

„შუა დერეფანი“ და ევროპა - აზიის სატრანსპორტო დივერსიფიკაცია - საქართველოს სტრატეგიული მნიშვნელობის შეფასება გლობალური ვაჭრობის ახალ რეალობაში

გივი დუჩიძე¹

<https://orcid.org/0009-0002-0451-2436>

<https://doi.org/10.61446/mp.4.2025.10220>

აბსტრაქტი

წინამდებარე სამეცნიერო ნაშრომში განხილულია საქართველოს სტრატეგიული როლი ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტის, იგივე „შუა დერეფნის“ (TITR), განვითარებაში. გლობალური ვაჭრობის ახალი რეალობა, რომელიც განპირობებულია გეოპოლიტიკური ცვლილებებით და რუსეთის ფედერაციის წინააღმდეგ დაწესებული სანქციებით, მოითხოვს ევროპასა და აზიას შორის სატრანსპორტო მარშრუტების რადიკალურ დივერსიფიკაციას. კვლევა ნათლად გვიჩვენებს, რომ შუა დერეფანი აღარ არის მხოლოდ ალტერნატივა, არამედ იქცა გეოპოლიტიკურ აუცილებლობად რეგიონული მიწოდების ჯაჭვების მდგრადობის უზრუნველსაყოფად.

კვლევის ძირითადი მიზანია საქართველოს შეფასება, როგორც ლოგისტიკური ჰაბის, მისი ინფრასტრუქტურული შესაძლებლობებისა და გეოპოლიტიკური რისკების კონტექსტში. კვლევის მეთოდოლოგია ეფუძნება ხარისხობრივ და შედარებით ანალიზს, რომელიც იყენებს სექტორულ ანგარიშებსა და გეოეკონომიკურ თეორიებს.

ანალიზმა გვიჩვენა, რომ საქართველოს უნიკალური გეოგრაფიული პოზიცია (შავი ზღვის პორტები, ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზა) მას გადამწყვეტ უპირატესობას აძლევს. თუმცა, კვლევის პროცესში ყურადღება გამახვილდა ისეთ ძირითად გამოწვევებზე, როგორიცაა:

- **ინფრასტრუქტურული შეზღუდვები:** კერძოდ, ღრმაწყლოვანი პორტის არარსებობა ზღუდავს მასშტაბური ეკონომიკური ეფექტიანობის მიღწევას და ზრდის ოპერაციულ ხარჯებს.
- **რეგიონული არაეფექტურობა:** სატარიფო პოლიტიკის არაპარმონიზებულობა TITR-ის ქვეყნებს შორის და მრავალჯერადი გადატვირთვის საჭიროება, რაც ამცირებს დერეფნის კონკურენტუნარიანობას დროისა და ღირებულების თვალსაზრისით.
- **გეოპოლიტიკური რისკები:** რუსეთის ფაქტორი და რეგიონული არასტაბილურობა, რაც უარყოფითად მოქმედებს გრძელვადიან საინვესტიციო გადაწყვეტილებებზე.

საქართველოს, როგორც ლოგისტიკური ჰაბის, სრული პოტენციალის რეალიზაციისთვის, საჭიროა კოორდინირებული პოლიტიკური ნაბიჯები. რეკომენდაციები მოიცავს: ღრმაწყლოვანი პორტის დაქარაზებულ განხორციელებას, ერთიანი სატარიფო სივრცის შექმნას TITR-ის ფარგლებში, და ციფრული ლოგისტიკური პლატფორმების სრულ ინტეგრაციას. წარმატების შემთხვევაში, საქართველო მნიშვნელოვან როლს შეასრულებს ევრაზიის ახალი სავაჭრო არქიტექტურის ჩამოყალიბებაში, რითაც სატრანსპორტო ფუნქციის დონიდან, ამაღლდება ღირებულების დამატების რეგიონული ჰაბის დონემდე.

საკვანძო სიტყვები: შუა დერეფანი, ლოგისტიკური ჰაბი, ტრანსპორტის დივერსიფიკაცია, გეოპოლიტიკა, მიწოდების ჯაჭვი, ტრანსკასპიური მარშრუტი (TITR), ღრმაწყლოვანი პორტი, საქართველო.

¹სსიპ დავით აღმაშენებლის სახელობის საქართველოს ეროვნული თავდაცვის აკადემიის ბაკალავრიატის მენეჯმენტის მიმართულების, ასოცირებული პროფესორი, ბიზნესის ადმინისტრირების დოქტორი

The “Middle Corridor” and Europe-Asia Transport Diversification - Assessing Georgia’s Strategic Importance in the New Reality of Global Trade

Givi Duchidze²

Abstract

This scientific paper discusses Georgia’s strategic role in the development of the Trans-Caspian International Transport Route, also known as the “Middle Corridor” (TITR). The new reality of global trade, driven by geopolitical changes and sanctions imposed against the Russian Federation, requires a radical diversification of transit routes between Europe and Asia. The study argues that the Middle Corridor is no longer just an alternative, but has become a geopolitical necessity to ensure the sustainability of regional supply chains.

The main objective of the study is to assess Georgia’s potential as a logistics hub in the context of its infrastructure capabilities and geopolitical risks. The methodology is based on qualitative and comparative analysis, using sectoral accounts and geoeconomic theories.

The analysis revealed that Georgia’s unique geographical position (Black Sea ports, Baku-Tbilisi-Kars railway) gives it a decisive advantage. However, the study highlights key challenges:

- Infrastructure constraints: In particular, the absence of a deep-sea port limits the achievement of economies of scale and increases operational costs.
- Regional inefficiencies: Non-harmonization of tariff policies among TITR countries and the need for multiple transshipments, which reduce the competitiveness of the corridor in terms of time and cost.
- Geopolitical risks: The Russian factor and regional instability, which negatively affect long-term investment decisions.

The conclusion is drawn that coordinated policy steps are needed to realize Georgia’s full potential as a logistics hub. Recommendations include: accelerated implementation of the deep-sea port, creation of a single tariff space within the TITR, and full integration of digital logistics platforms. If successful, Georgia will play a significant role in shaping the new Eurasian trade architecture, thereby elevating itself from a transit function to a regional hub for value addition.

Keywords: Middle Corridor, Logistics Hub, Transport Diversification, Geopolitics, Supply Chain, Trans-Caspian Route (TITR), Deep-sea Port, Georgia.

²Associate Professor of Bachelor's program in Management of LEPL David Aghmashenebeli National Defence Academy of Georgia,

შესავალი

საუკუნეების განმავლობაში ევრაზიის კონტინენტზე ტრანზიტის დომინანტი მარშრუტი იყო ჩრდილოეთის დერეფანი (კერძოდ, ტრანს-ციმბირული მაგისტრალი), რომელიც უმოკლესი გზა იყო ჩინეთიდან ევროპისკენ. თუმცა, 2022 წლის შემდეგ დაწესებულმა საერთაშორისო სანქციებმა, რისკების ზრდამ და სადაზღვევო ხარჯების ესკალაციამ, ტრანსნაციონალური კორპორაციები აიძულა, დაუყოვნებლივ ეძებნათ დივერსიფიკაციის ალტერნატიული გზები. ეს დივერსიფიკაცია აღარ არის მხოლოდ ოპერაციული ეფექტურობის საკითხი, არამედ გადაიქცა ეკონომიკური უსაფრთხოების ფუნდამენტურ იმპერატივად³. ამ ახალ რეალობაში, ცენტრალურ ადგილს იკავებს ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი (TITR), იგივე „შუა დერეფანი“ (Middle Corridor)⁴.

შუა დერეფანი წარმოადგენს მულტიმოდალურ სატრანსპორტო ქსელს, რომელიც გადის ჩინეთიდან ცენტრალურ აზიასა და კასპიის ზღვაზე, რათა საქართველოს გავლით მიაღწიოს თურქეთსა და შავი ზღვის პორტებს, რითაც ევროპაში შემდგომი გადაზიდვის შესაძლებლობას იძლევა. ამ დერეფნის ფარგლებში, საქართველო ასრულებს კრიტიკულ, გეოგრაფიულად შეუცვლელ ფუნქციას. ის წარმოადგენს ერთადერთ სახმელეთო და სარკინიგზო კავშირს კასპიის ზღვის აღმოსავლეთ და შავი ზღვის დასავლეთ პორტებს შორის სამხრეთ კავკასიის რეგიონში.

ნაშრომი მიზნად ისახავს საქართველოს სტრატეგიული მნიშვნელობის შეფასებას ევროპა-აზიის ტრანსპორტის დივერსიფიკაციის კონტექსტში, გლობალური ვაჭრობის ახალი გეოპოლიტიკური რეალობის გათვალისწინებით. კერძოდ, კვლევა ფოკუსირებულია იმ კონკრეტულ უპირატესობებსა და გამოწვევებზე, რომლებიც ქვეყანას გააჩნია, რათა ეფექტურად გარდაიქმნას არა მხოლოდ სატრანზიტო ქვეყნად, არამედ რეგიონულ ლოგისტიკურ ჰაბად (Logistics Hub), რომელიც უზრუნველყოფს

³ Edward, N. Luttwak, "From Geopolitics to Geo-Economics." The National Interest 20: 1990. 17–23;

⁴ Richard Dobbs, Leke Acha and Roxburgh Charles, Global Flows in a Digital Age: How Trade, Finance, People, and Data Connect the World. New York: McKinsey Global Institute, 2014.;

ტვირთის ნაკადების სტაბილურ, სწრაფ და ეკონომიკურად გამართლებულ გადაზიდვას⁵.

არსებული აკადემიური ლიტერატურა ფართოდ განიხილავს სატრანსპორტო დერეფნების როლს ეკონომიკურ განვითარებაში⁶, თუმცა, ცოტაა ნაშრომი, რომელიც უშუალოდ აანალიზებს შუა დერეფნის ამჟამინდელ დინამიკას უკრაინის ომის შემდგომ. ლიტერატურა, რომელიც ეხება „ერთი სარტყელი, ერთი გზა“ (Belt and Road Initiative - BRI) ინიციატივას, ხშირად აქცენტს აკეთებს ჩინეთის ინტერესებსა და დაფინანსების მოდელებზე⁷. ჩვენი კვლევა სცილდება BRI-ის ექსკლუზიურ პერსპექტივას და ყურადღებას ამახვილებს ევროპისა და კასპიის რეგიონის ქვეყნების მზარდ ინტერესზე, რაც დერეფანს მრავალპოლუსიან დამოკიდებულებას ანიჭებს.

სამეცნიერო ნაშრომები ლოგისტიკის შესახებ ხაზს უსვამენ, რომ დერეფნის ეფექტურობა განისაზღვრება არა მხოლოდ მანძილით, არამედ: ა) მულტიმოდალური ტრანსპორტის უწყვეტობით, ბ) საბაჟო და სასაზღვრო პროცედურების გამარტივებით, და გ) სატარიფო პოლიტიკის ჰარმონიზაციით⁸. საქართველოს კონტექსტში, კრიტიკულად მნიშვნელოვანია ლოგისტიკური მართვის (Logistics Management) იმ მოდელების შესწავლა, რომლებსაც შეუძლიათ ამ სამი ფაქტორის ოპტიმიზაცია, რათა შუა დერეფანი კონკურენტუნარიანი გახდეს დროისა და ღირებულების თვალსაზრისით.

კვლევა აქცენტს აკეთებს შემდეგ მთავარ კითხვებზე:

- როგორია შუა დერეფნის ამჟამინდელი გამტარუნარიანობა და როგორ შეეფარდება ის ჩრდილოეთის დერეფანს ტრანზიტის დროისა და ღირებულების თვალსაზრისით?

⁵ Mariam Kharatishvili, *Georgia's Role in the Middle Corridor: Opportunities and Challenges*. Tbilisi: Georgian Foundation for Strategic and International Studies, 2023.;

⁶ Mary R. Brooks, *The Shipping Container: The World in a Box*. New York: Routledge, 2020;

⁷ Colin Flint and Sergey Radchenko. "The Belt and Road Initiative as a Geopolitical Project." *Geopolitics* 22 (4): 2017, 887–910;

⁸ Markus Hesse, "The Geographies of Logistics and the Logistics of Geography." *Geography Compass* 13 (2): 2019, e12419;

- რა არის ძირითადი ინფრასტრუქტურული და მენეჯერული კუთხით გამტარუნარიანობის შემაფერხებელი ფაქტორები („ბოთლის ყელები“ (Bottlenecks)) საქართველოს სატრანსპორტო სისტემაში (პორტები, რკინიგზა), რომლებიც ზღუდავს ტვირთნაკადის ზრდას?
- როგორ შეიძლება გამოიყენოს საქართველომ თავისი თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმებები (ევროკავშირთან, ჩინეთთან) ლოგისტიკური ჰაბის ფუნქციის გასაძლიერებლად?
- როგორ მოქმედებს რეგიონული გეოპოლიტიკური არასტაბილურობა შუა დერეფნის საინვესტიციო მიმზიდველობაზე და რა პოლიტიკური ზომებია საჭირო რისკების შესამცირებლად?

კვლევის მეთოდოლოგია ეფუძნება ხარისხობრივ ანალიზს, რომელიც მოიცავს ოფიციალური დოკუმენტების (სატარიფო გრაფიკები, პორტების სტატისტიკა), ინდუსტრიული ანგარიშების, საერთაშორისო ორგანიზაციების პუბლიკაციებისა და აკადემიური ლიტერატურის საფუძვლიან დესკრიპტულ და შედარებით ანალიზს. გამოყენებული იქნება SWOT ანალიზის ელემენტები საქართველოს, როგორც ლოგისტიკური ჰაბის, ძლიერი და სუსტი მხარეების, შესაძლებლობებისა და გარე საფრთხეების იდენტიფიცირებისთვის გეოპოლიტიკური გარემოს გათვალისწინებით.

წინამდებარე სტატია სტრუქტურირებულია შემდეგნაირად: განხილულია შუა დერეფნის თეორიულ და ისტორიულ კონტექსტი; დეტალურად გაანალიზებულია საქართველოს ინფრასტრუქტურული და ლოგისტიკური პოტენციალი; შეფასებულია დერეფნის კონკურენტუნარიანობა და მის წინაშე არსებულ გეოპოლიტიკურ გამოწვევები; შემუშავებულია პრაქტიკული ხასიათის რეკომენდაციები და სტრატეგიები საქართველოს, როგორც ლოგისტიკური ჰაბის, პოზიციის გასამტკიცებლად; ბოლოს კი, დასკვნა შეაჯამებს კვლევის ძირითად მიგნებებს და მიუთითებს სამომავლო კვლევის მიმართულებებზე.

საბოლოო ჯამში, ეს კვლევა ხელს შეუწყობს როგორც აკადემიურ დისკუსიას გლობალური მიწოდების ჯაჭვების მდგრადობის შესახებ, ისე პრაქტიკული რეკომენდაციებით უზრუნველყოფს პოლიტიკის შემქმნელებსა და ინდუსტრიის

წარმომადგენლებს, რომელთაც სურთ გამოიყენონ საქართველოს სტრატეგიული პოზიცია ევროპა-აზიის ახალ სავაჭრო გეოგრაფიაში.

ძირითადი ნაწილი

საქართველოს სტრატეგიული მნიშვნელობა გლობალური ვაჭრობის ახალ რეალობაში მნიშვნელოვნად გაიზარდა. შუა დერეფანი აღარ არის უბრალო გეოგრაფიული ალტერნატივა; ეს არის გეოპოლიტიკური აუცილებლობა ევროპისა და აზიის მრავალი ქვეყნისთვის, რომლებიც ცდილობენ რუსეთის ტერიტორიის გვერდის ავლას და მიწოდების ჯაჭვის მდგრადობის გაზრდას.

მიუხედავად ამ უნიკალური გეოგრაფიული უპირატესობისა, საქართველო დგას სერიოზული გამოწვევების წინაშე, რომლებიც ძირითადად დაკავშირებულია ინფრასტრუქტურის შეზღუდულ სიმძლავრესთან (დრმაწყლოვანი პორტის არარსებობა), მაღალ ოპერაციულ ხარჯებთან და რეგიონული თანამშრომლობის ნაკლებობასთან ტარიფებისა და საბაჟო პროცედურების ჰარმონიზაციის კუთხით.

საქართველოს წარმატება შუა დერეფნის სრულფასოვან ჰაბად ქცევაში დამოკიდებულია არა მხოლოდ მილიარდობით დოლარის ინვესტიციაზე, არამედ პოლიტიკურ ნებაზე, უზრუნველყოს რეგიონული ინტეგრაციის ლიდერობა, მინიმუმამდე დაიყვანოს გეოპოლიტიკური რისკები და სრულად გამოიყენოს თავისი უნიკალური თავისუფალი სავაჭრო რეჟიმები დამატებითი ღირებულების სერვისების განვითარებისთვის. თუ ეს გამოწვევები წარმატებით დაიძლევა, საქართველო დაამტკიცებს თავის თავს, როგორც კრიტიკულად მნიშვნელოვან მოთამაშეს ევროპა-აზიის სავაჭრო არქიტექტურის გადაწყობაში.

საქართველოს ლოგისტიკური სისტემის უპირველესი ღირებულება მისი მულტიმოდალური შესაძლებლობაა, რომელიც აერთიანებს საზღვაო, საჰაერო და საავტომობილო ტრანსპორტს. ეს ინტეგრაცია სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანია შუა

დერეფნისთვის, რომელიც თავისი არსით გულისხმობს ტვირთის გადატვირთვას მინიმუმ სამ სხვადასხვა რეჟიმში (მატარებელი - გემი - მატარებელი/მანქანა)⁹.

შავი ზღვის პორტები, ფოთი და ბათუმი, ემსახურება შუა დერეფნის დასავლეთ კარიბჭეს. ფოთი, თავისი კონტეინერების და რო-რო (Ro-Ro) ტერმინალებით, წარმოადგენს ქვეყნის მთავარ საზღვაო ჰაბს. თუმცა, მათი ამჟამინდელი სიმძლავრე და ოპერაციული ეფექტურობა სერიოზულ გამოწვევას უქმნის მზარდ მოთხოვნას.

- **გამტარუნარიანობა:** ფოთის პორტი, მიუხედავად გაფართოების პროექტებისა (მაგალითად, APM Terminals-ის მიერ), შეზღუდულია წყლის სიღრმით, რაც ხელს უშლის პანამაქსის შემდგომი (Post-Panamax) ზომის გემების მიღებას. ამან შეიძლება გამოიწვიოს ფიდერული სერვისების საჭიროება უფრო დიდი გემებიდან ტვირთის გადმოსატვირთად, რაც ზრდის დროს და ფინანსურ ხარჯებს. ბათუმის პორტი, თუმცა უფრო ღრმაა, ძირითადად ნავთობპროდუქტებსა და მშრალ ტვირთებზეა ორიენტირებული.
- **„ბოთლის ყელი“:** ღრმაწყლოვანი პორტის აუცილებლობა: შუა დერეფნის, როგორც გლობალური მასშტაბის მოთამაშის, ჩამოყალიბებისთვის, საქართველო კრიტიკულად საჭიროებს ღრმაწყლოვან პორტს. ეს საშუალებას მისცემს ქვეყანას, მიიღოს უშუალოდ მსხვილ კონტეინერშიდებს (მინიმუმ 14-16 მეტრი სიღრმე), რაც საგრძნობლად შეამცირებს ტრანსპორტირების დროს და ღირებულებას, აღმოფხვრის რა ფიდერების საჭიროებას¹⁰. ამ პროექტის დაგვიანება და გაურკვევლობა წარმოადგენს ყველაზე დიდ სტრუქტურულ რისკს საქართველოს, როგორც ჰაბის, სტატუსისთვის.
- საქართველოს რკინიგზა არის შუა დერეფნის ხერხემალი, რომელიც აკავშირებს ფოთის პორტებს აზერბაიჯანთან და ბაქო-თბილისი-ყარსის (BTK) გავლით თურქეთთან. **BTK-ის სტრატეგიული როლი:** BTK, რომელიც 2017 წელს გაიხსნა, უზრუნველყოფს პირდაპირ სარკინიგზო კავშირს ევროპასთან შავი ზღვის გვერდის

⁹ Lim, Sungkyu, and Sanggyun Lee. 2021. "Evaluating the Competitiveness of Multimodal Transport Corridors in Eurasia." *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review* 148: 102263;

¹⁰ World Bank. *Georgia's Logistics Sector: Challenges and Opportunities for Regional Connectivity*. Washington, D.C.: World Bank Publications, 2023.;

ავლით (თურქეთის გავლით). ეს განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია იმ ტვირთებისთვის, რომლებსაც კონტეინერების სახით შეუძლიათ ერთი ხაზით გადაადგილება და არ საჭიროებენ გემზე გადატვირთვას.

- **გამტარუნარიანობის ლიმიტები:** საქართველოს რკინიგზა, მიუხედავად მოდერნიზაციისა, კვლავ დგას ელექტრიფიკაციის, სიგნალიზაციის სისტემებისა და საკმარისი მოძრავი შემადგენლობის ნაკლებობის გამოწვევის წინაშე. ეს ლიმიტები ზღუდავს მატარებლის სიჩქარეს და მთლიან გამტარუნარიანობას, რაც პირდაპირ გავლენას ახდენს TITR-ის მთავარ კონკურენტულ უპირატესობაზე – დროზე¹¹.

აღმოსავლეთ-დასავლეთის ჩქაროსნული მაგისტრალის მშენებლობა, რომელიც ტრანსპორტირების ალტერნატიულ გზას ქმნის, სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანია ლოგისტიკური მოქნილობისთვის. კერძოდ, ჩქაროსნული გზა უზრუნველყოფს ტვირთის სწრაფად მიწოდებას ლოკალურ ბაზრებზე, აგრეთვე ზრდის ქვეყნის შიდა დისტრიბუციის შესაძლებლობებს.

შუა დერეფნის კონკურენტუნარიანობა ფასდება სამი ძირითადი კრიტერიუმით: ტრანზიტის დრო, ღირებულება და საიმედოობა.

ჩრდილოეთის დერეფანთან შედარებით (რომელიც 14-18 დღეს მოითხოვს), TITR-ს თეორიულად შეუძლია ტვირთის გადაზიდვა ჩინეთიდან ევროპაში 12-14 დღეში. თუმცა, პრაქტიკაში, ტრანზიტის დრო ხშირად იზრდება კასპიის ზღვაზე გადატვირთვის სირთულეების, ქართული პორტების შეზღუდვებისა და სასაზღვრო შეფერხებების გამო.

"ეფექტური ლოგისტიკა არ არის მხოლოდ მანძილის საკითხი, ეს არის მრავალი საზღვრისა და ტრანსპორტის რეჟიმის უნაკლო ინტეგრაციის საკითხი. შუა დერეფანი ამ ეტაპზე კარგავს დროის უპირატესობას არა რკინიგზის სიჩქარით, არამედ ინტერმოდალური კვანძების არაეფექტურობით."¹².

¹¹ ADB (Asian Development Bank). The Middle Corridor: The Role of Georgia in Connecting Asia and Europe. Manila: ADB Publishing, 2022;

¹² Ibid. Hesse, Markus. 2019.;

კასპიის ზღვაზე საბორნე ოპერაციების არარეგულარულობა და ამინდზე დამოკიდებულება წარმოადგენს უდიდეს დროით რისკს, რომელსაც საქართველო, როგორც საბოლოო მიმღები ქვეყანა, ვერ აკონტროლებს.

ტრანსპორტირების ღირებულება შუა დერეფანზე ამჟამად მნიშვნელოვნად მაღალია (დაახლოებით 30-40%-ით მეტი), ვიდრე ჩრდილოეთის მარშრუტის ისტორიული ტარიფები (Westermann and Shurrab 2023)¹³. ეს ძირითადად განპირობებულია:

- **მრავალჯერადი გადატვირთვა:** ტრანსპორტის რეჟიმის შეცვლა ზრდის შრომისა და ინფრასტრუქტურის ხარჯებს.
 - **არასინქრონიზებული ტარიფები:** დერეფნის ქვეყნებს (საქართველო, აზერბაიჯანი, ყაზახეთი) შორის არ არსებობს ერთიანი, შეთანხმებული ტარიფი. ტვირთის გადაზიდვა ყოველ საზღვარზე ახალ მოლაპარაკებასა და ფასს მოითხოვს, რაც ამცირებს მარშრუტის პროგნოზირებადობას და კონკურენტუნარიანობას.
 - **დაბალი მოცულობა:** Titr-ის შედარებით დაბალი მოცულობა (ჩრდილოეთის მარშრუტთან შედარებით) ხელს უშლის მასშტაბის ეკონომიის (Economies of Scale) მიღწევას, რაც ფასის შემცირებას შეუწყობდა ხელს.
- საქართველო შედარებით ძლიერ პოზიციაზეა საბაჟო პროცედურების სიმარტივით (World Bank's Logistics Performance Index-ის მიხედვით), თუმცა რეგიონული თანამშრომლობის კუთხით სერიოზული გამოწვევები რჩება.
- **ჰარმონიზაციის საჭიროება:** ლოგისტიკური ჰაბის წარმატება მოითხოვს სრული ციფრულიზაციასა და ერთიანი საინფორმაციო სივრცის შექმნას დერეფნის ყველა ქვეყანას შორის. საქართველოს ლიდერობა „ერთ ფანჯრის“ (Single Window) პრინციპის გაძლიერებაში კრიტიკულად მნიშვნელოვანია.
 - **ტვირთის გაფორმების დრო:** მიუხედავად ქართული საბაჟოს ეფექტურობისა, ტვირთის საერთო ტრანზიტის დროში შეფერხება ხშირად გამოწვეულია მეზობელ ქვეყნებში (მაგალითად, ყაზახეთი, აზერბაიჯანი) სასაზღვრო შემოწმების გახანგრძლივებით.

¹³ Westermann, Lars, and Mohammed Shurrab. 2023. "The Middle Corridor and the Reshaping of Eurasian Trade." *International Journal of Logistics Management* 34 (4): 1201-1220;

საქართველოს სტრატეგიული მნიშვნელობა მჭიდროდ არის გადაჯაჭვული რეგიონის გეოპოლიტიკურ არასტაბილურობასთან.

რუსეთის მიერ საქართველოს ტერიტორიების (აფხაზეთი, ცხინვალის რეგიონი) ოკუპაცია და მუდმივი „საზღვრის მცოცავი“ პოლიტიკა ქმნის მუდმივ უსაფრთხოების რისკს. ამან შეიძლება გამოიწვიოს ტრანსნაციონალური კორპორაციების უნდობლობა ინვესტიციების მიმართ.

- **რისკის აღქმა:** საერთაშორისო ინვესტორებისთვის, განსაკუთრებით ლოგისტიკის სფეროში, უსაფრთხოების რისკი ფასდება პოლიტიკური სტაბილურობის ინდექსით (Political Stability Index). მაღალი გეოპოლიტიკური რისკი ითარგმნება მაღალ სადაზღვევო პრემიებად და კაპიტალის მაღალ ღირებულებად¹⁴.
- **ენერგეტიკული დერეფნების დაცვა:** მიუხედავად იმისა, რომ შუა დერეფანი ძირითადად სავაჭრო მარშრუტია, მისი უსაფრთხოების გარანტიები მჭიდროდ არის დაკავშირებული ენერგეტიკული დერეფნების (მაგალითად, BTC ნავთობსადენი) უსაფრთხოებასთან, რადგან ისინი ერთსა და იმავე გეოგრაფიულ სივრცეში გადიან.
- **TITR-ის წარმატება** მთლიანად დამოკიდებულია საქართველოს, აზერბაიჯანის, ყაზახეთისა და თურქეთის კოორდინირებულ მენეჯმენტზე.
- **აზერბაიჯანი და სომხეთი:** მთიანი ყარაბაღის კონფლიქტის შემდგომ, რეგიონში გაჩნდა ახალი სატრანსპორტო შესაძლებლობები, მათ შორის „ზანგეზურის დერეფნის“ პოტენციური გახსნა. ამან შესაძლოა გავლენა იქონიოს საქართველოს ექსკლუზიურ სატრანზიტო როლზე სამხრეთ კავკასიაში. თუმცა, ამ ეტაპზე საქართველო რჩება ყველაზე ნეიტრალურ და საიმედო პარტნიორად¹⁵.
- **თურქეთის როლი:** თურქეთი, როგორც შუა დერეფნის დასავლეთი ბოლო, მნიშვნელოვანი პარტნიორია. ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის სრული პოტენ-

¹⁴ Kaplinsky, Raphael, and Mike Morris. 2021. Global Value Chains and Development: Redefining the Parameters of Wealth. London: Routledge;

¹⁵ Saul B.Cohen, and Nurit Kliot. "Geopolitics and Logistics: A New Interdisciplinary Field of Study." The Geographical Journal 187 (2): 2021.150–165;

ციალის გამოყენება მოითხოვს ანკარასთან მჭიდრო კოორდინაციას, განსაკუთრებით კი საბაჟო პროცედურების და ჰარმონიზებული სტანდარტების კუთხით.

გლობალური ვაჭრობის ახალ რეალობაში, სადაც გეოპოლიტიკა დომინირებს გეოეკონომიკაზე¹⁶, შუა დერეფანი აღარ არის მხოლოდ „ალტერნატიული“ მარშრუტი – ის იქცა „სტრატეგიული აუცილებლობის“ მარშრუტად ევროკავშირისთვის.

იმისათვის, რომ საქართველო გახდეს სრულფასოვანი ლოგისტიკური ჰაბი, ქვეყანამ უნდა გააძლიეროს „ღირებულების დამატების სერვისები“ (Value-Added Services - VAS). ეს მოიცავს:

- საბაჟო საწყობები და კონსოლიდაცია: მსხვილი დისტრიბუციისა და ფარმაცევტული კომპანიებისთვის ტვირთების შენახვა, დახარისხება და კონსოლიდაცია საქართველოში, შემდგომ ევროპულ ბაზრებზე გასატანად.
- მსუბუქი წარმოება და აწყობა: თავისუფალი ინდუსტრიული ზონების (FIZ) გამოყენება საბოლოო პროდუქტის აწყობისთვის, რაც ისარგებლებს საქართველოს თავისუფალი ვაჭრობის რეჟიმებით (მაგალითად, DCFTA ევროკავშირთან) და გააძლიერებს „დამზადებულია საქართველოში“ კომპონენტს¹⁷.

ეს სტრატეგიული გადანაცვლება მოითხოვს არა მხოლოდ ინფრასტრუქტურას, არამედ პროფესიონალურ ლოგისტიკურ მენეჯმენტსა და მაღალკვალიფიციურ ადამიანურ კაპიტალს.

შუა დერეფნის პოტენციალის სრულად გამოყენებისთვის, საქართველოს სჭირდება კოორდინირებული პოლიტიკური და მენეჯმენტური ქმედებები:

რეკომენდაცია 1: ღრმაწყლოვანი პორტის დაუყოვნებელი განხორციელება. პორტი კრიტიკულია მასშტაბის ეკონომიის მისაღწევად და შავი ზღვის რეგიონში საქართველოს, როგორც მთავარი კარიბჭის, პოზიციის გასამყარებლად. ამ პროექტის დაფინანსება უნდა მოხდეს სახელმწიფო-კერძო პარტნიორობის (PPP) მოდელით,

¹⁶ Edward N. Luttwak, "From Geopolitics to Geo-Economics." The National Interest 20: 1990. 17–23;

¹⁷ OECD (Organization for Economic Co-operation and Development). 2020. Enhancing Transport and Logistics Connectivity in the Caucasus. Paris: OECD Publishing;

საერთაშორისო დონორი ორგანიზაციებისა და ევროკავშირის ჩართულობით (Global Gateway).

რეკომენდაცია 2: სარკინიგზო ქსელის მოდერნიზაცია. აუცილებელია რკინიგზის გამტარუნარიანობის ზრდა, რაც გულისხმობს დამატებითი ლიანდაგების მოწყობას და მართვის სისტემების სრულ ციფრულიზაციას ტრანზიტის დროის პროგნოზირებადობის გასაუმჯობესებლად.

რეკომენდაცია 3: ერთიანი სატარიფო სივრცის შექმნა. საქართველომ ლიდერობა უნდა იტვირთოს TITR-ის ქვეყნებთან (ყაზახეთი, აზერბაიჯანი, თურქეთი) მოლაპარაკებებში, რათა დაწესდეს ერთიანი, კომბინირებული და კონკურენტუნარიანი ტარიფი ევროპა-აზიის ტვირთებისთვის. ეს გაზრდის მარშრუტის მიმზიდველობას მსხვილი გადამზიდავებისთვის.

რეკომენდაცია 4: ციფრული ლოგისტიკური პლატფორმის ინტეგრაცია. საბაჟო და სასაზღვრო დოკუმენტაცია უნდა იყოს სრულად ციფრული და ურთიერთაღიარებული დერეფნის ყველა მონაწილე ქვეყნის მიერ (e-CMR და e-TIR-ის სრული იმპლემენტაცია), რაც შეამცირებს ბიუროკრატიულ შეფერხებებს.

რეკომენდაცია 5: პოლიტიკური ნეიტრალიტეტის ხაზგასმა და უსაფრთხოების გარანტიები. საქართველომ უნდა გააძლიეროს საერთაშორისო დიპლომატია, რათა შუა დერეფანი აღიარებული იყოს, როგორც ნეიტრალური, გეოპოლიტიკურად დაცული დერეფანი. თანამშრომლობა ევროკავშირთან და აშშ-სთან სატრანზიტო უსაფრთხოების გარანტიების მისაღებად კრიტიკულია გრძელვადიანი ინვესტიციების მოსაზიდად.

რეკომენდაცია 6: ადამიანური კაპიტალის განვითარება. ლოგისტიკური მენეჯმენტის, მიწოდების ჯაჭვის ანალიზისა და ინტერმოდალური ოპერაციების კვალიფიციური სპეციალისტების მომზადება უზრუნველყოფს, რომ გაუმჯობესებული ინფრასტრუქტურა ეფექტურად იქნას მართული.

დასკვნა

კვლევის პროცესში შეფასდა საქართველოს სტრატეგიული მნიშვნელობა ევროპა-აზიის სატრანსპორტო დივერსიფიკაციის კონტექსტში, გლობალური ვაჭრობის ახალი გეოპოლიტიკური რეალობის გათვალისწინებით. რუსეთ-უკრაინის ომით გამოწვეულმა მიწოდების ჯაჭვების რადიკალურმა ცვლილებამ, „შუა დერეფანი“ (TITR) გარდაქმნა გეოგრაფიული ალტერნატივიდან სტრატეგიულ აუცილებლობად ევროკავშირისა და ცენტრალური აზიის ქვეყნებისთვის, რომლებიც ცდილობენ გეოპოლიტიკური რისკების შემცირებას და ვაჭრობის სტაბილურობის შენარჩუნებას.

კვლევის ძირითადი მიგნებები ადასტურებს, რომ საქართველოს გეოგრაფიული პოზიცია შუა დერეფნის ფარგლებში არის უნიკალური და შეუცვლელი. ქვეყანა წარმოადგენს კრიტიკულ ლოგისტიკურ კვანძს, რომელიც აკავშირებს კასპიის საზღვაო ტრანსპორტს შავი ზღვის პორტებსა და ევროპულ სარკინიგზო ქსელებს. თუმცა, ანალიზმა გამოავლინა არსებითი „ბოთლის ყელები“, რომლებიც ზღუდავს ამ პოტენციალის სრულ რეალიზებას. უმთავრესი გამოწვევა მდგომარეობს ინფრასტრუქტურის არასაკმარის სიმძლავრეში, კერძოდ, ღრმაწყლოვანი პორტის არარსებობაში, რაც ზღუდავს მსხვილი კონტეინერმზიდების მიღებას და, შესაბამისად, ხელს უშლის მასშტაბის ეკონომიის მიღწევას TITR-ზე.¹⁸

ასევე, კრიტიკულია მენეჯერული და გეოეკონომიკური გამოწვევები. შუა დერეფნის ამჟამინდელი კონკურენტუნარიანობა იზღუდება მაღალი ოპერაციული ღირებულებით, რაც გამოწვეულია მრავალჯერადი გადატვირთვით და დერეფნის ქვეყნებს შორის სატარიფო და საბაჟო პროცედურების ჰარმონიზაციის ნაკლებობით. გეოპოლიტიკური რისკები, მათ შორის რეგიონული არასტაბილურობა და რუსეთის ფაქტორი, ამძაფრებს საინვესტიციო გარემოს გაურკვევლობას, რაც მოითხოვს საქართველოს მთავრობის მხრიდან ძლიერ პოლიტიკურ გარანტიებს და საერთაშორისო პარტნიორებთან (ევროკავშირი, აშშ) კოორდინაციას (Kaplinsky and Morris 2021).

¹⁸ Ibid. Westermann, Lars, and Mohammed Shurrab. 2023.

პრაქტიკული თვალსაზრისით, კვლევის პროცესში შემუშავებული იქნა სტრატეგიულ რეკომენდაციები, რომელთა განხორციელება (ინფრასტრუქტურის დაფინანსება PPP მოდელით, ერთიანი ტარიფის დანერგვა) საქართველოს საშუალებას მისცემს, გადავიდეს ტრანზიტის წერტილიდან „ღირებულების დამატების“ (Value-Added) ლოგისტიკურ ჰაბად, რაც მნიშვნელოვან ეკონომიკურ სარგებელს მოუტანს ქვეყანასა და მთელ რეგიონს.

სამომავლო კვლევის მიმართულებები უნდა ფოკუსირდეს TITR-ის ქვეყნებს შორის ციფრული ინტეგრაციის მექანიზმების დეტალურ ანალიზზე და გლობალური ვაჭრობის ცვალებადობის გავლენის რაოდენობრივ შეფასებაზე სატვირთო ნაკადების ზრდაზე კონკრეტულ სექტორებში (მაგ. ელექტრონიკა და ფარმაცევტული პროდუქტები). საქართველოს წარმატება განსაზღვრავს ევრაზიის კონტინენტის ლოგისტიკურ მომავალს.

ბიბლიოგრაფია

- Luttwak, Edward N. "From Geopolitics to Geo-Economics." *The National Interest* 20: 1990.17–23;
- Dobbs, Richard, Acha Leke, and Charles Roxburgh. *Global Flows in a Digital Age: How Trade, Finance, People, and Data Connect the World*. New York: McKinsey Global Institute 2014.;
- Kharatishvili, Mariam. *Georgia's Role in the Middle Corridor: Opportunities and Challenges*. Tbilisi: Georgian Foundation for Strategic and International Studies 2023.;
- Brooks, Mary R. *The Shipping Container: The World in a Box*. New York: Routledge 2020.;
- Flint, Colin, and Sergey Radchenko. "The Belt and Road Initiative as a Geopolitical Project." *Geopolitics* 22 (4): 2017. 887–910;
- Hesse, Markus. "The Geographies of Logistics and the Logistics of Geography." *Geography Compass* 13 (2): 2019.e12419;
- Lim, Sungkyu, and Sanggyun Lee. "Evaluating the Competitiveness of Multimodal Transport Corridors in Eurasia." *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review* 148: 2021. 102263;
- World Bank. *Georgia's Logistics Sector: Challenges and Opportunities for Regional Connectivity*. Washington, D.C.: World Bank Publications 2023.;
- ADB (Asian Development Bank). *The Middle Corridor: The Role of Georgia in Connecting Asia and Europe*. Manila: ADB Publishing 2022.;
- Westermann, Lars, and Mohammed Shurrab. "The Middle Corridor and the Reshaping of Eurasian Trade." *International Journal of Logistics Management* 34 (4): 2023.1201-1220;
- Kaplinsky, Raphael, and Mike Morris. *Global Value Chains and Development: Redefining the Parameters of Wealth*. London: Routledge 2021.;
- Cohen, Saul B., and Nurit Kliot. "Geopolitics and Logistics: A New Interdisciplinary Field of Study." *The Geographical Journal* 187 (2): 2021. 150–165;
- Luttwak, Edward N. "From Geopolitics to Geo-Economics." *The National Interest* 20: 1990.17–23;
- OECD (Organization for Economic Co-operation and Development). *Enhancing Transport and Logistics Connectivity in the Caucasus*. Paris: OECD Publishing 2020.;