

ტრამპის მარშრუტი საერთაშორისო მშვიდობისა და კეთილდღეობისათვის (“TRIPP”) - მოლოდინი და რეალობა

პაპუნა ციმინტია

საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი,
საერთაშორისო ურთიერთობების დოქტორანტი
papunatsimintia@gmail.com

ORCID iD: <https://orcid.org/0009-0002-5158-8273>

DOI: 10.52340/splogos.2026.01.21

აბსტრაქტი

სამეცნიერო სტატიაში წარმოდგენილია ახალი მსოფლიო წესრიგის ფორმირების პროცესის თანმდევი გამოვლინებები, კერძოდ, ახალი საერთაშორისო სატრანზიტო დერეფნების შექმნა. დაწვრილებით არის შეწავლილი და გაანალიზებული „ტრამპის მარშრუტი საერთაშორისო მშვიდობისა და კეთილდღეობისათვის (“TRIPP”)“. აღნიშნულია მარშრუტის როგორც დადებითი მნიშვნელობა, ასევე ხელისშემშლელი ფაქტორები ადგილობრივი, ასევე გეოსტრატეგიული თვალსაზრისით. ნაშრომში ხაზგასმულია, საქართველოზე გამავალი შუა დერეფნის მნიშვნელობის საერთაშორისო, სამეზობლო, ეკონომიკური და პოლიტიკური განზომილება. აღნიშნულია აზერბაიჯანის პრეზიდენტის ილჰამ ალიევის და სომხეთის პრემიერ-მინისტრის ნიკოლ ფაშინიანის მოსაზრებები, ტრამპის და შუა დერეფნების შესახებ. რომ ორივე მარშრუტის არსებობა ერთდროულად უფრო ეფექტური იქნება და რომ ტრამპის მარშრუტის ამოქმედება, რომელიც რამდენიმე წელიწადში შეიძლება განხორციელდეს, მხოლოდ შეავსებს შუა დერეფანს და მისი ალტერნატივა არ იქნება.

საკვანძო სიტყვები: მსოფლიო წესრიგი, მშვიდობა, სტაბილურობა, გეოეკონომიკა, გეოსტრატეგია.

**Trump's Roadmap for International Peace and Prosperity (TRIPP) -
Expectations and Reality**

Papuna Tsimintia

PhD Student in International Relations,
Georgian Technical University
papunatsimintia@gmail.com

ORCID iD: <https://orcid.org/0009-0002-5158-8273>

Abstract

This research article presents the associated manifestations of the process of forming a new world order, in particular, the creation of new international transit corridors. It examines and analyzes the "Trump Route for International Peace and Prosperity (TRIPP)" in detail. It highlights both the positive significance of the route and the factors hindering it, both from a local and geostrategic perspective. The paper emphasizes the international, neighboring, economic, and political aspects of the Middle Corridor, which passes through Georgia. It also notes the opinions of Azerbaijani President Ilham Aliyev and Armenian Prime Minister Nikol Pashinyan on Trump and the Middle Corridor. It argues that the simultaneous existence of both routes will be more effective, and that the implementation of the Trump Route, which could be completed within a few years, will merely complement the Middle Corridor rather than serve as an alternative.

Keywords: World Order, Peace, Stability, Geoeconomics, Geostrategy.

კვლევის მეთოდები: გამოყენებულია საერთაშორისო ურთიერთობებში აპრობირებული კვლევის ძირითადი მეთოდები – ისტორიული, შედარებითი, ლოგიკური, სიტუაციური, სისტემური, კონტენტ-ანალიზი, შემთხვევის ანალიზი – “case study”, პირველადი წყაროების კვლევის საკითხში, ოფიციალური დოკუმენტების, ანგარიშებისა და სამართლებრივი აქტების ანგარიში, ასევე ქართული და უცხოური ლიტერატურის შინაარსობრივი ანალიზი.

კვლევის თეორიული ჩარჩო: ნაშრომის საფუძველს წარმოადგენს პოლიტიკური რეალიზმის და ჰეგემონობის სტაბილურობის თეორიები. პოლიტიკური რეალიზმის ამოსავალი დებულება, სახელმწიფოს თვითგადარჩენა და ეროვნული უსაფრთხოების ინტერესებია, ნაშრომი ჰანს მორგენტაუს, კენეტ უოლცის, რობერტ გილპინის, ჯონ მერშაიმერის თეორიების კონტექსტშია გაანალიზებული.

სამეცნიერო სიახლე: ნაშრომის სიახლეა, არამარტო – ტრამპის მარშრუტი საერთაშორისო მშვიდობისა და კეთილდღეობისათვის (“TRIPP”), ეკონომიკური და გეოპოლიტიკური სარგებელი სომხეთისა და აზერბაიჯანისთვის, არამედ მთლიანად სამხრეთ კავკასიის სახელმწიფოების საგარეო პოლიტიკური ვექტორის ცვლილების დინამიკის გაანალიზება ახალი მსოფლიო წესრიგის ფორმირების კონტექსტში. მიუხედავად იმისა, რომ აღნიშნულ თემაზე მრავალი სამეცნიერო კვლევა არსებობს, ამ კონკრეტულ პოლიტიკურ ეტაპზე, როდესაც ძველი წესრიგი ბოლომდე არ არის დაშლილი, ხოლო ახალი ჯერ არ ჩამოყალიბებულა, ჩვენს მიერ შექმნილ ნაშრომში გამოტანილი დასკვნები ნამდვილად უახლესი და საყურადღებოა.

შესავალი

თანამედროვე საერთაშორისო სისტემაში გლობალური ცვლილებები მიმდინარეობს. უნიპოლარული წესრიგი სულ უფრო სუსტდება და თანდათანობით მულტიპოლარული სისტემა ყალიბდება. ახალი მსოფლიო წესრიგი მნიშვნელოვან ცვლილებებს იწვევს, ძველი წესრიგი ახლით იცვლება. მსოფლიო დღეს ისეთ ფაზაშია, სადაც გეოპოლიტიკა უაღრესად აქტუალური გახდა, ჩნდება ახალი ძალის ცენტრები, ახალი სატრანზიტო მარშრუტები, ალტერნატიული დერეფნები.

დღეისათვის ძალთა ბალანსი, უსაფრთხოება, სტაბილურობა, პროგნოზირებადობა ყველაზე უფრო ძნელად მისაღწევი და დასაფასებელია. სახელმწიფოთა უმრავლესობა ცდილობს პრაგმატული ნაბიჯების გადადგმას, რათა, უპირველეს ყოვლისა, თავი გადაირჩინოს, ხოლო შემდგომ მწყობრი

პოლიტიკა და ეკონომიკა აწარმოოს. დღეს სამხრეთ კავკასია ყურადღების ეპიცენტრში მოექცა, როგორც დიდი ძალების კონკურენციის ეპიცენტრი.

ჩვენს სამეცნიერო ნაშრომში წარმოდგენილი საკითხი – ტრამპის მარშრუტი საერთაშორისო მშვიდობისა და კეთილდღეობისათვის (“201CTRIPP”), გვინდა პოლიტიკური რეალიზმის ჭრილში განვიხილოთ. აღნიშნულ კონტექსტში შევაფასოთ ამ ახალი მარშრუტის ავკარგიანობა, მოლოდინი და რეალობა.

ძირითადი ტექსტი

საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ, სამხრეთ კავკასიის რესპუბლიკებმა საგარეო პოლიტიკაში სხვადასხვა გზა აირჩიეს – საქართველომ დასავლური ორიენტაცია აირჩია, სომხეთმა რუსული, აზერბაიჯანმა თურქული და უფრო მეტად მრავალვექტორული დიპლომატია. ახალმა მსოფლიო წესრიგმა თანდათანობით ასახვა ჰპოვა სამხრეთ კავკასიის რესპუბლიკებზეც, რომელმაც ამ ქვეყნების საგარეო პოლიტიკური ვექტორის მიმართულებები შეცვალა.²⁶⁵

საკითხში სიღრმისეულად გარკვევის მიზნით, შევისწავლეთ უახლესი სამეცნიერო ლიტერატურა, დოკუმენტური მასალა, გავაანალიზეთ ექსპერტთა მოსაზრებები. აგრეთვე, თვალს ვადევნებთ დინამიკურად მიმდინარე გეოპოლიტიკურ ცვლილებებს, სადაც იკვეთება, რომ დადებული შეთანხმებები სხვადასხვა მიზეზთა გამო ან ვერ ხორციელდება ან გადავადებას მოითხოვს. აღნიშნული საკითხი სპეციფიკურია ახალი წესრიგის ფორმირების პროცესისათვის, ყველაფერი საბოლოო სახეს წესრიგის ჩამოყალიბების შემდეგ მიიღებს. ასეთი განსაკუთრებული პროცესების გათვალისწინების საფუძველზე, წარმოვადგინეთ ჩვენი დასკვნები.

როგორც უკვე აღვნიშნეთ, პოლიტიკური რეალიზმის პრინციპებიდან გამომდინარე, უაღესად მნიშვნელოვანია მშვიდობის შენარჩუნება. აღსანიშნავია, რომ 2025 წლის 8 აგვისტოს, სომხეთის პრემიერ-მინისტრმა ნიკოლ ფაშინიანმა და

²⁶⁵ კიკნაძე თამარ – „ინტერვიუ მედიასამუალებს „ჯორჯიან ტაიმსთან“, (31.03.2026);

აზერბაიჯანის პრეზიდენტმა ილჰამ ალიევმა, აშშ-ის პრეზიდენტის დონალდ ტრამპის შუამავლობის შედეგად, ხელი მოაწერეს შეთანხმებას გრძელვადიანი მშვიდობის დამყარების შესახებ, რითაც ამ ქვეყნებს შორის არსებული 35 წლიანი სამხედრო კონფლიქტი საბოლოოდ უნდა დასრულდეს.

მანამდე აზერბაიჯანი გამოთქვამდა სურვილს, რომ თავის ექსკლავ ნახიჩევანის ავტონომიური რესპუბლიკის გავლით თურქეთს დაუკავშირდებოდა – სომხეთის სასაზღვრო ზონის სიუნიქის გავლით. ილჰამ ალიევი, მას ზანგეზურის დერეფანს უწოდებდა და აცხადებდა, რომ სომხეთი თუ არ მიიღებდა ამ წინადადებას, მიზანს სამხედრო გზით მიაღწევდა, თუმცა, გამოჩნდა თუ არა ალტერნატივა, აზერბაიჯანმა პრაგმატულ პოლიტიკას მიმართა. აშშ-ის შუამავლობით სომხეთ-აზერბაიჯანს შორის გაფორმდა სამშვიდობო შეთანხმება და პროექტი, რომელიც ალიევის სასურველ ზანგეზურის დერეფნის ფუნქციას იტვირთებს და ერქმევა – ტრამპის მარშრუტი საერთაშორისო მშვიდობისა და კეთილდღეობისთვის (“TRIPP”).²⁶⁶

2026 წლის 13 იანვარს, აშშ-ის სახელმწიფო მდივნის მარკო რუბიოსა და სომხეთის საგარეო საქმეთა მინისტრს არარატ მირზოიანს შორის გამართული მოლაპარაკების შემდეგ, გამოქვეყნდა სატრანზიტო დერეფანთან დაკავშირებული პირველი დეტალები.

ეს შეთანხმება, მისი სრულად ამოქმედების შემთხვევაში, ამ ორი ქვეყნის ეკონომიკური განვითარებისათვის მნიშვნელოვან როლს შეასრულებს, რაც დადებითად აისახება საქართველოზეც სამხრეთ კავკასიის ეკონომიკურ-პოლიტიკურ პრიზმაში. ოფიციალურად დადასტურებულია, რომ შეიქმნება სპეციალური კომპანია, რომელსაც სომხეთი გადასცემს კონტროლს სატრანზიტო გზაზე, რომელსაც, თავის მხრივ, გრძელვადიანი ექსკლუზიური უფლებებით გააკონტროლებს ამერიკის შეერთებული შტატები.

პროექტის აღსრულების გეგმის შესაბამისად, ამერიკულ-სომხური კომპანია მთელ შეთანხმებულ მონაკვეთზე ააშენებს რკინიგზას, სამანქანო გზას,

²⁶⁶ გოგავა გიორგი – „ინტერვიუ მედიასაშუალება „ჯორჯიან ტაიმსთან“ (20.08.2025);

ენერგომომარაგების ხაზებს, ნავთობისა და გაზსადენებს, ელექტროგადამცემ ხაზებს, ინტერნეტკაბელებს და სხვა საჭირო ინფრასტრუქტურას სატრანზიტო დერეფნისთვის. 49 წლის განმავლობაში, ეს კომპანია იქნება პასუხისმგებელი შემოსავლების მენეჯმენტზე. სატრანზიტო დერეფნის განვითარების კომპანიაში, დოკუმენტის თანახმად, აშშ-ს ექნება 74%-იანი წილი, ხოლო სომხეთს 26%-იანი. თუმცა, დოკუმენტის თანახმად, ამ ვადის გასვლის შემდეგ, შეთანხმება კიდევ 50 წლით გახანგრძლივდება და სომხეთის წილი კომპანიაში გაიზრდება 49%-მდე. სომხეთს ექნება საზღვარსა და საბაჟოზე სრული კონტროლი, მისი იურისდიქცია სასაზღვრო და საბაჟო ოპერაციებზე გავრცელდება. საბუთების პირველადი შეგროვება და შემოწმება, მგზავრებისა და ტვირთის სატრანზიტო გადასახადების, შემოსავლების აღრიცხვა მოხდება სახელმწიფოს მიერ დაქირავებული კერძო ოპერატორების მეშვეობით, რაც უზრუნველყოფს მომხმარებელზე ორიენტირებულ ხარისხიან და სწრაფ მომსახურებას. აზერბაიჯანის პრეზიდენტმა ილჰამ ალიევმა განაცხადა, რომ “TRIPP“-ი უტოლდება ზანგეზურის დერეფანს, რომელსაც ის 2020 წლის ყარაბაღის მეორე ომიდან მოყოლებული ითხოვდა.

“TRIPP“-ის მიზანია სომხეთის რესპუბლიკის ტერიტორიაზე, მულტიმოდალური, შეუფერხებელი სატრანზიტო კავშირის დამყარება, რაც ხელს შეუწყობს რეგიონულ მშვიდობას, სტაბილურობასა და ინტეგრაციას სახელმწიფოების სუვერენიტეტის, ტერიტორიული მთლიანობისა და იურისდიქციის პატივისცემის საფუძველზე. შეთანხმება განამტკიცებს, როგორც სომხეთის რესპუბლიკის საერთაშორისო და სახელმწიფოთაშორისო კავშირებს, ასევე ერთმანეთთან დააკავშირებს აზერბაიჯანის ძირითად ნაწილს ნახიჩევანის ავტონომიურ რესპუბლიკასთან და შექმნის ტრანსკასპიური სავაჭრო მარშრუტის სასიცოცხლო რგოლს.

შეთანხმების თანახმად, ამერიკის შეერთებული შტატების სურვილია, 2025 წლის 8 აგვისტოს ერთობლივი სამშვიდობო დეკლარაციის პროგრესის მიღწევა მდგრადი მშვიდობისათვის სამხრეთ კავკასიაში, სავაჭრო კავშირის და ღია კომუნიკაციით რეგიონში მშვიდობის, კეთილდღეობისა და სტაბილურობის შექმნა, ტრანსკასპიის რეგიონში ბაზარზე წვდომის და კრიტიკული მიწოდების ჯაჭვების გაუმჯობესება.

სომხეთის მიზანი და სურვილია, მისი როგორც რეგიონული ეკონომიკური და სატრანზიტო ცენტრის როლის გაძლიერება, უცხოური ინვესტიციების მოზიდვა სომხეთის ინფრასტრუქტურაში, ვაჭრობის ხელშეწყობისა და თანამედროვე საზღვრების მართვის სფეროში ინსტიტუციური შესაძლებლობების განვითარება. ამერიკის შეერთებულ შტატებთან სტრატეგიული პარტნიორობის გაძლიერება, სომხეთის რესპუბლიკისთვის მდგრადი შემოსავლების ნაკადების გენერირება, რეგიონული ინტეგრაციის და პროცესების ნორმალიზაციის ხელშეწყობა, სომხეთის ექსპორტის პოტენციალის გაზრდა-გაფართოება ახალ ბაზრებზე.

ეკონომიკურ სარგებელს რაც შეეხება, ამერიკის შეერთებული შტატებისათვის ეს იქნება ინვესტიციების, ბიზნესისა და საქონლისათვის ახალი ბაზრების გახსნა, რეგიონის მასშტაბით ვაჭრობისთვის. იშვიათი ლითონების, კრიტიკული მინერალებისა და სხვა ნედლეულის ამერიკულ ბაზრებზე მოსახვედრად კავშირის უზრუნველყოფა, ამერიკის შეერთებულ შტატებს, ევროკავშირსა და აზიას შორის სავაჭრო მარშრუტების ვარიანტების გაზრდა, რაც, მიმდინარე გეოპოლიტიკური ცვლილებების მიუხედავად, ხელს შეუწყობს ადამიანებისა და ტვირთნაკადის მიმოსვლას რეგიონებს შორის.

სომხეთის რესპუბლიკისათვის და სომეხი ხალხისთვის “TRIPP“-ი სერიოზულ სარგებელს და შესაძლებლობებს მოიტანს, როგორცაა მნიშვნელოვანი საბიუჯეტო შემოსავლები, სომეხი მოქალაქეების დასაქმება მაღალანაზღაურებად სამსახურებში, საერთაშორისო ტრენინგების გზით, სამუშაო ძალის უნარის და ცოდნის განვითარება, ერთობლივი საწარმოები – სომხურ და საერთაშორისო ფორმებს შორის ტექნოლოგიების გადაცემის შესაძლებლობები – სომხური ბიზნესის შესაძლებლობების განვითარება.

დერეფნები, იქნება ეს სატრანსპორტო თუ ენერგეტიკული, ხელშეუხებელია ომებისა და კონფლიქტების მიუხედავად, ეს დაუწერელი წესია სახელმწიფოებს შორის, თუმცა, რუსეთ-უკრაინის ომისას, მას შემდეგ რაც აფეთქებულ იქნა „ჩრდილოეთის ნაკადის“ ორი მილი, ანტირუსული სანქციების გამო, ჩინეთიდან ევროპაში რუსეთის გავლით „ჩრდილოეთის მარშრუტმა“ ადგილი დაუთმო შუა დერეფანს – მარშრუტს ჩინეთიდან (ლიანიუნგანგის პორტიდან სიანის გავლით

ურუმჩიმდე) – ყაზახეთის გავლით (ხორგოსის და დოსტიკის მშრალი პორტებიდან აქტაუსა და კურიკის პორტებამდე) – აზერბაიჯანსა (ალიატის პორტი) – და საქართველომდე (თბილისი), შემდეგ ფოთის პორტამდე და შავი ზღვის გავლით, ევროპის სიღრმეში (რუმინეთისა და ბულგარეთის პორტებში კონსტანცა, ბურგასი და ვარნა), ან ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის რკინიგზით თურქეთში – (ყარსი, იზმირი, მერსინი, ჩერქეზკოი) და ხმელთაშუა ზღვით, ბოსფორისა და დარდანელის სრუტეების გავლით, ევროპაში.

არსებობს მოსაზრება, რომ თუ დიდი აბრეშუმის ქვეყნები ზანგეზურის (“TRIPP“) დერეფნის სასარგებლოდ საქართველოს გზის გამოყენებაზე უარს იტყვიან, ფოთისა და ბათუმის საზღვაო პორტები დაცარიელდება, საქართველო სატრანსპორტო მონოპოლიას დაკარგავს და სატრანსპორტო ჰაბის ფუნქცია აზერბაიჯანს და სომხეთს გადაეცემა.

ზოგიერთი ექსპერტის მოსაზრებით, მსოფლიო დღეს ბევრი გამოწვევის წინაშეა და გამონაკლისი არც სამხრეთ კავკასიაა. რეგიონისთვის სატრანსპორტო დერეფნები, არა მხოლოდ ლოგისტიკური მარშრუტებია, არამედ პოლიტიკურ-სტრატეგიული გავლენის ინსტრუმენტი. იგივე შეიძლება ითქვას ზანგეზურის დერეფანზეც, რომელიც, შესაძლოა, საქართველოზე გამავალი სატრანსპორტო არტერიების ერთგვარ კონკურენტად ჩამოყალიბდეს და ქვეყანამ აზია-ევროპის დამაკავშირებელი უალტერნატივო ხიდის სტატუსიც დაკარგოს. ბუნებრივია, ეს საქართველოს გეოპოლიტიკურ მნიშვნელობაზეც უარყოფითად აისახება და ქვეყანა ნაკლებ ფინანსურ და მატერიალურ სარგებელს მიიღებს. პირველ რიგში, ქართულ პორტებს და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურას მოაკლდება დასავლეთისათვის განკუთვნილი სომხური ტვირთები, შემცირდება ასევე რუსეთისა და ცენტრალური აზიისათვის განკუთვნილი ტვირთებიც. იგივე შეიძლება ითქვას ჩინეთიდან, ცენტრალური აზიიდან და აზერბაიჯანიდან დასავლეთის მიმართულებით წამოსულ ტვირთზეც.

მარტივად რომ ვთქვათ, შემცირებული ეკონომიკური სარგებელი, კონკურენციის ზრდა და გეოპოლიტიკური წონის დაკარგვა – ეს ის სურათია, რაც, შესაძლოა, ჩვენს ქვეყანას დაუდგეს. ამ შემთხვევაში ქვეყნის მთავარი ამოცანა უნდა

იყოს – შუა დერეფნის გაძლიერება, ანაკლიის პროექტის განხორციელება, შიდა ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაცია და საქრთველოს პარტნიორებთან კოორდინირებული მუშაობა, რათა საქრთველო დარჩეს არა ალტერნატიული, არამედ ცენტრალური რგოლი რეგიონის სატრანსპორტო სისტემაში.

სასურველია, განვითარებულ მოვლენებს დიდ სურათში შევხედოთ. კერძოდ, ჩინეთიდან საქრთველოს ნავსადგურებში ტვირთების გადაზიდვებს. ჩვენი შუა დერეფანია და გარკვეულწილად, თუ ამ ჭრილში შევხედავთ „ტრამპის მარშრუტი“ შემავსებელია, მაგრამ თუ კონკრეტულად აზერბაიჯანიდან ჩვენს პორტებამდე შევხედავთ – ის კონკურენცია. კონკურენციით, თუ რა მოცულობის ტვირთს წაიღებს შუა დერეფნიდან ზანგეზურის დერეფანი, კვლევა ესაჭიროება, მაგრამ დღეს უკვე ცხადია, რომ სომხეთის ტერიტორიაზე დერეფნების დებლოკირების საკითხი მნიშვნელოვნად ამოქმედებს იმ საწარმოებს, რომლებიც აზერბაიჯან-სომხეთის დაპირისპირების შედეგად გაჩერებული იყო. ეს არის, პირველ რიგში, ლითონის მომპოვებელი საბადოები, ეს მცირე რაოდენობებია, რაც ჩინეთისაკენ უნდა წავიდეს. მაგალითად, ზანგეზურის მოლიბდენის კომბინატი არსებობს, რომელიც ზანგეზურის დერეფნის თავზეა განლაგებული. დღეს ეს კომბინატი მუშაობს, მაგრამ თავისი ტვირთი მოაქვს ფოთისა და ბათუმის ნავსადგურებში და იქიდან ჩინეთში მიდის. ამ კომბინატს სომხეთის მშპ-ში 7% უკავია. გარდა ამისა, დაახლოებით ანალოგიური 5 კომბინატია მხოლოდ სომხეთის ტერიტორიაზე, რომლებიც დერეფნების დებლოკირებას უცდიან. ამ კომბინატებიდან ტვირთი ჩინეთისაკენ უნდა მიიმართოს და საქრთველოს ნავსადგურებიდან კი არ წამოვა, არამედ პირდაპირ ზანგეზურის დერეფნის გამოყენებით წავა. აქედან გამომდინარე, ამ მოკლე სეგმენტში საკითხს რომ სრულყოფილად ვუპასუხოთ – აზერბაიჯანიდან საქრთველოს ნავსადგურებამდე, ზანგეზურისა და შუა დერეფნის საქრთველოზე გამავალი ეს მონაკვეთი, უდავოდ კონკურენტები არიან. **თუმცა, აზია-ევროპას შორის ტვირთნაკადის მოძრაობა იმდენად მასშტაბური იქნება, რომ ზანგეზური და შუა დერეფანი შეიძლება განვიხილოთ ერთი საერთო, დიდი დერეფნის ორ განშტოებად.** სწორედ ამას მოწმობს სომხეთის პრემიერ-მინისტრის ნიკოლ ფაშინიანის, აზერბაიჯანის პრეზიდენტის ილჰამ ალიევის, სხვადასხვა პასუხისმგებელ პირთა და ექსპერტთა მოსაზრებები.

სომხეთის პრემიერ-მინისტრის ნიკოლ ფაშინიანის განცხადებით, რომელმაც „აბრეშუმის გზის ფორუმის“ გახსნით პანელზე სიტყვით გამოსვლისას ისაუბრა, ტვირთების ტრანზიტისთვის რკინიგზა რეკონსტრუქციას საჭიროებს (რეკონსტრუქციას 3-4 წელი დასჭირდება პ. ც.), თუმცა, ეს საკითხი უახლოეს მომავალში გადაიჭრება. აზერბაიჯანი უკვე ხსნის შეზღუდვას, თავისი ტერიტორიის გავლით სომხეთის მიმართულებით საქონლის ბრუნვაზე, ეს თვეების წინ ყველას წარმოუდგენლად მიაჩნდა. ყაზახეთიდან საქონელი საქართველოს გავლით შემოდის. სომხეთის რესპუბლიკა იმუშავებს აშშ-ის მთავრობასთან და მესამე მხარესთან იმისთვის, რომ ტრამპის მარშრუტი იქცეს რეალობად მშვიდობისა და კეთილდღეობისთვის, უზრუნველყოფილი იყოს სომხეთის ტერიტორიაზე დაკავშირებადობის უნარის ზრდა.

გაზვადების გარეშე შეიძლება დადასტურება იმისა, რომ არამართო პოლიტიკურად, არამედ ტექნიკურად სომხეთი მზადაა იმისთვის, რომ დღეიდან ტვირთი გატარდეს სომხეთის გავლით თურქეთისკენ, სახმელეთო და სასაზღვრო გზის მეშვეობით, თუმცა, სარკინიგზო ინფრასტრუქტურით, მისი უქონლობის გამო, სომხეთი ჯერ მზად არაა, მაგრამ პოლიტიკური სამზადისი არსებობს უზრუნველყოფილ იქნას სარკინიგზო ტრანზიტი ნახიჩევანის ავტონომიური რესპუბლიკიდან, თურქეთიდან და აზერბაიჯანის ძირითადი ტერიტორიიდან. რკინიგზა ამ ფრაგმენტებში რეკონსტრუქციას საჭიროებს. ეს ტექნიკური საკითხები მოგვარდება 2-3 წლის განმავლობაში და ელექტროენერჯის ქსელიც აზერბაიჯანიდან სომხეთის ტერიტორიაზე ნახიჩევანის გავლით გაიგზავნება. ეს საგზაო და ელექტრონული ინფრასტრუქტურა სამხრევი პროექტის ფარგლებში განვითარდება, რომელიც უკვე დიალოგის საგნად იქცა, ორივე სახელმწიფო მუშაობს იმაზე, რომ მშვიდობა აზერბაიჯანთან უფრო მეტად ინსტიტუციონალურ დონეზე გადავიდეს და ეს შეთანხმება უფრო ხელშესახები გახდეს, სახელმწიფოთაშორისი ურთიერთობები განვითარდეს და გამოსწორდეს. ეს ვაშინგტონში იქნა ინიცირებული. ამის პარალელურად, გაიხსნება ყველა სატრანსპორტო მარშრუტი ერთი მეორის მიყოლებით, რაც სამხრეთ კავკასიის რეგიონს ისტორიულ ცვლილებას მოუტანს.

ორმაგად საინტერესოა სომხეთის პრემიერ-მინისტრის ნიკოლ ფაშინიანის განცხადება, საქართველოსთან მიმართებით, შუა დერეფნის შესახებ – „მე რეგიონში სატრანსპორტო დერეფნებს შორის კონკურენციის შესახებ კომენტარებს გავეცანი, არ ვეთანხმები ამ კომენტარებს და მიმაჩნია, რომ ეს კონკურენტული მარშრუტები არ არის. ისინი ერთი მეორის შემავსებელი მარშრუტებია, რაც სამხრეთ კავკასიის პოტენციალს კიდევ უფრო მეტად ზრდის. ვაშინგტონში მიღებული დეკლარაციის მეოთხე პუნქტის საფუძველზე, შავი ზღვის რკინიგზაც გაიხსნება და სატრანზიტო პოტენციალს გაზრდის არამხოლოდ სომხეთის, არამედ საქართველოსა და აზერბაიჯანის მიმართულებითაც. ეს სამშვიდობო დიალოგი, რომელიც სომხეთსა და აზერბაიჯანს შორის დამყარდა, ის პროექტია, რომელიც სამეზობლო ურთიერთობებს დაამყარებს საქართველოსა და ირანის ისლამურ რესპუბლიკას შორის და სამხრეთ კავკასიას დასავლეთის მიმართულებით ყველაზე მიმზიდველ მარშრუტად გადააქცევს. ეს იმას ნიშნავს, რომ ინფრასტრუქტურა ამ ქვეყნების ტერიტორიებზე გაიზრდება, განვითარდება და დაიტვირთება. იმასაც ვიტყვი, რომ ეს არ იქნება საკმარისი იმ საერთაშორისო მოთხოვნის დასაკმაყოფილებლად, რომელიც უკვე აშკარაა. ეს ის ურთიერთობაა, რომელიც ჩვენ – საქართველომ, სომხეთმა და აზერბაიჯანმა უნდა განვაგვიტაროთ და კაპიტალად ვაქციოთ, იმისთვის, რომ ჩვენს რეგიონს მუდმივი სტაბილურობა ჰქონდეს“.

აზერბაიჯანის პრეზიდენტის ილჰამ ალიევის მოლოდინით, ჩინეთიდან და ცენტრალური აზიიდან ტვირთი ზანგეზურის დერეფანზეც გაივლის. ამის შესახებ მან აზერბაიჯანულ ტელეარხებთან ინტერვიუში არაერთხელ განაცხადა: „რა თქმა უნდა, ჩვენ ველით, რომ გარკვეული ტვირთი ჩინეთიდან და ცენტრალური აზიის ქვეყნებიდან ზანგეზურის დერეფნითაც გაივლის. ჩვენ მას, ბუნებრივია, განვიხილავთ, პირველ რიგში, როგორც ნახჭევანის ავტონომიურ რესპუბლიკასთან დამაკავშირებელ გზას, მაგრამ ასევე, როგორც საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფანს.“ აზერბაიჯანის პრეზიდენტმა აღნიშნა – „დღეს აზერბაიჯანიდან დასავლეთის მიმართულებით ერთი სარკინიგზო ხაზი არსებობს – იქნება ორი. ორი ყოველთვის სჯობს ერთს, განსაკუთრებით მაშინ, როდესაც არ გაქვს გასასვლელი ღია ოკეანეში და გიწევს მეზობელი ქვეყნების გავლა. ყოველთვის უკეთესია გქონდეს ალტერნატივა მოცულობისათვის, კონკურენტუნარიანობისთვის,

იმისთვის, რომ არავინ მოახდინოს სატრანზიტო მარშრუტის მონოპოლიზება და იმისთვის რომ, ბუნებრივია, იყოს უფრო კონკურენტუნარიანი სატარიფო პირობები. ეს ჩვენი ურთიერთქმედების ძალიან დიდი სექტორია და ბუნებრივია, ამ შემთხვევაში ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკისათვის აქ, ამ რეგიონში, აზერბაიჯანი ვფიქრობ პრიორიტეტული პარტნიორია, როგორც საქონელბრუნვის მოცულობის, ასევე პოტენციალის თვალსაზრისით და თუ შეიძლება ასე ითქვას, სამხრეთ კავკასიიდან შემდგომი მიმართულებებით, ნაკადის გამანაწილებელი ქვეყნის თვალსაზრისით და ეს ნაკადები შეიძლება წავიდეს, როგორც ყველამ ვიცით, მრავალი მიმართულებით. აქედან **ორი მიმართულებით დასავლეთით, შემდეგ კი ორი მიმართულებით** კვლავ ზანგეზურის დერეფნის გავლით სამხრეთით, ახლო აღმოსავლეთის სპარსეთის ყურისკენ და, რა თქმა უნდა, ჩრდილოეთის მიმართულებაც სრულად იქნება გამოყენებული.“

პრეზიდენტმა განაცხადა, რომ „აზერბაიჯანმა უნდა შეასრულოს ფასილიტატორის, ტვირთნაკადის ზრდის ხელშემწყობი ქვეყნის, საკუთარი და მეზობელი ქვეყნების ინფრასტრუქტურაში ინვესტიციების განმახორციელებელი ქვეყნისა და ნაკადების გამანაწილებლის როლი, რა თქმა უნდა, კომერციული მიზანშეწონილობისა და მრავალი სხვა ფაქტორიდან გამომდინარე. ამიტომ აზერბაიჯანის, როგორც სატრანსპორტო ცენტრის როლი, რომელსაც ღია ზღვაზე გასასვლელი არ აქვს, ბუნებრივია გაიზრდება, „შუა დერეფნის“ განვითარება და ახალი საერთაშორისო მარშრუტის ჩამოყალიბება ქვეყნის ეკონომიკურ გაძლიერებას მნიშვნელოვნად შეუწყობს ხელს. როგორც ირკვევა, საწყის ეტაპზე გამტარუნარიანობა წლიურად 15 მილიონ ტონა ტვირთს მიაღწევს. აღსანიშნავია, რომ სამომავლოდ აზერბაიჯანული მხარე ტვირთბრუნვის მოცულობის კიდევ უფრო გაზრდას არ გამორიცხავს.“

ალიევმა აღნიშნა, რომ „აზერბაიჯანისთვის პრიორიტეტს რეგიონი და უახლოესი მეზობლები წარმოადგენენ და ძალიან მოხარულია, რომ დამოუკიდებლობის წლებში, აზერბაიჯანმა შეძლო ძალიან მჭიდრო სამუშაო ურთიერთობების დამყარება, თავის ყველა მეზობელთან, რა თქმა უნდა, სომხეთის გარდა – ყველასთვის ცნობილი მიზეზების გამო. მას შემდეგ, რაც დე ფაქტო

მშვიდობა დამყარდა, ჩვენ ასევე დავიწყეთ ეკონომიკური თანამშრომლობა და საექსპორტო ოპერაციები.“

პროექტი მნიშვნელოვანია თურქეთისთვისაც. ქვეყნის სამხრეთ-აღმოსავლეთში უკვე დაიწყო მნიშვნელოვანი სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის პროექტი, რომლის ღირებულება 2.4 მილიარდი ევროა და მისი დასრულება 2030 წლისთვის იგეგმება.

ყარსი-ილდირი-არალი-დილუჩუს რკინიგზის ხაზი, პირდაპირ დაკავშირებულია ზანგეზურის დერეფანთან. 224 კილომეტრიან მონაკვეთს წლიურად 5.5 მილიონი მგზავრისა და 15 მილიონი ტონა ტვირთის გატარების შესაძლებლობა ექნება და მოიცავს 5 გვირაბს, 19 ნახევარგვირაბს, 10 ხიდს, 144 სარკინიგზო გვირაბს, 27 გადასასვლელსა და 480 მილსადენს.

ქვეყნის ტრანსპორტისა და ინფრასტრუქტურის მინისტრმა განაცხადა, რომ პროექტი გააძლიერებს თურქეთს, აზერბაიჯანსა და სომხეთს შორის ეკონომიკურ თანამშრომლობას და მშვიდობასა და სტაბილურობას უზრუნველყოფს სამხრეთ კავკასიაში. თურქეთი დიდ როლს ასრულებს შუა დერეფანში ისეთი მეგაპროექტების მეშვეობით, როგორცაა ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის ხაზი, ევრაზიის გვირაბი და სულთან სელიმ იავუზის ხიდი. რაც შეეხება ზანგეზურის დერეფანს, მინისტრმა აღნიშნა, რომ პროექტი ჩინეთიდან დიდ ბრიტანეთამდე საერთაშორისო სავაჭრო გზას უფრო ეფექტურს გახდის.

რაც შეეხება რუსეთისა და ირანის განწყობას, მათი პოზიცია საწინააღმდეგოა ზანგეზურის დერეფნის ამოქმედებასთან მიმართებაში. ირანი დაჟინებით ამტკიცებს, რომ სამხრეთ კავკასიის უსაფრთხოების შესაბამისად იმოქმედებს, რუსეთთან ერთად ან მის გარეშე. მათი აზრით, რუსეთიც ასევე სტრატეგიულად ეწინააღმდეგება ამ დერეფანს, აღნიშნული დერეფანი არა ჩვეულებრივი სავაჭრო მარშრუტი, არამედ პოლიტიკური შეთქმულებაა ირანისა და სხვა მეზობელი ქვეყნების წინააღმდეგ. თურქეთის გარდა, რომელიც ნატოს წევრია, ნატოს სხვა ქვეყნებსაც სურთ ამ რეგიონში წარმომადგენლობა. ნატოს სურს შემოაღწიოს ირანსა და რუსეთს შორის, მაგრამ ირანი ამას არ დაუშვებს – განაცხადა ირანის უზენაესი ლიდერის მთავარმა მრჩეველმა, ალი აკბარ ველაიათიმ და ამით გამოხატა ირანის დღევანდელი ხელისუფლების მკვეთრი უარყოფითი დამოკიდებულება იმასთან

დაკავშირებით, რომ 42 კმ-იანმა ზანგეზურის სატრანსპორტო დერეფანმა (რომელმაც უკვე მიიღო ახალი არაოფიციალური სახელწოდება „ტრამპის დერეფანი“), სომხეთის სიუნიქის რაიონზე გავლით, აზერბაიჯანი თავის ანკლავ ნახიჩევანს უნდა დააკავშიროს.

ირანის ხელისუფლების კატეგორიული წინააღმდეგობა რამდენიმე მიზეზითაა გამოწვეული:

პირველი – „ტრამპის დერეფანი“, რომელიც დასავლეთიდან აღმოსავლეთით გაივლის აზერბაიჯანსა და ნახიჩევანს შორის, გადაკვეთს ირანიდან სომხეთში მიმავალ სამხრეთ-ჩრდილოეთის გზას, რაც ადრე თუ გვიან გამოიწვევს დიდ პრობლემებს ირანისთვის, თუკი „ტრამპის დერეფნის“ ფუნქციონირება და უსაფრთხოების დაცვა, მართლაც ამერიკულ ფირმებს ჩაბარდებათ 99 წლის ვადით.

მეორე – „ტრამპის დერეფანი“ მხოლოდ აზერბაიჯანს როდი შეაერთებს მის ანკლავ ნახიჩევანთან. ნახიჩევანამდე, თურქეთიდან მიდის სულ რაღაც სამიოდე კმ-ის სიგანის დერეფანი, **სომხეთ-ირანის** საზღვრებს შორის და თუკი გაიხსნება „ტრამპის დერეფანი“, შესაბამისად ამოქმედდება თურქეთიდან პირდაპირი კავშირი მის მოძმე აზერბაიჯანამდე და შემდგომ კი ცენტრალური აზიის თურქულეროვან ყოფილ საბჭოთა რესპუბლიკებამდეც (პირველ რიგში, იგულისხმება თურქმენეთი, ყაზახეთი, ყირგიზეთი). ეს კი, თურქეთის პრეზიდენტის ერდოღანის მთავარი მიზანია – თავის სიცოცხლეშივე მოასწროს „დიდი ოსმალეთის იმპერიის“ აღდგენის დაწყება, რაც ბუნებრივია არანაირად არ აწყობთ იმ თეირანში, რომელსაც ასევე მოსვენებას არ აძლევს „დიდი სპარსეთის“ ისტორიული მოგონებები.

მესამე – ირანის დღევანდელი ხელისუფლება უფროთხის „ტრამპის ამერიკასთან“ აზერბაიჯანისა და სომხეთის დაახლოებას, რამაც შესაძლოა შემდეგომში გამოიწვიოს ამერიკული სამხედრო ბაზების გამოჩენა ირანის უშუალო მეზობელი ქვეყნების ტერიტორიებზე, რაც ირანს გაუჩენს ისრაელ-ამერიკის ერთობლივი ძალებით ჩრდილოეთის მხრიდან – სამხრეთ კავკასიიდან სავარაუდო შეტევების საფრთხესაც, მითუმეტეს, ისრაელ-აზერბაიჯანის დაბალანსებული ურთიერთობის ფონზე.

რაც შეეხება რუსეთის რეაქციას, სამხრეთ კავკასიაში „ტრამპის დერეფნის“ შესაძლო ამოქმედებასთან დაკავშირებით, ის ჯერ მოზომილი გახლდათ და არ შეიცავდა ირანის მსგავს ღია მუქარას. პუტინი თავად იყო ერთ-ერთი ინიციატორი ზანგეზურის დერეფნის ამოქმედებისა, რათა რუსული ტვირთების ტრანზიტი განეხორციელებინა აზერბაიჯანის რკინიგზის საშუალებით, თურქეთის ხმელთაშუა ზღვის პორტებისაკენ. ოღონდ, კრემლის მოთხოვნით, ზანგეზურის დერეფნის კონტროლი აუცილებლად უნდა ჩაბარებოდა, სომხეთში ოფიციალურად მოქმედ რუს მესაზღვრეებს, რომლებიც რუსეთის „ეფ-ეს-ბეს“ ექვემდებარებიან, „ტრამპის დერეფანში“ კი, რუს მესაზღვრეებსა და „ეფ-ეს-ბე“-ს თანამშრომლებს არავინ ელოდება. შესაბამისად, მოსალოდნელია, რომ ადრე თუ გვიან მოსკოვიც, თეირანის მსგავსად „ტრამპის დერეფნის“ ამოქმედების წინააღმდეგი წავა, თუმცა, ირან-აშშ-ისრაელის კონფლიქტის მოგვარების შემდეგ, ადვილი სავარაუდოა, რომ „ტრამპის დერეფანი“ ამოქმედდება, ექსპერტთა ნაწილი ვარაუდობს, რომ ის სრული სიმძლავრით ექსპლოატაციაში დაახლოებით 2030 წლიდან შევა და იფუნქციონირებს საქართველოზე გამავალ „შუა დერეფანთან“ ერთად. საქართველოს „ზანგეზურის დერეფნის“ ამოქმედების შედეგად ტვირთნაკადების გაყოფას საშიშროება უახლოეს 5 წელიწადში არ ემუქრება.

ამ ერთგვარი სეკუპტიციზმის მიუხედავად, ფაქტია, რომ საქართველოსა და მასზე გამავალი სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მიმართ ინტერესი არ განელებულა. ამას ადასტურებს სტატისტიკაც, 2025 წლის პირველი ნახევრის მონაცემებით, საქართველოს სატრანსპორტო დერეფანში, „შუა დერეფანზე“ ჩინეთიდან და, პირიქით, ჩინეთისკენ საქართველოს გავლით გადაზიდულმა კონტეინერების რაოდენობამ 9,849 “TEU“-ს მიაღწია, რაც გასული წლის ანალოგიურ პერიოდთან შედარებით 173%-ით გაზრდილი მაჩვენებელია.

ამავდროულად ბაქოში, საქართველოს, ყაზახეთისა და აზერბაიჯანის რკინიგზის წარმომადგენლებს შორის, 2025 წლის 19-20 სექტემბერს გაიმართა შეხვედრა, სადაც ერთობლივი საწარმოს “Middle Corridor Multimodal Ltd“ საქმიანობის დეტალები და მასში ჩინეთის “China Railway Container Transport Corp Ltd“-ის თანამონაწილეობა გადაწყდა. აზერბაიჯანულმა მედიამ დაწერა, რომ

მხარეები უკვე განიხილავენ სარკინიგზო გადაზიდვებისა და ლოგისტიკური თანამშრომლობის გაფართოებას, მათ შორის შუა დერეფნის ფარგლებში. ეს გაფართოება კი ხელს შეუწყობს ტრანზიტის მოცულობისა და ტვირთბრუნვის ზრდას, ასევე იმსჯელებს, მარშრუტის კონკურენტუნარიანობაზე, შუა დერეფნის სამხრეთი ფრთის განვითარებასა და ჩინეთი-ცენტრალური აზია-ევროპის სწრაფ და უსაფრთხო სატვირთო გადაზიდვებზე.

საყურადღებო გზავნილია ისიც, რომ 2025 წლის 18 ნოემბერს, საქართველოში ჩამოვიდა აშშ-ის სახელმწიფო დეპარტამენტის უფროსი მრჩეველი ჯონათან ასკონასი, რათა განეხილა, თუ როგორ შეეძლო საქართველოს მხარი დაეჭირა „მშვიდობისა და კეთილდღეობისთვის ტრამპის საერთაშორისო მარშრუტისთვის“ (“TRIPP“ No. 741, 42-კილომეტრიანი ზანგეზურის დერეფანი, რომელიც ამერიკულ კომპანიას 99 წლით სამართავად გადაეცა). საქართველოს მთავრობაში გამართული შეხვედრების გარდა, ჯონათან ასკონასმა საქართველო-სომხეთის საზღვარზე მდებარე „სადახლო-ბაგრატაშენის“ სასაზღვრო გამშვები პუნქტი მოინახულა, რომელიც აშშ-ის ფულადი დახმარებით აშენდა.

2025 წლის 21 ნოემბერს, საქართველოში აშშ-ის ელჩის მოვალეობის შემსრულებელმა, ალან პერსელმა, შავი ზღვის პლატფორმის ფარგლებში გამართულ კონფერენციაზე, შუა დერეფნის მნიშვნელობაზე ისაუბრა და განაცხადა, რომ შეერთებული შტატები აგრძელებს საქართველოს და მთელი რეგიონის მხარდაჭერას კონკრეტული ინვესტიციებით. მათ შორის „ფოთის ახალი საზღვაო პორტის“ განვითარებაში მნიშვნელოვანი წვლილიც ივარაუდა. ელჩის მოვალეობის შემსრულებელმა ხაზგასმით აღნიშნა, რომ „ინიციატივა „ტრამპის საერთაშორისო მარშრუტი მშვიდობისა და კეთილდღეობისთვის“ (“TRIPP“), რომელიც შემუშავებულია აშშ-ის შუამავლობით სომხეთსა და აზერბაიჯანს შორის, კიდევ უფრო გააძლიერებს შავი ზღვის რეგიონს.“

ზანგეზურის სარკინიგზო დერეფნის იდეა, არ არის ახალი ამ თვალსაზრისით, რადგან იგი ჯერ კიდევ საბჭოთა კავშირსა და თურქეთს შორის დამაკავშირებელი გზა იყო. „ზანგეზურის დერეფანი გეოგრაფიით, ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის მსგავსია და ამ დერეფნის 80%-ზე მეტი ზღვის დონიდან 1000 მეტრზე მაღლაა. იქ

ინფრასტრუქტურა საბჭოთა პერიოდიდან შენარჩუნებულია და მცირედ განახლებას საჭიროებს, სწორედ ამიტომ ეს აძლევს ბევრს იმის თქმის საშუალებას, რომ ზანგეზურის დერეფანი ადვილად განსახორციელებელია, ბევრი დრო და თანხები საჭირო არ იქნება. შუა დერეფნის ალტერნატივად ზანგეზურის დერეფნის წარმოსახვა რთულად წარმოსადგენია, ჩინურ-რუსული ვაჭრობის სტრუქტურული მექანიზმებისა და ლოგისტიკის თვალსაზრისით, და დარწმუნებით შეიძლება ითქვას რომ ასეთი, ზღვა ტვირთის მხოლოდ ზანგეზურის დერეფანში შეუფერხებლად გატარება რეალურად შეუძლებელია.

დასკვნა

დასკვნის სახით შეგივიძლია განვაცხადოთ, რომ ახლი მსოფლიო წესრიგის ფორმირება რთული და მრავალგანზომილებიანი პროცესია, სადაც გასათვალისწინებელია გეოსტრატეგიული და გეოეკონომიკური ფაქტორები. ინტერესთა დამთხვევის გარეშე, ვერცერთი პროექტი ვერ განხორციელდება. „ტრამპის მარშრუტი საერთაშორისო მშვიდობისა და კეთილდღეობისათვის (“TRIPP”) შეიძლება მოკლე ვადებში ვერ ამოქმედდეს, შეიძლება საერთოდ ვერ ამოქმედდეს, (აშშ-ისრაელ-ირანის მიმდინარე ომის შედეგების გათვალისწინებით) მაგრამ რომც ამოქმედდეს ის ნამდვილად ვერ იქცევა შუა დერეფნის ალტერნატივად, არამედ შემავსებელი სატრანზიტო დერეფანი იქნება, რომელიც კიდევ უფრო მეტად დააკავშირებს სამხრეთ კავკასიის რესპუბლიკებს. „ტრამპის მარშრუტი“ და შუა დერეფანი შეიძლება განვიხილოთ ერთი საერთო, დიდი დერეფნის ორ განშტოებად. ამ ეტაპზე, საქართველოს როლი საერთაშორისო ასპარეზზე სულ უფრო და უფრო იზრდება, ქვეყანაში ხანგრძლივი მშვიდობისა და სტაბილურობის გათვალისწინების ფონზე. მეზობელი სახელმწიფოების ლიდერების დამოკიდებულება საქართველოსადმი პოზიტიურია, რასაც ადასტურებს უკანასკნელ პერიოდში სომხეთისა და აზერბაიჯანის რესპუბლიკების უმაღლეს ხელისუფალთა ვიზიტები საქართველოში. აქედან გამომდინარე შეგივიძლია დავასკვნათ, რომ საქართველოს ამოცანა უნდა იყოს – შუა დერეფნის გაძლიერება, ანაკლიის პროექტის განხორციელება, ინვესტიციების მოზიდვა, შიდა

ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაცია და საერთაშორისო პარტნიორებთან კოორდინირებული მუშაობა, რათა საქართველო ცენტრალურ რგოლად გარდაიქმნეს რეგიონის სატრანსპორტო სისტემაში, მით უმეტეს რომ ინფრასტრუქტურა ფაქტობრივად მზად არის, მაშინ როდესაც „ტრამპის მარშრუტის“ ასამოქმედებლად მინიმუმ რამდენიმე წელია საჭირო.

გამოყენებული ლიტერატურა

1. კვიციანი თამარ – „ინტერვიუ მედიასაშუალება „ჯორჯიან ტაიმსთან“, (31.03.2026);
2. კვიციანი თამარ – „ინტერვიუ მედიასაშუალება „ჯორჯიან ტაიმსთან“ (07.04.2026);
3. გოგავა გიორგი – „ინტერვიუ მედიასაშუალება „ჯორჯიან ტაიმსთან“ (20.08.2025);
4. ყიფიანი მაია – „მსოფლიო ახალი წესრიგის ფორმირების კონტექსტში“, სამეცნიერო ჟურნალი „თემიდა“, თბ. 2024;
5. ხიდირბეგიშვილი არნო – „ჩამოდიო ზანგეზურში“, საინფორმაციო სააგენტო საქინფორმი (25.11.2025);
6. ცაგარეიშვილი პაატა მედიასაშუალება ინტერპრესნიუსი – „სომხეთის
7. ტერიტორიაზე სატრანსპორტო დერეფნების დებლოკირებით, მეზობელი ქვეყანა სატრანზიტო სტატუსს შეიძენს“ (15.12.2025);
8. მედიაგამომცემლობა – „კვირის პალიტრა“ (10.08.2025);
9. მედიაგამომცემლობა – „ბათუმელები“, ინტერვიუ პაატა ცაგარეიშვილთან (14.08.2025);
10. მედიასაშუალება „რეალპოლიტიკა“ – აშშ-მა სომხეთსა და აზერბაიჯანს ზანგეზურის დერეფნის მართვა შესთავაზა (14.07.2025);
11. გაზეთი რეზონანსი „ახალი რეალობა და „ტრამპის მარშრუტი“, როგორ აისახება ეს საქართველოზე“ (09.08.2025);
12. მედიაგამომცემი „კომერსანტი“ – „პერსპექტივა, რისკი თუ შესაძლებლობა საქართველოსთვის“ (16.11.25);

13. **Atlantic council** -How Trump's 'TRIPP' triumph can advance US interests in the South Caucasus (20.01.2026);
14. **Morgenthau Hans**, Politics Among Nations: The Struggle for Power and Peace, revised by Kenneth Thompson (New York: McGraw-Hill, Sixth Edition, 1985);
15. **Mathisen Trygve**, The Functions of Small States in the Strategies of the Great Powers (Oslo: Universitetsvorlaget, 1971).