0311 ეკონომიკა ECONOMICS

ეკონომიკური ინტეგრაცია, როგორც გეოპოლიტიკური სტაბილურობის ინსტრუმენტი შავი ზღვის რეგიონში:

სპეციალური ეკონომიკური ზონების და „შუა დერეფნის“ მაგალითი

კახა ფავლენიშვილი
E-mail: pavlenishvili.kakha25@gtu.ge
სსიპ დავით აღმაშენებლის სახელობის
საქართველოს ეროვნული თავდაცვის აკადემია

რეფერატი

შავი ზღვის რეგიონი რჩება თანამედროვე საერთაშორისო სისტემის ერთ-ერთ ყველაზე კრიტიკულ გეოპოლიტიკურ არენად, სადაც რუსეთის სრულმასშტაბიანი შეჭრა უკრაინაში, ენერგეტიკული უსაფრთხოების დილემები და კონკურენტული დაკავშირების პროექტები განსაზღვრავს სტრატეგიული სტაბილურობის პერსპექტივებს. მიუხედავად იმისა, რომ ტრადიციული უსაფრთხოების მიდგომები აქცენტს აკეთებს სამხედრო და ძალისმიერ განზომილებებზე, ეს ნაშრომი იკვლევს ეკონომიკური ინტეგრაციის პოტენციალს გეოპოლიტიკური სტაბილურობის ხელშეწყობის ინსტრუმენტად. ყურადღება გამახვილებულია პოლიტიკური ეკონომიკის, სპეციალური ეკონომიკური ზონების (სეზ) და შუა დერეფნის (ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი) ურთიერთქმედებაზე და გაანალიზებულია, თუ როგორ შეუძლია ეკონომიკურ ინსტრუმენტებს დაძაბულობის შემცირება და რეგიონის მდგრადობის გაძლიერება. საქართველოს გამოცდილებაზე დაყრდნობით, კვლევა გამოყოფს თავისუფალი ინდუსტრიული ზონების როლს ფოთში, ქუთაისსა და თბილისში, როგორც პლატფორმებს უცხოური პირდაპირი ინვესტიციების მოსაზიდად, ექსპორტზე ორიენტირებული ზრდის სტიმულირების და გლობალურ ღირებულებით ჯაჭვებში ინტეგრაციისთვის. ეს ზონები, შუა დერეფნის ლოჯისტიკურ ინფრასტრუქტურასთან სინერგიაში გვთავაზობს მნიშვნელოვან პოტენციალს ვაჭრობის დივერსიფიკაციისთვის, ეკონომიკური ურთიერთდამოკიდებულების და „რბილი“ სტაბილიზაციისთვის. დერეფნის მზარდი ტვირთბრუნვა 2022 წლიდან აჩვენებს მის სტრატეგიულ ღირებულებას ჩრდილოეთის მარშრუტების ალტერნატივად, თუმცა რჩება მუდმივი გამოწვევები, როგორიცაა ინფრასტრუქტურული შეფერხებები და ასიმეტრიული დამოკიდებულების რისკები.

კვლევა იყენებს პოლიტიკური ეკონომიკის ჩარჩოს, რომელიც აერთიანებს თვისებრივი შემთხვევის ანალიზს საერთაშორისო ორგანიზაციების სტატისტიკურ მონაცემებთან. იგი ასაბუთებს, რომ მიუხედავად იმისა, რომ ეკონომიკურ ინტეგრაციას სეზ-ების და შუა დერეფნის მეშვეობით შეუძლია წვლილი შეიტანოს სტრატეგიულ სტაბილურობაში საერთო ინტერესების შექმნით და კონფლიქტის სტიმულების შემცირებით, ასეთი შედეგები ავტომატური არ არის და მოითხოვს დამატებით ინსტიტუციურ რეფორმებს, გამჭვირვალე მმართველობას და კოორდინირებულ საერთაშორისო თანამშრომლობას ანკლავური განვითარების და გარე გავლენის რისკების გადასაჭრელად. ნაშრომი სრულდება პოლიტიკური რეკომენდაციებით, სადაც აქცენტი გაკეთებულია სეზ-ების მოდერნიზაციაზე მდგრადი და ინკლუზიური მოდელების მიმართულებით, შუა დერეფნის დაჩქარებულ განვითარებაზე (ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის ჩათვლით) და გაძლიერებულ მრავალმხრივ თანამშრომლობაზე. საბოლოო ჯამში, ეკონომიკური ინტეგრაცია უნდა განიხილებოდეს არა როგორც პანაცეა, არამედ როგორც ტრადიციული უსაფრთხოების ზომების სასიცოცხლო დამატებითი სვეტი შავი ზღვის რეგიონში გრძელვადიანი სტაბილურობისკენ მიმავალ გზაზე.

საკვანძო სიტყვები: შავი ზღვის რეგიონი, სტრატეგიული სტაბილურობა, პოლიტიკური ეკონომიკა, სპეციალური ეკონომიკური ზონები, შუა დერეფანი, ეკონომიკური ინტეგრაცია, საქართველო.

შესავალი

შავი ზღვის რეგიონი კვლავ მოგვევლინა, როგორც ერთ-ერთი ყველაზე სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი, მაგრამ არასტაბილური რეგიონი თანამედროვე საერთაშორისო წესრიგში. რუსეთის სრულმასშტაბიანმა შეჭრამ უკრაინაში 2022 წელს რეგიონი გადააქცია დიდი ძალების კონკურენციის კრიტიკულ არენად, რასაც პირდაპირი გავლენა აქვს ევროპის უსაფრთხოებაზე, ენერგეტიკულ ბაზრებსა და საერთაშორისო ვაჭრობაზე. კონფლიქტმა დაარღვია ტრადიციული საზღვაო დერეფნები, გააძლიერა ენერგეტიკული საფრთხები და გააქტიურა კონკურენცია ევროპის ცენტრალურ და აღმოსავლეთ აზიასთან დამაკავშირებელ დაკავშირების პროექტებზე. ამ ფონზე, შავი ზღვის სტაბილურობას აქვს

გავლენა რეგიონის მიღმა, რაც გავლენას ახდენს ყველაფერზე, დაწყებული მარცვლეულის ექსპორტიდან და ენერგეტიკის დივერსიფიკაციიდან - ევროატლანტიკური ინტეგრაციის მომავალამდე.

ისტორიულად, შავი ზღვის უსაფრთხოების ანალიზი ძირითადად ფოკუსირებული იყო სამხედრო და ძალისმიერ განზომილებებზე: საზღვაო ძალების ყოფნა, გაყინული კონფლიქტები საქართველოსა და მოლდოვაში და გეოპოლიტიკური მეტოქეობა რუსეთს, თურქეთს, ნატოსა და ევროკავშირს შორის. მიუხედავად იმისა, რომ ეს ფაქტორები კვლავაც არსებით მნიშვნელობას ინარჩუნებს, სამეცნიერო კვლევების მზარდი ნაწილი ხაზს უსვამს გეოეკონომიკური და პოლიტიკურ-ეკონომიკური მიდგომების მზარდ მნიშვნელობას რეგიონული სტაბილურობისთვის. ეკონომიკური ურთიერთდამოკიდებულება, ვაჭრობის ხელშეწყობა და ინფრასტრუქტურის განვითარება სულ უფრო მეტად განიხილება, როგორც პოტენციური სტაბილიზატორები, რომლებსაც შეუძლიათ საერთო ინტერესების შექმნა და შეფერხებებით გამოწვეული ხარჯების გაზრდა, თუმცა მათი სტაბილიზაციის ეფექტები დამოკიდებულია ინსტიტუციურ და გეოპოლიტიკურ პირობებზე.

ეს ნაშრომი იღებს პოლიტიკური ეკონომიკის პერსპექტივას, რათა ეკონომიკური ინტეგრაცია გამოიკვლიოს, როგორც შავი ზღვის რეგიონში სტაბილურობის ხელშეწყობის სტრატეგიული ინსტრუმენტი. განსაკუთრებული ყურადღება ეთმობა ორ ურთიერთდაკავშირებულ ელემენტს: სპეციალურ ეკონომიკურ ზონებს (სეზ) და შუა დერეფანს (ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი). საქართველო წარმოადგენს ინსტრუქტიულ შემთხვევას, რადგან მისი, როგორც შავი ზღვის კარიბჭის და სატრანზიტო ქვეყნის პოზიცია აკავშირებს სეზ-ის განვითარებას რეგიონულ სატრანსპორტო და სავაჭრო ქსელებთან. მთავარი მიზანია შეფასდეს, თუ რამდენად შეუძლია ამ ეკონომიკურ-ინტეგრაციულ მექანიზმებს წვლილს შეტანა შავი ზღვის რეგიონის გეოპოლიტიკურ სტაბილურობაში.

ცენტრალური ჰიპოთეზაა, რომ ეკონომიკურ ინტეგრაციას სეზ-ებისა და შუა დერეფნის მეშვეობით შეუძლია წვლილი შეიტანოს გეოპოლიტიკურ სტაბილურობაში ურთიერთდამოკიდებულების ხელშეწყობით, ინვესტიციების მოზიდვით და ურთიერთსასარგებლო ეკონომიკური მოგების გენერირებით. თუმცა ეს ეფექტი, პირობითია და არა ავტომატური: იგი დამოკიდებულია ეფექტურ ინსტიტუტებზე, რისკის მართვაზე, ასიმეტრიული დამოკიდებულებების შერბილებაზე და კოორდინირებულ საერთაშორისო მხარდაჭერაზე.

კვლევა იყენებს საქართველოზე ფოკუსირებულ თვისებრივ შედარებითი შემთხვევის მიდგომას. სეზ-ები და შუა დერეფანი განიხილება, როგორც ურთიერთდაკავშირებული ეკონომიკურ-ინტეგრაციული მექანიზმები, ხოლო ანალიზი აერთიანებს საერთაშორისო პოლიტიკური ეკონომიკის და გეოეკონომიკის ლიტერატურას, მეორად მონაცემებთან და ინსტიტუციურ ანგარიშებთან. მთავარი ანალიტიკური ამოცანაა იმ პირობების იდენტიფიცირება, რომლებშიც დაკავშირება და ინვესტიციები წარმოშობს შიდა გადამდებ ეფექტებს და მდგრადობას, ნაცვლად იმისა, რომ ვივარაუდოთ, რომ ურთიერთდამოკიდებულება აუცილებლად წარმოშობს პოლიტიკურ სტაბილურობას.

თეორიული ჩარჩო ეყრდნობა გეოეკონომიკას, საერთაშორისო პოლიტიკურ ეკონომიკას, კომპლექსურ ურთიერთდამოკიდებულებას და ეკონომიკურ სახელმწიფო ხელოვნებას. ლუტვაკმა (1990) გეოეკონომიკა განსაზღვრა, როგორც ეკონომიკური ინსტრუმენტების გამოყენება გეოპოლიტიკური მიზნების მისაღწევად, ხოლო გილპინმა (1987, 2001) ხაზი გაუსვა ეკონომიკურ ურთიერთდამოკიდებულებას და სახელმწიფო ძალას შორის ურთიერთქმედებას. ნაიმ (2011) კიდევ უფრო გამოკვეთა ეკონომიკური ინსტრუმენტების როლი „ჭკვიან ძალაში“. კეოჰანისა და ნაის (1977) კომპლექსური ურთიერთდამოკიდებულების თეორია წარმოადგენს ცენტრალურ ანალიტიკურ საფუძველს: ეკონომიკურ კავშირებს შეუძლიათ შეამცირონ კონფლიქტის სტიმულები შეფერხებების ხარჯების გაზრდით და ურთიერთქმედების მრავალი არხის შექმნით. ამავდროულად, ასიმეტრიულ ურთიერთდამოკიდებულებას შეუძლია წარმოშვას მოწყვლადობა და შექმნას იძულების შესაძლებლობები, განსაკუთრებით იქ, სადაც ჩართულია სტრატეგიული ინფრასტრუქტურა ან ენერგომომარაგება.

სეზ-ების ლიტერატურა ანალოგიურად წარმოადგენს როგორც შესაძლებლობებს, ისე რისკებს. სეზ-ებს შეუძლიათ მოიზიდონ პირდაპირი უცხოური ინვესტიციები, ხელი შეუწყონ ექსპორტზე ორიენტირებულ ზრდას, გლობალურ ღირებულებით ჯაჭვებში ინტეგრაციას და წარმოქმნან ტექნოლოგიური და ინფრასტრუქტურული გადამდები ეფექტები. თუმცა, ემპირული კვლევა ასევე გამოკვეთს ანკლავურ განვითარებას, სუსტ შიდა კავშირებს, მმართველობის პრობლემებს, ფისკალურ ხარჯებს და გარე დამოკიდებულების ზრდას, როგორც პოტენციურ შეზღუდვებს (Farole, 2011; World

Bank, 2017; ADB, 2021). შესაბამისად, ეს კვლევა სეზ-ებს განიხილავს არა უბრალოდ ინსტრუმენტებად, არამედ მექანიზმებად, რომელთა წვლილი სტაბილურობაში დამოკიდებულია მათი ინტეგრაციის ხარისხზე უფრო ფართო შიდა და რეგიონულ ეკონომიკასთან. სტრატეგიული სტაბილურობის კონცეფცია ასევე გაფართოებულია მისი ტრადიციული სამხედრო მნიშვნელობის მიღმა. ამ კვლევაში იგი მოიცავს ეკონომიკურ მდგრადობას, მიწოდების ჯაჭვების უსაფრთხოებას, დაკავშირებას და უნარს გაუძლოს გარე შოკებს კონფლიქტის ესკალაციის გარეშე. ეს უფრო ფართო პერსპექტივა შეესაბამება ევროკავშირის მიდგომას შავი ზღვის მიმართ, რომელიც აკავშირებს ეკონომიკურ კეთილდღეობას, დაკავშირებას, მდგრადობას და უსაფრთხოებას. ანალიტიკური ჩარჩო, შესაბამისად, აერთიანებს ეკონომიკური ურთიერთდამოკიდებულების სტაბილიზაციის პოტენციურ ეფექტებს რეალისტურ საფრთხეებთან ძალთა ასიმეტრიის, ინსტიტუციური სისუსტის და ეკონომიკური კავშირების შესაძლო იარაღად გამოყენების შესახებ.

შავი ზღვის სტრატეგიული მნიშვნელობა გამომდინარეობს მისი პოზიციიდან ევროპის, აზიის და ახლო აღმოსავლეთის კვეთაზე და მისი, როგორც ენერგეტიკის, სასაქონლო და ციფრული დაკავშირების დერეფნის როლიდან. რეგიონული დინამიკის ფორმირების მთავარ აქტორებს შორის არიან რუსეთი, თურქეთი, ევროკავშირი, ნატო და ჩინეთი. შავი ზღვის ეკონომიკური თანამშრომლობის ორგანიზაცია (BSEC) წარმოადგენს ეკონომიკური თანამშრომლობის მნიშვნელოვან მრავალმხრივ პლატფორმას, ხოლო ევროკავშირი სულ უფრო მეტად ხაზს უსვამს დაკავშირებას, მდგრადობას და მდგრად განვითარებას. იმავდროულად, გადაუჭრელი კონფლიქტები, სანქციები, ინფრასტრუქტურული შეზღუდვები და გეოპოლიტიკური კონკურენცია კვლავ ართულებს რეგიონულ ინტეგრაციას უფრო ღრმა დონეზე. ამ კონტექსტში, შუა დერეფანმა მოიპოვა სტრატეგიული მნიშვნელობა, როგორც მულტიმოდალური აღმოსავლეთ-დასავლეთის მარშრუტმა, რომელიც აკავშირებს ჩინეთს და ცენტრალურ აზიას სამხრეთ კავკასიასთან, შავ ზღვასთან და ევროპასთან, რუსეთის ტერიტორიის გვერდის ავლით. მისი ინფრასტრუქტურა მოიცავს აქტაუს, კურიკის და ბაქოს პორტებს, ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზას და საქართველოს შავი ზღვის პორტებს, განსაკუთრებით ფოთსა და ბათუმს. 2022 წლიდან ტვირთბრუნვა მნიშვნელოვნად გაიზარდა, თუმცა შეფასებები განსხვავდება სეგმენტის და მეთოდოლოგიის მიხედვით.

დერეფანს შეუძლია წვლილი შეიტანოს სტაბილურობაში სამი ძირითადი მექანიზმის მეშვეობით. პირველი, იგი დივერსიფიცირებს სავაჭრო მარშრუტებს და ამცირებს დამოკიდებულებას ერთ დერეფანზე ან აქტორზე. მეორე, მას შეუძლია სტიმულირება გაუწიოს ეკონომიკურ აქტივობას სატრანზიტო სახელმწიფოებში ლოჯისტიკის, პორტის სერვისების, წარმოების და ინვესტიციების მეშვეობით. მესამე, იგი ქმნის ეკონომიკურ ურთიერთდამოკიდებულებას ყაზახეთს, აზერბაიჯანს, საქართველოსა და ევროპელ პარტნიორებს შორის, რაც პოტენციურად ამლიერებს თანამშრომლობის გაგრძელების სტიმულებს. საქართველოსთვის, შუა დერეფანს და სპეციალურ ზონებს შორის ურთიერთქმედებამ შესაძლოა გაზარდოს წარმოების, ლოჯისტიკის და დამატებითი ღირებულების აქტივობების პოტენციალი. მიუხედავად ამისა, რჩება მნიშვნელოვანი რისკები. სიმძლავრის შეზღუდვები, ინფრასტრუქტურული ხარვეზები, რთული სასაზღვრო პროცედურები და კასპიის ბორანის შეზღუდული სიმძლავრე, რამაც შეიძლება გაზარდოს სატრანზიტო ხარჯები და შეამციროს კონკურენტუნარიანობა. გეოპოლიტიკურ არასტაბილურობამ სამხრეთ კავკასიაში, კონკურენტული დაკავშირების დღის წესრიგმა, ასიმეტრიულმა ეკონომიკურ დამოკიდებულებებმა და ეკონომიკური იძულების შესაძლებლობამ ასევე შეიძლება დაასუსტოს დერეფნის სტაბილიზაციის პოტენციალი. გარემოსდაცვითი ზეწოლა, მათ შორის მოქმედი კასპიის ზღვაზე, წარმოადგენს დამატებით მოწყვლადობის წყაროს.

ამგვარად, შუა დერეფანი და სპეციალური ეკონომიკური ზონები უნდა გავიგოთ არა როგორც სტაბილურობის ავტომატური წყაროები და არა როგორც ტრადიციული უსაფრთხოების შეთანხმებების შემცვლელები. მათი პოტენციური წვლილი დამოკიდებულია იმაზე, წარმოშობს თუ არა დაკავშირება და ინვესტიციები ფართო, შიდა ზემოქმედ ეფექტებს, მდგრად ინსტიტუტებს, დივერსიფიცირებულ ეკონომიკურ ურთიერთობებს და რეგიონულ თანამშრომლობას. ეს პირობითი ურთიერთობა წარმოადგენს კვლევის მიერ განხილულ ცენტრალურ ანალიტიკურ პრობლემას.

ძირითადი ნაწილი

სპეციალური ეკონომიკური ზონები (სეზ) როგორც ინტეგრაციის ინსტრუმენტები

სპეციალური ეკონომიკური ზონები გახდა მნიშვნელოვანი პოლიტიკური ინსტრუმენტი ექსპორტზე ორიენტირებული ინდუსტრიალიზაციის ხელშეწყობისთვის, უცხოური პირდაპირი

ინვესტიციების მოსაზიდად და გლობალურ ღირებულებით ჯაჭვებში ინტეგრაციის ხელშეწყობისთვის, განსაკუთრებით განვითარებად და გარდამავალ ეკონომიკებში. შავი ზღვის კონტექსტში, სეზ-ები ასრულებს ორმაგ როლს: ეკონომიკური განვითარების ხელშეწყობას და უფრო ფართო გეოეკონომიკური მიზნების მხარდაჭერას დაკავშირების პროექტებთან.

საქართველომ დააარსა თავისი პირველი თავისუფალი ინდუსტრიული ზონები 2000-იანი წლების ბოლოს, როგორც უფრო ფართო სტრატეგიის ნაწილი FDI-ის მოსაზიდად და ეკონომიკის დივერსიფიკაციისთვის. სამართლებრივი ჩარჩო რეგულირდება თავისუფალი ინდუსტრიული ზონების შესახებ კანონით, რომელიც გვთავაზობს მნიშვნელოვან შეღავათებს. კომპანიები ასევე სარგებლობენ გამარტივებული ადმინისტრაციული პროცედურებით და მოგების რეპატრიაციით.

ფოთის თავისუფალი ინდუსტრიული ზონა, რომელიც მდებარეობს ფოთის საზღვაო პორტის მიმდებარედ, არის ყველაზე დიდი და სტრატეგიულად ყველაზე მნიშვნელოვანი. 300 ჰექტარზე მეტი ფართობით, იგი იყენებს პირდაპირ პორტზე წვდომას ლოჯისტიკის და წარმოებისთვის. ქუთაისის თავისუფალი ინდუსტრიული ზონა ფოკუსირებულია საავტომობილო კომპონენტებზე, საყოფაცხოვრებო ტექნიკასა და მსუბუქ წარმოებაზე, ხოლო თბილისის თავისუფალი ინდუსტრიული ზონა ხაზს უსვამს სერვისებს, ლოჯისტიკას და მაღალტექნოლოგიურ სექტორებს. ჩინელი ინვესტორები (მაგ., ჰუალინგის ჯგუფი) განსაკუთრებით აქტიურები იყვნენ, ევროპულ და თურქულ კომპანიებთან ერთად.

მიღწევები მოიცავს შესამჩნევ FDI შემოდინებებს, სამუშაო ადგილების შექმნას და ექსპორტის ზრდას სამიზნე სექტორებში. ფოთმა მოიზიდა ინვესტიციები წარმოებასა და ლოჯისტიკაში, რაც ხელს უწყობს საქართველოს, როგორც სატრანზიტო ჰაბის როლს. თუმცა, საერთო ეკონომიკური გავლენა რჩება მოკრძალებული საწყის მოლოდინებთან შედარებით, ზონები ხშირად ფუნქციონირებენ, როგორც შედარებით იზოლირებული ანკლავები. ოფიციალური მონაცემები საქსტატის და ეროვნული საინვესტიციო სააგენტოდან მიუთითებს ათასობით შექმნილ სამუშაო ადგილსა და ასობით მილიონ ინვესტიციაზე, თუმცა ზემოქმედების გაზომვები შეზღუდულია.

ფოთის სეზ-ის სიახლოვე პორტთან პირდაპირ ხელს უწყობს ტვირთების გაზრდილ დამუშავებას და დამატებითი ღირებულების გადამუშავებას, რაც ამლიერებს დერეფნის კონკურენტუნარიანობას. ეს ინტეგრაცია ხელს უწყობს სატრანზიტო დროის შემცირებას და ქმნის შესაძლებლობებს ქართული ფირმებისთვის ევრაზიულ მიწოდების ჯაჭვებში მონაწილეობისთვის.

ეროვნულ და რეგიონულ დონეებზე, სეზ-ები ხელს უწყობს ეკონომიკურ ზრდას და მდგრადობას. საქართველოს ეკონომიკის დივერსიფიკაციით ტრადიციული სექტორების მიღმა (სოფლის მეურნეობა, ტურიზმი, გზავნილები), ისინი ხელს უწყობს ბუფერების შექმნას გარე შოკების წინააღმდეგ. გაზრდილი FDI და ექსპორტის შემოსავლები ამლიერებს მაკროეკონომიკურ სტაბილურობას და ფისკალურ შესაძლებლობებს. უფრო მეტიც, წარმატებულ სეზ-ებს შეუძლიათ იმოქმედონ, როგორც მოდელებმა რეგიონული თანამშრომლობისთვის, რაც ხელს უწყობს მსგავს ინიციატივებს აზერბაიჯანსა და თურქეთში.

ტექნოლოგიური და ინფრასტრუქტურული განვითარება წარმოადგენს კიდევ ერთ დადებით განზომილებას. ზონებს ხშირად შემოაქვთ თანამედროვე მართვის პრაქტიკა, სასწავლო პროგრამები და ინფრასტრუქტურის განახლებები (გზები, ელექტროენერგია, ციფრული დაკავშირება), რასაც შეუძლია გავრცელება პოვოს მიმდებარე ტერიტორიებზე, როდესაც კავშირები განზრახ ხელშეწყობილია. სეზ-ები ქმნიან სინერგიას შუა დერეფანთან, ამყარებენ ზრდას და ხელს უწყობენ ტექნოლოგიურ განვითარებას.

ამ სარგებლის მიუხედავად, რჩება რამდენიმე გამოწვევა. შეზღუდული ეკონომიკური განგრძობი ეფექტები რჩება ძირითად შეშფოთებად. მრავალი სეზ საწარმო მუშაობს იმპორტირებული ნედლეულით და ექსპორტს ახდენს მზა პროდუქციის შიდა ეკონომიკასთან მინიმალური ინტეგრაციით, რაც იწვევს სუსტ ურთიერთკავშირს. ეს ანკლავური ხასიათი ზღუდავს ტექნოლოგიის დიფუზიას და ფართო სამრეწველო განახლებას.

გეოპოლიტიკური დამოკიდებულებები და უსაფრთხოების რისკები თანაბრად მნიშვნელოვანია. მნიშვნელოვანი ჩინური ინვესტიციები ქართულ სეზ-ებსა და პორტებში აჩენს კითხვებს გრძელვადიანი სტრატეგიული ავტონომიის შესახებ. მიუხედავად იმისა, რომ ეკონომიკურად სასარგებლოა, ასეთი დამოკიდებულებები შეიძლება გამოყენებულ იქნას დიდი ძალების კონკურენციაში, განსაკუთრებით საქართველოს გადაუჭრელი ტერიტორიული კონფლიქტების და ევროატლანტიკური ინტეგრაციის მისწრაფებების გათვალისწინებით.

ინფრასტრუქტურული ბარიერები პოტენციალს კიდევ უფრო ზღუდავს. ფოთის და ბათუმის პორტები თავიანთი გამტარუნარიანობის ზღვარს უახლოვდება, ხოლო ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის მშენებლობის მუდმივი შეფერხებები - პროექტის, რომელიც არაერთხელ იქნა აღიარებული “შუა დერეფნისთვის” კრიტიკული მნიშვნელობის მქონედ - აფერხებს მასშტაბირების შესაძლებლობას. დამატებით პრობლემებს შორისაა ადგილობრივი სამუშაო ძალის კვალიფიკაციასთან დაკავშირებული შეუსაბამობები, მარეგულირებელი ხასიათის შეუსაბამობები და მსხვილმასშტაბიან ინვესტიციებში გამჭვირვალობასთან დაკავშირებული საკითხები.

შჯამების სახით, შეიძლება ითქვას, რომ საქართველოში სპეციალური ეკონომიკური ზონები აჩვენებს ეკონომიკური ინტეგრაციის, როგორც შავი ზღვის რეგიონში სტაბილიზატორის, ორივე, პერსპექტიულ და შემზღუდავ მხარეებს. მათი ეფექტურობა დამოკიდებულია დამატებით პოლიტიკაზე, რომელიც აძლიერებს შიდა კავშირებს, უზრუნველყოფს გამჭვირვალე მმართველობას და მჭიდრო კოორდინაციას უწევს რეგიონული დაკავშირების ინიციატივებს.

საერთაშორისო რეაგირება

შავი ზღვის რეგიონში ეკონომიკურ ინტეგრაციასთან დაკავშირებული კომპლექსური გამოწვევები და შესაძლებლობები მოითხოვს კოორდინირებულ ქმედებებს საერთაშორისო და რეგიონული აქტორების მხრიდან. ევროკავშირს, ნატოს და სხვა დაინტერესებულ მხარეებს მნიშვნელოვანი როლი აქვთ ეკონომიკური საშუალებებით სტაბილურობის ხელშეწყობის საქმეში.

ევროკავშირმა შეიმუშავა შავი ზღვის განსაკუთრებული სტრატეგია, რომელიც პრიორიტეტს ანიჭებს კავშირებს, ეკონომიკურ მდგრადობას, მწვანე ეკონომიკაზე გადასვლას და უსაფრთხოებას. ისეთი ინსტრუმენტების მეშვეობით, როგორიცაა “გლობალური კარიბჭე”, ევროკავშირს შეუძლია უზრუნველყოს ტექნიკური დახმარება, დაფინანსება და პოლიტიკური მზაობა ევროპულ სტანდარტებთან შესაბამისობაში მყოფი ინფრასტრუქტურული პროექტებისთვის. ნატო ძირითადად ყურადღებას ამახვილებს მდგრად უსაფრთხოებაზე, მაგრამ სულ უფრო მეტად აცნობიერებს ეკონომიკური მდგრადობის და ჰიბრიდული საფრთხის შერბილების მნიშვნელობას, კრიტიკული ინფრასტრუქტურის დაცვის ჩათვლით. საერთაშორისო ფინანსური ინსტიტუტები (მსოფლიო ბანკი, EBRD - European Bank for Reconstruction and Development, ADB - Asian Development Bank) და შეერთებული შტატები (მაგალითად, ინიციატივების მეშვეობით, როგორიცაა პარტნიორობა გლობალური ინფრასტრუქტურისა და ინვესტიციებისთვის) ასევე გვთავაზობენ მნიშვნელოვან დაფინანსებას და გამოცდილებას, ხოლო თურქეთი და აზერბაიჯანი, როგორც ძირითადი ზღვისპირა სახელმწიფოები, შეუცვლელი პარტნიორები არიან პრაქტიკული განხორციელებისთვის.

BSEC-ი (Black Sea Economic Cooperation) ვაჭრობის ხელშეწყობის, სპეციალური ეკონომიკური ზონების საუკეთესო პრაქტიკის და შუა დერეფნის კოორდინაციის მიზნობრივი სამუშაო ჯგუფების მეშვეობით შეიძლება ეკონომიკური ნდობის აღდგენის პრაგმატულ პლატფორმად იქცეს. BSEC-ის კავშირის გაძლიერება ევროკავშირის ინიციატივებთან და შავი ზღვის ვაჭრობის და განვითარების ბანკთან (BSTDB) გააძლიერებს მის ოპერატიულ გავლენას.

შავი ზღვის ეკონომიკური თანამშრომლობის ორგანიზაცია (BSEC), რომელიც 1992 წელს დაარსდა, რეგიონში ყველაზე ფართო მრავალმხრივ პლატფორმად რჩება, რომელიც მოიცავს შავი ზღვის სანაპირო და მიმდებარე 13 სახელმწიფოს. მისი მთავარი მიზანია როგორც მშვიდობის და სტაბილურობის საფუძველის - ეკონომიკური თანამშრომლობის ხელშეწყობა. BSEC მოქმედებს სამუშაო ჯგუფების, პროექტებზე ორიენტირებული აქტივობების მეშვეობით, ხოლო შავი ზღვის ვაჭრობის და განვითარების ბანკი (BSTDB) უზრუნველყოფს რეგიონული ინიციატივების დაფინანსებას და წარმოადგენს ყველაზე ინკლუზიურ პლატფორმას, ვაჭრობის და კავშირის საკითხებზე აქტიური სამუშაო ჯგუფებით. ის მხარს უჭერს შუა დერეფანს BSEC-URTA-ს (Union of Road Transport Associations in the Black Sea Economic Cooperation Region - შავი ზღვის ეკონომიკური თანამშრომლობის რეგიონის საავტომობილო ტრანსპორტის ასოციაციების კავშირი) მეშვეობით. პრაქტიკული შედეგების გასაუმჯობესებლად რეკომენდებულია სპეციალური ეკონომიკური ზონების და დერეფნის ინტეგრაციის სპეციალიზებული სამუშაო ჯგუფის შექმნა. ბოლო წლებში (2024–2026) BSEC-მა გააქტიურა ძალისხმევა ამ კვლევასთან პირდაპირ დაკავშირებულ სფეროებში. ვაჭრობის და ეკონომიკური განვითარების სამუშაო ჯგუფი (კოორდინირებული თურქეთის მიერ) ფოკუსირებულია ვაჭრობის ხელშეწყობაზე, ციფრულ კომერციასა და არასატარიფო ბარიერების შემცირებაზე. BSEC-URTA (საგზაო ტრანსპორტის ასოციაციების კავშირი) აქტიურად უწყობს ხელს შუა დერეფანს, მონაწილეობს ევროკავშირის დაკავშირების პლატფორმებში და

მხარს უჭერს ჰარმონიზებულ ლოჯისტიკურ სტანდარტებს. სხვა აქტიური ჯგუფები ეხება მცირე და საშუალო ბიზნესის განვითარებას, ტურიზმს, მეცნიერებას, ტექნოლოგიას და მმართველობას.

BSEC-ის შედარებითი უპირატესობა მდგომარეობს მის ინკლუზიურ წევრობასა და ინკლუზიურ ინსტიტუციურ ფორმატში, რომელიც იძლევა, თუნდაც მეტოქე სახელმწიფოებს შორის დიალოგის საშუალებას. ამასთან, მისი ეფექტურობა შეზღუდულია კონსენსუსზე დაფუძნებული გადაწყვეტილების მიღებით, შეზღუდული აღსრულების მექანიზმებით და გეოპოლიტიკური დაძაბულობის გადამდები ეფექტით. ამ გამოწვევების მიუხედავად, BSEC-ს აქვს პოტენციალი იმოქმედოს, როგორც პრაქტიკულმა ხიდმა ეროვნულ სეზ პოლიტიკას, შუა დერეფნის ინფრასტრუქტურულ პროექტებსა და უფრო ფართო ევროკავშირის დაკავშირების დღის წესრიგებს შორის. BSEC უზრუნველყოფს პოლიტიკურად ნეიტრალურ პლატფორმას დიალოგისა და პროექტების განხორციელებისთვის, რასაც შეუძლია ხელი შეუწყოს სეზ-ების ჰარმონიზაციას, შუა დერეფნის გასწვრივ ვაჭრობის ხელშეწყობას და ნდობის აღმშენებლობის ზომებს.

დასკვნა

ჩვენი ნაშრომი შეისწავლის ეკონომიკურ ინტეგრაციას, როგორც პოტენციურ ინსტრუმენტს შავი ზღვის რეგიონში სტრატეგიული სტაბილურობის გასაძლიერებლად, განსაკუთრებული აქცენტით სპეციალურ ეკონომიკურ ზონებსა და შუა დერეფანზე.

ანალიზი აჩვენებს, რომ საქართველოს სეზ-ები, განსაკუთრებით შუა დერეფნის ლოჯისტიკურ ინფრასტრუქტურასთან ინტეგრირებისას, გვთავაზობენ ხელშესახებ სარგებელს - გაზრდილ პირდაპირ უცხოურ ინვესტიციებს და ექსპორტს, ახალ სამუშაო ადგილებს და გაძლიერებულ დაკავშირებას ევროპას, ცენტრალურ აზიასა და აღმოსავლეთ აზიას შორის. შუა დერეფანმა აჩვენა შესანიშნავი მდგრადობა და ზრდის პოტენციალი 2022 წლიდან, რაც უზრუნველყოფს სიცოცხლისუნარიან ალტერნატივას დარღვეული ჩრდილოეთის მარშრუტებისთვის და ხელს უწყობს მიწოდების ჯაჭვების დივერსიფიკაციას. ეს განვითარებები შეესაბამება კომპლექსური ურთიერთდამოკიდებულების და გეოეკონომიკის თეორიულ მოლოდინებს, რაც მიუთითებს იმაზე, რომ ეკონომიკურ კავშირებს ნამდვილად შეუძლიათ მხარი დაუჭირონ უფრო ფართო სტაბილურობის მიზნებს.

თუმცა, კვლევაში ასევე გამოიკვეთა მნიშვნელოვან შეზღუდვები და რისკები. სეზ-ები ხშირად ფუნქციონირებენ, როგორც ეკონომიკური ანკლავები შეზღუდული შიდა სპილოვერ ეფექტებით. ინფრასტრუქტურული შეფერხებები, მმართველობის გამოწვევები და ასიმეტრიული გეოპოლიტიკური დამოკიდებულების რისკები ხაზს უსვამს, რომ ეკონომიკური ინტეგრაცია არ არის ავტომატური სტაბილიზატორი. გამიზნული პოლიტიკური ინტერვენციების გარეშე, ამ ინიციატივებს შეუძლია გააღრმავოს არსებული მოწყვლადობა.

პოლიტიკური შედეგები მნიშვნელოვანია როგორც ეროვნული მთავრობებისთვის, ისე საერთაშორისო აქტორებისთვის. ეფექტიანობა ხშირად იზღუდება წევრებს შორის პოლიტიკური განსხვავებებით (განსაკუთრებით რუსეთი სხვების წინააღმდეგ), გადაწყვეტილების ნელი მიღებით და შემზღუდავი სავალდებულო მექანიზმებით. საქართველოსა და სხვა შავი ზღვის სახელმწიფოებისთვის, შედეგები მიუთითებს საჭიროებაზე, გადაადგილდნენ ტრადიციული სეზ მოდელების მიღმა უფრო ინკლუზიური, მდგრადი და შიდა ინტეგრირებული ჩარჩოებისკენ. ევროკავშირისთვის, ნატოსა და საერთაშორისო ფინანსური ინსტიტუტებისთვის, არსებობს მკაფიო შესაძლებლობა უზრუნველყონ მიზნობრივი მხარდაჭერა კრიტიკული ინფრასტრუქტურისთვის (როგორიცაა ანაკლიის პორტი), ციფრული დაკავშირების და შესაძლებლობების განვითარების ინიციატივებისთვის. მრავალმხრივი თანამშრომლობა რეფორმირებული BSEC-ის ან ახალი დაკავშირების პლატფორმების მეშვეობით პრიორიტეტად უნდა იქნას მიჩნეული, რათა უზრუნველყოს ეკონომიკური მოგების გადაქცევა ნამდვილ სტრატეგიულ სტაბილურობად.

მიუხედავად იმისა, რომ ეკონომიკურ ინტეგრაციას სეზ-ების და შუა დერეფნის მეშვეობით არ შეუძლია ჩაანაცვლოს ტრადიციული უსაფრთხოების ზომები, იგი წარმოადგენს სტრატეგიული სტაბილურობის მნიშვნელოვან, მაგრამ შედარებით ნაკლებად გამოყენებულ განზომილებას. გააზრებული პოლიტიკის დიზაინით და მდგრადი საერთაშორისო ჩართულობით, ამ ინიციატივებს შეუძლია დაეხმაროს შავი ზღვის რეგიონის გარდაქმნას გეოპოლიტიკური კონკურენციის ზონიდან კოოპერაციული კეთილდღეობის და მდგრადობის სივრცედ. მომავალმა კვლევებმა უნდა შეისწავლონ გავრცელების/გადადების ეფექტები და მმართველობის მოდელები.

ლიტერატურა

1. Irakli Sirbiladze, Chinese Investments in Georgia (Tbilisi: PMC Research Center, 2020). https://www.pmcresearch.org/policypapers_file/d6655f070242912b0.pdf
2. Asian Development Bank. Special Economic Zones in the Indonesia–Malaysia–Thailand Growth Triangle: Opportunities for Collaboration. Asian Development Bank. 2022. https://doi.org/10.22617/TCS210449-2
3. BSEC. Plan of Action of the BSEC Working Group on Trade and Economic Development, 1 July 2024–30 June 2026. Black Sea Economic Cooperation. 2024. https://www.bsec-organization.org/areas-of-cooperation/trade-economic-development/action-plan
4. Eldem, T. Russia’s War on Ukraine and the Rise of the Middle Corridor as a Third Vector of Eurasian Connectivity. SWP Comment 2022/C 64. Stiftung Wissenschaft und Politik. 2022.
5. Farole, Thomas, and Gokhan Akinci, eds. Special Economic Zones: Progress, Emerging Challenges, and Future Directions. Washington, DC: World Bank. 2011.
6. Gilpin, Robert. The Political Economy of International Relations. Princeton: Princeton University Press. 1987.
7. Investors Council. Various years. Annual Reports. https://investorscouncil.ge/en/investors-council/annual-reports/
8. Keohane, Robert O, Power and Interdependence: World Politics in Transition. Boston: Little, Brown. 2025.
9. Luttwak, Edward N. “From Geopolitics to Geo-Economics: Logic of Conflict, Grammar of Commerce.” The National Interest. 1990.
10. National Statistics Office of Georgia (Geostat). Foreign Direct Investments. Geostat. 2026. https://www.geostat.ge/en/modules/categories/191/foreign-direct-investments
11. Nye, Joseph S., Jr. The Future of Power. New York: PublicAffairs. 2011.
12. World Bank. Middle Trade and Transport Corridor: A New Route for Trade between Europe and Central Asia. Washington, DC: World Bank. 2023. https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2026/09/28/trans-caspian-transport-corridor-investments-spur-growth-and-create-millions-jobs

Economic Integration as an Instrument of Geopolitical Stability in the Black Sea Region: The Case of Special Economic Zones and the "Middle Corridor"

Kakha Pavlenishvili

Abstract

The Black Sea region remains one of the most critical geopolitical arenas in the contemporary international system, where Russia’s full-scale invasion of Ukraine, energy security dilemmas, and competing connectivity projects shape the prospects for strategic stability. While traditional security approaches emphasize military and hard-power dimensions, this paper examines the potential of economic integration as a tool for fostering geopolitical stability. Focusing on the interplay between political economy, Special Economic Zones (SEZs), and the Middle Corridor (Trans-Caspian International Transport Route), it analyzes how economic instruments can mitigate tensions and enhance resilience in the region. Drawing on Georgia’s experience, the study highlights the role of free industrial zones in Poti, Kutaisi, and Tbilisi as platforms for attracting foreign direct investment (FDI), stimulating export-oriented growth, and integrating into global value chains. These SEZs, when synergized with the logistical infrastructure of the Middle Corridor—particularly the ports of Poti and Batumi—offer significant potential for trade diversification, economic interdependence, and “soft” stabilization. The corridor’s growing cargo volumes since 2022 demonstrate its strategic value as an alternative to northern routes, yet persistent challenges such as infrastructure bottlenecks, and risks of asymmetric dependencies remain.

This research employs a political economy framework, combining qualitative case study analysis with statistical data from international organizations. It argues that while economic integration through SEZs and the Middle Corridor can contribute to strategic stability by creating shared interests and reducing conflict incentives, such outcomes are not automatic. They require complementary institutional reforms, transparent governance, and coordinated international corroboration to address risks of enclave development and external influence. The paper concludes with policy recommendations, emphasizing the modernization of SEZs toward sustainable and inclusive models, accelerated development of the Middle Corridor (including the Anaklia Deep Sea Port), and strengthened multilateral cooperation. Ultimately, economic integration should be viewed not as a panacea, but as a vital complementary pillar to conventional security measures in the pursuit of long-term stability in the Black Sea region.

Keywords: Black Sea region, strategic stability, political economy, Special Economic Zones, Middle Corridor, economic integration, Georgia.