

ქვეშეთი-კობის მაგისტრალი - რუსული საფრთხე თუ სარგებელი საქართველოსთვის?

ick.ge/news/people/item/1037-kobi-gudauris-magistrali-rusuli-saprtxe-tu-sargebeli-saqartvelostvis



საზოგადოება

- ტექსტის ზომა

რუსეთის მიერ ქვეშეთი-კობის ჩქაროსნული მაგისტრალის სამხედრო დანიშნულებით გამოყენების გამოცხადება არ შეიძლება, თუმცა, სამხედრო საფრთხეზე მეტად, ეკონომიკური მიზნები და შედეგები საჭიროებს გათვლას. ასეთია უსაფრთხოების საკითხებში ქართველი ექსპერტების ნაწილის მოსაზრება.

უშიშროების საბჭოს მდივნის ყოფილი მოადგილე **ვანო მაჭავარიანი** ამბობს, რომ ქვეშეთი-კობის მაგისტრალი პირველ რიგში რუსეთისა და სომხეთის სტრატეგიულ და კომერციულ ინტერესებს პასუხობს და აზიის განვითარების ბანკში პროექტს სწორედ ეს სახელმწიფოები ლობიობდნენ.

„ეს პროექტი აუმაჯობესებს რუსეთისა და სომხეთის სავაჭრო თუ სამხედრო დანიშნულების სატრანსპორტო კომუნიკაციას. საკმაოდ დიდი სესხი კი საქართველომ უნდა აიღოს და ჩვენმა მოსახლეობამ შემდგომი 20 წლის განმავლობაში ის იხადოს ყოველგვარი დასაბუთების გარეშე, თუ რამდენად მომგებიანია პროექტი საქართველოსთვის. გარდა ამისა,

უცნობია, უსაფრთხოების რა მექანიზმებია გათვალისწინებული იმ ქვეყანასთან მიმართებაში, რომელსაც საქართველოზე თავდაუსხმელობის ხელშეკრულებაზე ხელი დღესაც არ აქვს მოწერილი, რომლის მიზანია, საქართველო სრულად დაიპყროს, ქვეყანა გახადოს ჩვეულებრივი დერეფანი მის მოკავშირეებთან და დააკარგინოს გეოპოლიტიკური ფუნქცია.

ამიტომ ნებისმიერი კომუნიკაცია, რომელიც შენდება ასეთი ქვეყნის მიმართულებით, აჩენს კითხვებს, თუ ვისთვის აკეთებს ამას დღევანდელი ხელისუფლება და რამდენად გამოდის ის სახელმწიფო ინტერესებიდან“, - უთხრა ვანო მაჭავარიანმა „მთის ამბებს“.

იგი ასევე ხაზს უსვამს, რომ საქართველოს ამჟამად სხვა უფრო მნიშვნელოვანი საკომუნიკაციო და ინფრასტრუქტურული საკითხები აქვს მოსაგვარებელი, ვიდრე ქვეშეთი-კობის მაგისტრალი.

„ჩნდება კითხვა - რამდენად საჩქარო და გადაუდებელია ეს პროექტი იმ პირობებში, როცა შავი ზღვის პორტებიდან საქართველოს დანარჩენ რეგიონებთან როგორც საავტომობილო, ისე სარკინიგზო კომუნიკაციებით დაკავშირების პრობლემა გვაქვს. ასევე, არასახარბიელო მდგომარეობაა აზერბაიჯანისა და სომხეთის მიმართულებებით.

რაჯ მთავარია - 21-ე საუკუნეში ყველაზე მნიშვნელოვანი გეოპოლიტიკური

რეგიონული პროექტი, როგორც არის ანაკლიის პორტი, ჩაშლის პირასა და დღევანდელი ხელისუფლება გვესაუბრება ქვეშეთი-კობის ძალიან ძვირადღირებულ პროექტზე.

რა თქმა უნდა, დღეს ეს პროექტი საქართველოსთვის უფრო მეტი სამხედრო და გეოპოლიტიკური რისკების შემცველია, ვიდრე კომერციულად, ეკონომიკურად თუ ფინანსურად მომგებიანი. მსგავსი გეოპოლიტიკური პროექტები ქვეყნის უსაფრთხოებიდან გამომდინარე, აუცილებლად ჩვენს მოკავშირეებთან - ევროპასთან და ამერიკის შეერთებულ შტატებთან ერთად უნდა დავამუშაოთ და შევათანხმოთ“, - მიაჩნია მაჭავარიანს.

საერთაშორისო ურთიერთობების სპეციალისტი გიორგი გობრონიძე უკვე არსებულ სამხედრო საფრთხეზე ამახვილებს ყურადღებას. ის აღნიშნავს, რომ დედაქალაქიდან 40 კილომეტრში დგას რუსული სამხედრო ძალა, რომელსაც თბილისამდე მოსასვლელად ქვეყნის მთავარი ავტობანის სახით მოკლე, მოწესრიგებული და ფართო გზა უკვე აქვს:

„ცხინვალის რეგიონში უკვე არის უდიდესი რუსული სამხედრო ობიექტები და იქ დაახლოებით 17 ათასამდე ჯარისკაცია განლაგებული.

რუსული სამხედრო ძალა საქართველოს ყველაზე მნიშვნელოვან სატრანსპორტო მაგისტრალთან - მთავარ ავტობანთან ახლოს, თბილისიდან 40 კილომეტრში დგას და ამაზე მოკლე, მოწესრიგებული და ფართო გზა თბილისში შემოსასვლელად, არა მგონია, რუსეთს ჰქონდეს ან გაუჩნდეს.

დედაქალაქი ისედაც არის სამხედრო რისკის ქვეშ. აღმოსავლეთ საქართველო ცხინვალის რეგიონში დისლოცირებული, დასავლეთ საქართველო კი აფხაზეთში მდგარი რუსული სამხედრო ბაზის დაფარვის ზონაშია. ეს უკვე არის დიდი პრობლემა და სამხედრო გამოწვევა, რომლის წინაშეც დგას ჩვენი ქვეყანა. ამდენად, შიში, რომ ქვეშეთი-კობის გზით რუსეთის არმიას მოკლე გზა ეხსნება თბილისის ასაღებად, გადაჭარბებულად მიმაჩნია“.

გობრონიძე აღნიშნავს, რომ ქვეშეთი-კობის პროექტში სამხედროზე მეტად ეკონომიკურ საფრთხეებზე უნდა გამახვილდეს ყურადღება. მისი თქმით, ახალი მაგისტრალი არის არამხოლოდ რუსეთ-საქართველოს, არამედ რუსეთისა და სომხეთის, რუსეთისა და ირანის დამაკავშირებელი გზა და შესაბამისად, უნდა დაისვას კითხვა - რამდენად აწყობს საქართველოს ქვეყანაში რუსულ-სომხურ-ირანული ღერძის გაძლიერება:

„ჩვენ უკვე კარგად დავინახეთ, რომ რუსეთი არ არის სანდო, საიმედო, კეთილსინდისიერი ეკონომიკური პარტნიორი. საქართველოს ხელისუფლებამ დაუშვა დიდი შეცდომა, როცა ქვეყანა, რომელიც გვებრძვის და გვეომემა, გადააქცია თითქმის მთავარ ეკონომიკურ პარტნიორად. ჩვენ ვნახეთ რუსეთის მიერ ფრენების აკრძალვა, ტურისტების რაოდენობის შემცირების მცდელობა, რამაც მთლიანობაში საქართველო დააყენა მნიშვნელოვანი ეკონომიკური რისკების წინაშე. ამიტომ საკითხი უნდა დავსვათ ასე: რაში სჭირდება საქართველოს დამატებითი ეკონომიკური ინტეგრაციის ბერკეტის გაჩენა რუსეთსა და საქართველოს შორის და რუსეთის ტრანსრეგიონული პროექტის მონაწილედ საქართველოს ქცევა? ეკონომიკურად რა სარგებელს და შედეგს გვაძლევს ეს ყველაფერი და რუსეთზე კიდევ უფრო მეტად დამოკიდებულს ხომ არ გაგვზნის? საგულისხმოა, რომ ჩრდილოეთ-სამხრეთის მიმართულებას ვაძლიერებთ იმ ფონზე, როცა კითხვის ნიშნის ქვეშაა, საერთოდ როგორ განხორციელდება ანაკლიის პორტის პროექტი“.

უსაფრთხოების საკითხების ექსპერტმა თეონა აქუბარდიამ კი არ გამორიცხა, რომ ახალი გზა რუსეთმა სახმედრო დანიშნულებით გამოიყენოს.

„ნებისმიერი გზა და ინფრასტრუქტურული პროექტი, შეიძლება გამოყენებული იყოს როგორც ტრანსპორტირებისთვის, ისე სამხედრო დანიშნულებით. ამდენად, ქვეშეთი-კობის ახალი გზაც შეიძლება, შეიცავდეს სამხედრო მიზნებით სარგებლობის საფრთხეს, მითუფრო, როდესაც გყავს ოკუპანტი მეზობელი, რომელსაც ხელი არ აუღია განზრახვაზე, საქართველო დააბრუნოს თავისი ვავლენის ორბიტაზე. კითხვის ნიშნები ყოველთვის იქნება, მაგრამ ამის სრული სიზუსტით განსაზღვრა, რა თქმა უნდა, შეუძლებელია და ვერ გამოვრიცხავთ იმას, რომ ამ ახალი გზით, შესაძლოა, რუსულმა ტანკებმა ისარგებლონ“, - განუცხადა „მთის ამბებს“ თეონა აქუბარდიამ.

მან ასევე აღნიშნა, რომ მნიშვნელოვანია, მსხვილი ინფრასტრუქტურული პროექტების შესახებ გადაწყვეტილებები უსაფრთხოების საკითხების გათვალისწინებით მიიღებოდეს:

„მთავარი პრობლემა არის ის, რომ არ ხდება ამ ყველაფრის განხილვა ეროვნული უსაფრთხოების პრიზმიდან. ქვეყანას არ აქვს საფრთხეების შეფასების დოკუმენტი, რომელიც უნდა მოიცავდეს არამხოლოდ სამხედრო კომპონენტს, არამედ ყველა მიმართულებას. სწორედ ასეთი დოკუმენტი უნდა შეიმუშაოს მთავრობამ და ამ დოკუმენტიდან გამომდინარე მიიღოს გადაწყვეტილებები ამა თუ იმ ინფრასტრუქტურულ პროექტზე, განსაზღვროს ეკონომიკური თუ უსაფრთხოების კუთხით მოსალოდნელი შედეგები და საფრთხეები“.

უშიშროების საბჭოს მდივნის ყოფილი მოადგილე ლევან ბოძაშვილი ასევე მიიჩნევს, რომ მსგავსი

მნიშვნელობის მაგისტრალზე და ინფრასტრუქტურულ პროექტებზე სახელმწიფომ გადაწყვეტილებები ყველა საფრთხის და შესაძლო შედეგის ანალიზის შემდეგ უნდა მიიღოს:

„ეს საკითხები უსაფრთხოების ახალშექმნილ საბჭოზე უნდა განიხილოს, მომზადდეს შესაბამისი საფრთხეების ანალიზი, მათ შორის გაითვალისწინოს ეკონომიკური საფრთხე და სარგებელი, რაც ეროვნული უსაფრთხოების მნიშვნელოვანი ნაწილია. შემდეგ კი ამ ანალიზის შესაბამისად მოხდეს გადაწყვეტილების მიღება. თუ ეს არ გაკეთებულა, ეს არის ძალიან ცუდი და უნდა გაკეთდეს აუცილებლად“.

რუსეთის მიერ ახალი გზის სამხედრო ტექნიკის შემოსაყვანად გამოყენებას კი ლევან ბოძაშვილი ნაკლებად სავარაუდოდ მიიჩნევს: „**რა თქმა უნდა, ვერ გამოვრიცხავთ, რომ რუსეთმა ეს გზა შეიძლება, ტანკების გადასადგილებლად გამოიყენოს, მაგრამ ამ აზრისგან შორს ვარ - თუ დასჭირდება, ავიაციასაც გამოიყენებს, როგორც ეს უკვე გააკეთა.** რუსეთთან ურთიერთობაში მთავარ პრობლემად მიმაჩნია ის, რომ რუსეთთან ომში საკუთარ თავთან ვაგებთ ომს - პრობლემები გვაქვს შიგნით და ნაცვლად იმისა, რომ გვქონდეს ერთიანი საბრძოლო პოზიცია, საზოგადოების დიდ ნაწილში ისევ დამთმობლური განწყობაა.“

ახალი მაგისტრალის შესახებ კვლევა ჩაატარა არასამთავრობო ორგანიზაციამ „**მწვანე ალტერნატივა**“. ორგანიზაციის შემუშავებულ დოკუმენტში სხვა ხასიათის საფრთხეებთან ერთად აღნიშნულია ადგილობრივი მოსახლეობის მოსაზრება, რომ გზა შეიცავს პოლიტიკურ რისკს, რადგან რუსეთიდან საქართველოს მიმართულებით მძიმე სამხედრო ტრანსპორტის გადაადგილება გააძვირდებოდა.

პროექტის განხორციელების შედეგად შესაძლო სამხედრო საფრთხეზე განაცხადა საქართველოს ყოფილმა პრეზიდენტმა **მიხეილ სააკაშვილმა**. სააკაშვილის აზრით, ქვეშეთი-კობის ავტობანის აშენების შემთხვევაში რუსეთს ეხსნება სამხედრო გზა თბილისის სწრაფი აღებისთვის.

„ეს არის ახალი როკის გვირაბი. 2008 წელს მე გავეცი გორიდან უკან დახვევის ბრძანება მას შემდეგ, რაც მივიღე ცნობა ლარსზე რუსული ჯავშანტექნიკის კონცენტრაციის. რომ არ დაგვეხია, ეს დაჯგუფება ზუსტად ისე მოაქცევდა ალყაში და ჩახოცავდა ჩვენს ჯარს, როგორც რუსებმა გააკეთეს მოგვიანებით უკრაინულ ილოვაისკში 2014 წელს. ავტობანის აშენების შემთხვევაში რუსეთს ეხსნება სამხედრო გზა თბილისის სწრაფი აღებისთვის. ეს 100 % პუტინის დაკვეთაა, რომელსაც ივანიშვილი ასრულებს და ტურიზმის განვითარება აქ არაფერ შუაშია“, – განაცხადა მიხეილ სააკაშვილმა.

2012 წელს კი, პრეზიდენტობის დროს, მიხეილ სააკაშვილი აპირებდა პროექტის განხორციელებას, რომელიც ჯერ კიდევ საბჭოთა კავშირის დროს იყო შემუშავებული და სამხედრო გზის მღვთა-კობის მონაკვეთზე გვირაბის მშენებლობას გულისხმობდა. „ახალი გვირაბის მშენებლობას, ალბათ, სამი წელიწადი დასჭირდება, მაგრამ მისი დასრულების შემდეგ ყაზბეგი თბილისის პატარა გარეუბანი გახდება. ეს იქნება საოცრება – თბილისზე მიბმული საოცრება“, – განაცხადა 2012 წლის აპრილში სააკაშვილმა ყაზბეგში სტუმრობისას. 9,5 კილომეტრის სიგრძის გვირაბი გუდაურის ყველაზე რთულ ამოსახვევად უნდა დაწყებულიყო და კობში დასრულებულიყო. პროექტის ღირებულება ცნობილი არ გამხდარა, თუმცა, 2012 წლის წლის ბიუჯეტში 10 მილიონი ლარი იყო გათვალისწინებული, საიდანაც 2 მილიონი ლარი სახელმწიფო ბიუჯეტიდან უნდა გამოყოფილიყო, 8 მილიონი ლარი კი „აზიის განვითარების ბანკის“ კრედიტი იყო. პროექტი „ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფნის საინვესტიციო ცენტრს“ უნდა განეხორციელებინა.

სამხედრო საფრთხის კონტექსტში ახალი პროექტის განხილვა და რუსეთის საზღვრის ხსენება არასწორ ინტერპრეტირებად შეაფასა საავტომობილო გზების დეპარტამენტის თავმჯდომარემ **ირაკლი ქარსელაძემ** და განაცხადა, რომ პროექტი რეგიონის და რეგიონის სტუმრების საჭიროებებს ემსახურება.

რით ასაბუთებს მთავრობა ქვეშეთი-კობის მაგისტრალის მშენებლობის აუცილებლობას

წლის ბოლომდე ქვეშეთი-კობის ჩქაროსნული მაგისტრალის მშენებლობის დაწყება პრემიერ-მინისტრმა მამუკა ბახტაძემ მიმდინარე კვირაში დააანონსა.

„ეს იქნება ერთ-ერთი ყველაზე გრძელი გვირაბის მქონე და ერთ-ერთი ყველაზე რთული საინჟინრო ნაგებობა ევროპაში“, – განაცხადა პრემიერმა.

პროექტი ახალი, ორზოლიანი, 23 კილომეტრი სიგრძის გზის და 15 მეტრის სიგანის 9 კმ-იანი გვირაბის მშენებლობას ითვალისწინებს. მშენებლობის დასრულების შემდეგ, 35 კმ-იანი გზა 12 კმ-ით შემცირდება. გზების დეპარტამენტის განცხადებით, ქვეშეთიდან კობში მოხვედრას, ერთი საათის ნაცვლად, 20 წუთი დასჭირდება.

სავტომობილო გზების დეპარტამენტი ახალი გზის უპირატესობებს უსვამს ხაზს: „არსებული გზა არ არის უსაფრთხო, გადატვირთული და ზვავსაშიშია. გამტარუნარიანობა არ შეესაბამება ტრანსპორტის ამჟამინდელი მოძრაობის მოცულობას. ზამთარში გზა ყოველწლიურად, სამუალოდ წელიწადში 44 დღით, იკეტება. სამგზავროდ საშიშია. ახალი გზა და ქვეშეთისა და კობის დამაკავშირებელი გვირაბი უზრუნველყოფს მზარდი სავტომობილო მოძრაობის უსაფრთხო გამავლობას მთელი წლის განმავლობაში.“

დეპარტამენტის თავმჯდომარის ირაკლი ქარსელაძის თქმით, ახალი გზა შესაბამისობაში იქნება 80 კმ/სთ სიჩქარის განმავლობის სტანდარტებთან და ხადის ხეობის მოსახლეობას მთელი წლის განმავლობაში სხვადასხვა სერვისით შეუფერხებლად სარგებლობის საშუალებას მისცემს: „ევროკავშირის სტანდარტით დაპროექტებული გვირაბი შეამცირებს ზვავის არსებობის რისკს ზვავსაშიშ ადგილებში. გზაზე გაიჭრება 5 გვირაბი, რომელთა მთლიანი სიგრძე დაახლოებით 11 კმ-ი იქნება. მათ შორის ყველაზე გრძელი გვირაბი 9 კმ-ის სიგრძისაა და ამიერკავკასიაში არსებულ გვირაბების შორის ყველაზე მასშტაბური იქნება. ხადის ხეობის სოფლები წელიწადში ოთხი თვის განმავლობაში ჭარბი თოვლიანობით გამოირჩევა და ხეობის მოსახლეობას ამ პერიოდში ან სოფლის დატოვება ან პირიქით, სოფლებში ჩარჩენა უწევთ. შემოვლითი გზა საშუალებას მისცემს ხადის ხეობის მოსახლეობას, შეუფერხებლად ისარგებლონ ყველა ეკონომიკური და სოციალური სერვისით მთელი წლის განმავლობაში. ქვეშეთი-კობის გზის მიმდებარე დასახლებები და ტურისტული ადგილები უსაფრთხო და საიმედო გზით ისარგებლებენ“.

პროექტის ღირებულება 558,6 მილიონი დოლარია. აზიის განვითარების ბანკმა სესხის სახით 415 მილიონი დოლარი უკვე გამოყო, ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკი პროექტს 60 მილიონი დოლარით დააფინანსებს, დანარჩენს, 83 მილიონ დოლარს კი საქართველოს მთავრობა უზრუნველყოფს.

ამ თემაზე:

[ქვეშეთი-კობის გზა - 9 კილომეტრიანი გვირაბით ჩამქრალ ვულკანურ ზონაში](#)

Mtisambebi.ge

„მთის ამბები“ დამოუკიდებელი საინფორმაციო ონლაინგამოცემაა. ვებგვერდს მართავს საინფორმაციო ცენტრების ქსელი.

