გეოპოლიტიკური გავლენის მექანიზმებად.

რეგიონში მოქმედი ძირითადი აქტორები, რუსეთი, თურქეთი, ირანი და ევროკავშირი, განსხვავებულ, ხშირად ურთიერთსაწინააღმდეგო მიზნებს მისდევენ, რაც ზრდის კონკურენციას სატრანსპორტო დერეფნებზე კონტროლისთვის.

რუსეთი ტრადიციულად ცდილობს შეინარჩუნოს გავლენა პოსტსაბჭოთა სივრცეში, მათ შორის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურაზე კონტროლის გზით. მისთვის სატრანსპორტო დერეფნები წარმოადგენს არა მხოლოდ ეკონომიკურ რესურსს, არამედ უსაფრთხოების ინსტრუმენტსაც, რომელიც საშუალებას აძლევს გააკონტროლოს რეგიონული პროცესები. შესაბამისად, ალტერნატიული მარშრუტების გაძლიერება, რომლებიც რუსეთის გვერდის ავლით ფუნქციონირებს, მის სტრატეგიულ ინტერესებს ეწინააღმდეგება.

თურქეთი, პირიქით, აქტიურად ცდილობს საკუთარი პოზიციების გაძლიერებას, როგორც ევრაზიული სატრანზიტო ჰაბი. მისთვის სამხრეთ კავკასიის კავშირები წარმოადგენს შესაძლებლობას, გააფართოვოს ეკონომიკური და პოლიტიკური გავლენა ცენტრალურ აზიამდე. ამ კონტექსტში, სატრანსპორტო პროექტები თურქეთის გრძელვადიანი რეგიონული სტრატეგიის ნაწილად უნდა განიხილებოდეს.

ირანისთვის მიმდინარე პროცესები შეიცავს როგორც რისკს, ისე შესაძლებლობებს. ერთი მხრივ, ახალი დერეფნების განვითარებამ შეიძლება შეამციროს მისი სატრანზიტო მნიშვნელობა,¹²⁵ ხოლო მეორე მხრივ, იგი ცდილობს ჩაერთოს რეგიონულ პროექტებში, რათა შეინარჩუნოს ეკონომიკური ფუნქცია და არ აღმოჩნდეს იზოლაციაში.

ევროკავშირი და ზოგადად დასავლეთი, სატრანსპორტო კავშირებს განიხილავს, როგორც ეკონომიკური ინტეგრაციისა და სტაბილურობის

¹²⁵ Koolae, Elaheh, and Ahmad Rashidi. 2024. "The Zangezur Corridor and Threats to the Interests of Iran." *Caucasus Analytical Digest*, no. 136: 3–6.

განმტკიცების ინსტრუმენტს.¹²⁶ „შუა დერეფნის“ განვითარება განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია, რადგან იგი ქმნის ალტერნატიულ გზას ევროპასა და აზიას შორის, რაც ამცირებს ერთ კონკრეტულ გეოპოლიტიკურ ცენტრზე დამოკიდებულებას.

ამ ყველაფრის გათვალისწინებით, სამხრეთ კავკასიაში სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა წარმოადგენს არა მხოლოდ ეკონომიკურ ქსელს, არამედ გეოპოლიტიკური კონკურენციის სივრცეს, სადაც თითოეული პროექტი ასახავს ძალთა ბალანსს და გავლენის გადანაწილებას რეგიონში.

საქართველო მნიშვნელოვან როლს ასრულებს სამხრეთ კავკასიაში, როგორც სატრანზიტო ქვეყანა. 2023 წლის შემდეგ შექმნილმა ახალმა რეალობამ კიდევ უფრო გაამწვავა კონკურენცია რეგიონულ სატრანზიტო ფუნქციებს შორის, რაც საქართველოსთვის შექმნის როგორც დამატებით შესაძლებლობებს, ასევე გამოწვევებს. ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზა და შავი ზღვის პორტები წარმოადგენს რეგიონული ლოგისტიკური ქსელის მნიშვნელოვან ელემენტებს.

ამ კონტექსტში განსაკუთრებულ მნიშვნელობას იძენს ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის პროექტი. ახალი დერეფნების ამოქმედებისას პორტი შეიძლება იქცეს საქართველოს მთავარ სტრატეგიულ პასუხად გაზრდილ კონკურენციაზე. მისი მეშვეობით ქვეყანა შეძლებს მიიღოს დიდი მოცულობის („Panamax“ის ტიპის) გემები, რაც მნიშვნელოვნად შეამცირებს ტვირთბრუნვის ხარჯებს და გაზრდის „შუა დერეფნის“ გამტარუნარიანობას.

ახალი სატრანსპორტო მარშრუტების განვითარებამ შესაძლოა შექმნას კონკურენცია საქართველოსთვის, განსაკუთრებით იმ შემთხვევაში, თუ ტვირთის ნაწილი ალტერნატიულ გზებზე გადაერთვება. თუმცა, ამ ეფექტის მასშტაბი დამოკიდებულია ინფრასტრუქტურის ხარისხზე, ფასებსა და პოლიტიკურ სტაბილურობაზე. შესაბამისად, ანაკლიის პორტის პროექტის რეალიზება არა მხოლოდ ლოგისტიკური, არამედ გეოპოლიტიკური ინსტრუმენტია,¹²⁷ რომელიც

¹²⁶ European Commission. 2022. *Global Gateway Strategy*. Brussels.

¹²⁷ Shavadze, Lasha, and Tamar Kiknadze. “Anaklia Port and Its Impact on Georgia’s Geopolitics.” *Politologos* 2 (2025).

უზრუნველყოფს საქართველოს მარშრუტის უალტერნატივობას დიდი გამტარუნარიანობისა და თანამედროვე სტანდარტების ხარჯზე.

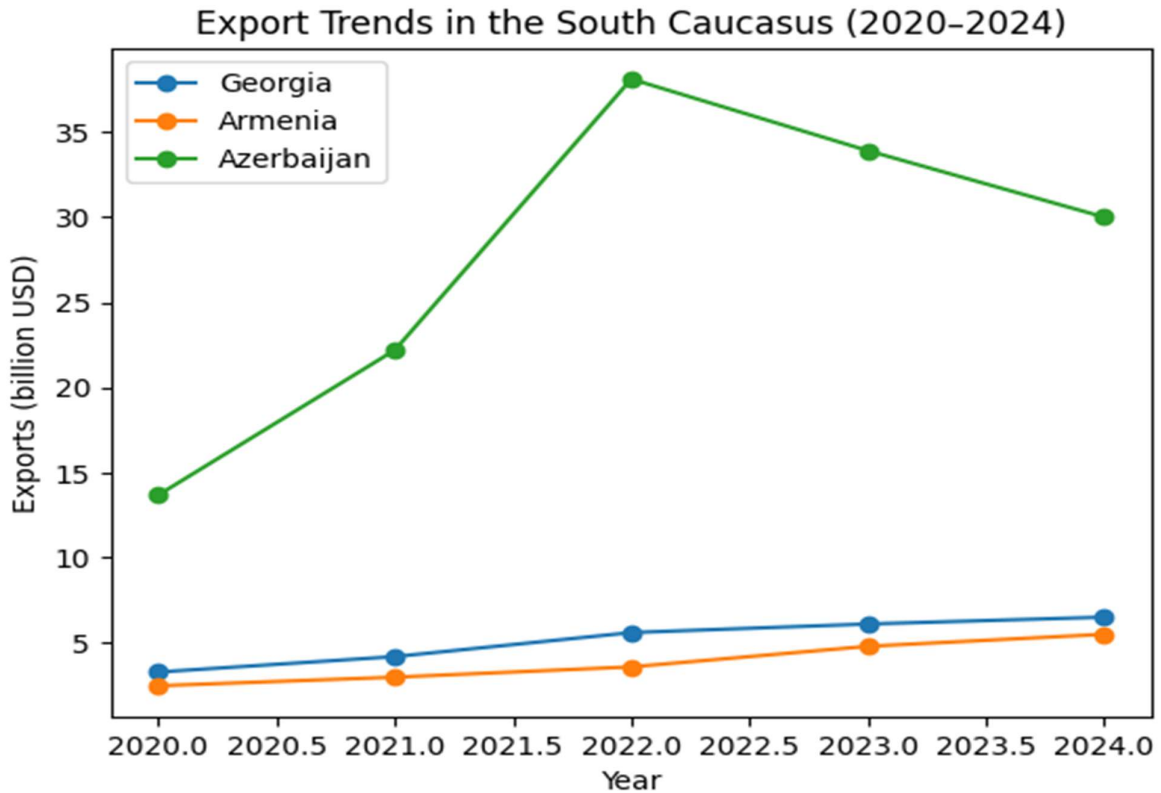
ამავდროულად, რეგიონული კავშირების გაძლიერებამ შეიძლება გაზარდოს საერთო ვაჭრობის მოცულობა, რაც ირიბად სარგებელს მოუტანს საქართველოს ეკონომიკას. შესაბამისად, ქვეყნისთვის მნიშვნელოვანი იქნება ინფრასტრუქტურული ინვესტიციების გაგრძელება და ლოგისტიკური ეფექტიანობის გაუმჯობესება.

რეგიონული ტენდენციების უკეთ აღსაქმელად მნიშვნელოვანია რაოდენობრივი მონაცემების ანალიზი. მსოფლიო ბანკისა და საერთაშორისო ორგანიზაციების მონაცემებზე დაყრდნობით შესაძლებელია შეფასდეს ექსპორტის დინამიკა სამხრეთ კავკასიის ქვეყნებში.

2020-2024 წლებში ექსპორტის მოცულობა სამივე ქვეყანაში გაიზარდა, რაც ნაწილობრივ უკავშირდება გლობალური ეკონომიკის აღდგენას და რეგიონული სატრანსპორტო დერეფნების აქტუალობის ზრდას. თუმცა, ზრდის ტემპები განსხვავებულია და დამოკიდებულია თითოეული ქვეყნის ეკონომიკურ სტრუქტურაზე.

ქვემოთ მოცემულია ექსპორტის დინამიკის გრაფიკული მოდელი, რომელიც ასახავს ტენდენციას რეგიონში:

(გრაფიკი: ექსპორტის ზრდის ტენდენცია სამხრეთ კავკასიაში, 2020–2024წ.)



წყარო: World Bank 2024.

გრაფიკული ანალიზი აჩვენებს, რომ აზერბაიჯანში ზრდა შედარებით სტაბილურია ენერგორესურსებზე დამოკიდებულების გამო, საქართველოში ზრდა ზომიერია და დაკავშირებულია სატრანზიტო ფუნქციასთან, ხოლო სომხეთში ფიქსირდება შედარებით სწრაფი ზრდა დაბალი საბაზისო მაჩვენებლის ფონზე.

მნიშვნელოვანია აღინიშნოს, რომ წარმოდგენილი მონაცემები არ მიუთითებს პირდაპირ მიზეზობრივ კავშირზე კონკრეტულ სატრანსპორტო პროექტებთან, არამედ ასახავს ფართო ეკონომიკურ ტენდენციებს რეგიონში.

სატრანსპორტო კავშირების განვითარება, მიუხედავად მისი ეკონომიკური პოტენციალისა, დაკავშირებულია მნიშვნელოვან რისკთან, რომლებიც შეიძლება გახდეს პროექტების შეფერხების ან არაეფექტური განხორციელების მიზეზი.

პირველ რიგში, პოლიტიკური გაურკვევლობა რჩება ერთ-ერთ მთავარ შეზღუდვად. რეგიონში არსებული კონფლიქტები და მხარეებს შორის უნდობლობა ართულებს გრძელვადიანი შეთანხმებების მიღწევას. სატრანსპორტო პროექტები

საჭიროებს სტაბილურ პოლიტიკურ გარემოს, ხოლო მისი არარსებობა ზრდის როგორც საინვესტიციო, ისე ოპერაციულ რისკს.

მეორე მნიშვნელოვანი ფაქტორია სუვერენიტეტის საკითხი, რომელიც განსაკუთრებით აქტუალურია სომხეთის შემთხვევაში. სატრანსპორტო დერეფნების ფუნქციონირების ფორმატზე უთანხმოება (ტრანზიტის კონტროლი, სამართლებრივი სტატუსი) წარმოადგენს ერთ-ერთ მთავარ ბარიერს, რაც აფერხებს პროექტების პრაქტიკულ განხორციელებას.

გეოპოლიტიკური დაპირისპირება ასევე ზრდის გაურკვევლობას. რეგიონში მოქმედი დიდი ძალების ინტერესთა კონფლიქტი ქმნის გარემოს, სადაც ინფრასტრუქტურული პროექტები შეიძლება გახდეს პოლიტიკური ზეწოლის ან გავლენის ინსტრუმენტი. ეს განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია იმ შემთხვევაში, როდესაც პროექტები დაკავშირებულია კონკურენტულ გლობალურ ინიციატივებთან (მაგალითად, „სარტყელი და გზა“ და დასავლური ინიციატივები).

ეკონომიკური თვალსაზრისით, მსგავსი პროექტები მოითხოვს დიდ ფინანსურ რესურსს და ხასიათდება დიდი კაპიტალური დანახარჯებით. მათი ეფექტიანობა დამოკიდებულია ტვირთბრუნვის სტაბილურობასა და მოთხოვნის არსებობაზე, რაც, თავის მხრივ, დამოკიდებულია გლობალურ ეკონომიკურ ტენდენციებზე.¹²⁸

დამატებით, უნდა აღინიშნოს ინფრასტრუქტურული ასიმეტრიის პრობლემა. რეგიონში არსებული ინფრასტრუქტურის განსხვავებული ხარისხი ამცირებს მთლიან ქსელის ეფექტიანობას. ერთ მონაკვეთში განვითარებული ინფრასტრუქტურა ვერ უზრუნველყოფს მაქსიმალურ შედეგს, თუ სხვა მონაკვეთები სუსტია.

მნიშვნელოვანია ეკოლოგიური რისკის გათვალისწინებაც, რადგან მასშტაბური ინფრასტრუქტურული პროექტები ხშირად დაკავშირებულია გარემოზე ზემოქმედებასთან, რაც საჭიროებს დამატებით რეგულაციებს და ზრდის ხარჯებს.

¹²⁸ Flyvbjerg, Bent, Nils Bruzelius, and Werner Rothengatter. *Megaprojects and Risk: An Anatomy of Ambition*. Cambridge: Cambridge University Press, 2003.

შედეგად, სატრანსპორტო კავშირის განვითარება უნდა შეფასდეს არა როგორც ავტომატური წარმატება, არამედ როგორც დიდი რისკის მქონე კომპლექსური პროცესი, რომელიც საჭიროებს კოორდინირებულ პოლიტიკურ, ეკონომიკურ და ინსტიტუციურ მიდგომებს.

დასკვნა

სამხრეთ კავკასიაში სატრანსპორტო კავშირის განვითარება წარმოადგენს მრავალგანზომილებიან პროცესს, რომელიც აერთიანებს ეკონომიკურ, გეოპოლიტიკურ და რეგიონულ ფაქტორებს. კვლევა აჩვენებს, რომ აღნიშნული კავშირი ქმნის მნიშვნელოვან შესაძლებლობებს ვაჭრობის გაფართოებისთვის, ლოგისტიკური ეფექტიანობის გაზრდისა და რეგიონული ინტეგრაციის გაღრმავებისთვის.

ეკონომიკური თვალსაზრისით, ინფრასტრუქტურული განვითარება ამცირებს ტრანსპორტირების ხარჯებს და ზრდის ბაზრებზე ხელმისაწვდომობას, თუმცა, მისი ეფექტი დამოკიდებულია ინსტიტუციურ გარემოზე, რეგულაციებსა და პოლიტიკურ სტაბილურობაზე. შესაბამისად, ეკონომიკური სარგებელი არ არის ავტომატური და საჭიროებს შესაბამის პოლიტიკურ მხარდაჭერას.

გეოპოლიტიკური კუთხით, სატრანსპორტო დერეფნები გადაიქცა ძალთა კონკურენციის სივრცედ, სადაც რეგიონული და გლობალური აქტორები ცდილობენ საკუთარი გავლენის გაძლიერებას. ეს ზრდის პროექტების სტრატეგიულ მნიშვნელობას, მაგრამ ამავე დროს ზრდის რისკსაც.

საქართველოსათვის, როგორც სატრანზიტო ქვეყნისთვის, მიმდინარე პროცესები ქმნის როგორც შესაძლებლობებს, ისე გამოწვევებს. ქვეყნის კონკურენტუნარიანობა დამოკიდებულია ინფრასტრუქტურის განვითარებაზე, განსაკუთრებით ანაკლიის პორტის პროექტის წარმატებით განხორციელებაზე, რომელიც შეიძლება იქცეს სტრატეგიულ ინსტრუმენტად რეგიონულ კონკურენციაში.

ამავდროულად, კვლევა აჩვენებს, რომ სატრანსპორტო პროექტების წარმატება დამოკიდებულია რამდენიმე კრიტიკულ ფაქტორზე: რეგიონულ

პოლიტიკურ სტაბილურობაზე, საერთაშორისო შეთანხმებებზე, ეკონომიკურ მდგრადობასა და გარეაქტორების ინტერესთა ბალანსზე.

შედეგად, სამხრეთ კავკასიაში სატრანსპორტო კავშირის განვითარება უნდა განიხილებოდეს, როგორც პირობებზე დამოკიდებული სცენარი, სადაც წარმატება განისაზღვრება არა მხოლოდ ინფრასტრუქტურის არსებობით, არამედ მისი ეფექტური მართვითა და გეოპოლიტიკური გარემოს სწორად დაბალანსებით.

გამოყენებული ლიტერატურა

1. De Waal, Thomas. 2021. *The Nagorno-Karabakh Conflict in Its Fourth Decade*. Brussels: CEPS.
2. European Commission. 2022. *Global Gateway Strategy*. Brussels.
3. Flyvbjerg, Bent, Nils Bruzelius, and Werner Rothengatter. *Megaprojects and Risk: An Anatomy of Ambition*. Cambridge: Cambridge University Press, 2003.
4. Koolae, Elaheh, and Ahmad Rashidi. 2024. "The Zangezur Corridor and Threats to the Interests of Iran." *Caucasus Analytical Digest*, no. 136: 3–6.
5. OECD. 2021. *Infrastructure Investment for a Resilient Recovery*. Paris: OECD Publishing.
6. Shavadze, Lasha, and Tamar Kiknadze. "Anaklia Port and Its Impact on Georgia's Geopolitics." *Politologos 2* (2025). <https://doi.org/10.52340/splogos.2025.02.23>.
(უკანასკნელად გადამოწმდა 02.04.2026წ.)
7. World Bank. 2020. *Improving Freight Transit and Logistics Performance of the Trans-Caucasus Transit Corridor*. Washington, DC: World Bank.