



GAGRA INSTITUTE

კვლევითი ნაშრომი  
ზექა ქირია

---

## ანაკლიის ღრმა წყლოვანი ნავსადგური - ევრაზიის ახალი სტრატეგიული ცენტრი



*ფოტო: ანაკლიის ნავსადგური საქართველოში.*

- ანაკლიის ნავსადგურის მშენებლობა გარდაქმნის არა მარტო სამხრეთ კავკასიის ქვეყნების უსაფრთხოების გარემოს, არამედ ხმელეთით გარშემორტყმული ცენტრალური აზიის ქვეყნებს უსაფრთხოების დივერსიფიკაციის საშუალებას მისცემს.
- ანაკლიის ნავსადგურის საშუალებით, აშშ-სა და ევროპის კავშირი ადვილად მიაღწევს ხმელეთით გარშემორტყმული ცენტრალური აზიის ქვეყნებს, რაც ევროპის კავშირს საშუალებას მისცემს გააძლიეროს ცენტრალური აზიის სტრატეგია.
- ანაკლიის ნავსადგურს შეუძლია უმნიშვნელოვანესი როლი ითამაშოს ამერიკის შეერთებული შტატების „აზიის ბალანსირების სტრატეგიის“ ფარგლებში, მაშინ როდესაც ჩინეთის „ერთი სარტყელი–ერთი გზა“ ინიციატივა იზრდება.
- საქართველოს ნავსადგურების ინფრასტრუქტურის განვითარებამ ევროპის კავშირის ეგიდით შესაძლოა ხელი შეუწყოს ცენტრალური აზიის კავშირის ხელახალ ჩამოყალიბებას. ცენტრალური აზიის რეგიონის ქვეყნები ანაკლიის ნავსადგურის საშუალებით შეძლებენ კონტინენტურ ვაჭრობაში ჩართვას და განავითარებენ საერთო ეკონომიკურ პოლიტიკასა და საბაჟო წესებს.
- ანაკლიის ნავსადგურის განვითარებით ცენტრალური აზიის კავშირის შექმნაზე ფსონის დადება, როგორც ამერიკის „ჩინეთის ბალანსირების სტრატეგიის“ შემადგენელი ქვე-სტრატეგია და ევრო-ატლანტიკური ინსტიტუციების ძლიერი ჩართულობა რუსეთის გავლენის სფეროს პოლიტიკას ცენტრალური აზიაში ძირს უთხრის და აბალანსებს ჩინეთს.
- ანაკლიის ნავსადგურმა შესაძლოა რუსეთის „გავლენის სფეროს“ პოლიტიკის მიზიდულობის ცენტრი სამხრეთ კავკასიიდან ცენტრალურ აზიაში გადაიტანოს. ამ უკანასკნელმა კი შესაძლოა საქართველოსა და უკრაინას შანსი მისცეს ნატოსა და ევროპის კავშირის წევრები გახდნენ.

## შესავალი

---

ანაკლია ევროპის უკიდურეს აღმოსავლეთში საქართველოს სტრატეგიულად უმნიშვნელოვანესი პირველი ღრმა წყლოვანი საზღვაო ნავსადგურია შავი ზღვის აღმოსავლეთ სანაპიროზე. ანაკლია თამაშის წესების შემცვლელია ევრაზიის რეგიონში და ამბიციური დღის წესრიგი აქვს მსოფლიო დონის ნავსადგური გახდეს დადებითი ეკონომიკური ზეგავლენებით სამხრეთ კავკასიის, ცენტრალური აზიისა და ახლო აღმოსავლეთის ქვეყნებზე.

## ანაკლიის ნავსადგურის პროექტის განვითარება

---

საკაპშვილის მთავრობის ადმინისტრაციის განაცხადის თანახმად ანაკლიის ნავსადგურის პროექტი დასახელებით „ლაზიკა“ მოიცავდა როგორც ნავსადგურს ისე ქალაქს. მშენებლობის დასრულება გათვალისწინებული იყო 2015 წლის პირველ ნაწილში. ნავსადგური საქართველოს სანაპირო ზოლზე ყველაზე დიდი უნდა ყოფილიყო. დაფინანსების ფარგლები გათვალისწინებული იყო 535 მილიონი ლარის ბიუჯეტით, ხოლო ტერიტორიული განლაგება 85 ჰექტარს შეადგენდა.

ჩანაფიქრი ითვალისწინებდა თბილისის შემდგომ, მეორე ყველაზე დიდი ქალაქის დაარსებას ოკუპირებული აფხაზეთის რეგიონის გვერდზე. ქალაქი ლაზიკა და ნავსადგური საერთაშორისო ვაჭრობის ხელშეწყობის გარდა, მიზნად ისახავდა მხარი დაეჭირა მშვიდობიანი ძალისხმევითვის და დაეახლოებინა კონფლიქტის ორივე მხარეს მცხოვრები მოსახლეობა. ლაზიკის ნავსადგურის მონახაზი ასევე მოიცავდა აეროპორტს, ტურისტულ ცენტრებს, ბიზნეს ცენტრებსა და საცხოვრებელ სივრცეებს.

თუმცა ივანიშვილის მთავრობის ადმინისტრაციამ, თავდაპირველად ლაზიკის პროექტი მკაცრად დაგმო, ხოლო მოგვიანებით იმედისმომცემ წამოწყებად და საქართველოს ეკონომიკის სწრაფი გარდაქმნის საშუალებად მიიჩნია.

წამოწყებას სახელი გადაერქვა და „ლაზიკის“ ნაცვლად „ანაკლია“ ეწოდა. აგრეთვე თავდაპირველი ჩანაფიქრის მონახაზი მცირეოდენ შეიცვალა და ამგვარად 2013 წლიდან ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის „ერთი სარტყელი–ერთი გზა“ შემავსებელი ნაწილი გახდა.

ამასთან ერთად, ანაკლიის ღრმა წყლოვანი ნავსადგურის გახსნა 2015 წლის ნაცვლად 2020 წლისთვის გადაიდო. თუმცა, ჯამურმა ინვესტიციის მოცულობამ 2.5 მილიარდ ამერიკულ დოლარს მიაღწია. ნავსადგურის სახმელეთო ტერიტორია 330 ჰექტრამდე გაფართოვდა, ხოლო საზღვაო არეალმა 225 ჰექტარი მოიცვა. საბოლოოდ, ანაკლიის არსებით იდეად ევროპისა და აზიის კონტინენტების დაკავშირება გადაწყდა, ხოლო ნავსადგურის გარშემო ახალი ქალაქის მშენებლობის იდეა უარყოფილი.

## სავაჭრო გავლენები

---

საქართველოში ანაკლიის ნავსადგურის მშენებლობის სტრატეგიული ხედვა გულისხმობს ნავსადგურის ინფრასტრუქტურის განვითარებას და შედეგად ეკონომიკური შესაძლებლობების ადგილობრივ და რეგიონალურ დონეზე საგრძნობ გაუმჯობესებას. გარდა ამისა, ანაკლიის პროექტი როგორც ნაწილი ფართო და დიდი იდეისა, უნდა განიხილავდეს ბათუმისა და ფოთის ნავსადგურების გაფართოებას რათა მათაც შეძლონ დიდი წყალწყვის საზღვაო ხომალდების მიღება. რადგან სამი ნავსადგურისგან შემდგარი სანაპირო ზოლის ერთი ეკონომიკის სტრატეგიულ მონახაზში გადაჯაჭვა დადებით ეკონომიკურ გავლენას ვრცელ რეგიონზე მოგვცემდა.

ანაკლია მნიშვნელოვანი წერტილია საერთაშორისო ვაჭრობისთვის, ლოგისტიკისთვისა და კომერციისთვის. ანაკლიის ნავსადგურის მშენებლობა ძლიერ გავლენას მოახდენს სამხრეთ კავკასიის, ცენტრალურ აზიის, ახლო აღმოსავლეთისა და სამხრეთ აზიის ქვეყნებზე. ანაკლიის ნავსადგურის მოცულობისა და გავრცელების ზღვარი სამხრეთ კავკასიის რესპუბლიკების (17 მილიონიან) მოსახლეობას, დაახლოებით (150 მილიონი) ცენტრალური აზიის ქვეყნების მოსახლეობას, ახლო აღმოსავლეთის ირანის (81 მილიონი) სამხრეთ აზიის პაკისტანს (197 მილიონი) გჭკუდამ ხანის სასაზღვრო კვეთით ავღანეთსა და ლაპის ლაზულის სავაჭრო გზით ერაყის (38 მილიონი) მისწვდება.

დასაწყისში, ანაკლიის ნავსადგური საქართველოს გადააქცევს კავკასიის ლოგისტიკის ცენტრად. მოგვიანებით, შუალედური გათვლებით ნავსადგური გარდაიქმნება გლობალური ღირებულების ჯაჭვის მარშრუტის ნაწილად და დადებით ეკონომიკურ გავლენას მოახდენს საქართველოს სამეზობლოზე. ვაჭრობისა და ლოგისტიკის დარგში, ანაკლიის პორტი გახდება შეუქცევადად წარმატებული და თამაშის წესების შემცვლელი ფართო ევრაზიულ რეგიონში. მაგალითისთვის, გლობალურმა ინფრასტრუქტურის ლიდერობის ფორუმმა 2018 წელს ანაკლიის ნავსადგური დაასახელა გლობალური კეთილდღეობის საფუძვლად და მსოფლიოში 5 სტრატეგიულ პროექტებს შორის შეარჩია.

დაბეჯითებით შეიძლება ითქვას რომ ანაკლიის ნავსადგური არსებითად ძლიერდება და მნიშვნელობის მწვერვალს აღწევს მსოფლიოში. განსაკუთრებით მას შემდგომ რაც რუსეთის ფედერაციამ ვერ შესძლო ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის დარწმუნება და შეთანხმების მიღწევა იმაზე, რომ ჩინეთს დაეფინანსებინა ტრანს-ციმბირული რკინიგზისა და ბაიკალ-ამურის რკინიგზის ხაზების მოდერნიზაცია. წარმატების შემთხვევაში, რუსეთის ფედერაციის ზემოთ აღნიშნული სარკინიგზო ხაზები ანაკლიის საპირწონე უნდა გამხდარიყო და ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის „ერთი სარტყელი–ერთი გზა“ სატრანსპორტო დერეფნის შემავსებელი ნაწილი.

ანაკლიის ნავსადგურის მნიშვნელობა განპირობებულია იმითაც რომ იგი „ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანი (ეკასდ)“ ბუნებრივად შემავალი ნაწილია. „ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანი (ეკასდ)“ მიზანია ევროპის კავშირი დააკავშიროს ცენტრალურ აზიასთან და სამხრეთ კავკასიასთან, რაც დამატებით სახმელეთო სავაჭრო მოცულობას მატებს ანაკლიის ნავსადგურს. ამრიგად, ანაკლიის ნავსადგური ტრანს-კასპიურ სავაჭრო მარშრუტთან და ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზასთან ერთად მრავალგანზომილებიანი სავაჭრო ღერძია ევრაზიის ფართო რეგიონში.

ამასთან ერთად, საქართველოს სტრატეგიული ორმხრივი სავაჭრო ხელშეკრულებები საქართველოს რეგიონში ერთადერთ ქვეყნად აქცევს, რომელსაც თავისუფალი ვაჭრობის ხელშეკრულებები აქვს ხელმოწერილი ევროპის კავშირთან და ჩინეთთან. იმის გათვალისწინებით, რომ ახლო-მომავალში თავისუფალი ვაჭრობის ხელშეკრულებების დადება მოსალოდნელია გაერთიანებულ სამეფოსთან, ამერიკის შეერთებულ შტატებთან და ინდოეთთან.

## უსაფრთხოების გავლენები

---

მაშინ როდესაც საქართველოს შეუძლია იამაყოს რიგი ორმხრივი სტრატეგიული სავაჭრო ხელშეკრულებებითა და ინფრასტრუქტურული პროექტებით, ქვეყანაში ათწლეულის წინ, ნატოსა და ევროპის კავშირის წევრობაზე მისწრაფებების გამო რუსეთი შეიჭრა და ოკუპაციის შედეგად საქართველომ ტერიტორიის 20%-ზე კონტროლი დაკარგა.

ამგვარად, ლოგიკური კითხვა დაისმის რა არის ანაკლიის ღრმა წყლოვანი ნავსადგურის სტრატეგიული უპირატესობა, როცა საკითხი ეხება უსაფრთხოების გამოწვევებსა და სამეწარმეო საქმიანობის ხელშეწყობას საქართველოში.



პირველ რიგში, თანამედროვე ნავსადგური სასიცოცხლო კვანძია ჩინეთის აბრეშუმის გზის ეკონომიკის სარტყელისათვის. არსებითია ევროპის კავშირის სტრატეგიისთვის ცენტრალურ აზიასთან მიმართებაში და სტრატეგიულად დიდი როლი აქვს ამერიკის შეერთებული შტატებისთვის. აგრეთვე, თუკი წარსულში მხოლოდ ევრო-ატლანტიკური ინსტიტუციები იყვნენ საქართველოსთან მიმართებაში ჩართულნი, ჩინეთი საერთაშორისო ურთიერთობებში ახალი განშტოებით „დიადი ქვეყანა“ საქართველოს ემატება როგორც წონიანი ინვესტორი და ინვესტიციასთან ერთად საქართველოში შემოდის ჩინეთის სტრატეგიული ინტერესების დაცვის ნებაც, თუკი ჯერი მიდგება ნავსადგურის პოლიტიკურ უსაფრთხოებაზე.

ამგვარად, ანაკლიის ნავსადგურის მშენებლობამ შეიძლება არა მარტო სამხრეთ კავკასიაში შეცვალოს არსებული უსაფრთხოების გარემო, არამედ შესაძლოა უსაფრთხოების სფეროში პოლიტიკური მოკავშირის არჩევანის თავისუფლება გაუჩინოს ყველა მხრიდან ხმელეთით გარშემორტყმული ცენტრალური აზიის ქვეყნებს. შედეგად, ანაკლიის ნავსადგურის მშენებლობა თანდათანობით გააძლიერებს რეგიონის უსაფრთხოებასა და სამხრეთ კავკასიის ქვეყნების სუვერენიტეტს.

ანაკლიის ღრმა წყლოვანმა ნავსადგურმა ევრაზიის ფართო რეგიონში ვაჭრობისა და ეკონომიკის შესაძლებლობების განვითარების გარდა, შესაძლოა სტრატეგიულად წამყვანი როლი ითამაშოს ცენტრალური აზიაში ევრო-ატლანტიკური ინსტიტუციების გავლენის გავრცობაში.

ამჟამად ცენტრალური აზიის ქვეყნები გეოგრაფიული მდებარეობის გამო ალიანსის არჩევანის გარეშე არიან. აღმოსავლეთ ევროპის ქვეყნებთან შედარებით, ცენტრალური აზიის ქვეყნები მხოლოდ ორი რეგიონალური მიმართულების წინაშე დგანან როგორც არის, განვითარებადი ჩინეთი და ახლახანს დაარსებული რუსეთის ფედერაცია.

ამგვარად, ანაკლიის ღრმა წყლოვანი ნავსადგურის მშენებლობა, ფოთისა და ბათუმის ნავსადგურების გაფართოება და განვითარება, საქართველოს ორმხრივ სავაჭრო ხელშეკრულებების, სატრანზიტო მარშრუტებისა და გეოგრაფიულ მდებარეობასთან ერთად ანაკლიის ნავსადგური საგრძნობ გავლენას მოახდენს ცენტრალური აზიის უსაფრთხოების გარემოზე.

ამჟამინდელი მდგომარეობით, ევრო-ატლანტიკური ინსტიტუციების წვდომა ძალიან სუსტია ცენტრალურ აზიის რეგიონის ქვეყნებთან. ევროპის კავშირის არსებობა ცენტრალურ აზიაში გაგებულია ჯაჭვურად „ევროპის კავშირის სამეზობლოს მეზობლები“. ანაკლიის ნავსადგურის საშუალებით კი ევროპის კონტინენტი აზიის კონტინენტს დაუკავშირდება და ცენტრალური აზიის რეგიონის ქვეყნებს ევრო-ატლანტიკურ ინსტიტუციებთან პირდაპირი ჩართულობის ისტორიულ შანსს მისცემს.

ანაკლიის ნავსადგური შესაძლოა ახალი სტრატეგიული „კარიბჭე“ გახდეს ევრო-ატლანტიკური ინსტიტუციებისთვის რათა თავიანთი მდგომარეობა ერთდროულად რამდენიმე რეგიონში გააძლიერონ. შესაბამისად, ცენტრალური აზიისა და კავკასიის რეგიონების მჭიდრო კავშირი მნიშვნელოვნად ხელს შეუწყობს ცენტრალური აზიის ქვეყნების შიდა ინტეგრაციას. ცხადია რომ ეს იქნება ცენტრალური აზიის ქვეყნებისთვის იმედის მომცემი შესაძლებლობა და გააჩენს სტრატეგიული მოკავშირის არჩევანის თავისუფლებას.

ანაკლიის ნავსადგურის საშუალებით, ამერიკის შეერთებული შტატები და ევროპის კავშირი ადვილად გაავრცობენ საკუთარ გავლენას ხმელეთით გარშემორტყმული ცენტრალური აზიის რეგიონის ქვეყნებზე, რამაც შესაძლოა გამოიწვიოს ამ ქვეყნების უფრო ღრმა ინტეგრაცია. ეს კი სასიცოცხლო იქნება ცენტრალური აზიის რეგიონის განვითარებისა და კეთილდღეობისათვის. გრძელვადიან პერიოდში, მიუხედავად ცენტრალურ აზიის რეგიონში არსებული სოციალური, კულტურული, ეთნიკური, რელიგიური და ლინგვისტური განსხვავებებისა, ანაკლიის ნავსადგური ხელ შეუწყობს ამ ქვეყნების გაერთიანებას. უმნიშვნელოვანესია, ევროპის კავშირმა კოორდინირება გაუწიოს



და ცენტრალური აზიის ქვეყნებს დაეხმაროს „ცენტრალური აზიის ქვეყნების კავშირის“ ჩამოყალიბებაში.

საქართველო ამით ევროპის კავშირს ცენტრალური აზიის სტრატეგიის განხორციელებაში დაეხმარება. მაშინ როდესაც ჩინეთის აბრეშუმის გზის ინიციატივა ევროპის კავშირისთვის აუცილებელს ხდის აზიასთან გაზარდოს კავშირი საერთაშორისო წესებისა და პრინციპების დაცვით. მაგალითისთვის, წარსულში ცენტრალური აზიის კავშირის იდეა შემუშავდა მაგრამ ვერ მოხერხდა მისი განხორციელება. თუმცა, საქართველოს ნავსადგურების ინფრასტრუქტურის განვითარებამ ევროპის კავშირის ეგიდით შესაძლოა ხელი შეუწყოს ცენტრალური აზიის კავშირის ხელახალ ჩამოყალიბებას. ცენტრალური აზიის რეგიონის ქვეყნები ანაკლიის ნავსადგურის საშუალებით შეძლებენ კონტინენტურ ვაჭრობაში ჩართვას და განავითარებენ საერთო ეკონომიკურ პოლიტიკასა და საბაჟო წესებს.

თვალნათლივ, ცენტრალური აზიის სამომავლო ინსტიტუციური სტრუქტურების ერთობლიობა და თანამიმდევრულობა განსაზღვრავს მათ ეფექტურობას. აქედან გამომდინარე, შესაძლოა თანდათანობით გაიზარდოს სიღრმისეული თანამშრომლობა ყველა მონაწილე სახელმწიფოების დაცული და უსაფრთხო ინტერესების საფუძველზე

ანაკლიის ნავსადგური შესაძლოა ეფექტური არხი გახდეს ევროპის კავშირისთვის ცენტრალური აზიის ქვეყნებში ბიზნესისა და საინვესტიციო კლიმატის გაუმჯობესების პროგრამების განხორციელების მხარდაჭერაში. კასპიის ზღვის სანაპიროზე ახალი ნავსადგურების მშენებლობასთან ერთად, ანაკლიის ნავსადგური ევროპის კავშირს საშუალებას მისცემს განავითაროს ადამიანური კაპიტალი, ადამიანთა მიმოსვლა და საგრძნობლად გაზარდოს ევროპის კავშირის პირდაპირი ჩართულობა ცენტრალურ აზიაში.

ამ ყველაფერთან ერთად, ანაკლიის ნავსადგურს შეუძლია უმნიშვნელოვანესი როლი ითამაშოს ამერიკის შეერთებული შტატების „აზიის ბალანსირების

სტრატეგიის“ ფარგლებში. ამერიკას სჭირდება ახალი მოკავშირეები აზიაში და თუკი ტრანსატლანტიკური ურთიერთობები მნიშვნელოვანი განსხვავებების წინაშეა, ცენტრალური აზია შეიძლება გახდეს აშშ-სა და ევროპის კავშირისთვის თანამშრომლობის ადგილი. ცენტრალური აზიის კავშირის დაარსების მხარდაჭერა შესაძლოა თანაბრად საინტერესო იყოს ევროპის კავშირისთვისა და ამერიკის შეერთებული შტატებისთვის, რადგან ევროპის კავშირი პირდაპირ ბმაშია „ევროპის კავშირის ცენტრალური აზიის სტრატეგიასთან“ ხოლო აშშ-ის ეს უკანასკნელი „ჩინეთის ბალანსირების სტრატეგიის“ ფარგლებში ჯდება.

ამრიგად, საქართველოს ნავსადგურების განვითარება და ცენტრალური აზიის კავშირის შექმნაზე ფსონის დადება, როგორც ამერიკის „ჩინეთის ბალანსირების სტრატეგიის“ შემადგენელი ქვე-სტრატეგია და ევრო-ატლანტიკური ინსტიტუციების ძლიერი ჩართულობა რუსეთის გავლენის სფეროს პოლიტიკას ცენტრალური აზიაში ძირს უთხრის და აბალანსებს ჩინეთს. ამასთანავე, სტრუქტურულმა და სტრატეგიულმა მიდგომამ შესაძლოა რუსეთის „გავლენის სფეროს“ პოლიტიკის მიზიდულობის ცენტრი სამხრეთ კავკასიიდან ცენტრალურ აზიაში გადაიტანოს. ამ უკანასკნელმა კი შესაძლოა საქართველოსა და უკრაინას შანსი მისცეს ნატოსა და ევროპის კავშირის წევრები გახდნენ.

## დასკვნა

---

საქართველოს ევროპის კავშირისა და ჩინეთის ვაჭრობისთვის სასიცოცხლო საკვანძო ცენტრად გადააქცევს საქართველოს სტრატეგიული მდებარეობა, როგორც ბუნებრივად ერთადერთი მისადგომი ევროპულ, ცენტრალური აზიის, აღმოსავლეთ აზიისა და ახლო აღმოსავლეთის ბაზრებთან. ანაკლიის ნავსადგური გავლენას მოახდენს საქართველოს სამეზობლოზე და რუსეთისთვის სამხრეთ კავკასიასთან სტრატეგიული ვაჭრობის ფასს მნიშვნელოვნად გაზრდის. ნავსადგურის ინფრასტრუქტურა, სახმელეთო ვაჭრობა, ტრანსპორტირების ინფრასტრუქტურა ყველაფერი ერთად

შუალედური განვითარების დონეზე განსაკუთრებულ და ხელშესახებ ეკონომიკურ სარგებელს მოიტანს ყველა ქვეყნისთვის.

ანაკლიის ნავსადგურის მშენებლობა საერთაშორისო სავაჭრო მარშრუტებთან ერთად ხელს შეუწყობს რეგიონალური სავაჭრო ეკოსისტემის განვითარებას და გააღრმავებს სამხრეთ კავკასიისა და ცენტრალური აზიის ქვეყნებს შორის თანამშრომლობას. ანაკლიის განვითარება გააძლიერებს ევრო-ატლანტიკური ინსტიტუციების ყოფნას სამხრეთ კავკასიაში და გააქტიურებს ცენტრალური აზიისა და ახლო აღმოსავლეთის ქვეყნების პირდაპირ ჩართულობას. ამდენად, ნავსადგურების გაერთიანებული ინფრასტრუქტურა მჭიდროდ დააკავშირებს სამხრეთ კავკასიისა და ცენტრალური აზიის ორ რეგიონალურ განზომილებას და საერთაშორისო ვაჭრობის მოზღვავებასა და უმაგალითო მასშტაბის დადებითი პოლიტიკური, სოციალურ და ეკონომიკურ გარდაქმნებს განაპირობებს.

## ავტორის შესახებ

---

ბექა ქირია პირველი ღრუბელ ტექნოლოგიაზე მომუშავე პოლიტიკის კვლევების გაგრა ინსტიტუტის დამფუძნებელი და დირექტორია. ინსტიტუტის დაარსებამდე, ბექა მუშაობდა როგორც დამოუკიდებელი პოლიტიკის ექსპერტი და საქართველოს თავდაცვის სამინისტროს, თავდაცვის პოლიტიკისა და დაგეგმვის დეპარტამენტში. მუშაობის პერიოდში მან შეიმუშავა რიგი მნიშვნელოვანი ეროვნული თავდაცვისა და უსაფრთხოების დოკუმენტები და უძღვებოდა საკანონმდებლო მიმოხილვას თავდაცვისა და უსაფრთხოების სფეროში. ბექამ დაამთავრა დიდი ბრიტანეთის ლესტერის უნივერსიტეტი საერთაშორისო სამართლის მაგისტრის ხარისხით. მანამდე, საერთაშორისო ურთიერთობებს სწავლობდა კემბრიჯის ხელოვნებისა და მეცნიერების კოლეჯში. ბექა ქირია თვითერზე: bekakiria