



საქართველოს სტრატეგიისა და საერთაშორისო ურთიერთობათა კვლევის ფონდი
GEORGIAN FOUNDATION FOR STRATEGIC AND INTERNATIONAL STUDIES

30

**რეგიონული თანამშრომლობა და
კასპიის რეგიონის მომავალი**

გიორგი გაღრეძე



ექსპერტის აზრი

2014



საქართველოს სტრატეგიისა და საერთაშორისო ურთიერთობათა კვლევის ფონდი
GEORGIAN FOUNDATION FOR STRATEGIC AND INTERNATIONAL STUDIES

ექსპერტის აზრი

გიორგი გაღრძია

**რეგიონული თანამშრომლობა და
კანსაის რეგიონის მომავალი**

30

2014



პუბლიკაცია დაიბეჭდა ამერიკის შეერთებული შტატების საელჩოს ფინანსური მხარდაჭერით.

რედაქტორი: რუსუდან მარგიშვილი
ტექნიკური რედაქტორი: არტემ მელიქ-ნუბაროვი

საავტორო უფლებები დაცულია და ეკუთვნის საქართველოს სტრატეგიისა და საერთაშორისო ურთიერთობების კვლევის ფონდს. წერილობითი ნებართვის გარეშე წიგნის არც ერთი ნაწილი არ შეიძლება გადაიბეჭდოს ნებისმიერი, მათ შორის, ელექტრონული ან მექანიკური ფორმით.

© საქართველოს სტრატეგიისა და საერთაშორისო ურთიერთობათა კვლევის ფონდი 2014 წელი

ISSN 1512-4835

ISBN 978-9941-0-7170-6

ის შესაძლებლობები, რასაც კასპიის რეგიონი ევროპას სთავაზობს, არასაკმარისად არის გამოყენებული მას შემდეგ, რაც სამხრეთ კავკასიისა და ცენტრალური აზიის ქვეყნებმა 1990-იანი წლების დასაწყისში დამოუკიდებლობა მოიპოვეს. ამის ერთ-ერთი მიზეზი საბჭოთა დროინდელი მილსადენების ინფრასტრუქტურაა, რომლითაც ცენტრალური აზიის გაზის ექსპორტირება მხოლოდ რუსეთის ტერიტორიის გავლითაა შესაძლებელი. რუსეთი კი ამ გაზს როგორც საკუთარს, ისე ყიდის ევროპულ მომხმარებლებზე – საკუთარი ფასითა და პოლიტიკური პირობებით. ყაზახური ნავთობიც თითქმის ექსკლუზიურად რუსული ნავთობტერმინალებიდან გადის საერთაშორისო ბაზარზე.

ამ დროისთვის აზერბაიჯანი ერთადერთი ქვეყანაა რეგიონში, რომელმაც შეძლო რუსული მონოპოლიის გარღვევა და ნავთობისა და გაზის ექსპორტირებას დასავლეთის ბაზრებზე პირდაპირი მარშრუტით – სამხრეთ კავკასიის ენერგეტიკული დერეფნით ახდენს. შედეგად, აზერბაიჯანის დამოუკიდებლობის ხარისხი ბევრად უფრო მაღალია, ვიდრე კასპიის რეგიონის ნებისმიერი სხვა სახელმწიფოსი.

მას შემდეგ, რაც ევროპის ქვეყნებმა ბოლოს და ბოლოს ნათლად დაინახეს, რომ ენერგომომარაგებაში რუსეთზე დამოკიდებულების გაგრძელება არ შეიძლება და იმპორტის დივერსიფიკაციას ცდილობენ, ენერგორესურსებით მდიდარი კასპიის ქვეყნებისთვის ახალი შესაძლებლობის ფანჯარა გაიხსნა.

წინამდებარე ნარკვევში შევეცდებით წარმოვაჩინოთ, რომ კასპიის რეგიონმა უფრო მნიშვნელოვანი როლი უნდა ითამაშოს კონტინენტის ენერგომომარაგებაში და ასევე ახალი სატრანსპორტო მარშრუტების შექმნაში, რითაც ხელს შეუწყობს ენერგეტიკულ უსაფრთხოებას და ეკონომიკურ ზრდას. ამით რეგიონის ქვეყნები საკუთარი დამოუკიდებლობის და უსაფრთხოების გამყარების პირობებსაც შექმნიან.

აღსანიშნავია, რომ ამისთვის გარკვეული წინაპირობებიც არსებობს: რეგიონის ქვეყნები ეკონომიკურ და პოლიტიკურ თანამშრომლობაში უნდა ჩაერთონ. მათ უნდა გაითავისონ, რომ აქვთ რუსეთზე დამოკიდებულებიდან თავის დაღწევის საერთო ინტერესი. რეგიონული მოთამაშეების შეთანხმებული მოქმედებები სარგებელს ყველას მოუტანს. წინააღმდეგ შემთხვევაში, ცენტრალური აზია და კასპიის ზღვა დაუბრუნდება თავის საბჭოური პერიოდის მდგომარეობას და ისევ რუსეთის მივინყებულ პერიფერიად გადაიქცევა. ეს იქნება 21-ე საუკუნის ხელიდან გაშვებული ერთ-ერთი უდიდესი შესაძლებლობა.

წინასიტყვით

კასპიის რეგიონი აბრეშუმის გზის მეშვეობით მრავალი საუკუნის განმავლობაში აკავშირებდა აღმოსავლეთის და დასავლეთის ცივილიზაციებს, მაგრამ თავად აბრეშუმის გზის ფუნქციის დაკარგვასთან ერთად მისი ეს მნიშვნელობაც დაიკარგა. დიდი ხნის შემდეგ, როდესაც ნავთობპროდუქტებმა ეკონომიკის მამოძრავებელი ძალის მნიშვნელობა შეიძინეს, რეგიონმაც დაიბრუნა სტრატეგიული მნიშვნელობა.

ისტორიის დასაბამიდან მსოფლიოს წამყვანი სახელმწიფოები ერთმანეთს კასპიის რეგიონზე ბატონობის უფლებას ედავებოდნენ, რაც მათ ევრაზიის კონტინენტის შუაგულისა და მსოფლიოს ისტორიაში ერთ-ერთი უდიდესი გზაჯვარედინის გაკონტროლების საშუალებას მისცემდა. აბრეშუმის გზა, რომელიც რეგიონზე გადიოდა, ხელს უწყობდა ურთიერთკავშირის დამყარებას აღმოსავლურ და დასავლურ ცივილიზაციებს შორის ტვირთების, ტექნოლოგიებისა და იდეების გაცვლის გზით. ამან წარუშლელი კვალი დატოვა როგორც დასავლეთის, ისე აღმოსავლეთის განვითარებაზე.

კასპიის რეგიონის და, განსაკუთრებით, სამხრეთ კავკასიის სტრატეგიულმა გეოგრაფიულმა მდებარეობამ იგი რეგიონის დიდ სახელმწიფოებს შორის ბრძოლის ველად გადააქცია. მე-19 საუკუნეში რეგიონი რუსეთმა დაიპყრო და ირანს კასპიის ზღვის მხოლოდ სამხრეთის ბოლო დაუტოვა. რეგიონში რუსეთის დამკვიდრების შემდეგ დასავლეთის დომინანტმა ძალამ, დიდმა ბრიტანეთმა, დაიწყო ინტერესის გამომჟღავნება ცენტრალური აზიისა და კასპიის მიმართ, რათა რუსეთის მზარდი ამბიციებისგან დაეცვა ინდოეთის სუბკონტინენტი. ამას შედეგად მოჰყვა ე. წ. „დიდი თამაში“.

მე-19 საუკუნის ბოლოს ტექნოლოგიურმა პროგრესმა კასპიის ზღვას ახალი განზომილება შესძინა: ნავთობპროდუქტებმა ნელ-ნელა ჩაანაცვლეს ქვანახშირი და სტრატეგიული მნიშვნელობაც შეიძინეს. აზერბაიჯანში ნავთობის მოპოვების სულ ადრეული ფაზიდანვე განიხილებოდა დასავლეთის ბაზრებზე ნავთობის საექსპორტოდ გატანა საქართველოს შავი ზღვის პორტების მეშვეობით.

1870-იანი წლებიდან ბაქო-თბილისი-ბათუმის რკინიგზამ კასპიის ზღვა შავ ზღვას დაუკავშირა და მას დასავლურ სამყაროსკენ გასასვლელი გაუკვალა. 1896 წელს ბაქოსა და ბათუმს შორის მაშინდელი მსოფლიოს ყველაზე გრძელი მილსადენის მშენებლობა დაიწყო, რომლის დასრულებისთანავე გავიდა საერთაშორისო ბაზარზე აზერბაიჯანის ნავთობპროდუქტები (პირველ ეტაპზე – ნავთი). პროექტი თავიდანვე მრავალეროვნული ძალისხმევის შედეგი

იყო, სადაც ნობელები და როტშილდები მნიშვნელოვან როლს თამაშობდნენ.

პირველმა მსოფლიო ომმა დრამატულად შეცვალა რეგიონის გეოპოლიტიკური სახე: რუსეთის იმპერია დაიშალა და 1918 წლის მაისში კასპიის ზღვის დასავლეთით სამმა კავკასიურმა სახელმწიფომ დამოუკიდებლობა გამოაცხადა (კონფედერაციის ხანმოკლე ექსპერიმენტის შემდეგ). გერმანიის საექსპედიციო კორპუსი ბრიტანელებმა ჩაანაცვლეს და მცირე ხნით ისე ჩანდა, თითქოს დასავლეთმა კასპიის ზღვის რესურსებზე გასასვლელი დაიმკვიდრა.

სამწუხაროდ, სამი კავკასიური სახელმწიფოს დამოუკიდებლობამ მცირე ხანს გასტანა: 1920 წელს წითელი არმია აზერბაიჯანსა და სომხეთში შეიჭრა. მომდევნო წელს ბოლშევიკებმა საქართველოც დაიპყრეს და რუსეთის იმპერიის ახალ რეინკარნაციას – საბჭოთა კავშირს – შეუერთეს. მომდევნო 70 წლის განმავლობაში კავკასია, კასპიის ზღვა და ცენტრალური აზია იზოლირებულ საბჭოურ პერიფერიად იქცა. საბჭოთა ხელისუფლებამ განაგრძო კასპიის ნავთობის ინდუსტრიის განვითარება, შემდეგ კი გაზის მოპოვებაც დაიწყო. 1920-იან წლებში აშენდა ბაქოდან ბათუმისკენ მიმავალი ახალი მილსადენი, რომელიც ბათუმის ნავთობგადამამუშავებელ ქარხანას ამარაგებდა. ნავთობი ასევე ექსპორტზეც გადიოდა.

უახლესი წარსული და თანამედროვე რეალობები

საბჭოთა კავშირის დაშლას ახალი გეოპოლიტიკური ძვრები მოჰყვა. სამი კავკასიური რესპუბლიკა – საქართველო, აზერბაიჯანი და სომხეთი – კვლავ დამოუკიდებელი სახელმწიფოები გახდნენ, რითაც დასავლეთს ისევ გაეხსნა კასპიის რეგიონის მისადგომი.

ახალმა დროებამ არა მხოლოდ შესაძლებლობები, არამედ უდიდესი გამოწვევაც მოიტანა: აზერბაიჯანი და სომხეთი ყარაბაღის გამო შეიარაღებულ კონფლიქტში აღმოჩნდნენ. საქართველო ერთადერთი არაბალტიური რესპუბლიკა იყო, რომელმაც უარი თქვა დსთ-ში განწევრიანებაზე, რისთვისაც მალევე დაისაჯა რუსეთისაგან: საქართველოს პირველი დემოკრატიულად არჩეული მთავრობა შეიარაღებული გადატრიალების შედეგად ჩამოაგდეს, სეპარატისტებმა კი აფხაზეთსა და სამხრეთ ოსეთში მოსკოვის სრული მხარდაჭერა მიიღეს. რუსეთი მუდმივად აღვივებდა კონფლიქტებს, რათა შეენარჩუნებინა თავისი გავლენა და მოეხდინა ზემოქმედება ზუსტად ისე, როგორც ამას დღეს უკრაინაში აკეთებს.

მიუხედავად იმისა, რომ რუსეთის მიერ განხორციელებულმა

„გათიშე და იბატონე“ მიდგომამ მნიშვნელოვნად დააზარალა რეგიონი, მოსკოვის მიერ აღმართულმა ბარიერებმა სრულად ვერ შეაჩერა რეგიონის თანამშრომლობა დასავლეთთან. აზერბაიჯანთან კონფლიქტმა სომხეთი იზოლირებული დატოვა, მაგრამ აზერბაიჯანმა და საქართველომ, აშშ-ის ლიდერობით, ითანამშრომლეს ინფრასტრუქტურის შექმნაზე, რომლითაც კასპიური ენერგომატარებლები მსოფლიო ბაზრებზე გავიდა. პირველ ეტაპზე აშენდა ბაქო-სუფსის ნავთობსადენი, რომელიც პილოტური პროექტი აღმოჩნდა ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ე.წ. „საუკუნის პროექტისთვის“. მას მალევე მოჰყვა ბაქო-თბილისი-ერზურუმის გაზსადენიც.

ამ პროექტების მნიშვნელობა ძალიან დიდია. მათ არა მხოლოდ ბიძგი მისცეს აზერბაიჯანის ეკონომიკურ აღორძინებას, არამედ, რაც უფრო მნიშვნელოვანია, განმსაზღვრელ ფაქტორად იქცნენ აზერბაიჯანის და საქართველოს პოლიტიკური დამოუკიდებლობის გამყარებაში.

დასავლეთმა მრავალმილიარდიანი ინვესტიციები ჩადო კასპიის ნავთობისა და გაზის საბადოებისა და მილსადენების განვითარებაში, რამაც ავტომატურად დიდი პოლიტიკური ინვესტიცია გამოიწვია. ყველამ, ვინც მონაწილეობდა ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენის თაობაზე გამართულ მოლაპარაკებებში, კარგად იცის, რომ პროექტის დაგეგმვის და შემდეგ განხორციელების პროცესში აშშ-ის ადმინისტრაციის უშუალო მონაწილეობის გარეშე ეს მილსადენი, სავარაუდოდ, ვერასდროს აშენდებოდა. ეს არის ალბათ ერთ-ერთი მთავარი (თუმცა არა ერთადერთი) მიზეზი, რაც ამ პროექტის მიმართ რუსეთის მტრულ დამოკიდებულებას განსაზღვრავდა. რუსეთს სჯერა საკუთარი ექსკლუზიური გავლენის სფეროს არსებობისა კასპიის რეგიონში, რომელსაც „ახლო სამეზობლოს“ ნაწილად განიხილავს. გარდა გეოპოლიტიკური მოტივებისა, რუსეთს წმინდა კომერციული ინტერესებიც ამოძრავებს.

მოსკოვი მიიჩნევს, რომ ნავთობის თითოეული ბარელი და გაზის ყოველი ათასი კუბომეტრი, რომელიც კასპიის რეგიონიდან რუსეთის გვერდის ავლით გადის, მისთვის არის დაკარგული შემოსავალი და ევროპის ენერგეტიკული ბაზრის მანიპულაციისა და პოლიტიკური გავლენის ხელიდან გამოცლილი ბერკეტი. რეგიონის მომავალი სერიოზული საფრთხის წინაშე დადგა, როდესაც დაუფარავი აგრესიის და დაშინების აქტის შედეგად 2008 წელს საქართველოში რუსული ტანკები შემოიჭრნენ. საერთაშორისო ზენოლით მათ ნაწილობრივ უკან დაიხიეს, მაგრამ ქვეყნის ტერიტორიის 20 პროცენტი კვლავაც ოკუპირებულია. რუსეთი აქ აძლიერებს საკუთარ კონტროლს, რითაც აგრძელებს პოლიტიკურ და ეკო-

ნომიკურ ზენოლას საქართველოზე. ამ ეტაპზე რუსეთის მთავარი მიზანია არ დაუშვას რეგიონის თანამშრომლობის გაღრმავება დასავლეთთან. უახლოეს წარსულში რუსეთი საკუთარი მეზობლების მხოლოდ ნატოში ინტეგრაციის წინააღმდეგ გამოდიოდა, თუმცა ბოლო დროს რუსეთმა ნათლად აჩვენა, რომ აღმოსავლეთ პარტნიორობის წევრ ქვეყნებს მწარედ აზღვევინებს ევროკავშირთან დაახლოებას.

სომხეთი პირველი იყო, ვინც დანებდა და რუსეთის წნეხით გააუქმა ევროკავშირთან ხელმოსაწერად გამზადებული შეთანხმება ასოცირების შესახებ (დრმა და ყოვლისმომცველი თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმებასთან ერთად). უფრო მეტიც, ის რუსეთის ინიცირებულ საბაჟო კავშირში განწევრიანდა.

როგორც კი რუსეთი შეწყვეტს ნულოვანი ჯამის თამაშის წესებით ფიქრს და შეეგუება ყოფილი საბჭოთა რესპუბლიკების დამოუკიდებელ სახელმწიფოთა სახით არსებობის იდეას (რაც პრეზიდენტ პუტინის ლიდერობის პირობებში წარმოუდგენელია), მისთვის ნათელი გახდება, რომ სტაბილური და წარმატებული სამეზობლოს არსებობა ბევრად უფრო სასარგებლოა, ვიდრე უსაფრთხოების შელახვის გზით მისი კონტროლი. რუსეთს ჯერ კიდევ შეუძლია პოზიტიური როლის თამაში კასპიურ ენერგოპროექტებში. რუსული კომპანიები უკვე მიწვეული არიან სათანამშრომლოდ საერთაშორისო კონსორციუმთან, რომელიც აზერბაიჯანის ნავთობისა და გაზის საბადოებს ამუშავებს. არსებობს თავად რუსული ნავთობის ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მილსადენით გატანის შესაძლებლობაც, თუკი მოხდება ბაქო-ნოვოროსიისკის მილსადენის რევერსული გამოყენება, რაც ტექნიკურად შესაძლებელია.

აბრეშუმის გზა არასოდეს ერქვა რეგიონული ვაჭრობის მხოლოდ ერთ დერეფანს – ის ყოველთვის რამდენიმე მარშრუტისგან შედგებოდა. კასპიის რეგიონის დღევანდელი ფუნქციაც არსებული სატრანსპორტო და ენერგეტიკული არტერიების დივერსიფიკაციაა და არა მათი ჩანაცვლება. რუსეთს არ აქვს საერთაშორისო ბაზრებზე კასპიური ნავთობის და გაზის ტრანსპორტირების მონოპოლიური უფლება, თუმცა მას უნდა ჰქონდეს საშუალება, მიიღოს სარგებელი ამგვარ პროექტებში მონაწილეობის გზით.

არსებული პოტენციალის უკეთ გამოსაყენებლად კასპიის რეგიონის ქვეყნებმა უფრო მჭიდროდ უნდა ითანამშრომლონ. რეგიონში ამ ეტაპზე მხოლოდ აზერბაიჯანი და საქართველო (თურქეთთან კავშირში) არიან ჩაბმული სტრატეგიულ პარტნიორობაში. კასპიის ზღვის აღმოსავლეთით მდებარე ქვეყნებიდან კი თითოეული უფრო მჭიდროდ რუსეთთან არის დაკავშირებული, ვიდრე ერთმანეთთან.

ეს თუ არ გამოსწორდა, ვერ განვითარდება ინფრასტრუქტურა, რაც მსოფლიო ვაჭრობის ორ გიგანტს – ევროკავშირსა და ჩინეთს – შორის მოქცეულ რეგიონს თავისი გეოსტრატეგიული პოტენციალის მაქსიმალურად რეალიზების საშუალებას მისცემს. რეგიონი ასევე ვერ შეძლებს სრულად ისარგებლოს საკუთარი ენერგორესურსების ევროპის ბაზარზე უშუალო გასვლის უპირატესობებით. ამავე მიზეზით რეგიონის ქვეყნები კვლავ დარჩებიან რუსეთის ზეწოლის ქვეშ.

ამ ქვეყნებმა რუსეთის ინიცირებულ საბაჟო კავშირში განწევრიანებით და უფრო განვითარებულ პარტნიორებთან ვაჭრობისთვის ხელოვნური ბარიერების შექმნით თვითიზოლაციისკენ გადადგეს ნაბიჯი და საკუთარი ეკონომიკური და სოციალური განვითარების პერსპექტივა გაართულეს.

მომავლის პერსპექტივები

სტრატეგიული მდებარეობა რეგიონს აძლევს საშუალებას, რომ თავისი ბუნებრივი რესურსებისა და სამომავლო სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მეშვეობით მნიშვნელოვანი როლი შეასრულოს გლობალიზებულ მსოფლიოში, მაგრამ ამ პოტენციალის რეალიზებისთვის ის უნდა შეიცვალოს.

არსებობს ორი ფუნდამენტური რეალობა, რომელიც განსაზღვრავს კასპიის რეგიონის სამომავლო როლსა და პერსპექტივას: პირველი – რეგიონის უზარმაზარი ენერგეტიკული სიმდიდრე და მისი ეფექტურად გამოყენება და მეორე – მსოფლიოს ეკონომიკის ორ უდიდეს მამოძრავებელს – ევროპასა და ჩინეთს შორის მისი მდებარეობა. მოთხოვნილება ენერგორესურსებზე კვლავაც გაიზრდება როგორც კასპიის რეგიონის აღმოსავლეთით, ისე დასავლეთით. რეგიონს, საჭირო ინფრასტრუქტურის განვითარების შემთხვევაში, ასევე შეუძლია მოიზიდოს თავის აღმოსავლეთით და დასავლეთით მდებარე მეზობლებს შორის ტვირთბრუნვის მნიშვნელოვანი ნაწილი.

ენერგორესურსების ექსპორტი

სამწუხაროდ, ევროკავშირის წევრი ქვეყნების ვერშეთანხმებამ და ყოყმანმა გადაავადა ნაბუკოს პროექტი, რომელსაც თურქეთის გავლით ახლო აღმოსავლეთისა და კასპიის გაზი ევროპისთვის უნდა მიეწოდებინა, მაგრამ ბოლო დროის ერთი პოზიტიური სიახლეა ტრანსანატოლიური გაზსადენის (TANAP) პროექტში. ის

მას შემდეგ, რაც ტრანსადრიატიკულ გაზსადენს (TAP) დაუკავშირდება, აზერბაიჯანულ გაზს სამხრეთ ევროპის ქვეყნებს მიაწვდის. სანყის ეტაპზე პროექტს საკმაოდ მოკრძალებული ამბიციები აქვს – საუბარია წელიწადში მხოლოდ 10 მილიარდ კუბურ მეტრზე (ეს რომ ევროპის დღევანდელი რეალობის კონტექსტში ჩავსვათ – რუსეთი ევროკავშირს წელიწადში დაახლოებით 150 მილიარდ კუბურ მეტრს მიაწვდის).

ზოგიერთი ექსპერტის აზრით, TANAP-ის პროექტის პარტნიორად TAP-ის არჩევამ ნაბუკოს სასიკვდილო განაჩენი გამოუტანა, თუმცა ეს შესაძლოა ასე არ იყოს. მას შემდეგ, რაც შესაბამისი ინფრასტრუქტურა მზად იქნება კასპიური გაზის პირდაპირ ევროპის ბაზარზე გასატანად, კასპიის ზღვის აღმოსავლეთით მდებარე ქვეყნები და, განსაკუთრებით, თურქმენეთი ბევრად უფრო სერიოზულად განიხილავენ ტრანსკასპიური გაზსადენის (TCP) მშენებლობის წინადადებას, რომელიც უკვე დიდი ხანია აღარ ყოფილა განხილვის საგანი.

თურქმენული გაზი მრავალი წლის განმავლობაში მიენობდა ევროპის ბაზარს რუსეთის მილსადენებით და, შესაბამისად, რუსეთის პირობებით. TANAP-ის გამო თურქმენეთის მონაწილეობის აღბათობა ტრანსკასპიური გაზსადენის პროექტში ბევრად უფრო რეალური ხდება.

თურქმენულ გაზს, TANAP-ის მეშვეობით, პროექტის მეორე ფაზის სახით შეუძლია ნაბუკოს პროექტის გაცოცხლება. თუკი ევროპა დარჩება პასიური, თურქმენეთი თავისი 17,7-ტრილიონიანი გაზის მარაგის კიდევ უფრო დიდ წილს გაუშვებს ჩინეთის მიმართულებით ან შეეცდება ახალი შეთანხმების მიღწევას რუსეთთან. ყაზახეთი ცენტრალურ აზიაში ტრადიციულად ყველაზე ფრთხილი მოთამაშე იყო და ცდილობდა არ გაელიზიანებინა რუსეთი ისეთ ენერგეტიკულ პროექტებში მონაწილეობით, რომლებსაც მოსკოვი არ სწყალობს.

აღსანიშნავია, რომ არსებობს ყაზახური ნავთობის სამხრეთ-კავკასიური ენერგეტიკული დერეფნით ტრანსპორტირების პრეცედენტიც. 1990-იანი წლებიდან კომპანია „შევრონს“ გაჰქონდა ყაზახური ნავთობი კასპიის ზღვით და შემდეგ, რკინიგზის მეშვეობით, საქართველოს შავი ზღვის ტერმინალამდე. შესაბამის პოლიტიკურ ვითარებაში არსებობს ჯანსაღი კომერციული წინაპირობები, რომ ყაზახეთი ჩაერთოს ტრანსკასპიურ ენერგოპროექტებში. იმავეს თქმა შეიძლება უზბეკეთის შესახებაც, რომელსაც „მიმინარე ენერგეტიკულ გიგანტსაც“ უწოდებენ, თუმცა ეს უფრო შორეული პერსპექტივის საქმეა.

საგზაო და სარკინიგზო ტრანსპორტი

ზემოთაც აღინიშნა, რომ ძნელია ისეთი მსოფლიოს წარმოდგენა, რომელსაც არ დასჭირდება უკეთ განვითარებული სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა. მომავალში კასპიის რეგიონმა შეიძლება დაიბრუნოს თავისი ისტორიული მნიშვნელობა, როგორც აღმოსავლეთის და დასავლეთის დამაკავშირებელმა რგოლმა. სახმელეთო ტრანსპორტი, რა თქმა უნდა, ვერ იქნება დომინანტური, მაგრამ შეცდომა იქნებოდა, რომ არ შეფასებულიყო მისი მნიშვნელობა.

გადაზიდვების ღირებულებით სატვირთო მანქანები და თუნდაც მატარებლები ვერასდროს შეედრება გიგანტურ საკონტეინერო გემებს, რომლებითაც ხდება ტვირთის უდიდესი ნაწილის ტრანსპორტირება ევროპასა და აზიას შორის. ასევე, სისწრაფით ისინი კონკურენციას ვერ გაუწევენ თვითმფრინავებს, მაგრამ სახმელეთო ტრანსპორტს ყოველთვის ექნება თავისი შეუცვლელი ნიშა საერთაშორისო გადაზიდვებში და მისი როლი ეკონომიკურ ზრდასთან ერთად მხოლოდ უფრო მნიშვნელოვანი გახდება.

ბოლო ათწლეულში თურქეთმა მნიშვნელოვნად განავითარა თავისი სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა და შექმნა ახალი შესაძლებლობები სამხრეთ კავკასიის და კასპიის რეგიონის ევროპის საგზაო და სარკინიგზო სისტემებში ინტეგრაციისთვის. მოსალოდნელია, რომ პროექტი, რომელიც თურქეთის და საქართველოს რკინიგზებს დააკავშირებს, 2014 წლის ბოლოსთვის დასრულდება. ეს პროექტი სამომავლოდ შესაძლებელს გახდის რკინიგზის მეშვეობით ტვირთების შეუფერხებლად ტრანსპორტირებას დასავლეთ ევროპასა და ჩინეთს შორის, ტრანსციმბირულ მაგისტრალზე უფრო მოკლე გზით. აქაც ხაზს ვუსვამთ, რომ ამ პროექტს არ აქვს დიდი ამბიციები და არ შეიძლება განიხილებოდეს „ტრანსსიბის“ ალტერნატივად. თუმცა, აზერბაიჯანისთვის თურქეთთან აუცილებელი სარკინიგზო კავშირის გარდა, მას შეუძლია ხელი შეუწყოს ტვირთბრუნვის მოცულობის გაზრდას და ამით – კასპიის რეგიონის ეკონომიკურ განვითარებას.

საგზაო და სარკინიგზო ინფრასტრუქტურასთან ერთად აზერბაიჯანის მთავრობას გადანყვეტილი აქვს ხელი შეუწყოს ბაქოსთან ახლოს საჰაერო ჰაბის განვითარებას. სტრატეგიული მდებარეობა და ადგილობრივი სანავის შეუზღუდავი მონოძეობა მნიშვნელოვნად შეუწყობს ხელს ამ პროექტის წარმატებას.

დასკვნა

კასპიის რეგიონის სტრატეგიული მდებარეობა და წიაღისეულით სიმდიდრე მისთვის ისტორიულად მაღლიც იყო და წყევლაც. თუკი უდიდესი მოცულობის ენერგორესურსები და რეგიონის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურაზე მოთხოვნა დიდ შესაძლებლობებს იძლევა, რეგიონის ქვეყნებს შორის თანამშრომლობის ნაკლებობა მას ადვილად აქცევს გარე მანიპულაციისა და ზეწოლის საგნად. აზერბაიჯანის და საქართველოს დასავლელ პარტნიორებთან (და ერთმანეთთან) სტრატეგიული თანამშრომლობა კასპიის რეგიონს სთავაზობს უმოკლეს და სანდო გასასვლელს დასავლეთის მიმართულებით – თურქეთისა და ევროპის ბაზრებზე.

ევროპის მხრიდან რუსეთზე დამოკიდებულების შემცირებისა და ენერგოიმპორტის დივერსიფიკაციის აუცილებლობის გააზრება კასპიის რეგიონის ქვეყნებს აძლევს ისტორიულ შესაძლებლობას, რისი ხელიდან გაშვებაც არ შეიძლება, რადგან ეს დიდხანს არ გაგრძელდება. კონკურენცია დიდია და თუ ცენტრალური აზიის ქვეყნები ახლავე არ იმოქმედებენ, ისინი დაკარგავენ არა მხოლოდ მსოფლიოს ერთ-ერთი ყველაზე მომგებიანი ენერგობაზრის წილის მოპოვების შანსს, არამედ რეალური დამოუკიდებლობის უზრუნველყოფის პერსპექტივას.

რუსეთის გალიზიანების გარეშე ამის გაკეთების გზა არ არსებობს, მაგრამ თუკი ამ ქვეყნებს მართლაც სურთ დამოუკიდებლობა, ეს მათი უკანასკნელი შანსია.