National Endowment for Democracy
Supporting freedom around the world

ლევან მიქელაძის სახელობის ფონდი
THE LEVAN MIKELADZE FOUNDATION

დეკემბერი, 2023

პროექტი: „ნდობის აღდგენა ქართველებსა და აფხაზებს შორის“

ვახტანგ ჭარაია

აფხაზეთზე გამავალი რკინიგზის მნიშვნელობა საქართველოს სატრანზიტო კონკურენტუნარიანობისთვის[1]

რეზიუმე

წინამდებარე პოლიტიკის დოკუმენტი მიზნად ისახავს აფხაზეთის რკინიგზის როლის განსაზღვრას ქართული სარკინიგზო სისტემის სატრანზიტო კონკურენტუნარიანობის კონტექსტში. ნაშრომში განხილულია ისეთი მნიშვნელოვანი საკითხები, როგორიცაა: აფხაზეთის რკინიგზის როლი საბჭოთა საქართველოს რკინიგზაში და მისი გამტარუნარიანობის ასპექტები; ამავე რკინიგზის როლი „ერთი გზა - ერთი სარტყლისა“ და „ახალი აბრეშუმის გზის“ რეგიონული პროგრამების რეალიზაციაში; რა გავლენას მოახდენს აფხაზეთზე გამავალი რკინიგზა საქართველოს სატრანზიტო პოტენციალზე კონფლიქტის სრული ან/და ნაწილობრივი ტრანსფორმაციის პირობებში; რჩევები საქართველოს ხელისუფლების და სხვა. დოკუმენტი ეყრდნობა ექსპერტულ შეფასებებსა და ოფიციალურ წყაროებს.

შესავალი

საუბრები საქართველოს მრავალწახნაგოვან ჰაბად ქცევისა და, შესაბამისად, კონკურენტუნარიან ქვეყნად ჩამოყალიბების შესახებ მარადიულია. თეორიულად, საქართველოს, თავისი გეოპოლიტიკური მდებარეობიდან გამომდინარე, მართლაც შესწევს უნარი მოირგოს: ფინანსური ან/და ტექნოლოგიური ან/და ტურისტული ან/და საგანმანათლებლო ან/და ენერგეტიკული ან/და სატრანზიტო ან/და კიდევ სხვა რომელიმე დარგის მაღალკონკურენტუნარიანი ცენტრის როლი. ამით მოახერხებს საქართველო 25-მილიარდიანი ეკონომიკის

[1] ნაშრომი მომზადდა ლევან მიქელაძის სახელობის ფონდის მიერ განხორციელებული პროექტის „ნდობის აღდგენა ქართველებსა და აფხაზებს შორის“ ფარგლებში. ნაშრომში მოყვანილი არგუმენტები და მოსაზრებები ავტორისეულია და შეიძლება არ ემთხვეოდეს ფონდის პოზიციას.

მნიშვნელოვან გაზრდას,[2] უმუშევრობის თითქმის 20-პროცენტიანი მაჩვენებლის სოლიდურ შემცირებას[3] და სხვა წარმატებების მიღწევას.

ისტორიული და არსებული საერთაშორისო კონიუნქტურიდან გამომდინარე, საქართველოს სატრანზიტო ჰაბად ქცევის პერსპექტივა და ამ გზით ქვეყნის კონკურენტუნარიანობის ამაღლება, შესაძლოა, ერთ-ერთი ყველაზე რეალური პერსპექტივა იყოს. მით უმეტეს, რომ საქართველო უკვე ისედაც ათეულობით წლებია ასრულებს ჰაბის თუ არა, მინიმუმ, სატრანზიტო დერეფნის ფუნქციას მაინც, როგორც საჰაერო, ისე საზღვაო და სახმელეთო გზების გამოყენებით, მათ შორის: ნავთობისა და გაზის მილსადენების, საჰაერო თუ საზღვაო პორტების, საერთაშორისო მნიშვნელობის საგზაო თუ სარკინიგზო მაგისტრალების და სხვათა გამოყენებით.

საქართველოს სატრანზიტო კონკურენტუნარიანობა მნიშვნელოვნად დამოკიდებულია მის სტაბილურობაზე, რასაც, თავის მხრივ, დიდწილად სამეზობლოსა და თავად საქართველოში მიმდინარე ეკონომიკური, პოლიტიკური თუ სამხედრო გადაწყვეტილებები განაპირობებს, როგორც პოზიტიურ, ისე ნეგატიურ კონტექსტში. სომხეთ-აზერბაიჯანის კონფლიქტმა, ისევე, როგორც რუსეთის ომმა უკრაინაში საქართველოსთვის სირთულეებთან ერთად მნიშვნელოვანი შესაძლებლობები გააჩინა. კერძოდ, ცალკე აღებული სარკინიგზო გადაზიდვების მხრივ 2022 წელს, წინა წელთან შედარებით, სატრანზიტო ტვირთების მოცულობა 28.6%-ით – 6.7-დან 8.7 მილიონ ტონამდე – გაიზარდა,[4] რაც დიდწილად სწორედ ომის გამო რუსეთისთვის დაწესებული სანქციებისა და პარალელურად, საქართველოს რკინიგზის ეფექტიანი მუშაობის დამსახურებაა.

საქართველოს სატრანზიტო ფუნქცია და მასთან ერთად კონკურენტუნარიანობა, შესაძლოა, არა იმდენად ფინანსურად, რამდენადაც გეოპოლიტიკურად, მნიშვნელოვნად ჩამოქვეითდა სოხუმზე თბილისის კონტროლის დაკარგვისა და, შესაბამისად, რუსეთთან პირდაპირი სარკინიგზო კავშირის დაკარგვის შედეგად. ეს კავშირი კი, არა იმდენად ორმხრივ, არამედ რეგიონულ და სტრატეგიულ კონტექსტშია განსახილველი. საქართველომ დაკარგა ჩრდილოეთისა და სამხრეთის დამაკავშირებლის სტატუსი, რაც უსაფრთხოების, სტაბილურობის, ფინანსურ თუ სხვა განზომილებებს

---

[2] საქსტატი. მთლიანი შიდა პროდუქტი. https://www.geostat.ge/ka/modules/categories/23/mtliani-shida-produkti-mshp

[3] საქსტატი. დასაქმება და უმუშევრობა. https://www.geostat.ge/ka/modules/categories/683/dasakmeba-umushevroba

[4] საქსტატი. სარკინიგზო ტრანსპორტის ძირითადი მაჩვენებლები. 2022 წელი. https://geostat.ge/media/51759/%E1%83%A0%E1%83%99%E1%83%98%E1%83%9C%E1%83%98%E1%83%92%E1%83%96%E1%83%98%E1%83%A1-%E1%83%A1%E1%83%A2%E1%83%90%E1%83%A2%E1%83%98%E1%83%A1%E1%83%A2%E1%83%98%E1%83%99%E1%83%90---2022.pdf

მოიცავს. საქართველომ დაკარგა სარკინიგზო შუამავლის როლი, ერთი მხრივ, რუსეთსა და მეორე მხრივ, როგორც მინიმუმ, თურქეთს, ირანსა და სომხეთს შორის, რაც სხვა შემთხვევაში მისი სტაბილურობის ერთ-ერთი მთავარი გარანტი შეიძლება ყოფილიყო. ხაზგასასმელია, რომ ოკუპირებული ტერიტორიები და მისი რესურსული პოტენციალი ქვეყნის ტერიტორიის წილს (20 პროცენტს) მნიშვნელოვნად აღემატება.

აფხაზეთზე გამავალი რკინიგზის აღორძინების მიზანშეწონილობა: ეკონომიკური ანალიზი

კონფლიქტების ტრანსფორმაციისა თუ სრულყოფილი მოგვარებისთვის მოლაპარაკებათა მაგიდაზე, როგორც წესი, პოლიტიკური ან უსაფრთხოების საკითხებია გამოკვეთილი. დიდ ძალისხმევას მოითხოვს ასევე ეკონომიკური არგუმენტაციის კონფლიქტის ნაწილობრივი ან სრულად გადაჭრისთვის მნიშვნელოვან საკითხად წარმოჩენა. შესაძლოა ნავთობის, ბუნებრივი აირის და სხვა წიაღისეულის (მაგალითად, ქვანახშირის და ფოლადის) განსაკუთრებული ოდენობით მოძიებისა და მისი ერთობლივად დამუშავების პერსპექტივას კონფლიქტის ორივე მხარე მარტივად დაერწმუნებინა მშვიდობის უალტერნატივობაში (მაგალითად, ევროკავშირის პრეისტორია), თუმცა, სამწუხაროდ, ქართველებისა და აფხაზების შერიგებისთვის ეს არარსებული ფაქტორია.

მართალია, ერთი შეხედვით, აფხაზეთის რკინიგზას შეუძლია შეასრულოს ერთგვარი ეკონომიკური ლოკომოტივის ფუნქცია ქართულ-აფხაზურ ურთიერთობებში, რაც მთლიანობაში ქართული სატრანსპორტო კონკურენტუნარიანობის ამაღლების მნიშვნელოვან საყრდენად შეგვეძლო განგვეხილა; მით უმეტეს, რომ შეიძლება მოიძებნოს მთელი რიგი უპირატესობები, რომლებიც ამ პროექტის განხორციელებას სტიმულს მისცემდა, მაგალითად:

- ახალი სამუშაო ადგილების შექმნა;
- ეკონომიკის დივერსიფიცირება;
- გაზრდილი შესაძლებლობა ვაჭრობისთვის, დროისა და ფასის მომგებიანობა;
- რკინიგზის გასწვრივ (და არა მხოლოდ) ინფრასტრუქტურის განვითარება;
- აფხაზებისთვის რუსეთზე ეკონომიკური დამოკიდებულების შემცირება და ახალი ეკონომიკური ფუნქციის გაჩენა;
- საქართველოს გეოპოლიტიკური მნიშვნელობის ამაღლება;
- გადადინების ეფექტით სხვა დარგებში ახალი ინვესტიციების მოზიდვის ალბათობა;
- ქართველებსა და აფხაზებს შორის ურთიერთობების დარეგულირება;
- უსაფრთხოების ახალი გარანტიების გაჩენა და სხვა.

ამასთან, მეორე მხრივ, აფხაზეთის რკინიგზა ამ ეტაპზე არც ქართული და არც აფხაზური მხარისთვის პრიორიტეტული არ არის. მიზეზი

მრავალია, როგორც ეკონომიკური, ისე არაეკონომიკურიც, როგორც მოკლევადიან, ასევე გრძელვადიან ჭრილში დანახული. მათ შორის:

- დევნილი მოსახლეობის მოსალოდნელი პროტესტი;
- განსახორციელებლად საჭირო სოლიდური ფინანსური რესურსი;
- საქართველოს ხელისუფლების გაცხადებული პოლიტიკა;
- ტვირთების დაზღვევის პრინციპის შესრულებისთვის გარანტიების არარსებობა;
- ფინანსური ტრანზაქციების განხორციელებასთან დაკავშირებული სირთულეები;
- რკინიგზის პოლიტიკურ იარაღად, შანტაჟისთვის გამოყენების რისკი;
- რუსეთის, ირანის და ჩინეთის ფაქტორი და დასავლეთის პოზიცია;
- დასავლეთის სანქციები რუსეთთან და ირანთან მიმართებით;
- ღია და ფარული სავაჭრო ომები ჩინეთსა და დასავლეთს შორის.

აფხაზეთის რკინიგზის საკითხის წამოწევა ქართულ თუ მეზობელი ქვეყნების მედიაში საკმაოდ ხშირია, თუმცა პოზიციები – საკმაოდ პოლარიზებული. შესაძლოა გლობალურ პროექტში ჩართვის შესაძლებლობას რეგიონის ყველა მოთამაშე გაეერთიანებინა, მაგრამ, სამწუხაროდ, არც ამ კონტექსტში მოჩანს, მაგალითად, „ერთი გზა - ერთი სარტყლის“ ინიციატივის ინტერესი, რომლის საინვესტიციო მოცულობა, სხვადასხვა შეფასებით, 1-დან 8 ტრილიონ დოლარამდე მერყეობს[5] და რომლისთვისაც აფხაზეთის რკინიგზის რეაბილიტაცია „ზღვაში წვეთი“ ხარჯი იქნებოდა. თუნდაც იმ ფაქტის მხედველობაში არ მიღებითაც, რომ „ჩინური პროექტის“ განხორციელებას საქართველოს დასავლელ პარტნიორებში საკმაოდ დიდი ვნებათა ღელვის გამოწვევა შეეძლო.

ამ ეტაპზე აქტიური საერთაშორისო ინტერესის არქონისა თუ მისი გაჩენის შემთხვევაშიც კი, საინტერესოა, თუ რა ეკონომიკური სარგებლის მიცემა შეუძლია აფხაზეთის რკინიგზას საქართველოსთვის, კონფლიქტის: ა) არსებული სტატუს-კვოს შენარჩუნების, ბ) ტრანსფორმაციის და გ) სრულად მოგვარების პირობებში. ამასთან, აფხაზეთის რკინიგზის რეაბილიტაციის განხილვისას აგრეთვე აუცილებელია გვახსოვდეს, რომ ოკუპირებული ტერიტორიების შესახებ კანონის თანახმად, ნებისმიერი სატრანზიტო აქტიურობა აფხაზეთის ტერიტორიაზე ამ ეტაპზე კანონით არის აკრძალული. შესაბამისად, რკინიგზის ამოქმედებას, კონფლიქტის ნებისმიერი სტატუსის პირობებში, არსებული კანონის მოდიფიკაცია დასჭირდება.

გასათვალისწინებელია ისიც, რომ აფხაზეთის რკინიგზის ამოქმედებას ნებისმიერ შემთხვევაში ესაჭიროება საკმაოდ სოლიდური ინვესტიცია, რომელიც 2013 წელს ბრიტანული

[5] CSIS. (2018). How Big Is China's Belt and Road? https://www.csis.org/analysis/how-big-chinas-belt-and-road

„ინტერნეიშენალ ალერტის“ ექსპერტების მიერ ჩატარებული კვლევის თანახმად, სადაც აფხაზური მხარეც მონაწილეობდა, დაახლოებით 300 მილიონ აშშ დოლარს შეადგენდა.[6] თუმცა უახლესი მონაცემებით, ამ პროექტის განხორციელების ღირებულება 1.5-2 მილიარდ ევრომდეა გაზრდილი,[7] რაც, მართალია, რუსული მხარის შეფასებაა და შესაძლოა დიდი ოდენობით „კორუფციულ მოსაკრებელსაც“ ითვალისწინებდეს, თუმცა ბოლო 10 წელიწადში რომ რკინიგზის აღდგენის ღირებულება რამდენიმეჯერ გაიზრდებოდა გლობალური ინფლაციური პროცესების ფონზე, ეჭვს არ იწვევს.

პროექტის ღირებულების მიუხედავად, ნებისმიერ შემთხვევაში, რკინიგზის ამოქმედებისთვის პრობლემურ საკითხად დარჩება, თუ ვინ იქნება პროექტის ფინანსური მხარდამჭერი. ფაქტია, რომ აფხაზეთის ოკუპირებულ რეგიონს ამის ფინანსური შესაძლებლობა, საკუთარი 150-მილიონდოლარიანი ბიუჯეტით (რომლის 1/3 რუსეთის შენატანებია),[8] არ გააჩნია. ვერც საქართველოს მოეძებნება ამ მოცულობის თავისუფალი სახსრები, ხოლო საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტები მსგავს რისკიან პროექტებში, როგორც წესი, გამონაკლის შემთხვევაშიც კი არ შედიან. რჩება რუსეთი, რომელსაც, პრინციპში, ამისი შესაძლებლობა აქვს, თუმცა საკითხავია, რამდენად მოინდომებს/ შეძლებს ამას არსებულ გეოპოლიტიკურ ვითარებაში და თანაც – საკუთარი სახსრებით. იმის ფონზე, რომ რუსეთი აფხაზეთში განხორციელებული პროექტების საკმაოდ დიდ ნაწილს, მართალია, საკუთარი სახელით, თუმცა ე.წ. აფხაზეთის რესპუბლიკისთვის ვალის „აკიდებით“ ასრულებს.

ფინანსურ მხარესთან ერთად გაურკვეველია, რა მექანიზმებით და გარანტიებით უნდა განახორციელოს ან დაუთმოს სხვას აღნიშნული რკინიგზის რეაბილიტაცია საქართველომ, მთლიან თანხაზე იქნება საუბარი თუ, მით უმეტეს, საჭირო თანხის განაწილებაზე. მართალია, რუსეთისგან განსხვავებით, საქართველო უანგაროდ უწევს აფხაზეთს მხარდაჭერას, მაგალითად, ერთობლივ მართვაში არსებული ენგურჰესის გაჩერების შემთხვევაში, აფხაზური მხარისთვის ელექტროენერგიის საკუთარი სახსრებით შეძენით (მათ შორის რუსეთიდანაც), მაგრამ რკინიგზისთვის საჭირო ფინანსური რესურსის მასშტაბი ასეთ რამეს ფაქტობრივად გამორიცხავს, მით უმეტეს, პროექტზე მნიშვნელოვანი კონტროლის მექანიზმების არქონის გამო. იმ სურათის წარმოდგენა, რომ არსებული სტატუს-კვოს პირობებში საქართველო და რუსეთი (აფხაზების გარეშე, და

[6] Mirimanova N. (2013). Rehabilitation of the Railways in the South Caucasus: Assessment of the Potential Economic Benefits… International Alert. https://www.international-alert.org/publications/rehabilitation-railways-south-caucasus-vol-1/
[7] The International Crisis Group. (2022). The Reconstruction of Abkhazia's Railway: Economic Prospects and Challenges.
[8] ТАСС. Бюджет Абхазии на 2023 год принят в окончательном чтении с дефицитом в 1,7 млрд рублей. https://tass.ru/ekonomika/16714915

მითუმეტეს აფხაზების ოფიციალურად ჩართვის შემთხვევაში) შეძლებენ ერთგვარი კონსორციუმის ჩამოყალიბებას და საერთაშორისო სტანდარტებით მის მართვას, სრულიად წარმოუდგენელია.

აქვე აუცილებლად უნდა ითქვას, რომ საბჭოთა პერიოდში აფხაზეთის რკინიგზის მონაკვეთს არასდროს ჰქონია მნიშვნელოვანი გეოპოლიტიკური დატვირთვა. ის ძირითადად სამგზავრო/ტურისტულ გადაზიდვებზე იყო ორიენტირებული და ნაკლებად – სატვირთო პოტენციალის ათვისებაზე. ამასთან, საჭირო საინვესტიციო თანხის სიდიდიდან გამომდინარე, საბჭოური დატვირთვით მომუშავე ეს რკინიგზა ცალსახად არარენტაბელური იქნება. უფრო მეტიც, სრული მასშტაბით სატვირთო (შესაძლოა, სამგზავრო ხაზების შენარჩუნების შემთხვევაშიც) ინტერესის გატარების შემთხვევაშიც კი, მნიშვნელოვან გამოწვევად დარჩება მისი ეფექტიანი ფუნქციონირებისთვის საჭირო 10 მილიონი ტონა ტვირთის მოძიება, რომელიც ერთდროულად ამ რკინიგზის მაქსიმალური გამტარუნარიანობის და მომგებიანობის განმსაზღვრელია.

თვალსაჩინოებისთვის წარმოვიდგინოთ საქართველოდან რუსეთის მიმართულებით ყველაზე ცნობილი/პოპულარული საექსპორტო პროდუქტის – ღვინის მაგალითი. კერძოდ, 2022 წელს რუსეთში ქართული ღვინის დაახლოებით 2/3 ან/და დაახლოებით 65 მილიონი ბოთლის ექსპორტი განხორციელდა.[9] სარკინიგზო გადაზიდვის შემთხვევაში, ეს, ერთი შეხედვით, განსაკუთრებული მოცულობა სულ რამდენიმე დღის „პორციაა“. უფრო დეტალურად, 1 ბოთლი (0.75 ლ) ღვინის წონა 1.2 კგ-ს შეადგენს (ღვინის და ტარის გათვალისწინებით), რაც 20-ფუტიანი კონტეინერის შემთხვევაში (ტვირთის მოცულობის გათვალისწინებით) დაახლოებით 14.5 ათასი, ხოლო 40 ფუტიანი კონტეინერის შემთხვევაში 22 ათასი ბოთლის ტევადობას უდრის. ეს, თავის მხრივ, ნიშნავს, რომ 65 მილიონი ბოთლი ღვინის გადასაზიდად რკინიგზას 2955 ერთეული 40-ფუტიანი ან/და 4483 ერთეული 20-ფუტიანი კონტეინერი დასჭირდება, რაც, თავის მხრივ, 60-დან 90-მდე ეშელონს და რკინიგზის დაახლოებით 1-2 კვირის დატვირთვას გულისხმობს. რა თქმა უნდა, გამოჩნდება სხვა ტვირთებიც, მათ შორის, არა მხოლოდ საქართველოდან/თვის განკუთვნილი, თუმცა ანალიზმა ცხადყო, რომ წელიწადში 52 კვირით ტვირთების მუდმივი ბრუნვის გარანტიის მიცემა საკმაოდ რთულია. ტვირთების სისტემატური არქონის შემთხვევაში კი, ეჭვქვეშ დგება პროექტის რენტაბელობის საკითხი.

აფხაზეთზე გამავალი რკინიგზის აღორძინების პოლიტიკური და გეოეკონომიკური ასპექტები

საუბარი იმაზე, რომ სატრანსპორტო დერეფნების განვითარებას და მასში აფხაზეთის როლის გამოკვეთას შეუძლია კონფლიქტის ტრანსფორმაცია, როგორც უკვე ითქვა, გაზვიადებულია,

[9] ღვინის ეროვნული სააგენტო. https://wine.gov.ge/Ge/Files/Download/15365

მიუხედავად იმისა, რომ ამგვარი მცდელობა არაერთხელ ყოფილა, სხვათა შორის, ძირითადად, არა საქართველოს ან აფხაზეთის ოკუპირებული რეგიონის, არამედ რუსეთის და სომხეთის წარმომადგენლების მხრიდან.

აფხაზური რკინიგზის ამოქმედებას ხელს უშლის არსებული გეოპოლიტიკური რეალობაც, რომელსაც უსაფრთხოების გარანტიების ბუნდოვანებაც ემატება, ისევე, როგორც ფინანსური ანგარიშსწორების მექანიზმების, ოკუპირებული ტერიტორიის საერთაშორისო პროცესებში ჩართულობის თუ სხვა მრავალი სირთულე. რა თქმა უნდა, ამ საკითხების მოგვარება მეტ-ნაკლებად შესაძლებელია, თუმცა საჭიროებს, მინიმუმ, ხელსაყრელ გარემოსა და პარტნიორების თანმხვედრ ინტერესებს.

მიუხედავად იმისა, რომ აფხაზეთის რკინიგზის ირგვლივ არსებული გეოპოლიტიკური ფაქტორები შორსაა იდეალურისგან, შეიძლება გამოიყოს გარკვეული საერთაშორისო ინტერესიც. კერძოდ, „ერთი გზა, ერთი სარტყლის“ და „ახალი აბრეშუმის გზის“ პროექტის სახით, რომელიც „შუა დერეფანის“ ფარგლებში შესაძლოა მნიშვნელოვან ბიძგად ქცეულიყო თბილისისთვის. თუმცა, საკითხავია რა დოზით, კონფლიქტის და ოკუპაციის განსხვავებული სურათების შემთხვევაში. საქართველოს სატრანზიტო კონკურენტუნარიანობისთვის აფხაზეთის რკინიგზის მნიშვნელობა შესაძლოა განსხვავებული იყოს იმის მიხედვით, თუ რა სცენარი განვითარდება. განვიხილავთ სცენარების რამდენიმე ვარიანტს:

- არსებული სტატუს-კვოს პირობებში

ძალიან მაღალი ალბათობით, აღნიშნული პროექტის განხორციელება წარმოუდგენელია მთელი რიგი ფინანსური, უსაფრთხოების, აღიარების, პოლიტიკური, სამხედრო თუ სხვა მიზეზების გამო.[10] შესაბამისად, უტოპიაა ძიება იმისა, თუ ვინ რა პროპორციით გაინაწილებს პროექტის ასამოქმედებლად საჭირო თანხას, რომელიც 2013 წლის გათვლით, დაახლოებით $300 მილიონი იყო, ხოლო უკანასკნელი მონაცემებით, დაახლოებით €1.3 მილიარდია და ვინ რას მიიღებს საკუთარი ინვესტიციიდან ამ ყოველმხრივ გაუმართავ პროექტში.

- კონფლიქტის ტრანსფორმაციის შემთხვევაში

აფხაზეთის რკინიგზის პერსპექტივა ერთი ორად იზრდება, თუმცა მაინც საკმაოდ მძიმე გარემო-ფაქტორების ზეგავლენის ქვეშ რჩება კონფლიქტის ტრანსფორმაციის პირობებში. ამასთან, შესაძლოა რამდენიმე განსხვავებული სცენარის განხილვა: პირველი, მხარეები თანხმდებიან უსაფრთხოების ნორმებზე და რკინიგზის ამოქმედებაზე მხოლოდ აფხაზეთზე გამავალი ტრანზიტის სახით, რა შემთხვევაშიც აფხაზები მიიღებენ შესაბამის სატრანზიტო მოსაკრებელს,

[10] Papava V., Charaia V. (2014). Regional railways in the Central Caucasus and Georgia's economic interests. *The Caucasus & Globalization*, *8*(1-2), 58-67.

ხოლო სხვა მოთამაშეები – ერთმანეთთან პირდაპირ სარკინიგზო წვდომას. რკინიგზის მაქსიმალურად დატვირთვის შემთხვევაში (10 მილიონი ტონა) მიღებულმა მოგებამ შესაძლოა გადააჭარბოს მასზე გაწეულ ხარჯებს და გახდეს რენტაბელური.

მეორე, საქართველო თანხმდება აფხაზეთის საერთაშორისო ორგანიზაციებში გაწევრიანებას, მათ შორის რკინიგზის, აეროპორტის და საზღვაო პორტის ამოქმედების გზით და აღწევს საკუთარი სატრანზიტო კონკურენტუნარიანობის ამაღლებას, მათ შორის აზია-ევროპის დამატებითი, ახალი მარშრუტით დაკავშირების გზით. აქ გასათვალისწინებელია, რომ 10 მილიონი ტონა ტვირთის აფხაზეთის რეგიონში არსებული ინფრასტრუქტურით გატარება წარმოუდგენელია, თუმცა შესაძლებელია შესაბამისი მრავალმილიარდიანი და მრავალწლიანი ინვესტიციების განხორციელების შემთხვევაში.[11] აღნიშნული კი აგრეთვე რთულად წარმოსადგენია ქართულ-აფხაზური/ქართულ-რუსული კონფლიქტის მოგვარების გარეშე.

შესაძლოა ადგილი ჰქონდეს მესამე სცენარსაც, სადაც რკინიგზის ამოქმედებას აქვს მხოლოდ ნაწილობრივი ხასიათი. რკინიგზა არ არის სრულად დატვირთული ან/და არ გადის რენტაბელობის მაჩვენებელზე საბაზრო თვალსაზრისით. თუმცა, მისაღებია პოლიტიკური მიზანშეწონილობისთვის რომელიმე ან რამდენიმე მოთამაშისთვის ერთდროულად. მაღალი ალბათობით, ამ შემთხვევაში აფხაზეთის რკინიგზა რჩება სატრანზიტო დერეფნად დამატებითი ინფრასტრუქტურის ამოქმედების გარეშე, თუმცა გასარკვევია, თუ ვინ და რა პირობებით მოახდენს ამ რკინიგზაში ინვესტირებას და დივიდენდების განაწილებას.

- კონფლიქტის ამოწურვის /ერთიანი პოლიტიკური სუბიექტის შემთხვევაში

საქართველო შეიძენს სატრანზიტო ჰაბის ფუნქციას, სადაც რეგიონის ყველა მსურველს ყველა მიმართულებით აკავშირებს და ზრდის საკუთარ კონკურენტუნარიანობას, იზიდავს მნიშვნელოვან ინვესტიციებს და ამყარებს საკუთარ გეოპოლიტიკურ მნიშვნელობას. რა თქმა უნდა, ამ შემთხვევაში მთავარ გამოწვევად რკინიგზის რენტაბელობაღა რჩება, რომელიც კონკრეტულ სიტუაციაში შეიძლება განსხვავებული იყოს, თუმცა საჭიროების დასაბუთების შემთხვევაში, არ ჩანს ინვესტიციების მოძიების სირთულე, ისევე, როგორც არ იქმნება არავითარი დაბრკოლება აფხაზეთის სტატუსიდან გამომდინარე, რომელიც ესოდენ მტკივნეული საკითხია მხოლოდ ნაწილობრივ მოგვარებული კონფლიქტის პირობებში.

[11] ცნობისთვის, 10 მილიონ ტონა ტვირთზე გათვლილი საზღვაო პორტის მშენებლობა დაახლოებით 1-3 მილიარდ აშშ დოლარს შეადგენს, აეროპორტისა კი – დაახლოებით 10-30 მილიარდ აშშ დოლარს, რომ არაფერი ვთქვათ საერთაშორისო სტანდარტებზე, შეთანხმებებსა და პროცედურებზე, რომლებიც უნდა იყოს დაცული.

კონფლიქტის სრული მოგვარების შემთხვევაში აქტიურად იკვეთება აფხაზეთის რკინიგზის მიმართ მნიშვნელოვანი გეოპოლიტიკური პროექტების ინტერესიც (იმ დროისთვის – ერთიანი ქართული რკინიგზის მიმართ). ასეთ დროს გამართლებულია საქართველოს სრულფასოვანი ჩართვა ევროპა-აზიის დაკავშირების საქმეში, სადაც საქართველოს შავი ზღვის პირას არსებული საჰაერო და საზღვაო პორტების დახმარებით რუსეთის ჩართულობის გარეშეც მოახერხებს ათეულობით მილიონი ტონა ტვირთის ტრანსპორტირებას.[12] რუსეთის ჩართულობით კი – ჩრდილოეთ-სამხრეთის დაკავშირება, როგორც სატვირთო, ისე შესაძლოა სამგზავრო საჭიროებებისთვის.

დამატებით, აფხაზეთის რკინიგზის საკითხში, კონფლიქტის ნაწილობრივ თუ სრულად მოგვარების მიუხედავად, გასათვალისწინებელია მოკლევადიანი და გრძელვადიანი კონტექსტიც:

- მოკლევადიან პერიოდში (თუმცა, შესაძლოა მრავალი წლის ჭრილში), რუსეთისთვის დაწესებული სანქციებიდან გამომდინარე, რკინიგზის ნაწილობრივი, ანუ მხოლოდ აფხაზეთის მონაკვეთზე ამოქმედება (რუსეთში/დან ტვირთების გადაზიდვის გარეშე) ეკონომიკურად საკმაოდ სუსტ პროექტად შეგვიძლია განვიხილოთ, რადგან მნიშვნელოვან ინვესტიციებს არა მხოლოდ რკინიგზაში, არამედ საზღვაო და საჰაერო პორტებშიც მოითხოვს, რომ არაფერი ვთქვათ უსაფრთხოების, პოლიტიკურ თუ სხვა რისკებზე, რომლებიც შეიძლება თითოეულ ამ ინვესტიციას ახლდეს, მთლიანობაში არარენტაბელური პროექტის პირობებში. ამასთან, ამ მოკლევადიან პერიოდში საქართველო ისედაც ახერხებს ტვირთნაკადის გაზრდას და საკუთარი კონკურენტუნარიანობის ამაღლებას აფხაზეთის რკინიგზის ამოქმედების გარეშეც.

- გრძელვადიან ასპექტში, რუსეთისთვის სანქციების მოხსნის შემდგომ, სადაც საქართველოს უჩნდება პირდაპირი სარკინიგზო კავშირი რუსეთთან, ისევე, როგორც თურქეთს, სომხეთს და, შესაძლოა, ირანსაც, ამ უკანასკნელის სომხეთთან სარკინიგზო დაკავშირების შემდგომ (თუ სანქციების საკითხმა და დასავლეთის პოზიციამ არ დაბლოკა). ამ შემთხვევაში მილიარდიანმა პროექტმა შესაძლოა დადებითად გაიაროს ფინანსური რენტაბელობის ტესტი, თუმცა გარანტირებული არაფერია და დამოკიდებული იქნება იმ ეტაპზე არსებულ კონიუნქტურაზე, ფასებზე, საჭიროებებსა თუ სხვა აქტუალურ საკითხებზე.

[12] აფხაზეთის გავლით ტრანზიტში რუსეთის ჩართვა მოგვარებული კონფლიქტის პირობებში აზრს კარგავს, რადგან რუსეთს თავადაც შეეძლება აზიისა და ევროპის დაკავშირება საკუთარი რკინიგზით, რომელიც, წესით, ამ მიზნით უფრო მოთხოვნადიც კი იქნება, ვიდრე საქართველოს რკინიგზა. რა თქმა უნდა, ამისათვის რუსეთს მოხსნილი უნდა ჰქონდეს დაწესებული სანქციები, რადგან სანქცირებულ რუსეთზე ტვირთის გატარება არც პირდაპირ და არც მესამე ქვეყნების (მათ შორის საქართველოს) გავლით იქნება მიმზიდველი/მიზანშეწონილი – არც ევროპული და არც აზიური ქვეყნებისთვის.

აღსანიშნავია, რომ აფხაზეთის რკინიგზის პროექტი, როგორც აზია-ევროპის (დიდწილად ჩინეთ-ევროპის) დამაკავშირებელი, მხოლოდ და მხოლოდ ალტერნატიულ ვარიანტად შეგვიძლია წარმოვიდგინოთ, რადგან ადრე თუ გვიან რუსეთი კვლავ დაუბრუნდება მთავარი ტრანზიტორის სტატუსს მისი ერთი ფანჯრის პრინციპის, ერთიანი საფასო პოლიტიკის თუ დროის დანახარჯების მხრივ არსებული/მოსალოდნელი უპირატესობის ხარჯზე. შესაბამისად, აფხაზეთის რკინიგზის საჭიროება აზია-ევროპის კონტექსტში ისევ გაფერმკრთალდება, თუმცა არ დაკარგავს აქტუალობას ჩრდილოთ-სამხრეთის კონტექსტში.

დაბოლოს, მიუხედავად იმისა, ჩავრთავთ თუ არა ქართულ-აფხაზური კონფლიქტის ტრანსფორმაციის/მოგვარების კონტექსტს საქართველოს სატრანზიტო კონკურენტუნარიანობაში, აუცილებლად გასათვალისწინებელია რუსეთის ომი უკრაინის ტერიტორიაზე, კერძოდ:

- უკრაინაში ომის ფაქტორიდან გამომდინარე, საქართველოს რკინიგზას ახალი შესაძლებლობები გაუჩნდა, ვითარდება/იკვეთება მისი კონკურენტუნარიანობა და ჩნდებიან ახალი დამკვეთები. თეორიულად, საქართველოს რკინიგზას აქვს პოტენციალი სრულად აითვისოს საკუთარი გამტარუნარიანობა (50 მილიონი ტონა ტვირთი რეაბილიტაციის შემდგომ)[13] და გააძლიეროს კონკურენტუნარიანობა სანქციების ქვეშ მყოფი რუსეთის დიდწილად გაჩერებული რკინიგზის ფონზე. ალბათობა მატულობს რუსეთისთვის დადებული სანქციების დროის გახანგრძლივების პარალელურად.

- სხვა თანაბარ პირობებში საქართველოს რკინიგზის კონკურენტუნარიანობის ამაღლებას, თუნდაც აფხაზეთის რკინიგზის გარეშეც, რუსეთის უკრაინაში პირდაპირ თუ ირიბად დამარცხებაც შეუწყობს ხელს. მაგალითად, საქართველოს რკინიგზა მრავალი წლის განმავლობაში გარანტირებულად მიიღებს აზიიდან უკრაინის მიმართულებით ტვირთებს, რომლებიც ამ უკანასკნელის ინფრასტრუქტურის აღდგენაზე იქნება მიმართული. და აქ არა აქვს მნიშვნელობა დამხმარე იქნება დასავლეთი თუ აზიური ქვეყნები, ორივე შემთხვევაში ჩინეთს, როგორც ყველანაირი (მათ შორის – დასავლური) პროდუქციის უმსხვილეს მწარმოებელს, დასჭირდება შესაბამისი გზა ტვირთების უკრაინამდე მისაწოდებლად, სადაც უმთავრესი როლი სწორედ შუა დერეფანს დაეთმობა, მინიმუმ, რუსეთისთვის სანქციების მოხსნამდე ან/და უკრაინაში ინფრასტრუქტურის აღდგენამდე და ურთიერთობათა ნორმალიზებამდე.

- მოვლენათა განვითარების განსხვავებული გზა შესაძლოა იყოს რუსეთ-უკრაინის ომის დასრულების პესიმისტური სცენარი, სადაც რუსეთმა შეიძლება ომში იმგვარი ღია თუ ფარული გამარჯვება მოიპოვოს, რომ თავად

[13] ჟიჯავაძე თ. (2021). საქართველოს რკინიგზის ევრობონდები - ამჟამად მწვანე. ფორბსი. https://forbes.ge/saqarthvelos-rkinigzis-evrobondebi-amzhamad-mtsvane/

გადაწყვიტოს უკრაინის მომავალი (უკრაინაში პრორუსი ხელისუფლების მოყვანით, ქვეყნისადმი დასავლელი პარტნიორების ინტერესის განელებით ან რაიმე სხვა გზით). აფხაზეთის რკინიგზის განვითარება და მასთან ერთად ქართული რკინიგზის კონკურენტუნარიანობის ამაღლება შესაძლოა კვლავაც რეალისტური იყოს (მინიმუმ, რუსეთისთვის საერთაშორისო სანქციების მოხსნამდე). სანამ რუსეთი ისევ აღიდგენს მთავარი სატრანზიტო დერეფნის როლს, საქართველოს შესაძლოა უკვე კლიენტთა მნიშვნელოვანი ბაზა ჩამოუყალიბდეს და სხვა ალტერნატივის არქონის გამო იძულებული იყოს საქართველოს რკინიგზა გამოიყენოს, თუმცა უკრაინისთვის განკუთვნილი ტვირთების ტრანზიტი საქართველოს ტერიტორიაზე შესაძლოა უმნიშვნელო გახდეს.

აფხაზეთის რკინიგზის კონტექსტში ცალკე საყურადღებოა საქართველოს ევროკავშირის კანდიდატი ქვეყნის სტატუსის საკითხი. ამ მოვლენამ რკინიგზას შესაძლოა დამატებითი მომხიბვლელობა შესძინოს და თავად ევროკავშირის დახმარებით ერთ-ერთ ხელშესახებ პროექტად იქცეს ქართულ-აფხაზური კონფლიქტის მოგვარების და მათ შორის ქართული რკინიგზის კონკურენტუნარიანობის უმაღლეს ნიშნულამდე ამაღლებისთვის.

ჩვენი ექსპერტული გათვლებით, დღევანდელი გადმოსახედიდან, აფხაზეთის რკინიგზას სრულფასოვანი რეაბილიტაციის შემდეგ, რამდენიმე წელში, შეეძლება:

- დაახლოებით 10 000-15 000 დამატებითი სამუშაო ადგილის შექმნა;
- საქართველო-რუსეთის სავაჭრო ბრუნვის არსებული 3-დან 10 მილიარდ აშშ დოლარამდე გაზრდა;
- საქართველოზე გამავალი სატრანზიტო ნაკადების 10 მილიონი ტონით გაზრდა;
- საქართველოს ეკონომიკის საორიენტაციოდ 1 მილიარდი დოლარით გაზრდა (რაც დღევანდელი რეალობით +4-პროცენტიან ეკონომიკურ ზრდას უტოლდება)
- სახელმწიფო ბიუჯეტის დაახლოებით 1-მილიარდლარიანი ზრდა.

ამასთან, გასათვალისწინებელია კონკრეტულად რუსეთთან ან რუსეთის ხარჯზე გაუმჯობესებული ეკონომიკური პარამეტრების სიმყიფეც, რომელმაც ახალი შესაძლებლობების ნაცვლად, შესაძლოა ახალი გამოწვევები გააჩინოს. კერძოდ, საუბარია ქართული ეკონომიკის რუსეთთან იმ დოზით მიბმაზე, რაც რუსეთს პოლიტიკურ ინსტრუმენტს მისცემს საჭირო დროს სირთულეები შეუქმნას საქართველოს ეკონომიკას ან მის ცალკეულ დარგებს, იქნება ეს გაზრდილი ტურიზმის, გაზრდილი ვაჭრობის, გაზრდილი სატრანზიტო მოცულობის თუ სხვა პარამეტრის მყისიერი დაბლოკვა, როგორც არაერთხელ მომხდარა, მაგალითად, ქართულ ღვინოსთან დაკავშირებით.

დასკვნა და რეკომენდაციები

კონფლიქტის ტრანსფორმაციისა და მშვიდობიანი დარეგულირებისთვის გადამწყვეტი თუ არა, მნიშვნელოვანი შეიძლება გახდეს რკინიგზის ფაქტორი.

რკინიგზას შეუძლია უზრუნველყოს: ახალი სამუშაო ადგილების შექმნა, ეკონომიკის დივერსიფიცირება, გაზრდილი შესაძლებლობები ვაჭრობისთვის, ახალი ინვესტიციების მოძიება, გეოპოლიტიკური მნიშვნელობის ამაღლება, ქართველებსა და აფხაზებს შორის საერთო ინტერესების გამოძებნა, უსაფრთხოების ახალი გარანტიების გაჩენა და სხვა.

მიუხედავად აფხაზეთის რკინიგზის პოზიტიური ასპექტებისა, შესაბამისი პოლიტ-ეკონომიკური გათვლების გარეშე მას აგრეთვე შეუძლია გამოიწვიოს: მოსახლეობის პროტესტი, საკითხის პოლიტიკურ იარაღად ქცევა, დასავლელი სტრატეგიული პარტნიორების განაწყენება, ქვეყნის ახალ რეგიონულ ხაფანგში გახლართვა და სხვა.

რკინიგზის პერსპექტივები განსხვავებული იქნება კონფლიქტის ა) არსებული სტატუს-კვოს შენარჩუნების, ბ) ტრანსფორმაციის თუ გ) სრულად მოგვარების პირობებში. შესაბამისად, მნიშვნელოვანია საკითხის მრავლისმომცველი ანალიზი. კონფლიქტის სტატუს-კვოს შენარჩუნების შემთხვევაში, მიზანშეწონილი იქნება რკინიგზის აღდგენის საკითხის ხელუხლებლად დატოვება; კონფლიქტის ტრანსფორმაციის შემთხვევაში, შესაძლებელი იქნება რკინიგზის სატრანზიტო მიზნებისთვის ამუშავება, საქართველოსა და რუსეთს შორის პირდაპირი სარკინიგზო ხაზის ამოქმედების გზით; კონფლიქტის სრულფასოვანი მოგვარების შემთხვევაში კი, მიზანშეწონილი იქნება დამატებითი ინვესტიციების მოზიდვა სხვა დამხმარე ინფრასტრუქტურის განვითარების მიზნით.

კონფლიქტის ტრანსფორმაციის პარალელურად მნიშვნელოვანი იქნება ყურადღების მიდევნება რუსეთ-უკრაინის ომისა და შესაბამისად, რუსეთისთვის დაწესებული სანქციებისთვის, აგრეთვე უკრაინის რეაბილიტაციის საკითხისათვის, რომელიც შეიძლება განსხვავებულად წარიმართოს და განსხვავებული ეფექტი იქონიოს ქართული, მათ შორის აფხაზური, რკინიგზის საჭიროებებსა და კონკურენტუნარიანობაზე.

საქართველოს ხელისუფლების მოქმედებები, კონფლიქტის სტატუსის, რუსეთ-უკრაინის ომის, აზიური მსხვილი პროექტების თუ სხვა ჩამოთვლილი საკითხების გარდა, აუცილებლად უნდა ითვალისწინებდეს ქვეყნის დასავლელი პარტნიორებისა და მათ შორის ევროკავშირის (წევრი ქვეყნების) პოზიციებსაც, რომელთან ინტეგრაციის გზაზეც დგას საქართველო.

გამომდინარე იქიდან, რომ მოკლევადიან პერიოდში აფხაზეთის რკინიგზის ამუშავების რეალური ბერკეტი, სირთულეთა კასკადის ფონზე, საქართველოს არ გააჩნია, მიზანშეწონილია საკითხის მიმართ თბილისის პოზიცია დარჩეს უცვლელი და საქართველოს რკინიგზის განვითარების/კონკურენტუნარიანობის ამაღლების იმ შესაძლებლობით შემოიფარგლოს, რომლის პირდაპირი კონტროლიც შეუძლია. აფხაზეთის რკინიგზის სრულფასოვანი ამოქმედება

კი კონფლიქტის მოგვარების შემდეგ უნდა განახორციელოს, რადგან სხვა შემთხვევაში საქართველოს რკინიგზის გაძლიერების/სატრანზიტო კონკურენტუნარიანობის ამაღლების პერსპექტივა საქართველოსთვის არ იკვეთება. რაც შეეხება რკინიგზის ფაქტორის შეფასებას ქართულ-აფხაზური ურთიერთობების გაუმჯობესების საქმეში, ეს სცილდება ჩვენი ნაშრომის მიზნებს.

ინფორმაცია ავტორის შესახებ

ვახტანგ ჭარაია არის გრიგოლ რობაქიძის სახელობის უნივერსიტეტის პროფესორი, დეკანი, ვიცე-რექტორი.