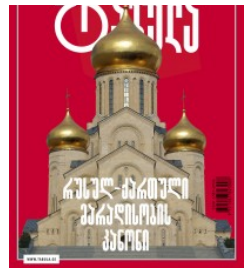


# აზნაზური რკინიგზა

ოთხშაბათი, 6 მარტი, 2013 - 16:30 [0 კომენტარი](#)



## არდასმული და პასუხგაუცემელი კითხვები

საუბარი იმაზე, კარგია თუ არა აზნაზური რკინიგზა, ნაგავს კითხვას – „კარგია თუ არა სამკუთხედი?“ კონტექსტიდან გამომდინარე, ის შეიძლება კარგიც იყოს და ცუდიც. ბერმუდის სამკუთხედი, მაგალითად, „ცუდია“, ხოლო „სირპინსკის სამკუთხედი“ – ლამაზი. რეალურად, პასუხი ამ კითხვამ დამოკიდებულია იმაზე, თუ რა მიზნებისთვის იყენებ ამ სამკუთხედს, და რა ეფექტი შეიძლება მოიტანოს მან. ზუსტად ასე ვუყურებ რკინიგზასაც. იმის გასაანალიზებლად, კარგია თუ არა აზნაზეთის გავლით რკინიგზის აღდგენა, უნდა დავსვათ კითხვა – რა შედეგის მომტანი შეიძლება იყოს ის საქართველოსთვის.

მე მიმაჩნია, რომ დღეს რკინიგზის გახსნაზე საუბარი ნაადრევია, ხოლო ხელისუფლება მზად არ არის ამ თემის სერიოზულად განსახილველად. ასევე მიმაჩნია, რომ პარტნიორები, ვისთანაც რკინიგზის განხილვა დაიწყო, არ იყო სწორად შერჩეული. ერევანი არ არის მთავარი პარტნიორი რკინიგზის საკითხზე. ეს საკითხი უნდა განიხილოს მოსკოვთან, ან სოხუმთან. რა თქმა უნდა, გასათვალისწინებელია აზნაზეთის და ვაშინგტონის, ასევე ანკარის ინტერესები. ერევანი ამ განტოლებაში მხოლოდ ბოლო პროდუქტის მომხმარებელია და არა მთავარი აქტორი. სწორედ ამიტომ იყო, რომ ერევანში გაჟღერებულმა იდეამ აშხელა, ძირითადად უარყოფითი რეზონანსი გამოიწვია.

გასარკვევია, რა სარგებელს მიიღებს საქართველო რკინიგზის აღდგენის შემთხვევაში. არ არის ფაქტი, რომ ქვეყანას ნამდვილად ექნება ეკონომიკური მოგება. მეტიც, ბევრი ეკონომისტი ამბობს, რომ ამგვარი რკინიგზის აღდგენას არ ექნება დიდი ეკონომიკური შედეგი, რადგან: ა) ის აუცილებლად გამოიწვევს ფოთის პორტის გავლით ტვირთბრუნვის შემცირებას, ბ) თეორიაში წართმევს ტვირთებს ბაქო-თბილისი-ახალქალაქის რკინიგზას (და გ) გააღიზიანებს აზნაზეთს, რომლის ქმედებები შეიძლება ნეგატიურად აისახოს საქართველო-აზნაზეთის ენერგეტიკულ ურთიერთობებში.

რა თქმა უნდა, ეკონომიკური სარგებლის შესწავლა და სერიოზული კვლევა ჯერ კიდევ დასადება, თუმცა ნებისმიერი კვლევა სწორედ ამ სამ კომპონენტს უნდა ითვალისწინებდეს. აქვე უნდა აღვნიშნოთ – ეს პროექტი რომ გეოპოლიტიკური მნიშვნელობის იყოს და ჩვენს ტრანზიტულ მდებარეობას, ეროვნულ უსაფრთხოებას, ან ენერგეტიკულ დამოუკიდებლობას ემსახურებოდეს, ეკონომიკური წაგების შემთხვევაშიც კი შეიძლება მასზე დათანხმება. მაგრამ ამ შემთხვევაში სრულიად საწინააღმდეგო სიტუაციაა. ჩვენი ეკონომიკური, ენერგეტიკული და თუნდაც პოლიტიკური დამოუკიდებლობა სწორედ ისეთ ინფრასტრუქტურულ პროექტებზე დამოკიდებული, რომლებიც რუსეთს გვერდს უვლის და ამტკიცებს საქართველოს, როგორც რეგიონული ტრანზიტის ფუნქციის მქონე სახელმწიფოს როლს. ყარსი-ახალქალაქი სწორედ ასეთი პროექტია. რაც შეეხება აზნაზურ რკინიგზას, ის ასეთად ნამდვილად ვერ იქნება განხილული. უფრო პირიქით – რკინიგზის აზნაზური მონაკვეთით ჩვენ უფრო დამოკიდებული ვხდებით რუსეთზე.

თუ ეკონომიკური სარგებელი ნათელი არ არის, მაშინ უნდა ვისაუბროთ სხვა ტიპის მოგებაზე. ერთ-ერთი განსხვავებული ტიპის მოგება შეიძლება იყოს ე.წ. პოლიტიკური დივიდენდის მიღება. კერძოდ, საქართველო თუ მიიღებს რამე მნიშვნელოვან დივიდენდს სხვა თემზე, რკინიგზის აღდგენა შესაძლოა სერიოზულად განიხილოს. სწორედ ამის მაგალითია ის, თუ რატომ აბამდა საქართველო დევნილების დაბრუნების საკითხს რკინიგზის აღდგენას. ლოგიკა ასეთი იყო – „თქვენ (მოსკოვს, სოხუმს) გსურთ წინ წასწიოთ სოჭის 2003 წლის ხელშეკრულებაში ნახსენები ერთი საკითხი (რკინიგზა), ხოლო ჩვენ (თბილისი) გვსურს წინ წავწიოთ იმავე ხელშეკრულებაში ნახსენები მეორე საკითხი (დევნილების დაბრუნება)“.

დღესაც შეიძლება რამე სხვა საკითხის მოფიქრება, ან მიზმა რკინიგზაზე სწორედ იმავე ლოგიკით – რკინიგზიდან მიღებული დივიდენდი თქვენ, ხოლო სხვა პოლიტიკური დივიდენდი ჩვენ. ამაში არაფერია დასაძრახი. ამიტომ, მინიმუმ უცნაურია, როდესაც საქართველოს ხელისუფლება ამბობს, რომ მას სურს რკინიგზის შესახებ დიპლომატიის დანერგვა ყოველგვარი წინაპირობის და პოლიტიკური მოთხოვნის გარეშე. გასაგებია, რომ ამ ეტაპზე დევნილების დაბრუნების მიზმა რკინიგზისთვის სრულიად გამორიცხავს მოლაპარაკებების დანერგვასაც კი, მაგრამ ნამდვილად არ მესმის, რატომ არ შეიძლება რკინიგზის აღდგენის წინაპირობად ენგურზე თავისუფალი გადაადგილება, ან აზნაზეთში საერთაშორისო დამკვირვებლების დაშვება მოვითხოვოთ? მით უმეტეს, რომ რკინიგზის აღდგენის შემთხვევაში საერთაშორისო სადამკვირვებლო კომპონენტი აუცილებელი იქნება.

მესამე მიზეზი, რატომაც შეიძლება გვინდოდეს აზნაზეთის რკინიგზის გახსნა, არის მისი პოზიტიური პოტენციალი კონფლიქტის ტრანსფორმაციის საკითხში. მაგრამ აქ ცოტა გაუგებარია, რატომ ვინწყებთ ისეთი დიდი საკითხით, როგორცაა რკინიგზა, რომელსაც გეოპოლიტიკური სურათის შეცვლა შეუძლია რეგიონში და არ ვინწყებთ საუბარს, მაგალითად, თავისუფალი გადაადგილების პრინციპით, ან ენგურზე ვაჭრობის აღდგენის მოთხოვნით, ან თბილისი-სოხუმის „მარშრუტის“ აღდგენით, ან, თუნდაც, ტრანსკავკასიური მაგისტრალის აღდგენით ცხინვალის გავლით. ეს მაგისტრალი, სხვა თუ არაფერი, უკვე არსებობს და საკმარისია შევთანხმდეთ, მისი სატრანზიტოდ ამოქმედება (ისევ და ისევ რუსეთის და სომხეთის დასაკავშირებლად) ნამდვილად შესაძლებელია. უბრალოდ, ერგნეთის გავლით მოძრაობა უნდა გაიხსნას.

სწორედ ამიტომ იწვევს ჩემს გაოცებას ისეთი დიდი პროექტით მოლაპარაკებების დაწყება, როგორც რკინიგზა, რომელიც თავისთავად განწირულია წარუმატებლობისთვის. სხვათა შორის, როდესაც რამდენიმე წლის წინ ჩვენ ამ მცირე იდეებს ვთავაზობდით სოხუმელ კოლეგებს, ხშირად გვესმოდა, რომ სწორედ რკინიგზის აღდგენა იყო მათ ინტერესში. პასუხად, ჩვენ პრინციპულად არასოდეს შევწინააღმდეგებებოდით რკინიგზის აღდგენის იდეას, უბრალოდ გვესურდა, რომ რკინიგზის აღსადგენად ჯერ გარკვეული წინაპირობები შესრულებულიყო, მათ შორის, თავისუფალი გადაადგილება, დევნილების ნაწილის ღირსეული და უსაფრთხო დაბრუნება და ა.შ.

მოკლედ რომ ვთქვათ, ამ ეტაპზე მიმაჩნია, რომ რკინიგზის იდეის წარმატებით განხორციელება ვერ მოხერხდება, რადგან ის ნაადრევია და მის „დასაქოქად“ მთელი რიგი ნაბიჯები უნდა გადაიდგას. ახალ ხელისუფლებას, ბუნებრივია, მიაჩნია, რომ რადგანაც ახლა ის არის მთავრობაში, „ყველაფერი შეიცვალა“ და „ყველაფრის ახალი ფურცლიდან დაწყება შეიძლება“. რეალობა კი სხვაგვარია. შეიძლება თბილისში მთავრობა შეიცვალა, მაგრამ მუსტად იგივე ხალხი დარჩა მოსკოვში და, მით უმეტეს, სოხუმსა და ცხინვალში.

რკინიგზის გახსნა თუ მართლა სერიოზულად დადგება დღის წესრიგში, კარგი იქნება, თუ ხელისუფლებას ექნება პასუხები შემდეგ კითხვებზე:

– რა ტიპის ტვირთები უნდა გადაადგილდებოდეს ამ რკინიგზით? სამხედრო, თუ მხოლოდ სამოქალაქო? ჩემი აზრით, მხოლოდ სამოქალაქო ტვირთები უნდა იყოს მისაღები. სამხედრო ტვირთები, რომელიც სწორედ მოსკოვის, ერევნის და, ალბათ, სოხუმის ინტერესებში იქნება, განხილულიც კი არ უნდა იყოს, რადგან ეს უკიდურესად დაძაბავს ჩვენს ურთიერთობას ამერბაიჯანთან და ზოგადად გაამწვავებს სიტუაციას რეგიონში. აქვე ისიც უნდა გავითვალისწინოთ, რომ ნებისმიერი სამოქალაქო რკინიგზა ომის პირობებში თვალის დახამხამებაში გადაკეთდება ტანკების გადასაზიდ საშუალებად. იმედია, რუსეთთან ომი აღარ მოგვიწევს, თუმცა 1990-იანი წლების და 2008 წლის გამოცდილება გვიჩვენებს, რომ რკინიგზის სამხედრო მიზნებისთვის გამოყენება რუსეთისთვის ჩვეულებრივი ამბავია.

– რკინიგზა უნდა იყოს სამგზავროც, თუ მხოლოდ სატვირთო? მხოლოდ სატვირთო რკინიგზას შეიძლება ჰქონდეს მარგინალური ეკონომიკური ეფექტი, თუმცა კონფლიქტის დარეგულირების თვალსაზრისით, ყველაზე მნიშვნელოვანი სწორედ ამ რკინიგზის სამოქალაქო გადაზიდვების პოტენციალი იქნება. თბილისი-სოხუმის ან სხვა მარშრუტების განახლება სერიოზული ნაბიჯი იქნება ნდობის აღდგენისკენ. თუმცა, აქ მივდივართ ისეთ საკითხებთან, როგორცაა დოკუმენტების აღიარება და, საბოლოო ჯამში – სტატუსი.

– როგორი უნდა იყოს რკინიგზის მოძრაობა აფხაზეთის და დანარჩენი საქართველოს ტერიტორიაზე? გაჩერებებით, თუ შეუჩერებელი ტრანზიტული? მაგალითად, კალინინგრადის რკინიგზის მსგავსი, თუ განსხვავებული? მიმაჩნია, რომ ნებისმიერი ტრანზიტული მოძრაობა, რომელიც მხოლოდ საქართველოს, ან, გნებავთ, აფხაზეთის მონაკვეთის შეუჩერებელი გავლას ითვალისწინებს, ჩვენთვის სრულიად მიუღებელი უნდა იყოს. მაშინ ეს იქნება კლასიკური რუსეთ-სომხეთის რკინიგზა, რომელსაც ვერანაირი სერიოზული კონფლიქტის ტრანსფორმაციის, ან ეკონომიკური პოტენციალი ვერ ექნება.

– ვინ უზრუნველყოფს ტვირთების უსაფრთხოებას აფხაზეთის ტერიტორიაზე? არ დაგვავიწყდეს, რომ აფხაზური ძალები ჩვენთვის არალეგიტიმურია, ხოლო რუსეთის სამხედრო ძალა ჩვენთვის ოკუპანტს წარმოადგენს. საერთაშორისო მექანიზმები ალბათ ერთადერთი გამოსავალია. ამიტომ, უცნაურია, რომ როდესაც რკინიგზას ვახსენებთ, არ ვამბობთ, რომ მნიშვნელოვანია პარალელურად საერთაშორისო ჩართულობაც გავზარდოთ.

ჩემი აზრით, ეს ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი საკითხია, რადგან ძნელად წარმომიდგენია სავაჭრო ოპერატორი, რომელიც რუსეთში თავის ტვირთებს აფხაზეთის გავლით გაგზავნის მაშინ, როდესაც იქ უკონტროლო სიტუაციაა და არ არსებობს პასუხისმგებლობის ამღები საერთაშორისოდ აღიარებული ერთეული. მარტივად რომ ვთქვათ, ტვირთების დაზიანების შემთხვევაში ვის უჩივლებ და სად? აფხაზეთის მთავრობას? და მის სუვერენიტეტს რომ არსად არ ცნობენ? ერთ-ერთი გამოსავალი შეიძლება იყოს საერთაშორისო მონიტორინგის მოთხოვნა, მაგალითად, ეუთოს მისიის, ან გაეროს სპეცმისიის მიერ. მაგრამ ამაზე ახლავე თუ არ დაიწყო საუბარი, ძნელად წარმოსადგენია, მერე მივუბრუნდეთ.

– ვინ თანხმდება რკინიგზაზე და ვისთან? ეს იქნება რკინიგზებს შორის შეთანხმება, თუ ქვეყნებს შორის? აფხაზეთს ჩვენ ქვეყნად არ ვაღიარებთ, მისი რკინიგზა კი რუსეთის რკინიგზის საკუთრებაშია. ვცნობთ რუსეთის რკინიგზის უფლებამოსილებას აფხაზეთში? 2005-2006 წლებში განიხილებოდა შავი ზღვის კონსორციუმის შექმნის იდეა, რომელშიც აფხაზეთის, რუსეთის, საქართველოს და სომხეთის რკინიგზების წარმომადგენლები მონაწილეობდნენ. მაშინ ამ საკითხის ვერძო ჭრილში გადატანა ჩანდა მოგვარების საშუალებად, მაგრამ ახლა ასე ვეღარ იქნება, რადგან აფხაზეთი ოკუპირებულია, რუსეთი კი მის დამოუკიდებლობას აღიარებს. შეთანხმების ფორმები პირდაპირ მიდის სტატუსის აღიარებამდე.

– რა სარგებელს იღებს ამ პროექტიდან ამერბაიჯანი, რა გავლენა ექნება ამ მარშრუტს ბაქო-ყარსის რკინიგზაზე და, ზოგადად, ამერბაიჯან-საქართველოს ურთიერთობებზე? ამ კითხვაზე პასუხის გარეშე რკინიგზის ხსენებაც კი აბსურდია, რადგან ასეთ შემთხვევაში ვიდებთ ყველაზე ცუდს, რაც შეიძლება დიპლომატიაში მიიღო – ქმედებების განხორციელებამდე თავი სიტყვებით დაიზიანო.

– როგორ აღვადგენთ რკინიგზას, როდესაც ჯერ თავისუფალი გადაადგილების საკითხები არ მოგვიგვარებია? რა დოკუმენტებით უნდა გადაადგილდნენ ამ რკინიგზით? სად იქნებიან მებაჟეები? მესამღერეები? ეს საკითხები პირდაპირ უკავშირდება სტატუსის თემებს. თუ გვგონია, რომ ეს აღდგენილი რკინიგზა ჩვენი სამართლებრივი სივრცის ნაწილი იქნება, ძალიან ვცდებით. მაქსიმალური, რასაც შეიძლება ამ სიტუაციაში მივალნიოთ, არის სტატუს-ნეიტრალურობის ფორმულა. თუმცა, ამ ფორმულის მისაღწევად ჯერ აუცილებელია, რომ ეს ფორმულა დავეტესტოთ სოხუმთან და მოსკოვთან, მასზე მივიღოთ პრინციპული შეთანხმება და შემდეგ გადავიდეთ დიდი იდეების იმპლემენტაციაზე.

– როგორ ჩაჯდება ეს რკინიგზა რუსეთის მსო-ში განვერთანების შემდეგ შეთანხმებულ მონიტორინგის მექანიზმში? მე ამ კითხვაზე პასუხი ძალიან მინტერესებს, რადგან მონიტორინგის მექანიზმი რუსეთს ავალდებულებს საერთაშორისო მონიტორინგის ქვეშ მოაქციოს ნებისმიერი ტვირთი, რომელიც შედის, ან ტოვებს სავაჭრო დერეფანს. ამაში ასევე მოიაზრება ის ტვირთები, რომლებიც რკინიგზით გადაადგილდება. ნებისმიერ შემთხვევაში,

ჩვენი მოთხოვნა უნდა იყოს, რომ მსო-ს მონიტორინგის მექანიზმი რკინიგზას მიესადაგოს. თუ არადა, უკვე შეთანხმებულ სავაჭრო კორიდორსაც ჩრდილს ვაყენებთ და რკინიგზის მონიტორინგისთვისაც ახალი ველოსიპედის გამოყენება დაგვჭირდება.

ჯამში, მიმაჩნია, რომ რკინიგზის აფხაზური მონაკვეთის აღდგენა თეორიაში შეიძლება მოგებიანი იყოს. უბრალოდ, ახლა ამაზე საუბარი ნაადრევია. ასევე გაუგებარია, რატომ ვინცებთ ამაზე ლაპარაკს მაშინ, როდესაც რკინიგზით სხვა მხარეები უფრო დაინტერესებულნი არიან. საკუთარი ინტერესების დაცვა ხშირად კულუარული მოლაპარაკებით იწყება და არა საჯარო განცხადებით. იქნებ სჯობდა, ამ თემაზე ჯერ უნევეაში დაგვეწყო სერიოზული საუბარი, ან კარასინ-აბაშიძის ფორმატის ფარგლებში გვესაუბრა და მხოლოდ შემდეგ გაგვეფიქრებინა სომხეთში ვიზიტის დროს?

ამ სტატიაში, როგორც ხედავთ, კითხვები უფრო მეტია, ვიდრე პასუხები. ამ კითხვებს კი იმიტომ ვსვამ, რომ მასზე ხელისუფლებამ იპოვოს სწორი პასუხები, რომლებიც ქვეყნის ინტერესებიდან გამომდინარე იქნება გაცემული.

თემები:

[პოლიტიკა](#) [აფხაზეთი](#)

## კომენტარები

კომენტარის დასაწერად

[დააწყვიტეთ აქ](#)