

გლობალური ეკონომიკური პროექტები და საქართველო

მომზადდა ნინო გვარამაძემ

ნაწილი I

გლობალური ეკონომიკური პროექტები მნიშვნელოვან როლს ასრულებს საქართველოს ეკონომიკურ განვითარებაში. საქართველოსთვის ასეთი პროექტები მოიცავს ინფრასტრუქტურულ ინიციატივებს, ენერგეტიკულ პროგრამებს, ვაჭრობისა და ინვესტიციების ხელშეწყობას, რაც ქვეყნის ეკონომიკის გლობალურ ბაზრებთან ინტეგრაციას უწყობს ხელს. გარდა ამისა, ეკონომიკური პროექტები მნიშვნელოვან როლს თამაშობს გეოპოლიტიკური თვალსაზრისითაც. პროექტების მასშტაბი, უშუალოდ მონაწილე ქვეყნების რაოდენობა, ჩართული მხარეების რაოდენობა, მოზიდული ფინანსები და გეოპოლიტიკური სიკეთეები მიუთითებს გლობალური პროექტებისა და მათში საქართველოს ჩართულობის მნიშვნელობაზე.

1. ინფრასტრუქტურული პროექტები

ინფრასტრუქტურული პროექტები, როგორებიცაა: ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენი, ბაქო-თბილისი-ერზურუმის მილსადენი და ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზა, საქართველოსთვის განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია. ეს პროექტები ამცირებს ლოგისტიკურ ხარჯებს და ზრდის ქვეყნის სატრანსპორტო პოტენციალს.

- **ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენი¹:** ამ ნავთობსადენმა მნიშვნელოვნად გაზარდა საქართველოს როლი საერთაშორისო ენერგეტიკულ ბაზარზე, რაც უზრუნველყოფს ნავთობის ტრანსპორტირების უსაფრთხო და სტაბილურ მარშრუტს. ნავთობსადენის სიგრძე 1768 კმ-ია. მისი დანიშნულებაა გადაუმუშავებელი ნავთობის ტრანსპორტირება კასპიის ზღვაში, აზერბაიჯანის აზერი-ჩირაგ-გუნეშლის ნავთობის საბადოდან ხმელთაშუა ზღვის სანაპირომდე. ის გადის ბაქოზე, თბილისზე და მთავრდება ჯეიჰანში, თურქეთის ხმელთაშუაზღვისპირა პორტში. ეს არის მსოფლიოში სიგრძით მეორე ნავთობსადენი (პირველია დრუჟბას ნავთობსადენი, რომელსაც ნავთობი რუსეთიდან ცენტრალურ ევროპაში გადააქვს). ნავთობსადენის გამტარუნარიანობა არის 1.2 მილიონი ბარელი ნავთობი დღეში.

¹ ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენი - აზერ. Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft kəməri; თურქ. Bakü-Tiflis-Ceyhan Boru Hattı); იხმარება აბრევიატურა BTC



ნავთობსადენი ატარებს აზერბაიჯანის მესამე პრეზიდენტის ჰეიდარ ალიევის სახელს. მისი მფლობელი არის საერთაშორისო კონსორციუმი BTC Co და მისი პარტნიორები.

ნავთობსადენის პროექტის განხორციელება დაიწყო 1998 წლის 29 ოქტომბერს, როდესაც ანკარაში ხელი მოეწერა დეკლარაციას. ხელმოწერები იყვნენ აზერბაიჯანის პრეზიდენტი ჰეიდარ ალიევი, საქართველოს პრეზიდენტი ელუარდ შევარდნაძე, ყაზახეთის პრეზიდენტი ნურსულთან ნაზარბაევი, თურქეთის პრეზიდენტი სულეიმან დემირელი და უზბეკეთის პრეზიდენტი ისლამ ქარიმოვი; ხელმოწერას ესწრებოდა აშშ-ის ენერგეტიკის მინისტრი ბილ რიჩარდსონი. ნავთობსადენის მშენებლობას სათავე დაედო 2002 წლის 18 სექტემბერს. ჰეიდარ ალიევმა, ელუარდ შევარდნაძემ და აჰმეთ ნეჯდეთ სეზერმა (თურქეთის პრეზიდენტი 2000-2007 წ.წ.) ჩაყარეს ქვები მილის ფუნდამენტში.

სამშენებლო სამუშაოები დაიწყო 2003 წლის აპრილში. მისი მშენებლობა საქართველოში 2005 წელს დასრულდა.

2006 წლის 13 ივლისს თურქეთში გაიმართა ნავთობსადენის ოფიციალური გახსნა, რომელშიც მონაწილეობა მიიღეს თურქეთის პრეზიდენტმა აჰმეთ ნეჯდეთ სეზერმა, აზერბაიჯანის პრეზიდენტმა ილჰამ ალიევმა, საქართველოს პრეზიდენტმა მიხეილ სააკაშვილმა, კომპანია BP-ის (British Petroleum) გენერალურმა დირექტორმა ჯონ ბრაუნმა; ასევე, 20-ზე მეტი ქვეყნის პრემიერ-მინისტრებმა, საგარეო საქმეთა და ენერგეტიკის მინისტრებმა.

BTC მილსადენი სრულ ექსპლუატაციაში 2006 წელს გაუშვეს.

აღდგენითი და ლანდშაფტური სამუშაოები მილსადენის მარშრუტის გასწვრივ მაღალი სტანდარტების შესაბამისად შესრულდა.

2006 წელს დაიწყო დამატებითი ობიექტების მშენებლობა კოდიანას მთიან მონაკვეთზე, მილსადენის ეკოლოგიური და ტექნიკური უსაფრთხოებისათვის. უსაფრთხოების ბაზის მშენებლობის დასრულების შემდეგ, იგი მუდმივი ობიექტის ფუნქციას ასრულებს, სადაც საცხოვრებელი ოთახები, ოფისები, ტექნიკური უზრუნველყოფის ობიექტები, ენერგოწარმოების, კანალიზაციისა და სასმელი წყლის სისტემები მოეწყო და ექსპლუატაციისათვის საქართველოს სამთავრობო სტრუქტურას - სტრატეგიული მილსადენების დაცვის დეპარტამენტს გადაეცა (SPPD).

დასრულდა აგრეთვე ნავთობის ავარიული ჩამოსაცლელის (EDDF) მშენებლობა. ეს ობიექტი წარმოადგენს 8 500 კუბური მეტრის მოცულობის რეზერვუარს, რომელიც მოთავსდა კიდევ ერთ ბეტონის მიწისქვეშა რეზერვუარში, სადაც ავარიის შემთხვევაში, კოდიანას მონაკვეთის ნებისმიერი ადგილიდან BTC მილსადენიდან დაღვრილი ნავთობი ჩაიცლება და შეინახება.

2006 წელს შეიქმნა მეორადი შემაკავებელი ობიექტების სისტემის პროექტები, მილსადენის დაზიანების ნაკლებად სავარაუდო შემთხვევაში, ნავთობის უსაფრთხოდ შესაკავებლად. თითოეული მეორადი შემაკავებელი ობიექტი მდინარის კალაპოტის ირგვლივ აშენებული დამბითა და შლუზებით აღჭურვილი სალექარი საგუბრებისაგან შედგება. ავარიის შემთხვევაში, შლუზები დაიკეტება და შეაჩერებს ნავთობს იქამდე, სანამ ნავთობის დაღვრაზე რეაგირების ჯგუფი ნავთობის უსაფრთხოდ ლოკალიზაციას არ მოახდენს.

ნავთობსადენის მშენებლობა განახორციელა პროექტის გაერთიანებულმა ჯგუფმა, რომლის ხელმძღვანელობით ნავთობსადენის პარალელურად სამხრეთ კავკასიური მილსადენიც აშენდა. მილსადენების სამშენებლო საქმიანობის ყველაზე ინტენსიურ ეტაპზე პროექტებში დაახლოებით 22 000 ადამიანი დასაქმდა, აქედან 6 000 საქართველოში.

BTC-ის მშენებლობაზე გაწეული ხარჯების 70%-ს მესამე მხარეები აფინანსებენ. BTC-თან დაკავშირებულ სესხებს, საექსპორტო კრედიტებს და რისკის დაზღვევას უზრუნველყოფს ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკი (EBRD) და მსოფლიო ბანკის კერძო ქვეგანყოფი საერთაშორისო საფინანსო კორპორაცია (IFC), შვიდი ქვეყნის საექსპორტო საკრედიტო ორგანიზაციები და 15 კომერციული ბანკის სინდიკატი. დაფინანსების ხელშეკრულებები საბოლოო სახით 2004 წლის თებერვალში პროექტის ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების ორწლიანი კვლევის, მონიტორინგისა და საჯარო კონსულტაციების საფუძველზე ჩამოყალიბდა. კრედიტორების მონაწილეობა აუმჯობესებს პროექტის გამჭვირვალობას, საშუალებას აძლევს მათ, ჩაერიონ პროექტების განხორციელების პროცესში და დახმარება გაგვიწიონ პროექტების განხორციელების პოტენციალის განვითარების საქმეში.

ჩაკეტილი კასპიის ზღვისა და ხმელთაშუა ზღვის დამაკავშირებელი პირველი BTC პროექტის მშენებლობამ ეკონომიკურად დადებითად იმოქმედა რეგიონზე.

2008 წლის 3 ნოემბერს ნავთობსადენით დაიწყო ყაზახეთის ნავთობის ტრანსპორტირება.

2010 წლიდან დაიწყო თურქმენეთის ნავთობის გატარება.

გეოპოლიტიკური თვალსაზრისით, ნავთობსადენის მთავარი მიზანი იყო ის, რომ რუსეთისგან დამოუკიდებლად მომხდარიყო ნავთობის ტრანსპორტირება აზერბაიჯანიდან (შემდგომ ყაზახეთიდან) მსოფლიო ბაზარზე. ეს არის პოსტსაბჭოთა სივრცეში პირველი ნავთობსადენი ამერიკისა და დიდი ბრიტანეთის პირდაპირი მონაწილეობით, რომელიც გვერდს უვლის რუსეთს და რადგანაც ნავთობის მნიშვნელოვანი ნაწილის ტრასპორტირება ხდება რუსეთის გვერდის ავლით, ეს ამცირებს მის გავლენას რეგიონში. ნავთობსადენის ექსპლუატაციამ საშუალება მისცა

კასპიის აუზის რესურსების აქტიურ ათვისებას. აზერბაიჯანში დაიწყო აზერი-გუნეშლის ათვისება, ხოლო ყაზახეთში - კაშაგანის.

თავდაპირველად, ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანი ჩაფიქრებული იყო, როგორც პირდაპირი მილსადენი ბაქოდან ჯეიჰანში, რომელიც, თავისი გეოპოლიტიკური მდგომარეობიდან გამომდინარე, უნდა გასულიყო სომხეთის გავლით. ჰეიდარ ალიევი იმედოვნებდა, გამოეყენებინა ეს პერსპექტივა მთიანი ყარაბაღის დასაბრუნებლად. როდესაც ერევანმა უარი განაცხადა, აზერბაიჯანმა (თურქეთის მხარდაჭერით) გადაწყვიტა, სომხეთს უარი უთხრას მონაწილეობაზე რეგიონალურ პროექტებში და ჩამოაშოროს თურქეთის გავლით დასავლეთის ბაზრებს. სომხეთი ასევე გამოირიცხა სხვა რეგიონალური პროექტებიდან, რამაც უფრო მეტად გახადა ის დამოკიდებული რუსეთისა და ირანის მხარდაჭერაზე.

2014 წელს კრწანისის სასწავლო-საწვრთნელ ცენტრში გაიმართა სამეთაურო-საშტაბო კომპიუტერული წვრთნები აზერბაიჯანის, საქართველოსა და თურქეთის სამხედრო მოსამსახურეების მონაწილეობით. მოცემული სწავლების მიზანი იყო მრავალეროვნული ბრიგადის შტაბის ჩამოყალიბება, რომელიც უზრუნველყოფდა სტრატეგიული მილსადენების, პირველ რიგში, ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენის დაცვას.

- **ბაქო-თბილისი-ერზრუმის მილსადენი**, რომელიც სამხრეთ კავკასიური გაზსადენის სახელითაც არის ცნობილი, „შაჰდენიზის“ საბადოდან აზერბაიჯანული გაზის ექსპორტირების მიზნით აშენდა. მილსადენი სათავეს ბაქოს ტერმინალთან ახლოს იღებს და საქართველოს ტერიტორიის გავლით თურქეთის ქალაქ ერზრუმში მთავრდება, სადაც გაზის განმანაწილებელი კვანძი მდებარეობს. მილსადენი 2006 წლის ბოლოდან ფუნქციონირებს და მისი საშუალებით ხდება „შაჰდენიზის“ საბადოდან ბუნებრივი აირის ტრანსპორტირება აზერბაიჯანში, საქართველოსა და თურქეთში. „შაჰდენიზის“ გაზსადენში (იგივე სამხრეთ კავკასიის ან ბაქო-თბილისი-ერზრუმის გაზსადენი) 2006 წლის 21 მაისს პირველი საცდელი ბუნებრივი აირი ჩაიტვირთა სანგაჩალის ტერმინალიდან. გაზის პირველი გაშვება 2006 წლის 30 სექტემბრისთვის იყო დაგეგმილი. ტექნიკური მიზეზების გამო გაზსადენის ექსპლუატაციაში გაშვება 2006 წლის 20 დეკემბრამდე გადაიდო. ნავთობსადენის ოფიციალური გახსნის ცერემონია 2007 წლის 25 მარტს შედგა. 2007 წლის ივლისიდან დაიწყო გაზის ტრანსპორტირება თურქეთში.

ბუნებაზე უარყოფითი ზემოქმედების შემცირების მიზნით, გაზსადენი იმავე ღერეფანში აშენდა, რომელშიც რამდენიმე წლით ადრე ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენი გაიყვანეს. გაზსადენის დიამეტრი 42 დიუმი, სიგრძე - 970 კმ-ია (442 კმ აზერბაიჯანში, 248 კმ საქართველოში და 280 კმ ქართულ-თურქულ საზღვარზე ერზრუმამდე გადის), მილების მიწოდება განახორციელა იაპონურმა კომპანიამ Sumitomo Metal Industries.

2013 წლის 17 დეკემბერს მიღებულ იქნა საინვესტიციო გადაწყვეტილება სამხრეთ-კავკასიის გაზსადენის პროექტის გაფართოების შესახებ. 2014 წელს ამის თაობაზე ხელი მოეწერა კონტრაქტს Bredero Shaw International BV-სთან, რომელიც ითვალისწინებდა მილების იზოლაციის გაყვანას. კონტრაქტის ღირებულებამ შეადგინა 70 მლნ დოლარი, ხოლო სამუშაოების რეალიზაციის ვადა 18 თვე.

2015 წლიდან დაიწყო გაფართოებითი სამუშაოები აზერბაიჯანსა და საქართველოში. გაფართოებითი სამუშაოები 2017 წლის განმავლობაში მიმდინარეობდა.

გათვალისწინებულია გაზსადენის თურქმენულ და ყაზახურ მწარმოებლებთან შეერთება ტრანსკასპიური გაზსადენის მეშვეობით, რომელიც ჯერ პროექტშია.

გაზსადენის პირველადი დანიშნულება თურქეთისა და საქართველოსთვის გაზის მიწოდებაა. როგორც სატრანზიტო სახელმწიფო, საქართველო წლიური გაზის გამტარობიდან 5%-ს იტოვებს ტარიფის სახით და ასევე შეუძლია, 0,5 მილიარდი კუბური მეტრი შეიძინოს ყოველწლიურად ფასდაკლებით. გრძელვადიან პერსპექტივაში სამხრეთ კავკასიის გაზსადენი გაზს ევროპასაც მიაწვდის, მასთან თურქეთ-საბერძნეთისა და საბერძნეთ-იტალიის მილსადენების შეერთებით.

ეკონომიკური და პოლიტიკური მნიშვნელობა

სამხრეთ კავკასიური მილსადენით საქართველოში მოწოდებული გაზი წარმოადგენს ალტერნატიულ ენერგეტიკულ რესურსს. სწორედ ამის გამო, მას ქვეყნისთვის დიდი პოლიტიკური მნიშვნელობა ენიჭებოდა. ამ გაზსადენის ამოქმედებით საქართველო მთლიანად აღარ უნდა ყოფილიყო დამოკიდებული რუსული ბუნებრივი აირის მონოპოლისტ „გაზპრომზე“.

როგორც უკვე აღვნიშნეთ, მილსადენის პირველი მიზანია თურქეთისა და საქართველოს გაზით მომარაგება. როგორც სატრანზიტო ქვეყანას, საქართველოს აქვს უფლება ისარგებლოს წლიური გაზის მოხმარების 5%-ით. გრძელვადიან პერსპექტივაში, ევროპისთვის კასპიის ბუნებრივი აირის მიწოდება დაგეგმილია სამხრეთ-კავკასიური მილსადენებით -- ტრანს-ადრიატიკული მილსადენით და ტრანს-ანატოლური მილსადენით.

- **ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზა:** ეს პროექტი აერთიანებს აზიასა და ევროპას რკინიგზით, რაც ზრდის საქართველოს სატრანზიტო შესაძლებლობებს და აძლიერებს რეგიონულ თანამშრომლობას.

ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზა ან ყარსი-ახალქალაქი-თბილისი-ბაქოს რკინიგზა არის რეგიონული მნიშვნელობის სარკინიგზო მაგისტრალი, რომელიც ერთმანეთს პირდაპირ აკავშირებს აზერბაიჯანს, საქართველოსა და თურქეთს. თავდაპირველად, პროექტის დამთავრება 2010 წლისთვის იგეგმებოდა, მაგრამ შემდგომ 2013 წლამდე გადაიდო. 2014 წლის თებერვალში აზერბაიჯანის ტრანსპორტის მინისტრმა განაცხადა, რომ პროექტი 2015 წლის მეორე ნახევრამდე ვერ დასრულდებოდა და ახალი სამგზავრო მატარებლები 2016/17 წლამდე ვერ გაივლიდნენ.



ბაქო-თბილისი-ყარსის პროექტი რკინიგზის მეშვეობით ენერგოდერეფნის შესაქმნელად აშენდა, რომელსაც რესურსებით ძირითადად აზერბაიჯანი ამარაგებს. ამის გარდა, თურქეთიდან დსთ-ის მიმართულებით მიმავალ გადაზიდვებსაც სწორედ ამ ხაზზე უნდა გადმოენაცვლა. აგრეთვე იმის გამო, რომ ამჟამინდელი გადაზიდვები ირანის მიმართულებით ხანგრძლივ შეყოვნებებს განიცდის ვანის ტბასთან და ირანის სასაზღვრო ქალაქ სარახსთან, ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო ხაზის გახსნის შემდეგ, ის ამ მიმართულებიდანაც მიიზადავდა დამატებით ტვირთებს.

2015 წლის 29 იანვარს, ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო ხაზის ქართულ მონაკვეთზე პირველმა სატესტო მატარებელმა გაიარა, ხოლო 2017 წლის 30 ოქტომბერს ის ოფიციალურად გაიხსნა.

საუბარი ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის შექმნის თაობაზე დაიწყო 1993 წელს. 1996 წლის 4 აპრილს თურქეთისა და საქართველოს პრეზიდენტების მიერ ხელი მოეწერა დეკლარაციას თბილისი-ყარსის სარკინიგზო გზის მშენებლობისა და დაპროექტების შესახებ. 2005 წლის იანვარში ხელი მოეწერა ახალ ხელშეკრულებას, რომლის დაფინანსებაზე ევროკავშირმა და აშშ-მა უარი განაცხადეს.

პროექტის განხორციელება დაიწყო 2007 წლის 7 იანვრიდან, სამმხრივი ხელშეკრულების ხელმოწერის შემდეგ. ხელშეკრულებას ხელი მოაწერეს სამივე ქვეყნის პირველმა პირებმა - აზერბაიჯანის რესპუბლიკის პრეზიდენტმა ილჰამ ალიევმა, საქართველოს რესპუბლიკის პრეზიდენტმა მიხეილ სააკაშვილმა და თურქეთის რესპუბლიკის პრემიერ-მინისტრმა რეჯეფ თაიფ ერდოღანმა. რკინიგზის მშენებლობის ვადა რამდენჯერმე გადაიწია ფინანსური, რელიეფური და პოლიტიკური სირთულეების გამო.

პროექტის საერთო ღირებულება 600 მილიონი ამერიკური დოლარია. თავდაპირველად მისი ღირებულება შეადგენდა 422 მილიონ დოლარს. აქედან 202 მილიონი გამოყოფილი იყო საქართველოს მონაკვეთისათვის, ხოლო 220 მილიონი -- თურქული მხარისთვის. აზერბაიჯანმა საქართველოს გამოუყო თანხა 25-წლიანი კრედიტის სახით, რათა ამ უკანასკნელმა თავის ტერიტორიაზე განახორციელოს სამშენებლო სამუშაოები.

მოცემული პროექტი აერთიანებს სამხრეთ კავკასიის სარკინიგზო გზებს ევროპასთან, თურქეთის გავლით. ბოსფორის სრუტეში გამავალი რკინიგზის მშენებლობის დასრულებამ მოხსნა საზღვაო გზით გადაზიდვის საჭიროება. მოცემული მაგისტრალი შეამცირებს ტვირთების გადაზიდვის დროს აზიიდან ევროპისკენ. პერსპექტივაში, ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო მაგისტრალი გახდება ევროპა-კავკასია-აზიის სარკინიგზო ღერეფნის ნაწილი. ამ პროექტს „აბრეშუმის გზადაც“ მოიხსენიებენ. ჯერჯერობით რკინიგზა მხოლოდ ტვირთების გადასაზიდად გამოიყენება. სამგზავრო მატარებლების გაშვების სავარაუდო თარიღი უცნობია.

ბიბლიოგრაფია

1. https://www.bp.com/ka_ge/georgia/home/who-we-are/ - - - .html
2. <https://wander-lush.org/baku-tbilisi-kars-railway-train/>
3. https://en.wikipedia.org/wiki/Baku%E2%80%93Tbilisi%E2%80%93Kars_railway
4. <https://www.businessinsider.ge/ka/baku-tbilisi-erzrumis-milsadenit-gazis-transportireba-gaizarda>
5. <https://www.gogc.ge/ka/project/baku-tbilisi-ceyhan/28>