

ისტორიული გზები და მისი განვითარების პერსპექტივები საქართველოში

ლუკა დავითაშვილი

*ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო
უნივერსიტეტის გეოგრაფიის დოქტორანტი
lukadavitashvili@gmail.com*

აბსტრაქტი

სტატიაში განხილულია საქართველოს ისტორიულად არსებული გზები და მათი სამომავლო პერსპექტივები. გამოთქმულია მოსაზრება, რომ ზოგიერთი ისტორიული გზების აღდგენით, შესაძლებელია ახალი ლოჯისტიკური ქსელის შექმნა ქვეყნისა და კავკასიის რეგიონის მასშტაბით. ამას გარდა, აღსანიშნავია, რომ რუსეთ-უკრაინის ომის ფონზე აუცილებელია საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის უკეთ გამოყენება, რათა იგი რეგიონში საკვანძო ქვეყანა გახდეს. საკითხის სიღრმისეული შესწავლა ევროპისა და აზიის ერთმანეთთან უკეთ დაკავშირების და ქვეყნის ეკონომიკური განვითარების წინაპირობა გახდება. ამისთვის კი აუცილებელია კასპიისა და შავი ზღვის დამაკავშირებელი რკინიგზის განვითარება და ტვირთბრუნვის გაზრდა. დახასიათებულია საქართველოში არსებული გზების გეოგრაფიული თავისებურებები და მათი კავშირი გეოგრაფიულ გარემოსთან.

საკვანძო სიტყვები: ისტორიული გზები, აბრეშუმის გზა, სატრანზიტო დერეფანი

HISTORICAL ROADS AND ITS DEVELOPMENT PROSPECTS IN GEORGIA

PhD Student Luka Davitashvili

*Ivane Javakhishvili Tbilisi State University
lukadavitashvili@gmail.com*

Abstract

Description of the historical article of Georgia and their future prospects. There is an opinion that by restoring some historical roads, it is possible to create a new logistics system throughout the country and the Caucasus region. In addition, it is worth noting that Russia's fight against Ukraine has previously used the transit function of Georgia to the key country in the region, the United States of America. An in-depth study of the agreement will become a prerequisite for earlier connectivity and economic development of Europe and Asia. For this, the development of the railway connecting the Black Caspian and the Sea and the land of freight traffic. The geographical features of the existing roads in Georgia and their connection with the geographical environment are characterized.

Keywords: Historical roads, silk road, transit corridor

თემის აქტუალობა

ისტორიული გზების შესწავლა აქტუალურია, ვინაიდან მათი აღდგენით შესაძლებელია ახალი ლოჯისტიკური ჯაჭვის ჩამოყალიბება და რეგიონების განვითარება. უკრაინა-რუსეთის ომის ფონზე, ასევე, შესაძლებელია ახალი რეგიონული მარშრუტების შექმნა.

გარდა ამისა, შესაძლებელია საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის უკეთ გამოყენება,

რაც ევროპასა და აზიის ქვეყნებს უკეთ დააკავშირებს.

კვლევის მეთოდები

გამოყენებულ იქნა როგორც ქართული, ისე ინგლისურენოვანი სამეცნიერო ლიტერატურა, მიღებული ინფორმაციის სისტემატიზაცია და კლასიფიკაცია. ისტორიული გზების შესახებ საკმაოდ მრავალფეროვანი ლიტერა-

ტურა არსებობს. საქართველოში მათი განვითარების შესახებ საკმაოდ ცნობებს გვაძლევს ნ. ბერძენიშვილის ნაშრომი „ისტორიული გზები რუსთაველის ეპოქის საქართველოში“ (1966 წ.).

ისტორიული გზების შესახებ უცხოური ლიტერატურიდან აღსანიშნავია ჰერბერტ რაინჰოლდ იაკობსონის (A history of roads..., 1940), ი. გიულდენშტედტის (მოგზაურობა საქართველოში, 1962, 1964). საინტერესოა, ასევე, ემილ ავდალიანის მონოგრაფიები (საქართველო და აბრეშუმის სავაჭრო გზები VI-XIII საუკუნეები, 2019 და „საქართველო და აბრეშუმის სავაჭრო გზები XIII-XIV საუკუნეები, 2022). ორივე ნაშრომში განხილულია საქართველოზე გამავალი სავაჭრო გზები და გეოპოლიტიკური მნიშვნელობა, ასევე, სხვადასხვა მარშრუტის ცვლილების განმაპირობებელი ფაქტორები.

კვლევის შედეგები

აბრეშუმის გზა არ იყო ერთი კონკრეტული გზა. ეს იყო სხვადასხვა მარშრუტისგან შემდგარი ქსელი, რომელიც ევროპასა და აზიას ერთმანეთთან აკავშირებდა. აბრეშუმის გზა ისტორიულად ყოველთვის მნიშვნელოვან სავაჭრო დერეფანს წარმოადგენდა ევროპასა და აზიას შორის. ვაჭრობის განვითარებასთან ერთად, ქმნიდა შესაძლებლობას, რომ ძველი მსოფლიოს ერები და კულტურები ერთმანეთს დაკავშირებოდნენ და გაცნობოდნენ, აეთვისებინათ ახალი სამეურნეო თუ საბრძოლო ტექნოლოგიები და ა.შ. თუმცა, დროთა განმავლობაში, აბრეშუმის გზა უფრო და უფრო სახიფათო ხდებოდა, რადგან მისი გაკონტროლება სხვადასხვა მომთაბარე ტომებმა დაიწყეს. ყაჩაღობისა და ძარცვების გამო გადაადგილება აღარ იყო უსაფრთხო, რის გამოც, ნელ-ნელა აბრეშუმის გზამ დაკარგა მისი ფუნქცია. ასევე, განვითარდა სხვა სახის სავაჭრო-კულტურული ურთიერთობები, დაიწყო დიდი გეოგრაფიული აღმოჩენები, განვითარდა ნაოსნობა. საქართველოზე ამ ქსელის ერთ-ერთი განშტოება გადიოდა, რომლის მნიშვნელობა იმისდა მიხედვით იცვლებოდა თუ რა გეოპოლიტიკური სურათი იყო რეგიონში. ამ მარშრუტს შეიძლება კავკასიონის ჩრდილოეთით ან სამხრეთით გადაენაცვლა. ამის ნათელი მაგალითია

სოგდიელები, რომლებმაც კავკასიონის ჩრდილოეთით მოახერხეს სავაჭრო გზებზე კონტროლის მოპოვება, ბიზანტიისა და თურქული ტომების ხელშეწყობით, რომლებსაც სპარსეთის დაკნინება სურდათ, რადგან მასზე გადიოდა აბრეშუმის გზის ცენტრალური მარშრუტი. შუა საუკუნეებში კონსტანტინოპოლის დაცემის შემდეგ მისი მნიშვნელობა შემცირდა.

XXI საუკუნეში კვლავ გაჩნდა ამ მარშრუტის აღდგენის შესაძლებლობა. მას შემდეგ, რაც მსოფლიოში განვითარდა ენერგეტიკის სფერო და გაჩნდა ნავთობის საბადოები, განვითარდა ჰიდროენერგეტიკა და დაიწყო სხვა ბუნებრივი რესურსების მოპოვება, დღის წესრიგში დადგა აბრეშუმის გზის აღორძინების იდეა. პირველად ამ იდეის განხორციელებას ევროპა შეეცადა, რათა ახლო აღმოსავლეთთან შეექმნა ენერგეტიკული და სავაჭრო დერეფანი. 1990 წლიდან საფუძველი ჩაეყარა ორ მნიშვნელოვან პროექტს – TRACECA და INOGATE, რომელთა მიზანია სწორედ ამ ენერგეტიკულ დერეფნებზე მუშაობა იყო.

1997 წლიდან TRACECA-ს პროექტში აქტიურად ჩაერთვნენ საქართველო და აზერბაიჯანიც. პროექტი ისტორიული აბრეშუმის გზის აღორძინების სახელით მოიხსენიებოდა და დღემდე არსებობს, თუმცა იმის გამო, რომ არ არსებობდა შესაბამისი ინფრასტრუქტურა და თავის დროზე არ დაიხარჯა საჭირო ფინანსები, დიდად წარმატებული და მიმზიდველი არ აღმოჩნდა.

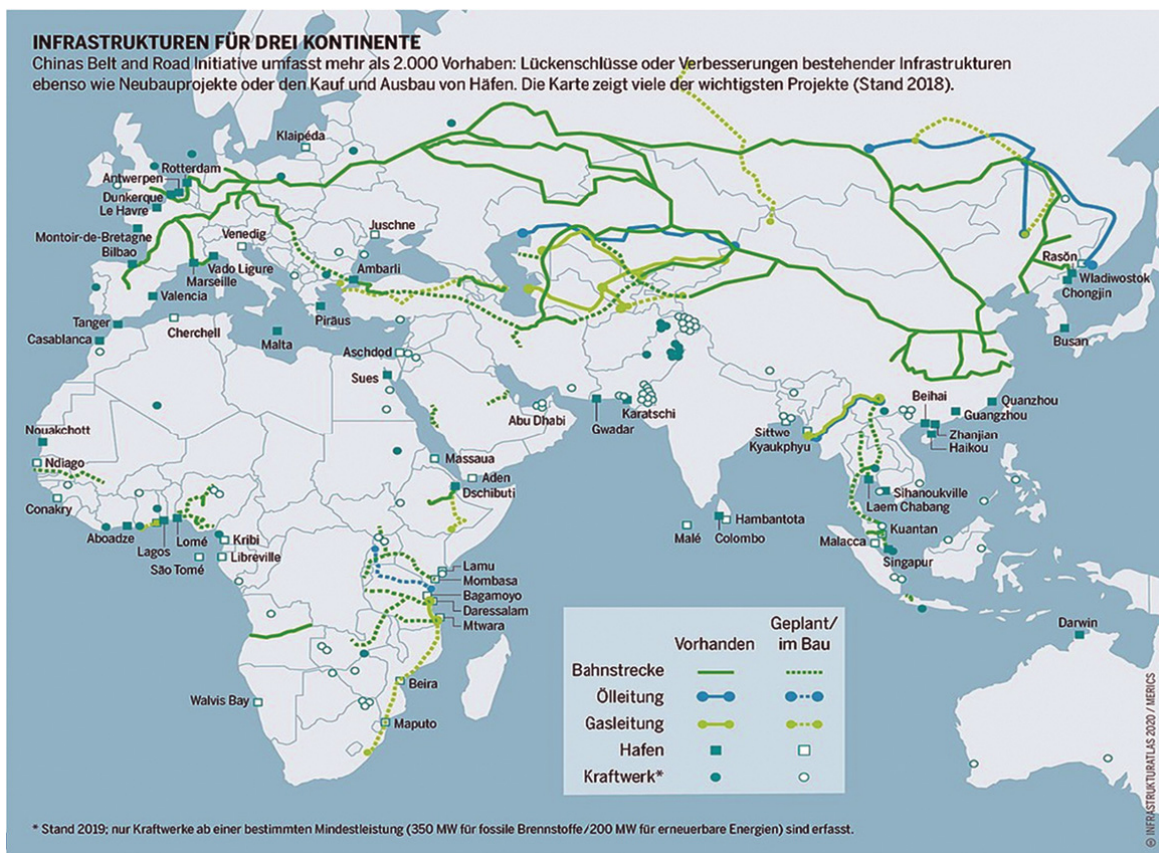
2013 წელს ჩინეთის პრეზიდენტმა სი ძინ-პინმა გაახმოვანა „ახალი აბრეშუმის გზის“ ინიციატივა, ასევე, ცნობილი, როგორც „სარტყელისა და გზის“ ინიციატივა (BRI), რომლის მიზანია სამი კონტინენტის: აზიის, აფრიკისა და ევროპის ერთმანეთთან დაკავშირება.

სამხრეთ-აზიიდან ცენტრალურ ევროპამდე და აფრიკამდე გადაჭიმული პროექტი მოიცავს 100-ზე მეტ სახელმწიფოს, რაც მსოფლიოს მოსახლეობის ნახევარს და გლობალური მშპ-ის მეოთხედს შეადგენს. სავარაუდოდ, „ახალი აბრეშუმის გზის“ პროექტი, დაახლოებით, \$1 ტრილიონი დაჯდება. ზუსტად ცნობილი არ არის, თუ რამდენია დახარჯული დღემდე, თუმცა ერთ-ერთი კვლევის თანახმად, ჩინეთმა

უკვე \$210 მილიარდზე მეტი ინვესტიციები განახორციელა ამ პროექტის ფარგლებში, ძირითადად, აზიაში. რმაგრამ ჩინეთის ძალისხმევა მხოლოდ ამით არ შემოიფარგლება: პროექტის ნაწილია ისიც, რომ ჩინური კომპანიები უპრეცედენტო მასშტაბით არიან ჩართული მთელი მსოფლიოს სამშენებლო სამუშაოებში (მათ შორის, საქართველოშიც ჩინური კომპანია აშენებს ახალ მაგისტრალს). „სარტყელისა და გზის“ ინიციატივა გულისხმობს მასშტაბურ კონტინენტთაშორის სახმელეთო და საზღვაო სავაჭრო კავშირს. პროექტის განსახორციელებლად მთავარი, აუცილებელი ინფრასტრუქტურის შექმნაა, მათ შორის: რკინიგზების, ენერგეტიკული მილსადენების, პორტების, მაგისტრალებისა და გამარტივებული საბაჟო პუნქტების უზარმაზარი ქსელის ჩამოყალიბება. „ახალი აბრეშუმის გზის“ პროექტი ევრაზიისა და აფრიკის კონტინენტების ეკონომიკური განვითარების შესაძლებლობაა, რამაც მსოფლიოში არსებული ძალათა თანაფარდობა უნდა დაა-

ბალანსოს. ეს ინიციატივა საკმაოდ დიდ ტერიტორიას ეხება, მათ შორის საქართველოსაც, რაც მას აძლევს ეკონომიკური განვითარების შესაძლებლობას (www.iberiamagazine.com) რუკაზე წარმოდგენილია ამ ინიციატივის მარშრუტები.

პროექტი უკავშირდება უძველეს სავაჭრო გზებს, რომლებიც ოდესღაც აკავშირებდა ჩინეთს დასავლეთთან, მარკო პოლოს აბრეშუმის გზას ჩრდილოეთით და ადმირალ ჟენგ ჰეს საზღვაო ექსპედიციის მარშრუტებს სამხრეთით. „ქამარი და გზა“ ინიციატივა ახლა ეხება ისტორიული „აბრეშუმის გზის“ საერთაშორისო სავაჭრო დერეფნის მთელ გეოგრაფიულ არეალს, რომელიც გამოიყენება უძველესი დროიდან. იგი მოიცავს ორ სფეროს: ჩრდილოეთის სახმელეთო მარშრუტები სახელწოდებით აბრეშუმის გზის ეკონომიკური სარტყელი; სამხრეთი საზღვაო გზები, რომელსაც საზღვაო აბრეშუმის გზას უწოდებენ (https://de.wikipedia.org/wiki/Neue_Seidenstra%C3%9F).



ნახ. 1 კონტინენტის ინფრასტრუქტურა

წყარო: *Infrastruktur atlas*, 2020.

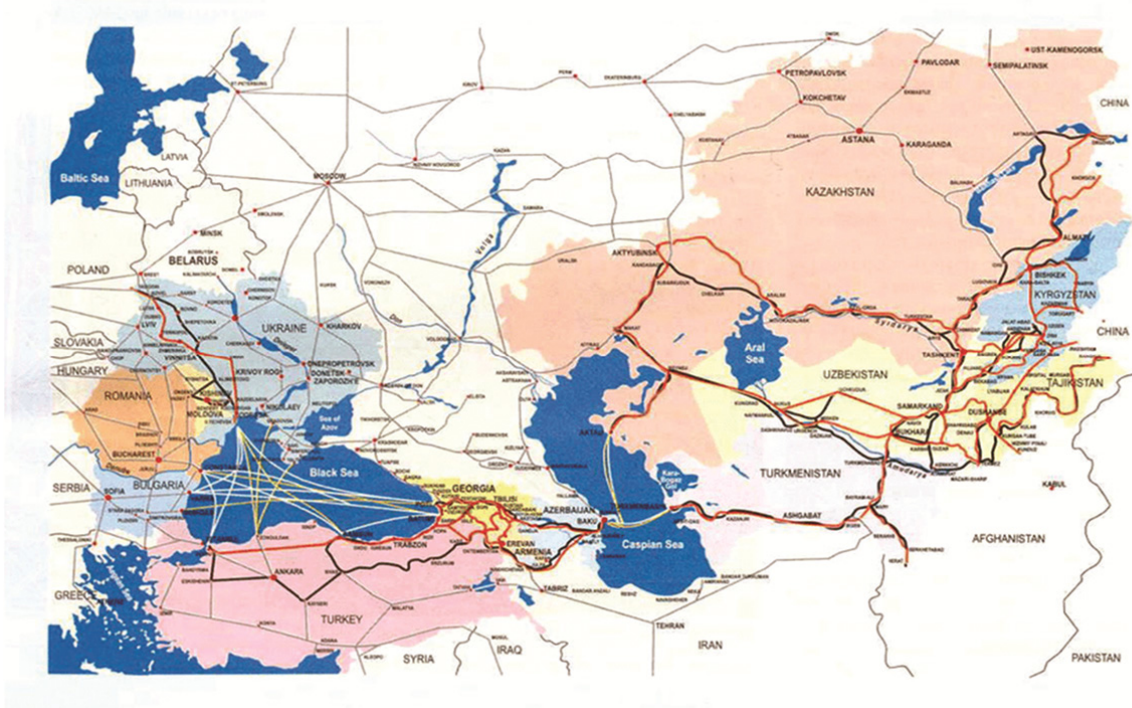
„სარტყელისა და გზის“ ინიციატივა განსაზღვრავს ხუთ მთავარ პრიორიტეტს:

1. პოლიტიკის კოორდინაცია;
2. ინფრასტრუქტურული კავშირი;
3. შეუფერხებელი ვაჭრობა;
4. ფინანსური ინტეგრაცია;
5. ხალხის დაკავშირება (Cecilia Calatrava. China's ambitious...).

საინიციატივო პროექტები ფინანსურ მხარდაჭერას იღებს აბრეშუმის გზის ფონდისა და აზიის ინფრასტრუქტურის საინვესტიციო ბანკისგან, ხოლო ტექნიკურად კოორდინირებულია B&R სამიტის ფორუმის მიერ. ქვეყნის დერეფნები მოიცავს: ახალ ევრაზიულ სახმელეთო ხიდს, რომელიც გადის დასავლეთ ჩინეთიდან დასავლეთ რუსეთში ყაზახეთის გავლით და მოიცავს აბრეშუმის გზის რკინიგზას ჩინეთის სინძიანის ავტონომიური რეგიონის, ყაზახეთის, რუსეთის, ბელორუსიის, პოლონეთისა და გერმანიის გავლით. კიდევ ერთი დერეფანი ჩრდილოეთ ჩინეთიდან მონღოლეთის გავლით რუსეთის შორეულ აღმოსავლეთში გაივლის. ჩინეთი-ცენტრალური აზია-დასავლეთ აზიის ეკონომიკური დერეფანი (შემოკლებით CCAWEC) არის სარტყელი და გზის ინიციატივის ეკონომიკური და სატრანსპორტო დერეფანი, გლობალური ეკონომიკური კავშირის პროგრამა, რომელსაც ჩინეთი ხელმძღვანელობს. დერეფანი იყო 6 სახმელეთო დერეფნიდან ერთ-ერთი, რომელიც ჩამოყალიბდა BRI-ის თავდაპირველ ხედვაში 2015 წელს. 2019 წლის მე-2 სარტყელი და გზის ფორუმის შემდეგ იგი გახდა 35 დერეფნიდან ერთ-ერთი და პროექტი ოფიციალურად შედის BRI-ში. დერეფნით დაფარული ტერიტორიები ემთხვევა რამდენიმე სხვა რეგიონულ სატრანსპორტო ინიციატივას. ბაქო-დობილისი-დუბაის რკინიგზას, რომელიც გადის აზერბაიჯანში, საქართველოსა და თურქეთში, მეტსახელად „რკინის აბრეშუმის გზას“ უწოდებენ. სარკინიგზო ხაზი და ბაქოს პორტის სარკინიგზო სათავე შედის

BRI დერეფნებისა და პროექტების სიაში. თურქული გაზეთ Hurriyet-ის მიმომხილველი თვლიდა, რომ სარკინიგზო ხაზი უერთდება BRI-ს რეგიონში და გამოწვევად ითვლება რუსეთის BRI-თან დაკავშირებულ დერეფნისთვის (https://en.wikipedia.org/wiki/Belt_and_Road_Initiative).

ამრიგად, საქართველო აბრეშუმის გზის ერთ-ერთი ალტერნატიული განშტოება შეიძლება გახდეს, ვინაიდან ომიანობის დროს იგი ევროპისა და აზიის დასაკავშირებლად კასპიისა და შავი ზღვის გავლით ხელსაყრელი და უსაფრთხო მიმართულებაა. მისი გამოყენება განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია რუსეთ-უკრაინის ომის ფონზე, როცა აუცილებელი გახდა ცენტრალური აზიისა და აღმოსავლეთ ევროპის ალტერნატიული მარშრუტებით დაკავშირება. ასევე, შესაძლოა ახალი გაზსადენებისა და ნავთობსადენების გაყვანა, რათა რუსეთზე დამოკიდებულება შემცირდეს. ევრაზიის სატრანზიტო მარშრუტები დასავლეთ-აღმოსავლეთის მიმართულებასთან ერთად მოიცავს ჩრდილოეთ-სამხრეთის მიმართულებასაც, საქართველოს აქვს მნიშვნელოვანი პოტენციალი ამ მიმართულებით სატრანსპორტო დერეფნის ჩამოყალიბებაში. საქართველოს შეუძლია ამ მიმართულებით ინტეგრირდეს ჩრდილოეთ-სამხრეთის შემაერთებელ დერეფანში, მისი დიდი პოლიტიკური და ეკონომიკური მნიშვნელობის გამოყენებით. განსაკუთრებული ყურადღება უნდა მიექცეს ჩრდილოეთ-სამხრეთის მიმართულებით რუსეთთან სატრანსპორტო ურთიერთობის გაზრდის პოლიტიკურ ასპექტს, როგორც დიდი მნიშვნელობის მქონეს, ამიერკავკასიაში კონფლიქტების დარეგულირებისთვის. აღსანიშნავია, რომ რეგიონში არსებობს ამგვარი დერეფნის განვითარების პერსპექტივის განსხვავებული ხედვები. საქართველოს დასჭირდება მოქნილი პოლიტიკის გატარება, არსებული პოტენციალის საკუთარი ინტერესების შესაბამისად წარმართვისათვის (სიღამონიძე, 2022).



ნახ. 2 კასპიის სატრანზიტო დერეფანი

წყარო: <https://aze.media/transport-corridors-europe-caucasus-central-asia-discussed-between-head-of-traceca-and-azerbaijani-foreign-minister>

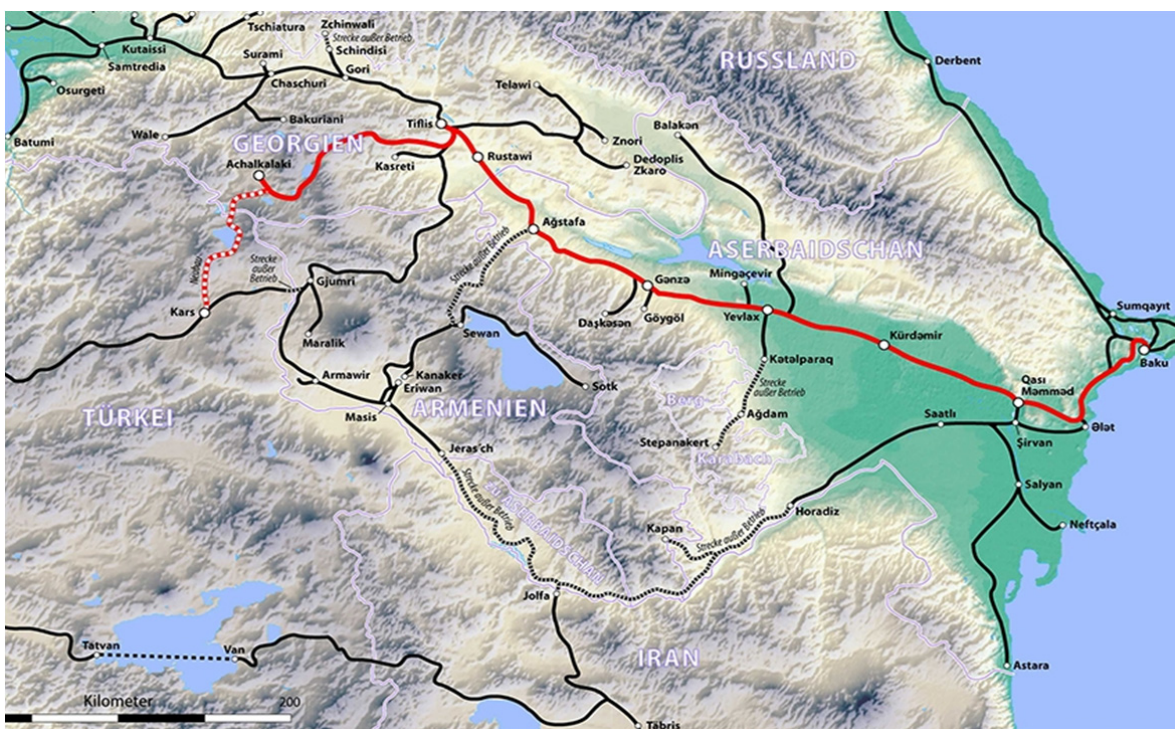
კვლევის პერსპექტივები

ამრიგად, საქართველოს აქვს შანსი გახდეს ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელი ხიდი. ამისთვის აუცილებელია ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის ამუშავება და სათანადო ინფრასტრუქტურის შექმნა. რუკაზე ნათლად ჩანს ამ პროექტის მარშრუტები, საინტერესოა ის ფაქტი, რომ რუსეთ-უკრაინის ომის ფონზე ბევრი სატრანზიტო მიმართულება ბლოკირებულია და ყაზახეთიდან ტვირთების გადაზიდვა არა რუსეთისა და უკრაინის, არამედ აზერბაიჯანი-საქართველოს დერეფნის მეშვეობით მიმდინარეობს. რუსეთ-უკრაინის ფონზე უკრაინული პორტები დაბლოკილია და ქვეყნიდან ნებისმიერი სახის ექსპორტი შეჩერებულია, თუმცა ყაზახეთიდან კასპიის ზღვისა და აზერბაიჯანის გავლით გააქტიურდა ტვირთბრუნვა.

„სარტყლისა და გზის“ მარშრუტით ევროპასა და ჩინეთს შორის სავაჭრო ტვირთბრუნვა სულ უფრო მოთხოვნილი ხდება. ნავთობის 2020 წლის კრიზისის გამო რუსეთს ნავთობის

ექსპორტი, ძირითადად, შეუძლია ჩინეთსა და რამდენიმე ქვეყანაში, შეზღუდულად ევროპაში. იგი სულ უფრო მეტად კარგავს ევროპულ ბაზარს, თუკი ის ვერ შეასრულებს OPEC+-ის ფარგლებში მიღებულ შეთანხმებას ტექნოლოგიური ჩამორჩენის გამო, მაშინ მას ახალი სანქციები დაეკისრება და ჩინეთიდან მომავალ ტვირთებს რუსეთის გავლით პრობლემა შეექმნებათ, რაც „აბრეშუმის გზაზე“-ზე მყოფ სამხრეთ კავკასიის დერეფანს, კერძოდ საქართველოს ახალ შესაძლებლობებს უქადის (თ. სიღამონიძე, 2020).

ამრიგად, რუსეთ-უკრაინის ომის ფონზე საქართველოს აქვს შესაძლებლობა გახდეს უსაფრთხო დერეფანი ევროპასა და ცენტრალურ აზიას შორის ტვირთების გადატანისთვის და შესაბამისი ინფრასტრუქტურის განვითარების შემთხვევაში სატრანსპორტო ჰაბი, რომელიც დასავლეთსა და აღმოსავლეთს დააკავშირებს. ამისთვის აუცილებელია ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის პროექტის დასრულება.



ნახ. 3. ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზა

წყარო: www.reginfo.ge

ისტორიული გზების მარშრუტების აღდგენა უმნიშვნელოვანესია რეგიონების განვითარებისთვის. ამის ნათელი მაგალითია, ვახტანგ გორგასლის მიერ დარიალი-ხორნაბუჯის მაგისტრალის შექმნა, რომელმაც განაპირობა კახეთის ეკონომიკური აღმავლობა და პოლიტიკური გაძლიერება. აღნიშნული გზით შეიქმნა ჩრდილოეთ-სამხრეთის დერეფანი, რომლის საშუალებით საქართველომ უდიდესი გავლენა მოიპოვა კავკასიაში მიმდინარე გეოპოლიტიკურ პროცესებზე.

საქართველოს დღესაც შეუძლია უდიდესი როლი ითამაშოს აზიისა და ევროპის დაკავშირებაში. ამისთვის აუცილებელია მისი სატრანზიტო პოტენციალის ათვისება და შესაბამისი ინფრასტრუქტურის შექმნა. საინტერესოა მთავრობის 2017 წლის დოკუმენტი – „ქვეყნის ძირითადი მონაცემები და მიმართულებები“, რომელშიც ხაზგასმულია, რომ – ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესება საქართველოს რეგიონების განვითარების, საერთაშორისო სატრანზიტო პროექტებში საქართველოს მაქსიმალური ინტეგრირებისა და ეკონომიკური განვითარების

სტიმულირების უმნიშვნელოვანესი წინაპირობაა. საქართველოს მთავრობა მკაფიო გეგმით განავითარებს ქვეყნის ინფრასტრუქტურას. საქართველოს გეოგრაფიული მდებარეობისა და სატვირთო გადაზიდვების მზარდი დინამიკის გათვალისწინებით, მთავრობის 4-პუნქტიანი გეგმის სივრცითი მოწყობის კომპონენტის ფარგლებში, გაგრძელდება და სწრაფი ტემპით წარიმართება ახალი მაგისტრალური გზების მშენებლობა, არსებული გზების რეკონსტრუქცია და საგზაო ინფრასტრუქტურის განახლება-მოდერნიზება.

ქვეყნის მასშტაბით აშენდება საერთაშორისო მნიშვნელობის სატრანზიტო და რეგიონების დამაკავშირებელი შიდა საავტომობილო გზები. ეს იქნება ქვეყნის ხერხემალი, რომელიც ყველა რეგიონს მჭიდროდ დააკავშირებს ერთმანეთთან და დედაქალაქთან. გეოგრაფიული მდებარეობა აღარ იქნება ბარიერი ბიზნესის წარმოებისა და გადაადგილებისთვის. ეს პროექტი გააძლიერებს საქართველოს მნიშვნელობას რეგიონში და გაზრდის მისი, როგორც ტრანზიტული ჰაბის, დატვირთვას. 2020

წლამდე დაიგება 800 კმ-ზე მეტი სიგრძის, 3.5 მილიარდი აშშ დოლარის ღირებულების საგზაო ინფრასტრუქტურა, დასრულდება აღმოსავლეთ-დასავლეთის ავტობანის მშენებლობა.

შედეგად, საქართველოს საავტომობილო გზების ქსელი გახდება მიმზიდველი სატრანზიტო გადაზიდვებისათვის, ხელი შეეწყობა ქვეყანაში ტურიზმის განვითარებას, განაპირა და მაღალმთიან რეგიონებში სოფლის მეურნეობის აღორძინებასა და რეგიონების დაკავშირებას (www.mof.ge).

სწორედ ისტორიული გზების შესახებ არსებული მონაცემები გვაძლევს საშუალებას შეიქმნას ახალი მარშრუტები. ი. გიულდენშტეტი, რომელმაც საქართველოში მეთვრამეტე საუკუნეში იმოგზაურა, აღწერს შიდა ქართლისა და კახეთის, იმერეთისა და სამეგრელოს, შიდა ქართლისა და იმერეთის დამაკავშირებელ გზებს, ასევე, რეგიონებიდან თბილისში მიმავალ გზებს. იგი აღწერს ამ რეგიონებში არსებულ სოციალურ-ეკონომიკურ და ეთნიკურ სიტუაციას. ამასთანავე საინტერესოა მისი ცნობები სოფლის მეურნეობის შესახებ. ამ მონაცემებზე დაყრდნობით შესაძლებელია ისტორიული გზების აღდგენა და ახალი ტურისტული მარშრუტების შემუშავება. მაგალითად, შესაძლებელია ქუთაისი-სკანდე-შორაპანი-სურამის მარშრუტის აღდგენა და ის შეიძლება გახდეს მშენებარე მაგისტრალის ალტერნატივა. ასევე შესაძლებელია ხონის გავლით იმერეთისა და სამეგრელოს დაკავშირება და ახალი ტურისტული მარშრუტების შემუშავება.

აუცილებელია კახეთში რკინიგზის განვითარება და მისი მეშვეობით აზერბაიჯანიდან შავი ზღვისკენ ტვირთების სწრაფი გადაადგილება (თ. სიდამონიძე 2020).

ასევე, უნდა აღინიშნოს მცოცავი ოკუპაციის მიახლოება საქართველოს მთავარ ავტო-

მაგისტრალთან, რაც ქვეყნის მთავარი საგზაო არტერიისათვის უდიდეს რისკს წარმოადგენს; ამისათვის აუცილებელია, ალტერნატიული საგზაო მონაკვეთების არსებობა ქვემო ქართლის, სამცხე-ჯავახეთისა და აჭარის დამაკავშირებელი მაგისტრალის სახით, რომელიც ახალციხე-ბათუმის საგზაო მონაკვეთის მაგალითზე კარგად ჩანს, რომ ჯერ კიდევ არ შექმნილა, შესაბამისად, ქვეყანა კვლავინდებურად მხოლოდ თბილისი-სენაკი-ლესელიძის ავტომაგისტრალზე დამოკიდებული (თ. სიდამონიძე 2020).

დასკვნები

საქართველო აბრეშუმის გზის ერთ-ერთი ალტერნატიული განშტოება შეიძლება გახდეს, ვინაიდან ომიანობის დროს იგი ევროპისა და აზიის დასაკავშირებლად კასპიისა და შავი ზღვის გავლით ხელსაყრელი და უსაფრთხო მიმართულებაა. მისი გამოყენება განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია რუსეთ-უკრაინის ომის ფონზე, როცა აუცილებელი გახდა ცენტრალური აზიისა და აღმოსავლეთ ევროპის ალტერნატიული მარშრუტებით დაკავშირება. ასევე, შესაძლოა ახალი გაზსადენებისა და ნავთობსადენების გაყვანა, რათა რუსეთზე დამოკიდებულება შემცირდეს. საქართველოს აქვს შანსი გახდეს ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელი ხიდი. ამისთვის აუცილებელია ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის ამუშავება და სათანადო ინფრასტრუქტურის შექმნა. რუკაზე ნათლად ჩანს ამ პროექტის მარშრუტები, საინტერესოა ის ფაქტი, რომ რუსეთ-უკრაინის ომის ფონზე ბევრი სატრანზიტო მიმართულება ბლოკირებულია და ყაზახეთიდან ტვირთების გადაზიდვა არა რესეთისა და უკრაინის, არამედ აზერბაიჯანი-საქართველოს დერეფნის მეშვეობით მიმდინარეობს.

გამოყენებული ლიტერატურა:

1. ბერძენიშვილი ნ., ისტორიული გზები რუსთაველის ეპოქის საქართველოში. თბილისი, 1966.
2. Jakobson H.R. A history of roads from ancient times to the motor age. A THESIS Submitted in partial fulfillment of the requirements for the Degree of Master of Science in Civil Engineering. Georgia School of Technology Atlanta, Georgia. 1940.
3. გიულდენშტედტის „მოგზაურობა საქართველოში“. ტ. 1, თბილისი, 1962.

4. გიულდენშტედტის „მოგზაურობა საქართველოში“. ტ. 2, თბილისი, 1964.
5. ავდალიანი ე. „საქართველო და აბრეშუმის სავაჭრო გზები VI-XIII საუკუნეები“. თბილისი, 2019.
6. ავდალიანი ე., „საქართველო და აბრეშუმის სავაჭრო გზები XIII-XV საუკუნეები“. თბილისი, 2022.
7. www.iberiamagazine.com (ნანახია 20.05.2023)
8. Infrastruktur atlas. Daten und Fakten uber offentliche Raume und Netze 2020.
9. https://de.wikipedia.org/wiki/Neue_Seidenstra%C3%9F (ნანახია 18.05. 2023).
10. Cecilia Calatrava , China's ambitious Belt and Road Initiative.
11. <https://www.ebrd.com/news/2017/chinas-ambitious-belt-and-road-initiative.html>
12. https://en.wikipedia.org/wiki/Belt_and_Road_Initiative (ნანახია 2.06. 2023).
13. <https://aze.media/transport-corridors-europe-caucasus-central-asia-discussed-between-head-of-traceca-and-azerbaijani-foreign-minister> (ნანახია 18.05.2022).
14. სიღამონიძე დ., საქართველოს სახმელეთო ტრანსპორტის ფუნქციონირებისა და განვითარების გეოგრაფიული კანონზომიერებები. თბილისი, 2020.
15. www.reginfo.ge (ნანახია 10.06. 2023).
16. www.mof.ge (ნანახია 14.07. 2023).