ირანში მიმდინარე ომის გავლენა სამხრეთ კავკასიის სატრანსპორტო დერეფნებზე

ლიკა ხუციბერიძე[1]

2025 წლის ივნისში ამერიკის შეერთებულმა შტატებმა და ისრაელმა ირანის ბირთვულ და სამხედრო ინფრასტრუქტურაზე სამხედრო იერიში მიიტანეს. აღნიშნული თავდასხმა ირანში ამჟამად მიმდინარე ომის საწყის ეტაპად იქცა - 2026 წლის თებერვალში აშშ-მა და ისრაელმა ირანს მეორედ, გაცილებით მასშტაბურად, შეუტიეს, რამაც ახლო აღმოსავლეთის რეგიონი ომის ეპიცენტრად აქცია. კონფლიქტის შედეგად ჰორმუზის სრუტის დაბლოკვამ და ჩრდილოეთ-სამხრეთის სატრანსპორტო დერეფნის შეფერხებამ დღის წესრიგში დააყენა ალტერნატიული ქსელების გააქტიურების საკითხი, რაშიც მნიშვნელოვანი როლი უჭირავს სამხრეთ კავკასიას. წინამდებარე სტატია აანალიზებს, თუ რა გავლენას ახდენს აშშ-ისრაელის ომი სამხრეთ კავკასიის სატრანსპორტო დერეფნებზე და რა პოზიცია უკავია საქართველოს მიმდინარე კრიზისში.

ირანში მიმდინარე ომის ქრონოლოგია

ამერიკის შეერთებული შტატებისა და ისრაელის მიერ ირანზე განხორციელებული სამხედრო იერიში, ბოლო ერთი წლის განმავლობაში, ირანზე მეორე მასშტაბურ თავდასხმას წარმოადგენს. პირველი იერიში, რომელიც 12-დღიანი ომის სახელითაა ცნობილი, გაგრძელდა 2025 წლის 13 ივნისიდან 24 ივნისამდე გაგრძელდა, რა დროსაც ისრაელმა ირანის სამხედრო და ბირთვული ინფრასტრუქტურა დაბომბა, რასაც მაღალი რანგის სამხედრო ლიდერები და ბირთვული მეცნიერები ემსხვერპლნენ. ირანის ბირთვული ინფრასტრუქტურა 22 ივნისს უკვე აშშ-მაც დაბომბა. ცეცხლის შეწყვეტაზე შეთანხმების მიღწევის რამდენიმედღიანი წარუმატებელი მცდელობების მიუხედავად, 24 ივნისი ომის დასრულების თარიღად დასახელდა.[2]

12-დღიანი ომის შემდეგ, ირანში ეკონომიკური სიტუაცია მკვეთრად გაუარესდა, რასაც კიდევ უფრო ამწვავებდა სექტემბერში თეირანზე დაწესებული საერთაშორისო სანქციები - 27 სექტემბერს გაერომ ირანის წინააღმდეგ ხელახლა დააწესა სანქციები, რაც განპირობებული იყო

[1] Gnomon Wise-ის მკვლევარი. E-mail: l.khutsiberidze@ug.edu.ge
[2] ლიკა ხუციბერიძე (ივლისი 16, 2025). ირანის ბირთვული პროგრამის განვითარებიდან „12-დღიან ომამდე“ - გამოწვევები ფართო რეგიონისთვის. Gnomon Wise. https://gnomonwise.org/ge/publications/analytics/276

ირანის მიერ ბირთვული ვალდებულებების მნიშვნელოვანი შეუსრულებლობით. ეკონომიკური მდგომარეობის გაუარესებამ 2025 წლის დეკემბერში ირანში მასშტაბური საზოგადოებრივი პროტესტი და ხალხმრავალი აქციები გამოიწვია. ისლამურმა რეჟიმმა პროტესტს სასტიკი მეთოდებით უპასუხა, რამაც 30 000-მდე ადამიანი შეიწირა. აღნიშნული ქმედებების პარალელურად, აშშ კვლავ მაქსიმალურ ზეწოლას ახდენდა ირანზე, რათა ბირთვულ პროგრამებთან დაკავშირებით სასურველი შეთანხმებისთვის მიეღწია. მცდელობების მიუხედავად, 2026 წლის თებერვალში კიდევ ერთხელ ჩავარდა მოლაპარაკებების რაიმე ხელშესახები შედეგით დასრულების შესაძლებლობა. 2026 წლის 28 თებერვალს აშშ-მა და ისრაელმა ირანზე ერთობლივი შეტევა განახორციელეს, რასაც ირანის უზენაესი ლიდერის, აიათოლა ალი ხამენეისა და ისლამური რევოლუციის გუშაგთა კორპუსის (IRGC) მაღალი რანგის რამდენიმე ლიდერი ემსხვერპლა. საპასუხოდ ირანი თავს დაესხა ისრაელს და აშშ-ის სამხედრო ინფრასტრუქტურას სპარსეთის ყურის ქვეყნებში, რამაც ომის საზღვრები მთელ რეგიონზე გააფართოვა. ომის დაწყებიდან მეხუთე კვირის თავზე, კვლავ არ არსებობს ცეცხლის შეწყვეტის შეთანხმება, კონფლიქტის მასშტაბები კი კიდევ უფრო ფართოვდება, რასაც მნიშვნელოვანი გავლენა აქვს მეზობელ რეგიონებზე, მათ შორის, სამხრეთ კავკასიაზეც.

5 მარტს ნახიჩევანის აეროპორტზე ირანული დრონების შეტევა იმის სიგნალი იყო, რომ ომი სამხრეთ კავკასიას არა - ირიბად, არამედ პირდაპირაც შეეხო. მიუხედავად ირანული მხარის უარყოფისა, რომ ისინი აეროპორტზე დარტყმაში არ მონაწილეობდნენ, აზერბაიჯანმა მკაცრად დაგმო აღნიშნული ინციდენტი და ირანთან საზღვარზე რამდენიმედღიანი შეზღუდვა დააწესა. გარდა ამისა, აზერბაიჯანმა განაცხადა, რომ მათ აღკვეთეს IRGC-ის მიერ დაგეგმილი საბოტაჟის მცდელობები სამხრეთ კავკასიის მთავარ - ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის - ნავთობსადენზე, ისრაელის საელჩოსა და აზერბაიჯანში ებრაულ თემზე.

ირანში მიმდინარე ომის გავლენა სამხრეთ კავკასიის სატრანზიტო დერეფნებზე

მეზობელ რეგიონში მიმდინარე ომის პირდაპირი გავლენა სამხრეთ კავკასიაში ყველაზე მკაფიოდ აისახა სატრანზიტო დერეფნების გამტარიანობაზე.სატრანსპორტო გზა, რომელიც ირანიდან სპარსეთის ყურემდე ჰორმუზის სრუტეზე გადიოდა, ომის დაწყების დღიდანვე სრულად დაიბლოკა. მსოფლიო ნავთობისა და თხევადი ბუნებრივი აირის 20%-ის ტრანსპორტირება ჰორმუზის სრუტის გავლით ხდება. ომის დაწყების შემდეგ კი სრუტეზე ტვირთბრუნვა საგრძნობლად დაეცა. ამასთან, შეფერხებების წინაშე აღმოჩნდა საერთაშორისო

ჩრდილოეთ-სამხრეთის სატრანსპორტო დერეფანი (INSTC), რომლის ნაწილიც ირანზე გადიოდა (იხ. სურათი).

წყარო: The Coordinating Council of the Republic of Azerbaijan on Transit Freight[3]

INSTC დერეფნის შეზღუდვამ დატვირთვა გადაიტანა ე.წ. შუა დერეფანზე, რომელიც აღმოსავლეთ-დასავლეთს სამხრეთ კავკასიის გავლით აკავშირებს (იხ. სურათი).

[3] The Coordinating Council of the Republic of Azerbaijan on Transit Freight. https://transit.gov.az/en/corridors/north-south-corridor

წყარო: პუბლიკა[4]

აღნიშნულ მარშრუტზე დატვირთვა უკრაინაში ომის დაწყებიდან მკვეთრად გაიზარდა და ამჟამინდელი მატებაც მოულოდნელი არ ყოფილა, თუმცა ახლო აღმოსავლეთში მიმდინარე ომმა გამტარობის მაჩვენებელი კიდევ უფრო გაზარდა - მარტის პირველ კვირაში ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზაზე დატვირთვა 35%-ით გაიზარდა, რამაც სასაზღვრო პუნქტებთან მატარებელთა კილომეტრიანი რიგები გამოიწვია. კონტეინერების ტრანსპორტირება კი, გასულ წელთან შედარებით, შუა დერეფანში 450-500%-ით გაიზარდა.[5] ერევნის რეგიონული კვლევების ცენტრის დირექტორის, რიჩარდ გირაგოსიანის, თანახმად, სამხრეთ კავკასიის რეგიონისთვის ახლო აღმოსავლეთში მიმდინარე კრიზისი შესაძლებლობების ფანჯარაა, რადგან შუა დერეფანი, ვაჭრობისა და ტრანსპორტირების მხრივ, ერთადერთი სანდო მარშრუტია.

ირანში მიმდინარე ომის გავლენა TRIPP-ზე

რეგიონში მიმდინარე ომის TRIPP-ზე (ტრამპის მარშრუტი საერთაშორისო მშვიდობისა და კეთილდღეობისათვის) გავლენის ცალსახად შეფასება რთულია. აღნიშნული მარშრუტი სომხეთ-აზერბაიჯანის სამშვიდობო შეთანხმების მთავარი კომპონენტია. მის განხორციელებაში ნებისმიერი შეფერხება ან ტრამპის ადმინისტრაციის ინტერესის დაკარგვა სერიოზულ საფრთხეს მიაყენებს მხარეებს შორის სამშვიდობო პროცესების წინსვლას. ომის

[4] ალექსანდრე ქეშელაშვილი (მარტი 20, 2023).შუა დერეფანი | საქართველოს პერსპექტივა და გამოწვევები. https://publika.ge/article/shua-derefani-saqartvelos-perspeqtiva-da-gamowvevebi/

[5] The Caspian Post (March 10, 2026). Middle Corridor Faces New Crisis: Key Challenges Ahead. https://caspianpost.com/analytics/middle-corridor-faces-new-crisis-key-challenges-ahead

მიმდინარეობისას კი აღნიშნული რისკი რეალურია. TRIPP-ის ერთ-ერთი თავდაპირველი დანიშნულება იყო აშშ-ისთვის ირანის საზღვრების სიახლოვეს გავლენის განმტკიცება და ირანის გამორიცხვა ცენტრალური აზიის ევროპასთან დამაკავშირებელი საგზაო ქსელებიდან.

თეირანი სამხრეთ კავკასიაში ე.წ. „ზანგეზურის დერეფნის“ ვერსიასაც ეწინააღმდეგებოდა, იმის შიშით, რომ სომხეთი სამხრეთ საზღვრზე კონტროლს დაკარგავდა. ასევე ირანი მიიჩნევდა, რომ მოვლენათა ამგვარი განვითარება ირანს აზია-ევროპის დამაკავშირებელი სატრანსპორტო ქსელის მიღმა დატოვებდა, რადგან აზერბაიჯანი თავის დასავლეთ რეგიონებთან დაკავშირებას ირანზე გავლის გარეშე მოახერხებდა. 2025 წლის 25 მარტს ირანის საგარეო საქმეთა მინისტრმა აბას არაღჩიმ, ერევანში ვიზიტისას, კიდევ ერთხელ ხაზი გაუსვა, რომ ირანი ეწინააღმდეგება იმ დერეფნის გახსნას, რომელმაც შესაძლოა სომხეთთან პირდაპირი სატრანსპორტო კავშირი შეუწყვიტოს. 2025 წლის 8 აგვისტოს შემდეგ კი, როდესაც ცნობილი გახდა, რომ რეგიონში აშშ ჩაერთვებოდა, ირანის საგარეო საქმეთა მინისტრმა აღნიშნა, რომ „საკომუნიკაციო ქსელების შექმნა მოემსახურება რეგიონის ქვეყნების უსაფრთხოებასა და ეკონომიკურ განვითარებას, როდესაც ეს მოხდება საერთო ინტერესების ფარგლებში, რეგიონის ქვეყნების ეროვნული სუვერენიტეტისა და ტერიტორიული მთლიანობის პატივისცემით და უცხო ჩარევის გარეშე.“ აბას მუსავიმ, ირანის ყოფილმა ელჩმა ბაქოში და პრეზიდენტის სპიკერის მოადგილემ, ტრამპის პირდაპირი ჩართულობა აზერბაიჯანსა და სომხეთს შორის ურთიერთობების საკითხში, „საინტერესოდ, შეურაცხმყოფლად და საშიშად“ შეაფასა.[6]

ათეული წლების განმავლობაში, აზერბაიჯანი ნახიჩევანთან კავშირისათვის იყენებდა ირანის ჩრდილოეთ ნაწილით გამავალ „არასის დერეფანს". 2025 წლის 9 აგვისტოს, ვაშინგტონში TRIPP-ზე შეთანხმებიდან ერთ დღეში, ირანის უზენაესი ლიდერის მრჩეველმა ალი აკბარ ველაიათიმ განაცხადა, რომ რუსეთთან ერთად თუ მის გარეშე, თეირანი დაბლოკავს სამხრეთ კავკასიაში აშშ-ის მხარდაჭერით შექმნილ ტრანზიტულ დერეფანს. მისი თქმით, აღნიშნული დერეფანი „შეცვლის რეგიონის გეოპოლიტიკას, გადახაზავს საზღვრებს და გამოიწვევს სომხეთის დაშლას“.

ირანის პოზიციების მიმოხილვიდან გამომდინარე, გასაგებია, რომ ის TRIPP-ის განხორციელების წინააღმდეგი იყო ომის დაწყებამდეც. იმის ასახსნელად, თუ რა გავლენას იქონიებს მიმდინარე ომი და მისი შედეგები მარშრუტის მომავალზე, საჭიროა რამდენიმე სცენარის განხილვა.

[6] ხუციბერიძე, ლ. (19 დეკემბერი, 2025). სომხეთ-აზერბაიჯანის სამშვიდობო შეთანხმება: დაბრკოლებები და პერსპექტივები - (ნაწილი II). *კვლევითი ინსტიტუტი Gnomon Wise*. ხელმისაწვდომია: https://gnomonwise.org/ge/publications/analytics/298

- თუ აშშ და ისრაელი ირანში რეჟიმს შეცვლიან და მასზე თავიანთ გავლენას გაავრცელებენ, თეირანი მარშრუტის მოწინააღმდეგე ფაქტორებიდან გამოირიცხება. თუმცა შემდეგ კითხვის ნიშნის ქვეშ დადგება TRIPP-ის საჭიროების საკითხი. რამდენად მომგებიანი იქნება აშშ-ისთვის რთული, 50-კილომეტრიანი ინფრასტრუქტურის მოწყობა სიუნიქის მთიანი რეგიონის გავლით მაშინ, როდესაც ირანის სატრანსპორტო გზების სრულად ათვისება შეეძლება. თუმცა ეს არგუმენტი ნაკლებად რეალისტურ სცენარს ეფუძნება - ირანში სტაბილური პროდასავლური რეჟიმის დამყარება ჯერჯერობით ნაკლებ მოსალოდნელია. ის ასევე უგულებელყოფს იმ მოცემულობას, რომ ტრანზიტული ინფრასტრუქტურა არა მხოლოდ ეკონომიკური მნიშვნელობის, არამედ გეოპოლიტიკური დივერსიფიკაციის ინსტრუმენტიცაა. სიუნიქის დერეფანი შეიძლება ინფრასტრუქტურულად რთული პროექტი იყოს, მაგრამ ის რეგიონში სტაბილური მშვიდობის საწინდარია და ზრდის სამხრეთ კავკასიაში ამერიკული ძალების ყოფნის შესაძლებლობას, რაც აშშ-ისთვის სტრატეგიულად უფრო მნიშვნელოვანი იქნება.

- თუ აშშ და ისრაელი ირანის წინააღმდეგ ომს რეჟიმის შეცვლით ვერ დაასრულებენ, თეირანი კვლავ შეეწინააღმდეგება თავის ჩრდილოეთ საზღვრებთან პროამერიკული დერეფნის არსებობას, რაც შემაფერხებელი ფაქტორი იქნება TRIPP-ის განხორციელებისთვის. თუმცა საინტერესოა იმის განხილვა, თუ რა რეალური ბერკეტები გააჩნია ირანს TRIPP-ის წინააღმდეგ. პირველ რიგში, თეირანს სიუნიქის რეგიონში დესტაბილიზაციის გამოწვევა შეუძლია, რაც დერეფანს ინვესტორებისთვის არასანდოდ აქცევს. ის, რომ ირანი სამხრეთ კავკასიაში დესტაბილიზაციას შეეცადა, გამოჩნდა აზერბაიჯანის განცხადებით, რომ მათ მთავარ ნავთობსადენზე IRGC-ის საბოტაჟის მცდელობა აღკვეთეს. ამასთან, ირანს შეუძლია სომხეთთან დადებული შეთანხმება „გაზი ელექტროენერგიის სანაცვლოდ“ დაარღვიოს, რაც ერევნის ენერგოუსაფრთხოებას მოწყვლადს გახდის. 2025 წლის ივლისში, საერთაშირისო რესპუბლიკური ინსტიტუტის (IRI) კვლევის თანახმად, სომხეთში გამოკითხული მოსახლეობის 53% ირანს ყველაზე მნიშვნელოვან პოლიტიკურ პარტნიორად ასახელებდა.[7] აღიშნული მაჩვენებელი იმაზე მიანიშნებს, რომ ირანს ერევანზე გავლენის მოხდენის ძლიერი ბერკეტები აქვს.

[7] Radio Liberty (July 22, 2025). Iran Rated Armenia's Top 'Partner'. https://www.azatutyun.am/a/33481093.html

- მესამე სცენარის მიხედვით, რეგიონში არასტაბილურობა შენარჩუნდება და ომი, სერიოზული ცვლილებების გარეშე, კვლავ გაგრძელდება. ამ შემთხვევაში TRIPP-ი რეგიონთან სიახლოვის გამო შესაძლოა სრულად უსაფრთხო დერეფნად არ იყოს განხილული, მაგრამ, როგორც ზემოთ აღინიშნა, ირანზე გამავალ სატრანსპორტო დერეფნებთან შედარებით, გაცილებით უსაფრთხო და მომგებიანი იქნება. შესაბამისად, TRIPP-ში, როგორც ალტერნატიულ დერეფანში, ინვესტირება უფრო მიმზიდველი გახდება.

სომხეთის საგარეო საქმეთა მინისტრის, არარატ მირზოიანის, 2026 წლის მარტის განცხადებით, დისკუსიები TRIPP-თან დაკავშირებით არ შემცირებულა. თუმცა, მისივე თქმით, არ იცის რამდენად რეალისტურია მოლოდინი წლის მეორე ნახევრიდან მარშრუტის მშენებლობის დაწყების შესახებ. ირანში მიმდინარე ომი TRIPP-ის პროექტისთვის ორაზროვან მოცემულობას ქმნის, სადაც გეოპოლიტიკური რისკები და სტრატეგიული შესაძლებლობები ერთმანეთს კვეთს. ერთი მხრივ, ამ დერეფნის მიმართ თეირანის მკვეთრი წინააღმდეგობა, რომელიც სომხეთზე გავლენის დაკარგვისა და რეგიონული იზოლაციის შიშითაა განპირობებული, შესაძლოა პირდაპირ საბოტაჟსა თუ ენერგეტიკულ შანტაჟში გადაიზარდოს, რაც პროექტს ინვესტორებისთვის არამიმზიდველად აქცევს. მეორე მხრივ, ომის შედეგად ირანში რეჟიმის შესაძლო ცვლამ შეიძლება საერთოდ გააუფასუროს TRIPP-ის, როგორც ალტერნატიული გზის, საჭიროება, თუკი აშშ-ისთვის ირანის ტერიტორიაზე არსებული უფრო მარტივი ინფრასტრუქტურა გახდება ხელმისაწვდომი. თუმცა, იმის გათვალისწინებით, რომ ეს დერეფანი მხოლოდ ეკონომიკური მარშრუტი არ არის და სამხრეთ კავკასიაში ამერიკული გავლენის განმტკიცების ინსტრუმენტს წარმოადგენს, რეგიონული არასტაბილურობა მის სტრატეგიულ მიმზიდველობას მაინც ვერ გადაფარავს, მიუხედავად იმისა, რომ უშუალოდ მშენებლობის დაწყების ვადები კითხვის ნიშნის ქვეშ აღმოჩნდება.

საქართველოს სატრანზიტო ღირებულების ზრდა: პასიური მოგება

ირანის დესტაბილიზაცია და მასზე გამავალი მარშრუტების შეფერხება ავტომატურად ზრდის ირანის გვერდის ავლით მოქმედი დერეფნების მნიშვნელობას. საქართველოს ეკონომიკა, პირდაპირი ვაჭრობის მხრივ, ირანზე ნაკლებად არის დამოკიდებული, თუმცა მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს ენერგიის ფასებისა და სატრანზიტო მარშრუტების ცვლილებებზე. ირანისა და სპარსეთის ყურის ქვეყნების საჰაერო სივრცის დახურვის შედეგად, საქართველოს ცა ევროპა-

აზიის მარშრუტებისთვის ერთ-ერთ ყველაზე დატვირთულ სატრანზიტო სივრცედ იქცა. თუმცა აღნიშნული ვითარება საქართველოსთვის უფრო პასიური მოგებაა, ვიდრე მისი აქტიურობით მიღებული სარგებელი.

ერთ-ერთი ყველაზე პრობლემური ტენდენციაა საქართველოს ფაქტობრივი გამორიცხვა სატრანზიტო დერეფნების საკითხებზე მიმდინარე რეგიონული დიალოგებიდან. ამ ტენდენციის ყველაზე აშკარა ილუსტრაცია იყო აშშ-ის ვიცე-პრეზიდენტის ჯეი დი ვენსის ვიზიტი სომხეთსა და აზერბაიჯანში, რადგან მისი ინტერესის ობიექტში საქართველო ვერ მოხვდა. ასევე, 2026 წლის დავოსის სამიტზე აზერბაიჯანის პრეზიდენტმა ილჰამ ალიევმა განაცხადა, რომ „მალე სომხეთსა და აზერბაიჯანს შორის სატვირთო ნაკადები, საქართველოს გვერდის ავლით, პირდაპირ მარშრუტს დაადგება“. რეგიონული პოლიტიკისა და თვითმმართველობის კომიტეტის თავმჯდომარის, ირაკლი ქადაგიშვილის, განცხადებით, საქართველო არანაირ ფუნქციას არ დაკარგავს და ამით „ქვეყანა არ დაიქცევა“. რაც ყველაზე მთავარია, საქართველო 2026 წლის დავოსის ეკონომიკურ სამიტზე წარმოდგენილი საერთოდ არ ყოფილა.

აღნიშნული ორ პრობლემა მიუთითებს დიპლომატიური აქტიურობის ნაკლებობასა და სტრატეგიული ხედვის დეფიციტზე. როგორც უკვე ითქვა, ირანში მიმდინარე ომმა სატრანსპორტო დერეფნების დატვირთვა ახლო აღმოსავლეთიდან შუა დერეფნისკენ მიმართა, ხოლო ამას საქართველო მოუმზადებელი შეხვდა. ირანში დაწყებული ომის შემდეგ, საქართველოსთვის ერთ-ერთ უმნიშვნელოვანეს სტრატეგიულ ამოცანას წარმოადგენდა გაცილებით მეტი ტვირთის მიღება. ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის განვითარების შეჩერება კი პირდაპირ აისახა საქართველოს ინფრასტრუქტურულ მზაობაზე. ის, რომ ანაკლიის პორტის მშენებლობა მთავრობის პრიორიტეტი აღარაა, კიდევ ერთხელ დადასტურდა 2026 წლის ბიუჯეტის პროექტის წარდგენისას, რომლის მიხედვითაც, პორტისთვის საჭირო ინფრასტრუქტურის მშენებლობისთვის გათვალისწინებული ასიგნება, გასულ და მიმდინარე წელს გამოყოფილი სახსრებისა და 2026 წელს არსებული საჭიროების გათვალისწინებით, ბიუჯეტის პროექტის პირველად ვარიანტთან შედარებით, 100 მილიონი ლარით შემცირდა.

მნიშვნელოვანია იმის ხაზგასმა, რომ მიმდინარე ვითარება დროებითია. საქართველოს წინაშე დგას კლასიკური შესაძლებლობების ფანჯრის პრობლემა. მთავარი გამოწვევა მდგომარეობს იმაში, შეძლებს, თუ - არა საქართველო ამ დროებითი უპირატესობის გარდაქმნას გრძელვადიან სტრატეგიულ პოზიციად. შედეგად, თუ საქართველო არ იმოქმედებს პროაქტიულად - ინფრასტრუქტურული ინვესტიციებით, დიპლომატიური ჩართულობითა და სტრატეგიული ხედვით - მიმდინარე კრიზისი დარჩება მხოლოდ დაკარგულ შესაძლებლობად.

ბოლოს, აღსანიშნავია 2026 წლის 30 მარტს პრემიერ-მინისტრ ირაკლი კობახიძისა და აშშ-ის სახელმწიფო მდივანის, მარკო რუბიოს, სატელეფონო საუბარი. კობახიძის თანახმად, მხარეებმა ხაზი გაუსვეს პარტნიორობის განახლებისა და საქართველოს, როგორც სამხრეთ კავკასიაში ძლიერი პარტნიორის, როლის გაძლიერების მნიშვნელობას. ასევე დაადასტურეს ერთგულება რეგიონული სტაბილურობისა და დაკავშირებადობის ხელშწყობის მიმართ. აღნიშნული განცხადებიდან ერთ დღეში, ირანის ელჩმა საქართველოში ალი მოჯანმა Facebook-ზე პოსტი გამოაქვეყნა, რომლის თანახმადაც, „არცერთი ქვეყანა არ არის დაცული რეგიონული კრიზისის შედეგებისგან... ისინი, ვინც გუშინ დონალდ ტრამპს მხარი აუბა, დღეს იძულებულნი არიან, ამ ნაბიჯის ფასი გადაიხადონ“. ჯერჯერობით უცნობია, უკავშირდება, თუ - არა ელჩის ეს განცხადება აშშ-ის სახელმწიფო დეპარტამენტის მიერ 30 მარტს გავრცელებულ ინფორმაციას, რომლის თანახმადაც, სახელმწიფო მდივანმა მარკო რუბიომ საქართველოს პრემიერ-მინისტრ ირაკლი კობახიძესთან სატელეფონო საუბარი გამართა. თუმცა ფაქტია, რომ ომის დაწყების შემდეგ ირანი მის სიახლოვეს გამავალ სატრანსპორტო დერეფნებს და ამერიკის მოკავშირე ქვეყნების კრიტიკულ ინფრასტრუქტურას მიზანში იღებს, ან შემდეგომი დარტყმებით ემუქრება.

მიუხედავად იმისა, რომ ჯერჯერობით შეუძლებელია იმის შეფასება, თუ რა მასშტაბისა და მნიშვნელობის საუბარი გაიმართა კობახიძესა და მარკო რუბიოს შორის და გაურკვეველია, იგულისხმა, თუ - არა საქართველო ირანის ელჩმა თავის განცხადებაში, აშკარაა, რომ საქართველოს მთავრობას თანმიმდევრული საგარეო პოლიტიკა არ გააჩნია, რამაც ჩიხში შეიყვანა ქვეყნის სამომავლო პერსპექტივები, სამხრეთ კავკასიაში დაკავშირებადობის თვალსაზრისით.

***

ირანში მიმდინარე ფართომასშტაბიანი კონფლიქტი გეოპოლიტიკური არჩევანის წინაშე აყენებს სამხრეთ კავკასიას, სადაც ტრადიციული სატრანზიტო გზების ჩაკეტვა შუა დერეფნისა და TRIPP-ის პროექტის მნიშვნელობას განსაკუთრებულად ზრდის. თუმცა, როგორც ანალიზმა აჩვენა, რეგიონის ქვეყნებისთვის ეს ვითარება არა მხოლოდ შესაძლებლობა, არამედ რისკების წყაროცაა: ირანის მიერ პირდაპირი საბოტაჟის მუქარა და დიპლომატიური შანტაჟი მიანიშნებს, რომ ნებისმიერი ახალი ინფრასტრუქტურა, უსაფრთხოების მყარი გარანტიების გარეშე, მოწყვლადი დარჩება. ამ კონტექსტში, საქართველოს პოზიცია ყველაზე წინააღმდეგობრივია: ქვეყანა იღებს ე.წ. „პასიურ მოგებას“ საჰაერო და სახმელეთო ნაკადების ზრდით, თუმცა ანაკლიის პორტის მსგავსი სტრატეგიული პროექტების შეფერხება და რეგიონული დიალოგებიდან ფაქტობრივი დისტანცირება აჩენს საფრთხეს, რომ მიმდინარე კრიზისი,

გრძელვადიანი უპირატესობის ნაცვლად, მორიგ დაკარგულ შესაძლებლობად იქცეს. საბოლოო ჯამში, სამხრეთ კავკასიის სატრანზიტო მომავალი დამოკიდებული იქნება იმაზე, რამდენად მოახერხებენ რეგიონის აქტორები და პირველ რიგში, საქართველო, თანმიმდევრული საგარეო პოლიტიკითა და პროაქტიული ინფრასტრუქტურული მზაობით უპასუხონ ირანის დესტაბილიზაციით გამოწვეულ ახალ გეოპოლიტიკურ რეალობას.