

ნუსა ნადაშვილი¹

ჩრდილოეთ-სამხრეთ სატრანსპორტო დერეფნის გავლენა შავი ზღვის და კასპიის რეგიონის უსაფრთხოებაზე

აბსტრაქტი

ჩრდილოეთ-სამხრეთ სატრანსპორტო დერეფანი (შემდგომში „NSTC“) წარმოადგენს სტრატეგიულ ინიციატივას, რომელიც მიზნად ისახავს აზიას, ევროპას, რუსეთს, ირანსა და ინდოეთს შორის ეკონომიკური კავშირების გაძლიერებას. პროექტი განსაკუთრებით მნიშვნელოვანი გახდა გეოპოლიტიკური ცვლილებების ფონზე, რაც აშშ-ის ავღანეთიდან გასვლამ გამოიწვია და რის შედეგადაც რეგიონში ე.წ. „ძალაუფლების ვაკუუმი“ წარმოიქმნა, რომელიც სხვადასხვა მნიშვნელოვანი საერთაშორისო აქტორების დაპირისპირების არეალად იქცა.²

ეს სტატია იკვლევს ჩრდილოეთ-სამხრეთ სატრანსპორტო დერეფნის გავლენას შავი ზღვისა და კასპიის რეგიონის უსაფრთხოებაზე საერთაშორისო სამართლებრივი პერსპექტივიდან. აღნიშნული რეგიონები სტრატეგიულად მნიშვნელოვანია სატრანსპორტო დერეფნების გამო, რაც მათ მიმართ გლობალური და რეგიონული ძალების პოლიტიკურ და ეკონომიკურ ინტერესს იწვევს. ამავდროულად, ისინი უსაფრთხოების გამოწვევების წინაშე დგანან, რაც ევრაზიის დესტაბილიზაციის საფრთხეს ქმნის.

სტატია მიმოიხილავს აღნიშნული რეგიონების სამართლებრივ ჩარჩოს, როგორებიცაა 1982 წლის გაერთიანებული ერების კონვენცია საზღვაო სამართლის შესახებ (UNCLOS), TRACECA, TIR (Transports Internationaux Routiers) და ორმხრივი შეთანხმებები, რათა შეფასდეს მათი გავლენა რეგიონულ უსაფრთხოებაზე. NSTC-ის გეოპოლიტიკური მნიშვნელობისა და ისტორიული კონტექსტის განხილვით, ნაშრომი აანალიზებს მის მთავარ სისუსტეებსა და შესაძლებლობებს. ამასთან, ის წარმოაჩენს უსაფრთხოებისა და სამართლებრივ გამოწვევებს, რომლებიც განსაზღვრავს კასპიისა და შავი ზღვის რეგიონის მომავალს და წარმოაჩენს საერთაშორისო თანამშრომლობისა და რეგულირების აუცილებლობას.

საკვანძო სიტყვები: სატრანსპორტო დერეფანი, რეგინალური უშიშროება, TRACECA, შავი ზღვა, კასპიის ზღვა

შესავალი

ჩრდილოეთ-სამხრეთის საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფანი (INSTC) წარმოადგენს კომპლექსურ სატრანსპორტო პროექტს, რომელიც 2000 წლის 12 სექტემბერს სანქტ-პეტერბურგში დაარსა ინდოეთმა, რუსეთმა და ირანმა. მისი მიზანია სარკინიგზო,

¹ ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის იურიდიული ფაკულტეტის საერთაშორისო სამართლის პროგრამის სამაგისტრო საფეხურის სტუდენტი; საქართველოს საგარეო საქმეთა სამინისტროს საერთაშორისო სამართლებრივი დეპარტამენტის ატაშე. ელ. ფოსტა: nutsa.nadashvili@tsu.ge

² Ahmad Neshat Keliwaal, and Abdul Saboor Mubariz, North-South Transport Corridor: Opportunities, Challenges, and the Role of Afghanistan, Educational Administration: Theory and Practice, Vol. 30, No. 11, 2024, p 28–36.

საავტომობილო და საზღვაო მარშრუტების ინტეგრაცია, რაც აზიის, ევროპის და სპარსეთის ყურის რეგიონის ქვეყნებს აერთიანებს. დერეფანი 4478 მილის (7200 კმ) სიგრძეზეა გადაჭიმული, მუმბაის პორტს სანქტ-პეტერბურგთან აკავშირებს, რითაც უზრუნველყოფს როგორც ტვირთის, ისე მგზავრთა გადაზიდვას. მისი წლიური გამტარუნარიანობა 20-30 მილიონ ტონას შეადგენს.³

2000 წელს ზემოაღნიშნულ სამ სახელმწიფოს შორის დადებული შეთანხმების პირველი მუხლი დერეფნის გეოგრაფიულ ფარგლებს განსაზღვრავს: „ჩრდილოეთ-სამხრეთის საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფანი – ინდოეთიდან, ომანიდან ზღვით, ირანის გავლით, კასპიის რეგიონისა და რუსეთის ფედერაციის ტერიტორიის გავლით, შემდეგ კი მის ფარგლებს გარეთ, ასევე საპირისპირო მიმართულებით.“⁴ მეორე მუხლში ჩამოყალიბებულია შეთანხმების მიზნები, მათ შორის: სატრანსპორტო კავშირების ეფექტიანობის ამაღლება მგზავრთა და ტვირთის გადაზიდვისთვის, სარკინიგზო, საავტომობილო, საზღვაო, მდინარისა და საჰაერო ტრანსპორტის საერთაშორისო ბაზარზე ხელმისაწვდომობის უზრუნველყოფა, აგრეთვე სატრანსპორტო ოპერაციების უსაფრთხოების, ტვირთის დაცვისა და გარემოს დაცვის გარანტია საერთაშორისო სტანდარტების შესაბამისად.⁵ აღსანიშნავია, რომ აღნიშნული მიზნები მსგავსია TRACECA-ს შეთანხმებების მიზნებთან, რაც სტატიის შემდეგ ნაწილში იქნება განხილული.

განსაკუთრებით საინტერესოა, როგორ აისახება ეს სამხრეთი შეთანხმება სამართლებრივ და უსაფრთხოების საკითხებზე კასპიისა და შავი ზღვის რეგიონებში. აღნიშნული სტატია შეისწავლის, როგორ მოქმედებს NSTC რეგიონულ სტაბილურობასა და უსაფრთხოებაზე საერთაშორისო სამართლებრივი პერსპექტივიდან, თუმცა, პირველ რიგში, საჭიროა ამ რეგიონების მნიშვნელობისა და მათი სამართლებრივი რეგულირების განხილვა.

თავი 1. შავი და კასპიის ზღვის რეგიონების მნიშვნელობა; საერთაშორისო სამართლებრივი რეგულირება

1.1. შავი ზღვა

შავი ზღვა, რომელიც აქვს სტრატეგიული მდებარეობა ევროპასა და აზიას შორის, ატლანტის ოკეანის აუზის დახურული ზღვაა და ხშირად განიხილება ხმელთაშუა ზღვის გაგრძელებად, ვინაიდან მასთან დაკავშირებულია ბოსფორისა და დარდანელის სრუტეების მეშვეობით. ჩრდილოეთიდან შავ ზღვაში შეჭრილია ყირიმის ნახევარკუნძული, ხოლო ყირიმის ნახევარკუნძულის აღმოსავლეთით ქერჩის სრუტე აკავშირებს ზღვას აზოვის

³ *Khobragade, V., and NIM, A. K., International North-South Transport Corridor: Mapping Vulnerabilities and Possibilities for India, World Affairs: The Journal of International Issues, Vol. 26, No. 3, 2022, 40–41*

⁴ «Соглашение О Международном Транспортном Коридоре 'Север - Юг'», 12 сентября 2000 г., статья 1.

⁵ იქვე, статья 2.

ზღვასთან. შავი ზღვის აუზის ქვეყნებია: საქართველო, თურქეთი, ბულგარეთი, რუმინეთი, უკრაინა და რუსეთის ფედერაცია.⁶

ბოლო წლების განმავლობაში შავი ზღვის სტრატეგიული და ეკონომიკური მნიშვნელობა მნიშვნელოვნად გაიზარდა, რაც განპირობებულია როგორც სამხედრო ფაქტორებით, ისე ენერგორესურსებისა და სავაჭრო საქონლის ტრანზიტით. შავ ზღვაში ნავსადგომის თავისუფლება მწვავე საკითხია, განსაკუთრებით რუსეთის ფედერაციის მიერ ყირიმის ნახევარკუნძულისა და უკრაინის მნიშვნელოვანი ტერიტორიის, მათ შორის შავი ზღვის სანაპიროებისა და აზოვის ზღვის, ანექსიის შემდეგ.

შავი ზღვის სამართლებრივი სტატუსი და უსაფრთხოების საკითხები არეგულირებს რამდენიმე მრავალმხრივი და ორმხრივი შეთანხმება. მოცემულ სტატიაში განხილული იქნება ის სამართლებრივი დოკუმენტები, რომლებიც საერთაშორისო სტატუსსა და უსაფრთხოებას ეხება, მათ შორის: 1982 გაერთიანებული ერების კონვენცია საზღვაო სამართლის შესახებ (ცალკე ქვეთავში იქნება განხილული), 1936 წლის მონტროს კონვენცია ბოსფორისა და დარდანელის სრუტეების სტატუსის შესახებ, 2003 წლის რუსეთ-უკრაინის ორმხრივი შეთანხმება აზოვის ზღვისა და ქერჩის სრუტის გამოყენების შესახებ.

1.2. კასპიის ზღვა

კასპიის ზღვა, მსოფლიოში უდიდესი შიდა წყალსატევი, მდებარეობს სტრატეგიულ ადგილას ევროპასა და აზიას შორის. მას ესაზღვრება რუსეთს, ყაზახეთს, თურქმენეთს, ირანსა და აზერბაიჯანს. ეს ჩაკეტილი ზღვა გადამწყვეტ როლს ასრულებს რეგიონული უსაფრთხოებისა და ეკონომიკური საქმიანობაში, მათ შორის, ნავთობისა და ბუნებრივი აირის მნიშვნელოვან მარაგებთან დაკავშირებით, რაც მას ერთ-ერთ მთავარ ენერგეტიკულ ჰაბად აქცევს. მდინარე ვოლგა აკავშირებს კასპიის ზღვას აზოვის, რაც ამლიერებს მის სტრატეგიულ მნიშვნელობას ტრანსპორტისა და ვაჭრობის სფეროში.⁷ დამატებით კარა ბოგაზ კოლის ყურე კიდევ უფრო ართულებს რეგიონის გეოგრაფიას, იგი წარმოადგენს არაღრმა და მაღალმარილიანი ყურეს, რომელიც კასპიის ზღვის აღმოსავლეთ სანაპიროს გასწვრივ მდებარეობს. ზღვის უნიკალური გეოპოლიტიკური მდებარეობა სახელმწიფოთა ეროვნული ინტერესების გადაკვეთასა და საერთაშორისო სამართლებრივი გამოწვევების არსებობას განაპირობებს, განსაკუთრებით რესურსების ექსპლუატაციასა და საზღვაო საზღვრების განსაზღვრასთან დაკავშირებით. რეგიონულ სტაბილურობაში მისი გადამწყვეტი როლის გათვალისწინებით, კასპიის ზღვა კვლავ სანაპირო ქვეყნების თანამშრომლობისა და, ამავდროულად, დაპირისპირების ცენტრს წარმოადგენს, სადაც თითოეული მათგანი ცდილობს დაიცვას საკუთარი ინტერესები და შეინარჩუნოს გავლენა ამ სტრატეგიულად მნიშვნელოვან ზონაზე.

კასპიის ზღვის სამართლებრივი რეგულირების სისტემა დროთა განმავლობაში მნიშვნელოვნად განვითარდა, რაც იკვეთება როგორც ისტორიული ხელშეკრულებების

⁶ Encyclopedia Britannica, Black Sea, <https://www.britannica.com/place/Black-Sea>.

⁷ Encyclopedia Britannica, Caspian Sea, <https://www.britannica.com/place/Caspian-Sea>.

არსებობაში, ისე თანამედროვე სამართლებრივ შეთანხმებებში. კასპიის ზღვის სამართლებრივი მოწესრიგების ერთ-ერთ გადამწყვეტ ეტაპს წარმოადგენს 1921 წლის 26 თებერვალს ირანსა და საბჭოთა რუსეთს შორის მეგობრობისა და თანამშრომლობის ხელშეკრულების ხელმოწერა. ამ ხელშეკრულების მე-11 მუხლის მიხედვით, ორივე ქვეყანას თანაბრად ენიჭებოდა თავისუფალი ნაოსნობის უფლება საკუთარი დროშის ქვეშ, ხოლო მე-5 მუხლი კასპიის ზღვაში სხვა ქვეყნების ყოფნას კრძალავდა. ეს დებულებები მოგვიანებით გაძლიერდა 1940 წლის „ვაჭრობისა და ნავიგაციის“ ხელშეკრულებით, რომელიც კიდევ ერთხელ ადასტურებდა მხარეთა კომერციულ და ტევზჭერის უფლებებს და განსაზღვრავდა, რომ ნაოსნობის ექსკლუზიური უფლება მხოლოდ ირანსა და რუსეთს ეკუთვნოდა. ეს ხელშეკრულებები სამართლებრივი საფუძველი გახდა მომდევნო შეთანხმებების დადებისთვის და ისინი დღემდე გავლენას ახდენს რეგიონის თანამედროვე სამართლებრივ ჩარჩოზე.⁸

კასპიის ზღვის მნიშვნელობა სულ უფრო იზრდება ჩრდილოეთ-სამხრეთის სატრანსპორტო დერეფნისა და ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენის მნიშვნელობის ზრდის გამო. ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენი უზრუნველყოფს კასპიის რეგიონიდან ნავთობის ტრანსპორტირებას ხმელთაშუა ზღვის რეგიონის მიმართულებით, რაც მას გლობალური ენერგეტიკული ქსელის მნიშვნელოვან ნაწილად აქცევს. ამასთან, ჩრდილოეთ-სამხრეთის სატრანსპორტო დერეფანი მიზნად ისახავს კავშირების გაუმჯობესებას ინდოეთს, ირანს, რუსეთსა და ევროპას შორის, რითაც კასპიის ზღვას ვაჭრობისა და კომერციის ერთ-ერთ მთავარ ჰაზად გადააქცევს. ამასთანავე, კასპიის რეგიონიდან ნავთობის ექსპორტი უკვე უმნიშვნელოვანესს ელემენტად იქცა გლობალური ენერგეტიკული ბაზრისთვის, რაც კიდევ ერთხელ უსვამს ხაზს ეფექტიანი უსაფრთხოების ზომების მიღებისა და მოსაზღვრე სახელმწიფოებს შორის თანამშრომლობის აუცილებლობას.

კასპიის ზღვის სამართლებრივ რეჟიმზე ხუთ სანაპირო სახელმწიფოს შორის დაპირისპირება 1991 წელს, საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ დაიწყო. მანამდე, კასპიის ზღვა ირანსა და საბჭოთა კავშირს შორის „საერთო ზღვად“ მიიჩნეოდა. თუმცა, საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ ზღვისპირა ქვეყნების რაოდენობა ორიდან ხუთამდე გაიზარდა, რამაც რეგიონის გეოპოლიტიკური ვითარება არსებითად შეცვალა. მხარეებს შორის უთანხმოება პერიოდულად დამაბულობის გამომწვევი ხდებოდა დიპლომატიაში.⁹ ამის ერთ-ერთ მაგალითად შეგვიძლია მივიჩნიოთ თურქმენეთის მიერ აზერბაიჯანში საელჩოს დახურვა 2001 წელს. მოგვიანებით, თურქმენეთმა აზერბაიჯანი გააფრთხილა, რომ საკითხს საერთაშორისო საარბიტრაჟო სასამართლოში გაიტანდა.¹⁰ ამავდროულად, მხარეებმა ვერ შეძლეს ორმხრივად სასარგებლო ურთიერთობების ჩამოყალიბება, რის შედეგადაც რეგიონული მნიშვნელობის სატრანსპორტო პროექტების, მათ შორის ტრანსკასპიური

⁸ Abilov, S., Mahmudlu, C., And Abdullayev, N., Contested Waters: Implications of the 2018 Convention on The Legal Status of The Caspian Sea and The Future of The Trans-Caspian Pipeline, Insight Turkey, Vol. 22, No. 4, 2020, 229–38.

⁹ იქვე.

¹⁰ Huseinov, R., and Nasibov, E., Azerbaijan Report: June 5, 2001, Radio Free Europe/Radio Liberty, <https://www.rferl.org/a/1340870.html>.

მილსადენის (TCP) განხორციელება გადაიდო. თუმცა, 2017 წლიდან ვითარება შეიცვალა – ბაქო-თბილისი-ყარსის (BTK) სარკინიგზო პროექტის გახსნის შემდეგ, აზერბაიჯანსა და თურქმენეთს შორის ორმხრივი ურთიერთობების ნორმალიზება დაიწყო და ურთიერთობები აღდგა.¹¹

ირანმა მნიშვნელოვნად შეანელა კასპიის ზღვის სამართლებრივი სტატუსის განსაზღვრის პროცესი, რადგან უკომპრომისო პოზიცია დაიკავა და წამოაყენა პირობები, რომლებიც სხვა კასპიისპირა ქვეყნებისთვის მიუღებელი იყო. მოვლენების ასეთმა განვითარებამ იმედები გაუცრუა იმ დასავლურ კომპანიებს, რომლებიც რეგიონში ინვესტირებას გეგმავდნენ. გადაუჭრელი სამართლებრივი სტატუსი არა მხოლოდ ნავთობისა და გაზის საბადოების განვითარებას აფერხებდა, არამედ სატრანსპორტო პროექტებისთვის დამატებითი გამოწვევებიც ქმნიდა. სიტუაცია მას შემდეგ შეიცვალა, რაც თურქმენეთის პრეზიდენტი ნიაზოვი დათანხმდა ორმხრივ მოლაპარაკებებსა და შეთანხმებების გაფორმებას, რაც აშხაბადისთვის ინვესტიციების მოსაზიდად გადამწყვეტი ნაბიჯი იყო. ამ ვითარების ფონზე, ირანს მოუწია დამოუკიდებელ სახელმწიფოთა თანამგეობრობის (დსთ) სახელმწიფოების კოორდინირებულ ქმედებებს მორგებოდა. დსთ-ის სახელმწიფოებმა გააცნობიერეს, რომ კასპიის ზღვის ახალი სამართლებრივი სტატუსის განსაზღვრა ხუთმხრივი კონსენსუსის საფუძველზე აუცილებელი იყო. მოსალოდნელი იყო, რომ კასპიის ზღვის სამართლებრივი სტატუსის განსაზღვრის პროცესი გაგრძელდებოდა და უფრო აქტიურ ფაზაში გადავიდოდა, მას შემდეგ, რაც მხარეები კონსენსუსს მიაღწევდნენ.¹²

2018 წელს, ქ. აქტაუში კასპიის ზღვის სახელმწიფოთა მეთაურების მეხუთე სამიტის ფარგლებში, მხარეებმა საბოლოო შეთანხმებას მიაღწიეს და ხელი მოაწერეს კასპიის ზღვის სტატუსის შესახებ ახალ კონვენციას.¹³ ამ კონვენციით კასპიის ზღვისა და მისი რესურსების ყველა უფლება ექსკლუზიურად ხუთ სანაპირო სახელმწიფოს გადაეცა: რუსეთს, ირანს, ყაზახეთს, თურქმენეთსა და აზერბაიჯანს. განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია, რომ კონვენცია კასპიის ზღვას „მშვიდობიან ზღვად“ აცხადებს, რადგან ცალსახად კრძალავს არაკასპიისპირა ქვეყნების სამხედრო ძალების ყოფნას კასპიის წყლებში. ეს დებულება განსაკუთრებული მნიშვნელობის იყო რუსეთისა და ირანისთვის, რომლებიც შემოფოთებულნი იყვნენ დასავლეთის ქვეყნების პოტენციური სამხედრო ჩართულობით.¹⁴

ახალი კონვენცია სხვადასხვა მნიშვნელოვან საკითხს მოიცავს, მათ შორის, შემდეგი საკითხების განმსაზღვრელ ნორმებს: საწყლო ზონებს, ფსკერს, დემარკაციას, მეთევზეობას და ნავიგაციის წესებს, ბუნებრივ რესურსებსა და წიაღისეულზე სუვერენულ უფლებებს.

¹¹ *Agayev, Z.*, Azerbaijan to Open Railway Planned as New Europe-China Corridor, Bloomberg, <https://www.bloomberg.com/politics/articles/2017-10-30/azerbaijan-to-open-railway-planned-as-new-europe-china-corridor>.

¹² *Shonbayev, M.*, Caspian Oil and Regional Security, Connections, Vol. 2, No. 1, 2003, 9–14.

¹³ Коммюнике пятого Каспийского саммита, https://www.akorda.kz/ru/events/astana_kazakhstan/astana_other_events/kommyunike-pyatogo-kaspiiskogo-sammita.

¹⁴ *Abilov, S., Mahmudlu, C., And Abdullayev, N.*, Contested Waters: Implications of the 2018 Convention on The Legal Status of The Caspian Sea and The Future of The Trans-Caspian Pipeline, Insight Turkey, Vol. 22, No. 4, 2020, 229–34.

კონვენცია კასპიის ზღვის სივრცეს ოთხ ზონად ყოფს: შიდა წყლები, ტერიტორიული წყლები, თევზჭერის ზონები და საერთო საზღვაო სივრცე. ახალი სტატუსის თანახმად, ზღვისპირა სახელმწიფოებს ენიჭებათ სუვერენიტეტი მათ ხმელეთზე, შიდა წყლებზე და მიმდებარე ზღვის სარტყელზე - ტერიტორიული წყლები. ასევე სუვერენიტეტი ვრცელდება ზღვის ფსკერზე, წიაღისეულზე და საჰაერო სივრცეზე აღნიშნული ზონების ზემოთ.¹⁵

თითოეული სანაპირო სახელმწიფოს ტერიტორიული წყლები მაქსიმუმ 15 საზღვაო მილის ფარგლებში განისაზღვრება, რაც კონვენციის შესაბამისად დადგენილი საწყისი ხაზებიდან იზომება. თუმცა, შიდა და ტერიტორიული წყლების საზღვრების დელიმიტაცია სახელმწიფოებს შორის კონვენციაში ცალსახად არ არის განსაზღვრული, რის გამოც აღნიშნული საკითხი ორმხრივი და მრავალმხრივი შეთანხმებების ფარგლებში იქნება დარეგულირებული.¹⁶

მე-14 მუხლი ზღვისპირა სახელმწიფოებს ანიჭებს წყალქვეშა კაბელებისა და მილსადენების ზღვის ფსკერზე გატარების უფლებას სხვა სანაპირო სახელმწიფოების თანხმობის გარეშე. შეთანხმება აუცილებელია მხოლოდ იმ სახელმწიფოსთან, რომლის ზღვის ფსკერის სექტორსაც კაბელი ან მილსადენი კვეთს.¹⁷ დოკუმენტი ხაზს უსვამს კასპიის ზღვის ეკოლოგიური სისტემის დაცვის აუცილებლობას და საშუალებას აძლევს სხვა სანაპირო ქვეყნებს, ინდივიდუალურად ან ერთობლივად, მონიტორინგი განახორციელონ ზღვისპირა სახელმწიფოების ტერიტორიულ სექტორებში მიმდინარე გარემოსდაცვით პროცესებზე.¹⁸

კონვენცია ასევე მიზნად ისახავს კასპიის ზღვის მშვიდობის, კეთილმეზობლობის, მეგობრობისა და თანამშრომლობის ზონად გარდაქმნას. დოკუმენტი უსაფრთხოებასა და სტაბილურობას კასპიის რეგიონში ხელს უწყობს სანაპირო სახელმწიფოებს შორის შეიარაღების ბალანსის შენარჩუნებით, სამხედრო მოქმედებების გონივრულ ფარგლებში განხორციელებით და ერთმანეთის უსაფრთხოებისათვის ზიანის თავიდან აცილებით. კონვენცია გაამჭირვალესა და პროგნოზირებადს ხდის სამხედრო საქმიანობას, ხოლო შეთანხმებული ზომების მეშვეობით ურთიერთნდობის განმტკიცებას უზრუნველყოფს.

კონვენცია ასევე განსაკუთრებულ ყურადღებას ამახვილებს საერთაშორისო ტერორიზმსა და მის დაფინანსებაზე, იარაღითა და ნარკოტიკებით უკანონო ვაჭრობაზე, ფსიქოტროპული ნივთიერებებისა და მათი შემადგენელი ნივთიერებების გავრცელებაზე, ბრაკონიერობასა და ზღვით მიგრანტების უკანონო გადაყვანაზე. დოკუმენტი ახალისებს ზღვისპირა სახელმწიფოებს შორის თანამშრომლობას, რათა კასპიის ზღვაში აღნიშნული დანაშაულების პრევენციური და აღკვეთილი იყოს.¹⁹

¹⁵ Конвенция о правовом статусе Каспийского моря, 2018, Актау, статья 5

¹⁶ იქვე, статья 7

¹⁷ იქვე, статья 14

¹⁸ იქვე, статья 15

¹⁹ იქვე, статья 17

კონვენციის ერთ-ერთი გადამწყვეტი დებულება კასპიის ზღვაში არაკასპიისპირა ქვეყნების შეიარაღებული ძალების ყოფნის მკაფიო აკრძალვას გულისხმობს. ეს დებულება რეგიონული უსაფრთხოებისა და სტაბილურობის ფართო მიზნებს ემსახურება და ასახავს ზღვისპირა სახელმწიფოებს შორის კონსენსუსს, რომლის მიზანიცაა უსაფრთხოების საკითხების ერთობლივი გადაწყვეტა და გარე სამხედრო გავლენის თავიდან აცილება.

კონვენციის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი დებულება შეეხება კასპიის ზღვაში არაკასპიისპირა სახელმწიფოების სამხედრო ძალების ყოფნის აკრძალვას. ეს დებულება რეგიონული უსაფრთხოებისა და სტაბილურობის უზრუნველსაყოფად არის შემუშავებული და ასახავს სანაპირო სახელმწიფოების შეთანხმებულ პოზიციას, რომელიც მიზნად ისახავს უსაფრთხოების საკითხების ერთობლივ მოგვარებას და გარე სამხედრო გავლენის გამორიცხვას.

ქ. აქტაუში კონვენციის ხელმოწერის შემდეგ, ირანის პრეზიდენტმა ჰასან როუჰანიმ აღნიშნა, რომ დოკუმენტი პრობლემატური საკითხების მხოლოდ 30 პროცენტამდე მოიცავს, რაც, მისი აზრით, მიუთითებს იმაზე, რომ კასპიის ზღვის ფსკერის დელიმიტაცია დამატებით შეთანხმებებს მოითხოვს ზღვისპირა სახელმწიფოებს შორის. მოგვიანებით, რუსეთის საგარეო საქმეთა მინისტრის მოადგილემ, გრიგორი კარასინმა, განაცხადა, რომ მოსკოვი უპირატესობას ანიჭებს აზერბაიჯანის, ირანისა და თურქმენეთის მიერ სადავო საკითხების ორმხრივ ან სამმხრივ ფორმატში გადაჭრას, ამ პროცესში ხუთივე ქვეყნის ჩართვის ნაცვლად.²⁰

კასპიის რეგიონში რუსეთის ეროვნული საზღვაო პოლიტიკის პრიორიტეტები მოიცავს ქვეყნის ეკონომიკური და გეოპოლიტიკური პოზიციების განმტკიცებას, ასევე კასპიისპირა სახელმწიფოებთან ეკონომიკური, სამხედრო და კულტურული კავშირების გაღრმავებას. გარდა ამისა, რუსეთის საზღვაო პორტების, რკინიგზისა და საგზაო ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაცია და მათი შესაძლებლობების გაზრდა კრიტიკულად მნიშვნელოვანია კასპიის რეგიონის სოციალურ-ეკონომიკური განვითარებისათვის. ეს მოიცავს საექსპორტო და საიმპორტო ტვირთების საზღვაო ტრანსპორტირების გაზრდას, მარშრუტების დივერსიფიკაციას და საზღვაო ტრანსპორტის მეშვეობით შიდა და საერთაშორისო ბაზრებზე საქონლისა და მომსახურების მიწოდების მოცულობისა და მეთოდების გაფართოებას.²¹

კასპიის რეგიონში რუსეთის ეროვნული საზღვაო პოლიტიკის შედარება შავ ზღვაში არსებულ მის სტრატეგიასთან აშკარად აჩვენებს როგორც მსგავსებებს, ისე განსხვავებებს. ორივე რეგიონში რუსეთი ისწრაფვის თავისი ეკონომიკური და გეოპოლიტიკური პოზიციების განმტკიცებისკენ და სამხედრო შესაძლებლობების გაძლიერებისკენ. თუმცა, შავ ზღვაში რუსეთის მიზანი ძირითადად გეოპოლიტიკური გავლენის გაძლიერებას,

²⁰ Abilov, S., Mahmudlu, C., And Abdullayev, N., Contested Waters: Implications of the 2018 Convention on The Legal Status of The Caspian Sea and The Future of The Trans-Caspian Pipeline, Insight Turkey, Vol. 22, No. 4, 2020, 242–45.

²¹ Указ Президента РФ от 31 июля 2022 г. N 512 "Об утверждении Морской доктрины Российской Федерации", Москва, Кремль, 31 июля 2022 года, статья 57-58.

ყირიმისა და კრასნოდარის რეგიონში ინფრასტრუქტურის განვითარებას და შავი ზღვის ფლოტის გაფართოებას მოიცავს. ამის საპირისპიროდ, კასპიის რეგიონში აქცენტი კეთდება ზღვისპირა სახელმწიფოებთან ეკონომიკური, სამხედრო და კულტურული კავშირების გაღრმავებაზე, ასევე პორტებისა და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მოდერნიზებაზე საზღვაო ვაჭრობის გასაძლიერებლად. მიუხედავად იმისა, რომ შავ ზღვაში რუსეთი სამხედრო გაფართოებასა და რეგიონულ დომინირებას ესწრაფვის, კასპიის პოლიტიკა უფრო მეტად სოციალურ-ეკონომიკურ განვითარებას ემსახურება, გაუმჯობესებული საზღვაო ტრანსპორტისა და დივერსიფიცირებული სავაჭრო მარშრუტების მეშვეობით. ეს განსხვავება მიანიშნებს უფრო დაბალანსებულ მიდგომაზე, სადაც კასპიის რეგიონში ეკონომიკური განვითარება და სავაჭრო კავშირები ისეთივე მნიშვნელოვანი ფაქტორებია, როგორც უსაფრთხოების საკითხები.

თავი 2. არსებული სამართლებრივი ჩარჩოს მიმოხილვა

შავი და კასპიის ზღვის რეგიონების სამართლებრივი რეგულირება მრავალმხრივი და კომპლექსურია, რაც მოიცავს საერთაშორისო კონვენციებს, რეგიონულ შეთანხმებებსა და ორმხრივ ხელშეკრულებებს. ეს სამართლებრივი ინსტრუმენტები შექმნილია საზღვაო საქმიანობის რეგულირებისთვის, საქონლის თავისუფალი და უსაფრთხო გადაადგილების უზრუნველსაყოფად და რეგიონული თანამშრომლობის ხელშესაწყობად. ამ რეგიონების სტრატეგიული მნიშვნელობა, რომელიც განპირობებულია მასზედ გლობალურ სავაჭრო მარშრუტების არსებობითა და ენერგორესურსების ტრანსპორტირებაში, სანაპირო სახელმწიფოების მრავალფეროვანი ინტერესებისა და უსაფრთხოების გამოწვევების დასარეგულირებლად ყოვლისმომცველი სამართლებრივი სტრუქტურის არსებობას საჭიროებს.

1982 წლის გაეროს კონვენცია საზღვაო სამართლის შესახებ (UNCLOS) მნიშვნელოვან სამართლებრივ ჩარჩოს ქმნის ქმნის ე.წ. „საზღვაო მმართველობისთვის“, განსაზღვრავს ნაოსნობის, რესურსების მართვისა და გარემოს დაცვის ძირითად პრინციპებს. UNCLOS-ისა და ჩრდილოეთ-სამხრეთის შეთანხმებაზე დამატებით, რეგიონში სატრანსპორტო და სავაჭრო ურთიერთობების რეგულირების სფეროში სხვა მნიშვნელოვანი სამართლებრივი მექანიზმებიც არსებობს. „TRACECA“-ს (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia) ინიციატივა, რომელიც ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის განვითარებას ისახავს მიზნად, „TIR“-ის (Transports Internationaux Routiers) კონვენცია, რომელიც საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვების გამარტივებას ემსახურება, და ჩინეთის „სარტყლისა და გზის ინიციატივა“, რომელიც მოიცავს ინფრასტრუქტურულ პროექტებს, რაც მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს რეგიონული სატრანსპორტო ქსელის ფორმირებაზე. სანაპირო სახელმწიფოებს შორის ორმხრივი სატრანსპორტო შეთანხმებები მნიშვნელოვან როლს ასრულებს ტრანსსასაზღვრო თანამშრომლობის განმტკიცებაში, რაც უზრუნველყოფს საქონლისა და მომსახურების შეუფერხებელ მოძრაობას. ამგვარად, სტატიის ეს ნაწილი მიმოიხილავს ძირითად სამართლებრივ ინსტრუმენტებს და აანალიზებს მათ როლსა და გავლენას შავი და კასპიის ზღვის რეგიონებზე.

2.1. გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის კონვენცია საზღვაო სამართლის (UNCLOS)

UNCLOS კონკრეტულად არ ახსენებს შავ ან კასპიის ზღვებს, თუმცა მისი დებულებები განსაზღვრავს „ჩაკეტილი ან ნახევრად ჩაკეტილი ზღვის“ ზოგად კონცეფციას. კონვენციის მიზნებისთვის, ჩაკეტილი ან ნახევრად ჩაკეტილი ზღვა ნიშნავს ზღვის ყურეს, წყალსატევს ან ზღვას, რომელიც შემოფარგლულია ორი ან მეტი სახელმწიფოთი და სხვა ზღვასთან ან ოკეანესთან დაკავშირებულია ვიწრო გასასვლელით, ან რომელიც მთლიანად ან ძირითადად შედგება ორი ან მეტი სანაპირო სახელმწიფოს ტერიტორიული ზღვებისა და განსაკუთრებული ეკონომიკური ზონებისაგან.²² სახელმწიფოებმა, რომლებიც ესაზღვრებიან ჩაკეტილ ან ნახევრად ჩაკეტილ ზღვას, როგორცაა შავი ზღვა, უნდა ითანამშრომლონ თავიანთი უფლებების განხორციელებასა და კონვენციით განსაზღვრული მოვალეობების შესრულებაში.²³ უსაფრთხოების თვალსაზრისით, ეს თანამშრომლობა არსებითად მნიშვნელოვანია. სახელმწიფოებმა კოორდინაცია უნდა გაუწიონ რესურსების მართვასა და გარემოს დაცვას, რათა უზრუნველყონ კონფლიქტების პრევენცია და რეგიონული სტაბილურობა შეინარჩუნონ. ერთობლივი სამეცნიერო კვლევები და სხვა სახელმწიფოებისა თუ ორგანიზაციების მოწვევა ხელს უწყობს ნდობისა და გამჭვირვალობის ჩამოყალიბებას, რაც ძალთა ბალანსს აძლიერებს და რეგიონში დამაბულობას ამცირებს. ეს წესები განსაკუთრებით უსვამს ხაზს რეგიონული თანამშრომლობის აუცილებლობას, რათა შავი ზღვის სამართლებრივი და უსაფრთხოების გამოწვევები ეფექტიანად გადაიჭრას და სტაბილური, უსაფრთხო საზღვაო გარემო უზრუნველყოფილი იყოს.²⁴

საინტერესოა, რომ შეერთებულ შტატებთან ერთად შავი ზღვის ერთ-ერთი სახელმწიფო – თურქეთი – არ არის UNCLOS-ის ხელმომწერი. თურქეთის UNCLOS-ის არაწევრობა დამატებით სირთულეს ქმნის რეგიონული უსაფრთხოების დინამიკაში. თურქეთი მხარს უჭერს UNCLOS-ის ზოგად მიზნებს და, სამი მუხლის გამოკლებით, ეთანხმება მის ყველა დებულებას, მათ შორის განსაკუთრებით საზღვაო გარემოს დაცვასა და ოკეანეებისა და მათი რესურსების მდგრად გამოყენებას.²⁵ თურქეთის არაწევრობა იმას ნიშნავს, რომ UNCLOS-ის ზოგიერთი დებულება მისთვის იურიდიულად სავალდებულო არ არის, რაც შესაძლოა საზღვაო სამართლის განსხვავებულ ინტერპრეტაციებსა და გამოყენებას განაპირობებდეს. ეს ფაქტორი პოტენციურად შეიძლება გახდეს უთანხმოების მიზეზი იმ მეზობელ სახელმწიფოებთან, რომლებიც UNCLOS-ის ხელმომწერები არიან. აქედან გამომდინარე, თურქეთის ჩართულობა და თანამშრომლობა, თუნდაც UNCLOS-ის

²² United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, article 122.

²³ იქვე, 123

²⁴ *Siradze, E.*, Occupied Maritime Space of Georgia - Current Reality and Search for Ways of Future Legal Regulation, Prospects of the Development of the Occupied Territories of Georgia in International Legal and Geopolitical Perspective, 3-8.

²⁵ Republic of Turkey, Closing Statement, Fourth Session of the Intergovernmental Conference for an International Legally Binding Instrument under the United Nations Convention on the Law of the Sea on the Conservation and Sustainable Use of Marine Biological Diversity of Areas Beyond National Jurisdiction, March 18, 2022, New York. <https://www.un.org/bbnj/sites/www.un.org.bbnj/files/turkey_-_closing_statement_-_bbnj_igc_iv.pdf>.

ფარგლებს მიღმა, გადამწყვეტი მნიშვნელობისაა შავი ზღვის რეგიონში სტაბილურობის შენარჩუნებისა და უსაფრთხოების გამოწვევების მოგვარებისთვის.

კასპიის ზღვაზე UNCLOS გამოყენება სადავო საკითხს წარმოადგენდა სანაპირო სახელმწიფოებს შორის. განსაკუთრებით აღსანიშნავია, რომ თურქმენეთი და ირანი UNCLOS-ის ხელმომწერები არ არიან. რუსეთი და ირანი ხანგრძლივი პერიოდის განმავლობაში ამტკიცებდნენ, რომ კასპიის ზღვა UNCLOS-ის რეგულირებას არ უნდა დაქვემდებარებოდა და მისი სამართლებრივი სტატუსი თანამფლობელობის (კონდომინიუმის) პრინციპის მიხედვით უნდა განსაზღვრულიყო. მათი პოზიციის მიხედვით, 1921 წლის ირანსა და საბჭოთა რუსეთს შორის მეგობრობისა და თანამშრომლობის ხელშეკრულება და 1940 წლის ვაჭრობისა და ნავიგაციის ხელშეკრულება უნდა ყოფილიყო კასპიის ზღვის ყველა სანაპირო სახელმწიფოს უფლებებისა და მოვალეობების განმსაზღვრელ იურიდიულ საფუძველს.²⁶ თანამფლობელობის (კონდომინიუმის) პრინციპის მხარდაჭერით, რუსეთი ცდილობდა შეენარჩუნებინა გავლენა კასპიის რეგიონის ყოფილ საბჭოთა რესპუბლიკებზე და აღმოეფხვრა ნებისმიერი უცხოური ძალის ჩარევა საკუთარი გავლენის სფეროში. ამასთან, რუსეთის ინტერესებში შედიოდა რეგიონის უდიდესი ნახშირწყალბადების რესურსების გამოყენება. ამ პოზიციის შესაბამისად, რუსეთი ეწინააღმდეგებოდა UNCLOS-ის გამოყენებას კასპიის ზღვაზე და მის დაყოფას ეროვნული სექტორების მიხედვით. ამის ნაცვლად, ის უჭერდა მხარს კასპიის სანაპირო ქვეყნების მიერ საერთო საკუთრების პრინციპს, რომელიც საბჭოთა-ირანის ხელშეკრულებების საფუძველზე ხაზს უსვამდა ერთობლივ საკუთრებას და ნებისმიერი [საბადოების] საძიებო საქმიანობისთვის ურთიერთშეთანხმების აუცილებლობას.²⁷

ირანს ასევე ჰქონდა მიზეზები კასპიის ზღვის UNCLOS-ის ფარგლებშიც ნაციონალურ სექტორებად დაყოფის წინააღმდეგ. მისთვის ცხადი გახდა, რომ ასეთი დაყოფის შემთხვევაში მისი წილი ყველაზე კარგ შემთხვევაში 14 პროცენტამდე შემცირდებოდა, რაც ამცირებდა მოთხოვნის შესაძლებლობას იმ ნავთობის საბადოებზე, რომლებიც ირანსა და აზერბაიჯანს შორის მდებარეობს. ამ მიზეზით, ირანმა დაიწყო ზღვის თანაბარი გაყოფის მხარდაჭერა ხუთ ნაწილად, სადაც თითოეულ ქვეყანას 20 პროცენტი მიენიჭებოდა. ეს ირანის ოფიციალურ პოზიციად რჩება დღემდე.

მიუხედავად კასპიის ზღვის იურიდიულ სტატუსთან დაკავშირებული უთანხმოებებისა, ბოლო წლებში პროგრესი შეინიშნება ზოგიერთ სადავო საკითხის გადაჭრის მიმართულებით. 2003 წლის მაისში რუსეთმა, აზერბაიჯანმა და ყაზახეთმა ხელშეკრულებას მოაწერეს ხელი, რომლის მიზანი იყო კასპიის ზღვის მათი მიმდებარე სექტორების დელიმიტაცია. ამ შეთანხმებით ჩრდილოეთ კასპიის 64 პროცენტი მედიანური ხაზის პრინციპის საფუძველზე ეროვნულ სექტორებად დაიყო, რომელთაგან 27 პროცენტი ყაზახეთს, 19 პროცენტი რუსეთს, ხოლო 18 პროცენტი აზერბაიჯანს მიენიჭა. კიდევ ერთი გადამწყვეტი ნაბიჯი გადაიდგა 2018 წელს, როდესაც ხელი მოეწერა კასპიის ზღვის

²⁶ Shonbayev, M., Caspian Oil and Regional Security, Connections, Vol. 2, No. 1, 2003, 9–14.

²⁷ Abilov, S., Mahmudlu, C., And Abdullayev, N., Contested Waters: Implications of the 2018 Convention on The Legal Status of The Caspian Sea and The Future of The Trans-Caspian Pipeline, Insight Turkey, Vol. 22, No. 4, 2020, 231–34.

სამართლებრივი სტატუსის შესახებ კონვენციას. ამ დოკუმენტის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი მიღწევა წყალქვეშა მილსადენების მშენებლობის შესახებ დებულებებია. კონვენციის მე-14 მუხლის მე-3 პუნქტით, მილსადენის მარშრუტის შეთანხმება საჭიროა მხოლოდ იმ ქვეყნების მხრიდან, რომელთა ტერიტორიასაც მილსადენი კვეთს. ეს დებულება წინა გაურკვევლობებს აქარწყლებს და განმარტავს, რომ ყველა ზღვისპირა სახელმწიფოს თანხმობა მილსადენების მშენებლობისთვის სავალდებულო აღარ არის. ამ გადაწყვეტილებას განსაკუთრებული მნიშვნელობა აქვს, რადგან თურქმენეთი და ირანი UNCLOS-ის წევრები არ არიან, აღნიშნული დებულება მილსადენების დაგეგმვისა და მშენებლობის პროცესის უფრო მკაფიო და განსაზღვრულ სამართლებრივ წესებში აქცევს.²⁸

2.2. 1936 წლის მონტროს კონვენცია შავი ზღვის სრუტეში ნაოსნობის შესახებ

მონტროს 1936 წლის კონვენცია დღემდე ძალაშია და ითვლება შავი ზღვის რეგიონული მთავარ უსაფრთხოების უზრუნველყოფის სამართლებრივ ინსტრუმენტად. იგი არეგულირებს გემებისა და სამხედრო ხომალდების გადაადგილებას ბოსფორისა და დარდანელის სრუტეებში, ასევე შავი ზღვის აკვატორიაში. კონვენცია სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანია შავი ზღვის რეგიონში უსაფრთხოების და სტაბილურობის. ის სავაჭრო გემებს თურქეთის სრუტეებში ტრანზიტისა და ნაოსნობის თავისუფლებას ანიჭებს,²⁹ ხოლო სამხედრო გემებზე კი ავრცელებს სპეციალურ შეზღუდვებს, რაც დამოკიდებულია იმაზე, მიეკუთვნება თუ არა გემი შავი ზღვის სანაპირო სახელმწიფოს.³⁰

კონვენციის თანახმად, ნებისმიერი სახელმწიფოს დროშის ქვეშ მცურავ სავაჭრო გემებს და ნებისმიერი ტვირთის ტიპისა, ნაოსნობისა და ტრანზიტის თავისუფლება ომიანობის დრპს ენიჭებათ იმ შემთხვევაში, თუკი თურქეთი თავად არ წარმოადგენს მეომარ მხარეს.³¹ მსგავსი პრინციპი ვრცელდება იმ სახელმწიფოების სამხედრო გემებზეც, რომლებიც კონფლიქტში არ არიან ჩართული, მათ სრუტეებში თავისუფალი გადაადგილება შეუძლიათ.³²

რუსეთის მიერ უკრაინაში შეჭრის შემდეგ, 2022 წლის თებერვალში, თურქეთმა გამოიყენა მონტროს კონვენციით მინიჭებული უფლებამოსილება და დახურა ბოსფორისა და დარდანელის სრუტეები ყველა სამხედრო ხომალდისთვის, მიუხედავად მათი ეროვნული კუთვნილებისა. მიუხედავად ამისა, კონვენციის მიხედვით, შავი ზღვის სანაპირო ქვეყნების სამხედრო ხომალდებს, რომლებიც თავიანთ ბაზებზე ბრუნდებიან, აქვთ ზემოხსენებული თავისუფლებებით სარგებლობის უფლება. ეს ნაბიჯი მიზნად ისახავდა რუსეთის შესაძლებლობის შეზღუდვას, გაეძლიერებინა შავი ზღვის ფლოტი სხვა საზღვაო რეგიონებიდან, მათ შორის ბალტიის ზღვიდან, დამატებითი ძალების გადმოსროლით. თურქეთის საგარეო საქმეთა მინისტრმა, მევლუთ ჩავუშოღლუმ,

²⁸ იქვე.

²⁹ The Montreux Convention of 1936, article 2.

³⁰ იქვე, articles 9, 10.

³¹ იქვე, articles 2, 3.

³² იქვე, articles 10, 18.

დაადასტურა თურქეთის ერთგულება მონტრეს კონვენციის მიმართ და აღნიშნა, რომ მიუხედავად იმისა, რომ თურქეთი კონფლიქტის მხარე არ არის, მას მაინც აქვს უფლებამოსილება შეზღუდოს მეომარი სახელმწიფოების სამხედრო გემების გადაადგილება. ეს გადაწყვეტილება ხაზს უსვამს თურქეთის გადამწყვეტ როლს რეგიონული უსაფრთხოების უზრუნველყოფაში და მნიშვნელოვან სტრატეგიულ გავლენას ახდენს შავი ზღვის საზღვაო შესაძლებლობების მართვაზე მიმდინარე გეოპოლიტიკური დამაბულობის პირობებში.³³

2.3. 2003 წლის რუსეთ-უკრაინის შეთანხმება აზოვის ზღვისა და ქერჩის სრუტის გამოყენების შესახებ

2003 წელს რუსეთის ფედერაციასა და უკრაინას შორის გაფორმებული შეთანხმება აზოვის ზღვისა და ქერჩის სრუტის გამოყენების სფეროში თანამშრომლობის თაობაზე წარმოადგენდა კრიტიკულად მნიშვნელოვან სამართლებრივ ინსტრუმენტს, რომლის მიზანი იყო აღნიშნული სტრატეგიულად მგრძნობიარე საზღვაო სივრცის სტატუსისა და ერთობლივი გამოყენების სამართლებრივი რეგულირება. შეთანხმების პირველი მუხლის თანახმად, აზოვის ზღვა და ქერჩის სრუტე აღიარებული იყო ისტორიულადაც ორივე სახელმწიფოს შიდა წყლებად. მუხლი ასევე ადგენდა, რომ საზღვაო საზღვრების დელიმიტაცია და ქერჩის სრუტესთან დაკავშირებული ნებისმიერი საკითხი ექვემდებარებოდა მხარეთა ურთიერთშეთანხმებას.³⁴

უსაფრთხოების კონტექსტში, ერთ-ერთ უმთავრეს დებულებას წარმოადგენდა მესამე ქვეყნების სამხედრო და სამთავრობო გემების დაშვების საკითხი. შეთანხმება განსაზღვრავდა, რომ ასეთ გემებს აზოვის ზღვასა და ქერჩის სრუტეში შესვლა შეეძლოთ მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ ისინი მოწვეული იყვნენ ერთ-ერთი მხარის და მიღებული ჰქონდათ მეორე მხარის აშკარა თანხმობა. ამგვარი მექანიზმი პრაქტიკულად გამორიცხავდა ცალმხრივ გადაწყვეტილებებს სამხედრო წვდომის საკითხში და ამყარებდა ერთობლივი საზღვაო კონტროლის რეჟიმს.³⁵

ნაოსნობისა და უსაფრთხოების გარდა, შეთანხმება ასევე ხელს უწყობდა თანამშრომლობას სხვა მიმართულებებით, მათ შორის, გადაზიდვების რეგულირების, ზღვაზე უსაფრთხოების უზრუნველყოფისა და გარემოს დაცვის სფეროებში. თუმცა დოკუმენტს არ გააჩნდა მკაფიოდ განსაზღვრული აღსრულების მექანიზმები და არც დავების გადაწყვეტის პროცედურები, ნაცვლად ამისა, დავების გადაწყვეტა დიპლომატიური კონსულტაციების მეშვეობით იყო გათვალისწინებული. მიუხედავად იმისა, რომ შეთანხმებას თავდაპირველად მნიშვნელოვანი წვლილი შეჰქონდა რეგიონული

³³ *Mongilio, H.*, USNI News, Turkey Closes Bosphorus, Dardanelles Straits to Warships, <<https://news.usni.org/2022/02/28/turkey-closes-bosphorus-dardanelles-straits-to-warships>>.

³⁴ «Договор между Российской Федерацией и Украиной о сотрудничестве в использовании Азовского моря и Керченского пролива», 24 декабря 2003 г., статьи 1, 2, 4, денонсирован Федеральным законом от 13 июня 2023 года № 206-ФЗ.

³⁵ იქვე. статьи 2, 3.

სტაბილურობის განმტკიცებაში, მისი პრაქტიკული ფუნქციონირება თანდათან შესუსტდა 2014 წელს ყირიმის ანექსიისა და შემდგომი საზღვაო ინციდენტების, მათ შორის 2018 წლის ქერჩის სრუტის კრიზისის ფონზე.³⁶ 2022 წელს რუსეთის მიერ უკრაინაში განხორციელებულმა სრულმასშტაბიანმა სამხედრო ინტერვენციამ შეთანხმება ფაქტობრივად პოლიტიკური და სამართლებრივი მნიშვნელობის გარეშე დატოვა, ვინაიდან ორმხრივი თანამშრომლობა შეიარაღებული კონფლიქტის ფონზე ფაქტობრივად ვერ ხორციელდებოდა. ხელშეკრულების ოფიციალური დენონსაცია რუსეთის ფედერაციის მიერ 2023 წლის ივნისში მოხდა, ფედერალური კანონის №206-FZ-ის საფუძველზე, რაც ადასტურებს ამ ორმხრივი სამართლებრივი ჩარჩოს ჩამოშლას და გამოკვეთილად წარმოაჩენს სამართლებრივი არასტაბილურობის მზარდ ტენდენციას აზოვი-შავი ზღვის რეგიონში.

ამ საერთაშორისო ხელშეკრულებებთან ერთად, ამ კონტექსტში საინტერესოა რუსეთის ეროვნული საზღვაო პოლიტიკა, რომელიც მის საზღვაო დოქტრინაშია ასახული და ყურადღებას ამახვილებს შავი და აზოვის ზღვებში გეოპოლიტიკური პოზიციების გაძლიერებაზე. აღნიშნული სტრატეგია მოიცავს არა მხოლოდ სამხედრო, არამედ ინფრასტრუქტურულ და ეკონომიკურ ღონისძიებებს, რომლებიც მიზნად ისახავს შავუ და აზოვის ზღვების რეგიონებში გეოპოლიტიკური პოზიციების განმტკიცებას. რუსეთის პრიორიტეტებს შორისაა შავი და აზოვის ზღვებისთვის ხელსაყრელი საერთაშორისო სამართლებრივი რეჟიმის უზრუნველყოფა საერთაშორისო საზღვაო სამართლის საფუძველზე, შავი ზღვის ფლოტის გაძლიერება, ყირიმისა და კრასნოდარის რეგიონებში ინფრასტრუქტურის განვითარება და საზღვაო სატრანსპორტო სექტორის გაძლიერება. ეს პროცესი ასევე მოიცავს ფლოტის გაფართოებას შერეული სანავიგაციო გემებით (მდინარე-ზღვა), სანაპირო ინფრასტრუქტურისა და პორტების მოდერნიზაციას, რათა ხელშეწყობილი იყოს საზღვაო ექსპორტისა და იმპორტის ტვირთბრუნვის ზრდა. ამასთან, სატრანსპორტო და სატრანზიტო პოტენციალის სრულად გამოყენება ერთ-ერთი მთავარი ამოცანაა, რასაც საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნების განვითარებით ცდილობენ. ყირიმსა და სევასტოპოლში გემთმშენებლობისა და გემების შეკეთების ინფრასტრუქტურის განვითარება, მათ შორის დიდი ტონაჟის გემების მშენებლობა და ტექნიკური მომსახურება, ასევე წარმოადგენს რუსეთის საზღვაო სტრატეგიის ნაწილს.³⁷

რუსეთის გრძელვადიანი სტრატეგიული ხედვის შესაბამისად, როგორც ეს ასახულია 2017 წლის 20 ივლისის №327 საპრეზიდენტო განკარგულებაში „2030 წლამდე რუსეთის ფედერაციის სახელმწიფო პოლიტიკის საფუძვლების დამტკიცების შესახებ საზღვაო საქმიანობის სფეროში“. რუსეთი მიზნად ისახავს შავი ზღვის ფლოტის ოპერაციული და

³⁶ *Kraska, J.*, The Kerch Strait Incident: Law of the Sea or Law of Naval Warfare?, EJIL: Talk!, December 3, 2018. <<https://www.ejiltalk.org/the-kerch-strait-incident-law-of-the-sea-or-law-of-naval-warfare/>>

³⁷ Указ Президента РФ от 31 июля 2022 г. N 512 "Об утверждении Морской доктрины Российской Федерации", Москва, Кремль, 31 июля 2022 года, статья 56.3.

Siradze, E., Occupied Maritime Space of Georgia - Current Reality and Search for Ways of Future Legal Regulation, Prospects of the Development of the Occupied Territories of Georgia in International Legal and Geopolitical Perspective, 17-18.

საბრძოლო ეფექტურობის მნიშვნელოვნად გაზრდას, ყირიმის ნახევარკუნძულზე მრავალპროფილური ძალოვანი დაჯგუფებების შექმნის გზით.³⁸ ამ მიდგომით, რუსეთი ცდილობს შავი ზღვის რეგიონში სამხედრო და ეკონომიკური დომინირების განმტკიცებას, რაც, თავის მხრივ, დაკავშირებულია მის გრძელვადიან სტრატეგიულ მიზნებთან – საზღვაო უპირატესობის შენარჩუნებას შავი ზღვასა და ხმელთაშუა ზღვაში, ასევე საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნებზე გავლენის გაძლიერებას. ეს ინიციატივა ხაზს უსვამს რუსეთის ვალდებულებას შეინარჩუნოს ძლიერი საზღვაო ყოფნა არა მხოლოდ შავ ზღვაში, არამედ ისეთ სტრატეგიულად მნიშვნელოვან რეგიონებში, როგორიცაა ხმელთაშუა ზღვა და სხვა სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანი საზღვაო სატრანზიტო მარშრუტები მთელ მსოფლიოში. საზღვაო შესაძლებლობების გაძლიერებითა და უწყვეტი საზღვაო ყოფნის უზრუნველყოფით, რუსეთი ცდილობს გაამყაროს და დაიცვას თავისი გეოპოლიტიკური ინტერესები ამ კრიტიკულ საზღვაო რეგიონებში, რის შედეგადაც მისი საზღვაო პოლიტიკის სტრატეგია შესაბამისობაში მოვა ეროვნული უსაფრთხოების ფართო მიზნებთან.

2.4. TRACECA

TRACECA-ს დერეფანი, რომელიც მიზნად ისახავს ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის განვითარებას, ფორმალურად ჩამოყალიბდა ევროპა-კავკასია-აზიის დერეფნის განვითარების საერთაშორისო ტრანსპორტის შესახებ ძირითად მრავალმხრივი შეთანხმებით. აღნიშნულ შეთანხმებას ხელი 1998 წლის 8 სექტემბერს ბაქოში მოეწერა, ხოლო ძალაში შევიდა 2000 წლის 16 მარტს. შემდგომში მას დაემატა 2003 წლის 9 ნოემბრისა და 2007 წლის 13 დეკემბრის ოქმები. თავდაპირველად TRACECA-ს რვა ქვეყანა შეუერთდა: აზერბაიჯანი, სომხეთი, საქართველო, ყაზახეთი, ყირგიზეთი, უზბეკეთი, ტაჯიკეთი და თურქმენეთი. 1996-1998 წლებში მისი წარმატების ფონზე, მოლდოვამ და უკრაინამ გააკეთეს განაცხადები წევრობაზე.³⁹

ძირითადი შეთანხმების მთავარი მიზანია ეკონომიკური ურთიერთობების, ვაჭრობისა და სატრანსპორტო კომუნიკაციების განვითარება ევროპაში, შავი ზღვისა და კასპიის ზღვის აუზებში, კავკასიასა და აზიაში. შეთანხმება ისახავს მიზნად, ხელი შეუწყოს წვდომას საერთაშორისო ბაზარზე სხვადასხვა სახის ტრანსპორტისა, მათ შორის, საავტომობილო, საჰაერო, სარკინიგზო და საზღვაო. იგი ასევე მიზნად ისახავს საქონლისა და მგზავრების საერთაშორისო გადაზიდვების პროცესის გამარტივებას, მოძრაობისა და ტვირთის უსაფრთხოების უზრუნველყოფას, გარემოს დაცვის მხარდაჭერას, სატრანსპორტო პოლიტიკისა და სამართლებრივი ჩარჩოების ჰარმონიზაციას, ასევე ტრანსპორტის სხვადასხვა სახეობას შორის კონკურენციის თანაბარი პირობების შექმნას.⁴⁰

შეთანხმება არეგულირებს საქონლისა და მგზავრების გადაადგილებას ხელმომწერ მხარეებს შორის, ასევე მათი ტერიტორიების გავლით ტრანზიტს. ტერმინი „საერთაშორისო

³⁸ იქვე.

³⁹ Basic Multilateral Agreement on International Transport for Development of the Europe-the Caucasus-Asia Corridor, September 8, 1998, Baku.

⁴⁰ იქვე, Preamble. Articles 1, 3,4

ტრანსპორტი“ თავის თავში მოიცავს საავტომობილო, სარკინიგზო, საზღვაო და საჰაერო ტრანსპორტს, კონტეინერებთან დაკავშირებული საბაჟო კონვენციით რეგულირებულ კონტეინერებს, ასევე მილსადენებს, იმ პირობით, რომ მარშრუტის საწყისი და საბოლოო წერტილები მდებარეობს სხვადასხვა სახელმწიფოში, რომელთაგან ერთი მაინც არის შეთანხმების მხარე. შეთანხმება ასევე მოიცავს ტრანზიტის დროს ტვირთის დროებით შენახვას. თითოეული მხარე სხვა მხარეებს ანიჭებს უფლებას ტრანზიტულად გაატარონ საერთაშორისო სატრანსპორტო საშუალებები, საქონელი და მგზავრები თავის ტერიტორიაზე, შეთანხმებით განსაზღვრული პირობების შესაბამისად. მხარეები იღებენ ვალდებულებას, უზრუნველყონ ყველაზე ეფექტური მექანიზმების გამოყენება ტრანზიტის გასამარტივებლად. ამასთან, შეთანხმების დებულებები არ ახდენს გავლენას იმ უფლებებსა და მოვალეობებზე, რომლებიც გამომდინარეობს სხვა საერთაშორისო კონვენციებისა და შეთანხმებებისგან.⁴¹

რუსეთი, მისი საგარეო საქმეთა სამინისტროს ინფორმაციით, ეწინააღმდეგებოდა TRACECA-ს ინიციატივას, რადგან თითქოს ის მიზნად ისახავდა საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვების განხორციელებას რუსეთის ტერიტორიის გვერდის ავლით.⁴² პოლიტიკური თვალსაზრისით, დასავლეთი ამ პროექტს განიხილავდა, როგორც ერთ-ერთ მნიშვნელოვან მექანიზმს, რომლის საშუალებითაც შესაძლებელი გახდებოდა ყოფილი საბჭოთა რესპუბლიკების სატრანსპორტო დამოკიდებულების შემცირება რუსეთზე. პოლიტიკური თვალსაზრისით, დასავლეთი ამ პროექტს განიხილავდა, როგორც საშუალებას, რომელიც მნიშვნელოვნად შეამცირებდა ყოფილი საბჭოთა რესპუბლიკების სატრანსპორტო დამოკიდებულებას რუსეთზე, რითაც ხელს შეუწყობდა დსთ-ს წევრ ქვეყნებს შორის ცენტრიდან [მოსკოვიდან] დისტანცირების ტენდენციების გაძლიერებას. TRACECA მიზნად ისახავდა ახალი სატრანსპორტო მარშრუტების ჩამოყალიბებას, რომელიც უზრუნველყოფდა მნიშვნელოვანი და სტაბილური სატვირთო ნაკადების გადაადგილებას აზია-წყნარი ოკეანის რეგიონიდან ცენტრალურ აზიაში, სპარსეთის ყურესა და დასავლეთ ევროპაში, რუსეთის სატრანსპორტო სისტემის, განსაკუთრებით კი ტრანს-ციმბირული რკინიგზის, გვერდის ავლით.

არსებული ტენდენციების საპასუხოდ, რუსეთმა წამოაყენა ინიციატივა ჩრდილოეთ-სამხრეთისა და აღმოსავლეთ-დასავლეთის მიმართულებით სატრანსპორტო დერეფნების ქსელის შექმნის შესახებ, მათ შორის ისეთ მარშრუტებზე, როგორიცაა „სამხრეთ-დასავლეთი-ჩრდილოეთი“ დერეფანი. ინიციატივის მიზანი იყო დამატებითი სატვირთო და სამგზავრო ნაკადების მოზიდვა ჩრდილოეთ და დასავლეთ ევროპიდან, ცენტრალური აზიიდან და ახლო აღმოსავლეთიდან, რითაც უნდა გაზრდილიყო რუსეთის სატრანსპორტო სისტემის მნიშვნელობა.⁴³ თუმცა, ეს მიზნები ვერ განხორციელდა დაგეგმილი ფორმით. ამის ნაცვლად, განცხადებიდან მხოლოდ ცხრა თვის შემდეგ, ირანმა, ინდოეთმა და რუსეთმა

⁴¹ იქვე, article 7

⁴² Департамент экономического сотрудничества, МИД Российской Федерации, Евразийский транспортный коридор (проект ТРАСЕКА) (справочная информация), January 28, 2000. <https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/economic_diplomacy/1745635/>.

⁴³ იქვე.

ხელი მოაწერეს ჩრდილოეთ-სამხრეთის სატრანსპორტო დერეფნის (NSTC) შეთანხმებას, რაც მნიშვნელოვან ეტაპად ითვლება რეგიონული სატრანსპორტო ქსელისა და ვაჭრობის დინამიკის განვითარებაში.

2.5. „სარტყლისა და გზის ინიციატივა“ (BRI)

სარტყლისა და გზის ინიციატივა (BRI), რომელიც ასევე ცნობილია როგორც „ერთი სარტყელი – ერთი გზა“ (OBOR), წარმოადგენს ჩინეთის საერთაშორისო თანამშრომლობისა და ეკონომიკური სტრატეგიის ქვაკუთხედს. ინიციატივა 2013 წელს გამოცხადდა ჩინეთის პრეზიდენტ სი ძინპინის მიერ და მიზნად ისახავს გლობალური ვაჭრობის გაძლიერებასა და ეკონომიკური ზრდის ხელშეწყობას ინფრასტრუქტურის განვითარებისა და ინვესტიციების გზით. BRI ორი ძირითადი კომპონენტისგან შედგება: სახმელეთო აბრეშუმის გზის ეკონომიკური სარტყელისა და საზღვაო აბრეშუმის გზისგან. ამ პროექტის სრულად განხორციელების შემთხვევაში, მოსალოდნელია, რომ იგი მნიშვნელოვან ეკონომიკურ გავლენას მოახდენს იმ ქვეყნებზე, რომლებიც ამ მარშრუტზე მდებარეობენ.⁴⁴ თუმცა, ინიციატივის გაფართოებას რიგ რეგიონებში სერიოზული გამოწვევები შეუქმნა, განსაკუთრებით იქ, სადაც ჩინეთს ჰყავს სტრატეგიული მეტოქეები და არსებობს კონკურენტი ინფრასტრუქტურული პროექტები. ამის ერთ-ერთი მაგალითია ჩრდილოეთ-სამხრეთის სატრანსპორტო დერეფანი.

ჩრდილოეთ-სამხრეთის სატრანსპორტო დერეფანი მიზნად ისახავს სავაჭრო მარშრუტის შექმნას, რომელიც ინდოეთის ოკეანეს ცენტრალური აზიისა და კასპიის ზღვის გავლით ჩრდილოეთ ევროპას დაუკავშირებს. იგი განიხილება სტრატეგიულ ალტერნატივად იმ აღმოსავლეთ-დასავლეთის მარშრუტებისადმი, რომელთაც ჩინეთი „სარტყლისა და გზის“ ინიციატივის ფარგლებში ავითარებს.

BRI-ში გაწევრიანების პროცესი გულისხმობს ორმხრივი შეთანხმებების გაფორმებას, რომლის ფარგლებშიც ჩინეთი და შესაბამისი ქვეყანა ურთიერთგაგების მემორანდუმს (MoU) აწერენ ხელს, რათა თანამშრომლობა ფორმალიზდეს „სარტყლისა და გზის“ ინიციატივის ფარგლებში. მემორანდუმის გაფორმება ნიშნავს ინიციატივის ძირითადი მიზნებისადმი ერთგულების აღიარებას, რომელშიც შედის პოლიტიკის კოორდინაცია, ინფრასტრუქტურული კავშირების შექმნა, შეუფერხებელი ვაჭრობა, ფინანსური ინტეგრაცია და ხალხთა შორის ურთიერთობების გაღრმავება. თუმცა, განსხვავებით ისეთი ინიციატივებისგან, როგორიცაა TRACECA ან ჩრდილოეთ-სამხრეთის დერეფანი, სადაც შეთანხმებები იურიდიულად სავალდებულოა, BRI-ის ფარგლებში გაფორმებული მემორანდუმები სამართლებრივად სავალდებულო ხასიათს არ ატარებს და წარმოადგენს ე.წ. „არასაერთაშორისო შესათანხმებებს“. ასეთ მემორანდუმებს სამართლებრივი ძალის არქონა შესაძლოა პრობლემად იქცეს ინიციატივის მიზნებისადმი ერთგულებისა და მათი შესრულების თვალსაზრისით, რის გამოც მნიშვნელოვნად იზრდება მკაფიო კომუნიკაციისა და ურთიერთგაგების როლი ჩართულ მხარეებს შორის.

⁴⁴ Hali, S. M., Tan, S., and Iqbal, S., One Belt and One Road: Impact on China-Pakistan Economic Corridor, Strategic Studies, Vol. 34/35, 2014, 147–64. <<https://www.jstor.org/stable/48527479>>

2020 წლისთვის 138 ქვეყანას ჰქონდა ხელმოწერილი ურთიერთგაგების მემორანდუმი ჩინეთთან, რითაც ისინი ოფიციალურად შეუერთდნენ BRI-ის სისტემას. თუმცა, რუსეთმა უარი თქვა ჩინეთთან ურთიერთგაგების მემორანდუმის გაფორმებაზე BRI-ის ფარგლებში,⁴⁵ რაც კიდევ ერთხელ უსვამს ხაზს იმ სირთულეებსა და გამოწვევებს, რომლებიც უკავშირდება ინიციატივაში მონაწილეობის მასშტაბის სრული სიზუსტით დადგენას. ეს შეუსაბამობა კიდევ ერთხელ აჩვენებს საერთაშორისო თანამშრომლობის კომპლექსურ და მრავალფეროვან დინამიკას და სტრატეგიული მოსაზრებებს, რომლებიც განაპირობებს მონაწილეობას გლობალურ ეკონომიკურ ინიციატივებში, როგორცაა BRI.

თავი 3. ჩრდილოეთი-სამხრეთის დერეფნის (NSTC) ისტორიული კონტექსტი და გეოპოლიტიკური ლანდშაფტი

3.1. ჩრდილოეთი-სამხრეთის დერეფნის ისტორიული განვითარება

ინდოეთსა და ევროპას შორის რუსეთის გავლით სატრანსპორტო მარშრუტის შექმნის იდეა სათავეს მე-19 საუკუნის ბოლოს იღებს. ამ პერიოდში რუსეთის იმპერია ცდილობდა ინდოეთის ოკეანემდე პირდაპირი მარშრუტის მოძიებას და გეგმავდა რკინიგზის ქსელის გაშენებას, რომელიც ავღანეთისა და სპარსეთის ტერიტორიებზე გავლით მიაღწევდა ინდოეთამდე. აღნიშნული კონცეფციის განხორციელების იდეა ხელახლა გააქტიურდა მე-20 საუკუნის ბოლოს NSTC-ს სახით. აღნიშნული კონცეფციის აღორძინებას საფუძველი დაუდო პანევროპული სატრანსპორტო დერეფნების ჩამოყალიბებისკენ მიმართულმა ძალისხმევამ, რაც შემდგომში განმტკიცდა 1998, 2000 და 2003 წლებში სანქტ-პეტერბურგში ჩატარებული საერთაშორისო ევრაზიული სატრანსპორტო კონფერენციების მეშვეობით. NSTC-ის შექმნის აუცილებლობა განპირობებული იყო ინდოეთში, სპარსეთის ყურესა და ახლო აღმოსავლეთში ეკონომიკური ზრდითა და სავაჭრო აქტივობის გააქტიურებით, რაც მოითხოვდა ეფექტიან მარშრუტებს ცენტრალურ, დასავლეთ და ჩრდილოეთ ევროპაში საქონლის ტრანსპორტირებისთვის.⁴⁶

ინდოეთმა, ირანმა და რუსეთმა ჩრდილოეთ-სამხრეთის სატრანსპორტო დერეფანი (NSTC) ოფიციალურად დააარსეს 2000 წლის სექტემბერში. მას შემდეგ შეთანხმებას კიდევ ათი სახელმწიფო შეუერთდა: სომხეთი, აზერბაიჯანი, ბელარუსი, ყაზახეთი, ყირგიზეთი, ტაჯიკეთი, თურქეთი, უკრაინა, ომანი და სირია.⁴⁷ NSTC-ის მიზანს წარმოადგენს რუსეთისა და ევროპის ეკონომიკების დაკავშირება ინდოეთის ოკეანესა და სპარსეთის ყურესთან ირანისა და კასპიის ზღვის ტერიტორიული გზით. დერეფანი ძირითადად სამ ძირითად მარშრუტს მოიცავს, თუმცა ირანული მედიის წყაროების მიხედვით, არსებობს ვარაუდი, რომ შეიქმნას დამატებით თოთხმეტამდე მარშრუტი, რომლებიც ინდოეთის, არაბთა

⁴⁵ Green-BRI, Countries of the Belt and Road Initiative (BRI), <<https://green-bri.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>>.

⁴⁶ Винокуров, Е., Ахунбаев, А., Шашкенов, М., и Забоев, А., Международный транспортный коридор «Север – Юг»: создание транспортного каркаса Евразии (The International North-South Transport Corridor: Promoting Eurasia's Intra- and Transcontinental Connectivity), Евразийский банк развития (ЕБР), 30 ноября 2021 г., 13–14.

⁴⁷ Azmi, S. N., Khan, K. H., and Koch, H., Assessing the Effect of INSTC on India's Trade with Eurasia: An Application of Gravity Model, Cogent Economics & Finance, Vol. 12, No. 1, 2024. 4-5

გაერთიანებული საამიროების და რუსეთის პორტებს შორის კავშირს უზრუნველყოფს. NSTC იყენებს მრავალმხრივ სატრანსპორტო სისტემას, რაც მოიცავს საზღვაო, სარკინიგზო და საგზაო გზით ტვირთების გადაზიდვას. გადაზიდვები იწყება დასავლეთ ინდოეთის პორტებიდან, როგორცაა ჯავაჰარლალ ნერუ და კანდლა ირანის ბანდარ აბასის ნავსადგურის მიმართულებით. იქიდან ტვირთი ჩრდილოეთით გადაადგილდება ბაქოს გავლით აზერბაიჯანში, შემდეგ მიემართება მოსკოვსა და სანქტ-პეტერბურგში და ბოლოს შედის ევროპის ბაზრებზე.⁴⁸

ჩინეთის მიერ ჩინეთ-პაკისტანის ეკონომიკური დერეფნის (CPEC) სწრაფმა განვითარებამ ინდოეთში გამოიწვია შეშფოთება, რის გამოც ქვეყანამ NSTC-ის გააქტიურებით სცადა საპასუხო ნაბიჯის გადადგმა. ინდოეთის შეშფოთების ძირითად მიზეზს წარმოადგენს ის, რომ CPEC-მა შესაძლოა ხელი შეუშალოს მის ენერგომომარაგებასა და წვდომას ცენტრალური აზიის ბაზრებზე. სწორედ ამის გამო გაამახვილა ინდოეთმა ყურადღება ირანის ჩაბაჰარის პორტის გამოყენებით ალტერნატიული მარშრუტის განვითარების აუცილებლობაზე. ჩაბაჰარის პორტის პროექტი ჯერ კიდევ 1990-იან წლებში დაიგეგმა ინდოეთის მონაწილეობით და მიზნად ისახავდა პაკისტანის ტერიტორიის გვერდის ავლით ავღანეთსა და ცენტრალურ აზიასთან საზღვაო და სახმელეთო კავშირების ჩამოყალიბებას, რაც შეამცირებდა როგორც ტრანსპორტირების დროს, ისე ფინანსურ ხარჯებს. ინდოეთის მთავრობამ 500 მილიონი დოლარის ინვესტიცია განახორციელა ირანსა და ავღანეთთან ერთად ჩაბაჰარის პორტისა და მასთან დაკავშირებული ზარანჯ-დელარამის მაგისტრალის განვითარებაში. აღნიშნული ინიციატივა მიმართულია სტრატეგიული გამოწვევის საპასუხოდ, კერძოდ, ჩინეთის მიერ პაკისტანის გვადარის პორტში განხორციელებული მასშტაბური ინვესტიციების. გვადარი, რომელიც ჩინეთის „სარტყლისა და გზის“ ინიციატივის ფარგლებში ერთ-ერთ საკვანძო ინფრასტრუქტურულ ობიექტს წარმოადგენს, თანაც ჩაბაჰარის პორტიდან სულ რამდენიმე ათეული კილომეტრის დაშორებით მდებარეობს.⁴⁹

3.2. ჩრდილოეთი-სამხრეთის დერეფნის ზოგადი მიმოხილვა

NSTC-ის შექმნა მიზნად ისახავდა მგზავრებისა და ტვირთის გადაადგილებისთვის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ოპტიმიზაციასა და რეგიონთაშორისი გადაზიდვების გაუმჯობესებას. შეთანხმების მხარეებმა იკისრეს ვალდებულება, გადადგან ყველა შესაძლო ნაბიჯი თავიანთ ტერიტორიებზე მგზავრთა და ტვირთის ტრანზიტის დროის შემცირებისთვის, ტრანზიტული ხარჯების მინიმიზაციისთვის, ასევე ტრანზიტთან დაკავშირებული ადმინისტრაციული დოკუმენტებისა და პროცედურების, მათ შორის საბაჟო რეგულაციების, გამარტივებისა და სტანდარტიზაციისთვის. თითოეულმა მხარემ

⁴⁸ Винокуров, Е., Ахунбаев, А., Шашкенов, М., и Забоев, А., Международный транспортный коридор «Север – Юг»: создание транспортного каркаса Евразии (The International North-South Transport Corridor: Promoting Eurasia's Intra- and Transcontinental Connectivity), Евразийский банк развития (ЕБР), 30 ноября 2021 г., 15-18

⁴⁹ D'Souza, S. M., India, Iran, and the Taliban's Gamble on Chabahar, The Diplomat, May 28, 2024. <[230](https://thediplomat.com/2024/05/india-iran-and-the-talibans-gamble-on-chabahar/#:~:text=India%20is%20trying%20to%20breathe,the%20Iranian%20port%20of%20Chabahar.>.”></p></div><div data-bbox=)

მიანიჭა დანარჩენ მხარეებს საერთაშორისო ტრანზიტის უფლება მგზავრების, საქონლისა და სატრანსპორტო საშუალებების გადაყვანის მიზნით, შეთანხმებით განსაზღვრული პირობების ფარგლებში და უზრუნველყო საერთაშორისო ტრანზიტული გადაზიდვების ეფექტიანი განხორციელების ხელშეწყობა.⁵⁰

დერეფანი აკავშირებს ევრაზიის ეკონომიკური კავშირის (EAEU) ჩრდილო-დასავლეთ ქვეყნებსა და სკანდინავიის რეგიონს ცენტრალურ აზიასთან, სპარსეთის ყურესთან და ინდოეთის ოკეანესთან. იგი მოიცავს ინფრასტრუქტურის მრავალმხრივ ქსელს, რომელიც აერთიანებს სარკინიგზო ხაზებს, ავტომაგისტრალებს, შიდა წყლის მარშრუტებს, საზღვაო ნავსადგურებს, საავტომობილო და სარკინიგზო საკონტროლო-გამშვებ პუნქტებსა და საერთაშორისო აეროპორტებს. კასპიის ზღვის მთავარი საზღვაო პორტები დერეფნის ფუნქციონირებაში გადამწყვეტ როლს ასრულებენ, ესეთი პორტებია ასტრახანი, ოლია, მახაჩკალა, ბაქო, აქტაუ, თურქმენბაში, ანზალი, ნოუმაჰრი და ამირაბადი, ისევე როგორც სპარსეთის ყურის სტრატეგიული პორტები ბანდარ-აბასი და ჩაბაჰარი.

NSTC წარმოადგენს გლობალური სავაჭრო მარშრუტების ქსელის ერთ-ერთ საკვანძო კომპონენტს, მას აქვს თანაკვეთა ისეთ ინიციატივებთან, როგორიცაა ჩინეთის „სარტლისა და გზის“ ინიციატივა, რაც ქმნის ყოვლისმომცველ ევრაზიულ სატრანსპორტო ჩარჩოს. დერეფნის განვითარება ხელს უწყობს მაკრორეგიონული სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემის ჩამოყალიბებას, რაც კრიტიკულად მნიშვნელოვანია ევრაზიის სივრცეში სავაჭრო და საინვესტიციო პარტნიორობის გაღრმავებისთვის. ბოლოდროინდელმა გეოპოლიტიკურმა ცვლილებებმა და ლოჯისტიკურმა დაბრკოლებებმა კიდევ ერთხელ გაუსვა ხაზი NSTC-ის მნიშვნელობას, განსაკუთრებით იმ კონტექსტში, სადაც იგი განიხილება როგორც სტრატეგიული საპირწონე ჩინეთის „სარტლისა და გზის“ ინიციატივის მიმართ. ინდოეთის სტრატეგიული გეგმა, რომელიც მიზნად ისახავს ჩინეთის გავლენის შემცირებას ცენტრალურ აზიასა და აფრიკაში, ეფუძნება NSTC-ის გაძლიერებას და თავისუფალი ვაჭრობის შესახებ შეთანხმების (FTA) დადების მცდელობას ევრაზიის ეკონომიკურ კავშირთან (EAEU). იმ შემთხვევაში, თუ აღნიშნული შეთანხმება განხორციელდება და NSTC სრულად მასშტაბით ამოქმედდება, პროგნოზის მიხედვით, ინდოეთსა და ევრაზიას შორის ორმხრივი ვაჭრობის მოცულობამ შესაძლოა 170 მილიარდ დოლარს გადააჭარბოს, რაც მნიშვნელოვნად გაამყარებს ეკონომიკურ კავშირებს და შეუწყობს ხელს უფრო დაბალანსებული სავაჭრო სისტემის ჩამოყალიბებას.⁵¹ 2021 წელს აშშ-ისა და საერთაშორისო ძალების მოულოდნელმა გასვლამ ავღანეთიდან და თალიბანის მიერ ხელისუფლების ხელში ჩაგდება მისი არსებითად გაართულა რეგიონული უსაფრთხოების სიტუაცია. ამ ვითარებამ კითხვის ნიშნის ქვეშ დააყენა ინდოეთის მასშტაბური ინვესტიციები ავღანეთში, მათ შორის, ინფრასტრუქტურული პროექტები და ჰუმანიტარული დახმარება. თუმცა NSTC ამ კონტექსტშიც წარმოჩინდა როგორც ალტერნატიული დიპლომატიური და ლოჯისტიკური არხი, რაც დასტურდება 2017 და 2020

⁵⁰ «Соглашение О Международном Транспортном Коридоре 'Север - Юг'», 12 сентября 2000 г., статья 1-4.

⁵¹ Azmi, S. N., Khan, K. H., and Koch, H., Assessing the Effect of INSTC on India's Trade with Eurasia: An Application of Gravity Model, Cogent Economics & Finance, Vol. 12, No. 1, 2024. 4-7

წლებში ინდოეთის მიერ ავღანეთში ჩაბაჰარის პორტის გავლით განხორციელებული ხორბლის გადაზიდვებით. ზარანჯ-დელარამის მაგისტრალი, რომელიც NSTC-ის შემადგენელ ინფრასტრუქტურულ მონაკვეთს წარმოადგენს, ასევე წარმოადგენს საერთაშორისო შემოღობების საგანს, ვინაიდან იკვეთება მისი გამოყენების ფაქტები თალიბანისა და „ისლამური სახელმწიფოს“ მიერ უკანონო საქმიანობისთვის.⁵²

2021 წლის სუეცის არხის ბლოკირებამ, რომელმაც ექვსი დღით შეაჩერა გლობალური ვაჭრობა და მსოფლიო ეკონომიკას დაახლოებით 9 მილიარდი აშშ დოლარის ზიანი მიაყენა, ჩრდილოეთ-სამხრეთის სატრანსპორტო დერეფანი (NSTC) სიცოცხლისუნარიან ალტერნატივად წარმოაჩინა. აღნიშნულმა შემთხვევამ კიდევ ერთხელ გაუსვა ხაზი მრავალფეროვანი და სანდო სატრანსპორტო მარშრუტების საჭიროებას, რაც კრიტიკულად მნიშვნელოვანია ლოჯისტიკური შეფერხებების თავიდან ასაცილებლად მომავალში. ამ ფონზე, NSTC განიხილება როგორც სწრაფი და იაფი მარშრუტი ინდოეთიდან ევროპაში საქონლის გადაზიდვისთვის, რომელიც ტრადიციულ სუეცის არხის მარშრუტთან შედარებით მნიშვნელოვნად ამცირებს როგორც გადაზიდვის ხარჯებს, ასევე მიწოდების ვადებს.⁵³

მიუხედავად არსებული პოტენციალისა, ჩრდილოეთ-სამხრეთის სატრანსპორტო დერეფნის (NSTC) წევრ სახელმწიფოებს შორის ვაჭრობის მოცულობამ მოლოდინები ვერ გაამართლა. ინდოეთის ვაჭრობა დამოუკიდებელ სახელმწიფოთა თანამეგობრობის (დსთ) რეგიონთან მთელი ექსპორტის მხოლოდ 1 პროცენტს შეადგენდა, რაც უმეტესწილად ენერგეტიკულ რესურსებსა და სამხედრო ტექნიკაზე მოდიოდა. NSTC-ის მიზანია რეგიონულ კავშირების გაძლიერება, ცოდნისა და ინფორმაციის გაზიარების ხელშეწყობა და ტრადიციული ბაზრების ხელახალი დაკავშირება ეკონომიკურად ნაკლებად განვითარებულ ბაზრებზე სავაჭრო და სამომხმარებლო ზრდის პოტენციალის სრულად გამოყენებისთვის.⁵⁴ თუმცა 2021 წლის შემდეგ მომხდარმა გეოპოლიტიკურმა ცვლილებებმა საგრძნობლად შეცვალა რეგიონული სავაჭრო რეალობა. 2022 წლის თებერვალში რუსეთის მიერ უკრაინაში სამხედრო ინტერვენციამ და ამის თანმდევი რუსეთის წინააღმდეგ დაკისრებულმა საერთაშორისო სანქციებმა ტრადიციული მიწოდების ჯაჭვების რესტრუქტურირაცია გარდაუვალი გახადა და გაზარდა სტრატეგიული საჭიროება ალტერნატიული სატრანსპორტო დერეფნების მიმართ. ამ გარემოებებში NSTC-მ ახალი მნიშვნელობა შეიძინა, რადგან რუსეთი, ირანი და ინდოეთი ცდილობდნენ გვერდი აეგლოთ

⁵² *Khobragade, V., and NIM, A. K.*, International North-South Transport Corridor: Mapping Vulnerabilities and Possibilities for India, *World Affairs: The Journal of International Issues*, Vol. 26, No. 3, 2022, 45-48
D'Souza, S. M., India, Iran, and the Taliban's Gamble on Chabahar, *The Diplomat*, May 28, 2024. <[⁵³ *Винокуров, Е., Ахунбаев, А., Шашкенов, М., и Забоев, А.*, Международный транспортный коридор «Север – Юг»: создание транспортного каркаса Евразии \(*The International North-South Transport Corridor: Promoting Eurasia's Intra- and Transcontinental Connectivity*\), *Евразийский банк развития \(ЕБР\)*, 30 ноября 2021 г., 7-8](https://thediplomat.com/2024/05/india-iran-and-the-talibans-gamble-on-chabahar/#:~:text=India%20is%20trying%20to%20breathe,the%20Iranian%20port%20of%20Chabahar.>.</p></div><div data-bbox=)

⁵⁴ იქვე. 5

დასავლეთის მიერ კონტროლირებადი საზღვაო და სახმელეთო მარშრუტებისთვის. ეს პროცესი თანდათანობით უწყობდა ხელს რეგიონული თანამშრომლობის გაღრმავებას გლობალური ძალთა ბალანსის ცვლილების პირობებში.⁵⁵ ირანი აქტიურად ცდილობდა გაეღრმავებინა ეკონომიკური თანამშრომლობა როგორც რუსეთთან, ისე ინდოეთთან, რაც დამატებით აძლიერებდა დერეფნის განვითარების პერსპექტივებს, ამავდროულად, ინდოეთი მჭიდრო ურთიერთობების შენარჩუნებით ცდილობდა სტაბილური ენერგომომარაგების მიღებასა და შეუფერხებელ წვდომას სავაჭრო მიმართულებებზე. დაინტერესება NSTC-ის მიმართ ასევე გაიზარდა სხვა რეგიონულ აქტორებს შორის, როგორებიცაა აზერბაიჯანი და ყაზახეთი, რაც მეტყველებს გლობალური არასტაბილურობის ფონზე დივერსიფიცირებული და საიმედო სავაჭრო მარშრუტების ძიების საერთო ტენდენციას. შედეგად, NSTC, რომელიც თავდაპირველად მიიჩნეოდა არასრულად ათვისებულ ინფრასტრუქტურულ დერეფნად, რეგიონული ეკონომიკური გადალაგებისა და თანამშრომლობის ერთ-ერთ საკვანძო მექანიზმად.⁵⁶

3.3.NSTC vs TRACECA სამართლებრივი რეგულირება

ჩრდილოეთ-სამხრეთის სატრანსპორტო დერეფნის (NSTC) და ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის (TRACECA) შეთანხმებები არეგულირებს ტრანსპორტირებას სხვადასხვა გეოგრაფიულ სივრცეში, თუმცა მათი მიზნები და მარეგულირებელი ჩარჩოები არსებითად მსგავსია. ამ შეთანხმებების შედარებითი ანალიზი აჩვენებს რეგიონული კავშირებისა და ეკონომიკური თანამშრომლობის გაღრმავებისკენ მიმართულ საერთო მიზნებს, ერთდროულად გამოყოფს შესაძლო ინტერესთა კონფლიქტის არეალებსა და რეგიონული საფრთხეების არსებობას.

ორივე შეთანხმების მიზანს წარმოადგენს საერთაშორისო ბაზრებზე წვდომის გაფართოება ტრანსპორტის სხვადასხვა სახეობით, მათ შორის საავტომობილო, სარკინიგზო, საზღვაო და საჰაერო საშუალებებით. დოკუმენტებში განსაკუთრებული ყურადღება ეთმობა მოძრაობის უსაფრთხოების, ტვირთების დაცვისა და გარემოს დაცვის მნიშვნელობას. გარდა ამისა, ორივე შეთანხმება ისახავს მიზნად წევრ სახელმწიფოებს შორის სატრანსპორტო პოლიტიკისა და სამართლებრივი ჩარჩოების ჰარმონიზაციას, რათა უზრუნველყოფილი იქნეს შეუფერხებელი და ეფექტიანი ტრანსპორტირება.

თუმცა, არსებულ მსგავსებების მიუხედავად, თითოეული შეთანხმების გეოგრაფიული ფოკუსი არსებითად განსხვავდება. TRACECA ძირითადად ფარავს ევროპის, შავი ზღვის, კავკასიის, კასპიის ზღვისა და აზიის რეგიონებს, მაშინ როდესაც NSTC ფოკუსირებულია ინდოეთის, ირანის, რუსეთისა და კასპიის რეგიონის დამაკავშირებელ

⁵⁵ Kardas, S., Revitalizing the International North-South Transport Corridor: Analyzing Geopolitical Realignment and the China Factor, Institute for Security and Development Policy, May 2022. <<https://www.isdp.eu/publication/revitalizing-instc-analyzing-geopolitical-realalignments-and-the-china-factor/>>

⁵⁶ Lunev, S., and Below, V., The Prospects of an India-Iran Partnership: Implications for Russia, in The “Asian Turn” in Russian Foreign Policy, Springer, 2024, pp. 383–404.

გზებზე, განსაკუთრებული ყურადღება ექცევა საზღვაო და სარკინიგზო კავშირების განვითარების შესაძლებლობებს. ამ გეოგრაფიული არეალის ფოკუსის განსხვავება იწვევს პოტენციური ინტერესთა გადაკვეთის წერტილების არსებობას, განსაკუთრებით კასპიის რეგიონში, სადაც ორივე შეთანხმება ისწრაფვის თავისი გავლენების გაძლიერებისკენ.

ორივე შეთანხმება ითვალისწინებს საერთაშორისო ტრანსპორტირების ხელშეწყობას წევრი სახელმწიფოების ტერიტორიებზე ტრანზიტის უფლების უზრუნველყოფის გზით. შეთანხმებები მიზნად ისახავს ეფექტიანი სატრანზიტო მექანიზმების ჩამოყალიბებას და ტრანზიტთან დაკავშირებული გადასახადების, მოსაკრებლების და სხვა საფინანსო ვალდებულებები მაქსიმალურად შემცირებას შეუფერხებელი ოპერირების ხელშეწყობის მიზნით. ამასთანავე, ორივე შეთანხმება ქმნის სამთავრობათშორისო ორგანოებს, რომლებიც პასუხისმგებელი არიან შეთანხმების დებულებების განხორციელების ზედამხედველობაზე და უზრუნველყოფენ წევრ სახელმწიფოთა შორის კოორდინაციასა და თანამშრომლობის მექანიზმების გამართულ ფუნქციონირებას.

TRACECA-ს შეთანხმება, სამთავრობათშორისო კომისიის, ხოლო NSTC საკოორდინაციო საბჭოს ფარგლებში, უზრუნველყოფენ მექანიზმებს რეგულარული შეხვედრებისა და გადაწყვეტილებების მიღებისთვის, რომლებიც მიზნად ისახავს ოპერაციული და პოლიტიკური საკითხების განხილვას. აღნიშნული ორგანოების ფუნქციაა წევრ სახელმწიფოებს შორის თანამშრომლობის ხელშეწყობა, საბაჟო პროცედურების გამარტივება და მრავალმხრივი სატრანსპორტო სისტემების განვითარების წახალისება.

ამ თანამშრომლობის ჩარჩოების არსებობის მიუხედავად, TRACECA-სა და NSTC-ის მიზნებისა და გეოგრაფიული არეალების გადაკვეთა ქმნის კონკურენციისა და შესაძლო წინააღმდეგობების რისკს. განსაკუთრებით კასპიის ზღვის რეგიონი იმ წარმოადგენს სტრატეგიულ სივრცეს, სადაც ორივე დერეფანი ცდილობს გააძლიეროს საკუთარი გავლენა და პოზიციონირება, აღნიშნული დერეფნების პარალელურმა ფუნქციონირებამ შეიძლება წარმოშვას იურისდიქციული ხასიათის დავები, რეგულირების განსხვავებები და კონკურენცია ინფრასტრუქტურულ ინვესტიციებსა თუ სატრანსპორტო მარშრუტებზე. ასეთი გარემოებები შესაძლოა უარყოფითად აისახოს რეგიონულ სტაბილობაზე და შექმნას დაძაბულობის წყარო მონაწილე სახელმწიფოებს შორის.

გარდა ამისა, TRACECA-სა და NSTC-ის შეთანხმებებში წევრი სახელმწიფოების წევრობასა და გარე პოლიტიკური პარტნიორობას შორის განსხვავებამ შესაძლოა დამატებით გააძლიეროს რეგიონში არსებული გეოპოლიტიკური კონკურენცია. TRACECA-ს ევროპულ ინტერესებთან თანხვედრა და NSTC-ის კავშირები რუსეთთანა და ირანთან ქმნის პოლიტიკური უთანხმოებების გაღრმავების საფუძვლებს, რაც შეიძლება გავლენას ახდენდეს ორივე ხელშეკრულების ეფექტიან განხორციელებაზე. ამ დერეფნების სტრატეგიული როლი გლობალური ვაჭრობისა და ენერგომატარებლების გადაზიდვის ქსელში კიდევ უფრო აძლიერებს კონკურენციულ დაძაბულობას და იწვევს რეალურ

საფრთხეს როგორც რეგიონული უსაფრთხოებისთვის, ისე თანამშრომლობის განვითარების პროცესისთვის.⁵⁷

3.4.NSTC-ის გავლენები უსაფრთხოებაზე: სამართლებრივი შეფასება

NSTC, როგორც ევრაზიის სატრანსპორტო სისტემის ერთ-ერთ მნიშვნელოვან კომპონენტი, უშუალო გავლენას ახდენს რეგიონული უსაფრთხოების დინამიკაზე. ინდოეთისა და ირანისთვის ევროპული ბაზრებისაკენ ახალი სატრანსპორტო მარშრუტის გახსნით, NSTC შესაძლოა წარმოშოს გარკვეული უსაფრთხოების რისკები საქართველოსა და შავი ზღვის რეგიონისთვის. დერეფნის განვითარება განსაკუთრებულად უსვამს ხაზს რეგიონში სტრატეგიული კონკურენციის ზრდას, განსაკუთრებით იმ პირობებში, როდესაც NSTC განიხილება როგორც საპირწონე ჩინეთის „სარტყლისა და გზის“ ინიციატივისთვის. ინდოეთისა და ირანის მცდელობამ, გააძლიერონ ეკონომიკური ურთიერთობები ევროპასთან NSTC-ის მეშვეობით, შესაძლოა შეცვალოს რეგიონული ძალთა ბალანსი და გაამძაფროს სტრატეგიული აქტიურობა ისეთი სახელმწიფოების მხრიდან, როგორებიცაა რუსეთი და თურქეთი.⁵⁸

NSTC-ის პოტენციური გაფართოება საქართველოს ტერიტორიის გავლით შავი ზღვის პორტებთან მნიშვნელოვნად ზრდის დერეფნის სტრატეგიულ ღირებულებას, თუმცა თუმცა ამავე დროს აღძრავს მნიშვნელოვან უსაფრთხოების რისკებს. ინდოეთს შეუძლია გააძლიეროს საკუთარი პოზიციები NSTC-ის პროექტში, თუ მოახერხებს უფრო მოკლე მარშრუტზე წვდომის მიღებას საქართველოს, შავი ზღვის პორტებისა და ევრაზიის ეკონომიკური კავშირის ბაზრის მიმართულებით. თუმცა, სომხეთის მონაწილეობა საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფანში უკავშირდება „ჩრდილოეთ-სამხრეთის“ ეროვნული ავტომაგისტრალის იმ სეგმენტის განხორციელებას, რომელიც საქართველოსა და ირანის საზღვარს შორის მანძილის შემცირებას ისახავს მიზნად. ქვეშეთი-კობის შემოთავაზებული საავტომობილო მაგისტრალის მონაკვეთი, რომელიც მოიცავს 10 კილომეტრიან გვირაბს, დასრულების ეტაპზეა და მისი ამოქმედება სომხეთს ირანთან დააკავშირებს, პოტენციურად სომხეთს მისცემს ახალ შესაძლებლობებს გარე ბაზრებზე წვდომის თვალსაზრისით.⁵⁹ საქართველოს ინფრასტრუქტურულ განვითარებაში მონაწილე სახელმწიფოთა რიცხვის ზრდა იწვევს შემფოთებას გარე აქტორების შესაძლო გავლენასა და კონტროლის მექანიზმებთან დაკავშირებით. საქართველოსთვის არსებითია, შეინარჩუნოს საკუთარი განვითარების გზის დამოუკიდებლად განსაზღვრის უნარი. თუმცა, ძლიერი მეზობლებისა და გლობალური აქტორების კონკურენტულმა ინტერესებმა შეიძლება

⁵⁷ Basic Multilateral Agreement on International Transport for Development of the Europe-the Caucasus-Asia Corridor, September 8, 1998, Baku, Articles 1-12

«Соглашение О Международном Транспортном Коридоре 'Север - Юг'», 12 сентября 2000 г., статья 1-7

⁵⁸ Koolae, E., and Hafezian, M. H., The Islamic Republic of Iran and the South Caucasus Republics, Iranian Studies, Vol. 43, No. 3, 2010, 391–409.

⁵⁹ Винокуров, Е., Ахунбаев, А., Шашкенов, М., и Забоев, А., Международный транспортный коридор «Север – Юг»: создание транспортного каркаса Евразии (The International North-South Transport Corridor: Promoting Eurasia's Intra- and Transcontinental Connectivity), Евразийский банк развития (ЕБР), 30 ноября 2021 г., 20-21

შეასუსტოს საქართველოს სუვერენიტეტი. დასავლურ და აღმოსავლურ ბლოკებთან გეოპოლიტიკური თავსებადობის მოთხოვნა შესაძლოა ზღუდავდეს საქართველოს დამოუკიდებელი პოლიტიკის წარმართვის შესაძლებლობებს და ამავდროულად ქმნიდეს შავი ზღვის რეგიონის დესტაბილიზაციის რისკსაც. შავი ზღვის რეგიონის უსაფრთხოება მჭიდროდ არის დაკავშირებული კასპიის ზღვის უსაფრთხოების სისტემასთან, განსაკუთრებით ვოლგა-დონის არხის მეშვეობით, რომელიც ორ ზღვას ერთმანეთთან აკავშირებს. UNCLOS) კასპიის ზღვის სამართლებრივ სტატუსს არ არეგულირებს, რის შედეგადაც იქმნება გარკვეული სამართლებრივი ვაკუუმი ქმნის დამატებით სირთულეებს უსაფრთხოების სფეროში.

უსაფრთხოების თვალსაზრისით სერიოზულ გამოწვევად რჩება როგორც NSTC-ის, ისე კასპიის ზღვის კონვენციის სამართლებრივი რეგულირების სისტემა. NSTC-ის ფარგლებში დავების გადაწყვეტის მექანიზმი დიდწილად ეფუძნება მოლაპარაკების პროცესსა და საკოორდინაციო საბჭოს მუშაობას, რომელსაც შესაძლოა არ გააჩნდეს საკმარისი უფლებამოსილება და აღსრულების მექანიზმები კონფლიქტების ეფექტიანად გადაჭრისთვის. შიდა მექანიზმებზე დამოკიდებულება და დავის გადაწყვეტის მექანიზმის არქონა ქმნის ხანგრძლივი დავებისა და სამართლებრივი გაურკვევლობის საფრთხეს, რაც აზიანებს დერეფნის სტაბილურობასა და უსაფრთხოებას.

კასპიის ზღვის კონვენცია ზოგადად მოიცავს იმ ტიპის საზღვაო დანაშაულებს, რომლებიც ასევე მსგავსად რეგულირდება UNCLOS-ის ფარგლებში. თუმცა, ორი დოკუმენტის შორის იკვეთება მნიშვნელოვანი განსხვავებები როგორც რეგულირების სიზუსტის, ასევე აღსრულების მექანიზმების თვალსაზრისით, რაც უშუალოდ ახდენს გავლენას რეგიონის უსაფრთხოების გარემოზე. მაგალითად, UNCLOS განსაზღვრავს მეკობრეობის, ნარკოტიკების უკანონო ბრუნვის, უნებართვო მაუწყებლობის, მონებით ვაჭრობის დანაშაულებსა და გარემოს დაცვის საკითხების და შესაბამისს აღსრულების მექანიზმებს.⁶⁰ მიუხედავად იმისა, რომ კასპიის ზღვის კონვენცია ზოგადად ეხება საზღვაო უსაფრთხოების საკითხებს - იყენებს უფრო განზოგადოებულ ფორმულირებებს, თუმცა არ მოიცავს ზოგიერთ მნიშვნელოვან საკითხს, მათ შორის უნებართვო მაუწყებლობასა და მონებით ვაჭრობას.⁶¹ არამკაფიო რეგულირებები ართულებს სამართლებრივი ნორმების ეფექტიან გამოყენებასა და ზრდის რეგიონის მოწყვლადობას საზღვაო დანაშაულების მიმართ. NSTC-ის ფართო ინფრასტრუქტურული ქსელი ქმნის ხელსაყრელ პირობებს ტრანსნაციონალური დანაშაულებრივი საქმიანობისთვის, მათ შორის ადამიანებით ვაჭრობის, საქონლის კონტრაბანდისა და ფულის გათეთრებისთვის. ორგანიზებული დანაშაულებრივი სტრუქტურების აქტიურობა აღნიშნული მარშრუტების გამოყენებით საფრთხეს უქმნის მოქმედ სამართლებრივ ჩარჩოებს და მნიშვნელოვან გამოწვევებს ქმნის როგორც კასპიის, ისე შავი ზღვის რეგიონების უსაფრთხოებისთვის. ამგვარ აქტივობებთან ბრძოლის მიზნით აუცილებელია ძლიერი და ქმედითი სამართლებრივი და აღსრულების მექანიზმების ჩამოყალიბება.

⁶⁰ UNCLOS, Articles 99-109.

⁶¹ Конвенция о правовом статусе Каспийского моря, 2018, Актау, статья 17

ნარკოტიკული საშუალებების უკანონო ბრუნვა რეგიონული უსაფრთხოების ერთ-ერთ მნიშვნელოვან გამოწვევად რჩება, განსაკუთრებით იმ პირობებში, როდესაც ავღანეთი კვლავ მსხვილ მწარმოებლად რჩება. ვითარება კიდევ უფრო გართულდა 2021 წელს თალიბანის ხელისუფლებაში დაბრუნების შემდეგ, ვინაიდან თალიბანის მმართველობის კომპეტენციის დაბალმა დონემ და საერთაშორისო აღიარების არქონამ კიდევ უფრო გაააქტიურა ნარკოტიკებითა და იარაღით უკანონო ვაჭრობის ქსელები რეგიონში. ინდოეთს, ირანსა და ავღანეთს შორის გაფორმებული ჩაბაჰარის შეთანხმება მიზნად ისახავდა საერთაშორისო სატრანსპორტო და სატრანზიტო დერეფნის ჩამოყალიბებას, რომელიც უზრუნველყოფდა უსაფრთხო სავაჭრო მარშრუტების ჩამოყალიბებას. ამ მიზნით, ინდოეთმა დაახლოებით 500 მილიონი აშშ დოლარის ინვესტიცია განახორციელა ჩაბაჰარის პორტისა და ზარანჯ-დელარამის დამაკავშირებელი მაგისტრალის განვითარებაში, მათ შორის იმ მიზნითაც, რომ ეზღუდა ჩინეთის სტრატეგიული გავლენის ზრდა პაკისტანის გვადარის პორტში, რომელიც „სარტყლისა და გზის“ ინიციატივის ერთ-ერთ საკვანძო კომპონენტად მიიჩნევა. თუმცა, აღნიშნული მარშრუტის სტაბილურობა ამ ეტაპზე მნიშვნელოვანწილად დამოკიდებულია თალიბანის შესაძლებლობასა და პოლიტიკურ ნებაზე, რომ სათანადოდ მართოს არსებული უსაფრთხოების რისკები.⁶²

ჩაბაჰარის შეთანხმება, რომელსაც 2016 წელს მოაწერეს ხელი ინდოეთმა, ირანმა და ავღანეთმა, მიზნად ისახავდა არა მხოლოდ სამ ქვეყანას შორის ტრანსპორტისა და ტრანზიტის ხელშეწყობას, არამედ რეგიონული სატრანზიტო ნაკადების მოზიდვასაც. 2018 წელს შეთანხმების სტრატეგიული მნიშვნელობის აღიარების საფუძველზე აშშ-ის ტრამპის ადმინისტრაციამ ჩაბაჰარის პორტი გაათავისუფლა სანქციებისგან, ის წარმოჩინდა როგორც საშუალება, რომელიც ემსახურებოდა ავღანეთის აღმშენებლობას და რეგიონული ეკონომიკური კავშირების გაძლიერებას. ინდოეთისთვის აღნიშნული პორტის განვითარება ემსახურებოდა რამდენიმე მიზანს: ირანთან გრძელვადიანი სტრატეგიული ურთიერთობების შენარჩუნებას, პაკისტანის გვერდის ავლასა და NSTC-ის გააქტიურებას ცენტრალური აზიის, რუსეთისა და ევროპის ბაზრებზე წვდომის მოასპოვებლად.⁶³ თუმცა, 2021 წლის აგვისტოში აშშ-ის სამხედრო ძალების გამოყვანისა და თალიბანის ხელისუფლებაში დაბრუნების შემდეგ, რეგიონული ვითარების ცვლილების საპასუხოდ, შეერთებულმა შტატებმა ჩაბაჰარის პორტი ამოიღო სანქციების საგამონაკლისო სიიდან. ეს კი მნიშვნელოვნად ზრდის ინდოეთის სტრატეგიული ინვესტიციების გარშემო არსებულ გაურკვევლობას და ზრდის პროექტში ჩართულობასთან დაკავშირებულ სამართლებრივ და ფინანსურ რისკებს. შეთანხმება ადასტურებს პორტის, როგორც რეგიონული კავშირის ერთ-

⁶² *Khobragade, V., and NIM, A. K., International North-South Transport Corridor: Mapping Vulnerabilities and Possibilities for India, World Affairs: The Journal of International Issues, Vol. 26, No. 3, 2022, 45-48*
D'Souza, S. M., India, Iran, and the Taliban's Gamble on Chabahar, The Diplomat, May 28, 2024.
<[⁶³ *Kardas, S., Revitalizing the International North-South Transport Corridor: Analyzing Geopolitical Realignment and the China Factor, Institute for Security and Development Policy, May 2022.*
<<https://www.isdp.eu/publication/revitalizing-instc-analyzing-geopolitical-realignment-and-the-china-factor/>>](https://thediplomat.com/2024/05/india-iran-and-the-talibans-gamble-on-chabahar/#:~:text=India%20is%20trying%20to%20breathe,the%20Iranian%20port%20of%20Chabahar.>.</p></div><div data-bbox=)

ერთი სტრატეგიული რგოლის, განვითარების მცდელობას, მიუხედავად არასტაბილური და დიპლომატიური თვალსაზრისით ფაქიზ გარემოში.⁶⁴

ავღანეთის ჩართვამ NSTC-ის სისტემაში, კერძოდ, ჩაბაჰართან დამაკავშირებელი მარშრუტის მეშვეობით, გაზარდა რეგიონული უსაფრთხოების კუთხით არსებული საფრთხეები განსაკუთრებით ნარკოტიკებით უკანონო ვაჭრობის კონტექსტში. ავღანეთი კვლავ რჩება ოპიუმის წარმოების მსოფლიო ლიდერად, 2021 წელს თალიბანის ხელისუფლებაში დაბრუნების შემდეგ შექმნილმა მმართველობითმა ვაკუუმმა კიდევ უფრო დაასუსტა ინსტიტუციური მართვის მექანიზმები და დამატებითი შესაძლებლობები მისცა კრიმინალურ ქსელებს. მიუხედავად იმისა, რომ თალიბანის ადმინისტრაცია საჯაროდ აღიარებს ჩაბაჰარის პორტის ეკონომიკურ პოტენციალს, უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად არსებული შესაძლებლობების სიმწირე და საერთაშორისო აღიარების არარსებობა მნიშვნელოვნად ამცირებს ნდობას მისი შესაძლებლობის მიმართ, რომ შეძლოს ინფრასტრუქტურული ობიექტების და სატრანზიტო მარშრუტების დაცვა. არსებული ცნობების მიხედვით, ინდოეთის მხარდაჭერით აშენებული ზარანჯ-დელარამის მაგისტრალი ნარკოტიკებისა და იარაღის უკანონო გადაზიდვებისთვის გამოიყენებოდა. ავღანური წარმოშობის ნარკოტიკული საშუალებები ხშირად ირანისა და კასპიის ზღვის გავლით მიეწოდება ევროპის ბაზრებს. NSTC-ის ფარგლებში ჩამოყალიბებულმა მრავალმხრივმა სატრანსპორტო მარშრუტებმა შესაძლოა უნებლიედ შეუწყოს ხელი უკანონო საქონლის გადაადგილებას. აღნიშნული ტენდენცია სერიოზულ გამოწვევას უქმნის რეგიონის მასშტაბით არსებულ საბაჟო და სასაზღვრო პუნქტებს და ამავდროულად შეიძლება საფრთხე შეუქმნას კასპიისა და შავი ზღვის რეგიონის უსაფრთხოების არსებულ სამართლებრივ სტრუქტურებს.⁶⁵

კასპიის ზღვის სტრატეგიული მნიშვნელობა და მისი როლი ჩრდილოეთ-სამხრეთის სატრანსპორტო დერეფანში განაპირობებს იმ გარემოებას, რომ აღნიშნულ რეგიონში ამ რეგიონში უსაფრთხოების ნებისმიერ დარღვევას შეუძლია გეოპოლიტიკურ ვითარებაზე ზეგავლენის მოხდენა. ვოლგა-დონის არხის მეშვეობით შავ ზღვასთან არსებული კავშირი აღნიშნული უსაფრთხოების გამოწვევებს ავრცელებს კიდევ უფრო დიდ გეოგრაფიულ არეალზე. დერეფანში საზღვაო ტვირთბრუნვის ზრდა აჩენს მკაცრი უსაფრთხოების მექანიზმების შემუშავების აუცილებლობას, რათა კასპიის ზღვა არ გადაიქცეს ტრანსნაციონალური დანაშაულებრივი საქმიანობის ცენტრად, რისი შედეგებიც შესაძლოა შავი ზღვის რეგიონის ფარგლებს გასცდეს და ევროკავშირის უსაფრთხოების სტრუქტურაზეც აისახოს

ისტორიულად, ირანის არსებობა კასპიის რეგიონში ხასიათდებოდა სამართლებრივი გაურკვევლობითა და ფრაგმენტული პოლიტიკით, რაც ხშირად იწვევდა დაძაბულობას მეზობელ ქვეყნებთან. მიუხედავად იმისა, რომ ირანი და რუსეთი დიდი ხნის განმავლობაში

⁶⁴ *Rai Vinod*, India-Iran Agreement on Chabahar Port: Boost for Global Supply Chain, ISAS Briefs, National University of Singapore, 21 May 2024, < <https://www.isas.nus.edu.sg/papers/india-iran-agreement-on-chabahar-port-boost-for-global-supply-chain/>

⁶⁵ იქვე.

თანამშრომლობდნენ ზოგიერთ საკითხზე, მაგალითად, იარაღის გადატანა და ბირთვული ენერგეტიკა, მათ ორმხრივ ურთიერთობებს კვლავ აფერხებდა თანაზიარო უნდობლობა და შეთანხმებული ეკონომიკური ჩარჩოს არარსებობა. ეს არასტაბილური ფონი ხელს უწყობდა სამართლებრივი ბუნდოვანების შენარჩუნებას საზღვაო მართვის საკითხებში და ხელ უშლიდა ერთიანი რეგიონული სამართლებრივი წესრიგის ჩამოყალიბებას. თუმცა, გარდამტეხი ცვლილება მოხდა 2025 წლის იანვარში, როდესაც ირანსა და რუსეთს შორის გაფორმდა ყოვლისმომცველი სტრატეგიული პარტნიორობის შესახებ ხელშეკრულება. აღნიშნულმა შეთანხმებამ თანამშრომლობის ფორმალური საფუძველი შექმნა მრავალ სფეროში, მათ შორის, ვაჭრობის, ინფრასტრუქტურისა და საზღვაო უსაფრთხოების მიმართულებით. კასპიის ზღვის კონტექსტში, აღნიშნულმა შეთანხმებამ გააძლიერა მათი პოლიტიკის კოორდინაციის შესაძლებლობები ისეთ საკვანძო საკითხებზე, როგორიცაა საზღვაო მარშრუტების მართვა და ერთობლივი ინფრასტრუქტურული პროექტების განვითარება. კასპიის კონტექსტში შეთანხმებამ მნიშვნელოვნად გააუმჯობესა მათი პოლიტიკის კოორდინაციის შესაძლებლობები პოლიტიკას უმნიშვნელოვანეს საკითხებზე.⁶⁶ მიუხედავად იმისა, რომ რიგი საკვანძო გამოწვევები კვლავ გადაუჭრელად რჩება, მათ შორის, საზღვაო საზღვრების საბოლოო დელიმიტაცია და გარემოსდაცვითი გამოწვევები, ირანის რეგიონული აქტიურობა სულ უფრო მეტად ემყარება ამ ორმხრივ ინსტიტუციურ ჩარჩოს. თეირანი სპონტანური და არასტაბილური მოქმედებების ნაცვლად, თეირანი ამჟამად მოსკოვთან თანამშრომლობს ინსტიტუციურად ჩამოყალიბებული ჩარჩოს ფარგლებში, რაც ხელს უწყობს კასპიის ზღვაში უფრო სტაბილური და პროგნოზირებადი სამართლებრივი გარემოს ჩამოყალიბებას.⁶⁷

დასავლეთის მიერ ირანსა და რუსეთზე დაწესებულმა სანქციებმა რეგიონული სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარების არაერთ სფეროს შეეხო. მიუხედავად ამისა, აღნიშნულმა შეზღუდვებმა უნებლიედ გაზარდა ჩრდილოეთ-სამხრეთის სატრანსპორტო დერეფნის მნიშვნელობა. რუსეთთან დაკავშირებული საზღვაო სატრანსპორტო ოპერაციები მკაცრ საერთაშორისო კონტროლს ექვემდებარება, განსაკუთრებით იმ გემების შემთხვევაში, რომლებიც ეჭმიტანილნი არიან სანქციების დარღვევაში, ამის გამო ირანსა და რუსეთს შორის არსებულმა სახმელეთო მარშრუტები კიდევ უფრო მიმზიდველი გახდა. აღნიშნული მარშრუტები საშუალებას იძლევა, რომ ვაჭრობა გაგრძელდეს შეფერხებების გარეშე, იმ სტრატეგიულ მონაკვეთებს გვერდის ავლით რომლებიც ექვემდებარება საერთაშორისო ზედამხედველობასა და აკრძალვებს.

ამ ვითარებაში NSTC მოიაზრება ერთდროულად როგორც სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი შესაძლებლობა, ისე სამართლებრივი სირთულეების შემცველი მექანიზმი.

⁶⁶ Treaty on Comprehensive Strategic Partnership between the Islamic Republic of Iran and the Russian Federation, Preamble, Articles 3, 5 and 8, 17 January 2025.

⁶⁷ Koolae, E., and Hafezian, M. H., The Islamic Republic of Iran and the South Caucasus Republics, Iranian Studies, Vol. 43, No. 3, 2010, 403–406. And Sukhankin, S., The New Russia–Iran Treaty: Implications for the South Caucasus Region, Caucasus Analytical Digest, February 21, 2025. <<https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13848>> .

ერთი მხრივ, ის ხელს უწყობს ეკონომიკურად იზოლირებულ სახელმწიფოებთან ალტერნატიულ კავშირებს. მეორე მხრივ, სანქცირებული მხარეების ჩართულობა NSTC-ის სტრუქტურაში იწვევს იურიდიული ხასიათის საფრთხეებს მესამე ქვეყნებისათვის, რომლებიც ამ მექანიზმში ერთვებიან. შესაძლოა მათ შეეხოთ მეორადი სანქციები ან აღმოჩნდნენ სამართლებრივი დავების წინაშე, რაც შესაძლოა გამოწვეული იყოს პასუხისმგებლობის განუსაზღვრელი წესებიდან. შედეგად, დღევანდელი გეოპოლიტიკური ვითარება ხელს უწყობს NSTC-ის აქტუალობის ზრდას. მისი გრძელვადიანი ლეგიტიმაცია დამოკიდებულია სისტემის გამჭვირვალობაზე, სამართლებრივ ჰარმონიზაციასა და ეფექტიანი მონიტორინგისა თუ ზედამხედველობის მექანიზმების ჩამოყალიბებაზე.

დასკვნა

ჩრდილოეთ-სამხრეთის სატრანსპორტო დერეფნის (NSTC) და მისი გავლენის ანალიზი შავი ზღვისა და კასპიის რეგიონების უსაფრთხოების ჩარჩოზე ასახავს იმ კომპლექსურ გეოპოლიტიკურ, ეკონომიკურ და სამართლებრივ ფაქტორებს, რომლებიც განსაზღვრავენ ამ სტრატეგიულად მნიშვნელოვან რეგიონს. NSTC, როგორც ერთ-ერთი მთავარი ინიციატივა გლობალურ ეკონომიკურ ცენტრებს შორის კავშირების გასაძლიერებლად, წარმოაჩენს შავი და კასპიის ზღვების უმნიშვნელოვანეს როლს როგორც რეგიონული, ასევე გლობალური უსაფრთხოების კონტექსტში.

შავი ზღვა, რომელიც რეგულირდება მრავალმხრივი შეთანხმებების ერთობლიობით, მათ შორის, UNCLOS-ითა და მონტროს 1936 წლის კონვენციით, მნიშვნელოვან როლს ასრულებს როგორც ვაჭრობისთვის, ისე სამხედრო სტრატეგიული მიზნებისთვის. რუსეთის პროაქტიური საზღვაო პოლიტიკა, რომლის მაგალითადაც შეგვიძლია მივიჩნიოთ როგორც ყირიმის ანექსია, ისე შავი ზღვაზე მისი ფლოტის აქტიურობა ხოლო თურქეთის შემთხვევაში სტრატეგიული კონტროლი სრუტეებზე, ხაზს უსვამს რეგიონში არსებულ ცვალებად უსაფრთხოების ვითარებას. შედეგად, შავი ზღვა გადაიქცა განსაკუთრებული სტრატეგიული მნიშვნელობის რეგიონად, რაც საჭიროებს მოქმედი სამართლებრივი ჩარჩოების სიღრმისეულ გააზრებასა და არსებული სამართლებრივი ჩარჩოების იმპლემენტაციას კონფლიქტების მართვისა და მიზნით.

შავი ზღვისგან განსხვავებით, კასპიის ზღვა წარმოჩინდება როგორც განსხვავებული ტიპის გამოწვევებისა და შესაძლებლობების მქონე სივრცე. კასპიის ზღვის რეგიონი, რომელიც რეგულირდება 2018 წლის „კასპიის ზღვის სამართლებრივი სტატუსის შესახებ კონვენციით“, აყალიბებს თანამშრომლობაზე დაფუძნებულ, თუმცა ამავე დროს რთულ და მრავალმხრივ სამართლებრივ გარემოს. კასპიის ზღვისპირა სახელმწიფოები — რუსეთი, ირანი, აზერბაიჯანი, ყაზახეთი და თურქმენეთი — ცდილობდნენ უზარმაზარი ენერგორესურსების გამოყენებისა და ექსპლუატაციის დაბალანსებას გარემოს დაცვისა და რეგიონული უსაფრთხოების საჭიროებებთან. კონვენციის მიერ უსაფრთხოებისადმი მშვიდობიან და თანამშრომლობით მიდგომაზე ხაზგასმა გადამწყვეტ მნიშვნელობას იძენს ამ ენერგორესურსებით მდიდარი რეგიონის სტაბილურობისა და კეთილდღეობის უზრუნველსაყოფად. თუმცა, რეგიონული სამხედრო შეთანხმებების არსებობა და

მონაწილე სახელმწიფოების განსხვავებული ეროვნული ინტერესები საჭიროებს მუდმივ დიპლომატიურ ჩართულობას სტაბილურობის შესანარჩუნებლად.

NSTC-ს გააჩნია პოტენციალი, იქცეს რეგიონული თანამშრომლობის კატალიზატორად და ეკონომიკური ურთიერთობების გაღრმავების გზით ხელი შეუწყოს სტაბილურობის განმტკიცებას. დერეფანს აქვს უდიდესი პოტენციალი, რომ გააძლიეროს ვაჭრობა და ეკონომიკური ინტეგრაცია ევრაზიაში, რაც ხელშეკრულების მონაწილე ქვეყნებისთვის შესაძლოა მნიშვნელოვანი სარგებლის მომტანი გახდეს. ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანთან (TRACECA) შედარება აჩვენებს რეგიონული დაკავშირებისა და სამართლებრივი რეგულირებისადმი განსხვავებულ მიდგომებს, რაც NSTC-ის განვითარებისათვის მნიშვნელოვან პრაქტიკულ მაგალითებს ქმნის. TRACECA-ს გამოცდილება ხაზგასმით მიუთითებს თანმიმდევრული პოლიტიკის, ინფრასტრუქტურის განვითარების და სამართლებრივი ჰარმონიზაციის მნიშვნელობაზე ეფექტიანი რეგიონული ინტეგრაციის მისაღწევად.

საბოლოო ჯამში, NSTC-ს აქვს პოტენციალი, იქცეს რეგიონული თანამშრომლობის კატალიზატორად და ეკონომიკური ურთიერთობების გზით ხელი შეუწყოს სტაბილურობის განმტკიცებას. ამ პოტენციალის რეალიზებისთვის, სანაპირო სახელმწიფოებმა უნდა იმოქმედონ კოორდინირებულად სამართლებრივი ბუნდოვანებების აღმოსაფხვრელად, უსაფრთხოების ზომების გასაძლიერებლად და გამჭვირვალე, თანამშრომლობაზე დაფუძნებული მმართველობის ხელშესაწყობად. ეს გულისხმობს ინფრასტრუქტურის გაძლიერებას, საზღვაო მარშრუტების უსაფრთხოების უზრუნველყოფას და რეგიონული თანამშრომლობისთვის აუცილებელი პოლიტიკური ნების ჩამოყალიბებას. შავი ზღვისა და კასპიის რეგიონის მომავალი, რომელიც მჭიდროდ არის გადაჯაჭვული NSTC-ის წარმატებასთან, დამოკიდებულია იმაზე, შეძლებენ თუ არა მონაწილე სახელმწიფოები საკუთარი გეოპოლიტიკური მიზნების განხორციელებას საერთაშორისო სამართლის ჩარჩოებში. ამ პრინციპებისადმი ერთგულებას შეუძლია NSTC უბრალო სატრანსპორტო დერეფნიდან გადააქციოს რეგიონული მშვიდობის, სტაბილურობისა და ეკონომიკური წინსვლის მძლავრ პლატფორმად.

NSTC-ის ინტეგრაცია შავი ზღვისა და კასპიის რეგიონის არსებულ სამართლებრივ და უსაფრთხოების ჩარჩოებთან წარმოადგენს მნიშვნელოვან ნაბიჯს მდგრადი რეგიონული განვითარებისკენ. აღნიშნული პროცესი მკაფიოდ უსვამს ხაზს სამართლებრივი კოორდინაციის, გეოპოლიტიკური სტაბილურობისა და ეკონომიკური ურთიერთკავშირის გადამწყვეტ როლს ამ სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი რეგიონების უსაფრთხოების მომავალის ფორმირებაში.

Bibliography

1. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, Article 122, 123, 99-106.
2. The Montreux Convention of 1936, articles 2, 3, 9, 10, 18.
3. Treaty on Comprehensive Strategic Partnership between the Islamic Republic of Iran and the Russian Federation, Preamble, Articles 3, 5, and 8, 17 January 2025.
4. Basic Multilateral Agreement on International Transport for Development of the Europe-the Caucasus-Asia Corridor, September 8, 1998, Baku, Preamble. Articles 1, 3,4
5. Republic of Turkey, Closing Statement, Fourth Session of the Intergovernmental Conference for an International Legally Binding Instrument under the United Nations Convention on the Law of the Sea on the Conservation and Sustainable Use of Marine Biological Diversity of Areas Beyond National Jurisdiction, March 18, 2022, New York.
[https://www.un.org/bbnj/sites/www.un.org/bbnj/files/turkey - closing statement - bbnj_igc_iv.pdf](https://www.un.org/bbnj/sites/www.un.org/bbnj/files/turkey_-_closing_statement_-_bbnj_igc_iv.pdf).
6. Указ Президента РФ от 31 июля 2022 г. N 512 "Об утверждении Морской доктрины Российской Федерации", Москва, Кремль, 31 июля 2022 года, статья 56.3, 57, 58
7. «Соглашение О Международном Транспортном Коридоре 'Север - Юг'», 12 сентября 2000 г.
8. Конвенция о правовом статусе Каспийского моря, 2018, Актау, статья 5, 7, 14, 15, 17
9. Департамент экономического сотрудничества, МИД Российской Федерации, Евразийский транспортный коридор (проект ТРАСЕКА) (справочная информация), January 28, 2000. https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/economic_diplomacy/1745635/
10. Коммюнике пятого Каспийского саммита, https://www.akorda.kz/ru/events/astana_kazakhstan/astana_other_events/kommyunike-pyatogo-kaspiiskogo-sammita, [accessed July 5, 2024]. Ahmad Neshat Keliwaal, and Abdul Saboor Mubariz, North-South Transport Corridor: Opportunities, Challenges, and the Role of Afghanistan, Educational Administration: Theory and Practice, Vol. 30, No. 11, 2024, pp. 28-36.
11. Abilov, S., Mahmudlu, C., And Abdullayev, N., Contested Waters: Implications of the 2018 Convention on The Legal Status of The Caspian Sea and The Future of The Trans-Caspian Pipeline, Insight Turkey, Vol. 22, No. 4, 2020, 229-52.
12. Agayev, Z., Azerbaijan to Open Railway Planned as New Europe-China Corridor, Bloomberg, <https://www.bloomberg.com/politics/articles/2017-10-30/azerbaijan-to-open-railway-planned-as-new-europe-china-corridor>.
13. Azmi, S. N., Khan, K. H., and Koch, H., Assessing the Effect of INSTC on India's Trade with Eurasia: An Application of Gravity Model, Cogent Economics & Finance, Vol. 12, No. 1, 2024. 4-5
14. D'Souza, S. M., India, Iran, and the Taliban's Gamble on Chabahar, The Diplomat, May 28, 2024. <https://thediplomat.com/2024/05/india-iran-and-the-talibans-gamble-on->

- chabahar/#:~:text=India%20is%20trying%20to%20breathe,the%20Iranian%20port%20of%20Chabahar.
15. Hali, S. M., Tan, S., and Iqbal, S., One Belt and One Road: Impact on China-Pakistan Economic Corridor, Strategic Studies, Vol. 34/35, 2014, 147–64. <https://www.jstor.org/stable/48527479>
 16. Huseinov, R., and Nasibov, E., Azerbaijan Report: June 5, 2001, Radio Free Europe/Radio Liberty, <https://www.rferl.org/a/1340870.html>.
 17. Kardas, S., Revitalizing the International North-South Transport Corridor: Analyzing Geopolitical Realignments and the China Factor, Institute for Security and Development Policy, May 2022. <https://www.isdp.eu/publication/revitalizing-instc-analyzing-geopolitical-realignments-and-the-china-factor/>
 18. Keliwaal A.NAhmad Neshat Keliwaal, and Mubariz A.S Abdul Saboor Mubariz, North-South Transport Corridor: Opportunities, Challenges, and the Role of Afghanistan, Educational Administration: Theory and Practice, Vol. 30, No. 11, 2024, pp. 28–36.
 19. Khobragade, V., and NIM, A. K., International North-South Transport Corridor: Mapping Vulnerabilities and Possibilities for India, World Affairs: The Journal of International Issues, Vol. 26, No. 3, 2022, 40–41
 20. Koolae, E., and Hafezian, M. H., The Islamic Republic of Iran and the South Caucasus Republics, Iranian Studies, Vol. 43, No. 3, 2010, 491–409.
 21. Kraska, J., The Kerch Strait Incident: Law of the Sea or Law of Naval Warfare?, EJIL: Talk!, December 3, 2018. <https://www.ejiltalk.org/the-kerch-strait-incident-law-of-the-sea-or-law-of-naval-warfare>.
 22. Mongilio, H., USNI News, Turkey Closes Bosphorus, Dardanelles Straits to Warships, <https://news.usni.org/2022/02/28/turkey-closes-bosphorus-dardanelles-straits-to-warships>.
 23. Rai Vinod, India-Iran Agreement on Chabahar Port: Boost for Global Supply Chain, ISAS Briefs, National University of Singapore, 21 May 2024, <https://www.isas.nus.edu.sg/papers/india-iran-agreement-on-chabahar-port-boost-for-global-supply-chain>.
 24. Shonbayev, M., Caspian Oil and Regional Security, Connections, Vol. 2, No. 1, 2003, 9–14.
 25. Siradze, E., Occupied Maritime Space of Georgia - Current Reality and Search for Ways of Future Legal Regulation, Prospects of the Development of the Occupied Territories of Georgia in International Legal and Geopolitical Perspective, 17-18.
 26. Sukhankin, S., The New Russia-Iran Treaty: Implications for the South Caucasus Region, Caucasus Analytical Digest, February 21, 2025. <https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13848>.
 27. Encyclopedia Britannica, Black Sea, <https://www.britannica.com/place/Black-Sea>, [accessed June 27, 2024]
 28. Encyclopedia Britannica, Caspian Sea, <https://www.britannica.com/place/Caspian-Sea>.
 29. Green-BRI, Countries of the Belt and Road Initiative (BRI), <https://green-bri.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>

30. Винокуров, Е., Ахунбаев, А., Шашкенов, М., и Забоев, А., Международный транспортный коридор «Север – Юг»: создание транспортного каркаса Евразии (The International North–South Transport Corridor: Promoting Eurasia’s Intra- and Transcontinental Connectivity), Евразийский банк развития (ЕБР), 30 ноября 2021 г., 3-3