



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

იაპონიასა და ევროკავშირს შორის კავშირების გაღრმავება: სამხრეთ კავკასიის სახმელეთო-სატრანსპორტო დერეფნები

კახა გოგოლაშვილი

თბილისი, 2022



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

**იაკონიასა და ევროკავშირს შორის კავშირების გაღრმავება:
სამხრეთ კავკასიის სახელმწიფო-საბრუნსკოროტო დერეფნები**

კახა გოგოლაშვილი

2022

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
თბილისი, 2022 წელი

ISBN 978-9941-8-4252-8

იაპონია და ევროპა განიხილავს კავშირების შესაძლებლობების განვითარებას

2019 წლის 27 სექტემბერს პრეზიდენტმა ჟან-კლოდ იუნკერმა და პრემიერ-მინისტრმა აბე შინძომ ევროკავშირსა და იაპონიას შორის პარტნიორობის, მდგრადი კავშირებისა და ხარისხიანი ინფრასტრუქტურის მიმართულებებით პარტნიორობას მონაწირეს ხელი. ამ დოკუმენტის მიზანი მხარეებს შორის ორმხრივი და მრავალმხრივი კავშირების განვითარების ხელშეწყობაა, ციფრული ვაჭრობის, ტრანსპორტის, ენერჯისა და ხალხთა შორის კავშირების გაღრმავების ჩათვლით. ევროკავშირი და იაპონია ურთიერთობების გაღრმავებისა და მესამე ქვეყნებთან (ბალკანეთის, აღმოსავლეთ ევროპის, ცენტრალური აზიის, ინდოეთ-წყნარი ოკეანის და აფრიკის ქვეყნები) პარტნიორობის საკითხებზე თანამშრომლობის ფარგლებში ერთობლივ ძალისხმევასა და კოორდინირებაზე შეთანხმდნენ. ევროკავშირი და იაპონია მიზნად ისახავენ ერთად იმუშაონ თავისუფალი, ღია, კანონზე დაფუძნებული, სამართლიანი, არადისკრიმინაციული და პროგნოზირებადი რეგიონული და საერთაშორისო ვაჭრობისა და ინვესტიციის, გამჭვირვალე შესყიდვების, მდგრადი დაკრედიტების, ეკონომიკური, ფისკალური, ფინანსური, სოციალური, მდგრადი გარემოსა და, ასევე, G20-ის ბოლო სამიტზე გაზიარებულ ხარისხიანი ინფრასტრუქტურული ინვესტიციების ხელშეწყობის საკითხებზე. თანამშრომლობის ინიციატივა, რეგულაციების ჰარმონიზებით, სატრანსპორტო დერეფნების ერთმანეთთან დაკავშირებითა და უსაფრთხო ტრანსპორტის გაუმჯობესებით, მიზნად ისახავს მდგრადი სატრანსპორტო კავშირების დაფუძნებას.

სავაჭრო ურთიერთობების გაძლიერება

2019 წელს ევროკავშირსა და იაპონიას შორის სავაჭრო ბრუნვის მოცულობამ 135 მილიარდ ევროს მიაღწია, ხოლო მომსახურებით ვაჭრობამ დაახლოებით 55 მილიარდი შეადგინა. შედეგად, იაპონია ერთ-ერთია ევროკავშირის 6 უდიდეს სავაჭრო პარტნიორს შორის. აღსანიშნავია, რომ ჩინეთის ევროკავშირთან ვაჭრობის მოცულობა ევროკავშირსა და იაპონიას შორის ვაჭრობის მოცულობაზე 3-ჯერ დიდია. აშშ კი ევროკავშირის უდიდესი სავაჭრო პარტნიორია, მიუხედავად იმისა, რომ აშშ-ის ევროკავშირთან ვაჭრობის მაჩვენებელი ბოლო 15 წლის განმავლობაში 25%-დან 17%-მდე დაეცა და იმავე პერიოდში ჩინეთ-ევროკავშირის სავაჭრო ურთიერთობები 6%-დან 15%-მდე გაიზარდა. უნდა ითქვას, რომ 2000 წელს იაპონია ევროკავშირის სიდიდით მეორე სავაჭრო პარტნიორი იყო და ევროკავშირის საგარეო ვაჭრობაში მისი წილი 7.5%-ს შეადგენდა. 2018 წელს ევროკავშირიდან იაპონიაში ექსპორტმა ევროკავშირის ჯამური ექსპორტის მოცულობის 3% შეადგინა, მაშინ, როდესაც იაპონია საკუთარი საექსპორტო პროდუქციის 7%-ს ყიდდა ევროკავშირში. მხარეებს შორის ვაჭრობის დივერსიფიკაცია კორელაციამა ჩინეთის, როგორც სავაჭრო ძალის, ზრდასთან. შვეიცარია ევროკავშირის სიდიდით მესამე სავაჭრო პარტნიორად რჩება და ევროკავშირის ჯამური ვაჭრობის 7%-ს იკავებს. შვეიცარიას ევროკავშირთან თავისუფალი ვაჭრობა აქვს და ორგანიზაციასთან მისი ფუნქციური

ინტეგრაციის დონე საკმაოდ მაღალია. იაპონია და ევროკავშირი წლების მანძილზე ინარჩუნებდნენ მნიშვნელოვან სავაჭრო ბარიერებს.

ევროკავშირ-იაპონიის ეკონომიკური პარტნიორობის შესახებ შეთანხმების დადება და ამოქმედება (2019 წლის თებერვალი), სატარიფო ბარიერების დაახლოებით 97%-ის თანდათანობით გაუქმებისა და ტექნიკური ბარიერების მნიშვნელოვნად შემსუბუქების გზით, მხარეებს შორის ვაჭრობის ახალი შესაძლებლობები გააჩინა. ევროკომისიის მონაცემების¹ მიხედვით, ეკონომიკური თანამშრომლობის ამოქმედებიდან 10 თვის შემდეგ იაპონიასთან ევროკავშირის ექსპორტი 6.6%-ით გაიზარდა. ეს მონაცემი მნიშვნელოვნად აღემატება ბოლო სამი წლის ზრდას, რომელიც, საშუალოდ, 4.7%-ს შეადგენდა (Eurostat-ის მონაცემები). ამავედროულად, ევროკავშირთან იაპონიის ექსპორტიც 6.3%-ით გაიზარდა. ასეთი მნიშვნელოვანი მატება უფრო შესამჩნევია ბოლო წლებში იაპონიის ჯამური ექსპორტის შემცირების გათვალისწინებით.² ევროკავშირმა მოამზადა 2 კვლევა (2016 და 2018 წლებში) ევროკავშირსა და იაპონიას შორის სავაჭრო შეთანხმების დადებაზე, რომელთა მიხედვითაც, ამ შეთანხმების სრულად განხორციელების შემდეგ მხარეებს შორის ვაჭრობა შეიძლება 36 მილიარდი ევროთი გაიზარდოს. აქვე გასათვალისწინებელია, რომ 2020 და 2021 წლებში ევროკავშირსა და იაპონიას შორის ვაჭრობის მოცულობა კოვიდ-19-ის წინააღმდეგ მიღებული შეზღუდვების გამო მნიშვნელოვნად დაეცა. მოსალოდნელია, რომ უკრაინის ომს, რომელშიც ევროკავშირი და, ფაქტობრივად, მთელი მსოფლიო ირიბადაა ჩაბმული, 2022 წელს ვაჭრობაზე უარყოფითი გავლენა ექნება.

მინოდების საკითხი

ევროკავშირიდან იაპონიაში ექსპორტირებული საქონელი დიდწილად არის სამრეწველო პროდუქცია, ქიმიკატები, დანადგარები და კვების პროდუქტები. იაპონიაც, ფაქტობრივად, მსგავს პროდუქციას აწვდის ევროკავშირს, მხოლოდ იმ განსხვავებით, რომ ევროკავშირის მიერ მინოდებული საქონელი უფრო მეტ კვების პროდუქტს შეიცავს (დაახლ. 10%).³ სწორედ ევროკავშირის საექსპორტო პროდუქციის ამ კატეგორიის მოცულობა გაიზარდა ეკონომიკური პარტნიორობის გაფორმების შემდეგ. ზემოჩამოთვლილი პროდუქტები, ძირითადად, 4 სატრანსპორტო საშუალებით იგზავნება: საზღვაო, სარკინიგზო, საგზაო და საჰაერო. უახლოეს წარსულში რკინიგზა ტრანსპორტირების ყველაზე ნელ საშუალებად იყო მიჩნეული. თუმცა, ჩინეთისა და ევროკავშირის დამაკავშირებელი გზის ამოქმედების შედეგად, ტვირთის რკინიგზით ურუმჩიდან (აღმ. ჩინეთი) ცენტრალურ ევროპამდე (მაგ., პრალამდე) გადატანა უკვე 8 დღესლა საჭიროებს. სტრატეგიული და საერთაშორისო კვლევების ცენტრის 2018 წლის კვლევა⁴ აჩვენებს, რომ აღმოსავლეთ აზიისა და

¹ <https://trade.ec.europa.eu/doclib/press/index.cfm?id=2107>

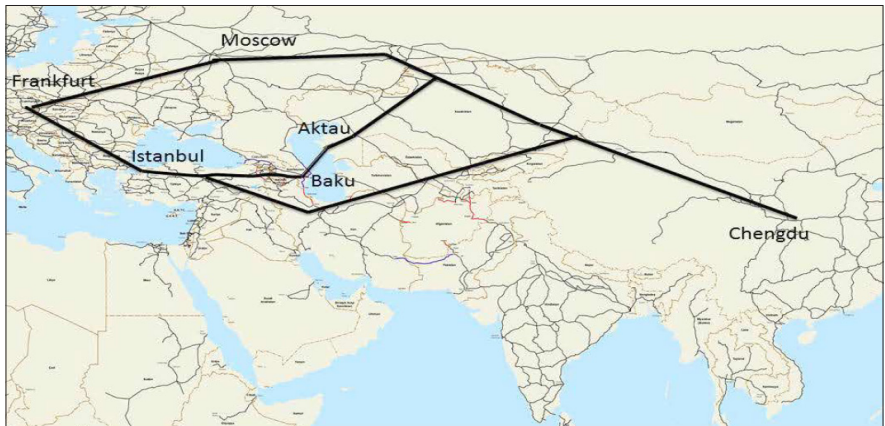
² <https://tradingeconomics.com/japan/exports-to-european-union>

³ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Japan-EU_%E2%80%93international_trade_in_goods_statistics#EU_and_Japan_in_world_trade_in_goods

⁴ <https://www.csis.org/analysis/rise-china-europe-railways>

ევროპის დამაკავშირებელ სარკინიგზო ტრანსპორტს დიდი პოტენციალი აქვს. აღსანიშნავია ასევე სამხრეთის დერეფნის როლი (რომელიც ცნობილია, ასევე, როგორც „სარტყლისა და გზის“ შუა კორიდორი), რომელიც ჩინეთს სამხრეთკავკასიის გავლით ევროპასთან აკავშირებს. ბევრს მიაჩნია, რომ ახლადწარმოქმნილი „შუა დერეფანი“ მომდევნო წლებში უფრო განვითარდება და კვების პროდუქტების ევროპულ მწარმოებლებს საშუალებას მისცემს გვერდი აუარონ რუსეთსა და მისი ინფრასტრუქტურის გამოყენებაზე დაწესებულ სანქციებს. აქვე აღსანიშნავია, რომ ამ დერეფანს მნიშვნელოვანი ინფრასტრუქტურული განვითარებაც ესაჭიროება.⁵ ეს საკითხი უფრო რელევანტური გახდება უკრაინაში რუსული აგრესიის დასრულების შემდეგ, რომლის გავლენაც მნიშვნელოვნად გაზრდის იმ ქვეყნების საქონლის ტრანსპორტირებისთვის შუა დერეფნის სარკინიგზო შესაძლებლობის გამოყენებაზე მოთხოვნას, რომლებიც რუსეთის წინააღმდეგ სანქციებს შეუერთდნენ.

ჩუკა 1. აღმოსავლეთ-დასავლეთის დამაკავშირებელი სამი დერეფანი



„სარტყლისა და გზის ინიციატივაში“ შემავალი სატრანსპორტო კორიდორები:

კორიდორი	ქვეყნები, რომლებსაც კორიდორები კვეთს	კომენტარი
ჩრდილოეთის კორიდორი	(1) ჩინეთი-რუსეთი-ბელარუსი-პოლონეთი-გერმანია (ტრანსციმბირული) (2) ჩინეთი-ყაზახეთი-რუსეთი-ბელარუსი-გერმანია	იოკოჰამა-ვლადივოსტოკი
შუა კორიდორი (სამხრეთ კავკასიის)	(3) ჩინეთი-ყაზახეთი-აზერბაიჯანი-საქართველო-თურქეთი-ცენტრალური და აღმოსავლეთი ევროპა (4) ჩინეთი-ყირგიზეთი-უზბეკეთი-თურქმენეთი-აზერბაიჯანი	
სამხრეთის კორიდორი	(5) ჩინეთი-ყირგიზეთი-უზბეკეთი-თურქეთი-ევროპა	

⁵ იხ. მე-3 გამოსახულება ბმულზე: <https://www.csis.org/analysis/rise-china-europe-railways>

ჩრდილოეთის დერეფანი (1) იაპონიისთვის ხელსაყრელია (იოკოჰამიდან ვლოდივოსტოკში საქონლის პირდაპირ გადატანა) ტრანსციმბირული რკინიგზა. აღსანიშნავია, რომ იაპონია ამ დერეფანს 2019 წლიდან იყენებს. საქონლის ამ გზით პოლონეთში ჩატანას 19 დღე სჭირდება. **ჩრდილოეთის დერეფანი (2)**, რომელიც ჩინეთს კვეთს, მიმზიდველია, რადგან ის გზას უკლის საბაჟო შემონმებას (ყაზახეთი, რუსეთი და ბელარუსი საბაჟო კავშირის წევრები არიან). აღსანიშნავია, რომ **შუა დერეფანს (სამხრეთ კავკასიის)**, როგორც უმოკლეს გზას იაპონიასა და ევროპას შორის, რეალური უპირატესობა აქვს. ამ დერეფნის გავლით პროდუქციის გადატანას მხოლოდ 15 დღე სჭირდება. ეს დერეფანი იაპონიისთვის უმარტივესი საშუალებაა სამხრეთ ევროპასთან, ხმელთაშუაზღვისპირეთთან, ახლო აღმოსავლეთსა და აფრიკასთან დასაკავშირებლად. ამ რეგიონებთან დაკავშირება იაპონიისთვის ძალიან მნიშვნელოვანია, რათა იქ წამყვან სავაჭრო პარტნიორად და ინვესტორად იქცეს. ამასთანავე, ევროპისა და მისი აღმოსავლელი პარტნიორების მიმართ რუსეთის პროვოკაციული ქმედებები ევროკავშირისა და იაპონიის ბიზნესურთიერთობებისთვის პოტენციური რისკის შემცველი იქნება. მიუხედავად იმისა, რომ სარკინიგზო ტრანსპორტს ევროპასა და აღმოსავლეთ აზიას შორის ჯამური გადასაზიდი ტვირთის მხოლოდ 1% გადააქვს, როგორც კვლევაშია ნახსენები, „განვითარება, მათ შორის, ახალი აეროპორტები აზიაში და ევროკავშირის სარკინიგზო ქსელის გაუმჯობესება, მომდევნო წლებში შესაძლოა დადებითად აისახოს რკინიგზის კონკურენტუნარიანობაზე“.

იაპონიას ევროპაში საქონლის გადასაზიდად 3 ალტერნატივა აქვს: 1) საქონლის გადაზიდვა ვლადივოსტოკის პორტამდე (რუსეთი) და შემდეგ ბელარუსამდე, აღმოსავლეთ, ცენტრალურ და ჩრდილოეთ ევროპამდე, ტრანსციმბირის რკინიგზის გავლით; 2) სამხრეთ ჩინეთის ზღვასა და ინდოეთის ოკეანეში, წითელი ზღვის, სუეცის არხისა და ხმელთაშუა ზღვის დამაკავშირებელი საზღვაო გზის გავლით; 3) ჩინეთზე გამავალი სარკინიგზო და საგზაო გზით, რომელიც ზემოხსენებულ დერეფნებს უკავშირდება (2), (3), (4) და (5). მნიშვნელოვანი მიღწევაა ისიც, რომ ევროპიდან აღმოსავლეთ აზიის მიმართულებით სარკინიგზო ტრანსპორტი მნიშვნელოვნად განვითარდა - მატარებელი დაახლოებით 11 დღეს ანდომებს ჰამბურგიდან ურიმჩიმდე (ჩინეთი), 36-45 დღესთან (2006 წელს იმავე მანძილზე მატარებლისთვის საჭირო დრო) და 28 დღესთან შედარებით, რომელიც იაპონიიდან ევროპის რომელიმე პორტამდე მისაღწევად საზღვაო ტრანსპორტს სჭირდება. საჭიროა საჰაერო-სატრანსპორტო გზების ათვისებაც, მათ შორის, სამხრეთ კავკასიის გავლით, რომელიც უმოკლესი მანძილია ხმელთაშუაზღვისპირეთის ევროპის ქვეყნებსა და იაპონიას შორის. საჰაერო ტრანსპორტი ზემოხსენებულ მიმართულებებზე გადატანილი ჯამური ტვირთის დაახლოებით 28-30%-ს შეადგენს.

მაშინ, როდესაც ჩინეთი ევროპის მიმართულებით აქტიურად ავითარებს სარკინიგზო კავშირებს და, 2020 წლის მონაცემების მიხედვით, ყოველწლიურად ამუშავებდა დაახლოებით 5000 სატვირთო მატარებელს, იაპონური კომპანიები ცდილობენ ჩინეთის „სარტყლისა და გზის ინიციატივის“ სახმელეთო გზების გამოყენებას და ევროპაში პროდუქციის რკინიგზის მეშვეობით გადაზიდვას. 2018 წელს Honda Motors-მა ბელგიაში საკუთარი პროდუქცია რკინიგზით დაახლოებით

17 დღეში გადაზიდა, რაც საზღვაო გზის გავლით ტვირთის გადაზიდვისთვის საჭირო დროზე ორჯერ ნაკლებია.⁶ ასავე აღსანიშნავია, რომ უზბეკეთს ჩინეთთან ყირგიზეთის გავლით დასაკავშირებლად ახალი რკინიგზის მშენებლობა სურს. თუ პროექტი წარმატებით განვითარდება, სამხრეთის დერეფნის შესაძლებლობები ავტომატურად გაიზრდება და ყაზახეთსა და სამხრეთ კავკასიას შორის უზბეკეთის, თურქმენეთისა და ტრანსკასპიური საბორნო გადასასვლელის გავლით ალტერნატიული გზა გაჩნდება.

ამჟამად აქტაუსა (ყაზახეთი) და ბაქოს პორტებს შეუძლიათ წლიურად 18 მილიონი ტონა ტვირთის მიღება და გადაგზავნა. თანამედროვე ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზას კი 17 მილიონი ტონა ტვირთის გადაზიდვა შეეძლება 2030 წლისთვის. რაც შეეხება სიჩქარეს, სრულად დატვირთული მატარებელი ჩინეთის ქალაქ სინძიანიდან ჩეხეთის დედაქალაქ პრაღამდე ჩასვლას შუა დერეფნის (3) და თურქეთში ბოსფორისა და დარდანელის წყალქვეშა გვირაბების გავლით 11-12 დღე ანდომებს. ეს გზა უფრო მოკლე და სწრაფია, ვიდრე ჩრდილოეთის დერეფნები (1) და (2), რომელთა გავლით მატარებელს ჰამბურგში ჩასასვლელად, შესაბამისად, 18 და 16 დღე ესაჭიროება.

სამომავლო პერსპექტივები

კოვიდ-19 პანდემიის დასრულებისა და მისგან გამონვეული უარყოფითი შედეგების დაძლევისთანავე, მომდევნო წლებში, იაპონიასა და ევროკავშირს შორის ვაჭრობის მნიშვნელოვანი სიჩქარით გაზრდაა მოსალოდნელი. სამხრეთ-აღმოსავლეთ აზიასა და ევროპას შორის ჯამური სავაჭრო მოცულობის ზრდასთან ერთად, ტვირთის გადაზიდვა საზღვაო გზებით უფრო მეტ დროს წაიღებს. სამხრეთ ჩინეთის ზღვაში გემების თავისუფალი მიმოსვლა და სუეცის არხსა და ორმუზის ყურეში არსებული უსაფრთხოების გამონვევები პრობლემური საკითხები იქნება, რომელთა უახლოეს მომავალში მოგვარება ვერ მოხერხდება. სახმელეთო გზების ათვისება, განსაკუთრებით კი, სარკინიგზო ტრანსპორტისთვის, მნიშვნელოვანი საკითხი იქნება იაპონიიდან (სამხრეთ-აღმოსავლეთ აზიიდან) ევროპაში ტვირთის უსაფრთხო და სწრაფი გადაზიდვისთვის.

ჩრდილოეთის დერეფანი იაპონიისთვის უკვე ათვისებული მარშრუტია ჩინეთის გვერდის ავლით ტვირთის გადასაზიდად. იოკოჰამიდან ვლადივოსტოკის პორტამდე და შემდეგ ჩრდილოეთის დერეფნის გავლით იაპონური საქონელი პოლონეთს 19 დღეში აღწევს. გასაკვირი არაა, რომ რუსეთსა და ევროკავშირს შორის დაძაბულობა და, განსაკუთრებით, რუსეთის ფედერაციის წინააღმდეგ ახლახან დაწესებული სანქციები კომპანიებისთვის სერიოზულ პოლიტიკურ რისკებსა და ბარიერებს შეიცავს. თუმცა აქვე აღსანიშნავია, რომ ჩრდილოეთის დერეფნის არსებობა დღემდე ძალზე საჭირო და ეკონომიკურად გამართლებულია. ამასთანავე, ისიც გასათვალისწინებელია, რომ არსებულ 3 სახმელეთო დერეფანს შორის უსწრაფესი და ყველაზე მიმზიდველი სამხრეთ კავკასიის დერეფანია. ეს

⁶ იხ.: <https://www.japantimes.co.jp/news/2018/10/15/business/japan-firms-try-chinas-belt-road-cargo-transport-europe/#.XkPTZ1UzaUk>

დერეფანი გადის ჩინეთს, ყაზახეთს, აზერბაიჯანს და შემდგომ, საქართველოსა და თურქეთის გავლით, ევროპას უერთდება. ამ დერეფნით ტვირთის გადაზიდვა ასევე შესაძლებელია ყირგიზეთის (ან ავღანეთის), თურქმენეთისა და აზერბაიჯანის გავლითაც. სატრანსპორტო კავშირი ევროპის გაერთიანების TRACECA-ს პროექტის (1994 წლიდან) ფარგლებში უკვე კარგადაა შესწავლილი. თითოეულ მონაწილე ქვეყანას ერთმანეთთან კარგი ურთიერთობები აკავშირებს. დერეფნის ფარგლებში არსებობს რამდენიმე თავისუფალი/სპეციალური ეკონომიკური ზონაც. ესენია: ყაზახეთში (აქთაუს პორტი), აზერბაიჯანსა (ბაქოს პორტი) და საქართველოში (ფოთისა და ანაკლიის პორტები). ასეთი ზონები მნიშვნელოვნად ამცირებს კორიდორის გავლით ტვირთის გადაზიდვისთვის საჭირო ადმინისტრაციულ ბარიერებთან დაკავშირებულ გადასახადებს. მეტიც, თურქეთის მთავრობამ უკვე გამოთქვა დიდი დაინტერესება ზემოაღნიშნული კორიდორის მნიშვნელობის გაზრდის მიმართ და მზადაა ნებისმიერ დაინტერესებულ მხარესთან თანამშრომლობით მოახდინოს ინვესტირება. თურქეთი უკვე ანარმობს მნიშვნელოვან ინფრასტრუქტურულ პროექტს ევროპასთან დასაკავშირებელი დერეფნის ყარსი-ედირნეს მონაკვეთის სიჩქარის გასაზრდელად და წყალქვეშა გზებისა და სარკინიგზო ხიდების გასაუმჯობესებლად.

შუა დერეფანი ევროკავშირისა და იაპონიისთვის ეფექტიანი ალტერნატივაა. პარტნიორებს შორის მზარდი ვაჭრობის ფონზე კორიდორის მნიშვნელობაც სწრაფად გაიზრდება. უპირატესობას ევროკავშირის პროექტ TRACECA-ს ფარგლებში მოცემული დერეფნის შექმნაში დიდხნიანი ჩართულობა წარმოადგენს. პროექტი, რომელიც კავკასიისა და შავი ზღვის ფართო რეგიონში ფუნქციონირებს, უმნიშვნელოვანესია ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელი დერეფნისთვის და მისი განხორციელება დამოკიდებულია დიდ ძალისხმევაზე, როგორცაა კანონმდებლობებისა და საბაჟო პროცედურების ჰარმონიზაცია, შეფასებითი კვლევები და ა.შ. ევროკავშირმა დიდი წვლილი შეიტანა დერეფნის შექმნაში, მათ შორის, კასპიის რეგიონში სარკინიგზო მიმოსვლის განვითარებისათვის. ასეთი პროექტის ჩინური „სარტყლისა და გზის ინიციატივისათვის“ სრული დაქვემდებარება არ იქნება არც ბრძნული და არც სამართლიანი. აქედან გამომდინარე, მიზანშეწონილი იქნება, თუ ევროკავშირი განაახლებს ცენტრალურ აზიასა და სამხრეთ კავკასიასთან თანამშრომლობის ინტერესს და ინვესტიციის გზით დერეფნის გასწვრივ თავისუფალი და მდგრადი ტრანზიტის განვითარებას შეუწყობს ხელს. იაპონიასა და ევროკავშირს ამ საკითხზე თანამშრომლობა შეუძლიათ. ანაკლიის ღრმანყოფილანი პორტის მშენებლობა შეიძლება იყოს ერთ-ერთი პროექტი, რომელიც იაპონიასა და ევროკავშირს შეუძლიათ ერთობლივად დააფინანსონ. ანაკლიის პორტი, რომელიც მშენებლობისთვის ახალი ტენდერის მოლოდინშია, შავ ზღვაზე უდიდესი ღრმანყოფილანი პორტი გახდება და აზიიდან ევროპისკენ ტვირთის გადაზიდვაში უმნიშვნელოვანეს როლს შეასრულებს, განსაკუთრებით, TEN-T-ის⁷ ქსელის შავ ზღვის რეგიონთან კავშირების გაუმჯობესებისთვის. ამ ეტაპზე, 4 პანევროპული დერეფანი არსებობს, რომელიც

⁷ <https://euneighbourseast.eu/news-and-stories/publications/eastern-partnership-indicative-ten-t-investment-action-plan/>

ევროპული სატრანსპორტო ქსელ TEN-T-ის მინიმუმ 4 დერეფანს აქვს წვდომა შავ ზღვასთან, ოდესის პორტის ჩათვლით. სხვა დერეფნები შავ ზღვას კონსტანცის (რუმინეთი), ბურგასის, ვარნის (ბულგარეთი) და სტამბოლის გავლით (თურქეთი) უკავშირდება. ზემოხსენებულ შუა კორიდორს მნიშვნელოვანი შესაძლებლობები აქვს საქართველოს შავ ზღვაზე არსებული პორტებით ყველა ამ ქალაქს დაუკავშირდეს. ასევე საინტერესოა ოდესისა (უკრაინა) და კლაიპედის (ლიტვა) პორტების დამაკავშირებელი სარკინიგზო გზებიც (ყოფილი PETra-ს მე-9 დერეფანი). ეს გზა უფრო კონკურენტუნარიანია, ვიდრე რუმინეთისა და ბულგარეთის შავი ზღვის პორტებზე გამავალი სატრანსპორტო კავშირი. დღეისათვის ძალზე წარმატებული „ვიკინგის“ სწრაფი სატვირთო მატარებელი ამ დერეფნის გავლით დადის. ამ გზით შესაძლებელი იქნება იაპონიიდან და ჩინეთიდან, შუა დერეფნის გამოყენებით, ბათუმიდან ან ფოთიდან ოდესამდე ტვირთის ბორნის მეშვეობით და შემდგომ – ცენტრალურ და ჩრდილოეთ ევროპამდე გადაზიდვა.

დასკვნის მაგიერ

იაპონიასა და ევროკავშირს შორის ვაჭრობის მოცულობის მოსალოდნელი ზრდის გამო ტვირთის გადასაზიდად საზღვაო გზების გამოყენება გართულდება. საკითხს ამწვავებს აღმოსავლეთ-წყნარი ოკეანის რეგიონსა და ევროპის დამაკავშირებელ საზღვაო გზებზე სატვირთო გემების რაოდენობის ზრდა. ასეთ სიტუაციაში სახმელეთო გზების განვითარება, განსაკუთრებით კი, სარკინიგზო კავშირები, ხელსაყრელი შესაძლებლობაა. ჩინეთის „სარტყლისა და გზის ინიციატივასა“ და ევროკავშირის TRACECA-ს პროექტს ზემოხსენებული სატრანსპორტო გზების განვითარებაში დიდი წვლილი მიუძღვის. შუა დერეფნის ათვისება, სამხრეთ კავკასიის გავლით, სისწრაფისა და დაბალი პოლიტიკური რისკების გათვალისწინებით, საუკეთესო ალტერნატივად გვევლინება.