

ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო
უნივერსიტეტი

თორნიკე ზოიძე

სოხუმი-თბილისი-ერევნის დამაკავშირებელი სარკინიგზო პროექტის
გავლენა საქართველოს ეროვნული უსაფრთხოებაზე

სამაგისტრო ნაშრომი შესრულებულია დიპლომატიისა და საერთაშორისო
პოლიტიკის მაგისტრის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად

თემის ხელმძღვანელი: სერგი კაპანაძე

პროფესორი

თბილისი

2017

სარჩევი

ანოტაცია	3
Abstract.....	4
შესავალი	6
მეთოდოლოგია	8
თეორიული ჩარჩო.....	9
ისტორიული მიმოხილვა - საქართველო.....	13
ზვიად გამსახურდიას მმართველობა.....	14
ედუარდ შევარდნაძის მმართველობა.....	15
მიხეილ სააკაშვილის მმართველობა.....	17
„ქართული ოცნების“ მმართველობა	19
საქართველოს ურთიერთობები მეზობლებთან	21
აზერბაიჯანი - საქართველო - სომხეთის ურთიერთობები.....	21
რუსეთი - საქართველო - თურქეთის ურთიერთობები.....	22
სარკინიგზო პროექტები საქართველოში.....	24
ბაქო-თბილისი-ახალქალაქი-ყარსის რკინიგზა.....	26
ფსოუ-სოხუმი-თბილისი-ერევნის რკინიგზის პროექტი.....	28
ეკონომიკური ასპექტი: International Alert-ის ანალიზი.....	28
პოლიტიკური ასპექტი	33
სოხუმი-თბილისი-ერევნის რკინიგზის დადებითი ეფექტები	38
შეჯამება.....	41
ბიბლიოგრაფია	42

ანოტაცია

დიდი ხანი არ გასულა მას შემდეგ, რაც საქართველომ მოიპოვა დამოუკიდებლობა და მას შემდეგ ქვეყანა ცდილობს იპოვოს თავისი ადგილი მსოფლიოს სხვა ქვეყნებს შორის. დამოუკიდებლობის აღდგენა ურთულესი პროცესი აღმოჩნდა საქართველოსთვის და მას შეეწირა არაერთი ახალგაზრდა, პატრიოტი ქართველის სიცოცხლე, თუმცა ასევე რთული აღმოჩნდა მოპოვებული დამოუკიდებლობის შენარჩუნება და ქვეყნის წაყვანა სწორი მიმართულებით.

პოლიტიკური, ეკონომიკური და სოციალური პრობლემების ფონზე ქვეყნის წინაშე მწვავედ დგას ისეთი მნიშვნელოვანი საკითხები, როგორც არის ტერიტორიული მთლიანობის აღდგენა, ეთნიკური უმცირესობები, იძლებით გადაადგილებული პირები, ენერგეტიკულ-სანტრანზიტო პროექტები და გამოწვევები, უმუშევრობა და სიღარიბე და მრავალი სხვა.

ამ მნიშვნელოვან პრობლემებს ემატება საგარეო პოლიტიკური ბარიერები და მოწინააღმდეგეები, რომლებიც ცდილობენ მაქსიმალურად შეასუსტონ საქართველოს ეროვნული უსაფრთხოება, შეუზღუდონ პოლიტიკური მოქნილობის და ლავირების საშუალება, ხელი შეუშალონ საქართველოს ეკონომიკურ დივერსიფიკაციას და სამხედრო-პოლიტიკურ თანამშრომლობის ევროატლანტიკურ სივრცესთან.

ევროატლანტიკურ სივრცესთან ურთიერთობის კონტექსტში მნიშვნელოვანია საქართველოს როლი აზია-ევროპის დამაკავშირებელი ახალ სატრანზიტო თუ ენერგეტიკულ პროექტებში. ნაშრომის კვლევის საგანი სწორედ საქართველოზე გამავალი სატრანზიტო პროექტებია და მათი გავლენა, მნიშვნელობა და როლი საქართველოსთვის და მისი ეროვნული უსაფრთხოებისთვის.

ფსოუ-სოხუმი-თბილისი-ერევნის დამაკავშირებელი სარკინიგზო ხაზის პროექტი ახალი, ჯერჯერობით მხოლოდ იდეის დონეზე არსებული წამოწყებაა, რომელსაც მხარს უჭერს ჩვენი მეზობელი ქვეყნები, რუსეთი და სომხეთი, ხოლო ამ პროექტის როლი და მნიშვნელობა საქართველოსთვის არის ის საკითხი, რომლის შესწავლა და ანალიზი

აუცილებელია იმისთვის, რომ ნათლად წარმოგვიდგეს ყველა ის შედეგი, რომელიც დადგება მსგავსი პროექტების წახალისებით და მათში ინვესტიციების ჩადებით.

ინვესტიციები, რომელიც ქვეყანაში იდება მნიშვნელოვანია ქვეყნის განვითარებისთვის და მისი მომავლისთვის, მაგრამ არის მეორე მხარეც. ყველა ინვესტიცია, რომელიც ჩაიდება ქვეყანაში, არ ემსახურება ამ ქვეყნის განვითარებას და გაძლიერებას. ხშირად ახალი ინვესტიციები და პროექტები ემსახურება სხვა ქვეყნის პოლიტიკურ და ეკონომიკურ მიზნებს, ხელს უშლის ქვეყანაში უკვე არსებულ წარმატებულ პროექტებს და საბოლოო ჯამში აზარალებს ქვეყანას, რომელშიც ჩაიდო ინვესტიცია.

ფსოუ-სოხუმი-თბილისი-ერევნის დამაკავშირებელი რკინიზგის პროექტი, როგორც აღვნიშნე ახალი იდეაა და ის ჯერ არ გამხდარა ექსპერტებისა და მკვლევარების შესწავლის საგანი. მხოლოდ რამდენიმე ორგანიზაციამ დაუთმო დრო და რესურსი მის შესწავლას.

ამ პროექტის ანალიზის საშუალებით ვეცდები გამოვყო ყველა დადებითი და უარყოფითი შედეგი, რომელიც შეიძლება დაუდგეს საქართველოს ამ პროექტის განხორციელებით. ასევე შევეცდები შევადარო ეს პროექტი უკვე არსებულ ბაქო-თბილისი ყარსის სარკინიგზო პროექტს და გამოვყო ყველა თანმხვედრი და საწინააღმდეგო ასპექტები, რომელიც ამ ორ პროექტს ერთმანეთთან აკავშირებს. ნაშრომის მიზანი იქნება პროექტის გავლენის შესწავლა საქართველოს ეროვნული უსაფრთხოებისთვის და ის თუ რა გავლენა ექნება ამ პროექტს ზოგადად რეგიონის მომავალი განვითარებისთვის.

Abstract

Not much time has passed since Georgia gained its independence and since then it tries to find its place among other countries of the world. Restoration of independence turned out to be very hard process for Georgia and it took away lives of many young Georgian patriots, but it also turned out to be hard to maintain independence and to head country in the right direction.

Along with political, economic and social problems, country faces important and complex issues such as territorial integrity, ethnic minorities, forcibly displaced persons, energy and transit projects and challenges, unemployment, poverty and a lot more.

In addition to these important issues, there are foreign policy barriers and political rivals, who are trying as much as possible to weaken Georgia's National Security, to limit its political flexibility and maneuvering capacity, to hinder Georgia's economic diversification and military-political cooperation with Euro-Atlantic Area.

Role of Georgia in new transit and energy projects connecting Europe with Asia is important in the context of relationships with Euro-Atlantic area. Subject of research in this thesis is precisely transit projects, which run through Georgia and their influence, importance and role for Georgia and its national security.

Sokhumi-Tbilisi-Yerevan railway project is new initiative, that still only exists in theory, which is supported by our neighboring countries Russia and Armenia, role and importance of this project for Georgia is a matter, research and analysis of which is necessary to clearly imagine all the results that will come from investing in and encouragement of such projects.

Investments which are made are important for development and future of a country, but on the other hand, not all investments serve development and strengthening of the country. Often new investments and projects serve political and economic objectives of another country and interfere with existing successful projects. And as a result harm the interests of the country in which investment is made.

As I said earlier Psou-Sokhumi-Tbilisi-Yerevan railway project is a new idea and haven't been subject of research of experts and researchers. Only some organizations invested time and resources in researching it.

I will try, by analyzing this project, to identify all positive and negative impacts for Georgia that can come from realizing of this project. I will also try to compare this project to existing Baku-

Tbilisi-Kars railway project and identify all contradictory and reconciling aspects that connect these two projects with each other. Goal of this thesis, will be researching project's impact on national security of Georgia, and what influence will it have in general on future development of the region.

შესავალი

ფსოუ-სოხუმი-თბილისი-ერევნის დამაკავშირებელი რკინიგზის პროექტი იმდენადვე მნიშვნელოვანია საქართველოსთვის, რამდენადაც უკვე დასრულებული ბაქო-თბილისი-ყარსის დამაკავშირებელი რკინიგზა, ვინაიდან ორივე ეს პროექტი პირდაპირ უკავშირდება ქვეყნის ეროვნულ უსაფრთხოებას, მის მომავალ განვითარებას, ეკონომიკურ სიძლიერეს და სუვერენიტეტის საკითხებს.

საქართველო უძველესი დროიდან იყო მნიშვნელოვანი რგოლი რეგიონის გეოპოლიტიკურ განვითარებაში და ასრულებდა საკვანძო ფუნქციას უდიდესი იმპერიების უსაფრთხოებაში. ყველა დიდი იმპერია ახლოს აღმოსავლეთსა და მახლობელ რეგიონში ცდილობდა ხელში ჩაეგდო კავკასია არა მხოლოდ იმიტომ, რომ იყო ბუფერი ჩრდილოეთის მთიელ ხალხსა და სამხრეთელებს შორის, არამედ იმიტომაც, რომ კავკასია იყო მნიშვნელოვანი დამაკავშირებელი აღმოსავლეთისა და დასავლეთის ურთიერთობაში (ჩიტაძე 2011).

ოცდამეერთე საუკუნეში, მაშინ როცა ახლო აღმოსავლეთში სრული ქაოსია და მძვინვარებს ტერორიზმი და პოლიტიკური კრიზისი (ეს ის ტერიტორიაა, რომელზეც „დიდი აბრეშუმის გზის“ მთავარი არტერია გადიოდა (გაჩეჩილაძე 2013)) საქართველოს უჩნდება ახალი შანსი, „ახალი აბრეშუმის გზის“ პროექტის უმნიშვნელოვანესი მონაწილე გახდეს და სწორედ ისეთი პროექტები, როგორცაა TRACECA და მის ფარგლებში განხორციელებული ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო ხაზი არის ის გამოწვევა, რომელიც უნდა მიიღოს საქართველომ და მეზობელ თურქეთთან და აზერბაიჯანთან ერთად შექმნას ისეთი

გეოპოლიტიკური რეალობა, რომელშიც განსაზღვრული იქნება საქართველოს მნიშვნელოვანი როლი და რომელიც მოუტანს უდიდეს ეკონომიკურ და პოლიტიკურ სარგებელს ჩვენს ქვეყანას (შეფარდი 2016).

სატრანზიტო პროექტების პარალელურად მნიშვნელოვანია საქართველოს მნიშვნელობა როგორც ენერგოტრანზიტორი ქვეყნისა. ბაქო-სუფსისა და ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის, ასევე შაჰ-დენიზის გაზსადენის პროექტები ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო ხაზთან ერთად „ერთი ლეზნის ორი ნაწილია“, რომელთა მთავარი დანიშნულებაც არის აზიისა და ევროპის დაკავშირება.

მსგავსი პროექტები გვერდს უვლის რეგიონის ისეთ დიდ მოტამაშეს, როგორც არის რუსეთი. რეალურად სწორედ გზების დივერსიფიკაციისათვის და რუსეთზე დამოკიდებულების შესამცირებლადაც ეყრება მსგავს პროექტებს საფუძველი და არ არის გასაკვირი, რომ რუსეთის ფედერაცია ყოველმხრივ ცდილობს ხელი შეუშალოს საქართველოსთვის ამ მნიშვნელოვანი მისიის შესრულებას და ალტერნატიულ პროექტებს და გზებს სახავს ხისტი თუ რბილი ძალების გამოყენებით.

ნაშრომში მთავარი საკვლევი თემა იქნება სწორედ აფხაზეთ-სომხეთის დამაკავშირებელი რკინიგზის როლი საქართველოს ეროვნულ უსაფრთხოებაში. ნაშრომის საკვლევი კითხვაა, თუ რა როლს ასრულებს ხსენებული რკინიგზა საქართველოს ეროვნულ უსაფრთხოებაში.

რაც შეეხება ცვლადებს, ნაშრომში გამოკვეთილი იქნება დამოუკიდებელ ცვლადად აფხაზეთ-სომხეთის დამაკავშირებელი რკინიგზის პროექტი. ხოლო დამოკიდებულ ცვლადებად კი გამოვყოფ სამ ცვლადს. ესენია:

- რუსეთის მიზანი, ახალი სარკინიგზო ხაზის შექმნით შეცვალოს რეგიონის გეოპოლიტიკური განვითარების მიმართულება
- სომხეთის მიზანი, გაიუმჯობესოს რეგიონში პოზიციები მეზობელი კონკურენტი სახელმწიფოების შესუსტების ხარჯზე

- რუსეთის მიზანი, ხსენებული სარკინიგზო ხაზის მეშვეობით დააჩქაროს აფხაზეთის ლეგიტიმაციის საკითხი

ჩემი ჰიპოთეზა მდგომარეობს შემდეგში: ფსოუ-სოხუმი-თბილისი-ერევნის დამაკავშირებელი რკინიგზის პროექტი საფრთხის შემცველია საქართველოს ეროვნული უსაფრთხოებისთვის, რადგან მისი ამოქმედების შემთხვევაში ის შეიცავს რისკებს ჩვენი ქვეყნისთვის, როგორც პოლიტიკურ და ეკონომიკურ, ასევე გეოპოლიტიკურ ასპექტში.

რაც შეეხება თეორიულ ასპექტს, ნაშრომის მთელი ძირითადი ხაზი მიუყვება ჯოზეფ ნაის შემუშავებულ თეორიას „რბილი ძალის“ შესახებ, ხოლო რუსეთის ქმედება კი აბსოლიტურად ჯდება ყველამ იმ კრიტერიუმში, რომლებსაც ნაი გვთავაზობს თავის ნაშრომში „რბილი ძალა - ანუ წარმატების მიღწევა მსოფლიო პოლიტიკაში“.

მეთოდოლოგია

მეთოდოლოგიას რაც შეეხება, ჩემი მთავარი გზა ამ ნაშრომზე მუშაობის დროს არის კონტენტ ანალიზი, ანუ შესწავლა იმ ოფიციალური და არაოფიციალური დოკუმენტების, რომელიც შექმნილა ამ თემასთან დაკავშირებით. ასევე ოფიციალური პირების, ექსპერტების, ისტორიკოსებისა და ანალიტიკოსების შეხედულებებისა და ნააზრევის დამუშავება და თემასთან მისადაგება. აღსანიშნავია, რომ გამომდინარე იქიდან, რომ აქამდე ამ თემაზე საფუძვლიანი კვლევა სულ რამდენიმე ორგანიზაციას აქვს ჩატარებული და ისიც საკმაოდ მწირ მონაცემებზე დაყრდნობით, ვეცდები მაქსიმალურად დეტალურად ჩავუღრმავდე საკითხს და ყველა ძირითად კითხვას გავცე პასუხი, რომელიც ნაშრომში დაისმება.

მეთოდოლოგიურ მხარეს ართულებს ის ფაქტორიც, რომ რეალურად მიუწვდომელი არიან აფხაზური და სომხური მხარის ოფიციალური პირები და ასევე ის ინფრასტრუქტურა, რომელზე დაყრდნობითაც ივარაუდება აფხაზეთ-სომხეთის დამაკავშირებელი რკინიგზის აღდგენა.

„International Alert“-მა შეძლო და თავისი რესურსების წყალობით ადგილზე, სომხეთსა და აფხაზეთის ტერიტორიაზე საველე მუშაობის დროს მოახერხა ეწარმოებინა დაკვირვება და შეესწავლა ყველა ფაქტორი, რომელიც გასათვალისწინებელია პროექტის დასასრულებლად.

ასევე ნაშრომის ფარგლებში გამოვიყენებ Case study-ის მეთოდს და ბაქო-თბილისი-ყარსის დამაკავშირებელი რკინიგზის ქეისის შესწავლით და ანალიზით ვეცდები პარალელი გავავლო აფხაზეთ-სომხეთის პროექტთან და შევადარო ისინი. აღსანიშნავია, რომ ეს ორი პროექტი ფაქტობრივად ეკონომიკური სარგებლიანობის თვალსაზრისით გამორიცხავს ერთმანეთს და მიუხედავად იმისა, რომ ზოგადად ორივეს დანიშნულება ერთი და იგივეა (ანუ ტრანსპორტირება, ტრანზიტი), მათი მიზნები და მათი პერსპექტივები აბსოლიტურად განსხვავებულია და განსხვავებულ სამომავლო სურათს ხატავს, განსაკუთრებით საქართველოსთან მიმართებით.

თეორიული ჩარჩო

„რბილი ძალა“ ეს არის ცნება საერთაშორისო ურთიერთობების მეცნიერებაში, რომელიც განავითარა ჰარვარდის პროფესორმა, ნეოლიბერალური სკოლის წარმომადგენელმა, ჯოზეფ ნაიმ.

ამ ძალის საწინააღმდეგო, უფრო ტრადიციული ცნებაა „ხისტი ძალა“, რომელიც გულისხმობს ისეთი ბერკეტების აქტიურად გამოყენებას, როგორც არის ძლიერება (სამხედრო-პოლიტიკური თვალსაზრისით) და ეკონომიკური საშუალებები, როგორც იძულების მეთოდი (ჯოზეფ ნაი, „რბილი ძალა“).

„ხისტი ძალისგან“ განსხვავებით „რბილი ძალის“ გამოყენების დროს არ გჭირდება ძალდატანების და იძულების მეთოდი. ნაის აზრით, რბილი ძალის მთავარი ძალა მის მიმზიდველობაშია. სწორედ ამიტომ არის ის უმტკივნეულო და ეფექტური.

ჯოზეფ ნაის აზრით, „რბილი ძალის“ წყარო შეიძლება მოიცავდეს სამ კომპონენტს: კულტურას (როცა ეს კულტურა მიმზიდველია სხვებისთვის), პოლიტიკურ ღირებულებებს (როგორც საშინაოს, ისე საგარეოს) და საგარეო პოლიტიკა.

„რბილი ძალის“ პოლიტიკის გატარების კარგ მაგალითად მოყავს ნაის ამერიკის შეერთებული შტატები. აშშ მიმზიდველია მსოფლიოსთვის თავისი კულტურით (შოუ ბიზნესი) , ფასეულობებით (ადამიანის უფლებები, თანასწორობა), თუმცა აქვე ნაი აღნიშნავს, რომ საგარეო პოლიტიკაში განცდილმა მარცხმა, ანუ ერაყის კრიზისმა აშშ გახადა არაპოპულარული და მის „რბილ ძალას“ შეექმნა საფრთხე. ანუ ამერიკამ დაკარგა პოპულარობა და დაკარგა რბილი ძალის ეფექტი, რადგან მან გამოიყენა „ხისტი ძალა“ ერაყის წინააღმდეგ.

ჯოზეფ ნაის აზრით, რომელსაც ის თავის ნაშრომში აყალიბებს („რბილი ძალა-ანუ წარმატების მიღწევა მსოფლიო პოლიტიკაში“), ხისტი ძალა მიუხედავად იმისა, რომ ხშირ შემთხვევებში ძალიან ეფექტურია (სპარსეთის ყურის ომი 1990-ინებში) და იძლევა სწრაფ შედეგს, ის არ არის უნივერსალური და ყოველთვის მომგებიანი. მას მოყავს მაგალიტები, როცა „ხისტი ძალის“ გამოყენებით ამერიკის შეერთებული შტატები დამარცხდა ვიეტნამის ომში, ხოლო ამავე „ხისტი ძალის“ სიჭარბემ ის ვერ დაიცვა 2001 წელს განხორციელებული ტერაქტისგან.

ნაი აღნიშნავს, რომ „რბილი ძალა“ შედარებით ნელი მოქმედების არის, თუმცა შედეგი შთამბეჭდავია და ამის საილუსტრაციოდ მას მოჰყავს ჩინეთის მაგალითი.

ჩინეთის მაგალითზე საუბრობს ასევე იან მელისენი და ინგრიდ დ'ჰუგი ნაშრომში „რბილი ძალა საერთაშორისო პოლიტიკაში“ (Melissen 2005). მათი აზრით, სწორედ ჩინეთის ახალმა საგარეო პოლიტიკამ, ანუ „რბილი ძალის“ გააქტიურობამ ხელი შეუწყო ჩინეთის პოპულარობას. სწორედ მომავლის პოლიტიკური პროგრამა, რომელიც ჩინეთს დასახული აქვს (2020 წლისთვის გახდეს ცენტრი აზიური კეთილდღეობის), არის აქტიური „რბილის ძალის“ პოლიტიკის დამსახურება.

ჯოზეფ ნაი საუბრობს საბჭოთა კავშირის „რბილ ძალაზე“, ანუ მის მიმზიდველობაზე მანამ, სანამ საბჭოთა კავშირი არ შეიჭრა უნგრეთსა და ჩეხოსლოვაკიაში. ამით, უკვე მეორე მაგალითის საშუალებით, ნაი გვაჩვენებს, რომ „რბილი ძალა“ და „ხისტი ძალა“ მიუხედავად იმისა, რომ ერთ მიზანს ემსახურება, ხელს უშლიან ერთმანეთს და განსაკუთრებით „ხისტი ძალა“ სახელმწიფოს აკარგვინებს „რბილი ძალის“ შედეგად მოპოვებულ დივიდენდებს.

ამ ყველაფრის გაანალიზებით, რუსეთი და მისი პრეზიდენტი პუტინი აქტიურად იყენებენ „რბილსაც და ხისტ ძალებსაც“. თუმცა, განსხვავება ის არის, რომ როგორც ნაი ახასიათებს რუსეთს, რუსეთი არის გამონაკლისი, რომელსაც უბრალოდ არ შეუძლია დიდხანს აწარმოოს „რბილი ძალა“ და ის ხშირად „ხისტ ძალას“ ანიჭებს უპირატესობას, ანუ აგრძელებს საბჭოთა კავშირის „კარგ ტრადიციებს“.

რუსეთი, ამერიკისგან განსხვავებით (რომელიც ლათინურ სახელმწიფოებთან, ანუ მეზობელ სახელმწიფოებთან აქტიურად მიმართავს „რბილ ძალას“ და საკმაოდ ნაყოფიერადაც), არ ცდილობს მეზობელი, პოსტსაბჭოთა სივრცის სახელმწიფოები გაანებივროს „რბილი ძალით“ და ის უფრო სხვა ბერკეტებს რთავს. მაგალითად ენერგეტიკულ, ეკონომიკურ და სამხედრო „ხისტ ძალებს“.

სამხედრო დოქტრინასა და ეროვნული უსაფრთხოების კონცეფციაში რუსეთი უკვე აღიარებს „რბილი ძალის“ მნიშვნელობას და მისი გამოყენების აუცილებლობას, განსაკუთრებით მეზობელ ქვეყნებთან ურთიერთობისას (რუსეთის ეროვნული უსაფრთხოების სტრატეგია 2017) . ასევე სტრატეგია ხაზს უსვამს რუსული ენის მნიშვნელობას და მის გავრცელებას რაც შეიძლება ბევრ ქვეყანაში, რომელიც ასევე „რბილი ძალის“ ერთ-ერთ ელემენტად შეიძლება ჩაითვალოს.

უახლოესი წლებია რუსეთმა გაააქტიურა „რბილი ძალები“ საქართველოში და შეიძლება ითქვას, რომ ხისტი ურთიერთობების ფონზე, რომელიც რუსეთს ჰქონდა სააკაშვილის ხელისუფლების მიმართ, ახლანდელი ხელისუფლების პოლიტიკა მეტად დამთმობია, რაც გარკვეულწილად რუსეთის ახალი საგარეო პოლიტიკური მეთოდების დამსახურებაა.

„რბილი ძალის“ გამოყენებით რუსეთი აქტიურად ცდილობს საქართველოს მოსახლეობაზე ზეგავლენის მოპოვებას რამდენიმე მიმართულებით. რუსეთი იყენებს:

1. კულტურა და ფასეულობები (ანუ ხდება იმაზე აპელირება, რომ საქართველო და რუსეთი დიდი ხანია ერთმანეთთან კავშირში არიან და აქვთ ბევრი საერთო ფასეულობა, მაშინ როცა ევროპა საქართველოსთვის უცხოა და მიუწვდომელი)
2. რელიგია (ერთმორწმუნე ერები უნდა ცდილობდნენ დაახლოებას „გარყვნილი“ დასავლეთის წინააღმდეგ საბრძოლველად)
3. ელიტები (რუსეთი ფლობს საკმაოდ დიდ გავლენას საქართველოს მოსახლეობის იმ ნაწილში, რომელიც საკუთარ თავს ინტელიგენციას უწოდებს და მათზე გავლენას იყენებს მოსახლეობისთვის გარკვეული მესიჯების გასაგზავნად)

ამ ყველაფრის დასტურია პუტინის 2016-17 წლების კონფერენციები მას- მედიასთან, რომელზეც მან გააკეთა განცხადებები, რომ სურს ერთმორწმუნე ერებთან და განსაკუთრებით მეზობლებთან ჰქონდეს ძველებურად კარგი ურთიერთობა. მან ასევე ხაზი გაუსვა, რომ ჯერ კიდევ არსებობენ ადამიანები (ელიტების ნაწილი), რომლებსაც აქვთ ნოსტალგია და კვლავ სურთ რუსეთთან კარგი ურთიერთობის აღდგენა. ამავ კონფერენციაზე და სხვა შეხვედრებზეც პუტინი ხშირად ხუმრობს ევროპის ქვეყნების

ზედმეტად რბილ დამოკიდებულებებზე და იმ ფასეულობებზე, რომლებიც მისი აზრით (ვციტირებ მის სიტყვებს) – „არ არის ცუდი, მაგრამ არც კარგი“ (პუტინი, კონფერენცია 2017) . თუ რატომ არ არის კარგი რუსეთისთვის დემოკრატია, ადამიანის უფლებები და სიტყვის თავისუფლება, ამაზე პასუხი მარტივია - არც ერთ დიქტატორს არ უნდა თავისუფალი აზრის მოსმენა.

სოხუმი-თბილისი-ერევნის დამაკავშირებელი რკინიგზა, მიუხედავად იმისა, რომ საკმაოდ ძვირადღირებული პროექტია და დიდი ეკონომიკურ რესურს მოითხოვს, რუსეთის „რბილი ძალის“ პოლიტიკის ერთ-ერთი ნაწილია. რუსეთი ცდილობს, რომ დაგვანახოს, თითქოს რაღაც არის სასარგებლო ჩვენი ქვეყნისთვის, მაშინ როცა ეს ასე არ არის. ასე მაგალითად, ლავროვი აცხადებს (ლავროვი, 2016), რომ ასეთი მასშტაბის პროექტი ხელს შეუწყობს საქართველოსა და აფხაზეთის, ასევე კავკასიის რეგიონის განვითარებას. თუმცა ამიუხედავად ასეთი განცხადებებისა, ეს შემოტავაზება არის უფრო მიმზიდველი და ანალიზის საშუალებით და ასევე კონკრეტული სტატისტიკებისა და მონაცემების ანალიზით ვეცდები გავცე კითხვაზე პასუხი, თუ რატომ არის ასეთი მიმზიდველი წინადადება მხოლოდ და მხოლოდ რუსეთის „რბილი ძალის“ პოლიტიკის ნაწილი და რეალურად საფრტხეს უქმნის ქვეყნის ეროვნულ უსაფრთხოებას.

ისტორიული მიმოხილვა - საქართველო

საქართველოს ისტორია ათასწლეულებს ითვლის და ჯერ კიდევ ქრისტეშობამდე არსებობდა ქართული სამეფოები, რომლებიც მნიშვნელოვან როლს თამაშობდნენ კავკასიის რეგიონში. თუმცა წარსულში ძალიან შორს არ წავალთ და მიმოვიხილავ

დამოუკიდებლობის მოპოვების შემდეგ, ანუ 1991 წლიდან დღემდე საქართველოს ისტორიული განვითარების ეტაპს და შევხები ყველა მნიშვნელოვან ასპექტს.

ზვიად გამსახურდიას მმართველობა

1991 წლის 9 აპრილს საქართველომ აღადგინა დიდი ხნის წინ დაკარგული დამოუკიდებლობა და ქვეყანას სათავეში ჩაუდგა პოლიტიკაში გამოუცდელი, მაგრამ დიდი ქარიზმის მქონდე პიროვნება, ზვიად გამსახურდია (გაჩეჩილაძე 2013, გვ. 530). მსოფლიო პოლიტიკური კლიმატი იმ დროს ძალიან განსხვავებული იყო დღევანდელი დღისგან. დამოუკიდებლობა აღდგენილ საქართველოს ფაქტობრივად არ ყავდა ძლიერი საგარეო პოლიტიკური მოკავშირე. არც რეგიონის პატარა ქვეყნებს ჰქონდათ სახარბიელო მდგომარეობა ამ მხრივ. რეგიონში მძვინვარებდა სეპარატიზმი, ეკონომიკური და სოციალური კრიზისი და რაც მთავარია არ არსებობდა მსოფლიოს წამყვანი ქვეყნების ხედვა კავკასიის რეგიონთან მიმართებით. ეს ის დროა, როცა მთელი მსოფლიო ჩაფლულია სპარსეთის ყურის რეგიონში მიმდინარე მოვლენებით და მსოფლიოს წამყვანი სახელმწიფოს, ამერიკის შეერთებული შტატების ყურადღებაც იქით არის მიმართული (Encyclopedia Britannica 2016). ზვიად გამსახურდიამ ვერ შეძლო საქართველოსთვის მოეპოვებინა მსოფლიო აღიარება და ქვეყანა გამოეყვანა მძიმე კრიზისიდან. მისი მმართველობის დროს გამწვავდა ურთიერთობა ოსებთან და კიდევ უფრო გაძლიერდა სეპარატისტული განწყობები. ბრმა და ზოგჯერ სახელმწიფოებრიობისთვის მავნე საგარეო თუ საშინაო პოლიტიკის გატარებით ქვეყანა უმძიმესმა კრიზისმა მოიცვა და თითქმის დაქუცმაცებამდე მიიყვანა.

ზვიად გამსახურდიას მმართველობა საქართველოში სამოქალაქო ომით დასრულდა, ხოლო ქვეყანა გაიყო „ზვიადისტებად“ და „ანტიზვიადისტებად“ (გაჩეჩილაძე 2013). მისი ქვეყნიდან წასვლის შემდეგ ე.წ. „ხუნტამ“ ქვეყნის სათავეში მოიყვანა საბჭოთა კავშირის

ყოფილი საგარეო საქმეთა მინისტრი ედუარდ შევარდნაძე, რომელიც საკმაოდ პოპულარული იყო არა მხოლოდ საქართველოში, არამედ მსოფლიოში.

ედუარდ შევარდნაძის მმართველობა

ხელისუფლებაში შევარდნაძის მოსვლის შემდეგ მდგომარეობა მეტნაკლებად შეიცვალა და მიუხედავად იმისა, რომ ქვეყანამ დაკარგა უმნიშვნელოვანესი ტერიტორიები, საერთო ჯამში შევარდნაძის მმართველობა საკმაოდ წარმატებული იყო, თუ გავითვალისწინებთ იმდროინდელ მსოფლიო პოლიტიკურ მდგომარეობას. შევარდნაძის მმართველობაში გამოიყოფა ორი ფაზა: 1992 წლიდან 1995 წლამდე პირველი ფაზა, და 1995 დან 2003 მმართველობის მეორე ფაზა (ჩიტაძე 2011).

შევარდნაძის მმართველობის პირველი ფაზა, მანამ სანამ კონსტიტუციას მიიღებდნენ და ის ერთპიროვნულად აიღებდა ძალაუფლებას ხელში, მას უწევდა გამკლავებოდა მთელ რიგ გამოწვევებს. აფხაზეთის ომში დამარცხების შემდეგ, ანუ მას შემდეგ რაც საბოლოოდ დაიკარგა საქართველოსთვის შანსი როგორმე საკუთარი ძალებით დაეუბრუნებინა მიწები, შევარდნაძე ცდილობს დაუკავშირდეს დასავლეთს და რუსეთის მარწუხებს გაექცეს. თუმცე ეს არ გამოდის და 1993 წელს შევარდნაძე თანხმდება დსთ-ში გაწევრიანებას (შევარდნაძე, მემუარები 2006). დსთ-ში გაწევრიანება საქართველოს მოუტანა გარკვეული დივიდენდები, ერთის მხრივ გაიუმჯობესა ურთიერთობები რუსეთთან და მეორეს მხრივ იზოლაციაში მოაქცია აფხაზეთის დეფაქტო ხელისუფლება (ჩიტაძე 2011).

მიუხედავად შევარდნაძის მთელი რიგი დათმობებისა რუსეთის წინაშე, მაინც ვერ ხერხდება ქვეყნის კრიზისიდან გამოყვანა, რაც შევარდნაძეს აფიქრებინებს რომ აუცილებელია ახალი გზები ძიება და საქართველოს დაკავშირება ახალ, ძლიერ

პარტიორებთან. ასეთ მოკავშირეებად შევარდნაძე ხედავს ევროატლანტიკურ სივრცეს და ამერიკის შეერთებულ შტატებს ნატოსთან ერთად.

სწორედ შევარდნაძის მმართველობის მეორე ფაზის დროს იწყება საქართველოს დაკავშირება ევროპასა და ამერიკასთან. მართალია ამერიკის შეერთებული შტატებისთვის კავკასიის რეგიონი არ არის აქტიური დაინტერესების ობიექტი და ვერც გახდება 2001 წლამდე, საქართველომ მაინც შეძლო და ნატოს პარტნიორობა მშვიდობისთვის პროგრამაში მოახერხა ჩართვა. ასევე ამ პერიოდში მოახერხა საქართველომ გაერთიანებულიყო ევროპის საბჭოში 1999 წელს და მალევე შევარდნაძე ღიად აცხადებს, რომ სურს ქვეყანა წაიყვანოს ნატოში ინტეგრაციისკენ. ამით ის ცდილობს ერთის მხრივ დააბალანსოს რუსეთი და მეორეს მხრივ საქართველოს მოუპოვოს უსაფრთხოების ქოლგა. ეს იქნებოდა როგორც ქვეყნის უსაფრთხოების მოპოვების საშუალება, ასევე პოლიტიკური მხარდამჭერების და მოკავშირეების შექმნა ცვილიზებულ სამყაროში, რასაც აუცილებლად უნდა მოჰყოლოდა ეკონომიკური წინსვლა და ახალი ინვესტიციების მოზიდვა (ჩიტაძე 2011).

1992 წელს საქართველოში ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის იდეა გაჩნდა (ჩიტაძე 2011 გვ. 477). 1996 წელს საქართველოსა და აზერბაიჯანს შორის ხელი მოეწერა შეთანხმებას ბაქო-სუფსის ნავთობსადენის მშენებლობაზე, რომელიც დასრულდა 1999 წელს, ხოლო ამავდროულად ორი რეგიონალური ინფრასტრუქტურული ობიექტის - ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენისა და სამხრეთკავკასიური გაზსადენი „შაჰ-დენიზის“ პროექტების დაგეგმვასა და ამუშავებას მნიშვნელოვნად უნდა შეეცვალა რეგიონის მნიშვნელობა მსოფლიოსთვის და სამხრეთკავკასიური ქვეყნები უნდა გამოეყვანა ეკონომიკური და პოლიტიკური კრიზისიდან (ჩიტაძე 2011).

აღსანიშნავია, რომ ამ პროექტებს ჰქონდა ამერიკის შეერთებული შტატების მხარდაჭერა, რაც განპირობებული იყო ამერიკის მზარდი დაინტერესებით კავკასიის რეგიონის მიმართ, განსაკუთრებით მას შემდეგ, რაც განხორციელდა 2001 წლის 11 სექტემბრის ტერაქტი. ამ ტერაქტმა შეცვალა ამერიკის შეერთებული შტატების დამოკიდებულება კავკასიის

რეგიონის მიმართ და აშშ-ს კავკასია არა მხოლოდ სატრანზიტო-ეკონომიკური მნიშვნელობის მქონე რეგიონად, არამედ უკვე კარგ პლაცდარმად ესახებოდა ახლო აღმოსავლეთისაკენ ახალი „ფანჯრის გასაჭრელად“ (ნოდია 2006).

მიხეილ სააკაშვილის მმართველობა

შევარდნაძის მმართველობის დასრულების და ხელისუფლებაში მიხეილ სააკაშვილის გუნდის მოსვლის შემდეგ, საქართველო კიდევ უფრო მეტად დაუკავშირდა ევროატლანტიკურ სივრცეს. შევარდნაძის დროს საფუძველჩაყრილი ენერგეტიკული და სატრანზიტო პროექტები რეალურად განხორციელდა და საბოლოო სახე მიიღო სააკაშვილის მმართველობის დროს (Jones 2015). პროექტების წარმატებას ხელს უწყობდა არა მხოლოდ ამერიკის შეერთებული შტატების სიმპათიები ახალი ხელისუფლების მიმართ (პრეზიდენტი ბუში პირადად ეწვია საქართველოსს, თბილისს 2005 წელს), არამედ პირადად სააკაშვილის მეგობრული ურთიერთობები ენერგოპროექტების მთავარ დამფინანსებელთან და დაინტერესებულ პირთან აზერბაიჯანის პრეზიდენტ ალიევთან (შირიევი 2016).

საკაშვილის დროს კიდევ უფრო დაახლოვდა ნატო საქართველოს ურთიერთობები. გაიზარდა საქართველოს ჩართულობა მსოფლიოს სხვადასხვა რეგიონში მიმდინარე კონფლიქტებში და ქართული ჯარის შენაერთები უკვე ნატოს ჯართან ერთად მხარდამხარ იბრძოდა ტერორისტების წინააღმდეგ ახლო აღმოსავლეთსა თუ სხვა კონფლიქტურ რეგიონებში (კაკაჩია 2013).

საკაშვილის მმართველობის საწყის ეტაპზე შეინიშნება ხელისუფლების მცდელობა დაათბოს ურთიერთობები რუსეთთან. საქართველოს პრეზიდენტი ოფიციალური ვიზიტითაც კი ეწვია მოსკოვს და პირადად შეხვდა რუსეთის პრეზიდენტს (გაჩეჩილაძე 2013 გვ. 606).

სააკაშვილის მმართველობის პერიოდში მოხდა ე.წ. „აჭარის შემობრუნება“ ერთიანი საქართველოსკენ და მისი მმართველის, ასლან აბაშიძის გაძევება ბათუმიდან. ამას მოყვა 2007 წელს ბათუმიდან და ახალქალაქიდან რუსული ჯარის გაყვანა და სამხედრო ბაზების დახურვა, რომელსაც სტამბოლის შეთანხმება ითვალისწინებდა (თუმცა რუსეთმა ეს შეთანხმება დაარღვია და ბაზა დატოვა აფხაზეთის ავტონომიურ რესპუბლიკაში, გუდაუთაში (გაჩეჩილაძე 2013).

მიხეილ სააკაშვილის მმართველობის პერიოდს უკავშირდება მთელი რიგი რეფორმებისა, რომელიც განხორციელდა საქართველოში (განათლების რეფორმა, პოლიციისა და ჯარის რეფორმა, იუსტიციის სახლების შექმნა და მრავალი სხვა), თუმცა საბოლოო ჯამში სააკაშვილის მმართველობა მაინც წარუმატებლად ფასდება (Stephen Jones 2015) (სწორედ მმართველობის უკანასკნელი პერიოდის გათვალისწინებით). გამომდინარე იქიდან, რომ სწორედ მისი მმართველობის დროს საქართველომ 2008 წლის ომის შედეგად დაკარგა ტერიტორიები, რუსეთმა აღიარა დე-ფაქტო აფხაზეთისა და ცხინვალის რეგიონის (ე.წ. „სამხრეთ ოსეთის“) დამოუკიდებლობა, გაიზარდა იძულებით გადაადგილებულ პირთა რაოდენობა, ომის შედეგად განადგურდა ინფრასტრუქტურა, ეკონომიკური წინსვლა შეჩერდა, შემცირდა ინვესტიციების რაოდენობა და ენერგოპროექტებისა და სხვა მნიშვნელოვანი პროექტების შეფერხება/გადადებით საქართველომ ნახა უდიდესი ზიანი და მძიმე დარტყმა მიაღწა პირველ რიგში საქართველოს რიგით მოქალაქეებს, რომლებიც უკვე ვეღარ ხედავდნენ სხვა გამოსავალს, გარდა იმისა, რომ შეცვლილიყო მმართველობა ქვეყანაში და ახალ ხელისუფლებას ეცადა იმ პრობლემების მოგროვება, რომლებიც სააკაშვილის მმართველობის ბოლო წლებში დაგროვდა (Saparov 2015).

ბაქო-თბილისი-ყარსის დამაკავშირებელი რკინიგზა, რომელიც 2010 წელს უნდა გახსნილიყო, სწორედ 2008 წლის ომის გამო დახარვეზდა და მისი დასრულება ახალი ხელისუფლების ხელში მოხდა.

„ქართული ოცნების“ მმართველობა

„ქართულმა ოცნებამ“ გააგრძელა წინამორბედების მიერ არჩეული დასავლური საგარეო პოლიტიკური კურსი და მნიშვნელოვან წარმატებებსაც მიაღწია. 2014 წელს საქართველომ ხელი მოაწერა ევროკავშირთან ასოცირების ხელშეკრულებას და ნატოსთან „არსებითი ღონისძიებათა პაკეტის“ შეთანხმებას (კაკაჩია 2017, გვ.27).

საქართველოს პოლიტიკის ინსტიტუტის (GIP) მიერ ჩატარებულ კვლევაში გამოყოფილია 10 მნიშვნელოვანი მოვლენა რომელსაც ადგილი ქონდა „ქართული ოცნების“ მმართველობის დროს საგარეო პოლიტიკის მიმართულებით (კაკაჩია; ლარსენი, 2017) :

1. საპარლამენტო რეზოლუცია ადასტურებს საქართველოს პროდასავლურ საგარეო პოლიტიკას;
2. საპარლამენტო დისკუსია ოკუპირებული ტერიტორიების შესახებ კანონის ლიბერალიზაციაზე;
3. ევროპოლთან პარტნიორობის მიღწევა;
4. თითქმის მიღწეული თავისუფალი სავაჭრო რეჟიმი ევროკავშირთან;
5. აშშ-სთან ეროვნული უსაფრთხოების ჩარჩო ხელშეკრულების ხელმოწერა;
6. აშშ-ს კონგრესის დელეგაციის ვიზიტი საქართველოში;
7. რუსეთი ხელს აწერს სამხედრო შეთანხმებას აფხაზეთთან;
8. გაზპრომთან მოლაპარაკებები და და სატრანზიტო გადასახადის მონეტარიზაცია;
9. საქართველოს გავლით თურქმენეთის ნავთობის გატარებაზე შეთანხმების მიღწევა;
10. ევროკავშირმა მოიწონა საქართველოს მიერ ღრმა და ყოვლისმომცველ სავაჭრო სივრცესთან დაკავშირებული რეფორმები.

„ქართული ოცნების“ მმართველობა გამორჩეული იყო წინა ხელისუფლების მმართველობისგან იმითაც, რომ იყო უფრო მეტად სოციალუ პრობლემებზე

ორიენტირებული და ამაზე მეტყველებს საყოველთაო დაზღვევის შემოღებაც, თუმცა ეკონომიკურმა კრიზისმა საქართველოში და ზოგადად რეგიონში, ასევე მიმდინარე კონფლიქტებმა ახლო აღმოსავლეთსა და უკრაინაში გამოიწვია ლარის გაუფასურება და ქვეყანაში სოციალური ფონის დამძიმება (კაკაჩია 2017).

არასამთავრობო ორგანიზაციებმა 2015 წელს შეაფასეს ქართული ოცნების მმართველობის ორი წელი და აღნიშნეს, რომ საქართველოს წინაშე კვლავ რჩება სერიოზულ გამოწვევად რუსეთ-საქართველოს დიალოგის ფორმატისა და ანტი-საოკუპაციო და ანტი-ანექსიური პოლიტიკის შეთავსება. მათი აზრით განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია ამ კონტექსტში რუსეთზე ეკონომიკური დამოკიდებულების ზრდის ტენდენცია. მართალია, ვაჭრობის 10% არ წარმოადგენს კრიტიკულ ნიშნულს, მაგრამ ამ მონაცემების კიდევ უფრო გაზრდა რუსეთს მისცემს საქართველოს წინააღმდეგ სერიოზულ ეკონომიკურ ბერკეტს, რაც საქართველოს საგარეო პოლიტიკის მოქნილობის ხარისხს ძალიან შეასუსტებს („ქართული ოცნების მმართველობის ორი წელი, არასამთავრობო ორგანიზაციების შეფასება, 2015 წელი).

სწორედ „ქართული ოცნების“ მმართველობის დროს დაიწყო აფხაზეთ-სომხეთის დამაკავშირებელი რკინიგზის თემაზე საუბარი 2012 წელს (ივანიშვილის ინტერვიუ, 2012 წელი), რამაც საშუალება მისცა სომხურ და რუსულ მხარეს დღის წესრიგში დაეყენებინათ ეს თემა ოფიციალურ შეხვედრებზე (ლავროვი, 2015 წ.), ხოლო სომხური ლობი დე-ფაქტო აფხაზეთის პარლამენტში აქტიურად ლობირებს რკინიგზის აღდგენის თემას და მოუწოდებს რუსეთში და აშშ-ში მცხოვრებ სომხებს დააფინანსონ პროექტი (ჯღარკავა 2016წ.).

საქართველოს ურთიერთობები მეზობლებთან

საქართველოს თავის მეზობელ აზერბაიჯანთან და სომხეთთან შედარებით უკეთესი გეოსტრატეგიული მდებარეობის გამო ყოველთვის ეძლეოდა მეტი მანევრირებისა და ლავირების საშუალება. სწორედ ამის გამო, ორივე პატარა მეზობელი ცდილობს საქართველოსთან ჰქონდა მეტნაკლებად ნორმალური ურთიერთობა (თუ არა მეგობრული), რათა არ აღმოჩნდეს იზოლაციაში, ვინაიდან როგორც უკვე აღვნიშნე საქართველო, როგორც სატრანზიტო ქვეყანა ორივესთვის ძალიან მნიშვნელოვანია.

აზერბაიჯანი - საქართველო - სომხეთის ურთიერთობები

აზერბაიჯანთან ურთიერთობები საქართველოს საკმაოდ მარალ დონეზე აქვს განვითარებული. აღსანიშნავია, რომ ორივე ქვეყანაში საკმაოდ მრავლად ცხოვრობენ ამ ქვეყნების ეთნიკური წარმომადგენლები. აზერბაიჯანელებით დასახლებულია ქვემო ქართლის და კახეთის ნაწილი, ძირითადად სოფელში და მისდევენ სოფლის მეურნეობას. ქართველებიც ცხოვრობენ აზერბაიჯანში, შედარებით მცირერიცხოვნად, ძირითადად ზაქათალას რეგიონში, საქართველოს მეზობლად (რადვანი, ბერუჩაშვილი 2009).

საქართველომ და აზერბაიჯანმა 1992 წლიდან დაამყარეს დიპლომატიური ურთიერთობა და მას შემდეგ კიდევ უფრო დაახლოვდნენ. ორივე სუამის დამფუძნებელი ქვეყანა და ასევე თანამშრომლობენ სხვადასხვა სატრანზიტო თუ ენერგეტიკულ პროექტებში (ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანი, ბაქო-სუფსა, შაჰ-დენიზის პროექტი, ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო ხაზი და ა.შ. (ივლიანე ხაინდრავა 2015)).

რაც შეეხება სომხეთს, საქართველოში, კერძოდ სამცხე-ჯავახეთში ცხოვრობს დიდი რაოდენობით ეთნიკურად სომხური წარმოშობის მოსახლეობა. აზერბაიჯანელებისგან განსხვავებით, ეთნიკურად სომხებში შეინიშნება სეპარატისტული და ანტიქართული განწყობები, იქმნება სპეციალური ორგანიზაციები („ჯავახკი“) ანტიქართული და პროსუმხური განწყობების გასაღვივებლად. ერთი სიტყვით, ამ მხრივ მდგომარეობა შედარებით დაძაბულია და რთული (ჩიტაძე 2011).

აღსანიშნავია, რომ არც სომხეთი და არც აზერბაიჯანი არ ცნობს აფხაზეთისა და ე.წ. „სამხრეთ ოსეთის“ დამოუკიდებლობას და ორივე ემხრობა საქართველოს ტერიტორიულ მთლიანობას (MFA Georgia).

რაც შეეხება სომხეთთან ეკონომიკურ ურთიერთობებს, საქართველო და სომხეთი თანამშრომლობენ ვაჭრობის, სატრანზიტო და ენერგეტიკულ სფეროებში.

საქართველო-სომხეთ-ირანს შორის გაფორმებული ურთიერთგაგების მემორანდუმის თანახმად, მიღწეულია შეთანხმება, ირნიდან სომხეთის გავლით ელექტროენერჯის მიღებასა და 2007 წლიდან საქართველო-სომხეთის ენერგოსისტემების პარალელურ რეჟიმში მუშაობასთან დაკავშირებით (Saparov 2015).

მნიშვნელოვანია თანამშრომლობა ტურიზმის სფეროში. სომეხი ტურისტებისთვის მიმზიდველია ქართული საზღვაო და სამთო კურორტები, რაც კიდევ უფრო აღრმავებს ურთიერთობებს ორ ქვეყანას შორის.

რუსეთი - საქართველო - თურქეთის ურთიერთობები

საქართველოს ურთიერთობა ამ ორ ქვეყანასთან რადიკალურად განსხვავდება ერთმანეთისგან.

რუსეთი არის ქვეყანა, რომელთანაც საქართველოს უფრო განგრძლივი ურთიერთობა აკავშირებს მაგრამ სამწუხაროდ რუსეთი არის ქვეყანა, რომელმაც 2008 წელს მოახდინა

საქართველოს ოკუპაცია და აღიარა სეპარატისტული რეგიონები დამოუკიდებელ ქვეყნებად.

თუმცა ახალი ხელისუფლების მოსვლის შემდეგ მდგომარეობა მეტნაკლებად შეიცვალა, რაც გამოიხატა საქართველოს მხრიდან რუსეთთან ურთიერთობის ნორმალიზებისკენ გადადგმულ რამდენიმე ნაბიჯში (ხაინდრავა, 2015):

1. აბაშიძე-კარასინის დიალოგის ფორმატის ამოქმედება;
2. 2014 წელს სოჭის ზამთრის ოლიმპიური თამაშების მიმართ პოზიციის კარდინალური შეცვლა;
3. აფხაზეთზე გამავალი რკინიგზის აღდგენის საკითხის აქტუალიზება.

რუსეთის საქართველოს მიმართ დამოუკიდებულება ახალი ხელისუფლების პირობებში მეტნაკლებად შეიცვალა და ის არ არის ისეთი ხისტი, როგორც მიხეილ სააკაშვილის მმართველობის დროს იყო. მართალია მცოცავი ოკუპაცია და ადამიანთა გატაცებების ფაქტები კვლავ ფიქსირდება, მაგრამ კდიევ უფრო საგანგაშო არის ის ფაქტი, რომ რუსეთი აქტიურად იყენებს რბილ ძალებს, საქართველოში გავლენის გასაზრდელად.

რაც შეეხება თურქეთს, ბოლ ოწლებია უფრო და უფრო ღრმავდება საქართველო თურქეთის ურთიერთობები როგორც პოლიტიკურ, ისე ეკონომიკური კუთხით. თურქეთი ავსებს იმ ნიშას, რომელიც რუსეთი კარგავდა თავისი არამეზობლური ურთიერთობების შედეგად (ხაინდრავა 2015).

თურქეთი საქართველოს უმსხვილესი სავაჭრო პარტნიორია, რომელთანაც მოქმედებს თავისუფალი სავაჭრო რეჟიმი. მჭიდროა ასევე კულტურულ-საგანმანათლებო კავშირები, რომლის შედეგად თურქულ სკოლებში შესაძლებელია ქართული ენის სწავლა (სს სამინისტრო, 2017).

თურქეთი ეხმარება საქართველოს, რომ ქართული შეიარაღება მაქსიმალურად მიუახლოვდეს ნატოს სტანდარტებს. ასევე აღსანიშნავია, რომ თურქეთი ცდილობს შეინარჩუნოს მჭიდრო ურთიერთობები აფხაზეთთან, ისე რომ არ გააღიაზიანოს საქართველო და არ დაუშვას რუსეთის ერთპიროვნული მონოპოლია ამ ტერიტორიაზე (ხაინდრავა 2015).

თურქეთი, საქართველო და აზერბაიჯანი მჭიდროდ თანამშრომლობენ ერთმანეთთან და ცდილობენ ურთიერთობების კიდევ უფრო გაღრმავებას, რათა შეიმნას ერთიანი ეკონომიკური ზონა, რომელსაც ექნება გამართული ინფრასტრუქტურა და ძლიერი გეოპოლიტიკური მისია, რომელიც იქნება მომავალში გარანტი იმისა, რომ რეგიონი გახდება დაინტერესების ობიექტი მსხვილი ინვესტორებისთვის, ევროკავშირისთვის და ამერიკისთვის და რაც ყველაზე მნიშვნელოვანია, ჩინეთისთვის, რომლის მზარდი ეკონომიკის ფონზე შეუძლებელია ვისაუბროთ რეგიონის განვითარებაზე ჩინეთის გვედრის ავლით.

სარკინიგზო პროექტები საქართველოში

იყო დრო როდესაც მთელი საქართველო და სამხრეთ კავკასია იყო დიდი სარკინიგზო ქსელის ნაწილი, რომელიც გადიოდა საბჭოთა კავშირის სხვადასხვა რესპუბლიკებში. ადლერი-სოხუმის რკინიგზა უკავშირდებოდა თბილისს. თბილისიდან სარკინიგზო გაზი მიემართებოდა ერთის მხრივ აზერბაიჯანისკენ და აიქიდან ცენტრალური აზიისკენ, ხოლო მეორეს მხრივ სამხრეთით ერევნისა და აგიუმრი გავლით ყარსისკენ და ათურქეთისკენ და ასევე უფრო სახმრეთით ირანისკენ.

მგზავრების გადაყვანისა და ტვირთის გადაზიდვის გარდა რკინიგზის სხვა მნიშვნელოვანი დატვირთვაც ჰქონდა. საომარ ვითარებაში ის წარმოადგენდა ჯარისა და სამხედრო ტექნიკის გადასროლის საშუალებას. ასე მაგალითად მეორე მსოფლიო ომის დროს ჯარი

რომელიც დისლოცირებული იყო რუსეთის აღმოსავლეთ ნაწილში, საჭიროებისამებრ რკინიგზის საშუალებით გადმოისროლი დასავლეთ ნაწილში გერმანელების წინააღმდეგ საბრძოლველად. მეორე მსოფლიო ომშივე დაიწყო ადლერისა და სოხუმის დამაკავშირებელი რკინიგზის მშენებლობაც (გაჩეჩილაძე 2013).

სწორედ სარკინიგზო ხაზის დასაცავად შევიდა ქართული ჯარი საქართველოს კუთვნილ, მაგრამ სეპარატისტულად განწყობილი ხალხით დასახლებულ აფხაზეთის ტერიტორიაზე.

2008 წლის ომის დროს მნიშვნელოვნად დაზიანდა სარკინიგზო ხაზები და სწორედ სომხეთი იყო ერთ-ერთი პირველი, ვინც სასწრაფოდ გამოაგზავნა სამხედრო ტექნიკა და ინჟინრები, რათა სწრაფად აღედგინათ სარკინიგზო ხაზი და სომხეთის ტვირთბრუნვა არ შემცირებულიყო. მიუხედავად ამისა სომხეთმა ნახევარ მილიარდზე მეტი ზარალი ნახა 2008 წლის რუსეთ-საქართველოს ომის დროს (ჩიტაძე 2011).

ყველა ეს მაგალითი მოვიყვანე იმისთვის, რომ ხაზი გავუსვა, თუ რამდენად მნიშვნელოვანია სარკინიგზო ხაზი დღესაც, ოცდამეერთე საუკუნეში. მიუხედავად იმისა, რომ განვითარდა სხვა სატრანსპორტო საშუალებები, სარკინიგზო ხაზი კვლავ რჩება საკმაოდ იაფ და სწრაფ, ამიტომაც მიმზიდველ სატრანსპორტო საშუალებად.

ევროპისა და აზიის ერთმანეთთან რკინიგზის საშუალებით დაკავშირების იდეა ჯერ კიდევ XIX საუკუნის 30-იან წლებში გაჩნდა (საქართველოს რკინიგზა ოფიციალური ვებ გვერდი). შავი და კასპიის ზღვების დამაკავშირებელი რკინიგზის მშენებლობა, როგორც ამას საქართველოს რკინიგზის ვებ-გვერდი იუწყება, 1865 წელს გაჩნდა. 1872 წლის 10 ოქტომბერს კი თბილისიდან ფოთში პირველი მატარებელი ჩავიდა. რაც შეეხება სარკინიგზო მშენებლობის მეორე ფაზას, რომელმაც ერთმანეთს თბილისი და ბაქო დააკავშირა, ექსპლუატაციაში შევიდა 1883 წელს. ამის შემდეგ უკვე შესაძლებელი გახდა ქართული შავი ზღვის პორტების საშუალებით აზერბაიჯანული ნავთობის ევროპაში ტრანსპორტირება. მალევე 1899 წელს საქართველო რკინიგზის საშუალებით დაუკავშირდა სომხეთს. 1986 წელს დასრულდა მარაბდა-ახალქალაქის რკინიგზის მშენებლობა ხოლო რკინიგზის ხაზის სოხუმი-ადლერის მშენებლობამ, რომელიც მეორე მსოფლიო ომის დროს

დაიწყო, საქართველოს რკინიგზის ხაზი დააკავშირა რუსეთთან (საქართველოს რკინიგზა ოფიციალური ვებ-გვერდი). სწორედ ეს უკანასკნელი სარკინიგზო ხაზი ითვლება აფხაზეთ-სომხეთის სარკინიგზო პროექტის ერთ-ერთ ნაწილს, რომლის აღდგენაც აუცილებელია ამ პროექტის ფარგლებში.

ბაქო-თბილისი-ახალქალაქი-ყარსის რკინიგზა

მიუხედავად იმისა, რომ აზერბაიჯანი დიდი ხანია უკავშირდებოდა სარკინიგზო ხაზით საქართველოს და ტვირთი ფოთის და ბათუმის გავლით გადიოდა ევროპაში, TRACECA-ს პროექტის ფარგლებში აუცილებელი გახდა ახალი სარკინიგზო ხაზის ამუშავება, რომელიც კიდევ უფრო მეტად შეამცირებდა ხარჯებს და გადაზიდვის დროს და მეტი ტვირთის გადატანის საშუალებას მისცემდა სხვადასხვა ქვეყნებს (შეფარდი 2016).

კავკასიის სატრანზიტო როლზე საუბარი ჯერ კიდევ 90-იან წლებში დაიწყო, აღნიშნულ რკინიგზის პროექტზე მუშაობა 2007 წლიდან, ხოლო უშუალოდ რკინიგზის მშენებლობა კი 2008 წლიდან იწყება (საქართველოს რკინიგზა 2017). პროექტი ითვალისწინებს მარაბდა-ახალქალაქის სარკინიგზოს ხაზის რეაბილიტაციას და ახალქალაქი-ყარსის მიმართულებით კი ახალი სარკინიგზო ხაზის მშენებლობას.

აზერბაიჯანი-საქართველო-თურქეთის დამაკავშირებელი სარკინიგზო ქსელის შექმნაზე დიალოგი ჯერ კიდევ 1993 წელს დაიწყო, მაშინ როცა დაიკეტა საზღვარი თურქეთსა და სომხეთს შორის ტიანი ყარაბაღის კონფლიქტის გამო, ხოლო არსებული ყარსი-გიუმრი-თბილისის დამაკავშირებელი რკინიგზის ხაზი გაუქმდა (სემუელ ლუსაკი 2008). 2005 წელს ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენის გახსნის დროს აზერბაიჯანის პრეზიდენტმა

კიდევ ერთხელ წამოჭრა რკინიგზის საკითხი, რომელიც დააკავშირებდა ამ სამ ქვეყანას ერთმანეთთან.

რკინიგზის ამუშავები საწყის ეტაპზე ნავარაუდებია 7-8 მლნ ტონა ტვირთის გადაზიდვა ამ რკინიგზის საშუალებით, ხოლო მეორე ეტაპზე კი შესაძლებელია ტვირთბრუნვამ 50 მლნ ტონას მიაღწიოს (ჩიტაძე 2011).

აღსანიშნავია, რომ პროექტის დაფინანსებაზე უარი თქვეს ამერიკის შეერთებულმა შტატებმა და ევროკავშირმა. აზერბაიჯანი და თურქეთი თავისუფლად შეზღუდნენ საკუთარ ტერიტორიაზე არსებული პროექტის ნაწილის შესრულებას, თუმცა იგივეს ვერ შეძლებდა საქართველო. სწორედ ამიტომ, ევროპისა და ამერიკისგან დამოუკიდებლად, აზერბაიჯანმა თვითონვე დააფინანსა პროექტი და საქართველოს გამოუყო 220 მლნ აშშ დოლარი 25 წლიანი ვადით და სულ რაღაც 1 %-ში (სემუელ ლუსაკი 2008). სწორედ აღნიშნული პროექტი გახდა პირველი პროექტი სამხრეთ კავკასიაში ცივი ომის შემდეგ, რომელიც არ დაუფინანსებიათ გარე ძალებს და რომელიც მხოლოდ სამხრეთკავკასიული ქვეყნების ფულითა და ძალისხმევით განხორციელდა.

აღსანიშნავია, რომ ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო ხაზით ჩინეთსა და ევროპას შორის მგზავრობა შემცირდება 15 დღემდე, რაც ორჯერ უფრო სწრაფია ვიდრე საზღვაო გზებით დაკავშირება და ნახევარჯერ უფრო იაფი ვიდრე საჰაერო გზებით (ვეიდ შეფარდი 2016).

ეს პროექტია ასევე მნიშვნელოვანია არა მხოლოდ სისწრაფისა და სიიაფის გამო, არამედ იმის გამოც, რომ მოხდება სატრანზიტო გზების დივერსიფიკაცია და ევროპის დამოკიდებულება რუსეთზე შემცირდება. ასე მაგალითად, 2014 წელს როცა ევროპამ და ამერიკის შეერთებულმა შტატებმა რუსეთს დაუწესეს სანქციები, რუსეთმა სანქციის დამწესებელ ევროპულ ქვეყნებს აუკრძალა ტვირთის გატარება რუსეთის გავლით, რამაც ძალიან აზარალა საფრანგეთი, ჰოლანდია და პოლონეთი (ვეიდ შეფარდი 2016). სწორედ ამიტომ არის მნიშვნელოვანი ახალი სარკინიგზო პროექტი ევროპისთვის, რომ არ იყოს დამოკიდებული მხოლოდ რუსეთზე და უფრო მოქნილი საგარეო პოლიტიკა აწარმოოს თუნდაც სამხრეთ კავკასიის ქვეყნებთან მიმართებით.

მიუხედავად იმ ფაქტისა, რომ ევროპასაც და ამერიკასაც ხელს აძლევს ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის გახსნა, არცერთმა არ გამოთქვა სურვილი ჩაედო ფინანსები აღნიშნულ პროექტში. სომხური დიასპორა აქტიურად უჭერდა მხარს ყარსი-გიუმრი-თბილისის რკინიგზის გახსნას. სწორედ სომხური დიასპორა ამერიკის შეერთებულ შტატებში მუშაობდა ბაქო-ყარსის რკინიგზის წინააღმდეგ (შირიევი, კაკაჩია 2013 გვ 57).

ფსოუ-სოხუმი-თბილისი-ერევნის რკინიგზის პროექტი

ეკონომიკური ასპექტი: International Alert-ის ანალიზი

აფხაზეთ-სომხეთის დამაკავშირებელი რკინიგზის აღდგენასთან დაკავშირებით საფუძვლიანი კვლევა ჩაატარა ორგანიზაცია “International Alert”-მა. ამ ორგანიზაციამ შეისწავლა ყველა სარგებელი და ზარალი რაც შეიძლება მოყვეს აღნიშნული რკინიგზის აღდგენას, როგორც ქართული და სომხური მხარისთვის, ასევე აფხაზეთის დე-ფაქტო რესპუბლიკისთვის და ასევე დეტალურად იქნა შესწავლილი, თუ რა ელირება რკინიგზის აღდგენა გარკვეულ მონაკვეთებზე, რა მდგომარეობაშია რკინიგზის ინფრასტრუქტურა დღესდღეისობით და როლი ექნება მას სამხრეთ-კავკასიის მომავალი განვითარებისთვის.

აღნიშნული ორგანიზაცია სწავლობდა საკითხს როგორც სავაჭრო პირობებში, რკინიგზის მდგომარეობის ადგილზე დაკვირვების გზით აფხაზეთის დე-ფაქტო რესპუბლიკის, საქართველოს და სომხეთის ტერიტორიაზე, ასევე ექსპერტებისა და ანალიტიკოსების მოსაზრებების შესწავლით და კონკრეტული ქეისების ანალიზის მეშვეობით.

მნიშვნელოვანი რაც არის, ორგანიზაციამ შეისწავლა, თუ რა დაუჯდათ მსგავსი პროექტების განხორციელება სხვა სარკინიგზო პროექტების შემქნელებს და შეადარეს ის აღნიშნულ პროექტს, რამაც დაახლოებითი წარმოდგენა შეუქმნა მათ თუ რა ელრებოდა კონკრეტული სარკინიგზო ნაწილების რეაბილიტაცია-აღდგენა და მომავალი ტვირთბრუნვის რაოდენობისა და ხარისხის შესაბამისად რამდენ ხანში მოხერხდებოდა დახარჯული კოლოსალური თანხების ამოღება და მოგების ნახვა.

ორგანიზაციამ ასევე შეისწავლა ის გვერდითი მოვლენები, რომლებიც შეიძლება გამოიწვიოს აფხაზეთ-სომხეთის რკინიგზის გახსნამ და ის ეფექტები, რომლებმაც შეიძლება მომავალში გავლენა მოახდინოს რეგიონის სოციალურ-ეკონომიკურ და პოლიტიკურ განვითარებაზე.

როგორც კვლევამ საბოლოოდ აჩვენა, აფხაზეთ-სომხეთის დამაკავშირებელი რკინიგზის ფსოუ-ზუგდიდის ნაწილის აღდგენა იქნება ყველაზე ძვირადღირებული საქმიანობა მთლიანად ამ პროექტში, რომლის საერთოდ ფასი შეადგენს 277,5 მლნ აშშ დოლარს. ეს არის მანძილი დაახლოებით 196 კილომეტრი გზები და ხიდები.

აქედან, ფსოუდან ენგურამდე სარკინიგზო ხაზის აღდგენა ელირება 251 მილიონი აშშ დოლარი (190კმ მანძილი), ხოლო ენგურიდან ზუგდიდის სადგურ ინგირიმდე 26,6 მლნ აშშ დოლარი (6 კმ მანძილი). ზუგდიდიდან თბილისამდე და თბილისიდან ერევნამდე და გიუმრიმდე რკინიგზის ხაზი კარგ მდგომარეობაშია და მისი ექსპლუატაციაში სრულად ჩართვა არ იქნება დაკავშირებული ძვირადღირებულ სამშენებლო-აღდგენით საქმიანობასთან.

რკინიგზის ტვირთბრუნვას რაც შეეხება, თუ რკინიგზა იმუშავებს დატვირთვით - 10 მილიონი ტონა ტვირთის გადაზიდვა წელიწადში - უახლოეს მომავალში წარმოდგენილია ხარჯების დაფარვა და მოგებაზე გასვლა. თუმცა აქ სხვა ფაქტორიც გასათვალისწინებელია. როგორც ორგანიზაცია კვლევის შედეგად ვარაუდობს, პრობლემა არის ისიც, რომ რეალურად არ არსებობს იმ ზომის და ხარისხის ტვირთბრუნვა ირანიდან და სომხეთიდან საქართველოს გავლით რუსეთისკენ, რომ წელიწადში 10 მილიონი ტონის მონაცემის დაფიქსირება მოხდეს. ანუ რეალურად საქმე გვაქვს პროექტთან, რომელსაც საუკეთესო შემთხვევაში შესაძლებლობა აქვს წელიწადში მოახდინოს მაქსიმუმ 4 მილიონი ტონა ტვირთის გადაზიდვა. ეს რაოდენობა კი საკმარისი არ არის, რომ პროექტს დაერქვას მომგებიანი და მოხდეს ინვესტორების დაინტერესება, ვინაიდან ამ შემთხვევაში, როგორც ორგანიზაცია ასკვნის, მოგებაზე გასვლა მოხდება 200 წლის შემდეგ.

რაც შეეხება პროექტის ამუშავების შემთხვევაში წარმოშობილ გვერდით ეფექტებს ის შეიძლება დაიყოს ორ ნაწილად. დადებით ეფექტებად და უარყოფით ეფექტებად. დადებითი გვერდითი ეფექტები ამ პროექტის ამუშავების შემთხვევაში შეიძლება იყოს ახალი საწარმოების და ქარხნების ამუშავება და უკვე არსებულების, ახალი საექსპორტო და საიმპორტო ბაზრების გაჩენა, სამუშაო ადგილების შექმნა, ტრანსპორტირების ხარჯების შემცირება და ასე შემდეგ. დადებითი გვერდითი ეფექტები განსაკუთრებით შესამჩნევი იქნება სომხეთისა და დე-ფაქტო აფხაზეთის ეკონომიკაზე, რადგან მხოლოდ ეს ორი მხარე მიიღებს ამ პროექტის მთავარ დივიდენდებს.

რაც შეეხება უარყოფით ფაქტორებს, რომელიც მხოლოდ ჩვენი ქვეყნისთვის იქნება განსაკუთრებით თვალშისაცემი, საქართველოსთვის, უარყოფით გვერდით ეფექტად შეიძლება ჩაითვალოს ის ფაქტი, რომ შემცირდება ტვირთბრუნვა უკვე არსებულ და კარგად მომუშავე სარკინიგზო თუ სხვა სახის სატრანსპორტო ხაზებზე. შემცირდება ფოთის პორტის საშუალებით გადაზიდული ტვირთების რაოდენობა და ნაკლებად დაითვირთება ის, რადგან ახალი სარკინიგზო ხაზი საკუთარ თავზე აიღებს იმ ტვირთების გადაზიდვას, რომელთა ტრანსპორტირებაზე აქამდე მხოლოდ ფოთის პორტს ჰქონდა უპირობო უფლება და საშუალება. ასევე საფრთხე შეექმნება საქართველოსთვის მეტად მნიშვნელოვან იმ პროექტებს, რომლებშიც ჩართული არიან თურქეთი, აზერბაიჯანი და ცენტრალური აზიის ქვეყნები.

International Alert - მა იმისთვის, რომ განესაზღვრა ახალი სარკინიგზო პროექტის ღირებულება, ნიმუშად აიღო ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის და ასევე ტუაფსე-ადლერის დამაკავშირებელი სარკინიგზო ხაზის რეკონსტრუქციის პროექტი და მათთან შედარებით მოახერხა დაახლოებით გამოეთვალა ფსოუ-სოხუმი-თბილისი-ერევანის დამაკავშირებელი რკინიგზის ღირებულება და ასევე ყველა ის აპექტი, რომელიც თან ახლავს მსგავს პროექტებს.

ორგანიზაციამ აფხაზეთის ავტონომიურ რესპუბლიკაში არსებული რკინიგზის მდგომარეობის შესახებ გააკეთა შეფასება შკალით 1 დან 5 მდე. სადაც 1 იყო შედარებით ნაკლებ ხარჯებთან დაკავშირებული სამუშაოების წარმოების საჭიროება, ხოლო 5 აბსოლიტურად ახალი რკინიგზის ხაზის დაგების აუცილებლობა. როგორც აღმოჩნდა აფხაზეთის ტერიტორიაზე უმეტესად 3, 4 და 5 კატეგორიის სარკინიგზო ხაზები არსებობდა, ანუ მოშლილი იყო უმეტესი ნაწილი და საჭიროებდა ხელახალ რეკონსტრუქციას. სწორედ ეს განაპირობებდა იმ ფაქტს, რომ მთლიანად პროექტის უდიდესი ფინანსური ნაწილი, 251 მილიონი აშშ დოლარი უნდა მოხმარებოდა აფხაზეთის სარკინიგზო ნაწილის აღდგენას. აქედან ფსოუ-სოხუმის ნაწილს 102 მლნ აშშ დოლარი, სოხუმი-ოჩამჩირეს ნაწილს 81 მლნ აშშ დოლარი და ოჩამჩირე-ენგურის ნაწილს 68 მლნ აშშ დოლარი.

რაც შეეხება ენგურიდან ინგირამდე(ზუგდიდამდე) მანძილს, ორგანიზაციის კვლევით რკინიგზის ხაზის დიდი ნაწილი რომლის აღდგენაც არის აუცილებელი (80კმ) აფხაზეთის მხარის პასუხისმგებლობის ქვეშაა, ხოლო მხოლოდ 6 კმ-ის სარკინიგზო ხაზის რეაბილიტაცია მოუწევს ქართულ მხარეს(ჯამში 9მლნ აშშ დოლარი) . აღნიშნული სარკინიგზო ხაზი აღარ ფუნქციონირებს 1992-1993 წლების მოვლენების შემდეგ და აუცილებლად საჭიროებს განახლებას. ასევე ქართულ მხარეს მოუწევს მდინარე ენგურზე არსებული ხიდის რეკონსტრუქცია, რომლის ღირებულება ექსპერტების აზრით შეადგენს

17.5 მლნ აშშ დოლარს. ორგანიზაციის დასკვნით ჯამში ქართულ მხარეს მოუწევს 26.5 მლნ აშშ დოლარის ინვესტიციის განხორციელება.

რაც შეეხება ტვირთს, რომელიც აღნიშნულმა რკინიგზამ შეიძლება გადაიტანოს, International Alert-ი გვთავაზობს სამივე მხარეს, ანუ აფხაზეთის დე-ფაქტო რესპუბლიკის, საქართველოსა და სომხეთის იმპორტ-ექსპორტის რაოდენობრივ მაჩვენებლებს და სტატისტიკებს.

იმის გამო, რომ აფხაზეთისთვის მთავარ შემოსავლის წყაროს არა ვაჭრობა, არამედ ტურიზმი შეადგენს, მათთვის სატრანსპორტო საშუალებებზე მეტად მნიშვნელოვანია რუსი ტურისტების მოზიდვა. აფხაზეთს არ გააჩნია საკუთარი ტვირთი, რომლის გადაზიდვისთვის დასჭირდება ახალი სარკინიგზო ქსელი, ხოლო რაც შეეხება თურქეთიდან მომავალ ტვირთს რუსეთში და პირიქით ამისთვის საკმარისია ის საავტომობილო და საზღვაო გზები, რომლებიც უკვე არსებობს.

როგორც ორგანიზაციის მკვლევარები აღნიშნავენ, აფხაზეთი მხარე მხოლოდ სატრანზიტო ფუნქციით თუ ისარგებლებს და ამისგან მიიღებს შემოსავალს, ხოლო კითხვაზე, ღირს კი ამისთვის 251 მილიონი აშშ დოლარის ინვესტიციების განხორციელება, ამკარად პასუხი უარყოფითია.

რაც შეეხება ქართულ მხარეს, მისი მთავარი საექსპორტო მასალა რუსეთში არის ღვინო, მინერალური წყლები, ფეროშენადნობები და შავი მეტალი, ხოლო რუსეთიდან შემოდის ხორბალი და ნავთობპროდუქტები, მაგრამ დიდი ხანია უკვე რაც ქართული ეკონომიკა გადაეწყო ახალ ბაზრებზე და განსაკუთრებით 2008 წლის შემდეგ მაქსიმალურად შეამცირა დამოკიდებულება რუსული ბაზრის მიმართ. შესაბამისად, ტვირთი, რომელიც გადის და შემოდის საქართველოში რუსეთის მიმართულებით არ არის იმ მოცულობის, რომ საჭიროებდეს ახალი სატრანსპორტო დერეფნის შექმნას. კვლევაში ასევე გამოთქმულია ვარაუდი, რომ თურქეთიდან და აზერბაიჯანიდან რუსეთის ევროპულ ნაწილში მიმავალი ტვირთიც შეიძლება გადანაწილდეს ახალ სარკინიგზო ხაზებზე, მაგრამ ამ შემთხვევაშიც ვერ მოხდება პროექტისთვის აუცილებელი 10 მლნ ტონა ტვირთის ნიშნულის მიღწევა წელიწადში. ყოველივე ეს არარეალურს და უსარგებლოს ხდის ამ პროექტს საქართველოსთვის. ასევე, როგორც უკვე აღვნიშნეთ, უარყოფითი გვერდითი ეფექტები საქართველოს შემთხვევაში გაცილებით დიდია და აღნიშნულმა პროექტმა შეიძლება ძალიან დააზარალოს უკვე არსებული და წარმატებული აზერბაიჯანულ-ქართულ-თურქული პროექტები.

რაც შეეხება სომხურ მხარეს, ორგანიზაციის კვლევით, ყველაზე მნიშვნელოვან სარგებელს აღნიშნული პროექტით მიიღებს სომხეთი. ერთის მხრივ მას გაეხსნება დერეფანი,

რომელიც დააკავშირებს ირანს, სომხეთს და რუსეთს ერთმანეთთან. სომხეთი საქართველოსთან ერთად შეიძენს ახალ გეოსტრატეგიულ ფუნქციას და გახდება ისეთივე დამაკავშირებელი რგოლი ირანსა და რუსეთს შორის, როგორც დღეს არის საქართველო დასავლეთსა და აღმოსავლეთს შორის. აღნიშნული პროექტი ასევე შეამცირებს დიდ ხარჯებს, რომლებსაც ახორციელებენ სომხური კომპანიები ტვირთის გადაზიდვის დროს იმ გზებით, რომლებიც არსებობს ამჟამად. ასევე ახალ და დიდ პოტენციალს შეიქმნის სომხური ბიზნესი და წარმოება, გაჩნდება უამრავი სამუშაო ადგილი და განვითარდება სომხეთის ის რეგიონები, რომლებიც ამჟამად განიცდის ეკონომიკურ სიდუხჭირეს.

International Alert -ის დასკვნით, ფსოუ-სოხუმი-თბილისი-ერევანის დამაკავშირებელი რკინიგზის მშენებლობა არარაციონალურია ორი მნიშვნელოვანი მიზეზის გამო: პირველი, ფსოუ-ზუგდიდის დამაკავშირებელი ხაზის აღდგენა არის დაკავშირებული უდიდეს ხარჯებთან და მეორე, რეალურად არ არსებობს რეგიონში იმ რაოდენობის ტვირთბრუნვა, რომ უახლოეს მომავალში, ან უახლოეს ათწლეულში მოხდეს აღნიშნული ხარჯების გასწორება და მოგებაზე გასვლა.

როგორც უკვე აღვნიშნეთ, აფხაზური მხარე დაინტერესებულია აღნიშნული პროექტით, მაგრამ რეალურად ის ვერ ნახავს ეკონომიკურ სარგებელს და ვერ მოახერხებს ინვესტორების დაინტერესებას. ქართული მხარეს, მიუხედავად იმისა, რომ სარკინიგზო ხაზის რეაბილიტაციაში დახარჯავს გაცილებით ნაკლებ ფულს და მალე გაასწორებს ხარჯებს, ის არ არის დაინტერესებული აღნიშნული პროექტით, იმიტომ რომ გვერდითი უარყოფითი ეფექტები დააზიანებს მის სოციალურ-ეკონომიკურ და ასევე პოლიტიკურ მდგომარეობასაც. ერთადერთი მხარე ვინც ასე თუ ისე ნახავს სარგებელს და დაინტერესებულია აღნიშნული პროექტის დაწყებით არის სომხეთი, რომელიც შეძლებს თავი დააღწიოს იზოლაციას და შეიძინოს ახალი გეოსტრატეგიული ფუნქცია რეგიონში.

პოლიტიკური ასპექტი

განვიხილოთ, რა პოლიტიკური ზიანი შეიძლება მოუტანოს აფხაზეთ-სომხეთის დამაკავშირებელი რკინიგზის გახსნამ საქართველოს. ამ შემთხვევაში განვიხილავ სამ ცვლადს, რომელზეც მოქმედებს აღნიშნული რკინიგზის პროექტი. ესენია:

1. რუსეთის მიზანი შეცვალოს რეგიონის გეოპოლიტიკური განვითარების მიმართულება;
2. სომხეთის მიზანი გაიძლიეროს რეგიონში პოზიციები კონკურენტი სახელმწიფოების შესუსტების ხარჯზე;
3. რუსეთის მიზანი დააჩქაროს აფხაზეთის ლეგიტიმაცია.

მივყვეთ თითოეულს სათითაოდ და გავანალიზოთ, თუ როგორ იმოქმედებს დამოუკიდებელი ცვლადი, აფხაზეთის რკინიგზა სამ დამოუკიდებელ ცვლადზე და როგორ დააჩქარებს მათ განხორციელებას.

რუსეთის მიზანი შეცვალოს რეგიონის გეოპოლიტიკური განვითარების მიმართულება

რუსეთი თავის ეროვნული უსაფრთხოების სტრატეგიაში ხაზს უსვამს, რომ აუცილებლად უნდა გამახვილდეს ყურადღება ორ სფეროზე, სამხედრო და ეკონომიკურ სფეროებზე.

სამხედრო მიმართულებით, მას შემდეგ რაც უკრაინაში კონფლიქტმა მიიღო ერთგვარი სტატუს კვოს ხარისხი და „გაიყინა“, რუსეთი მთლიანად გადმოერთო სამხერეთის მიმართულებით და გააძლიერა თავისი პოზიციები ახლო აღმოსავლეთში იმ კუთხით, რომ სირიაში უშუალო ჩართულებით ის გახდა ოფიციალურად კონფლიქტის მონაწილე და საშუალება მიეცა განეთავსებინა სირიაში თავისი სამხედრო შეიარაღება (Int. Crisis Group 2016). ამ ყველაფრით რუსეთმა გაზარდა სამხედრო წარმომადგენლობა ახლო აღმოსავლეთში და უკრაინასთან „გაყინული“ კონფლიქტის ფონზე, იგრძნო რა თავი შედარებით მშვიდად დასავლეთის მიმართულებით, მთლიანად გადმოერთო სამხრეთზე.

აღსანიშნავია რუსეთის სამხედრო ბაზების არსებობა სომხეთში, რომელიც არის ასევე ნაწილი რუსეთის მიზნების გაჭრას ფანჯარა ახლო აღმოსავლეთისკენ და ისევე აკონტროლოს კავკასიის გადასასვლელი, როგორც ეს ხდებოდა რუსეთის იმპერიის დროს (Ghoukassian 2008).

რუსეთის ეროვნული უსაფრთხოების სტრატეგია ასევე ხაზს უსვამს ეკონომიკურ სფეროს მნიშვნელოვან რუსეთის უსაფრთხოების დაცვაში. გამომდინარე იქიდან, რომ ყველა ეკონომიკური პროექტი, რომელიც გვერდს უვლის რუსეთს, არის რუსეთისთვის მიუღებელი, რადგან ის კარგავს კიდევ ერთ ბერკეტს სხვა ქვეყნებზე სამოქმედებლად. შესაბამისად, ისეთი პროექტები, როგორც არის ნაბუკო და ტრასეკა, პირდაპირ ეწინააღმდეგება რუსეთის ეროვნულ ინტერესებს და სწორედ სამხედრო დოქტრინასა და ეროვნული უსაფრთხოების სტრატეგიაში რუსეთი აფიქსირებს თავის პოზიციას, რბილი თუ ხისტი ძალების მეშვეობით ხელი შეუშალოს ყვეა წამოწყებას, რომელიც ცდილობს რუსეთის გვერდის ავლას და ევროკავშირისა და ამერიკის შეერთებული შტატების ჩართულობას ზრდის სამხრეთ კავკასიაში (რუსეთის ეროვნული უსაფრთხოების სტრატეგია 2017).

რუსეთ-თურქეთის ურთიერთობები მნიშვნელოვანი ფაქტორია, რომელიც აიძულებს რუსეთს ეძებოს რეგიონში კიდევ ერთი მოკავშირე ირანის სახით. მართალია არის ეტაპები, როცა რუსეთსა და თურქეთს შორის ყალიბდება მჭიდრო პოლიტიკურ-ეკონომიკური კავშირები და ურთიერთობები თბება, მაგრამ დგება ასევე მომენტი, როცა ისინი წყვეტენ ურთიერთობებს და გადადიან დაპირისპირების ფაზაში. ასე მოხდა უახლოეს წარსულში, როცა სირია-თურქეთის საზღვართან ჩამოგდებულ რუსულ გამანადგურებელს მოჰყვა ურთიერთობების დაძაბვა რუსეთსა და თურქეთს შორის. ცოტა მოგვიანებით მოკლეს რუსეთის ელჩი თურქეთშიც, რამაც კიდევ ერთი დარტყმა მიაყენა რუსეთ-თურქეთის ურთიერთობებს (პატარაია 2017).

სწორედ ამიტომ, ირანი რუსეთს ესახება იმ მოკავშირედ, რომელიც დააბალანსებს თურქეთის ფაქტორს. ხოლო ირანისკენ ფანჯრის გასაჭრელად აუცილებელია

საქართველოს საკუთარ ორბიტაზე მოქცევა და საქართველოს გავლით ჯერ სომხეთში, ხოლო შემდეგ ირანში გადასვლა.

როგორც ვხედავთ, გამოიყოფა რამდენიმე მთავარი მიზეზი, თუ რატომ ცდილობს რუსეთი რეგიონის გეოპოლიტიკური მიმართულების ცვლილებას ჩრდილოეთიდან სამხრეთისკენ. ესენია:

1. რუსეთის სურვილი პირდაპირ დაუკავშირდეს ირანს და დააბალანსოს თურქეთი;
2. რუსეთის მიზანი ახლო აღმოსავლეთში გაჭრას ფანჯარა თავისი სამხედრო შენაერთებისთვის;
3. რუსეთის მიზანი, თავიდან აიცილოს ენერგო-სატრანზიტო პროექტები, რომლებიც გვერდს უვლის მას და რომლებიც ართმევენ რუსეთს დამატებით ბერკეტებს ევროპისა და სამხრეთ კავკასიისა თუ ცენტრალური აზის ქვეყნების წიააღმდეგ.
4. რუსეთი ცდილობს მზარდი ეკონომიკის მქონე ჩინეთი თვითონ დაუკავშიროს ევროპას და ამით ჩინეთზეც მოიპოვოს ბერკეტი

ეს არის ის მიზეზები, რომელთა გამოც, რუსეთი ეწინააღმდეგება საქართველოს ახალ გეოსტრატეგიულ ფუნქციას და მაქსიმალურად ცდილობს საქართველო გახადოს დერეფანი არა დასავლეთსა და აღმოსავლეთს შორის, არამედ ჩრდილოეთსა და სამხრეთს შორის. ასე ის სატრანზიტო გზებსაც გააკონტროლებს, ენერგეტიკულ პროექტებსაც და პოსტსაბჭოთა ქვეყნებს კვლავ დატოვებს თავის ორბიტაზე.

სომხეთის მიზანი გაიუმჯობესოს რეგიონში პოზიციები კონკურენტი სახელმწიფოების შესუსტების ხარჯზე

სომხეთი მთიანი ყარაბაღის კონფლიქტის გამო ფაქტობრივად მოწყვეტილია ყველა მნიშვნელოვან პროექტს, რომელიც ხორციელდება კავკასიაში. 1993 წლიდან მას გაუფუჭდა ურთიერთობები თურქეთთანაც და ერთადერთი მოკავშირე, რომელსაც

რეალურად სჭირდება სომხეთთან ურთიერთობები, ეს არის რუსეთი. ირანიც ცდილობს ისარგებლოს სომხეთის გამოუვალი მდგომარეობით და გაზარდოს საკუთარი გავლენები რეგიონში, თუმცა სომხეთისთვის მაინც რუსეთი რჩება ნომერ პირველ მოკავშირედ. რუსეთზე გასვლა კი ხორციელდება საქართველოს გავლით. ტვირთბრუნვა, ენერგორესურსების იმპორტი და ასევე სხვა სახის ურთიერთობებისთვის სომხეთი იყენებს საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციას (საფაროვი 2015).

მისი ეს მდგომარეობა კიდევ უფრო დამძიმდა მას შემდეგ, რაც დაიწყო ბაქო-თბილისი-ყარსი ახალქალაქის სარკინიგზო პროექტი.

სომხეთი აფხაზეთ-სომხეთის რკინიგზის გახსნის უმთავრესი მომხრეა და სწორედ სომხური ლობი გახდა მიზეზი იმისა, რომ ამერიკის შეერთებულმა შტატებმა არ გამოთქვა დაეფინანსებინა ბაქო-ყარსის რკინიგზის პროექტი და პირიქით, ევროკავშირთან ერთად რეკომენდაცია გაეწია ყარსი-გიუმრი-თბილისის სარკინიგზო ხაზის აღდგენაზე (ჩიტაძე 2011).

აფხაზეთ-სომხეთის სარკინიგზოს ხაზის გახსნის შემთხვევაში სომხეთი მთელ რიგ დივიდენდებს მიიღებს, როგორც ეკონომიკურ, ისე პოლიტიკურს.

1. გაცილებით მეტი რაოდენობის ტვირთბრუნვას ექნება ადგილი რუსეთსა და სომხეთს შორის რაც ხელს შეუწყობს სომხეთის ეკონომიკურ განვითარებას;
2. რუსეთი დაუკავშირდება ირანს და მათ შორის გაიხსნება ახალი სატრანზიტო დერეფანი, რომელშიც უმთავრესი როლი და სარგებელი ექნება სომხეთს და ის შეიძენს იმ ფუნქციას, რომელიც დღეს მხოლოდ საქართველოს აქვს;
3. სომხეთი შეძლებს და თავს დაადწევს იზოლაციას;
4. სომხეთი გააძლიერებს ზეწოლას სომხებით დასახლებულ სამცხე-ჯავახეთზე და გაზარდის ბერკეტებს საქართველოს წინააღმდეგ, ვინაიდან ეს რეგიონი რკინიგზის საშუალებით ისევე განვითარდება როგორც მეზობელი სომხეთის რეგიონი, რაც ხელს შეუწყობს სომხეთის დაახლოებას სამცხე-ჯავახეთთან და იქ მისი გავლენის ზრდას.

5. სომხეთი დაუკავშირდება აფხაზეთს, სადაც აქვს ეკონომიკური და პოლიტიკური ინტერესები.

რაც შეეხება საქართველოს, გარდა იმისა რომ დაკარგავს მნიშვნელოვან და უნიკალურ სატრანზიტო ფუნქციას და მის ნაწილს სომხეთს გადაულოცავს, ის ასევე დაკარგავს ფოთის და ბათუმის პორტებიდან შემოსულ შემოსავალს, რადგან მას აფხაზეთ-სომხეთის რკინიგზა ჩაანაცვლებს ნაწილობრივ და ამ რკინიგზის პროექტიდან მიღებული შემოსავალი კი საქართველოსთვის გაცილებით ნაკლები იქნება, ვიდრე პორტების საშუალებით იღებს (ბაქო-ყარსის რკინიგზაც შეიცავს მნიშვნელოვან საფრთხეს ამ მხრივ).

რუსეთის მიზანი დააჩქაროს აფხაზეთის ლეგიტიმაციის საკითხი

რუსეთი, მას შემდეგ რაც 2008 წელს აღიარა სეპარატისტული რეგიონების დამოუკიდებლობა, განუწყვეტლივ ცდილობს მათი სტატუსის ლეგიტიმაციას. სწორედ რუსეთის მეშვეობით აღიარეს აფხაზეთისა და ე.წ. „სამხრეთ ოსეთის“ დამოუკიდებლობა რიგმა მარგინალმა სახელმწიფოებმა. სწორედ რუსეთის ფინანსური რესურსებით სულდგმულობს სეპარატისტული რეჟიმი და მისგან იღებენ სამხედრო-პოლიტიკურ მხარდაჭერასაც (ხაინდრავა 2015).

მიუხედავად იმისა, რომ დასავლეთმა დაგმო რუსეთის ქმედებები და არცერთმა სახელმწიფომ არ ცნო დე-ფაქტო რესპუბლიკები, რუსეთმა კარგად გამოიყენე კოსოვოს პრეცედენტი და დასავლეთს დაემუქრა, რომ სწორედ კოსოვო იქნებოდა გასაღები იმპრობლემებისთვის, რომელიც დაგროვილი არის პოსტსაბჭოთა სივრცეში. ანუ, რუსეთის ხედვით, უნდ ამოხდეს დე-ფაქტო რესპუბლიკების ცნობა სახელმწიფოებად და მათი ინტეგრაცია საერთაშორისო სისტემაში. თუმცა, აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ ეს თავად

რუსეთისთვისაც საკმაოდ საფრთხის შემცველია, რადგან მასაც ყავს სეპარატისტულად განწყობილი მოსახლეობა კავკასიაში(რადვანი 2009).

რაც შეეხება რკინიგზასთან მიმართებით რუსეთის მისწრაფებებს, აფხაზეთ-სომხეთის რკინიგზა, მართალია დიდად სასარგებლო ვერ იქნება აფხაზეთის ეკონომიკისთვის გამომდინარე იქიდან, რომ საკუთარი პროდუქცია არ აქვს რომელსაც აწარმოებს და გაიტანს ექსპორტზე. შესაბამისად რჩება მხოლოდ ტრანზიტის იმედად, ხოლო ეს ტრანზიტი, როგორც ზემოთ ვისაუბრეთ, არ იქნება იმდენად მომგებიანი რომ გაასწოროს ხარჯები და რეგიონი მოგებაზე გაიყვანოს. რჩება ერთადერთი მომენტი - რუსეთისთვის აფხაზეთ-სომხეთის დამაკავშირებელი რკინიგზა იქნება გადადგმული ნაბიჯი იქითკენ, რომ აფხაზეთი ერთგვარ ფუნქციას შეიძენს რეგიონში და მასმოუწევს საბაჟოს გახსნა როგორც რუსეთის საზღვართან ფსოუზე, ისე საქართველოს საზღვართან. საბაჟოს გახსნა კი თითქმის აღიარების ტოლფასია (Int Alert 2013).

სოხუმი-თბილისი-ერევნის რკინიგზის დადებითი ეფექტები

მიუხედავად იმისა, რომ ცალსახად ეს პროექტი წამგებიანი საქართველოსთვის და მისი განხორციელებით ჩვენი ქვეყანა დადგება მთელი რიგი პოლიტიკური, ეკონომიკური და სოციალური პრობლემების წინაშე, რკინიგზის პროექტს უარყოფითთან ერთად ახლავს დადებითი ეფექტები ჩვენი ქვეყნისთვის, რომელიც მართალი ვერ წონის უარყოფითს, მაგრამ მაინც აღნიშვნის ღირსია.

პირველი და ძალიან მნიშვნელოვანი საკითხია საქართველოს იმ პერიფერიული რეგიონების განვითარებაა, რომელზეც გაივლის რკინიგზა. საქართველოსა ჩრდილო-დასავლეთი ნაწიი, რომელიც აფხაზეთის ავტონომიურ რესპუბლიკას ესაზღვრება საკმაოდ

ღარიბია, ისევე როგორც საქართველოს სამხრეთ ნაწილები, ქვემო ქართლი და სამცხე ჯავახეთი. რკინიგზის ამ რეგიონებზე გავლით საქართველოს ეს ღარიბი მხარეები გამოცოცხლდება, შეიქმნება სამუშაო ადგილები (ისევე როგორც ბაქო-ყარსის რკინიგზაზე მუშაობის შედეგად დასაქმდა მოსახლეობა, დაახლოებით 2500 ადამიანი სისტემატიურად მუშაობდა (Georgian Broadcaster 2017)), შესაძლებელი იქნება სომხებითა და აზერბაიჯანელებით მჭიდროდ დასახლებულ რეგიონებში სპეციალური სამხედრო შენაერთების განთავსება საჭიროების შემთხვევაში რკინიგზის დასაცავად და ასევე ეთნიკური დაპირისპირებების განსამუხტავად. რაც ყველაზე მნიშვნელოვანია, მოხდება ამ რეგიონის ინტეგრაცია ქვეყნის ეკონომიკურ სისტემაში და ადგილობრივი მოსახლეობისთვის ნაკლები მოტივაცია იქნება საქართველოდან ემიგრაციისთვის.

მეორე მნიშვნელოვანი დადებითი ეფექტი გულისხმობს ურთიერთობების გაუმჯობესებას სეპარატისტულ რეჟიმთან და რუსეთთან. გამომდინარე იქიდან, რომ აფხაზეთის დე-ფაქტო ხელისუფლება კრიტიკულად და მტრულად არის განწყობილი საქართველოს მიმართ, რკინიგზის საკითხი იქნება ის ქვაკუთხედი, რომელმაც შეიძლება გააღლოს ურთიერთობები აფხაზეთსა და საქართველოს დანარჩენ ნაწილს შორის(BTKK 2008) (ასეთივე ეფექტის მატარებელია ჯანდაცვა, რომელსაც სთავაზობს საქართველოს ხელისუფლება აფხაზებს, ანაკლიის პროექტი მთლიანად, მუსიკალური ფესტივალები, რომელიც იმართება აფხაზეთის საზღვართან და ა.შ.)

იყო დრო, როცა ურთიერთობების სიმძიმის მიუხედავად აფხაზური მხარე მზად იყო კვირაში 200 ანუ თვეში რვაასი მოსახლის დაბრუნებისთვის შეეწყო ხელი აფხაზეთის ტერიტორიაზე, თუმცა მაშინ ქართული მხარისთვის იყო ეს მიუღებელი (საქართველოში მომხდარ კონფლიქტთან დაკავშირებული ფაქტების დამდგენი დამოუკიდებელი საერთაშორისო მისია). ასე მაგალითად გალის რაიონში 2002 წელს მოხერხდა 40 000 მოსახლის დაბრუნება (საქართველოში მომხდარ კონფლიქტთან დაკავშირებული ფაქტების დამდგენი დამოუკიდებელი საერთაშორისო მისია). ყოველივე ეს ნიშნავს, რომ მიუხედავად სტატუსისა, შესაძლებელია რაღაც ნაბიჯები გადაიდგას დათბობისკენ. ხოლო

ნანატრი სოხუმი ერევნის დამაკავშირებელი რკინიგზის პროექტი ხელს შეუწყობს დაკარგული ურთიერთობის კვლავ აღდგენას.

მესამე და ასევე მნიშვნელოვანი დადებითი ეფექტი შეიძლება იყოს რეალურად ახალი დერეფნის გაკეთება ჩრდილოეთიდან სამხრეთის მიმართულებით. მიუხედავად იმისა, რომ ამჟამად ახლო აღმოსავლეთში დამაბული ვითარებაა, აუცილებლად დადგება დრო, როცა შედარებით მშვიდობიან პერიოდში დაიწყება გამალებითი სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობების ჩამოყალიბება. როგორც ჩანს ასევე აუცილებლად შეიქმნება ქურთულის ახელმწიფო, რომელსაც ექნება წვდომა ნავთობსაბადოებისკენ (Caryl 2015). მძლავრია ჩინეთის ინტერესებიც რეგიონში. შესაბამისად, ჩრდილოეთ-სამხრეთის მიმართულებამ შეიძლება შეიძინოს კარგი პერსპექტივა და ახლო აღმოსავლეთში მდგომარეობის შედარებით შემსუბუქების შემდეგ, საქართველოს შეუძლია იქცეც დერეფნად, რომელიც რუსეთის ბაზარს დააკავშირებს ახლო აღმოსავლეთის ბაზართან და ახალ გეოპოლიტიკურ მოთამაშებთან.

როგორც ვხედავთ, უაროფითი ეფექტების პარალელურად აფხაზეთ-სომხეთის დამაკავშირებელი რკინიგზა შეიცავს მთელ რიგ დადებით, მაგრამ ნაკლებად შესაძლებელ პერსპექტივებს. თუმცა, ისიც უნდა აღინიშნოს, რომ გეოპოლიტიკური ცვლილებების ფონზე, რომელიც ამჟამად რეგიონში ვითარება, წინასწარ განსაზღვრა იმისა, თუ რა იქნება მომავალში და ვინ, როგორ და რას გამოიყენებს რთულია.

საქართველოს ისტორიული მეხსიერების საშუალებით შეუძლია კარგად გაანალიზოს, თუ რამდენად მიუწვდომელი და ცოტათი უტოპიურიც კი არის ის დადებითი ეფექტები, რომლებიც შეიძლება აფხაზეთ-სომხეთის რკინიგზის გახსნას მოჰყვეს. ხოლო ამის საწინააღმდეგოდ, კი რეალურად უფრო დიდი საფრთხეც და ალბათობაც, რომ პროექტი საქართველოს მოწინააღმდეგეებმა გამოიყენონ საქართველოს საზიანოდ, ანუ დააკარგვინონ მას აღმოსავლეთ-დასავლეთის დამაკავშირებლის ფუნქცია, დააკარგვინონ ეკონომიკური სარგებელი და ამის ხარჯზე მეზობელი ქვეყნები გააძლიერონ და ასევე ხელი შეუწყონ სეპარატისტული რეჟიმების ლეგიტიმაციას.

შეჯამება

რუსეთს აქტიურად აქვს ჩართული ისეთი ძლიერი მექანიზმები საქართველოს წინააღმდეგ, რომელთა აცილება და პრევენცია საქართველოს შესაძლობლობების ქვეყნისთვის ძალიან რთულია. როგორც ნაშრომში ვხედავთ, რეალურად სოხუმი-თბილისი-სომხეთის დამაკავშირებელი რკინიგზა არ არის მომგებიანი საქართველოსთვის არც ახლო და არც ხანგრძლივ პერსპექტივაში, არც ეკონომიკური თვალსაზრისით, არც პოლიტიკური თუ სხვა კუთხით.

ერთადერთი დადებითი რაც აქვს ამ პროექტს, ეს არის მიმზიდველობა, რომელიც ახასიათებს „რბილი ძალის“ წყაროს და რომელიც მხოლოდ გარეგნულად, ერთი შეხედვით არის მიმზიდველი, მაგრამ თუ ჩავუღრმავდებით მის ეკონომიკურ და პოლიტიკურ მხარეს, პროექტი წამგებიანი და არახელსაყრელია საქართველოსთვის.

„რბილი ძალის“ გამოყენების პარალელურად, რუსეთი აქტიურად იყენებს ხისტ ძალებსაც და უახლოეს წარსულში რამდენჯერმე ახერხებ, რომ გადმოწიოს საოკუპაციო საზღვარი საქართველოს სიღრმეში რამდენიმე ასეული მეტრით. ანუ ხდება ის, რაც ყველაზე მეტად აზარალებს ჩვენ ქვეყანას: რუსეთი ახორციელებს თავის „რბილ პოლიტიკას“ საქართველოს წინააღმდეგ, ხოლო ამის პარალელურად იყენებს ხისტ მეთოდებს და სარგებლობს საქართველოს ამჟამინდელი ხელისუფლების გაუბედაობით და მათი შიშით, რომ არ დაიკარგოს მონაპოვარი, რომელიც კარასინი-აბაშიძის შეხვედრებმა მოუტანა ქვეყანას.

ეს არის მდგომარეობა, როცა სუსტი „რბილი ძალის“ მეორე ქვეყანა არც კი ცდილობს, კარგად შეფუთოს ის, თუ რისი მიღწევა უნდა სინამდვილეში. ხოლო თამაშში ჩართული პატარა და სუსტი სახელმწიფო იძულებულია ითამაშოს იმ წესებით, რომელზეც დაითანხმეს და რომლის წესებიც დაადგინა უფრო ძლიერმა.

საბოლოო ჯამში, საკვლევ კითხვაზე, არის თუ არა საფრთხის შემცველი საქართველოს ეროვნული უსაფრთხოებისთვის სოხუმი-თბილისი-ერევნის სარკინიგზო პროექტი, პასუხი, ჩემი აზრით, დადებითია, ხოლო ის საფრთხე, რომელიც ემუქრება საქართველოს,

მაინც გარდაუვალი იქნება ამ პროექტის გარეშეც, თუ საქართველოს ხელისუფლებამ არ შეცვალა „თამაშის წესები“ და არ გაუწია წინააღმდეგობა რუსეთის ღია აგრესიას.

ბიბლიოგრაფია

Joseph S. Nye, Jr. – “Soft Power – The Means to Success in The World Politics”. New York, Public Affairs. 2004

International Alert – “ВОССТАНОВЛЕНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НА ЮЖНОМ КАВКАЗЕ: ОЦЕНКА ПОТЕНЦИАЛЬНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ЭФФЕКТА” 2013. http://www.international-alert.org/sites/default/files/Caucasus_RailwaysRehabilitationPt1_RU_2013.pdf

Jan Melissen - The New York Public Diplomacy “ Soft Power in International Relations” http://culturaldiplomacy.org/academy/pdf/research/books/soft_power/The_New_Public_Diplomacy.pdf

რევაზ გაჩეჩილაძე - „საქართველო მსოფლიო კონტექსტში“ . ბაკურ სულაკაურის გამომცემლობა 2013

ჟან რადვანი, ნიკოლოზ ბერუჩაშვილი - „კავკასიის გეოპოლიტიკური ატლასი“. ბაკურ სულაკაურის გამომცემლობა 2011

ედუარდ შევარდნაძე - „ფიქრები წარსულსა და მომავალზე“ /მემუარები/ გამომცემლობა პალიტრა L. 2006

ტომ ტრიერი, გიორგი თარხან მოურავი, ფორესტ კილიმნიკი - „მესხები:გზა შინისაკენ...“ უმცირესობის საკითხთა ევროპული ცენტრი - კავკასია 2011.

Arsene Saparov – “From Conflict to Autonomy in the Caucasus”. Printed and bound in Great Britain by TJ int. Ltd, Padstow, Cornwall 2015.

ნიკა ჩიტაძე - „გეოპოლიტიკა“ გამომცემლობა „უნივერსალი“, თბილისი 2011

ზაურ შირიევი - „Institutionalizing a Trilateral Strategic Partnership: Azerbaijan, Georgia, Turkey“ Konrad-Adenauer-Stiftung e.V. 2016.

Encyclopedia Britannica – “Gulf war” <https://www.britannica.com/event/Persian-Gulf-War>

Samuel Lussac - “THE BAKU-TBILISI-KARS RAILROAD AND ITS GEOPOLITICAL IMPLICATIONS FOR THE SOUTH CAUCASUS” CAUCASIAN REVIEW OF INTERNATIONAL AFFAIRS VOL. 2 (4) – AUTUMN 2008 2008. <http://cria-online.org/Journal/5/THE%20BAKU-TBILISI-KARS%20RAILROAD.pdf>

Khatchik Der Ghoukassian – “INSTABILITY IN THE NEW IMPERIAL PERIPHERY: A CONCEPTUAL PERSPECTIVE OF THE “TURBULENT FRONTIERS” IN THE CAUCASUS AND CENTRAL ASIA”. CAUCASIAN REVIEW OF INTERNATIONAL AFFAIRS VOL. 2 (3) – SUMMER 2008. [http://cria-online.org/Journal/4/Instability in the Imperial Periphery done.pdf](http://cria-online.org/Journal/4/Instability%20in%20the%20Imperial%20Periphery%20done.pdf)

საქართველოს რკინიგზის ოფიციალური ვებ-გვერდი - http://www.railway.ge/?web=0&action=page&p_id=289&lang=geo

Ilgar Gurbanov – “Southern Gas Corridor Gains New Momentum” . Publication: Eurasia Daily Monitor Volume: 13 Issue: 108 2016. <https://jamestown.org/program/southern-gas-corridor-gains-new-momentum/#.V6MusPI96Um>

Ilgar Gurbanov – “Armenia seeks to boost its role in the Iran-Georgia gas talks”. 2016 <http://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13404-armenia-seeks-to-boost-its-role-in-the-iran-georgia-gas-talks.html>

John C. K. Daly - China deepens its presence in Georgia via its “One Road, One Belt” initiative . December 12th, 2016, The CACI Analyst <http://www.cacianalyst.org/publications/analytical->

[articles/item/13413-china-deepens-its-presence-in-georgia-via-its-one-road-one-belt-initiative.html](http://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13413-china-deepens-its-presence-in-georgia-via-its-one-road-one-belt-initiative.html)

Vladimer Papava (11/26/2008 issue of the CACI Analyst) - POST-WAR GEORGIA'S ECONOMIC CHALLENGES. <https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/11742-analytical-articles-caci-analyst-2008-11-26-art-11742.html>

გიორგი ნარმანია - “აბრეშუმის გზის მოლოდინში“ <http://forbes.ge/news/1099/abreSumis-gzis-molodinSi> 25 იანვარი, 2016

ვლადიმერი პაპავა - „საქართველოს ეკონომიკური როლი სამხრეთ კავკასიაში“ 2005

ფატმა კელკიტლი - „RUSSIAN FOREIGN POLICY IN SOUTH CAUCASUS UNDER PUTIN“ Boğaziçi Üniversitesi, Istanbul, Turkey 2008

თამარ პატარაია - „ენერგოტრანზიტის და უსაფრთხოების ასიმეტრია სამხრეთ კავკასიაში: გზა რუსეთსა და ევროკავშირს შორის“ ჰაინრიჰ ბიოლის ფონდი.

გია ნოდია - „საქართველოს პოლიტიკური ლანდშაპტი“ CIPDD 2006

<http://www.nplg.gov.ge/gsd/cgi-bin/library.exe?e=d-00000-00---off-0civil2--00-1----0-10-0---0---0prompt-10---4-----0-11--10-ka-50---20-about---00-3-1-00-0-0-01-1-0utfZz-8-00&cl=CL2.20&d=HASH01857554f5adce2eb6ecf374.1>=2>

რუსეთის საგარეო სამინისტროს ოფ. ვებ გვერდი - ლავროვის განცხადებები, რუსეთის ეროვნული უსაფრთხოების სტრატეგიები და სამხედრო დოქტრინები.

<http://www.mid.ru/ru/home>

News.ge - დასაქმებული ადამიანები ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის მშენებლობის დროს. 2015 <http://news.ge/ge/news/story/121943-baqo-tbilisi-yarsis-rkinigzis-amoqmedebis-shemdeg-damatebit-2500-adamiani-dasaqmdeba>

მერაბ ჯანიაშვილი - ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის მნიშვნელობა საქართველოსთვის, 2017 . <http://1tv.ge/projects/analytics/?page=detail&id=159088>

Natalia Konarzewska – „A new balance of power in the Black Sea?“ September 15th, 2016, The CACI Analyst <http://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13393-a-new-balance-of-power-in-the-black-sea?.html>

კორნელი კაკაჩია, ზაურ შირიევი - „Azerbaijan – Georgian Relations“ 2013 Center for Strategic Studies

Kornely Kakachia, Michael Cecire – Georgian Foreign Policy. Konrad-Adenauer-Stiftung e.V 2013 http://www.kas.de/wf/doc/kas_37002-1522-1-30.pdf

Giorgi Gvalia – “როგორ ირჩევენ პატარა ქვეყნები სტრატეგიულ მოკავშირეებს? დაბალანსების და მიტმასნების სტრატეგიები სამხრეთ კავკასიის რეგიონში” ილიას სახელმწიფო უნივერსიტეტი თბილისი 2013

საქართველოში მომხდარ კონფლიქტთან დაკავშირებული ფაქტების დამდგენი დამოუკიდებელი საერთაშორისო მისია - ანგარიში 2009 წელი. ტომი მეორე

„ქართული ოცნების“ მმართველობის ორი წელი, არასამტავრობოების შეფასება <https://www.osgf.ge/files/2015/Publication/Report.pdf> თბილისი, 2015 წ

C.R. Neu, Charles Wolf Jr. – The Economic Dimensions of National Security, National Defense Research Division 1994.

საქართველოს ენერგეტიკის სამინისტრო - „ენერგოდაიჯესტები“ 2015 , 2016 , 2017 .

<http://www.energy.gov.ge/minenergy.php?id=76&lang=geo>

საქართველოს საგარეო საქმეთა სამინისტროს - ეურო საბჭო.

<http://www.mfa.gov.ge/MainNav/ForeignPolicy/MultilateralRelations/COE/About-COE.aspx>

International Crisis Group - ჯავახეთის პრობლემები - <https://www.crisisgroup.org/europe-central-asia/caucasus/north-caucasus/women-north-caucasus-conflicts-under-reported-plight>

Wade Shepard – “Reconnecting Asia: The Story Behind The Emerging Baku-Tbilisi-Kars Rail Line” – Forbes. 2016 <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2016/12/15/reconnecting-asia-the-story-behind-the-emerging-baku-tbilisi-kars-rail-line/#72b2fa7f3978>

Al-jazeera <http://www.aljazeera.com/news/2016/12/russian-ambassador-andrey-karlov-shot-ankara-161219162430858.html>

Caryl – „მსოფლიოს შემდეგი ქვეყანა“ <http://foreignpolicy.com/2015/01/21/the-worlds-next-country-kurdistan-kurds-iraq/> 2015

BTKK-Policy Research Group Occasional papers Tbilisi 2008

Stephen Jones – “Georgia – A Political History Since Independence “ 2015

Ivane Javakhishvili Tbilisi State University

Tornike Zoidze

**The influence of Sokhumi-Tbilisi-Yerevan connecting railway project on
the national security of Georgia**

The Thesis is submitted in partial fulfillment of the requirements for the
degree of Master of Diplomacy and International Politics

Supervisor: Sergi Kapanadze

Tbilisi

2017

