

ა (ა) იპ საქართველოს საპატრიარქოს წმიდა ტბელ აბუსერისძის სახელობის სასწავლო
უნივერსიტეტი



სამართალმცოდნეობის და საჯარო მმართველობის ფაკულტეტი

ხოზრევანიძე ლევან

**სამხრეთ კავკასიის როლი დასავლეთის რეგიონალურ
პოლიტიკაში**

საჯარო მმართველობა

სამაგისტრო ნაშრომი შესრულებულია საჯარო მმართველობის მაგისტრის

აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად

მეცნიერ-ხელმძღვანელი: ბესიკ ბერიძე

სოციალურ მეცნიერებათა დოქტორი,

პროფესორი

ხიჭაური

2019

ანოტაცია

სამაგისტრო ნაშრომის (სამხრეთ კავკასიის როლი დასავლეთის რეგიონალურ პოლიტიკაში) მიზანია დეტალურად გააანალიზოთ აღნიშნულ თემასთან დაკავშირებული პრობლემატიკა, მიღწევები, სამხრეთ კავკასიის რეგიონალური პოლიტიკის ასპექტები, მისი მნიშვნელობა ევროპული გეოპოლიტიკური სივრცის ჩამოყალიბებაში და თანამედროვე გამოწვევები. მოცემული თემა წარმოადგენს სამხრეთ კავკასიის გეოპოლიტიკური მდგომარეობის, სტრატეგიული და სატრანზიტო ფუნქციის ერთგვარ ანალიზს. ნაშრომში განხილულია მთლიანად სამხრეთ კავკასიაში მიმდინარე პოლიტიკური პროცესები მისი შედეგები და კავშირი დასავლეთის რეგიონალურ პოლიტიკურ პროცესებთან. ნაშრომში ასევე განხილულია სამხრეთ კავკასიის თითოეული ქვეყნის პოლიტიკური ორიენტაცია, მემობლური ურთიერთობები და კონფლიქტები. აქვე განვიხილავ რეგიონში არსებულ ენერგო რესურსების მოცულობას, მათ მნიშვნელობას, ტრანსპორტირების სახეებს და მნიშვნელობას მთლიანად საგარეო პოლიტიკის ჩამოყალიბების საქმეში. მოცემული თემის შესრულებისას ჩავატარე მოსახლეობის სოციოლოგიური კვლევა, შედგენილი კითხვარების მიხედვით აღნიშნულ საკითხთან დაკავშირებით გავაკეთე გარკვეული ანალიზი. რაც კონკრეტული დასკვნების გამოტანის საშუალებას იძლევა.

სამაგისტრო ნაშრომი შედგება 3 ძირითადი ნაწილისაგან და რამოდენიმე ქვეთავისაგან. პირველი ნაწილი (შესავალი) მიმოიხილავს სამხრეთ კავკასიის რეგიონის მოკლე ისტორიას და მის გეო-სტრატეგიულ მდებარეობას. მეორე (ძირითად) ნაწილში განხილულია სამხრეთ კავკასიის როლი და მნიშვნელობა ევროკავშირისათვის და დასავლეთისათვის, აქვე განვიხილავ მის ენერგო რესურსებსა და სატრანზიტო ფუნქციას. ხოლო მესამე (დასკვნით) ნაწილში განხილულია სამხრეთ კავკასიის სატრანზიტო

ფუნქცია და საქართველოს მჭიდრო კავშირი დასავლეთის სახელმწიფოებთან და ევროკავშირის ტრანსსახელმწიფოებრივ პროექტებთან.

Summary

The aim of the magistrate work “the southern Caucasian role in western regional politics” is to analyze specifically problems, connected to it, achievements, the aspects of southern Caucasian regional politics, its meaning in establishing European geopolitical space and modern challenges. The given work represents the analysis of southern Caucasian geopolitical situation, strategic and transit function.

In this work I have discussed political processes taking place in southern caucasus its consequences and connections to western regional political processes. Along with it I have give political orientatens, neighbouling relationships and conflicts of each country in the southern coucasses.

I have also discusses existing energo-resources in the region, its meaning, vinds of transportation and its meaning in establishing foreign politics. While preparing this work, I have done sociological survey of population, According to questionnaire. I have done certain analysis which enebles us to have some conclusion.

The magistrate work consist of 3 main parts and several sub-chapters. The first part (introduction) refers to short story of south caucasian region and its geo-strategieel location. The second main part describes the role of south coucasses and its meanins to EU and western cartric. Also I discuss its energo resources and transit furctions. And in the third port I have discussed the transit furction of southern caucasus and Georgian close connection to western courtries and Eu trans-courtries projects.

სარჩევი

შესავალი	5
თავი I. სამხრეთ კავკასიის რეგიონის მოკლე მიმოხილვა და მისი მნიშვნელობა დასავლეთისთვის	
1.1 კავკასიის მდებარეობა, კასტორიუსის რუკა, რეგიონის მოკლე ისტორია	6
1.2 სამხრეთ კავკასიის როლი და მნიშვნელობა ევროკავშირისათვის და დასავლეთისათვის.....	14
თავი II. სამხრეთ კავკასიის რეგიონში განხორციელებული პროექტები	
2.1 დიდი აბრეშუმის გზის აღორძინების იდეა	18
2.2 დასავლეთის სახელმწიფოებისა და ევროკავშირის ტრანსსახელმწიფოებრივი პროექტები სამხრეთ კავკასიაში	24
2.3 სალვადორ დალის გეოპოლიტიკური ხედვა კავკასიის მიმართ	31
თავი III. კავკასიის რეგიონში მიმდინარე პროცესები და მისი მნიშვნელობა მსოფლიო გეოპოლიტიკაში	
3.1 გეოპოლიტიკური ვითარება სამხრეთ კავკასიაში	34
3.2 კასპიის ზღვის რეგიონის მნიშვნელობა თანამედროვე მსოფლიო გეოპოლიტიკაში .	43

3.3 საერთაშორისო კომუნიკაციები	44
3.4 საქართველოს სატრანზიტო ფუნქცია	49
3.5. საქართველოს ენერგეტიკული უსაფრთხოება.....	51
გამოყენებული ლიტერატურა	61

შესავალი

თემის აქტუალობა: ყველა რეგიონსა თუ ქვეყანას გააჩნია მისთვის დამახასიათებელი გეოპოლიტიკური ასპექტები, კონკრეტულ შემთხვევაში განვიხილავ სამხრეთ კავკასიის როლს დასავლეთის რეგიონალურ პოლიტიკაში, თანამედროვე მსოფლიო პოლიტიკური პროცესების დინამიური ცვლილებების პროცესებში მნიშვნელოვანწილად იზრდება ინტერესი სხვადასხვა რეგიონისადმი და მათი როლისა თუ მნიშვნელობისადმი მთლიანად მსოფლიო პოლიტიკური პროცესების ჩამოყალიბებაში. კონკრეტულ შემთხვევაში ვინაიდანაც სამხრეთ კავკასიას გააჩნია ძალზედ მნიშვნელოვანი სტრატეგიული მდებარეობა და წარმოადგენს ერთგვარ დერეფანს, ხიდს ევროპასა და აზიას შორის, იზრდება მისდამი ინტერესიც რაც მოცემულ თემას უდიდეს აქტუალობას ანიჭებს.

თემის მიზანი: მოცემული თემის მიზანს წარმოადგენს მისი მნიშვნელობიდან გამომდინარე, თემის ირგვლივ სხვადასხვა მნიშვნელოვანი ინფორმაციის მოპოვებას, ანალიზს, ინფორმაციის გადამუშავებას, შეჯერებას და ჯანსაღი აზრის გამოტანას, რაც მკითხველს საშუალებას მისცემს გაიცნოს და გაერკვიოს სამხრეთ კავკასიაში მიმდინარე გეო-პოლიტიკურ პროცესებში, ასევე მის მნიშვნელობასა და როლში დასავლეთის სტრატეგიული ურთიერთობების ჩამოყალიბებაში.

გამოყენებული მეთოდები: მოცემულ ნაშრომში განხილულია „სამხრეთ კავკასიის როლი დასავლეთის რეგიონალურ პოლიტიკაში“, ის თუ რა მნიშვნელობა აქვს სამხრეთ კავკასიას დასავლეთის გეოპოლიტიკურ სივრცეში. მოცემული თემის ამომწურავი გაანალიზებისა და შესწავლისათვის გამოვიყენე: სინთეზისა და ანალიზის მეთოდი, ფაქტების შეჯერება, შეჯამებისა და დასკვნების გამოტანის მეთოდი. თემის სიღრმისეული განხილვისათვის ნაშრომი დაყოფილი მაქვს გარკვეულ თავებად სადაც დეტალურად განვიხილავ სხვადასხვა ფაქტებსა და მოვლენებს. მოცემული გარემოება კი თემის ამომწურავად განხილვის საშუალებას იძლევა.

თავი I. სამხრეთ კავკასიის რეგიონის მოკლე მიმოხილვა და მნიშვნელობა დასავლეთისათვის

1.1 კავკასიის მდებარეობა, კასტორიუსის რუკა, რეგიონის მოკლე ისტორია

კავკასია თავისი გეოპოლიტიკური თვალსაზრისით ძალიან მნიშვნელოვან ადგილს იკავებს თანამედროვე მსოფლიოში. კავკასია წარმოადგენს ევროპისა და აზიის კონტინენტების შემაერთებელ ხიდს, რომელიც მოქცეულია შავსა და კასპიის ზღვებს შორის.

მთების განლაგება შავსა და კასპიის ზღვებს შორის მრავალფეროვან რელიეფს ქმნის, რაც ადამიანებს უძველესი დროიდან იზიდავს. განედურად გადაჭიმული დაახლოებით 1100 კმ სიგრძის კავკასიონის მთავარი ქედი დიდი ბარიერია და კავკასიას ორ ნაწილად ყოფს: ჩრდილოეთის ვრცელი სტეპები, სადაც კონტინენტური ჰავის გავლენა იგრძნობა, კონტრასტს ქმნის სამხრეთ კავკასიის შედარებით მცირე დაბლობებთან და ხეობებთან, რომლებიც სხვადასხვა ზომის ნალექების მქონე რბილი კლიმატით ხასიათდება. უკიდურეს სამხრეთ ნაწილში, სომხეთ-თურქეთის საზღვართან, მდებარეობს უფრო კონტინენტური ჰავის მქონე მცირე კავკასიონის ვულკანური

რეგიონები, საკმაო ნაცოფიერებით გამორჩეული მაღალი ზეგნებით. (ჟან რადვანი, ნიკოლოზ ბერუჩაშვილი, „ატლასი“ ბაკურ სულაკაური, გვ.12).

კავკასიის საზღვრებისა და მისი ევროპისა თუ აზიისთვის მიკუთვნების საკითხი გაუთავებელი კამათის თემაა, რაც საუკუნეების განმავლობაში იწვევს დაპირისპირებას მეცნიერული თვალსაზრისით. დღეისათვის არსებობს ხუთი ყველაზე გავრცელებული თვალსაზრისი:

1. ზოგი მკვლევარი საზღვარს აზიასა და ევროპას შორის ავლებს ყუმა-მანიჩის ღრმულის გასწვრივ, რომელიც გეოლოგიურ წარსულში შავ და კასპიის ზღვებს აერთებდა. ამ კონცეფციის თანახმად, კავკასიის ქედისა და მისი ჩრდილო მთისწინეთის ერთობლიობა აზიის ნაწილს წარმოადგენს.
2. სხვებმა ეს მიჯნა გაავლეს ირანთან და თურქეთთან სამხრეთ კავკასიის სახელმწიფოების პოლიტიკურ საზღვარზე და მთელი კავკასია ევროპას მიაკუთვნეს.
3. ბევრი გეოგრაფისთვის ეს ზღვარი ემთხვევა კავკასიონის მთავარი ქედის თხემს, ძირითად კლიმატურ და ჰიდროგრაფიულ წყალგამყოფს. ასეთ შემთხვევაში რეგიონი ნაწილდება ევროპასა და აზიას შორის, თუმცა პოლიტიკური საზღვრები არ ემთხვევა ფიზიკურ საზღვარს, ჩრდილოეთ ფერდობზე მდებარეობს აზერბაიჯანის ნაწილი და საქართველოს პროვინციები - ხევი, პირიქითა ხევსურეთი და მთა-თუშეთი, ქედის სამხრეთ ფერდობის ნაწილი, მდინარე ფსოუს დასავლეთით რუსეთის შემადგენლობაშია.
4. ჰეროდოტეს თანახმად ევროპასა და აზიას შორის საზღვარს მდინარე რიონი და მდინარე მტკვარი ქმნიან. სინამდვილეში ორივე მდინარე ადვილი გადასალახავია და მათ ორივე მხარეს მდებარე კოლხეთის დაბლობი, შიდა ქართლის ხეობა და მტკვარ-არაქსის დაბლობი საკმაოდ ერთგვაროვან მთლიანობას წარმოადგენს.
5. ზოგიერთი ფიზიკო-გეოგრაფი კრიტერიუმად გვთავაზობს ბუნებრივი გარემოს ელემენტებს. მათი აზრით, მაგალითად, სომხეთის მაღალი ვულკანური ზეგნები და მათი ფერდობები მცირე აზიას განეკუთვნება, ხოლო პონტოს ქედის შავი ზღვისპირა

დატენიანებული მთის წინები და ელბურსის ქედის ასევე დატენიანებული ჩრდილოეთი ფერდობი (ირანში, კასპიის ზღვის პირას)-ევროპას. (უან რადვანი, ნიკოლოზ ბერუჩაშვილი „კავკასიის გეოპოლიტიკური ატლასი“, ბაკურ სულაკაურის გამომცემლობა, გვ. 6.).

მოცემული გვაქვს სხვადასხვა მკვლევარისა თუ გეოგრაფის შეხედულებები, ეს შეხედულებები უნდა ეყრდნობოდეს ფიზიკურ, ან პოლიტიკურ კრიტერიუმებს და არ ითვალისწინებს თავად ხალხების მისწრაფებებს, ძირითადი განმსაზღვრელი როგორც ჩანს პოლიტიკური ფაქტორი რჩება, უნდა ავლნიშნოთ ის ფაქტიც რომ ზოგიერთ თანამედროვე კლასიფიკაციაში სამხრეთ კავკასიის სამი ქვეყანა 1991 წლიდან ხელახალი დამოუკიდებლობის მოპოვების შემდეგ ახლო აღმოსავლეთის ქვეყნებად განიხილება მაგრამ ამ ყველაფერს, ამ ქვეყნებისათვის ხელი არ შეუშლია ევროპის საბჭოში მიღებისა და ევროპულ კავშირთან „ახალი სამეზობლო პოლიტიკის“ პროგრამაში ჩართვისათვის.

ძირითადად კავკასიის რეგიონის საგარეო პოლიტიკა ორი მიმართულებით ვითარდებოდა: 1. პოლიტიკური და დიპლომატიური ურთიერთობები კავკასიის რეგიონს შიგნით, კავკასიის ქვეყნებში. ეს თავისთავად მნიშვნელოვანი პრობლემა იყო. როგორც უკვე განვიხილეთ, კავკასია ხასიათდება დიდი სიჭრელით თუ რელიგიური თვალსაზრისით, სოციალური თუ კულტურული დონის მიხედვით და ცხადია, შიდაკავკასიური პრობლემები უხვად იყო ისტორიის მთელ მანძილზე. ამდენად, პირველი რიგის ამოცანა სწორედ შიდაკავკასიური მშვიდობა იყო. 2. საგარეო ურთიერთობები რეგიონს გარეთ მდებარე ქვეყნებთან: რომის იმპერიასთან, ირანთან, ბიზანტიასთან, ოსმალეთთან, ევროპის, აზიის და აფრიკის სხვა ქვეყნებთან. (როინ მეტრეველი, კავკასიური ცივილიზაცია, გამომცემლობა არტანუჯი, თბილისი 2007).

ზემოთ მოყვანილი ფაქტებიდან გამომდინარე თამამად შეგვიძლია ვთქვათ რომ კავკასიის რეგიონი უმნიშვნელოვანესი ტერიტორიაა თავისი გეოპოლიტიკური მდგომარეობით და მისი პოლიტიკური მისწრაფებები ძირითადად დამოუკიდებელია კავკასიის ქვეყნების პოლიტიკურ ტრადიციებზე.

რაც შეეხება სამხრეთ კავკასიას, იგი (კავკასიის შემადგენელი ნაწილი) იგივე გეოგრაფიული მხარეა ევროპისა და აზიის შესაყართან, კავკასიონის მთავარი წყალგამყოფი ქედის სამხრეთით მდებარე ნაწილი კავკასიისა. იგი მდებარეობს კავკასიონის ქედის სამხრეთით შავ ზღვასა და კასპიის ზღვას შორის. სამხრეთ კავკასიას განეკუთვნება კავკასიონის სამხრეთი კალთის უმეტესი ნაწილი. კოლხეთისა და მტკვრის მთავარშორისო ბარი, სამხრეთ კავკასიის მთიანეთი, თალიშის მთები და ლენქორანის დაბლობი. სამხრეთ კავკასიის ტერიტორიაზე მდებარეობს სამი სუვერენული სახელმწიფო: აზერბაიჯანი (უმეტესი ნაწილი), საქართველო, სომხეთი. („სამხრეთ კავკასია“ ვიკიპედია).

სამხრეთ კავკასია თავისი სტრატეგიული მდებარეობით უმნიშვნელოვანეს რეგიონს წარმოადგენს და ამიტომაც უდიდეს ყურადღებას იპყრობს. სამხრეთ კავკასიაში მიმდინარე პოლიტიკური პროცესები საკმაოდ დიდი დინამიურობით ხასიათდება. იგი საკმაოდ ბევრი განსხვავებული ქვეყნის ინტერესების თანხვედრის ადგილია. აქ იკვეთება არა მხოლოდ შავი და კასპიის ზღვების აუზის ქვეყნების არამედ ევროპის, აზიისა და ხშირად აფრიკის ქვეყნების სტრატეგიული და ეკონომიკური შეხედულებებიც.

სამხრეთ კავკასიის რეგიონი სხვადასხვა ფაქტორის გათვალისწინებით საკმაოდ სამართლიანად არის მიჩნეული (სარკინიგზო, საჰაერო და ზოგადად საკომუნიკაციო კუთხით) „დერეფნად“. ამ ყველაფრის გათვალისწინებით შეგვიძლია თამამად ვთქვათ რომ კავკასიაში არსებული მდგომარეობა მნიშვნელოვან ზეგავლენას ახდენს არამარტო მოცემული რეგიონის ქვეყნებზე არამედ მსოფლიო ტრანსრეგიონალურ პროცესებზეც მათ შორის ევროატლანტიკურ სივრცეში არსებულ მდგომარეობაზეც.

მთლიანი კავკასია იყოფა ორ სუბ რეგიონად, ჩრდილოეთ და სამხრეთ კავკასიად. სამხრეთ კავკასია მიუხედავად იმისა რომ ჩრდილოეთ კავკასიასთან შედარებით ნაკლებ ტერიტორიას მოიცავს. იგი გამოირჩევა მოსახლეობის მაღალი სიმჭიდროვით და განვითარებული მეცნიერულ-ტექნიკური პოტენციალით.

სამხრეთ კავკასია მიმდინარე პოლიტიკური მდგომარეობით ერთ-ერთ ყველაზე ცხელ წერტილს წარმოადგენს. რეგიონში მწვავედ დგას რუსული, ქართული, სომხური, თურქული, აზერბაიჯანური და ზოგადად დასავლური ინტერესების თანხვედრის პრობლემა, ეს კი ხშირ შემთხვევაში საკმაოდ არასასურველ შედეგებამდე მიდის. მსოფლიო პოლიტიკურ ლიტერატურაში ტერმინი „სამხრეთ კავკასია“ ახალი დამკვიდრებულია, ეს მოჰყვა საბჭოთა კავშირის დაშლას, შედეგად საქართველომ, სომხეთმა და აზერბაიჯანმა დამოუკიდებლობა აღიდგინეს რამაც რეგიონში სერიოზული გეოპოლიტიკური ცვლილებები გამოიწვია.

სამხრეთ კავკასია ერთგვარად პოტენციური დერეფანია რომელზეც შესაძლებელია გაიაროს ცენტრალური აზიისა და კასპიის აუზის ქვეყნებში არსებულმა რესურსებმა. ისტორიულად სწორედ სამხრეთ კავკასიაა ის რეგიონი რომელზეც გადიოდა აბრეშუმის გზა. დღეისათვის არსებობს პროექტი ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზა, რომელიც პირდაპირ დააკავშირებს სამ ქვეყანას ერთმანეთთან (თურქეთს, საქართველოს, აზერბაიჯანს) და შექმნის უნიკალურ საშუალებას რათა მაქსიმალურად მოკლე დროში მოხდეს კავშირი ევროპულ ან აზიურ ქვეყნებთან. თავად ქვეყნების შიგნით კი საგზაო მაგისტრალების მონესრიგებამ და სასაზღვრო პუნქტების გამართვამ კიდევ უფრო შეუწყო ხელი სამხრეთ კავკასიის ქვეყნების დაახლოებას და საერთაშორისო ეკონომიკური ურთიერთობის ჩამოყალიბებას.

რაც შეეხება ურთიერთობას აღმოსავლეთსა და დასავლეთს იგივე ევროპასა და აზიას შორის, უძველესი პერიოდიდან დაიწყო, ამის დასტურად შეგვიძლია მოვიშველიოთ არაერთი არქეოლოგიური აღმოჩენა რომლებიც თარიღდება ძვ.წ.-ის მე-3 და მე-2 ათასწლეულებით. ამ პერიოდში მნიშვნელოვნად გაიზარდა ალებ-მიცემობა და სავაჭრო ურთიერთობებში ჩაება ევროპისა და აზიის ისეთი ქვეყნები რომლებსაც აქამდე არანაირი სავაჭრო ურთიერთობა არ გააჩნდათ. (ძვ.წ. მე-6 მე-5 სს).

საკმაოდ გვიან, ე.წ. ელინისტურ ხანაში (ძვ.წ. მე-4, პირველი სს) და ჩვენი წელთაღრიცხვის დასაწყისში, ამიერკავკასიაში არსებობდა ერთ-ერთი ყველაზე

მნიშვნელოვანი მაგისტრალი, იგი ინდოეთს აკავშირებდა ხმელთაშუა ზღვის ქვეყნებთან. ამიერკავკასიის ტერიტორიაზე ეს მაგისტრალი იწყებოდა კასპის ზღვიდან, მოყვებოდა მტკვარს, გადაივლიდა ლიხის ქედზე და ყვირილა რიონით ფოთში ჩადიოდა.

408-9 წწ-ში ბიზანტიის კეისრებმა, ჰონორიუსმა და თეოდოსმა გამოსცეს ედიქტი „საბაჟო მეთვალყურეობის შესახებ“. მოცემული ედიქტის მიზანი იყო ირანსა და ბიზანტიას შორის სავაჭრო ურთიერთობის დარეგულირება. ედიქტში მოცემული იყო რომ ირანსა და ბიზანტიას შორის სავაჭრო ოპერაციების განხორციელება დაშვებული იყო მხოლოდ სამ სასაზღვრო ქალაქში, მათ შორის ერთ-ერთი იყო „არტაშატი“, რომელიც სომხეთის უძველესი დედაქალაქი იყო, მდ. არაქსის ნაპირას. მკვლევარები ვარაუდობენ რომ ედიქტი გამოიცა 387 წლის შეთანხმების შედეგად, რომლის მიხედვითაც, ირანმა და ბიზანტიამ თავიანთი გავლენის სფეროები გაინაწილეს იმდროინდელ მსოფლიოში და მათ შორის ამიერკავკასიის ტერიტორიაზეც. ეს ყველაფერი კი ნათლად მიუთითებს იმაზე რომ ამიერკავკასიას იმ დროსაც უდიდესი მნიშვნელობა ჰქონდა აღმოსავლეთსა და დასავლეთს შორის არსებულ ვაჭრობაში.

როდესაც არტაშატს ვამბობთ ეს იმას არ ნიშნავს რომ ჩრდილოეთ იმიერ კავკასია, მონაწილეობას არ ღებულობდა სავაჭრო ურთიერთობებში და მონყვეტილი იყო საერთაშორისო მაგისტრალებს. არამედ მხოლოდ იმის დასტურია რომ მთლიანად ამიერკავკასიური სატრანზიტო ვაჭრობა სომხეთის დედაქალაქ არტაშატის საშუალებით იყო მიერთებული ბიზანტიასთან და ირანთან. ამის დასტურად შეგვიძლია მოვიშველიოთ ისეთი შესანიშნავი გეოგრაფიის ძეგლი როგორცაა „კასტორიუსის რუკა“ იგივე „ტაბულა პევეტინგერიანა“.

კასტორიუსის რუკა შექმნა რომაელმა გეოგრაფმა კასტორიუსმა მე-4 საუკუნის მეორე ნახევარში. მოცემული რუკა აღმოჩენილ იქნა 1501 წელს და იგი ინახებოდა სიძველეთამცოდნის კონრად პევეტინგერის ბიბლიოთეკაში. სწორედ პევეტინგერის ბიბლიოთეკის წყალობით გახდა იგი მთელი მსოფლიოსათვის ცნობილი. იმის

გამო რომ კასტორიუსი ინახებოდა პევეტიგერის ბიბლიოთეკაში მას მოიხსენიებენ როგორც „პევეტიგერის ტაბულას“. „tabula pevtingeriana“.

კასტორიუსის მიერ შექმნილი რუკა თავდაპირველად გამოსახული იყო პერგამენტის 12 ფურცელზე იგივე სეგმენტზე და შესრულებული იყო ფერადი საღებავის გამოყენებით. სეგმენტები გადაბმულია ერთ ზოლად წებოს გამოყენებით. აღსანიშნავია ის გარემოებაც რომ მოცემული სეგმენტებიდან პირველი სეგმენტი ჩვენამდე არ მოღწეულა. ვინაიდანაც კასტორიუსის რუკა ერთ გრძელ ზოლს წარმოადგენს, მასზე მოცემული მსოფლიო წგრძელებულად და ძალზე დამახინჯებულად არის წარმოდგენილი. მაგრამ აქვე ისიც უნდა გავითვალისწინოთ რომ მოცემული რუკის შექმნის მიზანს წარმოადგენდა არამხოლოდ გამოსახვა არამედ „საგზაო რუკას“ ვაჭარ-მოგზაურთათვის. რუკაზე გამოსახული იქნებოდა იმ დროინდელი სავაჭრო ქალაქები, დაბები, მანძილები და სხვა მნიშვნელოვანი ინფორმაცია.

კასტორიუსის რუკა თავდაპირველად შეადგინეს მე-4 საუკუნეში მაგრამ დროთა განმავლობაში იგი თანდათანობით ზიანდებოდა და საჭირო იყო მისი ხელახლა გადახაზვა, ამ გარემოებების გათვალისწინებით გასაკვირი არ არის ის ფაქტი რომ ჩვენამდე მოღწეული რუკის ვერსია თარიღდება მე-12 საუკუნით. იმის გამო რომ რუკაზე ქალაქების სახელები ხელახლა იწერებოდა, ამიერკავკასიის ბევრი ქალაქის სახელი თანდათანობით მახიჯდებოდა. დღეისათვის ბევრმა მეცნიერმა სცადა მოცემული სახელწოდებების ხელახლა აღდგენა მაგრამ მათი უმეტესობა მაინც დაუდგენელი რჩება. მოცემული რუკის მე-10 მე-12 სეგმენტებზე მოცემულია აზიის მთლიანი კონტინენტი და მასთან ერთად ამიერკავკასიის ქვეყნებიც, მათზე არსებული სხვადასხვა სავაჭრო მაგისტრალეებითა და სავაჭრო პუნქტებით.

მე-11 სეგმენტზე გამოსახულია ქალაქი არტაქსატა იგივე არტაშატი, იგი ორი ერთმანეთზე მიდგმული კოშკის სახითაა დატანილი რუკაზე. არტაშატიდან მარჯვნივ (ივერიისა და ალბანეთისკენ) და მარცხნივ (კოლხეთისკენ) მიმართულია მაგისტრალეები რომლებზეც დატანილია სხვადასხვა სავაჭრო პუნქტები.

კასტორიუსის რუკაზე კვლევა აწარმოეს არაერთმა ცნობილმა ორიენტალისტმა და მკვლევარმა რომლებმაც მოგვცეს საკმაოდ საფუძვლიანი ვარაუდები, რუკაზე დატანილი პუნქტების შესახებ 1927 წელს. საკმაოდ ცნობილმა ორიენტალისტმა ი. მაკვარტმა აწარმოა გამოკვლევა და მისი ვარაუდით: გზა არტაშატდან მიემართებოდა ჩრდილოეთის მიმართულებით, თანამედროვე ერევან-თბილისის გზატკეცილის მიმართულებით.

მოგვიანებით მოცემული მაგისტრალის მიმართულებების დადგენა ს. ერემიანმა სცადა. მისი ვარაუდით „შემოვლითი გზა“ მიდიოდა მტკვრის მარჯვენა ნაპირზე აღმოსავლეთისაკენ, გზა გაივლიდა თაუმს, შამქორს, განჯას და მინგეჩაურთან გადაინაცვლებდა მტკვრის მარცხენა ნაპირზე.

კასტორიუსის რუკაზე დატანილია ასევე კიდევ ერთი სავაჭრო მაგისტრალი, რომელიც სევასტოპოლს (სოხუმს) აკავშირებდა ბიზანტიის აღმოსავლეთ პროვინციებთან და ტრაპეზუნტთან. იგი სევასტოპოლიდან იწყებოდა, ფაზისის (დღევანდელი ფოთის) გავლით შავი ზღვის ნაპირს მიყვებოდა და აღწევდა ტრაპეზუნტში.

ზემოთ მოცემული გვაქვს სხვადასხვა მკვლევარისა თუ ორიენტალისტის მოსაზრებები და კვლევები სავაჭრო მაგისტრალის მდებარეობებისა და მიმართულებების შესახებ რომლებიც ლოგიკურად არის დასაბუთებული, აქვე ისიც უნდა აღვნიშნოთ რომ თითქმის ყველა მკვლევარის მიერ გამოთქმული მოსაზრებები მაგისტრალის მიმართულების შესახებ ერთმანეთს ემთხვევა.

კასტორიუსის რუკის შედგენის ზუსტი თარიღი მართალია ჩვენთვის ცნობილი არ არის მაგრამ შესაძლებელია მიახლოებით, რუკის შედგენის თარიღის დადგენა, საქმე ის არის რომ რუკაზე თბილისი არ არის აღნიშნული არამც თუ დედაქალაქის, არამედ რიგითი ქალაქის ნიშნითაც კი, რაც მე-4 საუკუნის მეორე ნახევრის შემდეგ შეუძლებელი იქნებოდა. აქედან გამომდინარე კასტორიუსის რუკა ამაზე უწინარეს ვითარებას უნდა ასახავდეს.

კასტორიუსს რუკის შედგენისას გამოყენებული აქვს საკმაოდ ძველი, მე-2 საუკუნის დასაწყისის წყაროებიც კი, რასაც ნათლად ადასტურებს ის ფაქტი რომ, ივერიის ანუ ქართლის სამეფოს დედაქალაქად რუკაზე წარმოდგენილია არა მცხეთა, არამედ მის პირისპირ, მტკვრის მარჯვენა მხარეს მდებარე არმაზციხე.

კასტორიუსის რუკაზე ნათლად არის წარმოდგენილი ის რომ და ამიერკავკასია კერძოდ საქართველოს ტერიტორია, გარკვეული დროის მანძილზე მე-4 მე-3 საუკუნეებში დაკავშირებული იყო ცივილიზებულ სამყაროსთან სავაჭრო მაგისტრალების საშუალებით. ამავე დროს ინტენსიურად იღებდა მონაწილეობას აღმოსავლეთსა და დასავლეთს შორის მიმდინარე გაცხოველებულ ვაჭრობაში.

ამიერკავკასიას კერძოდ კი საქართველოსა და სომხეთს, დიდი მნიშვნელობა ჰქონდა ევროპისა და აზიის ვაჭრობისათვის როგორც სატრანზიტო ტერიტორიას. და ეს ქვეყნებიც აქტიურად მონაწილეობდნენ ეკონომიკურ ურთიერთობებში ევროპასა და აზიას შორის.

მე-9 საუკუნის მეორე ნახევრიდან ამიერკავკასია კვლავ დაიქსელა სავაჭრო მაგისტრალებით, რომლებიც აკავშირებდნენ არა მხოლოდ ბალტიის პირეთს არაბულ სამყაროსთან, არამედ ბიზანტიასაც აკავშირებდნენ ინდოეთთან.

არაერთი თანამედროვე ისტორიკოსი მიგვითითებს იმ ფაქტზეც რომ საქარავნო ვაჭრობა განვითარებული იყო ამიერკავკასიის ისეთ ქალაქებშიც როგორცაა: თბილისი, დმანისი და განძა. მოცემული ქალაქებიდან ყველაზე მნიშვნელოვან ეკონომიკურ ცენტრს დმანისი წარმოადგენდა და დმანისიდანაც ისევე როგორც ყარსიდან და ბარდავიდან, აბრეშუმი გაჰქონდათ ერანში.

იმის დასტურად რომ საქართველო და სომხეთი ძლიერად იყო ჩართული საერთაშორისო სავაჭრო ურთიერთობებში, შეგვიძლია მოვიშველიოთ ნ. მარის მიერ წარმოებული არქეოლოგიური გათხრები, სომხეთის ძველ დედაქალაქ ანისში. ნ. მარის გათხრების შედეგად ასკვნიდა რომ სწორედ ანისზე გადიოდა მნიშვნელოვანი სავაჭრო მაგისტრალი და ანისი გადაიქცა საერთაშორისო სავაჭრო ცენტრად აღმოსავლეთსა და დასავლეთს შორის, მე-12 მე-13 საუკუნეებში.

ზემოთ განხილული ფაქტებიდან გამომდინარე შეგვიძლია ვიმსჯელოთ იმ გარემოებაზე რომ ამიერკავკასიას მართლაც მნიშვნელოვანი ადგილი ეკავა აღმოსავლეთსა და დასავლეთს შორის მიმდინარე სავაჭრო ოპერაციებში და იგი წარმოადგენდა ერთგვარ დერეფანს აღმოსავლეთსა და დასავლეთს შორის.

1.2. სამხრეთ კავკასიის როლი და მნიშვნელობა ევროკავშირისთვის და დასავლეთისთვის

კავკასია არა მხოლოდ ევრაზიული სუპერკონტინენტის ძალზე ეგზოტიკური რეგიონია არამედ მსოფლიო ანთროპოლოგიური პროცესის ერთ-ერთი უძველესი არეალიც არის. იგი თავისი ბუნებრივი პირობებით და ნაირფეროვნებით არაჩვეულებრივი ეგზოტიკური ხორბლით, იშვიათი პოლიეთნიკურობით უმდიდრესი ისტორიული წარსულით, რელიგიური სიჭრელითა და განუმეორებელი ეგზოტიკური კოლორიტით ოდითგანვე წარმოადგენდა უამრავ მწერალთა და მოგზაურთა ცხოველი ინტერესის საგანს. სწორედ ამიტომაც ანტიკური ეპოქიდან დაწყებული დღემდე კავკასია სარგებლობს დედამიწის ერთ-ერთი უძველესი, კულტურული ტრადიციების, სხვადასხვა ეთნოსებისა და კონფესიების უნიკალურ ნაზავს.

კავკასიის უდიდეს მნიშვნელობაზე საუბრობდნენ ძველი ბერძენი, რომაელი, სპარსი თუ არაბი მწერლები, ისინი კავკასიონის ქედს მაღალგანვითარებული წინა აზიური ცივილიზაციისა და აღმოსავლეთ ევროპის გამმიჯნავ ბუნებრივ ზღუდედ განიხილავდნენ.

ამავე კავკასიის შავი ზღვის სანაპიროსკენ მიისწრაფოდნენ ლეგენდარული არგონავტები, კავკასიის ამგვარ პოპულარობას ძირითადად განაპირობებდა ის გარემოება რომ ანტიკური ეპოქის ლიტერატურაში ხშირად ვხვდებით შეხედულებებს კავკასიონის ქედზე როგორც ყველაზე მაღალ მწვერვალზე ევროპისა და აზიის შესაყართან.

შეგვიძლია მოვიყვანოთ მაგალითები ძველი აღთქმიდანაც, ბიბლიური ვერსიის თანახმად სწორედაც კავკასიის სამხრეთ ნაპირ-ყურეებთან აღმართულ დიდ

არარატის მწვერვალზე დაენება დავანება საკმაოდ ცნობი, ადამიანთა მხსნელად შექმნილ ნოეს კილობანს, ძველი ბერძნების მითოლოგიის თანახმადაც სწორედ კავკასიონის ერთ-ერთ უზარმაზარ მწვერვალზე იქნა მიჯაჭვული ზევსის მიერ ტიტანი, პრომეთეც, რომელიც გმირმა ჰერაკლემ გამოიხსნა 1000 წლის შემდეგ.

კავკასია მსოფლიო სივრცეში მნიშვნელოვანი არეალია არა მხოლოდ ფიზიკური არამედ პოლიტიკური ფაქტორითაც, იგი საკმაოდ განთქმულია მსოფლიო მწერლების ნაშრომებში და ასევე არაერთ ლეგენდაში. კავკასიის უდიდეს მნიშვნელობაზე საუბრობდნენ არაერთი მსოფლიოში ცნობილი მწერალი მათ შორის ჰეგელიც. ჰეგელი ამბობს: „კავკასიურ რასაში აღწევს გონი აბსოლუტურ იგივეობას თავის თავთან, მსოფლიო პროგრესი მხოლოდ კავკასიური რასის გზით იწყება“. ჰეგელის ეს სიტყვები ნათლად გვიხატავს იმას თუ რამდენად მნიშვნელოვანი ადგილი უკავია კავკასიის რეგიონსა და მოსახლეობას მსოფლიოს ცივილიზებული სამყაროს განვითარებაში.

როგორც უკვე აღვნიშნეთ კავკასია წარმოადგენს ხიდს ევროპასა და აზიას შორის, ამ კავშირს გააჩნია გარკვეული ვექტორები, რომლებსაც აქვთ როგორც აღმოსავლეთ დასავლეთის, ასევე ჩრდილოეთ სამხრეთის მიმართულებები. სწორედ ამ ფაქტორებზეა განლაგებული როგორც სავაჭრო საქარაფნო გზები ასევე ისტორიული სამხედრო გზები და ამავე ვექტორებს მოჰყვება ე.წ. „აბრეშუმის გზაც“. აბრეშუმის გზა ხან სამხრეთიდან ჩრდილოეთისაკენ ხან კი ჩრდილოეთიდან სამხრეთისაკენ ატარებდა კავკასიის გადამკვეთ ჯარებსა და ქარაფნებს.

ამიერკავკასია თავისი გეოგრაფიული მდებარეობითა და რელიეფების მრავალფეროვნებით ყოველთვის იზიდავდა უცხოელ მოვაჭრეებს და ფრიად მნიშვნელოვანი ადგილი ეკავა მსოფლიო სავაჭრო სივრცეში. სწორედ ამიერკავკასიაზე გადიოდა უდიდესი საქარაფნო გზა რომელიც „აბრეშუმის გზის“ სახელითაა ცნობილი და მას თითქმის 2 საუკუნის ისტორია აქვს. აბრეშუმის გზა ჩინეთიდან მიემართებოდა ცენტრალურ აზიამდე ირანის, შუა აღმოსავლეთის, სამხრეთ კავკასიისა და ბიზანტიის გავლით რომამდე აღწევდა.

დიდი აბრეშუმის გზა შავი ზღვის გამოყენებით გადიოდა ევროპაში, აფრიკაში და ატლანტის ოკეანის საშუალებით ჩრდილოეთ და სამხრეთ ამერიკაში, ეს გზა მნიშვნელოვნად ამცირებდა საზღვაო და სახმელეთო გზას იაპონიიდან და ჩინეთიდან ევროპამდე და ამერიკამდე.

დიდი აბრეშუმის გზის ისტორია ამოუწურავი და მნიშვნელოვანია. იგი თითქმის ნახევარ მსოფლიოს მოიცავს და იშლება: ისლამის, ქრისტიანობის, ინდუიზმის, ბუდიზმის, მაზდეანობის და სხვა რელიგიათა გეოგრაფიულ არეალში.

მას შემდეგ რაც საერთაშორისო ვაჭრობას ჩაეყარა საფუძველი ძვ. წ. აღ. მე-8 საუკუნეში, დასავლეთისა და აღმოსავლეთის ქვეყნებს შორის გაიზარდა სავაჭრო კონტაქტები, ხოლო ძვ. წ. აღ. მე-4 მე-3 საუკუნეებიდან ვაჭრობამ ფართო ხასიათი მიიღო. სწორედ ამ პერიოდში წარმოიშვა სავაჭრო-სატრანსპორტო გზა, რომელიც ჩინეთსა და ინდოეთში იწყებოდა. უძველესი ავტორების გადმოცემით, ეს გზა შუა აზიიდან სანაოსნო იყო. მდ. ოქსოსით-კასპიის ზღვით-მტკვრის-სურამის უღელტეხილის გავლით-მდინარე თაზისი (რიონი) ქ. თაზისამდე (ფოთი) აღწევდა.

ძველი ბერძენი გეოგრაფი სტრაბონი გვიხასიათებს რომ, ერთი გზა შავი ზღვიდან მდინარე თაზისის აყოლებით და ციხე-სიმაგრე სარაპანისზე (შორაპანი) გავლით მიდიოდა იბერიაში, კერძოდ კი მის დედაქალაქ მცხეთაში.

არსებობდა მეორე ისტორიული გზაც, რომელიც კასპიის ალბანეთიდან (დღევანდელი აზერბაიჯანი) შემოდიოდა კავკასიის იბერიაში.

მესამე გზა არმენიიდან, დღევანდელი სომხეთიდან კავკასიის იბერიაში შემოსასვლელი გზა იყო, ეს გზა მტკვრის ვიწრობზე გადიოდა.

მეოთხე გზა კი თერგის ხეობით და მდინარე არაგვის გაყოლებით მოემართებოდა ჩრდილოეთის მომთაბარე ქვეყნებიდან, დარიალის ალანთა კარიდან კავკასიის იბერიის დედაქალაქ მცხეთამდე. ეს ოთხი ისტორიული გზა თავს იყრიდა ქართლის დედაქალაქ მცხეთაში.

მოცემული გზებიდან ჩვენთვის ყველაზე მნიშვნელოვანია ის გზა რომელიც გეოგრაფოსის სტრაბონის შრომებში გვხვდება, მისი მონაცემებით, იბერიასა და

კოლხეთში გზა ინდოეთიდან და ჩინეთიდან მოდიოდა, რომელიც იყო საერთაშორისო მნიშვნელობის გზა და სწორედ ამ გზიდან იწყება დიდი აბრეშუმის გზის ისტორია. აბრეშუმის გზა ჩინეთში ხინძიანში იწყებოდა და ქალაქ ღუნხუნიდან ორ განშტოებად მიემართებოდა დასავლეთისაკენ.

დიდი აბრეშუმის გზა არამხოლოდ სავაჭრო გზა იყო არამედ მას უდიდესი პოლიტიკური და სამხედრო დანიშნულებაც ჰქონდა. ხშირ შემთხვევაში აბრეშუმის გზაზე მიმავალ ქარავნებს თან მიჰყვებოდნენ: ელჩები, დესპანები, დიპლომატიური მხარეები...

მე-2 საუკუნიდან მე-15 საუკუნემდე აბრეშუმის გზა ერთადერთი ალტერნატიული საქარავნო გზა იყო, ვიდრე საქარავნო მაგისტრალს აღმოაჩენდნენ. აბრეშუმის გზა ეს არის მარშუტი, რომელიც აერთიანებს: საქართველოს, აზიბაიჯანს, სომხეთს, ირანს, თურქეთსა და ცენტრალური აზიის ქვეყნებს.

ამიერკავკასიას უდიდესი მნიშვნელობა ენიჭება პოლიტიკურ სივრცეში და ამიერკავკასიის სამი სახელმწიფო: საქართველო, აზიბაიჯანი და სომხეთი შეიძლება ითქვას რომ შეიქმნენ ისტორიულად ჩამოყალიბებულ ერების საფუძველზე. სწორედ ამ ქვეყანათა არსებობით განისაზღვრება კავკასია როგორც ევრაზიის გეოპოლიტიკური სივრცის განუყოფელი ნაწილი.

თავი II. სამხრეთ კავკასიის რეგიონში განხორციელებული პროექტები

2.1. დიდი აბრეშუმის გზის აღორძინების იდეა

მე-20 საუკუნის მეორე ნახევარში ჩაისახა იდეა მსოფლიო აბრეშუმის გზის (იგივე ოქროს სანძისის გზის) აღორძინება. აბრეშუმის გზასთან დაკავშირებით ედვარდ შევარდნაძემ დაწერა წიგნი „დიდი აბრეშუმის გზა“ სადაც გვიხასიათებს რომ: „ეს იდეა ევროკავშირს, აგრეთვე, გარკვეულწილად ამ სტრუქტურების ავტორსაც ეკუთვნის“.

„TRACECA-ს“ (ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანზიტო დერეფანი, საერთაშორისო თანამშრომლობის პროგრამა ევროპის კავშირსა და პარტნიორ ქვეყნებს შორის. ევროპისა და აზიის ქვეყნებს შორის ტვირთის გადაზიდვისა და მგზავრების გადაყვანის ერთიანი სისტემა. რომელიც უზრუნველყოფს ამ რეგიონის სახელმწიფოთა შორის ეკონომიკურ, პოლიტიკურსა და კულტურულ ურთიერთობათა განვითარებას.) - აღორძინებას ძირითადად საფუძველი ჩაუყარა ევროკავშირმა და განსაკუთრებით კი ევროკომისიის საგარეო ურთიერთობათა დირექტორატის საქმიანმა საერთაშორისო აქტივობამ. აქვე ედუარდ შევარდნაძე საუბრობს TRACECA-ს მონაწილე ქვეყნების პრეზიდენტების და სახელმწიფო მეთაურების დიდ დამსახურებაზე: აბრეშუმის გზის აღორძინებას მხარი დაუჭირა არაერთი ქვეყნის ლიდერმა, მათ შორის არიან: აზიისა და აფრიკის პრეზიდენტი ჰაიდარ ალიევი, ცენტრალური აზიის ყველა ქვეყანა, „ძალიან საინტერესოა ყაზახეთის პრეზიდენტის - ნურსულთან ნაზარბაევის ყურადღიანი დამოკიდებულება, მნიშვნელოვანია ამ საკითხისადმი ყირგიზეთის პრეზიდენტის ასკარ აკაევის მიდგომაც. დიდი აბრეშუმის გზის აღორძინების საქმეში მნიშვნელოვანი ნაბიჯი იყო აგრეთვე თურქმენეთის პრეზიდენტის სათარმურატ ნიაზოვის ინიციატივით ხელმოწერილი ტრანზიტის ხელშეწყობის სახელმწიფოთაშორისი შეთანხმება. მნიშვნელოვანი გარემოება იყო უმაღლეს დონეზე შეხვედრა აზიისა და სომხეთის წარმომადგენლებისა, კერძოდ კი სომხეთის დელეგაციის ჩამოსვლა ბაქოში პრეზიდენტ ალიევის ინიციატივით და ა.შ.

ტრასეკა მნიშვნელოვანი პროექტია სახელმწიფოთაშორისი ვაჭრობის აღდგენის საქმეში, ამიტომაც TRACECA-ს სულისჩამდგმელი არავის უკარგავს დამსახურებას ვინც კი ძალდაუტანებლად მიიღო მონაწილეობა ამ სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანი პროექტის განხორციელებაში, ეს იქნება პიროვნება თუ რაიმე ორგანიზაცია. ვინაიდანაც ტრასეკა ეს არის საკაცობრიოდ მნიშვნელოვანი პროექტი, რომელიც არავის სანინააღმდეგოდ არ არის მიმართული და მისი მიზანი არის მხოლოდ ერთი: დაამყაროს მშვიდობა და ხელი

შეუწყოს ურთიერთგაგებასა და სხვადასხვა სახელმწიფოთა კულტურათა დაახლოებას. (ედუარდ შევარდნაძე, დიდი აბრეშუმის გზა, თბილისი 1999).

თავდაპირველად დიდი აბრეშუმის გზის აღორძინების იდეა ე. შევარდნაძეს გაუჩნდა მაშინ როცა სსრკ-ს საგარეო საქმეთა მინისტრი იყო, მან შემოიარა მსოფლიოს იმ ქვეყნების უმრავლესობა სადაც გადის მსოფლიოს დიდი აბრეშუმის გზა: ინდოეთი, ჩინეთი, იაპონია, ცენტრალური აზიის ქვეყნები, ირანი, ევროპის, ამერიკის და ხმელთაშუა ზღვის ქვეყნები, ასევე მას უამრავი შეხვედრები ჰქონდა: საბერძნეთის, იტალიის, ისრაელის ხელმძღვანელებთან.

1990 წელს როდესაც ე. შევარდნაძე სსრკ-ს საგარეო საქმეთა მინისტრი იყო, ვლადივასტოკში გაიმართა კონფერენცია თემაზე: „აზია-წყნარი ოკეანის ქვეყნები: დიალოგი, მშვიდობა, თანამშრომლობა“. კონფერენციას ესწრებოდა ე. შევარდნაძეც და მან დასვა საკითხი დიდი აბრეშუმის გზის აღორძინების შესახებ. ეს საკითხი წამოიჭრა „ევრაზიის იდეის“ დამუშავების პროცესში, ევროპა-აზია-წყნარი ოკეანის ქვეყნების ღია პოლიტიკური, ეკონომიკური, სამართლებრივი სივრცის შექმნის მიზნით, როგორც ხალხთა საერთო სახლის იდეა, როგორც კავკასია-ევრაზიის საერთო ბაზარი. ითქვა, რომ „დიდი აბრეშუმის გზა საუკუნეების მანძილზე გზას უკეთავდა ომსა და ძალადობას“, რაც ეხმიანება ისეთ თანამედროვე კონცეფციებს, როგორცაა: „ძალდაუტანლობის ფილოსოფია“, „პანჩა შილას პრინციპები“ ბანდუნგის დეკლარაციაში, „არაძალდატანებითი მშვიდობისა და ბირთვული იარაღისგან თავისუფალი იდეები დელის დეკლარაციაში და სხვა. (ა. ცინცაძე, გ. ბალათურია. არჩევანი. დემოკრატიის მშენებლობა ტოტალიტარიზმის ეპოქაში-ედუარდ შევარდნაძის გამოცდილება. თბილისი, 2002).

ზემოთ ხსენებული კონფერენციის შემდეგ TRACECA-ს იდეას მხარი დაუჭირა მსოფლიოს არაერთმა ქვეყანამ მათ შორის არიან: აზიებიჩანი, ცენტრალური აზიის ქვეყნები, ევროკავშირში შემავალი ქვეყნები, თურქეთი, და სხვა. შემდეგ კი თანდათანობით ეს იდეა მთელი მსოფლიოსათვის ცნობილი გახდა. ტრასეკა ერთგვარად

ევრაზიის სატრანზიტო დერეფანის არის, ამიტომაც შეიძლება ითქვას ეს პროექტი მე-19 - მე-20 საუკუნის გზაგასაყარზე ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ისტორიული მოვლენაც იყო.

ტრასეკას პროექტს მხარს უჭერენ და მის განხორციელებაზე ზრუნავენ მსოფლიოს უდიდესი სახელმწიფოები და ოპრგანიზაციები. ტრასეკა ეს არის კავკასიისა და ცენტრალური აზიის ქვეყნების საშუალება ჩაერთონ მსოფლიო სავაჭრო სივრცეში და მონაწილეობა მიიღონ მსოფლიო ეკონომიკის განვითარებაში. მოცემული გზა ერთგვარად უმოკლესი გზა არის იაპონიიდან და ჩინეთიდან, ევროპამდე და ამერიკამდე. ეს გზა აგრეთვე მოკლე იქნება წყნარ ოკეანესა და ევროპას შორის არსებულ გზასთან შედარებითაც. ასევე ეს გზა გაცილებით ნაკლები იქნება სუეცის არხსა და კეთილი იმედის კონცხის გარშემო გამავალ გზებზეც. ექსპერტების აზრით მოცემული გზის საშუალებით სარგებელს ნახავს მსოფლიოს დაახლოებით 30 სახელმწიფო.

თავდაპირველად მანამ სანამ დაიგეგმებოდა ევროპასა და აზიას შორის გარკვეული ურთიერთობების ჩამოყალიბება, მანამდე ევრაზიის ურთიერთობების გათიშვას ხელს უწყობდა „ცივი ომის“ დროინდელი პოლიტიკური მდგომარეობა. ვინაიდანაც სახელმწიფოების პოლიტიკურიო სტრატეგიული ინტერესები თავისთავად გამორიცხავდა ევრაზიის დაკავშირებას კავკასიის გავლის საშუალებით, მაგრამ მას შემდეგ რაც შეიცვალა პოლიტიკური ატმოსფერო და ჩამოყალიბდა ახალი აზროვნება, წარმოიშვა: „პლანეტის როგორც საერთო სახლის“ იდეა. აქვე გაჩნდა „ახალი ევრაზიის იდეა“. ზემოთ განხილული ფაქტებიდან გამომდინარე შეგვიძლია თამამად ვთქვათ რომ ტრასეკა მხოლოდ სატრანზიტო-სატრანსპორტო გზა არ არის, როგორც მას ახასიათებენ პოლიტიკოსთა გარკვეული ჯგუფები და ფიქრობენ რომ საქართველო იქნება შარაგზა ტრანსპორტისათვის. ტრასეკა ეს არის გზა რომელიც უსაფრთხოებას და ეკონომიკურ სიკეთეს მოუტანს მთლიანად კავკასიას და საქართველოს.

ვინაიდანაც ვერც ერთი პროექტი და იდეა ვერ განხორციელდება იმის გარეშე თუ მას არ გააჩნია რაიმე მნიშვნელოვანი პოლიტიკური ან ეკონომიკური ღირებულებები. სწორედ ამიტომაც შეიძლება ითქვას რომ დიდი აბრეშუმის გზა უდიდესი კულტურული,

პოლიტიკური და მსოფლიო სტრატეგიული გეგმის ნაწილია. აქვე ექსპერტები აღნიშნავენ რომ TRACECA-ს პროექტი ეკონომიკურად მომგებიანი და პოლიტიკურად გამართლებულია.

1993 წლის მაისში ბრიუსელში ჩატარდა ევროგაერთიანების წვერი ქვეყნების, ცენტრალური აზიის (ყაზახეთი, უზბეკეთი, ტაჯიკეთი, თურქმენეთი, ყირგიზეთი) და სამხრეთ კავკასიის (საქართველო, სომხეთი აზერბაიჯანი) სახელმწიფოების კონფერენცია, რომელმაც საფუძველი ჩაუყარა TRACECA-ს პროგრამას. პროგრამა ითვალისწინებდა ევროპიდან აზიისკენ - შავი ზღვის, კავკასიის და კასპიის ზღვის გავლით, ცენტრალური აზიისა და შორეული აღმოსავლეთისაკენ სატრანსპორტო დერეფნის შექმნას. იქვე გადაწყდა, რომ ევროკავშირი დააფინანსებდა ამ პროგრამას, რადგანაც იგი განხილული იქნა ევროკავშირის გლობალური სტრატეგიის კონტექსტში. მათ შორის უმთავრესია 4 სტრატეგიული მიზანი. ამ პროექტით ევროკავშირს სურს:

1. მხარი დაუჭიროს TRACECA-ს რეგიონის დსთ-ის ქვეყნების სუვერენიტეტის განმტკიცებას, მათ პოლიტიკურ და ეკონომიკურ დამოუკიდებლობას, რათა ეფექტიანი გახდეს ამ ქვეყნების ეკონომიკის დაკავშირება მსოფლიო ბაზართან;
2. ხელი შეუწყოს ტრასეკას ქვეყნების რეგიონულ თანამშრომლობას;
3. გაიზარდოს ინვესტიციები, როგორც საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტების, ასევე კერძო საინვესტიციო რესურსების გამოყენების მიზნით, რასაც სასიცოცხლო მნიშვნელობა ავს მთელი რეგიონისათვის;
4. დააკავშიროს ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფანი ტრანსევროპულ და მაშასადამე, მსოფლიო სატრანსპორტო კომუნიკაციებთან. (ა. ცინცაძე, გ. ბალათურია, ედუარდ შვარცდნაძის გამოცდილება. თბილი, 2002).

ზემოთ განხილული ფაქტებიდან გამომდინარე შეგვიძლია თამამად ვთქვათ რომ TRACECA ეს არის სატრანსპორტო მიმართულება, უკვე არსებული გზების ალტერნატიული უმოკლესი მარშრუტი, რომლის არსებობა არცერთი ქვეყნის ინტერესებს არ არღვევს, და პირიქით იგი ერთგვარად მომგებიანიც არის ყველა ქვეყნისათვის.

ტრასეკა საკმაოდ ფართომასშტაბიანი პროექტია და უდიდეს ფინანსურ მხარდაჭერას მოითხოვს. მისი ინვესტორები იყვნენ: რეკონსტრუქციისა და განვითარების ევროპული ბანკი და მსოფლიო ბანკი. შემდგომ მათ შეუერთდა აზიის ბანკი და ისლამური განვითარების ბანკი. ტრასეკას პროექტის განხორციელებაში მონაწილეობის მიღების სურვილი გამოთქვა და მიიღო მონაწილეობა იაპონიამაც.

იაპონიის მთავრობამ გადაწყვიტა აქტიურად მიეღო მონაწილეობა დიდი აბრეშუმის გზის აღდგენის საქმეში, ამიტომაც მან შეიმუშავა, აბრეშუმის გზისა აღორძინების სპეციალური პროგრამა. იაპონიის მთავრობა აქვე აღნიშნავდა რომ დიდი აბრეშუმის გზის აღდგენა იაპონიის მხრიდან „გენეტიკური სურვილი“ იყო. და ეს გზა ხელს შეუწყობდა არამხოლოდ ვაჭრობას არამედ სხვადასხვა ინვესტიციებისა და სხვადასხვა სახელმწიფოებრივი პროექტების განხორციელებას.

1993 წლიდან TRACECA-ს პროექტზე მუშაობა უფრო აქტიურ ფაზაში შევიდა, კერძოდ მოეწყო ტრასეკას ქვეყნების დელეგაციების შეხვედრები და კონფერენციები, სადაც იგვეგმებოდა ტრასეკას პროექტის თანდათანობით განვითარების გეგმა. მოგვიანებით ტრასეკას პროექტის განხორციელებას შეუერთდნენ: მონღოლეთი და უკრაინა, აქვე შავი ზღვის რეგიონი აღიარეს პანევროპულ სატრანსპორტო არეალის შემადგენელ ნაწილად, ამავე პერიოდში ჩამოყალიბდა ტრასეკას საერთაშორისო კომიტეტი.

დიდი აბრეშუმის გზის აღორძინება მნიშვნელოვანი საერთაშორისო პროექტია, სწორედ ამიტომაც მისი აღორძინებით დაინტერესდნენ მსოფლიოს დიდი სახელმწიფოებიც: აშშ, საფრანგეთი, დიდი ბრიტანეთი, იაპონია, ჩინეთი. ტრასეკას ხელშეკრულებას უამრავი ქვეყანა შეუერთდა და 1998 წლის სექტემბერში, ბაქოში შედგა ტრასეკას პროექტში მონაწილე ქვეყნების პრეზიდენტებისა და სახელმწიფო მეთაურების შეხვედრა, სამიტზე მონაწილეობა მიიღო 13-მა საერთაშორისო ორგანიზაციამ და 32-მა ქვეყანამ. სადაც ხელი მოეწერა ტრასეკას ძირითად ხელშეკრულებებს, ტრასეკას პროექტის განვითარების შესახებ. ამავე დროს მიღებულ იქნა დოკუმენტები საბაჟო სამსახურის, საავტომობილო, საზღვაო და სარკინიგზო ტრანსპორტის შესახებ.

გამოქვეყნდა ერთობლივი კომუნიკე, ტრასეკას დასავლეთ საზღვრებად უკვე განიხილება პორტები: ბურგასი, ვარნა (ბულგარეთი), კონსტანცა (რუმინეთი), ილიჩოვსკი (უკრაინა).

1996 წელს ე. სარახსში (თურქმენეთი) ხელი მოეწერა დოკუმენტს რომლის მიხედვითაც საქართველოს, აზერბაიჯანს, თურქმენეთსა და უზბეკეთს შორის გაფორმდა სატრანზიტო გადაზიდვების რეგულირების ხელშეკრულება. რკინიგზის ტრანსპორტის საქმიანობის კოორდინაციის მიზნით. მოცემულმა გარემოებამ გარკვეულწილად კიდევ უფრო შეუწყო ხელი ტრასეკას პროექტის განხორციელებას. მოგვიანებით ამ ხელშეკრულებას შეუერთდნენ: სომხეთი, ბულგარეთი, ყირგიზეთი, რომინეთი, უკრაინა, ტაჯიკეთი. ფაქტობრივად შეგვიძლია ვთქვათ რომ სარახსის ხელშეკრულება იყო პირველი ცდა ტრასეკას საკანონმდებლო უზრუნველყოფისა.

TRACECA-ს პროექტზე როცა ვსაუბრობთ აქვე მნიშვნელოვანია მოვიხსენიოთ პროგრამა „ინოვეიტს“, რომელიც ტასისის (ტასისი-ევროკავშირის ტექნიკური დახმარების პროგრამაა, რომელიც გრანტების სახით აფინანსებს პროექტებს სხვადასხვა სფეროში. პროგრამა 1991 წელს დაიწყო და მას შემდეგ იგი აღმოსავლეთ ევროპისა და ყოფილ საბჭოთა რესპუბლიკებს შორის მოქმედი პარტნიორობისა და თანამშრომლობის ხელშეკრულების განხორციელების ფინანსური ინსტრუმენტია, ტასისის სამართლებრივ საფუძველს ევროკავშირის მინისტრების საბჭოს რეგლამენტები წარმოადგენს) განუყოფელი ნაწილია და იგი ერთგვარად ტრასეკას პროგრამის სათავეს დამდებდაც გვევლინება - „ინოვეიტს“ პროგრამა უკვე განხორციელდა ცენტრალურ აზიაში, უკრაინაში, მოლდოვაში, ბელორუსიაში და კავკასიაში. ინოვეიტს პროგრამის დახმარებითა და გაზის მილსადენების რეაბილიტაციის საშუალებით, შეისწავლეს კასპის ზღვის რეგიონიდან გაზის და ნავთობის ტრანსპორტირების შესაძლებლობა.

ტრასეკა დაკავშირებულია ტრანსევროპულ ჩრდილო-სამხრეთულ საავტომობილო მაგისტრალთან და ტრანსევროპულ სარკინიგზო მაგისტრალთან. მოცემული დერეფანი აღიარა აზიისა და წყნარი ოკეანის ქვეყნების ურთიერთთანამშრომლობის ორგანიზაციამ

(ესპათო), ისინი თვლიან რომ ტრასევა აზიურ სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურაში ინტეგრირების საუკეთესო საფუძველია.

გარდა ზემოთ მოყვანილი უდიდესი მნიშვნელობისა, ტასისმა და ტრასეკამ მოახდინა საქართველოს ეკონომიკაში არაერთი პირდაპირი ინვესტირება კერძოდ დაიწყო რკინიგზის სხვადასხვა მონაკვეთების რეკონსტრუქცია, საავტომობილო გზების მშენებლობა-აღდგენა, საქართველო-აზიისა და შავი ზღვის შემერთებელი ხიდის რეკონსტრუქცია, თბილისის აეროპორტის რეკონსტრუქცია, საქართველოს პორტების რეაბილიტაცია, ბათუმსა და ფოთში საბორნე ნავმისადგომის კომპლექსების მშენებლობა და სხვა მნიშვნელოვანი პროექტების განხორციელება.

2.2. დასავლეთის სახელმწიფოებისა და ევროკავშირის ტრანსსახელმწიფოებრივი პროექტები სამხრეთ კავკასიაში

კავკასიის რეგიონი სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი ტერიტორიაა, მისი სტრატეგიული მნიშვნელობა გაცილებით მეტად გაიზარდა პოსტსაბჭოურ პერიოდში და მისმა აქტიურობამ თანდათანობით დიდი მასშტაბები შეიძინა, სწორედ ამ პერიოდში გამოიკვეთა რეგიონის გეოსტრატეგიული მდებარეობის კონტურებიც. კავკასიის რეგიონიდან ძალიან მარტივად და სწრაფად არის შესაძლებელი შეიარაღებული ძალების გადასროლა, ისეთ მძლავრ რეგიონებში, როგორცაა: ხმელთაშუაზღვისპირეთი, ცენტრალური აზია და ახლო აღმოსავლეთი-სპარსეთის ყურის ტრანსრეგიონი. სწორედ ამ გარემოებების გამო კავკასიის რეგიონმა უდიდესი ყურადღება მიიპყრო გასული საუკუნის 90-იანი წლების დასასრულში სტრატეგიული რესურსების გადაადგილების, სამხედრო უსაფრთხოების კუთხითაც, არა მხოლოდ სხვადასხვა რეგიონების ქვეყნების, არამედ საერთაშორისო საზოგადოების მხრიდანაც. ამ ფაქტს ერთგვარად ადასტურებს 1997 წელს ჩამოყალიბებული სუამის სახელმწიფოთაშორისი გაერთიანება, რომლის ძირითად გეოპოლიტიკურ ბირთვს სწორედ კავკასია

წარმოადგენს და მისი მეშვეობით ხორციელდება ცენტრალური და დასავლეთ ევროპის დაკავშირება სამხრეთ-აღმოსავლეთ აზიასთან.

1997 წელს ჩამოყალიბებულ სუამის ორგანიზაციაში განწევრიანებულია ოთხი ქვეყანა: საქართველოს, აზიის, უკრაინის და მოლდოვის რესპუბლიკები. სუამის ორგანიზაციის ძირითად მიზნებს წარმოადგენს:

1. რეგიონალური და საერთაშორისო უსაფრთხოების და სტაბილურობის განმტკიცება.
2. ევროპის ინტეგრაციის გაღრმავება საერთო უსაფრთხოების სივრცის შესაქმნელად, აგრეთვე ჰუმანიტარული და ეკონომიკური თანამშრომლობის გაფართოება.

კავკასიის რეგიონი ძალზედ მნიშვნელოვანი რეგიონია მსოფლიო მასშტაბით გეოპოლიტიკური თვალსაზრისით ამიტომაც მისი მდებარეობითა და მასში მიმდინარე პროცესებით დაინტერესება გამოხატა არაერთმა სახელმწიფომ თუ ორგანიზაციამ, ამის ძირითადი მიზეზი ის არის რომ რეგიონს გააჩნია უნიკალური, სტრატეგიული გეოგრაფიული მდებარეობა არა მხოლოდ სახმელეთო კუთხით, არამედ აქვე არსებობს საოკეანო სივრცეებისკენ გაჭრის გარკვეული მიმართულებები, კერძოდ:

1. ზღვა-ხმელთაშუა ზღვა-ატლანტის ოკეანე;
2. შავი ზღვის აუზი-დარდანელი-სუეცის არხი-წითელი ზღვა-ადენის ყურე-ინდოეთის ოკეანე;
3. შავი ზღვის აუზი-დარდანელები-ეგეოსის კასპიის ზღვა-ვოლგის აუზი-ჩრ. ცინულოვანი ოკეანე;
4. კავკასია ირანი (სახმელეთო გზა) სპარსეთის ყურე-ომანის ყურე-არაბეთის ზღვა-ინდოეთის ოკეანე.

ზემოთ განხილული სტრატეგიული მდებარეობის გამო, სრულიად ნათელი ხდება ის ფაქტი რომ კავკასიის რეგიონით დაინტერესდა მსოფლიოში არსებული არაერთი ორგანიზაცია, მათ შორის ყველაზე დიდ ინტერესს იჩენს ევროატლანტიკური სამხედრო ორგანიზაცია „ნატო“, რომელიც კავკასიის რეგიონში ადგილის დამკვიდრებისაკენ

ისწრაფვის. სწორედ ამ ფაქტის დასტურად შეიძლება მივიჩნიოთ 1994 წლიდან „პარტნიორობა მშვიდობისათვის“ პროგრამის ამოქმედება და კიდევ უფრო გაძლიერება 1997 წლის ევროატლანტიკური პარტნიორობის საბჭოს ჩამოყალიბებით. მოცემულ სფეროებში აქტიურად ჩაერთვნენ და ინტერესს გამოხატავენ კავკასიის სამივე სახელმწიფოც. კავკასიის წინაშე მდგარი პრობლემები უფრო აქტიურად განიხილება მას შემდეგ როცა 1999 წლის ივლისში ჩამოყალიბდა „კავკასიის სამუშაო ჯგუფი“.

კავკასიისადმი ინტერესს იჩენს უშუალოდ ნატოს წევრი ქვეყნებიც. 1999 წლის ივლისში პენტაგონის გადაწყვეტილებით აშშ-მ გაზარდა ევროპაში სარდლობის პასუხისმგებლობის არეალი, მოცემულ არეალში სამხრეთ კავკასიაც მოექცა. ამავე წელს თურქეთის გენერალურ შტაბში მიიღეს გადაწყვეტილება პენტაგონთან ერთად კავკასიის საკითხზე ერთობლივი სამუშაო ჯგუფის შექმნის შესახებ.

ვაშინგტონსა და ანკარას გააჩნია გარკვეული სახის სამხედრო პოლიტიკური ინტერესები რეგიონისადმი, რომლებიც უკავშირდებიან კასპიის ნავთობის რესურსებს. (კავკასიური ამაზონია-98; პარტნიორობა მშვიდობისათვის).

ამიერკავკასიისადმი ინტერესი მე-20-ე საუკუნის 90-იან წლებში ევროკავშირმაც გამოხატა. როგორც ბოლო ათწლეულებში მიმდინარე პროცესებმა აჩვენა ევროკავშირის მხრიდან კავკასიის რეგიონით დაინტერესება მნიშვნელოვანწილად, გეოპოლიტიკური ხედვის ინერციით არის განპირობებული. ვინაიდანაც გეოპოლიტიკური თვალსაზრისით კავკასიის რეგიონი წარმოადგენს „ჰართლენდის“ (heart land) ჩაკეტილ სივრცის ერთადერთ გზას აზიის მიმართულებით, უმოკლესი სავაჭრო მარშრუტის გახსნისათვის. სწორედ ამ ფაქტებიდან გამომდინარე დემოკრატიული პროცესებისა და ეკონომიკური რეფორმების განხორციელება ამ რეგიონში ძალზე მნიშვნელოვანია.

ზემოთ განხილული ფაქტები ნათლად გვიჩვენებს ევროკავშირის დაინტერესების მიზეზებს ამიერკავკასიის რეგიონით. სწორედ ევროკავშირის პროგრამითა და მისი

ედით დაიწყო მჭიდრო თანამშრომლობა ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანზიტო დერეფნის პროექტზე - TRACECA-ზე.

ტრასეკა ეს არის პროექტი რომელიც ერთგვარად კავკასიის რეგიონისათვის მშვიდობის გარანტიც შეიძლება გახდეს. მოცემული პროექტი ცენტრალური აზიის სტრატეგიულ რეგიონს ევროპის ცივილიზებულ სამყაროსთან აკავშირებს. ტრასეკა ევროგაერთიანების საერთაშორისო პროგრამაა, რომელსაც ახორციელებს ორგანიზაცია „ტასისი“ (ტექნიკური დახმარება დამოუკიდებელ სახელმწიფოთა თანამეგობრობის ქვეყნებისათვის, Tacis-Technical Assistance to the commonwealth of Independent states).

ტრასეკას არა მხოლოდ სავაჭრო არამედ მნიშვნელოვანი ეკონომიკური და პოლიტიკური ფუნქციაც აკისრია, ტრასეკას პროექტში მონაწილე ქვეყნებმა ერთგვარად ჯავშანი შემოართყეს საკუთარ ხელშეუხებლობას და დამოუკიდებლობას, ასევე თითოეული მოქალაქის თავისუფლებას და უფრო ძლიერი სახელმწიფოს შექმნას დაუდეს საფუძველი.

ევრაზიის დიდი დერეფანი პრაქტიკულად იწყება საქართველოს შავი ზღვის პორტებით - ფოთი, ბათუმი; ეს პორტებია დერეფნის აღმოსავლური ჭიშკარი. მეორე უკიდურესი წერტილია ჩინეთის ლიანუნგანის ნავსადგური. უახლოეს მომავალში ჩინეთის ლიანუნგანის ნავსადგურიდან წამოსული სარკინიგზო შემადგენლობა უძველეს დროში არსებული აბრეშუმის დიდი გზის მარშრუტით გადაკვეთს ცენტრალური აზიის სახელმწიფოებს, კასპიის ზღვას, აზიბაიჯანს, საქართველოს, რიკოთის უღელტეხილს, შემდგომ კი ფოთისა და ბათუმის საბორნე გადასასვლელებით მიაშურებს ევროპას და ისევ საქართველოს გავლით დაბრუნდება შორეულ აღმოსავლეთში, წყნარი ოკეანის სანაპიროზე. უახლოეს წლებში საქართველოს შავი ზღვის სანაპიროზე შეიქმნება „სატრანსპორტო დელტა“, რისთვისაც აღნიშნულ პორტებს დაემატება სუფსის, ყულევის, ანაკლიის, სოხუმის ნავსადგურები. სატრანსპორტო დერეფნის ღმავლობა ასევე იწვევს მისი ინფრასტრუქტურის განვითარებას. ევრაზიის დერეფნის რიგ მონაკვეთებზე უკვე

გაჩნდა თანამედროვე ევროპული სტანდარტების შესაბამისი სასტუმროები, მომსახურების სხვადასხვა ობიექტები, შენდება ახალი, თანამედროვე ორლიანდაგიანი გადასასვლელი, იზრდება საპორტო სიმძლავრეები. ტრანსპორტელთა ბიუჯეტში შენატანი ყოველწლიურად 120 %-ს აჭარბებს.

ტრასეკას პროექტის საშუალებით მოხდა დსთ-ს ქვეყნების ინტეგრაცია საერთაშორისო პოლიტიკაში და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურაში. რის შედეგადაც დღეს დღეობით მსოფლიო საქართველოსა და ტრასეკას სხვა ქვეყნებს, ყოფილ სსრკ-ს რესპუბლიკებს განიხილავს მის ერთ-ერთ ნაწილად. ასევე ევრაზიის დამაკავშირებელი ხიდის განუყოფელ ნაწილად, რამაც მოცემულ ქვეყნებს საშუალება მისცა სარეაბილიტაციო პროგრამებიდან განვითარების პროგრამებზე გადასულიყვნენ.

ტრასეკა მნიშვნელოვანია იმ კუთხითაც რომ იგი არამხოლოდ „პოზიტიური თანაარსებობის“, არამედ „პოზიტიური პარტნიორული თანამშრომლობის“ წინაპირობაც არის.

ევრაზიის ის სივრცე სადაც ხორციელდება დიდი აბრეშუმის გზა და ტრასეკა, არ იქცევა ახალი „სავაჭრო ომის“ სივრცედ. პირიქით მოცემული პროექტები ხელს უწყობს თანამშრომლობის და ურთიერთ სარგებლიანობის პრინციპების განვითარებას, „ახალი ეკონომიკური კლიმატის“ შექმნას მთელ მსოფლიოში. ტრასეკა ეს ერთგვარად არის გზა უკონფლიქტო, სტაბილური კავკასიისაკენ „მშვიდობიანი კავკასიის“ კონცეფციის განხორციელებისაკენ რომლის ავტორებიც არიან ედუარდ შევარდნაძე და ჰეიდარ ალიევი არიან. ეს არის გზა ყარაბახის, აფხაზეთის, ქართულ ოსური და სხვა კონფლიქტების მშვიდობიანად მონესრიგებისკენ „მართვადი ქაოსის“ მომხრე ძალების საწინააღმდეგოდ.

ტრასეკა არის დიდი სავაჭრო გზა დიდი სატრანზიტო დერეფანი, ასევე მასში გაერთიანებული ქვეყნების საერთო ბაზრის შექმნის საშუალება. იგი ხელს შეუწყობს ხალხებისა და კონტინენტების დაახლოებას, მათ შორის საერთო ენისა და ინტერესების

გამონახვას, სხვადასხვა ისტორიული გამოცდილების გაზიარებას და იქნება ერთგვარად რელიგიათა და კულტურათა დიალოგის განვითარების საუკეთესო საშუალება. დიდი აბრეშუმის გზა ძალზე მნიშვნელოვანი პროექტია ამიტომაც მის აღდგენაში აშშ. აქტიურ მონაწილეობას მიიღებს, აშშ-მ შეიმუშავა კანონპროექტი რომელიც ითვალისწინებს კავკასიის რეგიონის არა მხოლოდ ეკონომიკური პრობლემების გადაჭრას არამედ კონფლიქტების მშვიდობიანი მოწესრიგების გზების ძიებასაც. ტრასეკა ერთგვარად კონფროტაციის თავიდან აცილების ერთ-ერთი მძლავრი იარაღიც არის, როგორც დასავლეთ-აღმოსავლეთის, ისე ჩრდილოეთ-სამხრეთის სტრატეგიული მიმართულებით, შედეგად იქმნება სრულიად ახალი სამართლებრივი სივრცე, ახალი ეკონომიკური დიპლომატია, ევრაზიის ახალი განსხვავებული ეკონომიკური არქიტექტურა, „ცივილიზაციათა დაპირისპირების“ თანამედროვე კაცთმოძულე თეორიების საწინააღმდეგოდ.

1993 წლიდან დღემდე TRACECA - ს პროგრამის ფარგლებში უკვე განხორციელებულია 53 პროექტი საერთო ბიუჯეტით 110 მილიონი ევრო. მოცემული პროექტებიდან 39 ტექნიკური დახმარების პროექტია, ხოლო თოთხმეტი საინვესტიციო. არსებულ პროექტებში საქართველომაც აქტიური მონაწილეობა მიიღო, შედეგად საქართველოს მონაწილეობა მიღებული აქვს 28 ტექნიკური დახმარების და 7 საინვესტიციო პროექტში. საერთო ჯამში საქართველოში განხორციელებულ პროექტებში 25 მილიონი ევრო დაიხარჯა. კავკასიის რეგიონში TRACECA ერთადერთი სატრანსპორტო დერეფანია და მისი სამდივნო ბაქოში მდებარეობს.

ამიერკავკასიაში ევროკავშირს დასახული აქვს სტრატეგიის ძირითადი მიმართულებები, რომლის ძირითადი ამოცანები შემდეგნაირია:

- რეგიონის სამი ქვეყნის დამოუკიდებლობის განმტკიცება;
- რეგიონში არსებული კრიზისების მოგვარება;
- სამივე ქვეყანაში დემოკრატიის განვითარება, კანონების განმტკიცება, ადამიანის უფლებების დაცვა და სამოქალაქო საზოგადოების ჩამოყალიბება.

- რეგიონის სახელმწიფოების ეკონომიკური განვითარებისათვის ხელშეწყობა.

როგორც უკვე აღვნიშნეთ TRACECA ძალზე ფართომასშტაბიანი პროექტია რომელში მონაწილეობასაც იღებს არაერთი სახელმწიფო, ესენია: საქართველო, აზერბაიჯანი, სომხეთი, ბულგარეთი. ასევე ტრასეკას პროექტში მონაწილეობის სურვილი გამოხატა და წევრობაზე განაცხადი გააკეთა: ირანმა და ავღანეთმა.

კავკასიისა და ევროკავშირის დაკავშირების საქმეში TRACECA -ს პროგრამის გვერდით მნიშვნელოვანი ადგილი უკავია INOGATE-ის პროგრამასაც. მოცემული პროექტი ითვალისწინებს ნავთობისა და გაზის ტრანსპორტირებას ევროპაში.

მოცემული პროექტის ძირითადი მიზანია ნავთობ პროდუქტების, ნავთობისა და გაზის რეგიონალური გადამცემი სისტემის რეაბილიტაცია და მოდერნიზაცია.

INOGATE პროექტში მონაწილეობას იღებენ: საქართველო, აზერბაიჯანი, სომხეთი, ბულგარეთი, ბელორუსია, ალბანეთი, ხორვატია, ყაზახეთი, ყირგიზეთი, სლოვაკეთი, საბერძნეთი, თურქეთი, ლატვია, რუმინეთი, მოლდოვა, ტაჯიკეთი, უზბეკეთი, უკრაინა.

მიუხედავად იმისა რომ სატრანზიტო მაგისტრალები ძალზე მნიშვნელოვანია ამიერკავკასიის რეგიონის განვითარებისა და გაძლიერებისათვის, ამ პროექტების განვითარებას გააჩნია გარკვეული ნეგატიური მხარეებიც. კერძოდ, მოცემული მაგისტრალების მშენებლობით კავკასიის რეგიონს ექმნება გარკვეული საფრთხე ნარკოტიკებით ვაჭრობისა და ტერორიზმის მკვეთრად გაზრდასთან დაკავშირებით. სწორედ არსებული საფრთხეების გამო სამხრეთ კავკასიაში ამოქმედდა ანტინარკოტიკული პროგრამა SCAL. რომელიც დაფინანსებულია ევროგაერთიანების მხრიდან და მის განხორციელებაზე ზრუნავს გაეროს განვითარების პროგრამა. მოცემული პროგრამა ზრუნავს სამხრეთ კავკასიის ქვეყნებში ნარკოტიკების კონტროლის ღონისძიებების განხორციელებაზე და იგი ცალკ-ცალკე ხორციელდება როგორც საქართველოში ასევე აზერბაიჯანსა და სომხეთში.

კავკასიის რეგიონი ძალზე მნიშვნელოვანია მსოფლიოს გეოპოლიტიკურ სივრცეში და იგი შეიძლება უცოცხოდ დახასიათდეს ევრაზიის შემაერთებელ სივრცედ. იმიერ და ამიერ კავკასიის რეგიონებისა და მასზე მიერთებული სამხრეთ და ჩრდილოეთ ცივილიზაციების შემაკავშირებელ ლოკალურ სივრცედ. კავკასიის რეგიონის მნიშვნელობა უძველესი დროიდანვე წარმოჩნდა და მსოფლიოს არაერთმა იმპერიამ თუ სამხედრო გაერთიანებამ სცადა მასზე გავლენის მოპოვება. ზემოთ განხილული ფაქტებიდან გამომდინარე შეიძლება თამამად ვთქვათ, რომ ვინც ფლობს გავლენას სამხრეთ კავკასიაზე ის ამავე დროს ფლობს იარაღს და უდიდეს შესაძლებლობას მოახდინოს გავლენა მთელ მსოფლიოს პოლიტიკაზე. სამხრეთ კავკასია ეს არის რეგიონი იგივე კარიბჭე რომელსაც შეუძლია მოგვანიჭოს უდიდესი სტრატეგია და გავლენა მთელ მსოფლიოზე.

2.3. სალვადორ დალის გეოპოლიტიკური ხედვა კავკასიის მიმართ

კავკასიის უდიდეს მნიშვნელობას ხაზი გაუსვეს არამხოლოდ ისტორიკოსებმა და მკვლევარებმა, არამედ რიგ მხატვრებმაც. მათ შორის აღსანიშნავია სალვადორ დალი. სალვადორ დალი თავის ნახატში „გეოპოლიტიკური ყრმა უყურებს ახალი სიცოცხლის დაბადებას“. დაგვიხატა კავკასიის უდიდესი მნიშვნელობა მთელი მსოფლიოსათვის. მოცემული ნახატი შესრულებულია 1943 წელს და იგი ინახება აშშ-ში ფლორიდაში, სენტ-პიტერსბერგის მუზეუმში.

მოცემულნახატზე ასახულია კვერცხი, იგი ახალი სიცოცხლის ჩასახვისა და სამყაროს სიმბოლოა, რომელზეც გამოსახულია დედამიწის რელიეფი და რომლისგანაც იჩეკება ახალი ადამიანი. ხოლო ის ადგილი საიდანაც ახალი სიცოცხლე იგივე ადამიანი იჩეკება არის ჩრდილოეთ ამერიკა ე.წ. ახალი სამყარო. მოცემული ახალი სიცოცხლის დაბადება ერთგვარად მტკივნეულად მიმდინარეობს რასაც გვიჩვენებს გულმოსკვნით ხელის მოჭერამოქნილ ნაჭუჭზე, ნაპრალის გავლით და ნაპრალიდან სისხლის ღვრა.

მოცემულ ნახატზე ახალგამოჩევილ ადამიანს გამოყოფილი ხელი უდევს ბრიტანეთზე ხოლო ფეხი მიბჯენილი აქვს ინდონეზიაზე.

მოცემულ ნახატს თუ გავაანალიზებთ და გეოპოლიტიკური თვალსაზრისით განვიხილავთ, ნათლად დავინახავთ რომ ეს ორი ტერიტორიაა: ბრიტანეთი და ინდონეზია არის ზუსტი საყრდენები ჩრდილოეთ ამერიკისა. სწორედ ბრიტანეთიდან წარმოსდგება ამერიკის საოკეანო ძალმოსილება, ხოლო ინდონეზია არის ის უმნიშვნელოვანესი ადგილი ოკეანეში საიდანაც წყნარი ოკეანე უკავშირდება ინდოეთისას და აქედანვე გაედინება ენერგეტიკული თუ სხვა სახის ტვირთები.

ნახატზე ასევე გამოსახულია ქალღმერთი, დედამიწის სული, თავად დედამიწა-გვა, ამ ქალის ფეხებთან არის ბავშვი რომელიც უყურებს ამერიკიდან ახალი ადამიანს დაბადებას. გეოპოლიტიკური ბავშვი პირდაპირ კავშირშია გეასთან და არა ახალი სიცოცხლის დაბადებასთან. მოცემულ ნახატზე გეას თითო დადებული აქვს შავსა და კასპიის ზღვას შორის მდებარე კავკასიაზე. აქედან გამომდინარე თუ კი ახალი სიცოცხლის დაბადება რაიმე საფრთხეს წარმოქმნის გეოპოლიტიკური წესრიგისათვის, ამას დააბალანსებს კავკასია.

აქვე მნიშვნელოვანია ყურადღება გავამახვილოთ გეას გამოფიტულობაზე და სიგამხდლეზე რაც იდეურად იმას მიანიშნებს რომ დედამიწა გამოფიტულია.

ნახატის უკანა ფონზე ბავშვისა და გეას მხარეს აღმოსავლეთით თვალშისაცემია ღმოსავლეთით გავრცელებული კოშკი, მსგავსი კოშკები გვხვდება: ხევში, სვანეთში, დაღესტანში, ჩეჩნეთში... ხოლო კვერცხის თავზე გამოსახულია ნაჭერი რომელიც მიანიშნებს იმაზე რომ დედამიწაზე ღვთის კალთაა გადაფარებული.

ახალი ადამიანის ხსნისათვის და გეოპოლიტიკური წესრიგისათვის ერთადერთი ხსნა არის კავკასიის რეგიონი. სწორედ კავკასიაში არის ის საკრალური სიბრძნე რომელიც დემოკრატიის ყველაზე იდეალური ვარიანტია.

საღვადორ დალის ამ ნახატზე ახალი ადამიანი იხადება აშშ-ში, იქ სადაც ყველაზე აქტუალურ საკითხად დგას რასობრივი თვითიდენტიფიკაციისა და რასებს შორის იდენტიფიკაციის საკითხი. ახალი ადამიანის დაბადება მიგვანიშნებს მომავალში რასობრივი საკითხის გააქტიურებაზე. რაც შეეხება კავკასიას, იგი არის „ერთის მხრივ თეთრი რასის პირველსამშობლო, მეორეს მხრივ კი აფრო-ევრაზიის გეოპოლიტიკური ცენტრი“. (ამბობს გეოპოლიტიკის ექსპერტი ბესო ბოჭორიშვილი).

კავკასია მნიშვნელოვანია არა მხოლოდ თავისი გეოპოლიტიკური თვალსაზრისით არამედ იმითაც რომ, სწორედ კავკასიის რეგიონია კაცობრიობის ცივილიზაციის უძველესი კერაც, ამას ადასტურებს ნაქალაქარ ღმანისის (საქართველო, ქვემო ქართლი) არქეოლოგიური გათხრები და აქ აღმოჩენილი უძველესი ადამიანების ნაშთები, რომლებმაც დაადასტურა რომ, ღმანისელი ჰომინიდი ამ ტერიტორიაზე მილიარდ შვიდი მილიონი წლის წინ ბინადრობდა.

მსოფლიოში დამკვიდრებული იყო აზრი რომლის მიხედვითაც ადამიანის წარმოშობა და ჩამოყალიბება თავდაპირველად მოხდა ცენტრალურ აფრიკაში და 600 მილიონი წლის წინ მოხდა მისი განსახლება ევრაზიაში. მაგრამ ღმანისის აღმოჩენებმა თავდაყირა დააყენა მოცემული თეორია ვინაიდანაც ღმანისში აღმოჩენილი ნაშთები ევროპასა და აზიაში აღმოჩენილ ნაშთებთან შედარებით ყველაზე უძველესია. აქედან გამომდინარე გამოდის რომ ადამიანი ცენტრალური აფრიკიდან ჯერ კავკასიაში კერძოდ კი საქართველოში ღმანისში გადმოსახლდა და აქედან გავრცელდა ევროპასა და აზიაში.

კავკასიის რეგიონმა თავისი უმნიშვნელოვანესი როლი მთელ მსოფლიოს იმითაც აჩვენა რომ სწორედ ამ რეგიონში მცხოვრებმა ხალხებმა 1500 წლის წინ შექმნეს მსოფლიოს 14 ანბანთაგან სამი ანბანი.

ტერმინი „კავკასიის“ ენობრივი კუთვნილება და მნიშვნელობა დღესაც მეცნიერთა განსჯის საგანია. ერთი ნაწილი თვლის, რომ „კავკასია“, მიდიური კავ-კუ-სგან წარმოსდგება და „მეფეთა მთას“ ნიშნავს. თუ ვივარაუდებთ, რომ კავკასია თურქული

წარმოშობის სიტყვაა, მაშინ ის კარს, გასასვლელს ნიშნავს. რაც შეეხება ქართველ მეცნიერებს ი. ჯიშკარიანის ვარაუდით კავკასიას სვანური „კავკას“ უნდა დასდებოდეს საფუძვლად, რაც ბრწყინვალეს, მოციმციმეს ნიშნავს. ნ. ცერცვაძე თვლის, რომ კავკასია ლათინური წარმოშობისაა და „მთებით შემოზღუდულ დაბლობ ქვეყანას“ უნდა ნიშნავდეს. (თამარ კუპრეიშვილი, სამხრეთ კავკასიის როლი, თბილისი 2008).

კავკასიის შესახებ ცნობებს სტრაბონის გეოგრაფიაშიც ვხვდებით სადაც ხსენებულია „კავკასოსი“, რომლის ქვეშაც იგულისხმება პონტოსა და კასპიის ზღვებს შორის ლოკალიზებული ვრცელი ისტორიულ-გეოგრაფიული არეალი.

კავკასიის შესახებ ცნობები ასევე არაერთგვით გვხვდება ქართულ წყაროებშიც. ჯერ კიდევ IV-V სს-ში ვახტანგ გორგასლის ისტორიკოსს ჯუანშერს აქვს მოხსენიებული კავკასია თავის ისტორიულ წყაროებში რომლის მიხედვითაც ქართველთა მეფე ბერძენთა კეისარს ატყობინებს სპარსელებს იმედი ჰქონდათ „განმავლებასა სპათა მისთა სომხითა და მეფეთაგან კავკასიათა“.

თავი III. კავკასიის რეგიონში მიმდინარე პროცესები და მისი მნიშვნელობა მსოფლიო გეოპოლიტიკაში

3.1. გეოპოლიტიკური ვითარება სამხრეთ კავკასიაში

კავკასიის რეგიონს გააჩნია მნიშვნელოვნად სტრატეგიული მდებარეობა, რაც საუკუნეების მანძილზე უდიდეს დაინტერესებას იწვევდა სხვადასხვა ქვეყნებში და იმპერიებში. ამავე დროს სამხრეთ კავკასიის რეგიონი დანაწევრებულია მასში მიმდინარე ეთნოპოლიტიკური და სახელმწიფოთა შორისი კონფლიქტების გამო. სამხრეთ კავკასიის სამივე სახელმწიფოს გააჩნია განსხვავებული საგარეო-პოლიტიკური და უსაფრთხოების პრიორიტეტები, თითოეულ მათგანს აქვთ განსხვავებული სტრატეგიული კავშირები რეგიონალურ და გლობალურ ძალებთან (ნატო, აშშ, თურქეთი, რუსეთი, ირანი და ა.შ.)

რომელთა პოლიტიკის მიმართულება კავკასიის რეგიონში დამყარებულია ურთიერთ საწინააღმდეგო მიზნებზე.

აქვე უნდა აღინიშნოს რომ კავკასიის რეგიონით დიდი სახელმწიფოების დაინტერესებისა და გეოპოლიტიკის მთავარი ფაქტორებია, რეგიონში არსებული ნავთობისა და გაზის რესურსები, ამავე დროს ტრანსპორტირებასა და მოპოვებაზე კონტროლი. კავკასიას გააჩნია არაჩვეულებრივი გეოგრაფიული მდებარეობა, გააჩნია გასასვლელი ამოუწურავი ბუნებრივი რესურსებით მდიდარი ტერიტორიებისაკენ. კავკასია ესაზღვრება კასპიის რეგიონს, ცენტრალური აზიის ქვეყნებს და ირანს. მოცემულ ქვეყნებში გაზისა და ნავთობის ძალზე მნიშვნელოვანი მარაგია.

კავკასიის რეგიონში გვაქვს დაძაბულობის გარკვეული ფორმები რის გამოც კავკასიის ქვეყნებში ეტაპობრივად იზრდება თავდაცვის ბიუჯეტი, მაგალითისთვის შეგვიძლია მოვიშველიოთ კავკასიის რეგიონის თითოეული სახელმწიფოს მიერ თავდაცვის სფეროში დახარჯული თანხა. მაგალითად სომხეთმა თავდაცვის სფეროში 2007 წელს 300 მილიონი დოლარი დახარჯა, რაც 2006 წლის მონაცემებთან შედარებით 35 %-ით მეტი იყო. აქვე ისიც უნდა ავღნიშნოთ რომ ჯერ კიდევ 2005 წლის მონაცემებით სომხეთის თავდაცვის ბიუჯეტი მხოლოდ 100 მილიონ აშშ დოლარს შეადგენდა. რაც შეეხება აზერბაიჯანს, თუ კი მისი სამხედრო ბიუჯეტი 2004 წელს 270 მილიონი დოლარი იყო, 2005 წელს იგი 300 მილიონ დოლარამდე გაიზარდა. 2006 წელს 600 მილიონ დოლარს გაუტოლდა ხოლო 2007 წელს 1 მილიარდ დოლარამდე ავიდა. რაც შეეხება არმიის ბიუჯეტის შედარებას მთლიანი ქვეყნის პროდუქციის მოცულობასთან ამ კუთხით აზერბაიჯანს ზესახელმწიფოებიც კი ვერ შეედრებიან. ვინაიდანაც აზერბაიჯანი მთლიანი შიდა პროდუქტის 7 %-ზე მეტს ხარჯავს სამხედრო თავდაცვით პროგრამებზე. 2013 წელს აზერბაიჯანის სამხედრო ბიუჯეტმა 3.1 მილიარდი დოლარი შეადგინა რაც ზუსტად სამჯერ აღემატება საქართველოსა და სომხეთის ერთად აღებულ წლიურ თავდაცვით ხარჯებს.

სომხეთი - სომხეთმა მიუხედავად იმისა რომ მას საქართველოსთან შედარებით ნაკლებად ხელსაყრელი გეოგრაფიული მდებარეობა გააჩნია, თავიდანვე უარყო

რეგიონში გავრცელებულ პროექტებში უფრო აქტიურად ჩართვა. სომხეთსა და აზერბაიჯანს შორის არსებობს დაპირისპირება ყარაბახის საკითხთან დაკავშირებით, სწორედ ამიტომაც სომხეთის აზრით სამხრეთ კავკასიაში განსახორციელებელი პროექტების განხორციელება გამოიწვევს აზერბაიჯანის კიდევ უფრო მეტად გაძლიერებას და ყარაბახის კონფლიქტთან დაკავშირებით აზერბაიჯანი დიდ სახელმწიფოებს მისკენ გადაიბირებს.

1996 წელს სომხეთმა ხელი მოაწერა ევროკავშირთან „პარტნიორობისა და თანამშრომლობის შესახებ“ ხელშეკრულებას. 2004 წლიდან იგი შეუერთდა ევროკავშირის სამეზობლო პოლიტიკას, ხოლო 2009 წლიდან იგი ასევე გახდა აღმოსავლეთის სამეზობლო პოლიტიკის წევრი, რაც შეეხება „ნატოს“, სომხეთი ნატოსთან ურთიერთობისაგან თავს იკავებს და თავის გადანწყვეტილებებსა და პოზიციებს რუსეთთან ათანხმებს. აქვე ისიც მნიშვნელოვანი ფაქტია რომ სომხეთმა 2004 წელს დაიწყო პარტნიორობის სამოქმედო გეგმის „აიპაპის“ განხორციელება. რაც შეეხება რეგიონალურ ორგანიზაციებს, სომხეთი „დამოუკიდებელ სახელმწიფოთა და შავი ზღვის ეკონომიკური თანამშრომლობის“ ორგანიზაციის წევრი გახდა.

სომხეთის დიპლომატია დიდი ყურისგულით უყურებს ყარაბახის კონფლიქტს და მიიჩნევს რომ მთიანი ყარაბაღის დათმობა აზერბაიჯანისათვის შეუძლებელია, ამავე დროს სომხეთის მოსახლეობაშიც თავის მხრივ არის აზრი, რომ ყარაბაღის კონფლიქტის მოგვარების გარეშე სომხეთის წინსვლა-გაძლიერება შეუძლებელია, ვინაიდანაც სომხეთი ამ კონფლიქტის გამო გამოეთიშა კავკასიაში განსახორციელებელ არაერთ პროექტს.

აზერბაიჯანი რომელიც თვითნებურად მოიპოვებს, ცდილობს რომ ყარაბაღის კონფლიქტის მოგვარებაში რაც შეიძლება მეტი სახელმწიფო ჩართოს და მსოფლიო საზოგადოებას წარუდგინოს სომხეთიუს მიერ მისი ტერიტორიის მიტაცება და არა როგორც ყარაბაღის სომეხთა ბრძოლა თვითგამორკვევისათვის. დასავლეთის მხრიდან სომხეთზე ზეწოლის გაძლიერებას აზერბაიჯანი გეგმავს კასპის

რეგიონში არსებული ნავთობის გამოყენებით, ამავე დროს რაც უფრო იზრდება კასპიის ნავთობის დამუშავებაში უცხოური კომპანიების რიცხვი მით უფრო მკაცრ პოზიციას ღებულობს ბაქო, მთიანი ყარაბაღის კონფლიქტთან მიმართებაში. მაგრამ ბოლო პერიოდში სომხეთსა და აზერბაიჯანს შორის გარკვეული შეთანხმებების მიღწევის წინაპირობა შეინიშნება.

გარკვეული წინააღმდეგობები არსებობს სომხეთსა და თურქეთს შორისაც, მიუხედავად იმისა რომ ამ ორმა ქვეყანამ 2009 წელს ხელი მოაწერა შეთანხმებას დიპლომატიური ურთიერთობების აღდგენიშ შესახებ. წინააღმდეგობების ერთ-ერთი მთავარი მიზეზი ის არის რომ თურქეთი უარყოფს 1915 წელს მოწყობილი გენოციდის ფაქტს და სომხების დიდი რაოდენობით დაღუპვას, სომხების მიერ წამოწყებულ აჯანყებას მიაწერს.

გარდა გენოციდის ფაქტისა, თურქეთსა და სომხეთს შორის ურთიერთობების დაძაბვა გამოიწვია იმ ფაქტმაც რომ ყარაბაღის საკითხთან დაკავშირებით კონფლიქტის დაწყებისთანავე თურქეთმა აზერბაიჯანს დაუჭირა მხარი.

რაც შეეხება სომხეთისა და რუსეთის ურთიერთობებს, ამ ორი ქვეყნის პოლიტიკური ურთიერთობა საკმაოდ დინამიურია. ხშირ შემთხვევაში ამ ორი ქვეყნის პოზიციები რეგიონალურ და მსოფლიო პოლიტიკის საკითხებში ერთმანეთის მსგავსია ან სულაც ერთმანეთს ემთხვევა. რუსეთისა და სომხეთის ურთიერთობა კიდევ უფრო განმტკიცდა მას შემდეგ რაც აზერბაიჯანმა დასავლეთის წამყვან ნავთობ-კომპანიებთან ხელი მოაწერა „საუკუნის კონტრაქტს“. რუსეთი და სომხეთი მიიჩნევენ რომ კასპიის ნავთობზე ევროპული გავლენა გამოიწვევს ამიერკავკასიაში რუსეთის გავლენის შესუსტებას და სომხეთის პოზიციების შესუსტებას.

როგორც ჩანს რუსეთსა და სომხეთს საკმაოდ მსგავსი შეხედულებები და პოზიციები გააჩნიათ, სწორედ ამის საილუსტრაციოდ მნიშვნელოვანი ნაბიჯია რუსეთსა და სომხეთს შორის გაფორმებული „მეგობრობის, თანამშრომლობისა და ურთიერთდახმარების

ხელშეკრულება 1996 წლის 29 აგვისტოს, რომლის მიხედვითაც ამ ორმა ქვეყანამ ერთმანეთის სრული თანადგომა დაადასტურა. მოცემული ხელშეკრულება ნეგატიურად აღიქვა აზერბაიჯანმა და შეშფოთება გამოხატა, აზერბაიჯანის თქნით ეს იყო იგივე სამხედრო პაქტი. შეიძლება ითქვას რომ გარკვეულწილად აზერბაიჯანის პოზიციაც რეალურია ვინაიდანაც რუსეთსა და სომხეთს შორის არსებობს თავდაცვისა და უსაფრთხოების საკითხებში ურთიერთ-თანამშრომლობა რაც ამ ორი ქვეყნის ურთიერთობის მაღალ დონეზე მეტყველებს. ამ ფაქტის საილუსტრაციოდ შეგვიძლია მოვიშველიოთ 1996 წლის განმავლობაში რუსეთის მიერ სომხეთისათვის მილიარდ დოლარის შეიარაღებისა და სამხედრო აღჭურვილობის გადაცემის ფაქტი, რამაც მსოფლიო პოლიტიკური წრეებისა და აზერბაიჯანის შეშფოთება გამოიწვია, შედეგად აზერბაიჯანი ოფიციალურად პროტესტს გამოთქვამდა რუსეთის ინტერესების წინააღმდეგ.

მიუხედავად იმისა რომ სომხეთს რუსეთთან მჭიდრო თანამშრომლობა აქვს, იგი აგრეთვე ურთიერთობებს ამყარებს დასავლეთის მოწინავე ქვეყნებთან, განსაკუთრებით კი აშშ-სთან. აშშ-ს თავის მხრივ გააჩნია გარკვეული ინტერესები სომხეთთან მიმართებაში კერძოდ კი აშშ ცდილობს რომ შეცვალოს სომხეთის სტრატეგიული ორიენტაცია რუსეთთან მიმართებაში, ასევე გაამყაროს თავისი პოლიტიკური გავლენა სომხეთზე, შემდეგ კი სომხეთისა და აზერბაიჯანის პოზიციების დაახლოებით მოაგვაროს მთიანი ყარაბაღის კონფლიქტი. ამერიკის ხელისუფლება სომხეთის ხელისუფლებისაგან ცდილობს¹ რიგი საკითხების გადანყვეტას კერძოდ:

- ქვეყნიდან გაყვანილ იქნას რუსეთის სამხედრო ბაზა და არსებითად შეიცვალოს ურთიერთობა რუსეთთან.
- განყდეს სომხეთის ყოველგვარი კავშირი ირანთან.
- ყარაბაღი ფართო ავტონომიური უფლებებით დარჩეს აზერბაიჯანის შემადგენლობაში.

სომხეთში მიმდინარე პოლიტიკურ პროცესებზე უდიდეს გავლენას ახდენს ვაშინგტონი, როგორც ჰუმანიტარული დონორი, ამ მხრივ აღსანიშნავია სომხურ-

ამერიკული დიასპორის როლი, რომელიც უდიდეს გავლენას ახდენს სომხეთის პოლიტიკურ ელიტაზე. სომხეთში გარკვეულ ინვესტიციებს ღებს აშშ, რის დასტურადაც შეიძლება მივიჩნიოთ აშშ-ს მიერ სომხეთის „მილენიუმის“ პროგრამაში ჩართვა. მოცემული პროგრამის განხორციელება 2006 წლიდან დაიწყო და სომხეთს ამ პროგრამის განხორციელებისას გამოეყოფა 235 მილიონი აშშ დოლარი რაც მნიშვნელოვნად წაადგება სომხეთის ეკონომიკას.

ზემოთ განხილული ფაქტებიდან გამომდინარე თამამად შეგვიძლია ვთქვათ რომ სომხეთი არის ქვეყანა რომლის პოლიტიკურ ორიენტაციას და უსაფრთხოებას საგარეო ფაქტორები განაპირობებენ. სწორედ ამიტომაც სომხეთი მუდმივად ფრთხილობს და ცდილობს სტაბილური ურთიერთობები შეინარჩუნოს როგორც მეზობელ ასევე დასავლეთის დიდ სახელმწიფოებთან.

აზიებაიჯანი- აზიებაიჯანი ამიერკავკასიის ერთ-ერთი ძლიერი სახელმწიფოა რომელმაც სწორი პოლიტიკის გატარებით და კასპის ზღვის ნავთობის სწორი მიმართულებით გამოყენებით უდიდესი პრივილეგიები მიიღო. აზიებაიჯანი დღეს-დღეობით ერთ ერთი ძლიერი სახელმწიფოა როგორც სამხედრო ასევე ეკონომიკის მხრივაც. მოცემულ ქვეყანაში ყოველდღიურად 20 მილიონი დოლარის ინვესტიციები ხორციელდება უცხოური კომპანიების მიერ. რაც შეეხება ერთ სულ მოსახლეზე ინვესტიციების განხორციელებას, ამ მხრივ აზიებაიჯანი დსთ-ს ქვეყნებში პირველ ადგილზეა. აზიებაიჯანი აგრეთვე ჩართულია ევროპის სამეზობლო პროგრამაში და 2009 წლიდან ასევე ჩაერთო ევროკავშირის აღმოსავლეთის პარტნიორობის პროგრამაშიც.

აზიებაიჯანის ხელისუფლების ძირითადი ამოცანები ამჟამად არის კასპისა და შავი ზღვის რეგიონში პოზიციების გამყარება, ასევე რაც შეიძლება მეტი უცხოური ინვესტიციების მოზიდვა და კეთილმეზობლური ურთიერთობების ჩამოყალიბება როგორც რუსეთთან ასევე დასავლეთის მძლავრ სახელმწიფოებთან. მოცემული პოლიტიკური მიმართულება ხელს უწყობს ქვეყნის გაძლიერებას, უსაფრთხოებას და უცხოური კაპიტალის დაბანდებას.

თუ კი გავანალიზებთ აზიების ბოლო დროინდელ პოლიტიკურ მიმართულებასა და მიღწეულ შედეგებს, თვალნათლივ დავინახავთ რომ აზიების პოლიტიკური ორიენტაცია პროდასავლურია და დასავლეთის სახელმწიფოებთან პოლიტიკური ურთიერთობების განმტკიცებისაკენ არის მიმართული, შედეგად აზიების სამედიო პარტნიორების რიცხვი თანდათანობით ემატება რაც ძირითადად გამოწვეულია სანავთობო სტრატეგიითა და რეალიზაციით. აზიების კეთილმეზობლური ურთიერთობა ჰქონდა რუსეთთან თუმცა ამ ორ ქვეყანას შორის ნაწილობრივ ურთიერთობა დაიძაბა მაშინ როცა მოხდა რუსეთის მიერ აზიების გაზის ექსპორტის შეწყვეტა 2006 წელს რის შემდეგაც აზიების უარი განაცხადა გაზის ინპორტის განხორციელებაზე 230 დოლარად.

რაც შეეხება აზიებისა და აშშ-ის შორის ურთიერთობას, ამ ორ ქვეყანას შორის ურთიერთობა 1997 წლიდან დაიწყო, მას შემდეგ როცა აზიების პრეზიდენტი ჰეიდარ ალიევი პირველად ეწვია აშშ-ს პრეზიდენტ კლინტონს და სხვა მაღალი თანამდებობის პირებს.

ამერიკის შეერთებული შტატები ეუთოს მინსკის ფარგლებში აქტიურად არის ჩართული აზიების პოლიტიკა და მხარს უჭერს აზიების ტერიტორიულ მთლიანობას, აქვე მისი ნავთობკომპანიები აქტიურად არიან ჩართული აზიების ნავთობის მოპოვებაში. აშშ-ს უდიდეს დაინტერესებას აზიებით ის გარემოებაც იწვევს რომ აშშ-ს გააჩნია გეოპოლიტიკური ინტერესები შავ და კასპიის ზღვის რეგიონში, მისი მთავარი ამოცანა არის ის რომ ამიერკავკასია მოაქციოს მის გავლენის სფეროში, აზიების კი თავისი ენერჯო რესურსებით უდიდესი ადგილი უკავია ამიერკავკასიის რეგიონში, რაც აშშ-ს უდიდეს დაინტერესებას იწვევს.

რაც შეეხება აზიებისა და რუსეთის ურთიერთობებს, ნოლო წლებში ამ ორი ქვეყნის ურთიერთობები წინააღმდეგობრივად ვითარდებოდა. აზიების ამიერკავკასიის ტერიტორიაზე არის ქვეყანა სადაც რუსული ბაზები არ არსებობს. მიუხედავად იმისა რომ 1993 წელს რუსეთის ზენოლის შედეგად აზიების შევიდა

დსთ-ში. მას თავის ტერიტორიაზე რუსული ბაზები არ დაუბრუნებია. მაგრამ აქვე უნდა ავღნიშნოთ ის ფაქტიც რომ 2000 წლიდან აზიებისა და აფხაზეთში ფუნქციონირებს რუსეთის საკუთრებაში მყოფი გაბალინის რადიოლოკაციური სადგური.

რუსეთსა და აზიებისა და აფხაზეთის შორის ყველაზე მწვავე პრობლემად დღეისათვის რჩება კასპის ზღვის იურიდიული საკითხი, კასპის ენერჯო რესურსების ათვისებასთან დაკავშირებული პრობლემები, ასევე რუსეთის მიერ სომხეთისათვის გადაცემული იარაღი და რუსეთ სომხეთის ურთიერთობები.

აზიებისა და თურქეთს შორისაც არსებობს ურთიერთთანამშრომლობის გარკვეული ფორმა, ამ ორი ქვეყნის ურთიერთობა სტრატეგიული პარტნიორობის ფარგლებში ვითარდება. თურქეთი ერთმნიშვნელოვნად მხარს უჭერს აზიებისა და აფხაზეთის კონფლიქტთან დაკავშირებით. აზიებისა და თურქეთის ურთიერთობა კეთილმეზობლურია და ბაქომ არაერთხელ აღნიშნა, ის ფაქტი რომ აზიებისა და აფხაზეთის ნავთობსადენი თურქულ პორტ ჯეიჰანისკენ გაემართება, სწორედ ამიტომაც 1998 წლის 29 ოქტომბერს დაიწყო ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენის პროექტის განხორციელება, მას შემდეგ რაც აზიებისა და აფხაზეთში ხელი მოეწერა დეკლარაციას. ხოლო უშუალოდ მშენებლობა დაიწყო 2002 წლის 18 სექტემბერს. მოცემული მილსადენის მშენებლობაში მონაწილეობა მიიღეს და ფუნდამენტში ქვები ჩაყარეს: ჰეიდარ ალიევი, ელუარდ შევარდნაძემ და აჰმედ ნეჯდეთ სეზენმა. მილსადენის საერთო სიგრძეა 1768 კილომეტრი რომლის დანიშნულებაც არის გადაუმუშავებელი ნავთობის ტრანსპორტირება კასპის ზღვიდან აზიებისა და აფხაზეთის ნავთობის საბადოდან, ხმელთაშუა ზღვის სანაპირომდე. (Wikipedia).

ზემოთ განხილული ფაქტებიდან გამომდინარე, აზიებისა და აფხაზეთის რესპუბლიკის საგარეო პოლიტიკის ძირითად მიზნებად შეიძლება განისაზღვროს უცხოური ნავთობკომპანიების ჩართვა კასპის ნავთობის მოპოვებაში. ეროვნული დამოუკიდებლობის გამყარება, რეგიონალური თანამშრომლობის გაღრმავება, ტერიტორიული მთლიანობის აღდგენის ხელშეწყობა, სხვადასხვა სახელმწიფოებთან

მჭიდრო ურთიერთობების დამყარება და ა.შ. რაც ქვეყნის განვითარებასა და გაძლიერებას მნიშვნელოვნად უწყობს ხელს.

სუამი- პოსტსაბჭოთა სივრცეში მნიშვნელოვან რეგიონალურ კავშირს და თანამშრომლობას წარმოადგენს: საქართველოს, აზერბაიჯანის, უკრაინის და მოლდოვას ალევანსი სუამ-ი.

სუამის ჩამოყალიბებამ და არსებობამ თვალნათლივ აჩვენა რომ დსთ-ს სივრცეში გამოიკვეთა სახელმწიფოთა ძირითადი ორი დაჯგუფება. პირველ დაჯგუფებაში გვხვდება ქვეყნები რომელთა მთავარ პრიორიტეტად რუსეთთან ინტეგრაცია წარმოადგენს, შეიძლება ითქვას რუსული ორიენტაციის ქვეყნები არიან, ესენია: ბელორუსია, ყაზახეთი, ყირგიზეთი, სომხეთი ტაჯიკეთი.

რაც შეეხება მეორე დაჯგუფებას, აქ გვევლინებიან ის სახელმწიფოები რომელთა მთავარი საგარეო პოლიტიკური კურსიც მიმართულია დასავლეთის ქვეყნებთან დაახლოებისაკენ, აქ შეიძლება განვიხილოთ: საქართველო, აზერბაიჯანი, რომლებმაც არ განაახლეს ხელშეკრულება დსთ-ს ქვეყნების კოლექტიური უსაფრთხოების შესახებ. ხოლო რაც შეეხება მოლდოვას და უკრაინას, ეს ორი ქვეყანა თავიდანვე არ მონაწილეობდნენ ამ ხელშეკრულების გაფორმებაში.

თუ გავითვალისწინებთ სუამის სახელმწიფოების საერთო ინტერესებსა და პრობლემებს თამამად შევძლებთ ვთქვათ რომ სუამი მნიშვნელოვანი რეგიონალური წარმონაქმნი უნდა ყოფილიყო, თუმცა წლების განმავლობაში თანდათანობით თვალნათლივ შესამჩნევი ხდებოდა რომ სუამის ფარგლებში თანამშრომლობა ბევრ რიგ პრობლემებთან იყო დაკავშირებული. სუამის ავტორიტეტს უდიდესი ზიანი მიაყენა უზბეკეთის პოზიციამ, რომელმაც მონაწილეობა არ მიიღო სუამის ედიგით გამართულ რამოდენიმე შეხვედრაში. მაგრამ მიუხედავად ამისა სუამის ორგანიზაციას აქვს ყველა შესაძლებლობა იმისა რომ იქცეს სრულფასოვანი რეგიონალური ორგანიზაცია,

რომელიც დააკმაყოფილებს თავისი წვერი სახელმწიფოების მისწრაფებებს და ინტერესებს.

თანამშრომლობის სფეროები- სუამის ორგანიზაციაში მნიშვნელოვანი ადგილი უკავია საქართველოს, რომელსაც შეუძლია სუამის გადაქცევა რეგიონალურ ორგანიზაციად, სწორედ ამიტომაც საქართველოსათვის ძალიან მნიშვნელოვანია სუამის ფარგლებში თანამშრომლობის გაღრმავება. სუამის მთავარი მიზანი იქნება უსაფრთხოების, დემოკრატიული ინსტიტუტების განვითარების, თანამშრომლობის და ადამიანთა უფლებების დაცვის, და სხვა მნიშვნელოვანი ღონისძიებების გატარება, ამავე დროს სუამმა არ უნდა დაკარგოს უსაფრთხოების, ეკონომიკური თანამშრომლობის და ენერგეტიკული დერეფნის ფუნქცია.

3.2. კასპის ზღვის რეგიონის მნიშვნელობა თანამედროვე მსოფლიო გეოპოლიტიკაში

კასპის ზღვის რეგიონმა მასში განსახორციელებელი სხვადასხვა ენერგეტიკული პროექტების წყალობით ახალი გეოსტრატეგიული ფუნქცია შეიძინა, ამ რეგიონისადმი ინტერესს გამოხატავს მსოფლიოს არაერთი წამყვანი სახელმწიფოს მთავრობა და მსხვილი ენერგეტიკული კომპანიები. სპეციალისტებმა გააკეთეს წინასწარი პროგნოზირება და დაასკვნეს რომ 2010-2020 წლებში მსოფლიოში ნავთობზე მოთხოვნილება გაიზრდება დაახლოებით 2-3 %-ით. ხოლო 2030 წლისათვის კი ნავთობზე მოთხოვნილება დაახლოებით მესამედით გაიზრდება და იქნება დღე-ღამეში 110-113 მლნ ბარელი. სწორედ არსებულმა გარემოებამ უბიძგა მსოფლიოს წამყვან სახელმწიფოებს რომ ეძებნათ ბუნებრივი რესურსების ალტერნატიული წყაროები და

თავი დაეღწიათ ახლო აღმოსავლეთისა და რუსეთის ენერგო რესურსებზე, სწორედ ერთ-ერთი ასეთი ალტერნატიული რეგიონი აღმოჩნდა კასპიის ზღვის რეგიონი თავისი უმდიდრესი ენერგო რესურსებით და მსოფლიოს არაერთმა მსხვილმა კომპანიამ უკვე 1995 წლიდან ამ რეგიონში განახორციელა მნიშვნელოვანი კაპიტალ-დაბანდება.

კასპიის ზღვის რეგიონში ნავთობის მთავარი საბადო განლაგებულა აზერბაიჯანის და ყაზახეთის ტერიტორიაზე რომლის სავარაუდო საერთო რაოდენობა დაახლოებით 200 მილიარდი ბარელია (დაახლოებით 32 მილიარდი ტონა). ამ რეგიონში უკვე აღმოჩენილია 30 მილიარდი ბარელი რაც დაახლოებით 5 მილიარდ ტონას შეადგენს.

აზერბაიჯანის ნავთობის აღმოჩენილი მარაგო 2-3 მილიარდ ტონას შეადგენს ხოლო სავარაუდო რესურსები 7 მილიარდ ტონაზე მეტია.

ენერგო რესურსების მოპოვების პროცესში მნიშვნელოვანი ადგილი უკავია რესურსების უსაფრთხო ტრანსპორტირებასაც. სწორედ ამიტომაც რესურსების მომხმარებელი ქვეყნები ნავთობპროდუქტების წყაროების დივერსიფიცირებას ახდენენ და უზრუნველყოფენ ნავთობის უსაფრთხო ტრანსპორტირებას. კასპიის ზღვის აუზში მნიშვნელოვნად სტრატეგიული მდებარეობა სხვა ქვეყნებთან შედარებით გააჩნია აზერბაიჯანს. ხოლო რაც შეეხება მაგალითად თურქმენეთის საბადოებს, ისინი მომხმარებლებისათვის დიდი მანძილით არის დაშორებული და ამ ქვეყნის ენერგო ინდუსტრიის ბედი დამოკიდებულია ძვირადღირებულ მილსადენების აგებაზე.

კასპიის ზღვის რეგიონის რესურსები უმნიშვნელოვანესია მსოფლიოს ენერგეტიკული კომპანიებისათვის ვინაიდანაც აზერბაიჯანის ტერიტორიაზე განლაგებულია ნავთობის უდიდესი საბადო, ამ გარემოებამ განაპირობა მსოფლიოს არაერთი ქვეყნების დაინტერესება აზერბაიჯანით. შეგვიძლია თამამად ვთქვათ რომ აზერბაიჯანის ენერგორესურსებმა სამხრეთ კავკასიას უდიდესი მნიშვნელობა შესძინა და ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ფუნქცია მიანიჭა მსოფლიო გეოპოლიტიკური პროცესების განვითარებაში.

3.3. საერთაშორისო კომუნიკაციები

თანამედროვე საერთაშორისო ურთიერთობების ჩამოყალიბებასა და განვითარებაში უდიდეს მნიშვნელობას იძენს კომუნიკაციათა ახალი სისტემის ფორმირება. მოცემული პროცესები არ შეგვიძლია განვიხილოთ მხოლოდ გაზსადენებისა და ნავთობის მიწების ახალი ქსელების ჩამოყალიბებად და ფორმირებად. კონკრეტულ სფეროში არანაკლები მნიშვნელობა ენიჭება საინფორმაციო კომუნიკაციების ფორმირებადი სისტემების განვითარებასაც. უფრო მარტივად რომ ვთქვათ, გავაკეთოთ შედარება, თუ კი ნავთობსადენი და გაზსადენი მიწები სისხლძარღვების როლს ასრულებენ ადამიანის ორგანიზმში, იგივე ანალოგიით საინფორმაციო კომუნიკაციებს ნერვული სისტემის ფუნქცია შეიძება მივანიჭოთ, რომლის დახმარებითაც ორგანიზმი სასიცოცხლო მნიშვნელობას იღებს.

კომუნიკაცია მართლაც მნიშვნელოვანია არა მხოლოდ ვიწრო სფეროში არამედ გლობალურ სისტემაშიც, კარგი კომუნიკაციის შედეგად შესაძლებელი ხდება ზუსტი გათვლების გაკეთება და კომუნიკაცია საერთაშორისო ფონზე წარმატების ერთ-ერთი საწინდარიც არის.

კომუნიკაციის ახალი ქსელის ფორმირება ზეგავლენას ახდენს არამხოლოდ საერთაშორისო ურთიერთობათა სისტემაზე არამედ გარკვეულწილად მნიშვნელოვნადაც ცვლის გეოპოლიტიკურ კონფიგურაციას და თვით პოლიტიკის მიმართულებას. კომუნიკაციის სისტემა მხოლოდ გლობალიზაციის პროცესს არ უკავშირდება იგი ამავე დროს ქმნის გეოპოლიტიკურ კონფიგურაციებს, რადგანაც კომუნიკაცია მხოლოდ წმინდა გეოგრაფიულით კი არა ფუნქციონალური ფაქტორებითაც განისაზღვრება, სადაც კომუნიკაციები ერთ-ერთ გადამწყვეტ როლს თამაშობს. განსაკუთრებით მას შემდეგ რაც ნავთობზე ფასები საკმაოდ გაძვირდა, სწორედ ასეთ ალტერნატიულ წყაროდ გვევლინება კასპიის აუზში არსებული ენერგორესურსები. მოცემული ენერგო რესურსების

ტრანსპორტირებისათვის ყველაზე რეალური მხოლოდ სამხრეთ კავკასიის რეგიონია, რაც რეგიონს უდიდეს მნიშვნელობას და ფუნქციას ანიჭებს. მოცემული ფუნქციონალური ცვლილებები ასევე ეხება უმნიშვნელოვანეს რეგიონალურ პროცესებს, რომლებიც შავი ზღვის აუზში მიმდინარეობს.

თანამედროვე ვითარებაში შეიცვალა ევრაზიაში შეჭრის ზღვათა გეოპოლიტიკური, გეოსტრატეგიული, გეოეკონომიკური და ცივილიზაციური მნიშვნელობა. ზღვებმა შესაძლებელია კონტინენტში არსებულ სანაპიროებიდან მომავალი გავლენის გავრცელების ფაქტორებად იქცნენ, მით უფრო რომ ამგვარი გავრცელება გარკვეულწილად მაშინაც ხდება, როდესაც გავლენა სრულებითაც არ ატარებს საზღვაო ხასიათს (როცა საქმე გვაქვს საჰაერო და კოსმოსურ კომუნიკაციებთან).

კავკასიის, ბალკანეთის და შავი ზღვის პირეთის ერთიანობის შესახებ „ცივი ომის“ დასრულებამ შავი ზღვის რეგიონში მნიშვნელოვანი ცვლილებები გამოიწვია, რაც გამოიხატება შემდეგში: თუ კი ცივი ომის მიმდინარეობისას ამ რეგიონში მხოლოდ 4 სუვერენული ქვეყანა არსებობდა (სსრკ, თურქეთი, რუმინეთი, ბულგარეთი), „ცივი ომის“ დასრულების შემდეგ აქ გვხვდება უკვე 7 დამოუკიდებელი სახელმწიფო, რომლებსაც საკუთარი ეროვნული ინტერესები და პოლიტიკური მიმართულება გააჩნიათ.

შავი ზღვის რეგიონის უფრო კონკრეტულად განხილვისათვის მნიშვნელოვანია ყურადღება მივაქციოთ იმას რომ იგი საკმაოდ რთული კონფიგურაციის გეოპოლიტიკური ერთეულია, რომელიც რამოდენიმე არეალს მოიცავს, ესენია: ბალკანეთი, რომელიც ყოფილი იუგოსლავიის რესპუბლიკებს-სერბეთს, მაკედონიას, ჩერნოგორიას, ხორვატიას, სლოვენიას, ბოსნია-ჰერცეგოვინას, აგრეთვე ალბანეთსა და საბერძნეთის ნაწილს მოიცავს.

შავი ზღვის პირეთი რომელშიც თურქეთი, ბულგარეთი, რუმინეთი, მოლდოვა, უკრაინა და თუ კრასნოდარის მხარეს მივიღებთ მხედველობაში, ნაწილობრივ რუსეთიც შედის და კავკასია, რომელიც საქართველოს, აზერბაიჯანს, სომხეთსა და რუსეთის

შემადგენლობაში შემავალ ჩრდილოეთ კავკასიას აერთიანებს. სწორედ მათი ერთიანობა განაპირობებს, იმას რომ შავი ზღვის აუზის რეგიონად იწოდება და შუა აზიის, ცენტრალური ევროპისა და ახლო აღმოსავლეთის დამაკავშირებელ მაგისტრალად გვევლინება.

თუ ჩვენ შავი ზღვის აუზს გეოპოლიტიკური თვალსაზრისით განვიხილავთ, მაშინ მისი სახით მოცემულ გეოპოლიტიკის სივრცის ცენტრად მოგვევლინება შავი ზღვა, რომლის ირგვლივაც რკალების მსგავსად დანარჩენი ტერიტორიები ლაგდება, კერძოდ, აღმოსავლეთით კასპიის ზღვამდე - კავკასია, დასავლეთით ადრიატიკის ზღვამდე - ბალკანეთი, ხოლო ჩრდილოეთით და სამხრეთით - შესაბამისად, შავი ზღვის ჩრდილოეთი და სამხრეთ სანაპიროები, რომლებიც ბალკანეთისა და კავკასიის დამაკავშირებელ ერთეულებად უნდა განვიხილოთ. შედეგად წარმოგვიდგება ერთიანი ტრანსრეგიონული, გეოპოლიტიკური რეგიონის სურათი, რომელიც ერთიანი ცენტრის ირგვლივ გავრცელებული და ორგანიზებული სივრცითი ერთეულების არსებობას ადასტურებს. მაგრამ მოცემული კონსტრუქცია არ არის „წმინდა“ გეოგრაფიული ბუნების კრისტალი, არამედ იგი არის გარკვეულწილად ისტორიული კონგლომერატი, რომლის ერთიან სისტემად ორგანიზებულობა მნიშვნელოვანწილად სხვა ფაქტორებით არის განსაზღვრული. კერძოდ კი პოლიტიკური, ეკონომიკურ-გეოგრაფიული, გეოსტრატეგიული, ეთნორელიგიური და ეკოლოგიური ფაქტორებით.

შავი ზღვის რეგიონის ტრანსფორმაციის ძირითადი მიმართულებები და შედეგები - „ცივი ომის“ ერთ-ერთ უმნიშვნელოვანეს შედეგს გეოსტრატეგიული და გეოპოლიტიკური, ტრანსფორმაციები წარმოადგენს რომლებსაც შეუძლია ძირეული ცვლილებები განახორციელოს და სახე შეუცვალოს მთელ რეგიონს. გლობალური ცვლილებების კვალდაკვალ 500 წლის განმავლობაში პირველად შესაძლებელი გახდა შავი ზღვისპირეთი და ხმელთაშუაზღვისპირეთი ჩამოყალიბდეს ერთ ფუნქციურ მთელად, ანუ ინტეგრაციის უპრეცედენტო დონე იქნეს მიღწეული. შედარებისათვის შეიძლება განვიხილოთ პოსტ ბიზანტიური პერიოდი როდესაც შავიზღვისპირეთი და ხმელთაშუაზღვისპირეთი ერთმანეთისაგან მკვეთრად გამიჯნულ ორ სივრცეს

წარმოადგენდა. დაკვირვებებმა თვალნათელივ გვაჩვენა რომ მოცემული გამიჯვნა რამოდენიმე მიმართულებას გულ;ისხმობდა კერძოდ:

პოლიტიკურ-გეოგრაფიულს - რაშიც იგულისხმება ის რომ ხმელთაშუა ზღვისპირეთის აღმოსავლეთ ნაწილს და შავი ზღვისპირეთს ერთი ძალა აკონტროლებდა, ხოლო ხმელთა შუაზღვისპირეთის დასავლეთ ნაწილს მეორე, უფრო ზუსტად პირველ სექტორში ოსმალეთი დომინირებდა ხოლო, მეორეში იტალიური სახელმწიფოები, საფრანგეთი და ესპანეთი.

მოგვიანებით პერიოდში მას შემდეგ რაც რუსეთმა ყირიმი შემოიერთა და გაძლიერდა გავლენის სფეროების დაყოფა შავ ზღვაზეც გავრცელდა. შეიძლება ითქვას რუსეთის გაძლიერებით ზღვაზე რეალური გავლენის სექტორის მქონე ახალი ძალა გამოჩნდა.

ხმელთაშუა ზღვისპირეთი ორ პოლიტიკურ ალევანს შორის გადანაწილდა. პირველი მსოფლიო ომის წინაც კერძოდ: სამხრეთი და დასავლეთი შავი ზღვისპირეთი-დუნაის გაყოლებით ცენტრალური ბლოკის ხელში აღმოჩნდა ხოლო ჩრდილოეთი, აღმოსავლეთი და ჩრდილო-დასავლეთი შავიზღვისპირეთი რუსულ-ატლანტური ბლოკის ხელში, ამ პროცესების კვალდაკვალ ხმელთაშუა ზღვისპირეთიც გაყოფილი იყო რადგან ანტანტის ქვეყნების დომინირების მიუხედავად, ხმელთაშუა ზღვისპირეთის აღმოსავლეთი ნაწილი კვლავ ოსმალეთის ხელში რჩებოდა.

ძირეული პოლიტიკურ-გეოგრაფიული ცვლილებები ზემოთ მოცემულ რეგიონში მხოლოდ „ცივი ომის“, შემდეგ ხდება, საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ, თანდათანობით ბალკანეთზე ნატოს პოზიციები გამყარდა, უახლოეს მომავალში მოსალოდნელია რომ ნატოში განწვრიანდნენ: რუმინეთი, ბულგარეთი, სლოვენია და სლოვაკეთი, რაც იმ შედეგს გამოიწვევს რომ ისტორიაში პირველად ბალკანეთი, მთელი ხმელთაშუაზღვისპირეთი და შავი ზღვის დასავლეთი და სამხრეთი ნაწილი ერთი ძალის ხელში აღმოჩნდება, რაც სათუქველს შექმნის ხმელთაშუაზღვისპირეთისა და

შავიზღვისპირეთის არამხოლოდ ერთ პოლიტიკურ-გეოგრაფიულ სივრცედ ჩამოყალიბებისას არამედ სტრატეგიულ რეგიონად ტრანსფორმირებასაც.

რაც შეეხება ეკონომიკურ ფაქტორებს, ეკონომიკური ფაქტორები გამოიხატება იმით რომ ისტორიული განვითარების გზაზე პირველად მოხდება დასავლეთ და ცენტრალურ ევროპასთან შავი ზღვის სახელმწიფოების ინტეგრირება. მიუხედავად იმისა რომ მათ შორის ეკონომიკური კავშირები ყოველთვის არსებობდა მას მაინც არ ჰქონდა ინტენსიური ბუნება. დროთა განმავლობაში შავი ზღვა უშუალოდ დაუკავშირდება დასავლეთ ევროპას როგორც მისი შემადგენელი ნაწილი, შედეგად ეს ყველაფერი აუცილებლად გამოიწვევს ერთი მხრივ ევროპისა და მეორე მხრივ, აღმოსავლეთ და სამხრეთ შავიზღვისპირეთის მოქცევას ერთიან ეკონომიკურ სისტემაში, მოსალოდნელია მოცემულ სისტემაში უკრაინისა და საქართველოს ინტეგრაციაც.

როგორც ზემოთ განხილული ფაქტორები გვიჩვენებს, ხმელთაშუაზღვისპირეთს და შავი ზღვისპირეთს უდიდესი მნიშვნელობა გააჩნია ევროპაში და აზიაში მიმდინარე გეო-პოლიტიკური პროცესების განვითარებაში, აქვე უნდა აღინიშნოს სამხრეთ კავკასიის თითოეული სახელმწიფოს როლი ევროპული პოლიტიკაში და მთლიანად ევროპაში მიმდინარე პოლიტიკური პროცესების განვითარებაში.

სამხრეთ კავკასიას საუკუნეების მანძილზე გააჩნდა უდიდესი მნიშვნელობა და მომავალშიც აუცილებლად იქნება ერთ-ერთი მთავარი ფიგურა ევროპის პოლიტიკის ფორმირებასა და მიმდინარე პოლიტიკურ პროცესებში, ვინაიდანაც სამხრეთ კავკასიას გააჩნია სტრატეგიული მდებარეობა (ერთგვარად დერეფანია აზიიდან ევროპისაკენ) და ენერჯო რესურსები, რაც ევროპის უდიდეს დაინტერესებას იწვევს, აქვე ევროპას აიძულებს ანგარიში გაუწიოს სამხრეთ კავკასიის ინტერესებს.

3.4. საქართველოს სატრანზიტო ფუნქცია

სახელმწიფოების განვითარებასა და ეკონომიკურ გაძლიერებაში არაერთი გარემოება იღებს მონაწილეობას მათ შორის საკმაოდ მნიშვნელოვან ადგილს იკავებს სატრანზიტო ფუნქცია, განსაკუთრებით იმ შემთხვევაში თუ კი ქვეყნის გეოგრაფიული მდებარეობა სატრანზიტო ინფრასტრუქტურის განვითარების შესაძლებლობას იძლევა. სატრანზიტო ფუნქციას გააჩნია არამხოლოდ ეკონომიკური არამედ უდიდეს როლს თამაშობს სახელმწიფოთა მიერ წარმოებულ საშინაო და საგარეო პოლიტიკური კურსის ჩამოყალიბებაშიც.

მას შემდეგ რაც საბჭოთა კავშირი დაიშალა მსოფლიო წესრიგი გარკვეულწილად შეიცვალა და მსოფლიო ერთპოლუსიანი გახდა, ძალთა ბალანსმა დასავლეთისაკენ გადაინაცვლა, შედეგად პატარ-პატარა დამოუკიდებელ სახელმწიფოებს საშუალება მიეცათ მსოფლიო პოლიტიკურ პროცესებში ჩართვისა, მათ მთავარ იარაღს კი სწორედაც სატრანზიტო კომუნიკაციების ჩამოყალიბება და რეალიზაცია წარმოადგენდა.

კონკრეტულ სიტუაციაში ჩვენ განვიხილავთ იმ გარემოებებს რომლებიც მნიშვნელოვანწილად ხელს უწყობენ საქართველოში სატრანზიტო ფუნქციის განვითარებას. საქართველოს გააჩნია ძალზე სტრატეგიული მდებარეობა მთელ სამხრეთ კავკასიაში, იგი წარმოადგენს ხიდს, დერეფანს, ევროპასა და აზიას შორის, შესაბამისად თითქმის ვერც ერთი მსხვილი პროექტი რომელიც სატრანზიტო ფუნქციის მატარებელია, ჩვენს ქვეყანას ვერ აცდება, სწორედ ამიტომაც მნიშვნელოვანია რომ არსებული მემკვიდრეობის რეორგანიზაცია მოხდეს და ჩამოყალიბდეს გამართული: სამართლებრივი, კომუნიკაციური, სატარიფო და სადაზღვეო სისტემები, რაც ხელს შეუწყობს საქართველოს როგორც მნიშვნელოვანი საერთაშორისო სატრანზიტო ფუნქციის მატარებელი ქვეყნის სტატუსის გაძლიერებას საერთაშორისო ასპარეზზე.

საბჭოთა კავშირის დაშლამ გამოიწვია არაერთი ისეთი ქვეყნის წარმოშობა და ასპარეზზე გამოსვლა რომელთაც გააჩნდათ საკმაოდ მდიდარი ბუნებრივი რესურსები და რომელთა მიზანიც გახდა არსებული რესურსების ექსპორტზე გატანა. თავის მხრივ დასავლეთიც დაინტერესებული იყო ახლო აღმოსავლეთში გავლენის სფეროების

განმტკიცებით და ხელს უწყობდა ცენტრალურ აზიაში და კასპიის ზღვაში ნავთობის მოპოვებასა და შემდგომ მის რეალიზაციას. თუ კი გავანალიზებთ ცენტრალური აზიის ქვეყნების გაძლიერების მიზნებს თვალნათლივ დავინახავთ რომ მათი ეკონომიკურად გაძლიერების ერთ-ერთი ძირითადი მიზნები სწორედ ცენტრალურ აზიასა და კასპიის ზღვაში არსებული ბუნებრივი რესურსებია. მაგ: გაზის ექსპორტიორთა შორის ერთ-ერთ პირველ ადგილს იკავებს თურქმენეთი, გაზის არანაკლებ მნიშვნელოვანი მარაგი გააჩნია: ყაზახეთს, უზბეკეთს და აზიბაიჯანს. რაც შეეხება ნავთობის მოპოვებას, ამ კუთხით ყველაზე მნიშვნელოვანია აზიბაიჯანი. აზიბაიჯანში 1993 წლიდან დასავლეთის ინვესტიციების წყალობით ნავთობის მოპოვება თანდათანობით უფრო და უფრო იზრდება. არსებული გარემოება მომგებიანი გახდა საქართველოსათვისაც, ვინაიდანაც საქართველო წარმოადგენს ერთგვარ ხიდს, დერეფანს ევროპასა და აზიას შორის, რამაც გამოიწვია ჯერ კიდევ 1992 წელს საქართველოში ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანზიტო დერეფნის იდეის დაბადება.

სატრანზიტო ურთიერთობებთან დაკავშირებით მნიშვნელოვანია ის გარემოება რომ საქართველო ჩაერთო ისეთ მსხვილ პროექტებში როგორებიც არის: რეგიონალური პროგრამა - TRACECA რომლის მიზანს წარმოადგენს ტრადიციული სახეობების - საავტომობილო გზების, რკინიგზის, ტერმინალების მშენებლობას, საზღვაო პორტების რეკონსტრუქციას და იგი არის ერთგვარად აბრეშუმის გზის აღდგენის წინაპირობაც. ხოლო რაც შეეხება INOGATE - ის პროგრამას, მისი ძირითადი მიზანია მილსადენების ქსელების განვითარება.

საქართველოს საერთაშორისო სატრანზიტო ქსელში ჩართვასთან დაკავშირებით მნიშვნელოვანი ნაბიჯი გადაიდგა 1996 წელს, როდესაც ძალაში შევიდა „სარახსის ხელშეკრულება“ და ყაზახეთიდან დაიწყო „შევრონის“ ნავთობის ტრანსპორტირება საქართველოსა და აზიბაიჯანის გავლით ე. ბათუმის პორტამდე რკინიგზის საშუალებით, აქვე მნიშვნელოვანია საქართველო აზიბაიჯანს შორის გაფორმებული შეთანხმება ბაქო-სუფსის ნავთობსადენის მშენებლობის შესახებ, პროექტი დასრულდა 1999 წელს რამაც

დერეფანს მიანიჭა „ენერგეტიკული“ ასპექტი. მნიშვნელოვან პროექტს წარმოადგენს ორი საერთაშორისო მნიშვნელობის პროექტიც ესენია: ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენი და სამხრეთ კავკასიური გამსადენი „შაჰ დენიზი“, რომლებმაც საქართველოს შესძინეს უდიდესი სატრანზიტო ფუნქცია.

3.4. საქართველოს ენერგეტიკული უსაფრთხოება

ნებისმიერი ქვეყნის სიძლიერისა სამომავლო წარმატების წინაპირობად შეიძლება განვიხილოთ ენერგეტიკული უსაფრთხოება. ენერგეტიკული უსაფრთხოების ჩამოყალიბება ნიშნავს, ქვეყნის მოსახლეობისა და სახელმწიფოს დაცვას ენერგო რესურსებისა და ენერჯის ყველა სახის დეფიციტის გაჩენისაგან. მსგავსი დეფიციტები შეიძლება წარმოქმნას სხვადასხვა ნეგატიურმა ფაქტორებმა მაგ: ბუნებრივმა, სოციალ-ეკონომიკურმა, ტექნოგენურმა, პოლიტიკურმა და ა.შ.

ენერგეტიკულ უსაფრთხოებას კონკრეტულ შემთხვევაში განვიხილავთ საქართველოს მაგალითზე. მიუხედავად იმისა რომ საქართველო საკმაოდ ღარიბი ქვეყანაა პირველადი ენერგო რესურსებით მას გააჩნია უდიდესი მნიშვნელობა რეგიონალურ ენერგო უსაფრთხოების საქმეში, ვინაიდანაც საქართველოს აკისრია უდიდესი სატრანზიტო ფუნქცია და ჩვენი ქვეყნისთვის ენერგეტიკულ დერეფნის სტაბილურობას სასიცოცხლო მნიშვნელობა აქვს.

საქართველო თავისი ისტორიის მანძილზე არაერთხელ აღმოჩნდა გამოწვევების წინაშე, რამაც ქვეყანა სერიოზული პრობლემების წინაშე აღმოაჩინა მაგალითისათვის შეგვიძლია განვიხილოთ XX ს-ის 90-იანი წლები, როდესაც საქართველო მთლიანად დამოკიდებული იყო რუსეთის ენერგო რესურსებზე. შედეგად რუსეთი ყოველთვის ცდილობდა ესარგებლა არსებული ვითარებით და თავისი გავლენის სფეროების განმტკიცებისათვის გამოეყენებია არსებული გარემოება. ამავე პერიოდში იყო შემთხვევა

როდესაც რუსეთმა შეუწყვიტა საქართველოს ენერგო რესურსების მიწოდება და საქართველო სერიოზული პრობლემების წინაშე აღმოჩნდა.

90-იანი წლების შემდეგ საქართველომ დაიწყო ზრუნვა ენერგეტიკული დამოუკიდებლობის მოპოვებისათვის და შეგვიძლია თამამად ვაღიაროთ რომ საქართველომ მიაღწია ენერგეტიკული სისტემის გამართვას. ჯერ კიდევ 2008 წლის აგვისტოში მიმდინარე რუსეთ-საქართველოს კონფლიქტის დროს, მიუხედავად იმისა რომ ამ კონფლიქტით საქართველომ უდიდესი ეკონომიკური და ფინანსური ზიანი მიიღო, საქართველოს ენერგეტიკული სისტემა სამხედრო მოქმედებების დროსაც შეუფერხებლად განაგრძობდა მუშაობას, შესაბამისად ენერგეტიკული ობიექტების დაბომბვის მიუხედავად მოსახლეობას მაინც უწყვეტ რეჟიმში მიეწოდებოდა დენი და გაზი.

ჩვენ მოკლედ განვიხილავთ საქართველოს ენერგეტიკის თითოეულ დარგს.

ელექტროენერგეტიკა - საქართველოში ენერგეტიკული სექტორის უდიდესი ნაწილი პრივატიზირებულია. ენერგეტიკული სექტორის უდიდესი ნაწილი თავმოყრილია ქართულ-რუსულ ბიზნეს ჯგუფების ხელში, (მაგ. „მტკვარი ენერჯი“, „თელასი თბილისის ელექტრო დისტრიბუცია“ და ა.შ.).

საქართველოს ელექტროენერჯის დაახლოებით 70% საქართველოს შიდა ელექტროსადგურებზე გამოიმუშავდება. საქართველომ დაიწყო იმაზე ზრუნვა რომ ელექტროენერჯის სფეროში სრულ დამოუკიდებლობას მიაღწიოს და ელექტროენერჯია გაიტანოს ექსპორტზეც, რის გამოც მიმდინარეობს არაერთი მსხვილმასშტაბიანი პროექტების განხორციელება, მაგ: „აჭარისწყალ ჯორჯიას“ მიერ განხორციელებული ჰესების კასკადის მშენებლობა მდინარე აჭარისწყალზე. მოცემული პროექტი მიმართულია ენერგო უსაფრთხოების უზრუნველყოფისაკენ ადგილობრივი რესურსების გამოყენების საშუალებით. მოცემული პროექტის მიზანია საქართველოს მოსახლეობას მიაწოდოს განახლებადი ელექტროენერჯია, თუმცა გამოიმუშავებული ელექტროენერჯის უდიდესი ნაწილი ექსპორტზე გავა თურქეთის ტერიტორიაზე. მსგავსი პროექტების

განხორციელებას ხელს უწყობს საქართველოს ბუნებრივი თავისებურებები, რელიეფები და ჰიდრო რესურსების დიდი მარაგის არსებობა.

გაზის რესურსები - იმის გათვალისწინებით რომ საქართველოს არ გააჩნია ბუნებრივი გაზის რესურსები, გაზის მთელი რაოდენობა ქვეყანაში იმპორტირებულია, შესაბამისად საქართველო ამ სფეროში სრული დამოუკიდებელი არ არის და დამოკიდებულია იმ კომპანიებზე რომლებიც ანხორციელებენ გაზის იმპორტს საქართველოში. 2008 წლის აგვისტოში საქართველოს ხელისუფლების გადაწყვეტილებით კერძო კომპანიებს უფლება მიეცათ გაზი თავად იყიდონ და გაყიდონ იმ რაოდენობით და იმ ფასად როგორც თავად კომპანიები მოახერხებენ ამას. დღეს დღეისობით დარეგულირებულ გაზის ბაზარზე რამოდენიმე იმპორტიორი მოქმედებს, ესენია: „ენერჯი ინვესტი“, „სოკარი - აზიბაიჯანის სახელმწიფო ენერჯო კომპანია“, „ტერა“, საერთაშორისო ენერჯეტიკული კორპორაცია და საქართველოს ნავთობისა და გაზის კორპორაცია.

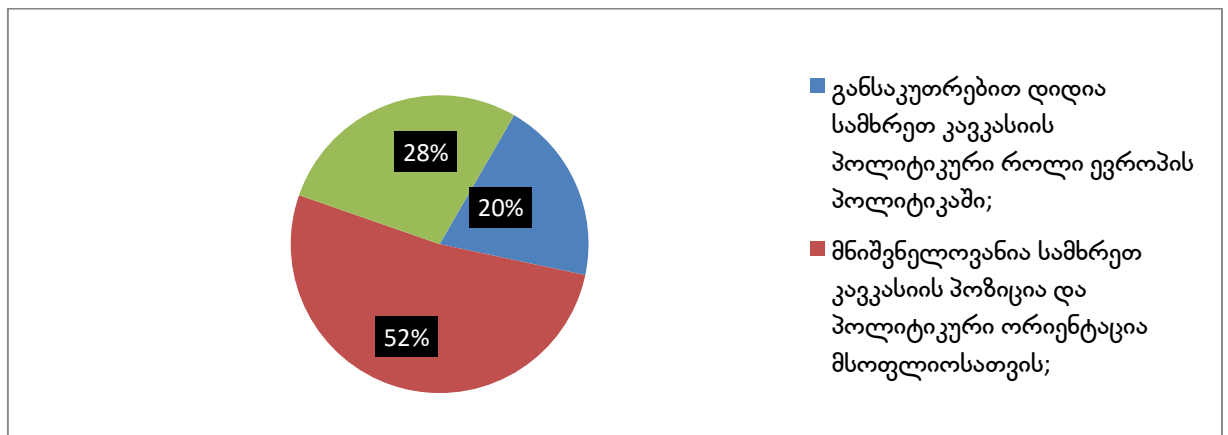
საქართველოს ნავთობის რესურსები - დღეს-დღეისობით საქართველოს ნავთობის პოტენციური რესურსები შეფასებულია 2 მილიარდ ტონად, თუმცა ყოველწლიური მოპოვება 100 ათას ტონას არ აღემატება. დღეის მონაცემებით საქართველოში ნავთობის ძიებასა და მოპოვების საქმიანობას 7 კომპანია ანხორციელებს, ესენი: „იორის ველი-ნავთობი და გაზი“, „კანარგო ჯორჯია“, „ფრონტერა“, „ანადარკი“, „შტრაიტ ოილ ენდ გაზი“, „გლობალ ოილ ენდ ენერჯი“ და „აქსაი BMC“. (ლიანა ჯერვალიძე. მასალა მომზადებულია „საერთაშორისო გამჭვირვალობა საქართველოს“ მიერ. ოქტომბერი, 2008.).

როგორც ზემოთ განხილული ფაქტებიდან ჩანს, საქართველო მუდმივად ისწრაფვის ენერჯო და ენერჯეტიკული დამოუკიდებლობისაკენ, შედეგად დღეს-დღეისობით ქვეყანაში აღარ დგას ის მწვავე პრობლემები ენერჯეტიკის საკითხებთან მიმართებაში რაც იდგა 90-იან წლებში. საქართველო მზადაა გამოწვევებისათვის და მუდმივად ზრუნავს უფრო მეტად დამოუკიდებლობის მოპოვებისათვის ენერჯეტიკულ

სფეროში, ამ ყველაფერში კი ხელს უწყობს გეოგრაფიული მდებარეობა, სატრანზიტო ფუნქცია და ქვეყანაში არსებული ბუნებრივი რესურსები.

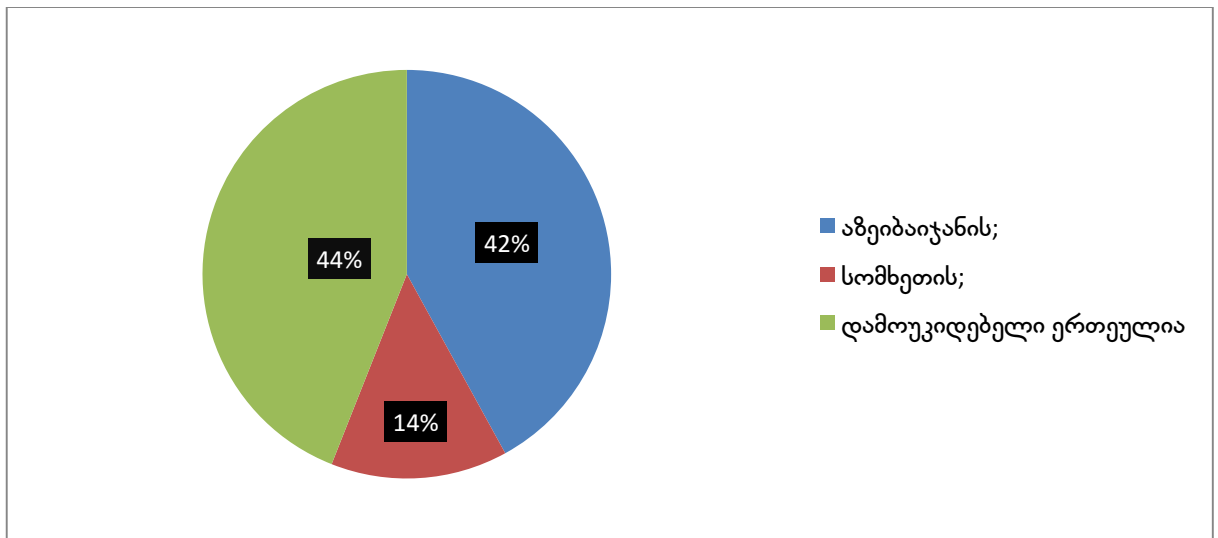
კვლევის მონაცემები

1. რამდენად დიდ როლს თამაშობს სამხრეთ კავკასია ევროპის პოლიტიკური ატმოსფეროს ჩამოყალიბებაში?



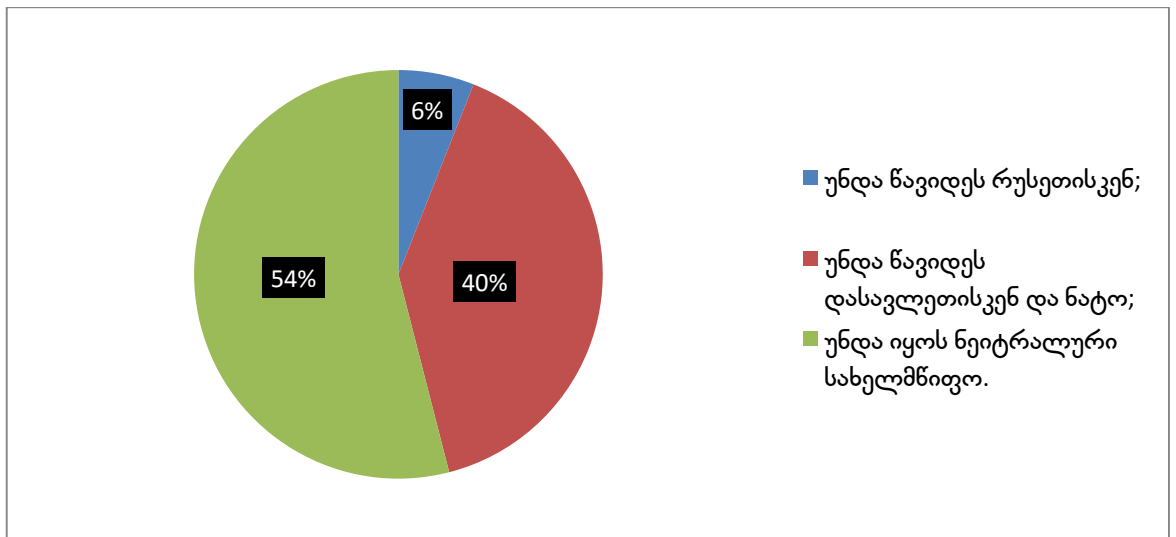
კვლევაში მონაწილეობა მიიღო 150-მა რესპოდენტმა. შესაბამისად 28% შეადგენს 42 რესპოდენტს, 20% შეადგენს 30 რესპოდენტს, 52% შეადგენს 88 რესპოდენტს.

2. აზიური და სომხეთი იბრძვიან მთიანი ყარაბაღის გამო, როგორ ფიქრობთ, რომელი მათგანის საკუთრებაა?



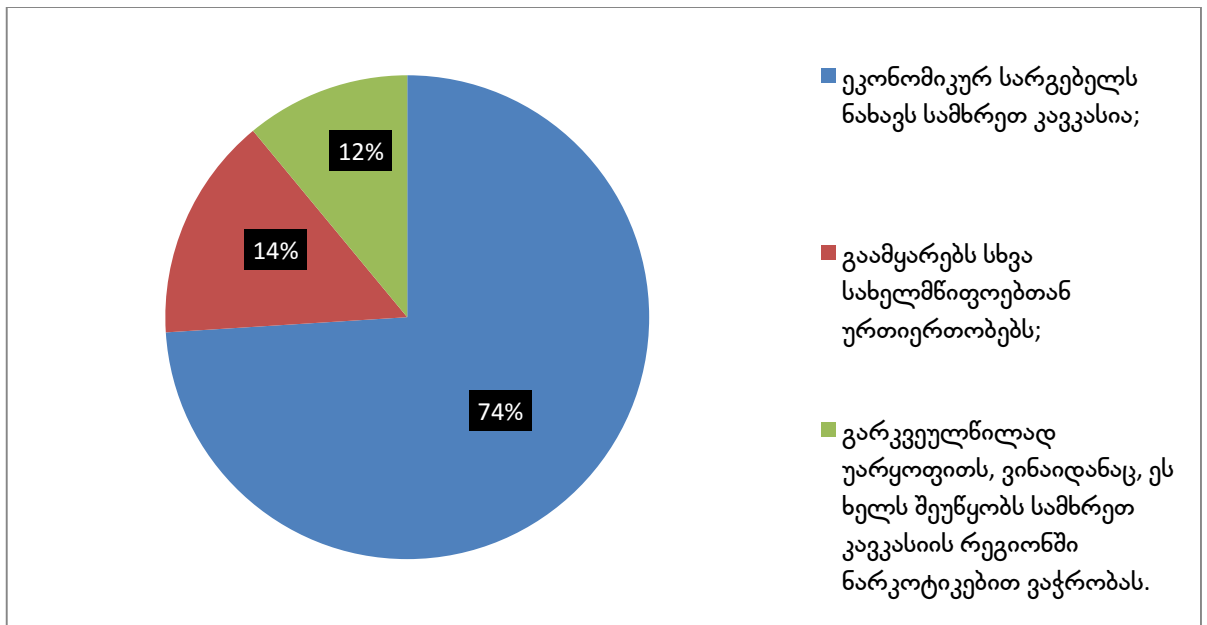
კვლევაში მონაწილეობას იღებდა 150 რესპოდენტი, შესაბამისად: 42% შეადგენს 63 რესპოდენტს, 14% შეადგენს 21 რესპოდენტს, 44% შეადგენს 66 რესპოდენტს.

3. როგორი პოლიტიკური კურსი უნდა აირჩიოს საქართველომ?



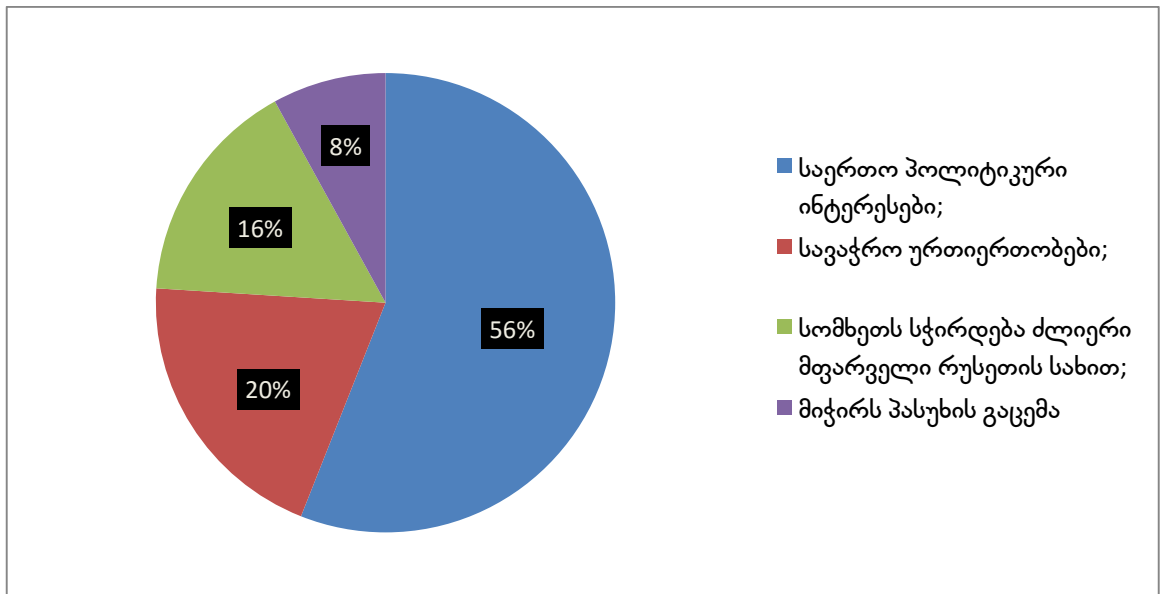
კვლევაში მონაწილეობას იღებდა 150 რესპოდენტი, შესაბამისად: 6% შეადგენს 9 რესპოდენტს, 40% შეადგენს 60 რესპოდენტს, 54% შეადგენს 81 რესპოდენტს.

4. რა სარგებელს მოუტანს სამხრეთ კავკასიას აბრეშუმის გზის აღორძინება?



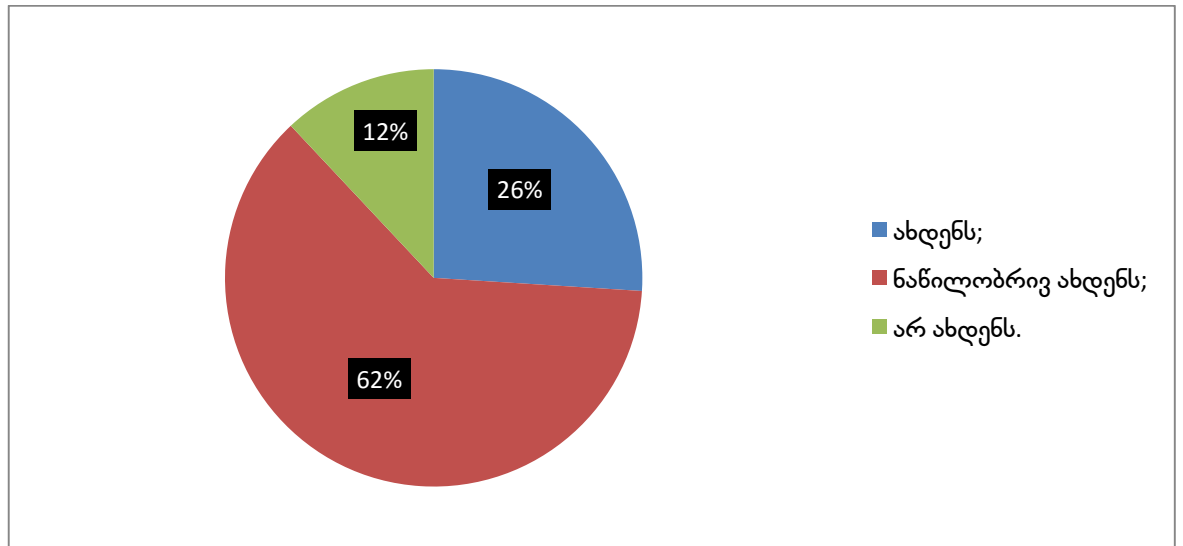
კვლევაში მონაწილეობა მიიღო 150 რესპოდენტმა, შესაბამისად: 74% შეადგენს 111 რესპოდენტი, 14% შეადგენს 21 რესპოდენტს, 12% შეადგენს 18 რესპოდენტს.

5. რა შეიძლება იყოს რუსეთისა და სომხეთის მჭიდრო კავშირის მიზეზი?



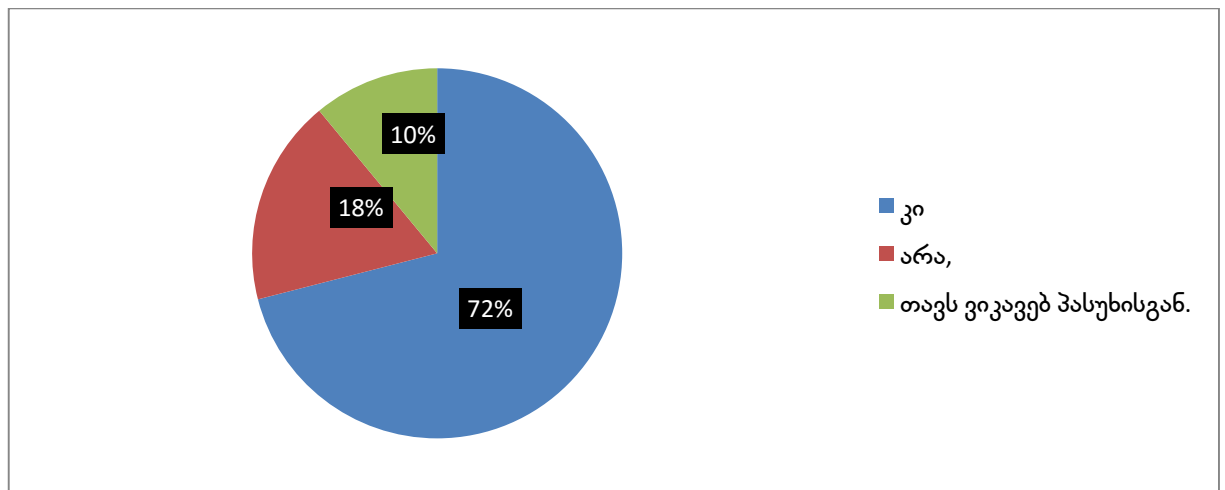
კვლევაში მონაწილეობა მიიღო 150-მა რესპოდენტმა. შესაბამისად 56% შეადგენს 84 რესპოდენტს, 20% შეადგენს 30 რესპოდენტს, 16% შეადგენს 24 რესპოდენტს, 8% შეადგენს 12 რესპოდენტს.

6. ახდენს თუ არა კავკასიის რეგიონში მიმდინარე პოლიტიკური პროცესები გავლენას ევროპის პოლიტიკურ ატმოსფეროზე?



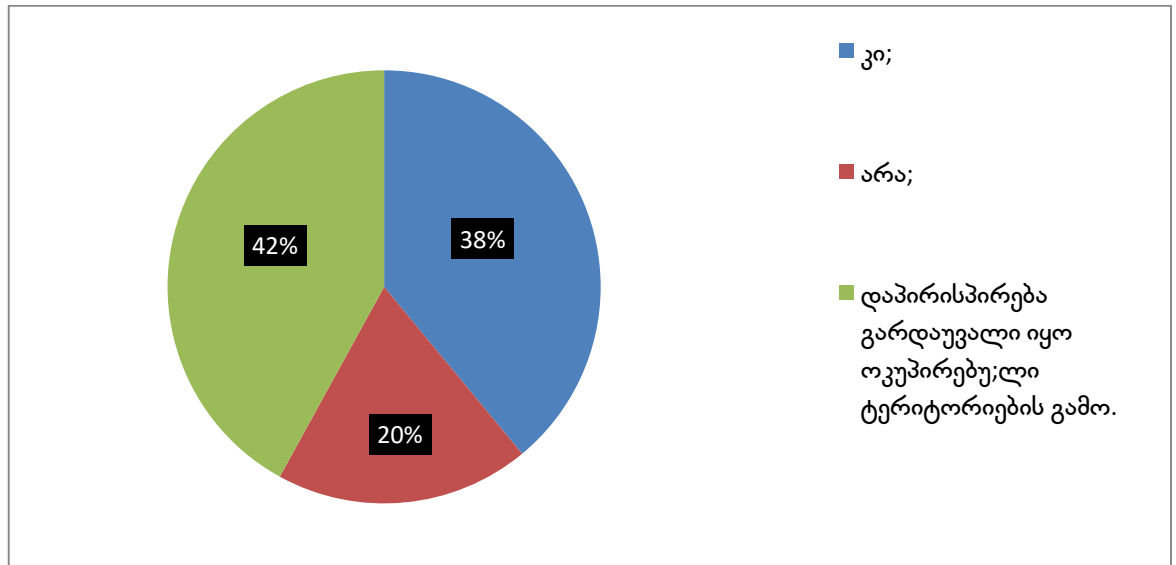
კვლევაში მონაწილეობა მიიღო 150-მა რესპოდენტმა. შესაბამისად 26% შეადგენს 39 რესპოდენტს, 62% შეადგენს 93 რესპოდენტს, 12% შეადგენს 18 რესპოდენტს.

7. თურქეთის მიერ სომხეთი მოსახლეობის დიდი ნაწილის ლიკვიდაცია 1915-1918 წლებში იყო თუ არა სომხების გენოციდი?



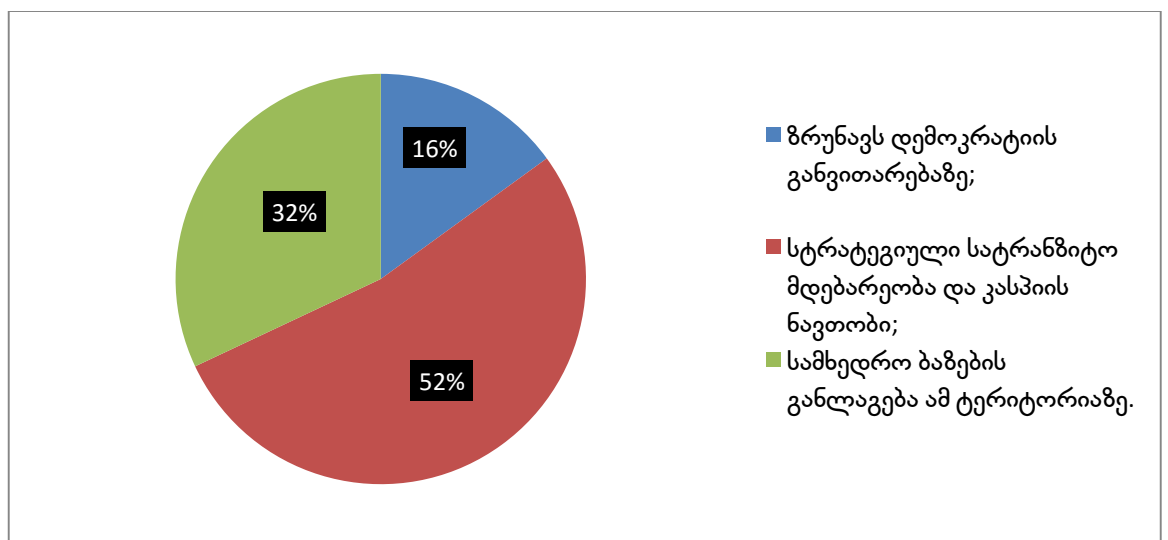
კვლევაში მონაწილეობა მიიღო 150-მა რესპოდენტმა. შესაბამისად 72% შეადგენს 108 რესპოდენტს, 18% შეადგენს 27 რესპოდენტს, 10% შეადგენს 15 რესპოდენტს.

8. რომ არა 2008 წლის რუსეთ-საქართველოს დაპირისპირება, იქნებოდა თუ არა უკეთესი ურთიერთობა საქართველოსა და რუსეთს შორის?



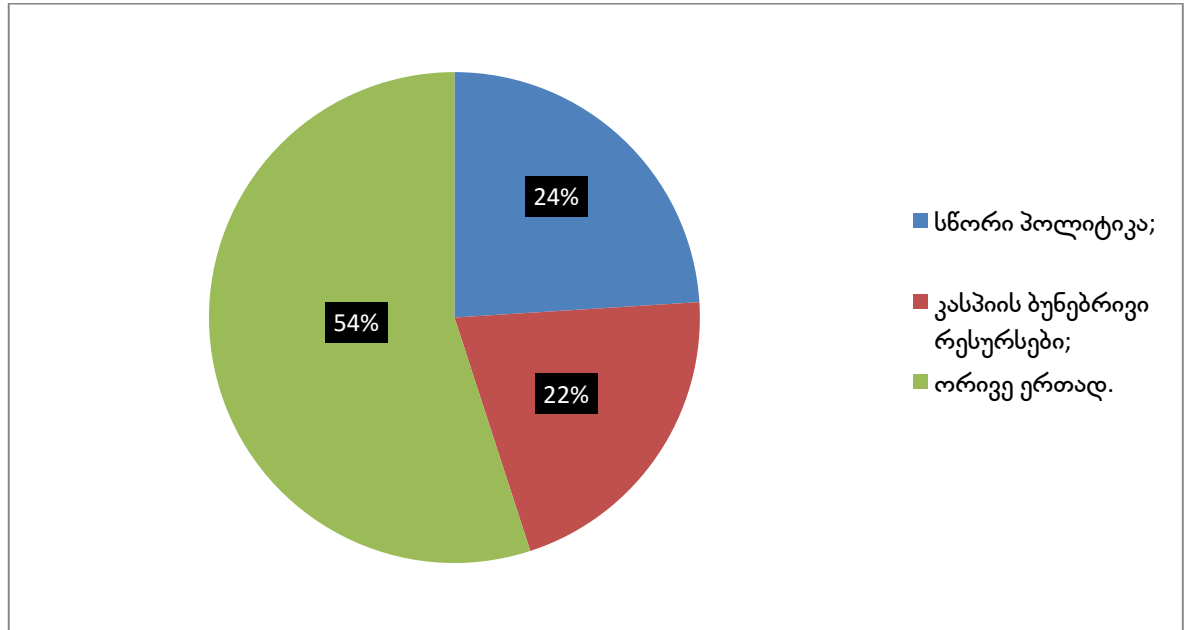
კვლევაში მონაწილეობა მიიღო 150-მა რესპოდენტმა. შესაბამისად 38% შეადგენს 57 რესპოდენტს, 20% შეადგენს 30 რესპოდენტს, 42% შეადგენს 63 რესპოდენტს.

9. რა ინტერესი აქვს აშშ-ს ამიერკავკასიაში?



კვლევაში მონაწილეობა მიიღო 150-მა რესპოდენტმა. შესაბამისად 16% შეადგენს 24 რესპოდენტს, 52% შეადგენს 78 რესპოდენტს, 32% შეადგენს 48 რესპოდენტს.

10. რა იწვევს აზიებისა და სწრაფ გაძლიერებას?



კვლევაში მონაწილეობა მიიღო 150-მა რესპოდენტმა. შესაბამისად 24% შეადგენს 36 რესპოდენტს, 22% შეადგენს 33 რესპოდენტს, 54% შეადგენს 81 რესპოდენტს.

კვლევის დასკვნა - მოცემული კვლევის მიზანია გავანალიზოთ სამხრეთ კავკასიაში მიმდინარე პროცესები, სხვადასხვა კონფლიქტური სიტუაციები და საზოგადოების აზრი სამხრეთ კავკასიაში მიმდინარე მოვლენებთან დაკავშირებით, კვლევაში მონაწილე რესპოდენტთა აზრები სხვადასხვა საკვლევ თემატიკასთან დაკავშირებით საკმაოდ მრავალფეროვნად დაფიქსირდა.

კვლევაში მონაწილეობა მიიღო 150 რესპოდენტმა რომელთა მიერ მიღებულმა პასუხებმა საშუალება მომცა გამომეტანა დასკვნები სხვადასხვა საკვლევ თემატიკასთან დაკავშირებით. კვლევაში მონაწილე რესპოდენტები საფუძვლიანად იცნობენ ამიერკავკასიაში მიმდინარე პროცესებს და დააფიქსირეს თავიანთი შეხედულება ამ პროცესებთან მიმართებაში. რაც შეეხება დეტალურ მაჩვენებლებს თითოეულ საკვლევ კითხვასთან დაკავშირებით მონაცემები მოცემულია დიაგრამებისა და პროცენტული მაჩვენებლების სახით.

დასკვნა

სამაგისტრო ნაშრომში „სამხრეთ კავკასიის როლი დასავლეთის რეგიონალურ პოლიტიკაში“, განხილულია მთლიანად კავკასიის ძირითადი თავისებურებების მოკლე მონახაზი, შემდეგ კი სამხრეთ კავკასიის მნიშვნელობა და მისი გეოპოლიტიკური ასპექტები. სამხრეთ კავკასია თავისი არაჩვეულებრივი ბუნებით და სტრატეგიული მდებარეობით უძველესი დროიდანვე იყო დიდი იმპერიებისა თუ სახელმწიფოების ინტერესის საგანი.

ნაშრომში განხილულია სამხრეთ კავკასიის როლი აღმოსავლეთისა და დასავლეთის ცივილიზაციების დაკავშირების საქმეში, დეტალურად არის განხილული სამხრეთ კავკასიაში მიმდინარე პოლიტიკური პროცესები და სამხრეთ კავკასიის თითოეული ქვეყნის პოლიტიკური ორიენტაცია. ასევე პოლიტიკური ორიენტაციის ჩამოყალიბების საქმეში სხვა გარე პოლიტიკური ძალების მნიშვნელობა.

მოცემულ ნაშრომში დეტალურად არის განხილული სამხრეთ კავკასიაში არსებული ენერგო რესურსები, სამხრეთ კავკასიის სატრანზიტო ფუნქცია, აქ განხორციელებული სხვადასხვა მსხვილმასშტაბიანი პროექტები.

სამხრეთ კავკასიის შესწავლისას ჩავატარე სოციოლოგიური კვლევა, რომლის დეტალური მონაცემებიც ნაშრომშია მოცემული. კვლევამ ნათელი წარმოდგენა შექმნა საზოგადოების აზრის შესახებ სამხრეთ კავკასიაში მიმდინარე პროცესებთან დაკავშირებით.

მოცემული ნაშრომი საკმაოდ ღირებულია მათთვის ვინც აწარმოებს სამხრეთ კავკასიის შესწავლას და მუშაობს სამხრეთ კავკასიის მნიშვნელობის წარმოჩენაზე.

შეგვიძლია თამამად ვთქვათ რომ სამხრეთ კავკასია ძალზე მრავალფეროვანი რეგიონია, თავისი: ბუნებრივი თავისებურებებით, პოლიტიკური მრავალფეროვნებით, სხვადასხვა ხალხებისა და რელიგიათა სიჭრელით და ა.შ. რაც უფრო და უფრო

აცხოველებს მისდამი ინტერესს და მუდმივად მიმდინარეობს მის შესახებ სიახლეების ძიება.

გამოყენებული ლიტერატურა

1. მეტრეველი რ. კავკასიური ცივილიზაცია, გამომცემლობა არტანუჯი, თბილისი 2007.
2. რადვანი უ. ბერუჩაშვილი ნ. „კავკასიის გეოპოლიტიკური ატლასი“, ბაკურ სულაკაურის გამომცემლობა, გვ.6 - გვ.12.
3. სამხრეთ კავკასია - ვიკიპედია.
4. შევარდნაძე ე. დიდი აბრეშუმის გზა, თბილისი 1999.
5. ცინცაძე ა. ბალათურია გ. არჩევანი. დემოკრატიის მშენებლობა ტოტალიტარიზმის ეპოქაში - ედუარდ შევარდნაძის გამოცდილება. თბილისი 2002.
6. ჯერვალიძე ლ. მასალა მომზადებულია „საერთაშორისო გამჭვირვალობა საქართველოს“ მიერ ოქტომბერი, 2008.