



GEORGIAN FOUNDATION FOR
STRATEGIC AND INTERNATIONAL STUDIES

სამხრეთ კავკასიის ენერჯო დერეფანი:
პერსპექტივები და გამოწვევები

მამუკა კომახია

79

ეასკერტის აზრი





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

ექსპერტის აზრი

მამუკა კომახია

**სამხრეთი კავკასიის ენერჯო დერეფანი:
პერსპექტივები და გამოწვევები**

79

2017



პუბლიკაცია დაიბეჭდა ამერიკის შეერთებული შტატების საელჩოს ფინანსური მხარდაჭერით. გამოცემაში გამოთქმული მოსაზრებები ეკუთვნის ავტორებს და შეიძლება არ ასახავდეს საელჩოს თვალსაზრისს.

ტექნიკური რედაქტორი: არტემ მელიქ-ნუბაროვი

საავტორო უფლებები დაცულია და ეკუთვნის საქართველოს სტრატეგიისა და საერთაშორისო ურთიერთობების კვლევის ფონდს. წერილობითი ნებართვის გარეშე პუბლიკაციის არც ერთი ნაწილი არ შეიძლება გადაიბეჭდოს არანაირი, მათ შორის ელექტრონული ან მექანიკური, ფორმით. გამოცემაში გამოთქმული მოსაზრებები და დასკვნები ეკუთვნის ავტორს/ებს და შეიძლება არ ასახავდეს საქართველოს სტრატეგიისა და საერთაშორისო ურთიერთობების კვლევის ფონდის თვალსაზრისს.

© საქართველოს სტრატეგიისა და საერთაშორისო ურთიერთობათა კვლევის ფონდი 2017 წელი

ISSN 1512-4835

ISBN 978-9941-0-9883-3

შესავალი

სამხრეთ კავკასია გლობალური ენერგოპოლიტიკის რუკაზე XIX საუკუნეში გამოჩნდა. ამ პერიოდიდან მოყოლებული სამხრეთ კავკასიის ენერგოდერეფანი ენერგორესურსების იმპორტიორი სახელმწიფოებისა და ენერგოკომპანიების მუდმივი ყურადღების ცენტრშია. რეგიონის მნიშვნელობა მსოფლიოს ენერგორესურსებით მომარაგებაში XIX საუკუნის მეორე ნახევარსა და XX საუკუნის დასაწყისში გაცილებით მნიშვნელოვანი იყო, ვიდრე ეს დღეს არის, თუმცა თანამედროვე გლობალურ ენერგოპოლიტიკაში სამხრეთ კავკასიის ენერგოდერეფანი კვლავაც ინარჩუნებს აქტუალობას.

რუსეთის იმპერიის პერიოდი – ნავთობის ბუმი და პირველი მილსადენი

XIX საუკუნეში რუსეთის იმპერია მსოფლიო ენერგოპოლიტიკის მთავარი მოთამაშე იყო, ენერგორესურსების მოპოვება და მისი ტრანსპორტირება კი ხორციელდებოდა თანამედროვე აზერბაიჯანისა და საქართველოს ტერიტორიებზე, რომლებიც მაშინ რუსეთის იმპერიის შემადგენლობაში შედიოდნენ. რუსეთის იმპერიაში ნავთობის მოპოვება 1879 წელს დაიწყო, როდესაც ცნობილმა შვედმა მენარმეებმა, ძმებმა რობერტ და ლუდვიგ ნობელებმა, ბაქოში ნავთობის 9 ჭაბურღილი და გადამამუშავებელი საწარმო ააშენეს. საწყის ეტაპზე ნავთობის ტრანსპორტირება ასტრახანის პორტში, კასპიის ზღვის გავლით, ტანკერების საშუალებით ხორციელდებოდა.¹

XIX საუკუნის ბოლოს ჩაკეტილი კასპიის ზღვის აუზიდან მომხმარებლებამდე ენერგორესურსების ტრანსპორტირების საკითხი ისეთივე აქტუალური იყო, როგორც XX საუკუნის ბოლოს. არსებული გეოგრაფიული ბარიერების დაძლევის მიზნით ახალი სატრანსპორტო მარშრუტების ძიება 1883 წელს, ცნობილი მენარმეების – როტშილდების ოჯახის დაფინანსებით, ბაქო-ბათუმის პირველი კავკასიური სარკინიგზო ხაზის აშენებით დასრულდა. 1906 წელს რკინიგზის გასწვრივ 883 კმ. სიგრძის პირველი მილსადენი, ე.წ. „ნავთის მილსადენი“ გაიყვანეს.²

პირველი მსოფლიო ომის და მის შემდგომ პერიოდში ნავთობის მოპოვებასა და ტრანსპორტირებაზე გავლენის დამყარების

მიზნით სამხრეთ კავკასია საერთაშორისო დაპირისპირების ადგილად გადაიქცა. 1918 წელს გერმანელი სამხედრო ერის ფონ ლუდენდორფი მიიჩნევდა, რომ სამხრეთ კავკასიის მიმართულებით წინსვლის მთავარი მიზეზი აზერბაიჯანულ ნავთობსა და საქართველოს გავლით არსებულ სატრანზიტო მარშრუტზე კონტროლის დამყარება იყო. პირველი მსოფლიო ომის მიწურულს ბაქოზე კონტროლი დიდმა ბრიტანეთმა დაამყარა. 1919 წელს დიდი ბრიტანეთის საგარეო საქმეთა მდივანი არტურ ბალფური ნავთობის მოპოვება/ექსპორტზე კონტროლის დამყარებას ბრიტანეთის საგარეო პოლიტიკის პრიორიტეტად მიიჩნევდა. ბრიტანელების მიერ კავკასიის დატოვების შემდეგ კი, 1920 წლის აპრილში, ბაქო ბოლშევიკებმა დაიკავეს.³

საბჭოთა პერიოდი – აზერბაიჯანის როლის შესუსტება

1941 წელს ბაქოს, რომელიც საბჭოთა ნავთობის სამ მეოთხედს აწარმოებდა, სტალინის ანტიგერმანულ ქმედებებში სასიცოცხლო მნიშვნელობა მიენიჭა. საბჭოთა კავშირის ტერიტორიაზე ჰიტლერის შეჭრის შემდეგ ბაქო გერმანელებისთვის კვლავ მნიშვნელოვანი სამიზნე გახდა, თუმცა ჰიტლერმა სამხრეთ კავკასიაში სამხედრო წინსვლა ვერ შეძლო. სტალინმა, ბაქოს წინაშე არსებული საფრთხის გათვალისწინებით, ნავთობის მრეწველობა და სპეციალისტები ახლად აღმოჩენილ ვოლგისა და ურალის საბადოებზე გადაისროლა.⁴ შედეგად, დამოუკიდებლობის გამოცხადების პერიოდში აზერბაიჯანი წელიწადში მხოლოდ 12 მლნ. ტონას აწარმოებდა, რაც აზერბაიჯანში მოქმედი ნავთობის გადამამუშავებელი საწარმოების სრული დატვირთვით მუშაობასაც კი ვერ უზრუნველყოფდა.⁵

პოსტსაბჭოთა პერიოდი – რუსეთის გავლენის შემცირება

საუკუნის კონტრაქტი

საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ აზერბაიჯანი რესურსებით მდიდარ სახელმწიფოდ მოგვევლინა, რომელიც დამოუკიდებლობის მოპოვების პირველ წლებს მთიანი ყარაბაღის გამო სომხეთთან ომით შეხვდა. ომი ახლადწარმოქმნილი ქვეყნის ეკონომიკაზე კატასტროფულ გავლენას ახდენდა. ეკონომიკის აღდგენის

ერთადერთ საშუალებად აზერბაიჯანული პოლიტიკური ელიტა ნავთობის მრეწველობის განვითარებას მიიჩნევდა. განვითარების მთავარი წინაპირობა კი საომარი მოქმედებების შეწყვეტა და ინვესტიციების ძირითადად დასავლეთიდან მოზიდვა იყო. ჯერ კიდევ საბჭოთა მკვლევრების მიერ აზერბაიჯანის ოფშორულ ზონაში აღმოჩენილი ნავთობის სამი საბადო (აზერი-შირაგი-გუნაშლი) 5 მლრდ. ბარელი ნავთობის მარაგს მოიცავდა.⁶

პოსტსაბჭოთა აზერბაიჯანის ლიდერების თავდაპირველი მცდელობები, კასპიური რესურსების განვითარება ქვეყნის შემოსავლის მნიშვნელოვან წყაროდ ექციათ, რუსეთის მხრიდან წინააღმდეგობას გადააწყდა. დამოუკიდებელი აზერბაიჯანის რიგით მეორე პრეზიდენტი აბულფაზ ელჩიბეი სახელმწიფო გადატრიალების მსხვერპლი უცხოური ნავთობკომპანიების კონსორციუმთან დეკლარაციის ხელმოწერიდან 12 დღეში გახდა. ელჩიბეი აზერბაიჯანის კომუნისტური პარტიის ყოფილმა პირველმა მდივანმა ჰეიდარ ალიევმა შეცვალა. 1994 წლის 20 სექტემბერს ალიევის მთავრობამ აზერი-შირაგი-გუნაშლის საბადოების განვითარების ხელშეკრულებას მაინც მოაწერა ხელი, რომელსაც „საუკუნის კონტრაქტი“ ეწოდა.⁷

ალიევის მმართველობის პერიოდში ჩამოყალიბებული ნავთობის სტრატეგია რამდენიმე ძირითად მიმართულებას მოიცავდა: უცხოური ინვესტიციების მოზიდვას; რეგიონში აზერბაიჯანის ნავთობის ერთ-ერთ მთავარ ექსპორტიორად და მეზობელი ქვეყნებისთვის, გრძელვადიან პერიოდში კი ევროპისთვის, გაზის სტრატეგიულად მნიშვნელოვან ექსპორტიორად გადაქცევას; გრძელვადიან პერსპექტივაში ცენტრალური აზიის ენერგორესურსებისათვის მნიშვნელოვან სატრანზიტო ქვეყნად გადაქცევას. ალიევის სტრატეგია ასევე ითვალისწინებდა აზერბაიჯანის ენერგოთვითკმარ ქვეყნად ჩამოყალიბებას.⁸

ალიევის ენერგოპოლიტიკამ მნიშვნელოვანი მხარდაჭერა მოიპოვა აშშ-ში. 1995 წლის ოქტომბერში აშშ-ის პრეზიდენტმა ბილ კლინტონმა ალიევს წერილი გაუგზავნა, რომელიც აშშ-ის უშიშროების საბჭოს ყოფილმა მდივანმა ბზიგნეე ბზეჟინსკიმ პირადად ჩაიტანა ბაქოში. წერილში ვაშინგტონი ბაქოდან სუფსის მიმართულებით მილსადენის მშენებლობის საკითხში აშშ-ის მთავრობის მხარდაჭერას გამოხატავდა.⁹

ადრეული ნავთობის ტრანსპორტირება

XX საუკუნის მიწურულს, საუკუნის დასაწყისის მსგავსად, აქტუალური გახდა დასავლეთის ბაზარზე აზერბაიჯანული ნავთობის ტრანსპორტირების საკითხი, რაც დაპირისპირების ახალი ტალღის მიზეზად იქცა. რკინიგზით ტრანსპორტირება ნელი და ძვირი იქნებოდა. ამ შემთხვევაში მილსადენით ტრანსპორტირება უალტერნატივო იყო. ახლად შექმნილი აზერბაიჯანის საერთაშორისო საოპერაციო კომპანიის (AIOC) მენილეების ნაწილი და რუსეთი აზერბაიჯანული ნავთობის ტრანსპორტირებას ნოვოროსიისკის პორტამდე რუსეთის ტერიტორიის გავლით ითხოვდნენ. აშშ-მ რუსეთის ტერიტორიაზე არსებული მილსადენით მხოლოდ „ადრეული ნავთობის“ გატარებაზე განაცხადა თანხმობა. 1995 წლის სექტემბერში AIOC-ის კონსორციუმი და აზერბაიჯანის მთავრობა ორი მილსადენის ვარიანტზე შეთანხმდნენ: „ჩრდილოეთ მიმართულების საექსპორტო მილსადენი“ (ბაქო-ნოვოროსიისკის მილსადენი) 1997 წელს გაიხსნა, სუფსის მიმართულებით 830 კმ. სიგრძის „დასავლეთ მიმართულების საექსპორტო მილსადენის“ (ბაქო-სუფსას მილსადენი)¹⁰ მშენებლობა კი 1998 წელს დასრულდა. მიუხედავად იმისა, რომ ორივე მილსადენის გამტარუნარიანობა დაბალია (ბაქო-სუფსას მილსადენი – დღეში 100 ათასი ბარელი და ბაქო-ნოვოროსიისკის მილსადენი – 150 ათასი ბარელი), მათი არსებობა კარგი გადაწყვეტილება იყო აზერბაიჯანის „ადრეული ნავთობის“ ექსპორტირებისათვის მანამ, სანამ მთავარი საბადოების ექსპლუატაცია და ნავთობის დიდი მოცულობის ექსპორტი დაიწყებოდა.¹¹

ძირითადი ნავთობის ტრანსპორტირება

1998 წელს, ადრეული მარშრუტების განსაზღვრის შემდეგ, დასავლური კონსორციუმისათვის მთავარი გადასაწყვეტი საკითხი იყო, თუ რომელი მარშრუტი იქნებოდა ძირითადი აზერი-შირაგი-გუნაშლის საბადოდან ნავთობის დიდი მარაგის ექსპორტისათვის. სწორედ აქ ჩაერთო აშშ-ის მთავრობა აქტიურად. აშშ-ის საგარეო პოლიტიკისთვის კასპიის რეგიონის მნიშვნელობაზე მეტყველებს სპეციალური თანამდებობის შექმნა – „პრეზიდენტისა და სახელმწიფო მდივნის სპეციალური მრჩეველი კასპიური ენერგოდიპლომატიის საკითხებში“. მრჩეველს ვაშინგტონის პოზიციის მხარდასაჭერად

კასპიური რესურსების მოპოვებაში ჩართული დასავლელი აქტორების მობილიზება უნდა მოეხდინა. მრჩეველად გამოცდილი დიპლომატი რიჩარდ მორნინგსტარი დაინიშნა. მორნინგსტარი აქტიურად შეუდგა თავის საქმეს და ვაშინგტონის მხარდაჭერით ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის საექსპორტო მილსადენის მშენებლობას დაუჭირა მხარი. აღნიშნული იდეა თავდაპირველად თურქეთის მხრიდან წამოვიდა, რომელიც ეკოლოგიური მოსაზრებების გამო ბოსფორის სრუტეში ნავთობით დატვირთული ტანკერების გატარებას ეწინააღმდეგებოდა.¹² 1994 წელს ბოსფორის სრუტეში ყოველდღიურად 1.5 მლნ. ბარელი ნავთობით დატვირთული ტანკერები გადიოდა. 2003 წელს კიდევ უფრო გაიზარდა ეს მონაცემები და დღიურმა ტრანსპორტირებამ 2.8 მლნ. ბარელი შეადგინა. ეს პირდაპირ საფრთხეს უქმნიდა მრავალმილიონიან სტამბოლს, რომელიც ბოსფორის სრუტეს გადაჰყურებს. სრუტის სივინროვისა და ტანკერების არასწორი მანევრირების გამო რამდენიმე მძიმე შემთხვევა უკვე იყო მომხდარი.¹³

კლინტონის ადმინისტრაციის მხრიდან „ალტერნატიული მილსადენების სისტემის“ ვარიანტის დეკლარირებული მხარდაჭერის გარდა, ვაშინგტონის ახალი კასპიური პოლიტიკის ქვაკუთხედი კასპიური რესურსების ტრანსპორტირებაში რუსეთისა და ირანის მონაწილეობის გამორიცხვა იყო. რეგიონული მილსადენების პოლიტიკიდან რუსეთისა და ირანის გამოთიშვას ვაშინგტონი ახალ დამოუკიდებელ ქვეყნებზე (აზერბაიჯანი, საქართველო) მათი გავლენის შესამცირებლად მთავარ წინაპირობად მიიჩნევდა.¹⁴

ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მარშრუტის შერჩევასა მხოლოდ ეკონომიკური ფაქტორებით არ უსარგებლიათ და, ეკონომიკურთან ერთად, პოლიტიკური კონტექსტიც გაითვალისწინეს. მხოლოდ ეკონომიკური გათვლებით გადაწყვეტილების მიღება საქართველოსა და თურქეთის სატრანზიტო შანსებს შეამცირებდა. რუსეთის მარშრუტი ყველაზე დაბალი ღირებულების ვარიანტად განიხილებოდა, თავისი არსებული მილსადენის ვრცელი ქსელისა და ევროპელ მყიდველებთან ნედომის თვალსაზრისით. რუსეთის შემდეგ ეკონომიკურად მისაღებ ვარიანტად ირანის მარშრუტი ითვლებოდა, საქართველო-თურქეთის მარშრუტი კი, ყველაზე ძვირადღირებულ ვარიანტად რჩებოდა. მიუხედავად იმისა, რომ რუსეთის მარშრუტი ეკონომიკური კუთხით ყველაზე ღირებული იყო, დასავლეთ ევროპის მიმართულებით რუსეთის გავლით კიდევ

ერთი მილსადენის მშენებლობა რუსეთს ზედმეტი კონტროლის საშუალებას მისცემდა, რაც მიწოდების უსაფრთხოებაზე სერიოზულ გავლენას მოახდენდა. ირანის ვარიანტი ირან-აშშ-ის ცუდი ურთიერთობის გამო გამორიცხული იყო. შედეგად, ბაქო-ჯეიჰანისთვის ყველაზე კარგი ვარიანტი საქართველო-თურქეთის მარშრუტი რჩებოდა.¹⁵

რუსეთი მილსადენების ნებისმიერ პროექტს, რომელიც რუსეთის ტერიტორიას გვერდს აუვლიდა, საკუთარი მილსადენის სისტემის პირდაპირ საფრთხედ განიხილავდა. კრემლისთვის ეს ეროვნული უსაფრთხოების საკითხად მიიჩნეოდა, რადგან მოსკოვის შეფასებით, ახალი მილსადენი, რომელიც საქართველოს გავლით თურქეთის ხმელთაშუა ზღვის პორტ ჯეიჰანში ჩავიდოდა, შეარყევდა რუსეთის მონოპოლიას დასავლურ ბაზრებზე კასპიის რესურსების ექსპორტზე. 2002 წელს რუსეთი ამტკიცებდა, რომ ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მილსადენი კომერციულად წამგებიანი იქნებოდა და აზერბაიჯანს არ ჰქონდა ნავთობის საკმარისი მარაგი მილსადენის შესავსებად. მოსკოვის თვალსაზრისით, პროექტის რეალური მიზანი იყო „რუსეთის რეგიონიდან გაძევება, სადაც მას ისტორიული, ლეგიტიმური ინტერესები ჰქონდა“.¹⁶

სანყის ეტაპზე ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის პროექტს, მისი სიძვირის გამო, გარკვეული წინააღმდეგობა შეხვდა კონსორციუმის მონაწილე კომპანიების მხრიდანაც. ვაშინგტონის პოზიციის მიუხედავად, კომპანიები სკეპტიკურად უყურებდნენ პროექტის განხორციელებას და კლინტონის ადმინისტრაციის პერიოდში, თეთრ სახლში ერთ-ერთი შეხვედრისას, უარი განაცხადეს პროექტში მონაწილეობაზე. 1998 წლისთვის ნავთობზე დაბალი ფასისა და პროექტის სიძვირის გამო ალტერნატიულ ვარიანტად ბაქო-სუფსის გამტარიანობის გაზრდის ვარიანტიც განიხილებოდა. თუმცა, 1999 წელს ვითარება შეიცვალა, როდესაც აზერბაიჯანის ნავთობპოლიტიკის მთავარი მოთამაშე „BP“ ამერიკულ ნავთობ-კომპანია „Amoco“-ს შეუერთდა. 1999 წლის ოქტომბერში ახლად გაერთიანებულმა კომპანიამ არა მარტო მხარი დაუჭირა ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის პროექტის განხორციელებას, არამედ წამყვანი როლის შესრულებაც დაიწყო. კომპანიის წარმომადგენელმა განაცხადა, რომ ისინი მივიდნენ დასკვნამდე, რომ ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მილსადენი სტრატეგიული სატრანსპორტო მარშრუტია, რომელიც უნდა აშენდეს.¹⁷

ვაშინგტონის აქტიური ენერგოდიპლომატიის შედეგად მილსადენის მშენებლობას საფუძველი ჩაეყარა ბაქოს სანგაჩალის ნავთობტერმინალზე გამართულ ცერემონიაზე 2002 წლის სექტემბერში, როდესაც პრეზიდენტმა ალიევმა აღნიშნა, რომ პროექტის განხორციელება რეგიონში მშვიდობას, უსაფრთხოებასა და სტაბილურობას უზრუნველყოფდა და კიდევ უფრო გააერთიანებდა სამ ქვეყანასა და ხალხს.¹⁸ 1768 კმ. სიგრძის მილსადენის¹⁹ ინაუგურაცია 2006 წლის ივლისში თურქულ პორტ ჯეიჰანში გაიმართა. მიუხედავად იმისა, რომ აქამდე უკვე ფუნქციონირებდა ბაქო-სუფსის მილსადენი, ამ მილსადენის ამოქმედებით აზერბაიჯანმა მსოფლიო ენერგორუკაზე თავისი ადგილი დაიბრუნა.²⁰

სამხრეთ კავკასიის ენერგოდერეფანში ნავთობსადენების წარმატებული პროექტების განხორციელებამ აზერბაიჯანული შაჰ-დენიზის საბადოს გაზის საექსპორტო მარშრუტის მიმართულებაც განსაზღვრა. 692 კმ. სიგრძის ახალი გაზსადენი, სამხრეთ კავკასიის მილსადენი (ბაქო-თბილისი-ერზერუმის მილსადენი),²¹ ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მილსადენის გასწვრივ აშენდა. მილსადენის ექსპლუატაცია 2006 წელს დაიწყო. გაზსადენისთვის თურქეთის მარშრუტის შერჩევა განაპირობა თურქეთის შიდა ბაზარმა და მისმა უნარმა გადაეხადა მიღებული გაზის საფასური და საქართველოს მხარდაჭერამ და მზადყოფნამ ყოფილიყო სატრანზიტო ქვეყანა. დანარჩენი ვარიანტები (რუსეთი, ირანი და სომხეთი) აღნიშნული პროექტისთვის მიუღებელი იყო ეკონომიკური და პოლიტიკური საკითხების გამო.²²

„სამხრეთის გაზის დერეფნის“ განვითარება

სამხრეთ კავკასიის ენერგოდერეფნის პერსპექტივას მეტწილად განსაზღვრავს ევროპული სახელმწიფოების პოზიცია ალტერნატიული წყაროებისა და მარშრუტების განვითარებასთან დაკავშირებით. ევროპაში ალტერნატიული მილსადენების მშენებლობის იდეა, რაც თურქეთის გავლით ევროპაში კასპიის რეგიონიდან და ახლო აღმოსავლეთის ნაწილიდან გაზის იმპორტს ითვალისწინებდა, 1990-იან წლებში გაჩნდა. გაზის ყველაზე სავარაუდო წყარო კასპიის რეგიონიდან აზერბაიჯანი და თურქმენეთი უნდა გამხდარიყო, ახლო აღმოსავლეთიდან კი – ერაყის ქურთისტანის ტერიტორია. 2008 წლისთვის დისკუსია უფრო გააქტიურდა და გაჩნდა ტერმინი

„სამხრეთის გაზის დერეფანი“. ამ ტერმინს იყენებს ევროკომისია იმ დაგეგმილი ინფრასტრუქტურული პროექტების აღსანიშნავად, რომლებიც კასპიური და ახლო აღმოსავლური გაზის ევროპაში ტრანსპორტირებას უზრუნველყოფს და ამით ენერგორესურსების მიწოდების უსაფრთხოებას აუმაღლებს.

თურქმენული რესურსების ტრანსპორტირებაზე შეთანხმება ვერ მოხერხდა და ვერც ტრანსკასპიური მილსადენის მშენებლობის საკითხი მოგვარდა კასპიის ზღვასთან დაკავშირებული პოლიტიკური და სამართლებრივი სტატუსის გაურკვევლობის გამო. ამასთან, 2008-2009 წლების ეკონომიკურმა კრიზისმა საეჭვო გახადა ახალი ენერგოდერეფნის საჭიროება. თუმცა, საბოლოო ჯამში, დერეფნის ამოქმედება შეზღუდული ფორმით მაინც გადაწყდა, რაც შაჰ-დენიზის საბადოს დამუშავების მეორე ფაზიდან ევროპის მიმართულებით გაზის ტრანსპორტირებას უზრუნველყოფს.²³

მრავალწლიანი მოლაპარაკებების შედეგად და დასავლური კომპანიების ჩართულობით შაჰ-დენიზის საბადოს დამუშავების მეორე ფაზიდან გაზის ექსპორტისათვის ახალი მილსადენის მშენებლობა გადაწყდა, რომელიც „სამხრეთის გაზის დერეფანში“ გაივლის. ახალი მილსადენის პროექტი სამი მნიშვნელოვანი კომპონენტისგან შედგება: სამხრეთ კავკასიის მილსადენის გაფართოება (SCPx), ტრანსანატოლიის მილსადენი (TANAP)²⁴ და ტრანსადრიატიკის მილსადენი (TAP)²⁵. ახალი მილსადენები თურქეთისა და საბერძნეთის გავლით აზერბაიჯანული გაზის პირდაპირ ევროპაში (იტალია) ტრანსპორტირებას უზრუნველყოფს. ახალი პროექტი გაზრდის სამხრეთ კავკასიის გაზსადენის არსებული 7 მლრდ. კუბური მეტრის წარმადობის სისტემის შესაძლებლობებს, რათა წელიწადში დამატებით 16 მლრდ. კუბური მეტრი გაზის საქართველო-თურქეთის საზღვართან ექსპორტის შესაძლებლობა შეიქმნას.²⁶

სამხრეთ კავკასიის ენერგოდერეფნის სარგებელი საქართველოსთვის

საქართველოს ტერიტორიაზე სატრანზიტო მილსადენების მშენებლობამ საქართველოს საერთაშორისო ენერგოპოლიტიკაში დამატებითი პოლიტიკური წონა შესძინა და ქვეყნის ენერგოდამოუკიდებლობაზე გადამწყვეტი გავლენა მოახდინა. რაც ყველაზე მნიშვნელოვანია, 2007 წლიდან დასრულდა რუსულ გაზზე საქართველოს დამოკიდებულების პერიოდი.

ბაქო-სუფსისა და ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მილსადენების შემთხვევაში საქართველო მხოლოდ სატრანზიტო ქვეყნის როლს ასრულებს და მილსადენების ექსპლუატაციის პერიოდში ტრანზიტისგან შემოსავალს იღებს. ნავთობსადენების ოპერირებისგან მიღებული შემოსავალი, მოგების გადასახადისა და სატარიფო გადასახადის სახით, 2014 წელს 36.4 მლნ. აშშ დოლარს შეადგენდა. გარდა ამისა, საქართველო სარგებელს იღებს ირიბად – კერძოდ, პროექტში დასაქმებული არიან საქართველოს მოქალაქეები, მილსადენების ოპერატორ კომპანიას მილიონობით დოლარის საოპერაციო და კაპიტალური ხარჯი აქვს და ასევე სხვადასხვა სერვისის არაერთი ადგილობრივი კომპანია უზრუნველყოფს.²⁷

სამხრეთ კავკასიის მილსადენის შემთხვევაში საქართველო ტრანზიტის გადასახადის სახით ტრანსპორტირებული გაზის 5%-ს იღებს და წლიურად დამატებითი 0.5 მლრდ. კუბური მეტრის ყიდვა შეუძლია შეღავათიან ფასად. შთამბეჭდავია სამხრეთ კავკასიის მილსადენის გაფართოების პროექტის განხორციელებისგან მიღებული სარგებელი საქართველოსთვის: პროექტის ფარგლებში დაახლოებით 2 მლრდ. აშშ დოლარის ღირებულების კაპიტალდაბანდება განხორციელდება; დაგეგმილი კაპიტალდაბანდების დაახლოებით 20% (400 მლნ აშშ დოლარი) დაიხარჯება ადგილობრივი მომწოდებლებისგან საქონლისა და მომსახურების შესყიდვაზე; მშენებლობის პიკის დროს შეიქმნება დაახლოებით 2000 პირდაპირი სამუშაო ადგილი; „ტერიტორიის მფლობელი ქვეყნის მთავრობასთან ხელშეკრულების“ თანახმად, გაფართოებულ გაზსადენში გატარებული სატრანზიტო გაზის მოცულობის 5%-ს საქართველო მიიღებს.²⁸

სამხრეთ კავკასიის ენერგოდერეფნის განვითარების პერსპექტივები

სამხრეთ კავკასიაში ენერგოდერეფნის განვითარებას ხელი შეიძლება შეუწყოს როგორც ეკონომიკურმა, ასევე პოლიტიკურმა ფაქტორებმა.

აზერბაიჯანული ნავთობის რესურსების ექსპორტი

1990-იან წლების დასაწყისში კასპიურ რესურსებზე დიდ იმედებს ამყარებდნენ, რეგიონს „მეორე სპარსეთის ყურედ“, „ახალ ტექსასად“ მოიხსენიებდნენ. კასპიური რესურსების მარაგი²⁹ სხვა

ენერგორეგიონებს უშუალო კონკურენციას ვერ უწევს და მსოფლიო ბაზარზე გადამწყვეტ გავლენას ვერ ახდენს, თუმცა აღსანიშნავია, რომ აზერბაიჯანული ნავთობი განსაკუთრებული ხარისხით გამოირჩევა და ნავთობის „სპოტ ფასებზე“ გარკვეული გავლენის მოხდენაც შეუძლია. მიუხედავად იმისა, რომ კასპიური რესურსები რაოდენობის თვალსაზრისით ახლოაღმოსავლურ მარაგებს ვერ შეედრება და მისი მოპოვებაც უფრო ძვირი ჯდება, ვიდრე ახლო აღმოსავლეთში, კასპიური რესურსების საკმარისი რაოდენობაა იმისთვის, რომ კომპანიებმა მოგება, რეგიონის ქვეყნებმა კი, სტაბილური შემოსავალი მიიღონ.³⁰

აზერბაიჯანული გაზის რესურსების ექსპორტი

სამხრეთ კავკასიაში ენერგოდერეფნის განვითარებისთვის გადამწყვეტი მნიშვნელობა აქვს საკმარისი რაოდენობის გაზის რესურსების ტრანსპორტირებას. ამ ეტაპზე აზერბაიჯანში გაზის წარმოება ერთ გიგანტურ საბადოზე – შაჰ-დენიზზეა დამოკიდებული, რომელიც დღეისათვის, წლიურად, 9 მლრდ. კუბურ/მეტრ გაზს აწარმოებს. წარმოების მეორე ფაზაში დამატებით 16 მლრდ. კუბური/მეტრი გაზის წარმოება გახდება შესაძლებელი. მომავალში შაჰ-დენიზის მეორე ფაზის პროექტის გარდა „სამხრეთის გაზის დერეფანი“ შესაძლოა აზერბაიჯანში მიმდინარე სხვა პროექტებმაც უზრუნველყონ, რომელთა განვითარებაც ამჟამად მიმდინარეობს. 2020 წლისთვის აზერბაიჯანის გაზის წარმოება დამატებით შეიძლება გაიზარდოს რამდენიმე ოფშორულ საბადოზე მოპოვებული გაზის წყალობით. აზერბაიჯანში ვარაუდობენ, რომ მთლიანობაში 2025 წლისთვის 40-45 მლრდ. კუბური/მეტრი გაზის წარმოებას შეიძლება, რომლის მომხმარებლები შესაძლოა იყვნენ თავად აზერბაიჯანი, საქართველო და ევროპის ქვეყნები.³¹

კასპიური რესურსების ექსპორტი

„სამხრეთის გაზის დერეფნის“ და ამავე დროს სამხრეთ კავკასიის ენერგოდერეფნის განვითარება, აზერბაიჯანული გაზის რესურსების გარდა, თურქმენული გაზის ტრანსპორტირებაზეც იქნება დამოკიდებული. დიდი ხანია საუბრობენ ტრანსკასპიური მილსადენით ევროპაში თურქმენული გაზის ტრანსპორტირებაზე. თუმცა კასპიის ზღვის გაურკვეველი სტატუსი და რუსეთისა და ირანის წინააღმდეგობა ხელს უშლის პროექტის განხორციელებას.

სამხრეთ კავკასიის გავლით თურქმენული გაზის ევროპაში მიწოდებაზე მოლაპარაკებები საქართველოში თურქმენეთის პრეზიდენტის ვიზიტის დროსაც გაიმართა.³² მოკლევადიან პერსპექტივაში პროექტის განხორციელების ალბათობა მცირეა, თუმცა გრძელვადიან პერსპექტივაში, პოლიტიკური გარემოს ცვლილების პირობებში, პროექტის განხორციელება შესაძლოა რეალური გახდეს.

რუსეთ-უკრაინის დაპირისპირება

სამხრეთ კავკასიის ენერგოდერეფნის განვითარებისთვის ხელშემწყობი ფაქტორია რუსეთ-უკრაინას შორის არსებული დაპირისპირება. ევროპაში ალტერნატიული მარშრუტების განვითარებაზე ფიქრი 2006 და 2009 წლებში რუსეთსა და უკრაინას შორის „ენერგომეზმა“ დააჩქარა. ამ ორ ქვეყანას შორის არსებულმა დაპირისპირებამ ევროპაში რუსული გაზის უკრაინის გავლით ტრანსპორტირებას საფრთხე შეუქმნა. უკრაინული მარშრუტის არასაიმედოობისა და რუსეთზე დამოკიდებულების შემცირების სურვილის პირობებში კი, აზერბაიჯანისა და საქართველოს მონაწილეობით, „სამხრეთის გაზის დერეფნის“ განვითარება ევროპისთვის ერთ-ერთი პრიორიტეტი გახდა.

სამხრეთ კავკასიის ენერგოდერეფნის განვითარების გამონვევები

სამხრეთ კავკასიაში ენერგოდერეფნის განვითარებისთვის შესაძლო ბარიერები დაკავშირებულია ეკონომიკურ და უსაფრთხოების საკითხებთან.

აზერბაიჯანული გაზის რაოდენობა და ფასი

სამხრეთ კავკასიის ენერგოდერეფნის განვითარებისათვის შესაძლოა გამონვევად იქცეს დამატებითი საბადოების ექსპლუატაციის გარეშე აზერბაიჯანში ექსპორტისათვის არასაკმარისი გაზის მოპოვება და არსებული ფასის პირობებში აზერბაიჯანული გაზის დაბალი კონკურენტუნარიანობა. გაზის ფასს, რომელსაც ოფშორულ ზონებში წარმოებული სამუშაოებისა და დიდ მანძილზე ტრანსპორტირების ღირებულება განსაზღვრავს, მუდმივად ექნება კონკურენცია უფრო დაბალი თვითღირებულების გაზთან.³³

თურქმენული გაზის ალტერნატიული მარშრუტები

სამხრეთ კავკასიაში ენერგოდერეფნის შემდგომი განვითარებისათვის გადამწყვეტი ფაქტორი იქნება აზერბაიჯანული ენერგორესურსების გარდა თურქმენული გაზის ტრანზიტიც. ამ მხრივ, ბოლო წლებში თურქმენეთის საექსპორტო პოლიტიკა დასავლეთის მხრიდან ტრანსკასპიური მარშრუტის პროექტის არასაკმარისი მხარდაჭერისა და რუსეთ/ირანის წინააღმდეგობის პირობებში ჩინეთზე გახდა ორიენტირებული, რაც უახლოეს მომავალში თურქმენული გაზის დასავლეთის მიმართულებით ექსპორტის შესაძლებლობას საეჭვოს ხდის. თურქმენეთი ამბიციური ტრანსავლანური მილსადენის (TAPI) პროექტის განხორციელებასაც გეგმავს, რომლის მშენებლობაც თურქმენეთის ტერიტორიაზე 2015 წელს დაიწყო.³⁴

ტერორიზმის საფრთხე

სამხრეთ კავკასიის ენერგოდერეფნის ფუნქციონირებისთვის გამონვევა სატრანზიტო ქვეყნებში არსებული ტერორიზმის საფრთხეა. ამ მხრივ ყველაზე დაუცველი თურქეთის მონაკვეთია. 2008 წლის 6 აგვისტოს აღმოსავლეთ თურქეთის ტერიტორიაზე, ერზინჯანის პროვინციაში მდებარე ჩამკეტ სადგურზე მომხდარი აფეთქების შედეგად ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მილსადენი 19 დღე გაჩერებული იყო. 2014 წელს ამ აფეთქებასთან დაკავშირებით საყურადღებო მოსაზრებები ითქვა გამოცემა „ბლუმბერგში“, სადაც ამერიკული დაზვერვის ყოფილი და მოქმედი თანამშრომლების გამოკითხვის საფუძველზე გამოითქვა ვარაუდი, რომ აფეთქება მოხდა დისტანციურად და მისი ორგანიზატორები რუსეთთან იყვნენ დაკავშირებული.³⁵ 2015 წლის 4 და 25 აგვისტოს აფეთქება მოხდა სამხრეთ კავკასიის მილსადენის თურქეთის მონაკვეთზეც, ყარსის პროვინციაში. თურქეთის მთავრობის ვარაუდით, აფეთქება ქურთთა მუშათა პარტიის ორგანიზებულია და იგი არ არის გამონვეული ტექნიკური მიზეზებით.³⁶

რუსეთის აგრესია

2008 წლის რუსეთ-საქართველოს აგვისტოს ომის დროს რამდენიმე ბომბი საქართველოში, ქვემო ქართლის რეგიონში, მილსადენის ახლოს, ჩამოვარდა. ბაქო-სუფსის მილსადენი 12 აგვისტოს დაიხურა. ბაქო-ჯეიჰანის მილსადენი კი თურქეთში

6 აგვისტოს მომხდარი აფეთქების გამო უკვე დაკეტილი იყო.³⁷ საქართველოსთან ომის შედეგად 2008 წელს ბაქო-სუფსას მილსადენის მცირე მონაკვეთი (1 605 მ.) „სამხრეთ ოსეთის“ დე ფაქტო რესპუბლიკის ოკუპირებულ ტერიტორიაზე მოხვდა. მილსადენის ოპერირების მხრივ დღემდე არანაირი პრობლემა არ შექმნილა და მილსადენი ჩვეულებრივ რეჟიმში განაგრძობს მუშაობას. საქართველოს მთავრობის წარმომადგენლის განცხადებით, საქართველოს აღნიშნული ტერიტორიის გვერდის ავლის „ალტერნატიული გეგმა“ აქვს, რაც მილსადენის მიმართ პრობლემის შექმნის შემთხვევაში დაუყოვნებლივ განხორციელდება.³⁸

მთიანი ყარაბაღის კონფლიქტი

მთიანი ყარაბაღის კონფლიქტის ზონა ცეცხლის შეწყვეტის ხაზიდან მილსადენთან ყველაზე ახლოს 13 კილომეტრში მდებარეობს. ჯერჯერობით არაფერი მომხდარა, მაგრამ თეორიულად შესაძლებელია, რომ ომის განახლების შემთხვევაში, სომხეთმა ჩამკეტი სადგური, რომელიც მიწის ზევით მდებარეობს, ან ენერგოინფრასტრუქტურა სამხედრო სამიზნედ აქციოს. მიუხედავად იმისა, რომ ამგვარი ნაბიჯი სომხეთისთვისაც დამანგრეველი იქნება პოლიტიკურად, დაპირისპირების უკიდურესი დაძაბვის შემთხვევაში ეს საშუალება შეიძლება გამოიყენონ, როგორც ბრძოლის ინსტრუმენტი.³⁹ ბოლოს, ე.წ. „ოთხდღიანი ომის“ (2016 წლის 2-5 აპრილი) დროს გაისმა სომხური მხარის მხრიდან მუქარა მილსადენების წინააღმდეგ. კერძოდ, მთიანი ყარაბაღის დე ფაქტო თავდაცვის მინისტრმა განაცხადა, რომ აზერბაიჯანის ენერგოინფრასტრუქტურის წინააღმდეგ შეტევას განხორციელებდა.

დასკვნა

- მსოფლიო მასშტაბით ენერგორესურსების ტრანსპორტირების თვალსაზრისით, სამხრეთ კავკასიის ენერგოდერეფანი მოკრძალებულ ადგილს იკავებს, თუმცა ბოლო წლებში წარმოქმნილმა გეოპოლიტიკურმა ფაქტორებმა მას დასავლეთში გარკვეული პოლიტიკური მხარდაჭერა მოუპოვა. რუსეთის ენერგორესურსებსა და უკრაინის სატრანზიტო მარშრუტზე დამოკიდებულების ხარისხის შემცირება ევროპის ენერგოპოლიტიკის ერთ-ერთი მთავარი მიზანი გახდა. „სამხრეთის გაზის დერეფანის“ განვითარების ფარგლებში სამხრეთ კავკასიაში მიმდინარე მილსადენის პროექტის მშენებლობაც ამ პოლიტიკის რეალიზაციის შედეგია, რაც პირველად ისტორიაში კასპიური რესურსების, პირდაპირ ევროპაში ტრანსპორტირების შესაძლებლობას შექმნის. მიუხედავად იმისა, რომ უახლოეს წლებში აზერბაიჯანის წილი ევროპის ენერგორესურსებით მომარაგებაში დაბალი იქნება, აზერბაიჯანული რესურსების იმპორტი და სამხრეთ კავკასიის ენერგოდერეფანი დასავლეთისთვის მნიშვნელობას შეინარჩუნებს, რადგან იგი რუსეთზე დამოკიდებულების ხარისხის შემცირებას უზრუნველყოფს.
- დასავლეთის ენერგოპოლიტიკა სამხრეთ კავკასიის ენერგოდერეფნის განვითარებისთვის ხელშემწყობი ფაქტორია, რაც, თავის მხრივ, აზერბაიჯანისა და საქართველოს ენერგოდამოუკიდებლობასა და სტაბილურობას უზრუნველყოფს. 1990-იან წლებში აშშ-ის პოლიტიკურმა გადანყვეტილებამ, რუსეთისა და ირანის გვერდის ავლით, აზერბაიჯანის, საქართველოსა და თურქეთის ტერიტორიების გავლით სატრანზიტო მარშრუტი განევიტარებინა, ამ ქვეყნებს პოზიტიური შედეგი უკვე მოუტანა, პირველ რიგში კი, პოსტსაბჭოთა ქვეყნების (აზერბაიჯანი, საქართველო) ენერგოდამოუკიდებლობა განამტკიცა და რუსეთზე მათი პოლიტიკური თუ ეკონომიკური დამოკიდებულების ხარისხი შეამცირა. რეგიონში არსებული უსაფრთხოების რისკების მიუხედავად, სამხრეთ კავკასიის ენერგოდერეფანი დასავლეთის მიმართულებით ენერგორესურსების ტრანსპორტირებას წლებია წარმატებით უზრუნველყოფს, რაც მომავალში ახალი პროექტების განხორციელებისა და ენერგოდერეფნის შემდგომი განვითარების პერსპექტივას ქმნის. პერსპექტივის განხორციელებისათვის კი გადამწყვეტი მნიშვნელობა ექნება

აშშ-სა და ევროკავშირის და მისი ცალკეული წევრების მხრიდან ტრანსკასპიური მილსადენის პროექტების აქტიურ პოლიტიკურ და ფინანსურ მხარდაჭერას.

შენიშვნები

1. Thomas de Waal, *The Caucasus: An Introduction*, (Oxford University Press, 2010), 167.
2. Thomas de Waal, *The Caucasus: An Introduction ...* 169.
3. Thomas de Waal, *The Caucasus: An Introduction ...* 169.
4. Thomas de Waal, *The Caucasus: An Introduction ...* 170.
5. Rafael Kandiyoti, *Pipelines: Flowing Oil and Crude Politics*, (I. B. Tauris, 2008), 157.
6. Thomas de Waal, *The Caucasus: An Introduction ...* 171- 172.
7. Rafael Kandiyoti, *Pipelines: Flowing Oil and Crude Politics ...* 158-159.
8. Gulmira Rzayeva, *The Outlook for Azerbaijani Gas Supplies to Europe: Challenges and Perspectives*, The Oxford Institute for Energy Studies, OIES PAPER: NG97, June 2015, www.bit.ly/2IKGyGu, 9 (ნანახია 5 მარტს, 2017).
9. Rovshan Ibrahimov, *Foreign Policy of Azerbaijan: Adequacy and Predictability*, Caspian Report, Caspian Strategy Institute, Spring 2015, Issue: 09.
10. პროექტის შესახებ დეტალური ინფორმაცია იხ.: www.on.bp.com/2mc2H2e
11. Thomas de Waal, *The Caucasus: An Introduction ...* 174.
12. Thomas de Waal, *The Caucasus: An Introduction ...* 177.
13. Leonardo Maugeri, *The Age of Oil: The Mythology, History, and Future of the World's Most Controversial Resource*, (Praeger Publishers, 2006), 164.
14. Leonardo Maugeri, *The Age of Oil: The Mythology, History, and Future of the World's Most Controversial Resource ...* 164.
15. Ekpen James Omonbude, *Cross-Border Oil and Gas Pipelines and The Role of the Transit Country: Economic, Challenge and Solutions*, (Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2013), 80.
16. Ekpen James Omonbude, *Cross-Border Oil and Gas Pipelines and The Role of the Transit Country: Economic, Challenge and Solutions ...* 67.
17. Michael Lelyveld, „Caspian: Western Oil Companies Approve Construction of Baku-Tbilisi-Ceyhan Oil Pipeline”, *Radio Free Europe/Radio Liberty*, August 5, 2002, www.bit.ly/2mRpY9s (ნანახია 17 თებერვალი, 2017).

18. Thomas de Waal, *The Caucasus: An Introduction ...* 178.
19. პროექტის შესახებ დეტალური ინფორმაცია იხ.: www.on.bp.com/2mXUr65
20. Rafael Kandiyoti, *Pipelines: Flowing Oil and Crude Politics ...* 171.
21. პროექტის შესახებ დეტალური ინფორმაცია იხ.: www.on.bp.com/2n6XKqz
22. Ekpen James Omonbude, *Cross-Border Oil and Gas Pipelines and The Role of the Transit Country: Economic, Challenge and Solutions ...* 81-82.
23. Gulmira Rzayeva, *The Outlook for Azerbaijani Gas Supplies to Europe: Challenges and Perspectives ...* 24.
24. ტრანსანატოლიის მილსადენის პროექტის შესახებ დეტალური ინფორმაცია იხ.: www.tanap.com
25. ტრანსადრიატიკის მილსადენის პროექტის შესახებ დეტალური ინფორმაცია იხ.: www.tap-ag.com
26. „EU-backed Nabucco project `over` after rival pipeline wins Azeri gas bid“, *EurActiv*, June 27, 2013, www.bit.ly/1gerOgq (ნანახია 29 ივნისს, 2015).
27. „BP in Georgia Sustainability Report 2014“, *BP*, 17, www.on.bp.com/2mG2rY3 (ნანახია 20 მარტს, 2017).
28. BP საქართველოს ვებგვერდი: www.on.bp.com/2n6XKqz
29. არსებული მონაცემებით, აზერბაიჯანული გაზისა და ნავთობის მარაგების წილი მსოფლიო მარაგებში 1%-საც კი არ შეადგენს. ამ მხრივ საინტერესოა თურქმენეთის გაზის მარაგების მოცულობა, რომელიც მსოფლიო მარაგების 9.4%-ს შეადგენს: „BP Statistical Review of World Energy“, June 2016, 6, 20, www.on.bp.com/2bSW4Mf (ნანახია 19 მარტს, 2017).
30. Rafael Kandiyoti, *Pipelines: Flowing Oil and Crude Politics ...* 166-168.
31. Gulmira Rzayeva, *The Outlook for Azerbaijani Gas Supplies to Europe: Challenges and Perspectives ...* 1-2, 25.
32. „Turkmenistan`s President Visits Georgia, Discusses Gas Transit Project“, *Civil Georgia*, July 2, 2015, www.bit.ly/1CS9E9g (ნანახია 4 ივლისს, 2015).
33. Simon Pirani, *Azerbaijans`s gas supply squeeze and the consequences for the Southern Corridor*, OIES PAPER: NG110, The Oxford Institute for Energy Studies, June 2015, www.bit.ly/2IsKMqX, 14-15 (ნანახია 5 მარტს, 2017).
34. „Turkmenistan has started work on a natural gas pipeline to Afghanistan, Pakistan and India“, *Reuters*, December 15, 2015, www.read.bi/2mOelUh (ნანახია 6 მარტს, 2017).
35. Jordan Robertson and Michael Riley, „Mysterious `08 Turkey Pipeline Blast Opened New Cyberwar“, *Bloomberg*, December 24, 2014, www.bloom.bg/2IKMJv6 (ნანახია 15 თებერვალს, 2017).

36. Aynur Karimova, „Baku-Tbilisi-pipeline blasted again“, *Azernews*, August 25, 2015, www.bit.ly/2lJDiei (ნანახია 5 მარტს, 2017).
37. „BP Shuts Down Georgia Pipelines“, *BBC*, August 12, 2008, www.bbc.in/2mo5GXt (ნანახია 5 მარტს, 2017).
38. „Energy Minister Comments on Portion of Oil Pipeline Affected by “S. Ossetia Border Marking”“, *Civil Georgia*, July 12, 2015, www.bit.ly/2mEI0oG (ნანახია 13 ივლისს, 2015).
39. Thomas de Waal, *The Caucasus: An Introduction* ... 180.