

ტრანსპორტის გეოგრაფია, როგორც სამშვიდობო ინფრასტრუქტურა?!

გეოგრაფიის უპირველესი კანონის მიხედვით, „ყველაფერი ერთმანეთთანაა დაკავშირებული, მაგრამ ახლოს მდებარე საგნებს შორის მეტი კავშირი არსებობს“ (Tobler, 1970) (Gogsadze 2022). აღნიშნული პრინციპი ეხმიანება მშვიდობისა და კონფლიქტების სივრცით დინამიკას: სიახლოვე აძლიერებს ურთიერთობებს, დამოკიდებულებებსა და კონტაქტების ინტენსივობას. მშვიდობის და კონფლიქტების შესწავლის სფეროს მკვლევრები ხაზს უვსამენ, რომ ძალადობა თუ თანამშრომლობა შემთხვევით არაა განაწილებული, არამედ გროვდება კონკრეტულ გეოგრაფიულ სივრცეებში (Buhaug & Gleditsch, 2008). სიახლოვე ქმნის ურთიერთქმედების შესაძლებლობებს, მაგრამ ასევე ქმნის დამაბულობის კერებს. როგორც იოჰან გალტუნგი (1969) აღნიშნავს, სოციალური სისტემები, მათ შორის კონფლიქტის სისტემებიც, არის ურთიერთქმედებათა სტრუქტურები, რომლებიც ბუნებრივად არის სივრცითი. ახლო კავშირში მცხოვრები საზოგადოებები ავითარებენ ეკონომიკურ, კულტურულ და პოლიტიკურ ურთიერთობათა მჭიდრო ქსელებს; ეს კავშირები შეიძლება ემსახურობდეს თანამშრომლობას, მაგრამ დამაბულობის შემთხვევაში ესკალაციის არხებად იქცეს.

ტოპლერის ლოგიკა გვეხმარება ავხსნათ, რატომ ჩნდება ძალადობა ხშირად საზღვრისპირა ზონებში, ეთნიკურად შერეულ ტერიტორიებზე ან სადავო არეალებში, სადაც ჯგუფები ყველაზე ინტენსიურად ურთიერთობენ. კალივასის (2006) კვლევები აჩვენებს, რომ კონფლიქტი ძლიერ ლოკალიზებული ფენომენია: რაც უფრო ახლოს ცხოვრობენ ჯგუფები, მით უფრო მაღალია როგორც თანამშრომლობის, ასევე კონფრონტაციის ალბათობა. ინტერაქციამ, რომელიც მეზობელ ჯგუფებს ერთმანეთთან აკავშირებს, შეიძლება კონფლიქტი გამოიწვიოს როცა წარმოიქმნება უთანხმოება და ურთიერთკონკურენტული პრეტენზიები. გაზიარებული ინფრასტრუქტურა — გზები, ბაზრები, წყლის რესურსები და სხვა — ხდება სივრცე, სადაც როგორც თანამშრომლობა, ასევე კონფლიქტი რეალიზდება. ამ მხრივ, სივრცითი სიახლოვე ამაღლებს როგორც მშვიდობიანი კონტაქტის, ასევე ძალადობის ესკალაციის რისკს. სივრცეები, სადაც პოლიტიკური და ტერიტორიული წესრიგი ბუნდოვანი ან შეუთანხმებელია, წარმოადგენენ ელასტიურ გარემოს, სადაც სიახლოვე შესაძლოა მშვიდობიან კავშირებსაც ემსახურობდეს და დამაბულობის წყაროდ გახდეს — უკიდურესად დამოკიდებულია იმაზე, თუ როგორ არის ორგანიზებული გადაადგილება და ხელმისაწვდომობა.

ტრანსპორტის გეოგრაფია გვთავაზობს ანალიტიკურ ჩარჩოს, რომელიც საშუალებას გვაძლევს გავიგოთ, თუ როგორ გარდაქმნის გადაადგილება სივრცით კავშირებს. ჰერსტი (1973) მიიჩნევს, რომ ტრანსპორტი წარმოადგენს დისტანციებს შორის ურთიერთობებს და ამ ურთიერთობებით ხდება სივრცის დიფერენცია. მოძრაობის არქონის შემთხვევაში ტერიტორიები იზოლირდება; მოძრაობის არსებობისას კი ისინი ფართო სოციალურ და ეკონომიკურ სისტემებში

ინტეგრირდება. როდრიგი (2018) ტრანსპორტს განიხილავს, როგორც ინფრასტრუქტურულ ქსელს, რომელიც განსაზღვრავს ადამიანთა, რესურსებისა და ინფორმაციის ნაკადების მიმართულებებს.

კონფლიქტის კვლევის პერსპექტივიდან, სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა კრიტიკულ მნიშვნელობას იძენს. გზები, უღელტეხილები და გზაჯვარედინები შეიძლება გახდეს ძალადობის გავრცელების არხები, სამხედრო ან სეპარატისტული ძალების გადაადგილების საშუალება, ან სამიზნე, რომლის კონტროლიც პოლიტიკურ უპირატესობას ქმნის (Weidmann, 2009). როდესაც ინფრასტრუქტურა ფუნქციონირებს, ის ქმნის ურთიერთდამოკიდებულებას, ხელს უწყობს დიალოგს, ვაჭრობას, საერთო საარსებო რესურსების განვითარებას. ხოლო როცა იგი ნადგურდება ან მილიტარიზდება, სიახლოვე საფრთხედ გარდაქმნება, რაც ხელს უწყობს სეგრეგაციასა და უნდობლობის გაღრმავებას. ამავე დროს, სწორედ გზები, სატრანსპორტო მარშრუტები, ბაზრები და სამეზობლო გადაადგილებები ქმნის მშვიდობიანი თანაცხოვრების სივრცეებს, სადაც ადამიანთა ყოველდღიური ურთიერთობა ნდობას აღადგენს. გალტუნგის (1969) სტრუქტურული ძალადობის კონცეფციის მიხედვით კი გადაადგილების შეზღუდვა — გამშვები პუნქტები, დაკეტილი გზები, სამხედრო კონტროლი — უშუალო ზიანს აყენებს მოსახლეობას და ასუსტებს საზოგადოებრივ ქსელებს.

მშვიდობის ფუნდამენტური კვლევის წარმომადგენლები, ლედერიხი (1997) და აუტესერი (2014), განსაკუთრებით უსვამენ ხაზს იმას, რომ მშვიდობა არ იქმნება მხოლოდ პოლიტიკურ მოლაპარაკებებში; ის იბადება ყოველდღიურ სივრცეებში, როცა ადამიანები გადაადგილდებიან, ურთიერთობენ, ვაჭრობენ და ერთმანეთთან ურთიერთდამოკიდებულებას აღადგენენ. აქედან გამომდინარე, სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურები არა მხოლოდ ტექნიკური სისტემებია, არამედ მშვიდობის სოციალური და სივრცითი ჩარჩოებია. მშვიდობის მშენებლობის პროცესებში სატრანსპორტო და ინფრასტრუქტურის გეოგრაფია ხდება კრიტიკული ინსტრუმენტი სტაბილური მომავლის ფორმირებისთვის. გზებისა და სატრანსპორტო კვანძების აღდგენა კონფლიქტის შემდგომ რესტრუქტურირებაში ერთ-ერთ პირველ პრიორიტეტს წარმოადგენს, რადგან ეს ხელს უწყობს დევნილთა დაბრუნებას, ადგილობრივი ეკონომიკის გამოცოცხლებას და სახელმწიფო ინსტიტუტების ლეგიტიმაციის განმტკიცებას. როგორც ბუშერი და კომუჯუნი (Büscher & Komujuni, 2017) აღწერენ, ინფრასტრუქტურა მშვიდობის მშენებლობაში ასრულებს სტრატეგიულ როლს: მიუთითებს სახელმწიფო ინსტიტუტების არსებობაზე, ქმნის გაზიარებულ სივრცეებს და უზრუნველყოფს თანამშრომლობის შესაძლებლობებს გაყოფილ ჯგუფებს შორის. სასაზღვრო სატრანსპორტო დერეფნებში განხორციელებული ინვესტიციები ასევე აძლიერებს რეგიონულ ურთიერთდამოკიდებულებას, ამცირებს ძალადობის განახლების სტიმულს.

თუმცა ინფრასტრუქტურის განვითარება ავტომატურად მშვიდობას არ უზრუნველყოფს. მსხვილმასშტაბიანმა პროექტებმა შეიძლება გააღრმავოს უთანასწორობა, თუ ისინი კონკრეტულ პრივილეგიურ ჯგუფებს ანიჭებენ უპირატესობას სხვების საზიანოდ. ამიტომ, მშვიდობაზე ორიენტირებული ინფრასტრუქტურული დაგეგმვარება მოითხოვს კონფლიქტ-სენსიტიურ

მიდგომას, რომელიც დაფუძნებულია ადგილობრივ მონაწილეობასა და რესურსების სამართლიან განაწილებაზე. გაერო (United Nations, 2020) ხაზს უსვამს, რომ მდგრადი მშვიდობა იქმნება მაშინ, როდესაც ინფრასტრუქტურა დაგეგმილია არა მხოლოდ ეფექტიანობის, არამედ სოციალური ერთიანობის, ადამიანის უსაფრთხოების და ინკლუზიური მმართველობის მიზნებით.

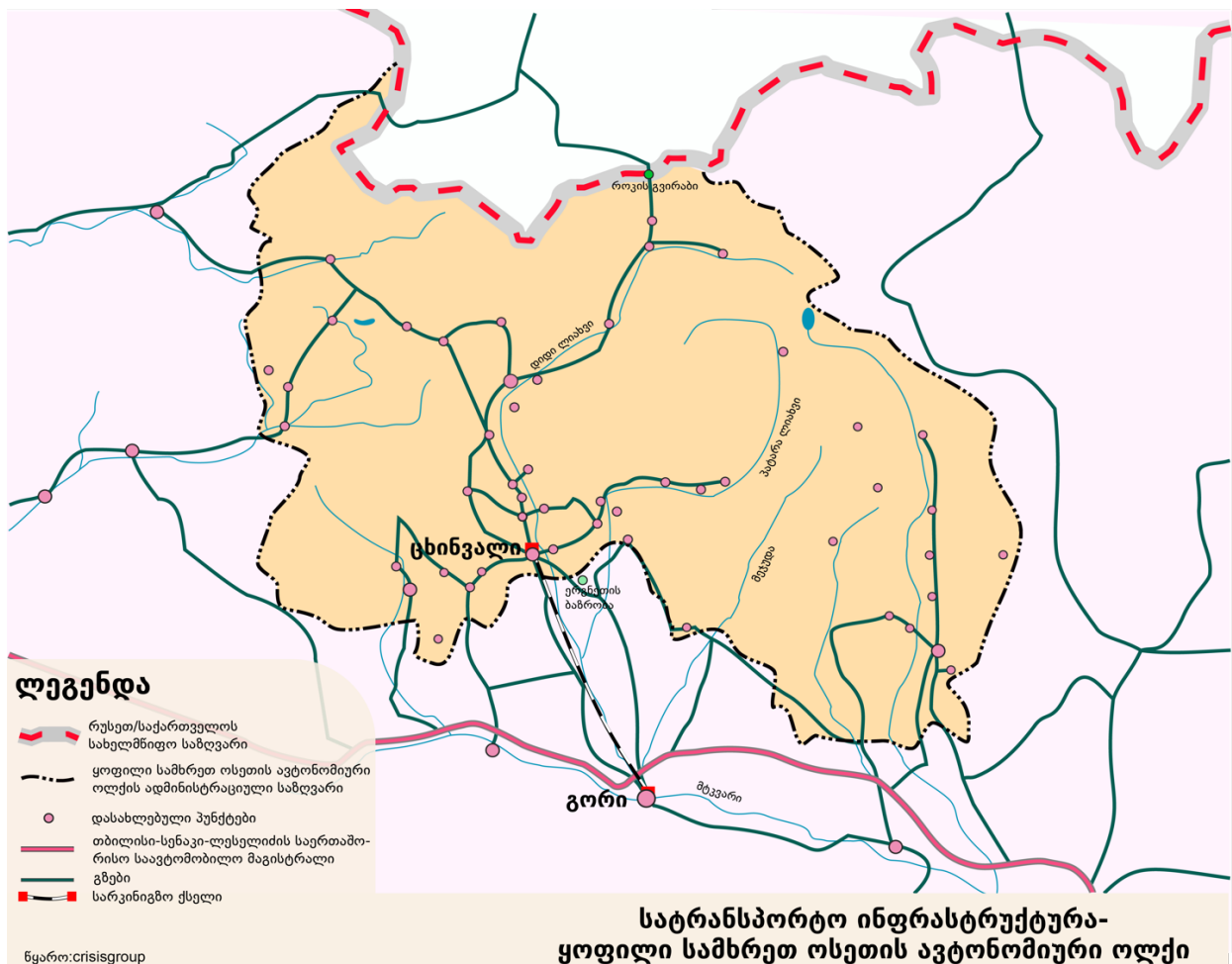
ტობლერის კანონი კიდევ უფრო თვალსაჩინო ხდება კონფლიქტის შემდგომი აღდგენის კონტექსტში. მშვიდობის სფეროს მკვლევრები, მათ შორის ლიდერაჩი (Lederach, 1997) და პაფენჰოლცი (Paffenholz, 2015), მიიჩნევენ, რომ მშვიდობა მომდინარეობს აღდგენილი ურთიერთობებიდან — სოციალური, ეკონომიკური და სივრცითი კავშირებისგან. ამიტომ, საზოგადოებების ხელახლა დაკავშირება სატრანსპორტო და საკომუნიკაციო ინფრასტრუქტურის მეშვეობით მხოლოდ ტექნიკური ამოცანა კი არაა — ეს მშვიდობის მშენებლობის ინტერვენციაა. გზების გახსნა, ხიდების აღდგენა და ინტერკომუნალური მობილობის ხელახალი უზრუნველყოფა კონფლიქტშემდგომ საზოგადოებებს უზრუნველყოფს იმ ყოველდღიურ კავშირებს, რომლებიც „სიახლოვის“ ლოგიკით შესაძლებელი და აუცილებელია. სედერმანი, გლედიჩი და ბუჰაუგი (Cederman, Gleditsch & Buhaug, 2013) ამტკიცებენ, რომ მშვიდობა უფრო მდგრადია მაშინ, როდესაც სივრცითი უთანასწორობები და გამიჯნული ტერიტორიები კავშირდება, რაც განამტკიცებს მობილობისა და რელაციური გეოგრაფიის მნიშვნელობას გრძელვადიანი სტაბილურობისთვის.

მობილობისა და ტერიტორიული ფრაგმენტაციის კონტექსტი ქართულ-ოსურ კავშირებში

ზემოთ აღნიშნული თეორიული ჩარჩო გვაძლევს შესაძლებლობას, განვიხილოთ ქართულ-ოსური კონფლიქტის პარალელურად როგორ ვითარდებოდა და იცვლებოდა სანტრანსპორტო მდებარეობის მნიშვნელობა და ინფრასტრუქტურა. საქართველოს სატრანსპორტო სისტემა ისტორიულად ჩამოყალიბდა გარე ძალთა მიერ დაწესებული სივრცითი წესრიგის გავლენით. საბჭოთა პერიოდში საქართველო პრაქტიკულად პერიფერიად რჩებოდა მოსკოვის მიერ დაგეგმილი ეკონომიკური სისტემის ფარგლებში. (მ. ბოკერია 2002) ძირითადი ტრანსპორტის კორიდორები იყო შექმნილი ამ სისტემის მოთხოვნებზე, რის გამოც საქართველო თავის ბუნებრივ ფუნქციას — ყოფილიყო ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელი დერეფანი — სრულად ვერ იყენებდა (კვერენჩილაძე, 1986).

საბჭოთა სივრცის დაშლის შემდეგ, ტრანსპორტის მიმართ დამოკიდებულება მოდიფიცირდა და საქართველოს დამოუკიდებლობის მოპოვების შემდეგ ეს დინამიკა მნიშვნელოვნად შეიცვალა. აფხაზეთსა და ცხინვალის რეგიონში კონფლიქტმა დაანგრია ქვეყნის შიდა სატრანსპორტო ერთიანობა. თუმცა, ამავე დროს წარმოიშვა შესაძლებლობა, საქართველო ჩართულიყო გლობალურ სატრანსპორტო ქსელებში. ახალი სატრანსპორტო პოლიტიკის მიზანი გახდა ქვეყნის ინტეგრაცია ევროპულ და აზიურ სივრცეებთან. აღმოსავლეთ-დასავლეთის მაგისტრალის, ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზისა და შავი ზღვის პორტების მოდერნიზაციის პროექტებმა არა მხოლოდ ეკონომიკური გააქტიურება, არამედ პოლიტიკური და უსაფრთხოების კონსოლიდაცია უზრუნველყო.

საბჭოთა სივრცის დაშლის შემდეგ, ტრანსპორტის მიმართ დამოკიდებულება შეიცვალა. თუმცა, 90-იან წლებში განვითარებულმა კონფლიქტებმა ქვეყნის სატრანსპორტო სივრცე ფრაგმენტულად აქცია. გზები, რომლებიც მთიან რეგიონებს დაბლობებთან და ვაკეებთან აკავშირებდნენ, ფაქტობრივად გამყოფ ზოლებად გადაიქცა. ტრანსპორტის განვითარების მთავარი დარტყმა შეეხო საქართველოს მთიან რეგიონებს, სადაც გზის გაყვანა ყოველთვის სტრატეგიულ მნიშვნელობას ატარებდა. შედეგად, საქართველო ერთ კრიტიკულ მაგისტრალზე, აღმოსავლეთ-დასავლეთის კორიდორზე, თბილისი-სენაკი-ლესელიძის ავტომაგისტრალი, დამოკიდებული გახდა, რამაც გაზარდა ქვეყნის სტრატეგიული მოწყვლადობა. საქართველოს ერთიანი სატრანსპორტო სისტემა ჩამოყალიბდა ჯერ კიდევ 1950-იან წლებში და მოიცავდა თითქმის სატრანსპორტო საშუალებების ყველა ძირითად ტიპს: სარკინიგზო, საავტომობილო, საზღვაო, საჰაერო, მილსადენებს და სამგზავრო საბაგიროებს. თუმცა ამ ინფრასტრუქტურის მნიშვნელოვანი ნაწილი დაირღვა ან პოლიტიზირდა საბჭოთა კავშირის დაშლისთანავე, განსაკუთრებით კი ქართულ-ოსური და ქართულ-აფხაზური კონფლიქტების პერიოდში. გზები, რომლებიც ადრე რეგიონებს ერთმანეთთან აკავშირებდა, გადაიქცა გამყოფ ხაზებად; მაგისტრალები, რომლებიც ყოველდღიურ მოძილობას ემსახურებოდა, კონტროლით და გამშვები პუნქტებით დაიტვირთა; სატრანზიტო დერეფნები, რომლებიც ეკონომიკურ გაცვლას უზრუნველყოფდა, სადავო სივრცეებად გარდაიქმნა.



ცხინვალის რეგიონის ტერიტორია მკაფიოდ წარმოაჩენს, თუ როგორ ცვლის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა მთიანი რეგიონების ეკონომიკურ, სოციალურ და სივრცით კონფიგურაციას. საბჭოთა პერიოდამდე რეგიონში გადაადგილება უმეტესად ხდებოდა ბილიკებით, რომლებიც მდინარის ხეობებსა და ფერდობებს მიჰყვებოდა. ეკონომიკური იზოლაცია და ტერიტორიული დანაწევრება ბუნებრივი შედეგი იყო ასეთი შეზღუდული მობილობისა. საყოველთაო ცვლილება მოხდა საბჭოთა ხელისუფლების დამყარების შემდეგ. 1940 წელს გორი-ცხინვალის რკინიგზის გაყვანამ და შემდგომში საავტომობილო გზების მშენებლობამ რეგიონის ჩართულობა გააძლიერა შიდა ქართულ ეკონომიკურ და ადმინისტრაციულ სისტემებში. ტრანსპორტირების ხარჯების შემცირებამ და კავშირების ინტენსიფიკაციამ არაერთი მთიანი სოფელი გაზიარებულ ეკონომიკურ სივრცეში ჩართო. ტვირთების ტრანსპორტირების ხარჯები მკვეთრად შემცირდა, ურბანულ ცენტრებთან კავშირი განმტკიცდა და მანამდე მიუწვდომელი მთიანი დასახლებები თანდათან ინტეგრირდა ეკონომიკურ ცხოვრებაში.

სატრანსპორტო განვითარების პიკშიც კი ფიზიკური გეოგრაფია რჩებოდა როგორც შეზღუდვად, ასევე სივრცობრივ სტრუქტურად. ტერიტორია მდებარეობს დიდი კავკასიონის სამხრეთ ფერდობებზე, რომლებიც ღრმა ხევებითა და მერიდიული მიმართულების ქედებით არის დაძარღვული. ეს კონფიგურაცია მოძრაობას ძირითადად სამხრეთისკენ ხდიდა შესაძლებელს. შესაბამისად, შიდა ქართლი და არა ჩრდილოეთ კავკასია იყო რეგიონის ბუნებრივი ეკონომიკური ჰინტერლანდი. ისეთი ძირითადი გზები, როგორიც გორი-ცხინვალი-ონის სატრანსპორტო მაგისტრალი და ჯავა-როკის დერეფანი იყო, სივრცის მთავარ კვანძებს წარმოადგენდა, რომლებიც მთიან რაიონებს საქართველოს სამრეწველო ცენტრებთან, ბაზრებთან და კულტურულ სივრცეებთან აკავშირებდა. საავტომობილო ტრანსპორტი, რომელიც ადვილად ერგებოდა რთულ რელიეფს, რეგიონული კავშირის საფუძვლად იქცა.

ამ მარშრუტების მნიშვნელობა განსაკუთრებით ნათლად იკვეთება მათ ფუნქციურ გაუქმებასთან დაკავშირებული შედეგების ანალიზისას, რაც ქართულ-ოსური კონფლიქტის და რუსეთის მიერ საქართველოს ტერიტორიებზე ანექსიური მოქმედებების შემდეგ მოხდა. გორი-ცხინვალი-ონის გზის შეწყვეტამ, რომელიც ცენტრალური კავკასიონის კალთებზე გადაჭიმული სტრატეგიული აღმოსავლეთ-დასავლეთის კავშირი იყო, ეკონომიკურ და სოციალურ პროცესებში მთელი რიგი კასკადური ეფექტი გამოიწვია. ეს გზა ადრე უზრუნველყოფდა მოძრაობას რაჭასა და შიდა ქართლს შორის, ასევე ლიახვის ხეობის მიმართულებით; იგი იყო საცირკულაციო ღერძი სასოფლო-სამეურნეო პროდუქციის, სამშენებლო მასალების, სამთო მრეწველობის ტვირთებისა და სეზონური მუშახელის გადასადგილებლად. მისი დახურვით რაჭა კიდევ უფრო ღრმა ტერიტორიულ იზოლაციაში მოექცა. რაც ადრე კრიტიკული რეგიონთაშორისი დერეფანი იყო, გეოპოლიტიკურ საზღვრად იქცა, რომელმაც მრავალწლიანი მობილობისა და სავაჭრო კავშირები გაწყვიტა. ჰერსტის თეორიის შესაბამისად, ტრანსპორტი ასახავს მანძილებს შორის ურთიერთობებს და ამ გზით განსაზღვრავს ტერიტორიულ ინტეგრირებულობას (Hurst, 1973). როდესაც ასეთი არტერიები წყდება, მთელი რელაციური სისტემა ინგრევა. გეოგრაფიულად უკვე

იზოლირებული რაჭისთვის, აღმოსავლეთ საქართველოსთან არსებული ყველაზე პირდაპირი კავშირის დაკარგვამ პერიფერულობა კიდევ უფრო გააღრმავა.

აღნიშნული გზების მოშლის შედეგები ბევრად სცდება რეგიონული ეკონომიკის ფარგლებს. ცხინვალის რეგიონის სატრანსპორტო სისტემამ მთლიანად სახე იცვალა. სამხრეთზე ორიენტირებული ქსელის ნაცვლად, რომელიც თბილისთან და საქართველოს შიდა სივრცესთან იყო დაკავშირებული, იგი გადაიქცა ერთმხრივ დერეფნად, რომელიც როკის გვირაბის გავლით მხოლოდ რუსეთის სამხედრო და ადმინისტრაციულ საჭიროებებს ემსახურება. ყველა ქართული გზა, რომელიც რეგიონში შედიოდა, ჩაიკეტა. სატრანსპორტო-გეოგრაფიული პოზიცია, რომელიც ადრე მთა-ბარის გადასასვლელს წარმოადგენდა, გასამხედროებული ჩიხი გახდა. როკის გვირაბი, რომელიც თავდაპირველად საბჭოთა შიდა მობილობისთვის აშენდა, გახდა ერთადერთი არტერია, რომელიც რეგიონს რუსეთისკენ აკავშირებს. ჩრდილოეთ და სამხრეთ კავკასიის დამაკავშირებელი კვანძის ნაცვლად, იგი სამხედრო და ადმინისტრაციული კონტროლის არხად გადაიქცა. ტრანსპორტის გეოგრაფიაში ძირითადი დერეფნის რღვევა აღიქმება არა მხოლოდ ტექნიკურ პრობლემად, არამედ სივრცითი ინტერაქციის სისტემების ტრანსფორმაციად (Rodrigue, 2018). ეს რღვევა, როგორც მატერიალური, ისე სიმბოლური, თვალსაჩინოდ აჩვენებს, თუ როგორ შეუძლია სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურას ერთდროულად უზრუნველყოს ტერიტორიული მთლიანობა და, მისი დაზიანების შემთხვევაში, დააჩქაროს ფრაგმენტაცია.

ეს ტრანსფორმაცია ასევე შეეხო ეროვნული დონის მობილობას. ცხინვალის ღერძის დაკარგვამ საქართველო უკიდურესად დამოკიდებული გახადა ერთ აღმოსავლეთ-დასავლეთის არტერიაზე — თბილისი-სენაკი-ლესელიძის ავტომაგისტრალზე. რუსეთის საოკუპაციო ხაზის ნელ-ნელა მიახლოება ამ მაგისტრალთან ნათელს ხდის, რამდენად მოწყვლადია ქვეყნის შიდა კავშირი ერთი ცენტრალური დერეფნის არსებობის პირობებში. (Sidamonidze 2020) ნებისმიერი შეფერხება არა მხოლოდ შიდა მობილობას, არამედ საქართველოს რეგიონალური ვაჭრობის, ენერგეტიკული ტრანზიტისა და ტურიზმის ფუნქციებსაც დაუქვემდებარებს კრიზისს.

საგულისხმოა, რომ თბილისი-გორის ცენტრალური ავტომაგისტრალის გასწვრივ სიახლოვეს 2008 წლიდან 2025 წლის 29 სექტემბრამდე, რუსეთის ოკუპაციურმა ძალებმა, ცხინვალის რეგიონის მიმართულებით, უკანონოდ დააკავეს 1,575 ქართველი მოქალაქე, მათ შორის არასრულწლოვნები და ხანდაზმულები. რამდენიმე შემთხვევაში დაკავება ტრაგიკულად დასრულდა. საოკუპაციო ხაზის სიგრძე 350 კილომეტრზე მეტია, რომელშიც 56 კილომეტრი ცხინვალის მიმართულებით მავთულხლართებითა და სხვა ხელოვნური ბარიერებითაა დაფარული. ის სოფლები, სადაც ე.წ. საზღვრის ბარიერები არის აღმართული და საიდანაც ქართველი მოქალაქეებს იტაცებიან, ძალიან ახლოს მდებარეობს თბილისი-გორის ცენტრალურ ავტომაგისტრალთან. მაგალითად, გორის მუნიციპალიტეტის სოფელი წითელუბანი ცენტრალურ გზამდე მხოლოდ 650 მეტრითაა დაშორებული (5 წუთი მანქანის სავალი). აღნიშნული გარემოება, კიდევ

უფრო დიდ მნიშვნელობას ანიჭებს ტრანსპორტის გეოგრაფიასა და მის მოწყვლადობას სასაზღვრო არეალებში.

საზღვრისპირა ზონები, მშვიდობისა და კონფლიქტის მკვლევართა თქმით, პარადოქსულ აღქმებს უკავშირდება. ისინი წარმოსახვაში, უკავშირდება დაუცველ პერიფერიებს, მოწყვლადობის, დამაბულობის და შეზღუდული შესაძლებლობების სივრცეებს (Bigo & Guild, 2005; Newman, 2006) და ამავდროულად ისინი უნიკალური პოტენციალის მატარებელი არეალებია, სადაც ცხოვრება გრძელდება სტრუქტურული ძალადობის პირობებშიც. საზღვრისპირა სივრცეები არაა ცარიელი „ბუფერული ზონები“, ისინი ყოველდღიური ადაპტაციის, სოციალური კავშირების, არაფორმალური ეკონომიკისა და თანმიმდევრული აღმოჩენების ადგილებია (Autesserre, 2014; Korostelina, 2012). ქართულ-ოსური კონფლიქტის სივრცეში ეს პარადოქსი განსაკუთრებით თვალსაჩინოა. გამყოფი ხაზი წარმოადგენს გაჭიანურებული კონფლიქტის ღრმა კვალს, მაგრამ ათასობით ადამიანი კვლავ აგრძელებს ცხოვრებას მის მახლობლად. ოჯახები ყოველდღიურად უწევენ წინააღმდეგობას გაურკვევლობას, ამუშავენ მიწას მავთულხლართების მეზობლად, დიდი გზების შემოვლით მიდიან ექიმთან ან ბაზარში. აღნიშნული მობილობა კი პირდაპირ კავშირშია სატრანსპორტო გზების ფუნქციონირების საკითხებთან. ერთი მხრივ სწორედ სატრანსპორტი გზების არსებობამ შეუწყო ხელი ერგნეთის ბაზრობის ჩამოყალიბებას, რომელიც არაფორმალური ეკონომიკური სივრცე იყო და არაფორმალური მშვიდობის განმტკიცების მექანიზმიც. ის იყო იშვიათი პლატფორმა, სადაც ინტერაქცია გრძელდებოდა კონფლიქტით გაყოფილ საზოგადოებებს შორის. მიუხედავად სახელმწიფოსთვის იმ ნეგატიური კონტექსტისა რომ ბაზრობამ ხელი შეუწყო ჩრდილოვანი ეკონომიკის განვითარებას, მშვიდობის კვლევებში საზღვრისპირა ბაზრობები განიხილება როგორც „რელაციური ინფრასტრუქტურები“ — სივრცეები, სადაც ნდობა, ნაცნობობა და ყოველდღიური თანაცხოვრება ყალიბდება (Massey, 1994; Scott, 2009). ერგნეთი სწორედ ასეთი ინფრასტრუქტურა იყო. მისი გაუქმებით ეკონომიკური ფრაგმენტაცია კიდევ უფრო გაღრმავდა და ის საზოგადოებრივი ქსელები, რომლებიც ინარჩუნებდა ეთნიკური ხასიათის კავშირებს, დაიშალა. სირთულის მიუხედავად, საზღვრისპირა თემები მედეგობას ავლენენ. მკვლევრები ხაზს უსვამენ, რომ ეს ადგილები შეიცავს არა მხოლოდ შიშსა და დაუცველობას, არამედ შემოქმედებას, ადაპტაციას და თანამშრომლობასაც (Baud & van Schendel, 1997; Wilson & Donnan, 2012). ქართული სოფლები, რომლებიც ოკუპაციის ხაზთან მდებარეობს, კვლავ ინარჩუნებს სოციალურ კავშირებს, კულტურულ პრაქტიკებს და ამუშავენ მიწას რუსი სამხედროების თვალთვალის პირობებშიც კი.

ამრიგად, სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა მხოლოდ ტექნიკური რესურსი არ არის. ის ცოდნის, ძალაუფლებისა და სივრცითი თანაცხოვრების არქიტექტურაა, რომელიც განსაზღვრავს, თუ როგორ ურთიერთობენ ადამიანები, როგორ ნაწილდება შესაძლებლობები და როგორ ფორმირდება პოლიტიკური წესრიგი. ტრანსპორტი ფუნქციონირებს როგორც ინტეგრაციის, ასევე ფრაგმენტაციის ინსტრუმენტი. ქართულ-ოსური კონფლიქტისა და რუსეთ-საქართველოს ომის შედეგად გზები და სატრანსპორტო დერეფნები, რომლებიც ერთ დროს

ეკონომიკური და სოციალურ-კულტურული გაცვლის არხები იყო, კონფლიქტის გაღრმავებასთან ერთად გადაიქცა გამყოფ ხაზებად, სადაც გადაადგილება, სამოქალაქო კავშირები და ფართო საზოგადოებრივ სივრცეში წვდომა არსებითად შეიზღუდა. სატრანსპორტო ქსელის რღვევა ცვლის სივრცეთა იერარქიას, ეკონომიკური ნაკადების მიმართულებას, ურთიერთდამოკიდებულების მოდელებს. გზის დაკარგვა ნიშნავს არა მხოლოდ ფიზიკური გადაადგილების შეზღუდვას, არამედ იმ სოციალური ქსელების ჩამოშლასაც, რომლებიც ყოველდღიური თანამშრომლობის, მშვიდობიანი თანაცხოვრებისა და საერთო ეკონომიკური სტაბილურობის საფუძველს ქმნიდა. შედეგად, იზოლირებული მთიანი რეგიონები კიდევ უფრო პერიფერიული ხდება, ხოლო ცენტრალური დერეფნების მიმართ მზარდი დამოკიდებულება ქვეყნის სტრატეგიულ მოწყვლადობას ზრდის. პარალელურად ცენტრალური მაგისტრალის გასწვრივ განვითარებულმა ბორდერიზაციის პროცესმა და საოკუპაციო ხაზთან დაკავშირებულმა შეზღუდვებმა მკვეთრად შემცირა ის სივრცე, სადაც ქართულ და ოსურ მხარეებს შორის ყოველდღიური ურთიერთობა იყო შესაძლებელი. ამ პროცესებმა რეგიონის სოციალური რუკა სრულიად შეცვალა: გამკვრივდა ტერიტორიული გამიჯვნის ხაზები, გაძლიერდა მილიტარისტული მექანიზმები, ხოლო ურთიერთობების „მიკროგეოგრაფია“ ან შეწყდა, ან გახდა მაღალი რისკების მატარებელი. მიუხედავად ამისა, საზღვრისპირა საზოგადოებები გვაჩვენებენ, რომ სივრცე მხოლოდ პოლიტიკური ძალების პროდუქტად არ უნდა განვიხილოთ. ისინი ყოველდღიურად ამტკიცებენ, რომ ადაპტაცია და გამძლეობა საზღვრისპირა რეალობაში თანაარსებობს შიშთან და გაურკვევლობასთან. მათი ყოველდღიური პრაქტიკა გვახსენებს, რომ ტრანსპორტი და გადაადგილება მხოლოდ ინფრასტრუქტურა არაა; ესაა ადამიანების შესაძლებლობა, რომ საკუთარი სივრცე დაიბრუნონ და შეინარჩუნონ. ტრანსპორტის გეოგრაფია კონფლიქტებისა და მშვიდობის მიმართულებით მოქმედებს როგორც „მოტორული სტრუქტურა“, რომელიც ერთდროულად ასახავს და აყალიბებს ურთიერთობებს, ესაა პოლიტიკური, სოციალური და გეოგრაფიული ტრანსფორმაციის პროცესი. გაეროს, მსოფლიო ბანკისა და სხვა ინსტიტუტების მიერ შემუშავებული კონცეფციები მიუთითებს, რომ მშვიდობა იქმნება მაშინ, როცა ინფრასტრუქტურა ხდება ინკლუზიური, სამართლიანი და სენსიტიური კონფლიქტისადმი. საქართველოსთვის კი ეს ნიშნავს: ფრაგმენტირებული გზების აღდგენას, მრავალმხრივი სატრანსპორტო ქსელების განვითარებას, საზღვრისპირა რეგიონების ეკონომიკურ და სოციალურ რეორგანიზაციას და გაძლიერებას; ჩაკეტილი დერეფნებისთვის ხელახალი ფუნქციების განვითარებას; ქვეყნის შიდა და გარე მობილობის დივერსიფიკაციას. ტოპლერის კანონი გვახსენებს, რომ სიახლოვე ურთიერთობას გარდაუვალს ხდის. ხოლო ურთიერთობა, თავის მხრივ, იმ სივრცით სტრუქტურდება დამოკიდებული, რომლებიც გზებით, კავშირებით, ბაზრებითა და გადაადგილებით იქმნება. მშვიდობის მშენებლობის პროცესი მხოლოდ პოლიტიკური შეთანხმებით არ დგება — ის ხდება მაშინ, როდესაც ადამიანებს აქვთ შესაძლებლობა უსაფრთხოდ გადაადგილდნენ, ითანამშრომლონ, იმუშაონ და შექმნან საერთო სივრცეები. ამიტომ, ტრანსპორტის განვითარება საქართველოსთვის წარმოადგენს არა მხოლოდ ეკონომიკურ სტრატეგიას, არამედ ტერიტორიული მთლიანობის, სოციალური გამძლეობისა და გრძელვადიანი მშვიდობის მშენებლობის აუცილებელ საფუძველს.

გამოყენებული წყაროები:

- Autesserre, S. (2014). *Peaceland: Conflict resolution and the everyday politics of international intervention*. Cambridge University Press.
- Baud, M., & van Schendel, W. (1997). Toward a comparative history of borderlands. *Journal of World History*, 8(2), 211–242.
- Bigo, D., & Guild, E. (2005). *Controlling frontiers: Free movement into and within Europe*. Ashgate.
- Brzeziński, Z. (1997). *The grand chessboard: American primacy and its geostrategic imperatives*. Basic Books.
- Buhaug, H., & Gleditsch, K. S. (2008). Contagion or confusion? Why conflicts cluster in space. *International Studies Quarterly*, 52(2), 215–233.
- Büscher, K., & Komujuni, G. (2017). The politics of infrastructure and peacebuilding. *Journal of Intervention and Statebuilding*, 11(4), 1–18.
- Cederman, L.-E., Gleditsch, K. S., & Buhaug, H. (2013). *Inequality, grievances, and civil war*. Cambridge University Press.
- Cowen, D. (2014). *The deadly life of logistics: Mapping violence in global trade*. University of Minnesota Press.
- Donnan, H., & Wilson, T. M. (2010). *Borders: Frontiers of identity, nation and state*. Berg.
- ESPON. (2017). *Shrinking Rural Regions in Europe*. ESPON EGTC. <https://www.espon.eu>
- Economic Geography of Georgia. L. Kabelashvili 1973.
- Economic Geography of Georgia. M. Bokeria 2002.
- Flint, C., & Taylor, P. J. (2018). *Political geography: World-economy, nation-state and locality* (7th ed.). Routledge.
- Galtung, J. (1969). Violence, peace, and peace research. *Journal of Peace Research*, 6(3).
- Gegeshidze, A. (2002). Georgia: In Quest of a Niche Strategy. *The Quarterly Journal*, Volume 1, Issue 3, p.3-12
- Gogsadze, G. (2024). [Space and Politics]. Tbilisi: Tbilisi State University Press.
- Graham, S., & Marvin, S. (2001). *Splintering urbanism: Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. Routledge.
- Government of Georgia & State Security Service. (2025). *Official statistics on illegal detentions and borderization along the occupation line with the Tskhinvali region/South Ossetia*. Tbilisi.
- Hall, P. V., & Hesse, M. (2013). *Cities, regions and flows*. Routledge.
- Hansen, N. M. (1959). Regional economic change and regional policy: A review. *Southern Economic Journal*, 26(1), 3–16.
- Hoyle, B. S., & Knowles, R. D. (Eds.). (1992). *Modern transport geography*. Wiley.
- Hurst, M. E. (1973). *Transportation geography: Comments and readings*. McGraw-Hill.
- International Crisis Group. (2018). *Abkhazia and South Ossetia: Time to talk trade* (Europe Report No. 249).
- Ismailzade, F. (2019). Connectivity and geopolitics in the South Caucasus. *Caucasus Analytical Digest*, 113, 2–5.
- Kaczmarek, M. (2020). *China–EU relations in a changing world: A new geopolitical landscape?* Routledge.
- Kalyvas, S. N. (2006). *The logic of violence in civil war*. Cambridge University Press.
- Kapanadze, S. (2014). Georgia's conflicts: What next? *EUISS Brief*, 12, 1–4.
- Korostelina, K. (2012). *Conflict resolution in divided societies: Managing power asymmetries*. Routledge.
- Kühn, M. (2015). Peripheralization: Theoretical concepts explaining socio-spatial

- inequalities. *European Planning Studies*, 23(2), 367–378.
- Kupatadze, A. (2014). Informal economies and post-Soviet conflicts: The case of Ergneti. *Caucasus Analytical Digest*, 62, 2–6.
- Kverenchkhiladze, G. (1986). *Economic geography of Georgia* (in Georgian). Tbilisi University Press.
- Lederach, J. P. (1997). *Building peace: Sustainable reconciliation in divided societies*. United States Institute of Peace Press.
- Lemke, C., & Rauscher, S. (2017). Transport infrastructure vulnerability: A critical review. *Journal of Transport Geography*, 62, 96–104.
- Massey, D. (1994). *Space, place and gender*. University of Minnesota Press.
- Newman, D. (2006). The lines that continue to separate us: Borders in our ‘borderless’ world. *Progress in Human Geography*, 30(2), 143–161.
- Nodia, G., & Scholtbach, Á. P. (2006). *The political landscape of Georgia*. Eburon Academic Publishers.
- OECD. (2020). *Regions and cities at a glance 2020*. OECD Publishing.
<https://doi.org/10.1787/9591f3c0-en>
- Paffenholz, T. (2015). Unpacking the local turn in peacebuilding. *Third World Quarterly*, 36(5), 857–874.
- Ramsbotham, O., Woodhouse, T., & Miall, H. (2016). *Contemporary conflict resolution* (4th ed.). Polity Press.
- Rodrigue, J.-P. (2018). *The geography of transport systems* (4th ed.). Routledge.
- Rodrigue, J.-P. (2020). *The geography of transport systems* (5th ed.). Routledge.
- Scott, J. C. (1998). *Seeing like a state: How certain schemes to improve the human condition have failed*. Yale University Press.
- Scott, J. C. (2009). *The art of not being governed: An anarchist history of upland Southeast Asia*. Yale University Press.
- Serrano, S. (2013). Informal exchanges across ethnopolitical borders in the South Caucasus. *Caucasus Survey*, 1(1), 50–68.
- Sidamonidze, D. (2020). *Geographical Regularities of the Functioning and Development of Georgia's Land Transport*. Tbilisi: National Library of Georgia.
- Sidaway, J. D. (1998). Geopolitics, geography and ‘terrorism’ in the Middle East. *Environment and Planning D: Society and Space*, 16(4), 435–457.
- Tobler, W. (1970). A computer movie simulating urban growth in the Detroit region. *Economic Geography*, 46(Suppl.), 234–240.
- United Nations. (2020). *Infrastructure for peace: Conflict-sensitive development*. UNDP.
- Vance, J. E. (1970). *The merchant's world: The geography of wholesaling*. Prentice-Hall.
- Varnavskiy, V. G. (1980). *Transportnaya sistema gornyx rayonov SSSR* [Transport systems of mountain regions of the USSR]. Nauka.
- Walker, C. (2013). *Georgia: The struggle for statehood*. Routledge.
- Weidmann, N. B. (2009). Geography as motivation and opportunity: The spatial logic of insurgent violence. *Political Geography*, 28(4), 239–249.
- Wilson, T. M., & Donnan, H. (2012). *A companion to border studies*. Wiley-Blackwell.
- World Bank. (2017). *Pathways for peace: Inclusive approaches to preventing violent conflict*. World Bank Publications.
- World Bank. (2018). *Georgia: Spatial and transport strategy — Constraints and opportunities in mountainous regions*. World Bank Publications.
- Zartman, I. W. (1995). *Elusive peace: Negotiating an end to civil wars*. Brookings Institution.