

UDC 328

SCOPUS CODE 3320

<https://doi.org/10.36073/1512-0996-2024-3-295-307>

## შუა კორიდორის გეოპოლიტიკური ფუნქცია და დანიშნულება: ტრანსკონტინენტური სავაჭრო - ეკონომიკური დერეფანი ევროპასა და აზიას შორის

**ვალერი მოდებაძე** პოლიტიკისა და საერთაშორისო ურთიერთობების დეპარტამენტი, საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი, საქართველო, 0160, თბილისი, მ. კოსტავას 77  
E-mail: modebadzevaleri07@gtu.ge

### რეცენზენტები:

**ს. დემეტრაშვილი**, სტუ-ის სამართლისა და საერთაშორისო ურთიერთობების ფაკულტეტის ასოცირებული პროფესორი  
E-mail: demetrashvili.sophio@gmail.com

**ლ. ოსიძე**, სტუ-ის სამართლისა და საერთაშორისო ურთიერთობების ფაკულტეტის ასოცირებული პროფესორი  
E-mail: osidzelevani07@gtu.ge

**ანოტაცია.** სამი მნიშვნელოვანი სავაჭრო-ეკონომიკური დერეფანი - ჩრდილოეთის, სამხრეთისა და შუა კორიდორები - აკავშირებს ევროპასა და აზიას ერთმანეთთან. სათანადო ინფრასტრუქტურის განვითარების შემთხვევაში შუა დერეფანი შეიძლება გახდეს ყველაზე მნიშვნელოვანი სავაჭრო არტერია ევრაზიის კონტინენტზე.

კვლევის მიზანი იყო შუა დერეფნის გეოპოლიტიკური როლის ანალიზი, განსაკუთრებით უკრაინაში ომის დაწყების შემდეგ. კვლევის შედეგად დადგინდა, რომ უკრაინაში რუსეთის შეჭრის შემდეგ, ამ დერეფნის სტრატეგიული ფუნქცია მნიშვნელოვნად გაიზარდა. დასავლეთს აღარ სურს

ჩრდილოეთის დერეფნის გამოყენება და დიდ ინვესტიციებს დებს შუა დერეფნის განსავითარებლად. შუა დერეფანს ევროპელები ახლა ჩრდილოეთის დერეფნის პოტენციურ ალტერნატივად მიიჩნევენ. თუმცა, ინფრასტრუქტურის განვითარებაში სერიოზული ინვესტიციების განხორციელება არის საჭირო, რომ მნიშვნელოვნად გაიზარდოს დერეფნის გამტარუნარიანობა და პოტენციალი. შუა დერეფნის ქვეყნებმა უნდა გააერთიანონ ძალისხმევა სატრანსპორტო და საკომუნიკაციო ინფრასტრუქტურის განვითარებისთვის. სწორი ინვესტიციების შემთხვევაში დერეფანი შეიძლება გახდეს მთავარი სავაჭრო გზა ევროპასა და აზიას შორის.

**საკვანძო სიტყვები:** ენერგეტიკა და სავაჭრო მარშრუტები; სამხრეთის დერეფანი; ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი (TITR); შუა დერეფანი; ჩრდილოეთის დერეფანი.

### შესავალი

ევროპასა და აზიას შორის სავაჭრო და კომერციული საქმიანობა შეიძლება განხორციელდეს 3 ძირითადი მარშრუტის მეშვეობით: ჩრდილოეთის დერეფანი, სამხრეთის დერეფანი და შუა დერეფანი. ჩრდილოეთის დერეფანი რუსეთის ტერიტორიაზე გადის, ხოლო სამხრეთის დერეფანი არის საზღვაო მარშრუტი, რომელიც ჩინეთს ევროპასთან აკავშირებს. შუა დერეფანი უფრო ახალი მარშრუტია, რომელიც ძველ აბრეშუმის გზას მიუყვება და ცენტრალური აზიის რესპუბლიკებს, კავკასიასა და თურქეთს გადაკვეთს.

ჩრდილოეთის დერეფნის როლი მნიშვნელოვნად გაიზარდა 2014 წლიდან, როდესაც ჩინეთის ლიდერი სი ძინპინი „ერთი სარტყელი – ერთი გზის“ ინიციატივის განხორციელებას შეუდგა. ამ პერიოდიდან მოყოლებული ჩინელმა ინვესტორებმა რუსეთში საკომუნიკაციო და სატრანსპორტო სისტემების განვითარება დაიწყეს. მათ რუსეთის ფედერაციაში რკინიგზისა და მაგისტრალის მშენებლობა წამოიწყეს. თავდაპირველად ამ მიმართულებით გადაზიდვები მცირე რაოდენობით ხდებოდა, მაგრამ 2019-2020 წლებში მნიშვნელოვნად იმატა ტვირთბრუნვამ და ჩრდილოეთის დერეფანი გახდა მთავარი სავაჭრო არტერია ევროპასა და აზიას შორის [2]. პანდემიის დროს ჩრდილოეთის

დერეფნის როლი საგრძნობლად გაიზარდა საზღვაო სატრანსპორტო სისტემაში არსებული პრობლემების გამო და მთელი მსოფლიო დიდად იყო დამოკიდებული ამ მარშრუტზე.

უკრაინაში ომის დაწყებამდე ჩრდილოეთის დერეფანი გადამწყვეტ როლს ასრულებდა ევროპის ქვეყნების ჩინეთთან და აზიასთან დაკავშირების საქმეში. ეს იყო ევროპისა და აზიის ქვეყნებისთვის სასიცოცხლო სავაჭრო არტერია. ამ დერეფნის მეშვეობით ხდებოდა საქონლისა და მომსახურების გადაადგილება ევრაზიის კონტინენტზე. მაგრამ, როდესაც კრემლმა მიიღო გადაწყვეტილება უკრაინაში შეჭრაზე, დასავლეთმა მაშინვე ალტერნატიული დერეფნის ძიება დაიწყო. ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი ახლა, როგორც ჩანს, საუკეთესო ალტერნატივაა აზიისა და ევროპის ქვეყნებს შორის სავაჭრო ურთიერთობების დასამყარებლად [18].

ჩრდილოეთის დერეფანს ევროპელები უკვე აღარ აღიქვამენ, სტაბილურ და უსაფრთხო მარშრუტად და დიდ ფინანსურ რესურსებს დებენ შუა დერეფნის განსავითარებლად.

### ძირითადი ნაწილი

#### შუა დერეფნის გეოსტრატეგიული და გეოპოლიტიკური დანიშნულება

საქართველოს ტერიტორიაზე გადის ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელი ერთ-ერთი სატრანსპორტო გზა – შუა დერეფანი. შუა კორიდორი არის მულტიმოდალური სახმელეთო და საზღვაო სატრანსპორტო მარშრუტი, რომელიც აკავშირებს ჩინეთს ევროპასთან [15].

შუა დერეფანი ჩრდილოეთ კორიდორთან შედარებით უფრო მოკლე მარშრუტია და სათანადო ინფრასტრუქტურის განვითარების შემთხვევაში უფრო სწრაფად შეუძლია ევროპა და აზია დააკავშიროს ერთმანეთთან [22]. ის 3000 კილომეტრით უფრო მოკლეა ვიდრე ჩრდილოეთის დერეფანი და მნიშვნელოვნად შეუძლია შეამციროს გადაზიდვების სატრანზიტო დრო [15]. მას აქვს გარკვეული შედარებითი უპირატესობა სხვა მარშრუტებთან შედარებით. შუა დერეფანი ჯერ კიდევ განვითარების პროცესშია და მას აქვს პოტენციალი, რომ გახდეს მთავარი სავაჭრო გზა ევროპასა და აზიას შორის.

ბოლო წლებში, საერთაშორისო ფორუმებსა და კონფერენციებზე ხშირად განიხილება ტრანსკასპიური დერეფნის განვითარების იდეა. როგორც დასავლეთის პოლიტიკური ელიტა, ისე სამხრეთ კავკასიის ქვეყნებისა და შუა აზიის ლიდერები დიდად არიან დაინტერესებულნი ტრანსკასპიური დერეფნის განვითარებით [16]. რუსეთ-უკრაინის ომის ფონზე ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტის ამოქმედება იძენს სასიცოცხლო მნიშვნელობას როგორც დასავლეთის, ისე ჩინეთისათვის [19]. ამ დერეფნის ინფრასტრუქტურა ძირითადად უკვე არსებობს, რადგან კასპიის ზღვის ორივე მხარეს არის საზღვაო პორტები და სარკინიგზო სისტემები. თუმცა, ტრანსკასპიური დერეფნის გამტარუნარიანობის გასაზრდელად არაერთი ღონისძიების განხორციელება იქნება საჭირო: პირველ რიგში აუცილებელია სამხრეთ კავკასიის ქვეყნებსა და თურქეთს შორის კოორდინაციისა და თანამშრომლობის გაძლიერება, რომ

ტვირთების გადატანა უფრო სწრაფად და ეფექტიანად განხორციელდეს და საზღვარზე არ წარმოიქმნას დაბრკოლებები. გარდა ამისა, აუცილებელია ზემოთ ხსენებულმა ქვეყნებმა სატარიფო შეთანხმებას მიაღწიონ და შეთანხმდნენ ერთიან ტარიფებზე [21].

რუსეთ-უკრაინის ომის დაწყების შემდეგ ევროპის ქვეყნებს შეუძვირდათ ბუნებრივი აირის მიწოდება და, შესაბამისად, მათ დაიწყეს ალტერნატიული ენერგორესურსების ძიება [6]. ცენტრალური აზიის სახელმწიფოებს, ისევე როგორც კავკასიის ქვეყნებს აქვს უზარმაზარი პოტენციალი, რომ ევროპა ენერგორესურსებით მოამარაგონ და დიდი წვლილი შეიტანონ დასავლეთში შექმნილი ენერგოკრიზისის აღმოფხვრაში. ისინი შეიძლება მომავალში გახდნენ ენერგორესურსების ერთ-ერთი უმსხვილესი მიმწოდებელი დასავლეთისათვის.

შუა დერეფანი უკიდურესად მნიშვნელოვანია არა მხოლოდ ევროკავშირისა და ცენტრალური აზიის რესპუბლიკებისთვის, არამედ პეკინისთვისაც, რადგან ის ჩინეთს სავაჭრო მარშრუტების დივერსიფიკაციის საშუალებას აძლევს. ჩინეთი ექსპორტზე ორიენტირებული ქვეყანაა, ის ვერ შეძლებს ეკონომიკურ ზრდას და მოსახლეობის კეთილდღეობის დონის ამაღლებას საერთაშორისო ბაზრებზე წვდომის გარეშე. ჩრდილოეთის დერეფნის ბლოკირების გამო, ჩინეთი შუა დერეფანზე მკვეთრად დამოკიდებული გახდა. შუა დერეფანს აქვს პოტენციალი, რომ კარდინალური ცვლილებები შეიტანოს გლობალურ ვაჭრობაში. ის ძალიან დიდ როლს ასრულებს პეკინის გეოეკონომიკური პორტფელის დივერსიფიკაციაში [12]. ჩინეთს სურს

განავითაროს ისეთი სავაჭრო მარშრუტები, რომლებზეც ვერც რუსეთი დაამყარებს კონტროლს და ვერც ამერიკის შეერთებული შტატები. აქედან გამომდინარე, შუა დერეფანს ჩინეთისთვის დიდი სტრატეგიული მნიშვნელობა აქვს. გარდა ამისა, შუა კორიდორი მნიშვნელოვნად ამცირებს მგზავრობის დროს (ორი თვიდან ორ კვირამდე) და ტვირთების ტრანსპორტირების ხარჯებს.

გეოპოლიტიკური და გეოეკონომიკური თვალსაზრისით შუა დერეფნის მთავარი უპირატესობა არის ის, რომ გვერდს უვლის რუსეთის ტერიტორიას. ევროპელი ბიზნესმენები, ისევე როგორც ჩინელი მეწარმეები ამას სტრატეგიულ უპირატესობად თვლიან. რუსეთთან ძალიან მჭიდრო და მეგობრული ურთიერთობების მიუხედავად, პეკინი ცდილობს განავითაროს ევროპისაკენ მიმავალი ალტერნატიული სავაჭრო გზები [8].

მოსკოვი ყოველთვის განიხილავდა ცენტრალური აზიის სახელმწიფოებს როგორც მისი გავლენის სფეროს, მაგრამ უკრაინაში ომის დაწყების შემდეგ რუსეთის გავლენა ცენტრალურ აზიაში თანდათან მცირდება. ცენტრალური აზიისა და სამხრეთ კავკასიის ქვეყნები ერთიანი ძალისხმევით ცდილობენ თავი დააღწიონ რუსეთის გავლენას და შუა კორიდორი გახადონ ყველაზე ხელსაყრელი სავაჭრო გზა აზიასა და ევროპას შორის. ეს ქვეყნები ყოველმხრივ ცდილობენ მაქსიმალურად გაზარდონ შუა აზიისა და კავკასიის სატრანზიტო პოტენციალი. ამ მიზნის მისაღწევად საქართველოს, აზერბაიჯანის, თურქეთისა და ყაზახეთის მთავრობებმა ხელი მოაწერეს ოთხმხრივ დეკლარაციას

„ტრანსკასპიური აღმოსავლეთ-დასავლეთ შუა დერეფნის“ ამოქმედების შესახებ.

ოთხმხრივი დეკლარაცია მიზნად ისახავს ზემოაღნიშნულ ქვეყნებს შორის თანამშრომლობის გაძლიერებას [11]. ეს ქვეყნები ერთობლივი ძალისხმევით ცდილობენ გაზარდონ შუა დერეფნის გამტარუნარიანობა და პოტენციალი. ამ მიზნის მისაღწევად, მათ გადაწყვეტილი აქვთ დიდი ინვესტიცია განახორციელონ ინფრასტრუქტურული პროექტების განვითარებაში [4].

თუმცა შუა დერეფანი არ არის ისეთი ეფექტური, როგორც ჩრდილოეთის დერეფანი, ევროპელები ამჟამად მას უფრო საიმედო და უსაფრთხო მარშრუტად თვლიან. ყველა გავლენიანი საერთაშორისო აქტორი, მათ შორის ჩინეთი, ევროკავშირი და შეერთებული შტატები, თანხმდება ამ სავაჭრო გზის განვითარების აუცილებლობაზე და მზად არის დიდი ინვესტიციები განახორციელოს ევროპასა და აზიას შორის უსაფრთხო „სავაჭრო დერეფნის“ შესაქმნელად [8].

შუა დერეფნის ევოლუცია და განვითარება ეტაპობრივი პროცესი იყო და მისი ისტორია 2000-იან წლებში იწყება, როდესაც ჩინეთისა და თურქეთის მთავრობებმა დაიწყეს ახალი სატრანსპორტო კორიდორის შექმნაზე ფიქრი ორ ქვეყანას შორის უფრო მჭიდრო სავაჭრო ურთიერთობების დასამყარებლად. ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტის (TITR) განვითარებას საფუძველი ჩაეყარა 2009 წელს, როდესაც თურქმა დიპლომატმა მეჰმეთ ფათიჰ ჯელილანმა წამოაყენა შუა დერეფნის განვითარების იდეა. მან მნიშვნე-

ნელოვანი როლი შეასრულა თურქეთსა და ცენტრალური აზიის ქვეყნებს შორის ვაჭრობისა და ტრანსპორტის სფეროში თანამშრომლობის განვითარებაში. ჯეილანი იყო შუა დერეფნის ამოქმედების ძლიერი მხარდამჭერი, რომელსაც ის აღიქვამდა როგორც ტრანსციმბირის რკინიგზის ეფექტურ ალტერნატივას. ის ამტკიცებდა, რომ შუა დერეფანი უფრო მოკლე, იაფი და უსაფრთხო მარშრუტი იქნებოდა ვიდრე ტრანსციმბირის რკინიგზა. თავის გამოსვლებში ჯეილანი ასევე აღნიშნავდა, რომ შუა დერეფანი ხელს შეუწყობდა რეგიონში ვაჭრობისა და ეკონომიკური ზრდის სტიმულირებას. ჯეილანის ინიციატივით თურქეთის მთავრობამ დაიწყო მჭიდრო თანამშრომლობა იმ ქვეყნებთან, სადაც შუა დერეფნის გავლა იგეგმებოდა.

ჯეილანის ძალისხმევას შედეგად, თურქეთისა და ჩინეთის მთავრობებმა 2015 წელს ხელი მოაწერეს ურთიერთთანამშრომლობის მემორანდუმს შუა დერეფნის განვითარების შესახებ. ამ შეთანხმებამ დააჩქარა მარშრუტის გასწვრივ თანამედროვე ინფრასტრუქტურის განვითარება (რკინიგზა, მაგისტრალები, საზღვაო პორტები და მილსადენები). მომდევნო წლებში შუა დერეფნის იდეა ისეთი პოპულარული გახდა, რომ ყაზახეთმა, უზბეკეთმა, თურქმენეთმა და აზერბაიჯანმა დაიწყეს მასობრივი ინვესტიციების განხორციელება მარშრუტის განსავითარებლად. ისეთი მსხვილი ინფრასტრუქტურული პროექტის წამოწყება, როგორცაა ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზა, ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტის (TITR) შექმნისკენ გადადგმული მნიშვნელოვანი ნაბიჯი იყო. ამ პროექტმა საგრძნობლად გაზარდა

კავკასიის რეგიონის გეოპოლიტიკური მნიშვნელობა, რადგან ის იქცა ორი კონტინენტის - ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელ ხიდად. ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზა შუა დერეფნის ძირითადი კომპონენტია, რადგან მან ხელი შეუწყო ჩინეთსა და ევროპას შორის ვაჭრობის ზრდას.

ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზამ ფუნქციონირება 2017 წელს დაიწყო და ის ტრანსყაზახეთის რკინიგზასთან ერთად ტრანსკონტინენტური ეკონომიკური დერეფნის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი კომპონენტი გახდა. ორივე რკინიგზა ტრანსკასპიური სატრანზიტო დერეფნის მნიშვნელოვანი კომპონენტია. ის არის უმოკლესი ევრაზიის სარკინიგზო მაგისტრალი და უმოკლეს მარშრუტს ქმნის ევროპასა და აზიას შორის. ეს პროექტი სავაჭრო გზების დივერსიფიკაციის საშუალებას იძლევა და ამცირებს ევროპის დამოკიდებულებას რუსეთზე. შუა დერეფნის ეფექტური ფუნქციონირებისათვის დაგეგმილია არაერთი ინფრასტრუქტურული პროექტის ამოქმედება, რომელიც, სავარაუდოდ, მკვეთრად გაზრდის ტრანსკონტინენტური სავაჭრო მარშრუტის მიმზიდველობას.

ტვირთის გადაზიდვის პრობლემების უფრო ეფექტურად გადაჭრის მიზნით, ყაზახეთის, აზერბაიჯანისა და საქართველოს მთავრობებმა ერთობლივი ლოგისტიკური კომპანიის შექმნის გადაწყვეტილება მიიღეს. ერთობლივი ლოგისტიკური კომპანია დაეხმარება ამ ქვეყნებს ტარიფების სტანდარტიზაციაში, საბაჟო პროცედურების გამარტივებასა და იმ დაბრკოლებების აღმოფხვრაში, რაც საქონლის გადაადგილებას და ტვირთბრუნვას უშლის ხელს [5]. ყაზახეთის პრემიერ-მინისტრი ალიხან სმილოვი ეწვია სამხრეთ კავკასიის ქვეყნებს



და დაარწმუნა მათი ლიდერები აზერბაიჯანულ-ქართულ-ყაზახური ლოჯისტიკური კომპანიის შექმნის აუცილებლობაში. ამ კომპანიის დაარსება არის დიდი წინგადადგმული ნაბიჯი ჩინეთს, თურქეთსა და ევროპას შორის ტვირთების გადაზიდვის პროცესის გამარტივებაში [13]. ამ კომპანიის დაარსებამ მნიშვნელოვნად გაამარტივა ტვირთების გადაზიდვა და დააჩქარა სავაჭრო ურთიერთობები ევროპისა და აზიის ქვეყნებს შორის.

უკრაინაში ომის დაწყების შემდეგ წამყვანმა გლობალურმა ბრენდებმა და ლოჯისტიკურმა ინდუსტრიებმა რუსეთში თავიანთი საქმიანობა შეაჩერეს და ქვეყანა დატოვეს. რუსეთის შეჭრამ უკრაინაში უდიდესი გავლენა იქონია ევროპის ენერგეტიკულ უსაფრთხოებაზე. ამ ომმა გაანადგურა რუსეთის, როგორც სანდო და უსაფრთხო პარტნიორის რეპუტაცია ენერგეტიკის სფეროში. ევროპელმა ლიდერებმა გააცნობიერეს, რომ რუსეთი ენერგორესურსებს იყენებს პოლიტიკურ იარაღად დასავლეთზე ზეწოლის განსახორციელებლად და ევროპაში თავისი გეოეკონომიკური და გეოპოლიტიკური მიზნების მისაღწევად. ევროპელებმა გააცნობიერეს, რომ რუსეთის ენერგორესურსებზე სრული დამოკიდებულება სახიფათო და სარისკოა და ამიტომ, დაიწყეს ალტერნატიული ენერგორესურსების ძიება.

უკრაინაში რუსეთის შეჭრამ ევროპისთვის განსაკუთრებით აქტუალური გახადა როგორც ენერგეტიკული მარშრუტების, ისე სავაჭრო გზების დივერსიფიკაცია. რუსეთზე გამავალი სატრანსპორტო დერეფანი დაიბლოკა და ევროპელებმა დაიწყეს ალტერნატიული გზების ძიება აზიასთან სავაჭრო

ურთიერთობების დასამყარებლად [22]. უკრაინაში ომის დაწყების შემდეგ შუა დერეფნის ტვირთბრუნვა მნიშვნელოვნად გაიზარდა (33 %-ით).

შუა დერეფანს შეუძლია გადაამწყვეტი როლი შეასრულოს რუსეთზე ევროპის ენერგოდამოკიდებულების შესამცირებლად. 2022 წლის ივლისში აზერბაიჯანმა და ევროკავშირმა მიაღწიეს შეთანხმებას, რომლის თანახმადაც ბაქო გააორმაგებს ბუნებრივი აირის წარმოებას 2027 წლისთვის. ბაქოსა და ბრიუსელს შორის მიღწეული კიდევ ერთი მნიშვნელოვანი შეთანხმებაა „შავი ზღვის წყალქვეშა კაბელის პროექტი“, რომელიც ევროპას მოამარაგებს აზერბაიჯანული ქარისა და მზის ენერჯით. ევროკავშირი ასევე დიდ ინტერესს იჩენს ყაზახეთის სასარგებლო წიაღისეულის მიმართ. ცენტრალური აზიის რესპუბლიკებს შეუძლიათ მნიშვნელოვანი როლი შეასრულონ ევროპისთვის იშვიათი სახეობის ლითონების მიწოდების საქმეში [12]. რამდენადაც ევროპის დამოკიდებულება კასპიისა და ცენტრალური აზიის ენერგორესურსებზე იზრდება, შუა დერეფანი მომავალში გახდება სასიცოცხლო მნიშვნელობის არტერია ევროპის ენერგეტიკული უსაფრთხოებისთვის.

მსხვილმა ევროპულმა ლოჯისტიკურმა კომპანიებმა უკვე დაიწყეს შუა დერეფნის გამოყენება. უკრაინაში რუსეთის შეჭრის შემდეგ ბევრმა დასავლურმა კომპანიამ გადაწყვიტა რუსული ბაზრიდან გასვლა და ჩრდილოეთის დერეფანზე კატეგორიული უარი განაცხადა. მოულოდნელად ევროპელებმა გააცნობიერეს, რამდენად არაპროგნოზირებადია რუსეთი და დაიწყეს აზიისაკენ მიმავალი ალტერნატიული სავაჭრო მარშრუტების ძიება.

ევროპელებისთვის შუა დერეფანი გახდა სტრატეგიული მნიშვნელობის მარშრუტი, რომლის მემკვიდრეობითაც ევროპა ამყარებს კავშირს ენერგორესურსებით მდიდარ კავკასიისა და შუა აზიის რეგიონთან. დასავლეთს მტკიცედ აქვს გადაწყვეტილი გაზარდოს შუა დერეფნის გამტარუნარიანობა, რადგან თვლის, რომ ეს უფრო საიმედო და უსაფრთხო მარშრუტია ჩრდილოეთ და სამხრეთ კორიდორებთან შედარებით.

თურქეთისთვისაც შუა დერეფანი ძალიან მნიშვნელოვანი სავაჭრო გზაა, რადგან ის ანკარას საშუალებას აძლევს დაამყაროს კონტაქტები თურქულენოვან სამყაროსთან - ცენტრალური აზიისა და კავკასიის თურქულენოვან სახელმწიფოებთან. ამ დერეფანს შეუძლია მნიშვნელოვანი როლი შეასრულოს თურქული სამყაროს გაერთიანებაში და თურქულენოვან სახელმწიფოებს შორის ეკონომიკური, პოლიტიკური და კულტურული კავშირების განმტკიცებაში. ეს მარშრუტი ამცირებს ცენტრალური აზიის სახელმწიფოების დამოკიდებულებას თურქეთის ისტორიულ კონკურენტებზე - რუსეთსა და ირანზე [10].

უკრაინაში ომის გამწვავებასთან ერთად, თურქეთი უფრო მეტ მზადყოფნას ავლენს, რომ მჭიდრო ეკონომიკური, კომერციული და სავაჭრო ურთიერთობები დაამყაროს კავკასიისა და ცენტრალური აზიის თურქულენოვან სახელმწიფოებთან. რუსეთი იმდენად არის დაკავებული უკრაინის ომით, რომ ის სათანადო ყურადღებას ვეღარ უთმობს კავკასიისა და ცენტრალური აზიის პოსტსაბჭოთა რესპუბლიკებს.

საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ თურქეთი ცდილობდა თავისი გავლენის გაზრდას კავკასიასა

და ცენტრალურ აზიაში. ანკარა ყოველთვის დიდ ინტერესს ავლენდა, რომ მჭიდრო კავშირები დაემყარებინა პოსტსაბჭოთა სივრცეში არსებულ თურქულენოვან სამყაროსთან. თურქულენოვან ქვეყნებთან თანამშრომლობისა და დიალოგის ხელშეწყობის მიზნით, 2009 წელს ანკარამ დააარსა თურქულენოვანი სახელმწიფოების თანამშრომლობის საბჭო.

ეს ორგანიზაცია ძალიან დიდ როლს ასრულებს მის წევრებს შორის ურთიერთობების განმტკიცებაში ისეთ მნიშვნელოვან დარგებში, როგორცაა ეკონომიკა, კულტურა, განათლება და უსაფრთხოება. ის მიზნად ისახავს კავშირების განმტკიცებას არა მხოლოდ სამთავრობო დონეზე, არამედ ინდივიდუალურ დონეზეც, ჩვეულებრივ ადამიანებს შორის. თურქულენოვანი სახელმწიფოების თანამშრომლობის საბჭო ემსახურება თურქეთის გეოპოლიტიკურ და გეოეკონომიკურ ინტერესებს, რადგან ხელს უწყობს მის წევრებს შორის თანამშრომლობას არაერთ სფეროში. უსაფრთხოების სფეროში თურქულ სახელმწიფოთა ორგანიზაციამ არაერთი ერთობლივი წვრთნა გამართა და ერთობლივი კონტრტერორისტული აქტივობები ჩაატარა. ეს ორგანიზაცია დაულალავად მუშაობდა ენერგეტიკის, ვაჭრობისა და ტრანსპორტის სფეროებში რეგიონული თანამშრომლობის განვითარებისთვის.

თურქულენოვანი სახელმწიფოების თანამშრომლობის საბჭოს ინიციატივითა და თაოსნობით არაერთი ენერგეტიკული პროექტი, ტრანსკასპიური გაზსადენი და ტრანსკასპიური ნავთობსადენი შეიქმნა. კრემლი ეწინააღმდეგება ტრანსკასპიური მილსადენის პროექტების განხორციელებას, რადგან ის მიზნად ისახავს ნავთობისა და გაზის

ტრანსპორტირებას ცენტრალური აზიიდან ევროპაში რუსეთის ტერიტორიის გვერდის ავლით. მაგრამ საკითხავია როდემდე შეძლებს კრემლი ამ პროექტების დაბლოკვას? ვინაიდან რუსეთის გავლენა ცენტრალურ აზიაში თანდათანობით კლებულობს, ამიტომ სავარაუდოდ თურქულენოვანი სამყარო შეძლებს ამ პროექტების განხორციელებას რუსეთის ძლიერი წინააღმდეგობის მიუხედავად.

თურქეთი მიზნად ისახავს მაქსიმალურად გაზარდოს შუა დერეფნის გამტარუნარიანობა და გაზარდოს ის მსოფლიო მნიშვნელობის სტრატეგიულ კორიდორად. თურქეთის ხელისუფლებას სურს, რომ გამოიყენოს თურქეთის უნიკალური გეოგრაფიული მდებარეობა, რომ ქვეყანა გახდეს ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელი ხიდი. თურქეთის მთავარი გეოეკონომიკური მიზანია გახდეს აზიისა, და ევროპის დამაკავშირებელი მთავარი სატრანსპორტო ჰაბი [23].

მას შემდეგ, რაც დასავლეთმა რუსეთს მკაცრი სანქციები დაუწესა და მოსკოვი საერთაშორისო იზოლაციაში აღმოჩნდა, ცენტრალური აზიის რესპუბლიკებმა დაიწყეს თავიანთი საგარეო ურთიერთობების დივერსიფიკაცია და დაამყარეს მჭიდრო ურთიერთობები თურქეთთან, დასავლეთთან და ჩინეთთან. ცენტრალური აზიის რესპუბლიკებმა გადაწყვიტეს მოსკოვის გავლენისგან თავის დაღწევა. შუა დერეფანს შეუძლია დაეხმაროს ცენტრალური აზიის ქვეყნებს, რომ ევროპისა და აზიის ბაზრებზე ჰქონდეთ მაქსიმალური წვდომა. შუა დერეფანი მნიშვნელოვანია არა მხოლოდ როგორც ჩინეთ-ევროპის დამაკავშირებელი სტრატეგიული კორიდორი, არამედ როგორც ცენტრალური აზიისა

და სამხრეთ კავკასიის ქვეყნებიდან ევროპაში ენერგორესურსების ექსპორტის ერთ-ერთი ყველაზე ხელსაყრელი მარშრუტი. ყაზახეთის პრეზიდენტი ტოკაევი ბოლო წლებში უკვე ღიად აცხადებს, რომ მისი ხელისუფლება აპირებს ყაზახეთის ნავთობის ექსპორტს ევროპაში რუსეთის ტერიტორიის გვერდის ავლით. ყაზახეთი კავკასიის გავლით ევროპაში ნავთობის ექსპორტის მოცულობის გაზრდას გეგმავს. ყაზახეთმა დაიწყო თავისი ტანკერების ფლოტის გაფართოება, რომ ექსპორტზე გაიტანოს ქვეყნის ნავთობი დაამყაროს მჭიდრო კომერციული ურთიერთობები დასავლეთთან [14].

შუა აზიის ქვეყნების პოლიტიკური ელიტა თვლის, რომ შუა დერეფანს შეუძლია დაეხმაროს ცენტრალურ აზიას გათავისუფლდეს რუსეთის გავლენისგან. შუა დერეფნის მეშვეობით მათ შეუძლიათ ნახშირწყალბადების რესურსების ექსპორტი პირდაპირ ევროპაში, რუსეთის ტერიტორიის გვერდის ავლით. ამ მიზნის მისაღწევად ცენტრალური აზიის ქვეყნებმა უნდა განავითარონ ადეკვატური ინფრასტრუქტურა და ენერჯის ტრანსპორტირების სისტემა.

### **შუა დერეფნის ქვეყნების წინაშე არსებული გამოწვევები**

ქვეყნები, რომლებიც ქმნიან შუა დერეფნის ნაწილს, ცდილობენ გააუმჯობესონ სატრანსპორტო და საკომუნიკაციო ინფრასტრუქტურა [9]. ყველა ქვეყანა დიდ ინვესტიციას ახორციელებს ინფრასტრუქტურის განვითარების პროექტებში: ისინი აშენებენ ახალ პორტებს, ბორნებს, მატარებლებს და ავითარებენ საბაჟოსა და საზღვრების ინტეგრირებულ მენეჯმენტს, რეგულაციებსა და ტექნიკურ სტანდარტებს. შუა დერეფნის წარმატების გასაღები



თანამედროვე ინფრასტრუქტურაა. ამიტომ, საქართველომ გადაწყვიტა 2023–2024 წლებში სატრანსპორტო და საკომუნიკაციო სისტემის განახლება. საქართველოს რკინიგზა საჭიროებს მოდერნიზაციას, რათა უცხოეთიდან შემოსულ ტვირთებს გაორმაგებული პოტენციალით შეხვდეს [3].

აზერბაიჯანმა და ყაზახეთმა განახლეს და გააფართოვეს თავიანთი საზღვაო პორტები, ააშენეს ახალი აეროპორტები, რკინიგზა. ორივე ქვეყანა გეგმავს გაზარდოს სატვირთო გემების ფლოტი, რათა უფრო ეფექტურად განხორციელდეს საქონლისა და ნახშირწყალბადების რესურსების ტრანსპორტირება ევროპაში [21]. ორივე ქვეყანა დაინტერესებულია, რომ კასპიის ზღვაზე აშენდეს რკინიგზა. ამ გემის განხორციელება ტექნიკურად შესაძლებელია, მაგრამ რუსეთს და ირანს შეუძლიათ დაბლოკონ პროექტის განხორციელება. ასევე არსებობს სხვა დაბრკოლებები, რომლებიც ხელს უშლის შუა დერეფნის ეფექტურად ფუნქციონირებას: თურქმენეთსა და ყირგიზეთს არ გააჩნიათ თანამედროვე და ადეკვატური ინფრასტრუქტურა. პორტები თურქმენეთში მოძველებული და არამიმზიდველია გადაზიდვებზე დაწესებული მაღალი ტარიფების გამო [12]. საჭიროა ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაცია და ახალი რეგულაციების შემოღება, რათა შუა დერეფანი ეფექტური ეკონომიკური კორიდორი გახდეს.

ინფრასტრუქტურაში არსებულმა ხარვეზებმა და რეგიონულმა დაძაბულობამ შეიძლება მნიშვნელოვნად შეაფერხოს პროექტის ეფექტური იმპლემენტაცია. გაყინული კონფლიქტები კავკასიაში ნებისმიერ დროს შეიძლება განახლდეს, რის გამოც კავკასიის

რეგიონში მეგაპროექტების განხორციელება შესაძლოა მკვეთრად შეფერხდეს. მაგალითად შეგვიძლია მოვიყვანოთ საქართველოში არსებული კონფლიქტური ზონები ან კიდევ სომხეთსა და აზერბაიჯანს შორის არსებული სასაზღვრო კონფლიქტი [7].

ზემოთ დასახელებული პრობლემების გამო, ჩნდება კითხვა: რამდენად აქვს შუა დერეფანს პოტენციალი, რომ ჩაანაცვლოს ჩრდილოეთის მიმართულება და რა უშლის ხელს ამ მარშრუტის განვითარებას. მიუხედავად იმისა, რომ გეოპოლიტიკურმა ცვლილებებმა გაზარდა შუა დერეფნის სტრატეგიული მნიშვნელობა, დარგის სპეციალისტები თვლიან, რომ ჯერ კიდევ მრავლად არის პრობლემები, რომლებიც ხელს უშლის ამ მარშრუტზე ტვირთბრუნვის გაზრდას.

ერთ-ერთი პრობლემა, რომელსაც კავკასიის სახელმწიფოები აწყდებიან, არის ცუდი სატრანსპორტო და საკომუნიკაციო სისტემები და ვაგონების დეფიციტი. შუა აზიის რესპუბლიკებს და კავკასიის ქვეყნებს არ გააჩნიათ ვაგონების საკმარისი რაოდენობა, რომ აზიიდან ევროპისაკენ მიმავალი დიდი ოდენობით ტვირთი გაატარონ [1]. ადეკვატური სატრანსპორტო და საკომუნიკაციო ინფრასტრუქტურის არარსებობის გამო, ტვირთების გადაზიდვის პროცესი მნიშვნელოვნად შეფერხებულია. სათანადო ინფრასტრუქტურის არარსებობა აფერხებს ასევე ნავთობისა და გაზის ტრანსპორტირებას კასპიის ზღვაზე [17].

შუა დერეფნის განვითარება სახელმწიფო და რეგიონულ დონეზე მჭიდრო თანამშრომლობას მოითხოვს. ვერც ერთი ქვეყანა დამოუკიდებლად ვერ მოაგვარებს ცუდი კომუნიკაციისა და მოძველებული ინფრასტრუქტურის პრობლემას და საჭიროა

კოლექტიური ძალისხმევა. ყაზახეთი სრულიად მოუზადებელი აღმოჩნდა, რომ გადაემისამართებია ჩრდილოეთის კორიდორიდან შუა დერეფნისაკენ ტვირთების დიდი რაოდენობა. ყაზახეთმა დიდი ინვესტიცია ჩადო რუსეთისა და ბალტიისპირეთის საზღვაო პორტების განვითარებაში და დიდი ძალისხმევა გაიღო ამ საზღვაო პორტების ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაციაში. უკრაინაში ომის დაწყებამდე ქვეყანა ძირითადად ორიენტირებული იყო რუსეთისა და ბალტიისპირეთის ქვეყნების სატრანსპორტო არტერიებზე და უმეტესწილად იყენებდა ჩრდილოეთის კორიდორს.

ომმა რადიკალურად შეცვალა ყაზახეთის ხელისუფლების გეგმები. ქვეყანა სრულიად მოუზადებელი აღმოჩნდა, რომ ტვირთები გადაემისამართებია შუა კორიდორის მიმართულებით. ყაზახეთს არ აღმოაჩნდა არც შესაბამისი ინფრასტრუქტურა და არც ადეკვატური საკანონმდებლო ბაზა შუა დერეფანში ტვირთების გადასამისამართებლად. არც ისე მარტივი და იოლი პროცესი აღმოჩნდა ჩრდილოეთის დერეფნის გადაკეტვა და რესურსებისა და ტვირთების გადამისამართება შუა დერეფნის მიმართულებით. როგორც შემდეგ გაირკვა, ამ პროცესის დასარეგულირებლად საჭირო იყო უამრავი სამართლებრივი ასპექტის გათვალისწინება. წინა პლანზე წამოვიდა სამართლებრივი მექანიზმების სირთულე.

ზემოაღნიშნული პრობლემების გამო შუა დერეფანი მოკლევადიან პერიოდში სრულად ვერ ჩაანაცვლებს ჩრდილოეთ დერეფანს. შუა დერეფანი საჭიროებს განვითარებას და სრულყოფას. ახალი

ინფრასტრუქტურული პროექტები დერეფანს მომავალში უფრო ეფექტურს გახდის. გარდა ამისა, მზარდი სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობები ჩინეთსა და ევროპას შორის დერეფნის შემდგომ განვითარებას შეუწყობს ხელს.

ევროკავშირი გეგმავს 2 მილიარდი ევროს ოდენობის ინვესტიციის განხორციელებას, რომ განავითაროს ტრანსევროპული სატრანსპორტო ქსელი აღმოსავლეთ პარტნიორობის ქვეყნებში, მათ შორის აზერბაიჯანსა და საქართველოში. ევროკავშირი ცდილობს ხელი შეუწყოს მშვიდობისა და სტაბილურობის დამკვიდრებას სამხრეთ კავკასიაში. ევროპის ლიდერებმა იცინან, რომ ამ რეგიონში მასშტაბური პროექტების განხორციელება პოლიტიკური სტაბილურობის გარეშე შეუძლებელი იქნება. ეთნიკური კონფლიქტები და ომები სამხრეთ კავკასიაში კვლავ საფრთხეს უქმნის რეგიონის სტაბილურობას. ევროკავშირის მიზანია რეგიონში გრძელვადიანი მშვიდობის მიღწევა. სამხრეთ კავკასიაში საომარი მოქმედებების დასრულება და ძალადობის შეწყვეტა პროექტში ჩართულ ყველა მხარეს დიდ სარგებელს მოუტანს.

### დასკვნა

შუა დერეფანი არის პერსპექტიული ახალი სავაჭრო გზა, რომელსაც აქვს პოტენციალი, გახდეს მთავარი სავაჭრო არტერია ჩინეთსა და ევროპას შორის. მას შეუძლია ხელი შეუწყოს ევროპისა და აზიის ქვეყნებს შორის სავაჭრო და კომერციული ურთიერთობების გაღრმავებას.

მარშრუტის მომავალი იმედის მომცემია, მაგრამ ჯერ კიდევ არსებობს უამრავი გამოწვევა და პრობლემა, როგორცაა მაგალითად მოძველებული და

არაადეკვატური ინფრასტრუქტურა, სათანადო რეგულაციებისა და განბაჟების პროცედურების არარსებობა და კონფლიქტების გაღვივების საშიშროება კავკასიის რეგიონში.

შუა დერეფნის ქვეყნებმა მეტი ყურადღება უნდა მიაქციონ ინფრასტრუქტურული პროექტების განვითარებას, როგორცაა რკინიგზის, საზღვაო პორტების, აეროპორტების მშენებლობა, რათა გაზარდონ შუა დერეფნის ეფექტიანობა და გადააქციონ იგი ყველაზე მიმზიდველ სავაჭრო გზად. მათ ყურადღება უნდა მიაქციონ საბაჟო პროცედურების გამარტივების აუცილებლობასაც: განსხვავებული საბაჟო წესები და რეგულაციები აფერხებს ვაჭრობისა და კომერციული საქმიანობის განვითარებას. ამიტომ, შუა დერეფნის ქვეყნებმა გარკვეული

ძალისხმევა უნდა მიმართონ საბაჟო პროცედურების გამარტივებაზე, რათა მოხერხდეს სატრასპორტო ხარჯების მაქსიმალურად შემცირება.

შუა დერეფნის ქვეყნებმა ერთობლივი ძალისხმევით უნდა შეაჩერონ კონფლიქტების ესკალაცია რეგიონში. შუა დერეფანი კვეთს პოლიტიკურად არასტაბილურ რეგიონებსა და ქვეყნებს. კონფლიქტების განახლების შემთხვევაში შეიძლება კითხვის ნიშნის ქვეშ დადგეს შუა დერეფნის არსებობა. ამიტომ, შუა დერეფნის ქვეყნებმა უნდა შეიმუშაონ საერთო ინსტიტუციური მექანიზმები საერთო რისკებისა და საფრთხეების აღმოსაფხვრელად. შუა დერეფნის ქვეყნებმა უნდა გააერთიანონ ძალისხმევა საფრთხეებისა და რისკების გასანეიტრალებლად. მათ უნდა გააძლიერონ თანამშრომლობა უშიშროებისა და თავდაცვის სფეროში, რომ შუა კორიდორი უფრო მიმზიდველი გახადონ ბიზნესისათვის.

## ლიტერატურა

1. Pertaia, L. (2023). *Georgia in the Middle Corridor – between China and Europe*. Retrieved from Radio Tavisupleba: <https://shorturl.at/28pCr>
2. Keshelashvili, A. (2023). *Middle Corridor: Georgia's perspective and challenges*. Retrieved from: <https://publika.ge/article/shua-derevani-saqartvelos-perspeqtiva-da-gamowvevebi/>
3. Tsuladze, Z. (2023). *Middle Corridor: By 2030, freight traffic will increase significantly. How will Georgia meet the growth?* Retrieved from: <https://www.amerikiskhma.com/a/7330250.html>
4. Agenda.ge (2022). *Georgia joins declaration on Trans-Caspian East-West Middle Corridor*. Retrieved from: <https://agenda.ge/en/news/2022/1012>
5. Bussières, P. (2023). *The Middle Corridor: A Geopolitical Game-Changer in Eurasian Trade*. Retrieved from: <https://www.geopoliticalmonitor.com/the-middle-corridor-a-geopolitical-game-changer-in-eurasian-trade/>
6. Czarnecki, R. (2022). *The Middle Corridor: Promising alternative for export and energy*. Retrieved from: <https://www.dailysabah.com/opinion/op-ed/the-middle-corridor-promising-alternative-for-export-and-energy>
7. Chang, F.K. (2023). *The Middle Corridor through Central Asia: Trade and Influence Ambitions. Foreign Policy Research Institute*. Retrieved from: <https://www.fpri.org/article/2023/02/the-middle-corridor-through-central-asia-trade-and-influence-ambitions/>
8. Çolakoglu, S. (2023). *The Middle Corridor and the Russia-Ukraine War: The Rise of New Regional Collaboration in Eurasia? Central Asia - Caucasus Analyst*. Retrieved from:

- <https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13744-the-middle-corridor-and-the-russia-ukraine-war-the-rise-of-new-regional-collaboration-in-eurasia?.html>
9. Donnellon-May, G. (2023). *Beijing's interest in the Middle Corridor*. Retrieved from: <https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/beijing-s-interest-middle-corridor>
  10. Eldem, T. (2022). *Russia's War on Ukraine and the Rise of the Middle Corridor as a Third Vector of Eurasian Connectivity Connecting Europe and Asia via Central Asia, the Caucasus, and Turkey*. Berlin: German Institute for International and Security Affairs. Retrieved from: <https://www.swp-berlin.org/10.18449/2022C64/>
  11. Gaur, P. (2023). *Significance of the Middle Corridor in Changing Geopolitical Landscape*. Retrieved from: [https://www.icwa.in/show\\_content.php?lang=1&level=3&ls\\_id=10186&lid=6497](https://www.icwa.in/show_content.php?lang=1&level=3&ls_id=10186&lid=6497)
  12. Keya, J. (2023). *The Middle Corridor to Revolutionize Global Trade*. Retrieved from: <https://www.imaginebusinesske.com/middle-corridor/>
  13. Kumenov, A. (2023). *Azerbaijan, Georgia, Kazakhstan harmonize efforts on route bypassing Russia*. Retrieved from: <https://eurasianet.org/azerbaijan-georgia-kazakhstan-harmonize-efforts-on-route-bypassing-russia>
  14. Kumenov, A. (2022). *Kazakhstan starts exporting oil through Middle Corridor from New Year*. Retrieved from: <https://eurasianet.org/kazakhstan-starts-exporting-oil-through-middle-corridor-from-new-year>
  15. Mami, E. (2024). *The Middle Corridor: trends and opportunities*. Retrieved from: <https://odi.org/en/insights/the-middle-corridor-trends-and-opportunities/>
  16. Nelson, H. (2023). *The Middle Corridor Infrastructure Deals and Developments: 2023 in Review*. *Caspian Policy Center*. Retrieved from: <https://www.caspianpolicy.org/research/economy/the-middle-corridor-infrastructure-deals-and-developments-2023-in-review>
  17. Ozat, M. & Nelson, H. (2023). *The Middle Corridor: The Beginning of the End for Russia's Northern Corridor?* Retrieved from: <https://www.caspianpolicy.org/research/energy-and-economy-program-eeep/the-middle-corridor-the-beginning-of-the-end-for-russias-northern-corridor>
  18. Rizzi, A. (2024). *Risk and reward: Why the EU should develop the Middle Corridor trade route*. Retrieved from: <https://ecfr.eu/article/risk-and-reward-why-the-eu-should-develop-the-middle-corridor-trade-route/>
  19. The Astana Times. (2022). *Kazakh Prime Minister Calls to Intensify Cooperation through Trans-Caspian International Transport Route at Boao Forum for Asia*. Retrieved from: <https://astanatimes.com/2022/04/kazakh-prime-minister-calls-to-intensify-cooperation-through-trans-caspian-international-transport-route-at-boao-forum-for-asia/>
  20. Sánchez, W. A. & Auyezova, K. (2022). *Kazakhstan-Azerbaijan: The Axis of the Middle Corridor*. Retrieved from: <https://www.geopoliticalmonitor.com/kazakhstan-azerbaijan-the-axis-of-the-middle-corridor/>
  21. Sánchez, W. A. & Auyezova, K. (2023). *The Trans-Caspian Corridor: Kazakhstan's Silk Road? Kazakhstan and the Caucasus nations are looking at the Trans-Caspian transportation corridor with renewed vigor given the war in Ukraine*. Retrieved from: <https://thediplomat.com/2022/05/the-trans-caspian-corridor-kazakhstan-silk-road/>
  22. Stoll, H. (2024). *The Middle Corridor: A Renaissance in Global Commerce*. Retrieved from: <https://thediplomat.com/2024/03/the-middle-corridor-a-renaissance-in-global-commerce/>
- Zhang, G. (2022). *Asia-Europe rail freight attracts European investment*. Retrieved from: <https://shorturl.at/Qfls8>

UDC 328

SCOPUS CODE 3320

<https://doi.org/10.36073/1512-0996-2024-3-295-307>

## Geopolitical Function and Purpose of the Middle Corridor: Transcontinental Trade-economic Corridor Between Europe and Asia

**Valeri Modebadze** Department of Politics and International Relations, Georgian Technical University, Georgia, 0160, Tbilisi, 77, M. Kostava str.  
E-mail: modebadzevaleri07@gtu.ge

### Reviewers:

**S. Demetrashvili**, Associate Professor, Faculty of Law and International Relations, GTU

E-mail: demetrashvili.sophio@gmail.com

**L. Osidze**, Associate Professor, Faculty of Law and International Relations, GTU

E-mail: osidzelevani07@gtu.ge

**Abstract.** Trade and commercial activities between Europe and Asia can be carried out through three main routes: The Northern Corridor, the Southern Corridor and the Middle Corridor. The Northern Corridor passes through Russian territory, while the Southern Corridor is a sea route that connects China to Europe. The Middle Corridor is a newer route that follows the old Silk Road and crosses the Central Asian Republics, the Caucasus and Turkey.

The study aimed to analyze the geopolitical role of the Middle Corridor, particularly following the onset of the Ukraine war. Research findings indicated that the strategic importance of this corridor significantly rose after Russia's invasion of Ukraine. The West is now shifting away from the Northern Corridor and channeling heavy investments towards the development of the Middle Corridor. Europeans are viewing the Middle Corridor as a viable alternative to the Northern route. However, substantial infrastructure investments are crucial to enhance the corridor's capacity and potential. Collaboration among Middle Corridor countries is essential for the development of transportation and communication infrastructure. With proper investments, the corridor has the potential to emerge as a key trade route connecting Europe and Asia.

**Keywords:** Energy and Trade Routes; Middle Corridor; Northern Corridor; Southern Corridor; Trans-Caspian International Transport Route (TITR).

---

*განხილვის თარიღი 17.04.2024*

*შემოსვლის თარიღი 13.05.2024*

*ხელმოწერილია დასაბეჭდად 26.09.2024*