

საქართველოს ჩართულობა ახალი აზრეშუმის გზის პროექტში და მოსალოდნელი გეოეკონომიკური ეფექტები

მაია ბენია — სტუ-ს ასოცირებული პროფესორი

ირინა ბენია — სტუ-ს დოქტორანტი

Вовлеченность Грузии в проект нового "шелкового пути" и ожидаемые геоэкономические эффекты

Майя Бения – Асоц. профессор ГТУ
Ирина Бения - Докторант ГТУ

Резюме

История „шелкового пути“ начинается со II века до нашей эры. Она включала в себя Китай, Индию, Египет, Иран, Древний Рим и другие страны того времени. Грузия также являлась одним из звеньев этой симбиозной цепочки со своей транзитной функцией. Это давало возможность тогдашнему Грузинскому Государству быть в эпицентре тех процессов, которые происходили в тогдашней Европе и Азии, ознакомливаться с новейшими достижениями и технологиями научного прогресса, держать руку на пульсе происходящих событий как в политике, так и экономике. Со временем, в связи с прекращением функционирования шелкового пути и Грузия утратила свою роль в данном процессе. В статье рассмотрены новые политические и экономические перспективы, которые смогут открыться перед страной в случае реализации новых инициатив ряда государств, касающихся возможного восстановления данного проекта. Проанализированы возможные выгоды для Грузии в сфере политики, экономики и безопасности.

საკვანძო სიტყვები: აზრეშუმის გზა, გეო-პოლიტიკური კორიდორი, ეკონომიკური თანამშრომლობა, ვაჭრობა, უსაფრთხოება, ენერგომატარებლები.

ძველი აზრეშუმის გზის ისტორია იწყება ჩვ. წ. II საუკუნეში, როდესაც ჩინელი დიპლომატი ჩჟან ციანი ეწვია ცენტრალური აზიის ქვეყნებს დიპლომატიური მისიით. ძვ. წ. 120 წელს სამშობლოში დაბრუნების შემდეგ ჩჟან ციანმა, ჰანის დინასტიის მაშინდელ იმპერატორს ლიუ ჩეს მოახსენა დეტალური ანგარიში ცენტრალური აზიის რეგიონში არსებული პოლიტიკური ვითარების შესახებ. ამ პერიოდიდან იწყება ჩინეთის მჭიდრო კონტაქტები დასავლეთის სახელმწიფოებთან. უძველესმა აზრეშუმის გზამ აშკარად დიდი წვლილი შეიტანა ჩინეთსა და

სხვადასხვა ქვეყნებს შორის მეგობრული კავშირების გაძლიერებასა და კულტურების გავრცელებაში. აზრეშუმის გზის ფუნქციებში შედიოდა როგორც კულტურული თანამშრომლობა, აგრეთვე პოლიტიკური ურთიერთკავშირები, ტექნოლოგიური მიღწევების გაზიარება, დახვეწა და განვითარება. თავად სახელიც „აზრეშუმის გზა“ არ გულისხმობდა მხოლოდ აზრეშუმით ვაჭრობას, ეს სახელი ეწოდა იმის გამო, რომ სწორედ ჩინურ აზრეშუმს მოჰქონდა ერთ-ერთი ყველაზე დიდი მოგება იმ პერიოდისთვის. გარდა აზრეშუმისა, ვაჭრობის წყარო გახლდათ მონები, ატლასი, სუნამო, სუნელები, მინის ჭურჭელი და ა.შ. ვრცელდებოდა მაშინდელი ტექნოლოგიებიც. კერძოდ, აზრეშუმის, ფაიფურის, ქაღალდის, დენთის და სხვადასხვა საბრძოლო იარაღის დამზადების მეთოდები.

აზრეშუმის გზის არეალი იმდენად დიდი იყო, რომ იგი ფარავდა ჩინეთს, ინდოეთს, ეგვიპტეს, სპარსეთს, არაბეთს და რომს. პირველად სიტყვა „აზრეშუმის გზა“ გამოიყენა ფერდინანდ ფონ რიხტოფენმა 1877 წელს. გარდა იმისა, რომ ეს იყო გეოეკონომიკური ერთეული, ეს გახლდათ ასევე დიდი გეოპოლიტიკური წარმონაქმნი, რომელიც ხელს უწყობდა სახელმწიფოებს დაეხვეწათ ტექნოლოგიები, გაეფართოვებინათ ვაჭრობის არეალი და ეკონომიკური ურთიერთობები.

უძველესმა აზრეშუმის გზამ ჩინეთი და საქართველო მჭიდროდ, ჯერ კიდევ ორი ათასი წლის წინ დააკავშირა. საქართველო იყო ერთ-ერთი რგოლი სიმბიოზური ჯაჭვისა, რომელსაც ერქვა აზრეშუმის გზა. საქართველომ იცოდა საკუთარი ფუნქცია, იპოვა საკუთარი თავი და გააცნობიერა, თუ რა როლი უნდა ეთამაშა იმდროინდელ მსოფლიოში, ეს იყო ტრანზიტორი სახელმწიფოს ნიშა, რაც საქართველოს საშუალებას აძლევდა სცოდნოდა იმ პროცესების შესახებ, რაც მიმდინარეობდა ევროპასა თუ აზიაში, ზიარებოდა ტექნოლოგიურ მიღწევებს, ყოფილიყო დიდი სახელმწიფოების ყურადღების ქვეშ, რომლებიც იზრუნებდნენ საქართველოს უსაფრთხოებაზე, ვინაიდან სწორედ საქართველოს უსაფრთხოება იქნებოდა მათი ეკონომიკური მოგების გარანტორი. საქართვე-

ლომ მნიშვნელოვანწილად დაკარგა სახელმწიფოებრივი ფუნქცია მაშინ, როდესაც თავად ძველმა აბრეშუმის გზამ ფუნქციონირება შეწყვიტა XVI საუკუნის მიწურულს, ცენტრალური აზიის რეგიონში მიმდინარე ომებისა და ევროპელების მიერ აფრიკის შემოვლით, საოკეანო გზის საბოლოოდ ათვისების გამო. როგორ უნდა დაიბრუნოს საქართველომ თავისი ისტორიული ფუნქცია ან რას გულისხმობს ეს ისტორიული ფუნქცია დღეს, როცა აღარ ხდება მონებით ვაჭრობა, არაა საჭირო პარფიუმერიისა და სუნელების ქარავნებით გადატანა მსოფლიოც უფრო ურთიერთდამოკიდებული გახდა? შეიძლება თუ არა „ენერგო მატარებლების პოლიტიკამ“ საქართველოს დაუბრუნოს თავისი ისტორიული ფუნქცია? არის „ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანი“, „ბაქო-თბილისი-სუფსა“, „ნაბუკო“ სწორედ ის პროექტები, რომელიც საქართველოს ფუნქციას დაუბრუნებს? ალბათ არის თუ გავითვალისწინებთ იმას, თუ რამდენად მნიშვნელოვანია დღეს ენერგო რესურსები მსოფლიოსთვის, რამდენი იხარჯება სახელმწიფოების მიერ, რომ განხორციელდეს ესა თუ ის პროექტი.

საქართველოსათვის უმნიშვნელოვანესია სახელმწიფოს სტაბილურობა და ინტერესთა ჩართულობა რეგიონში. სტაბილურობა (თუ მას დემოკრატიული მმართველობის ფორმაც ემატება) ხშირად ასოცირდება კეთილდღეობასთან და ინვესტიციების შემოდიანებასთან, რაც საქართველოს დამატებით ფუნქციებს შესძენს. ენერგომატარებლები ეკონომიკური მნიშვნელობის გარდა არის პოლიტიკური ფაქტორიც, ევროპა მწირი რესურსების გამო მოიხმარს 25-30% რუსულ გაზს, რაც რუსეთს დამატებით პოლიტიკური მანევრების საშუალებას აძლევს, რომელსაც იგი ხშირად თავისი პოლიტიკის განსახორციელებლად იყენებს. სტაბილურობა-სა და მშვიდობის გარეშე რეგიონში წარმოუდგენელია ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანი, ბაქო-თბილისი-სუფსა, ნაბუკო-ს პროექტების განხორციელება. ეს ის პროექტებია, რომლებმაც შეიძლება საქართველოს დაუბრუნოს ფუნქცია და აქციოს იგი ძირითად აქტორად რეგიონში.

მე-20 საუკუნეში საქართველოს გეოპოლიტიკური მდებარეობა გამოყენებული იყო, როგორც მხოლოდ სატრანზიტო საეაჭრო კვანძი, კავკასიის დამაკავშირებელი რგოლი ევროპასა და აზიას შორის. გასული საუკუნის ბოლოდან კასპიისპირეთში ენერგომატარებლების ფართომასშტაბიანმა მოპოვებამ და ტრანზიტმა უზრუნველყო საქართველოსა და

აზერბაიჯანის ეკონომიკური და ფინანსური უსაფრთხოება, მაგრამ, მეორეს მხრივ, სტაბილური ექსპორტისთვის, განსაკუთრებით 2008 წლის რუსეთ-საქართველოს ომის შემდეგ, საჭირო გახდა ამ ქვეყნების სამხედრო და სატრანსპორტო-საკომუნიკაციო უსაფრთხოების უზრუნველყოფა.

რუსეთ-საქართველოს 2008 წლის ომამდე ექსპერტების უმეტესობა თვლიდა, რომ სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი გეოგრაფიული მდებარეობის გამო, საქართველოს უსაფრთხოებას მასზე გამავალი სატრანსპორტო კომუნიკაციები, განსაკუთრებით „საუკუნის პროექტები“ უზრუნველყოფდნენ. მიჩნეული იყო, რომ ამ პროექტებით ქვეყანას ეძლევა შანსი, აქტიურად ჩაერთოს მსოფლიო ინტეგრაციულ პროცესებში. ამიტომ, სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესება ქვეყნის ეკონომიკური და სოციალური განვითარებისათვის უმნიშვნელოვანესი პირობა იყო.

რუსეთ-საქართველოს 2008 წლის აგვისტოს კონფლიქტმა დაგვანახა, რომ ევროკავშირის „სამხრეთის გაზის დერეფნის“ სიცოცხლისუნარიანობა არა „ინფრასტრუქტურულ კვაზიუსაფრთხოებაზე“, არამედ შავი ზღვისპირეთში რეგიონალურ უსაფრთხოებაზეა დამოკიდებული. რუსეთმა დასავლეთს თითქოს აგრძნობინა, რომ საქართველოს ევროატლანტიკური სტრუქტურებში მისწრაფების მიუხედავად, მისი ინფრასტრუქტურა სრულიად მოწყვლადია. საბოლოო ჯამში, თუ 2008 წელს პირდაპირი სამხედრო აგრესიით რუსეთმა ვერ შეძლო „დერეფნის“ რომელიმე პროექტის ჩაშლა, 2013 წელს მან მოახერხა ჯერ გლობალური, პანევროპული „ნაბუქოს“, ხოლო 2014 წელს ყირიმის ანექსიით – აზერბაიჯანი-საქართველო-უკრაინის მარშრუტის „თეთრი ნაკადის“, ოდესა-ბროდი-პლოცკი-გდანსკის და AGRI (LNG)-ს პროექტების შეფერხება.

აღნიშნული საფრთხეების გასაწინააღმდეგოდ საჭიროა დაბალანსებული სატრანსპორტო პოლიტიკის გატარება. კერძოდ, ახალი აბრეშუმის გზის ერთ-ერთი დანიშნულება 2016 წლიდან, როდესაც „ნატო“ ავღანეთიდან ტვირთის გამოტანას დაიწყებს, სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ზემოაღნიშნული საფრთხეებიდან დაცვა იქნება.

თავის მხრივ, „ნატოსთვისაც“ პრიორიტეტულია ავღანური ტვირთებისთვის დივერსიფიცირებული გზები. საქართველოს, თავისი გეოგრაფიული მდებარეობიდან გამომდინარე, შეუძლია გაატაროს ეს ტვირთები, რაც ქვე-

ყანას გარკვეულ შემოსავალს მოუტანს. საქართველო შესთავაზებს „ნატოს“ ავღანეთიდან ჯარისკაცებისა და ტვირთის გადმოზიდვის უმოკლეს მარშრუტს ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზით. სავარაუდოდ, „ნატო“ აუცილებლად გამოიყენებს საქართველოს შესთავაზებას, რადგან მას ავღანეთში წლების მანძილზე დაგროვილი უზარმაზარი ტვირთის უკუტრანზიტის არაერთი გზა ესაჭიროება, და ამასთან, სახმელეთო გადაზიდვა, საჰაეროსთან შედარებით გაცილებით იაფი ჯდება.

ზოგიერთი მოსაზრების თანახმად, ავღანეთიდან გადმოსაზიდი ტვირთის ნაწილი შესაძლოა, საქართველოშიც დარჩეს. ეს მაგალითად, შესაძლოა იყოს საგზაო ტექნიკა, სატრანსპორტო საშუალებები, თუ სხვადასხვა სახის ლოგისტიკური ინვენტარი. ამ პროცესში ჩართვა საქართველოს მეტ უსაფრთხოებას მოუტანს. ამ ტვირთს, გარდა იმისა, რომ სამოქალაქო მომსახურება სჭირდება, ასევე ესაჭიროება გარკვეული უსაფრთხოების გარანტიები, და შესაბამისად, განხორციელდება ზენოლა ნებისმიერ ქვეყანაზე, რომელიც საქართველოს დაემუქრება. მნიშვნელოვანია, რომ როგორც ავღანეთის საშვიდობო მისიის პარტნიორი ქვეყანა, საქართველო დაფიქსირდება ასევე ISAF-ის სატრანსპორტო გადაზიდვებში მონაწილეობითაც. ამასთან, შეთანხმება ისე უნდა გაფორმდეს, რომ მომავალში ის გამოყენებულ უნდა იქნეს ეკონომიკური მიზნებისათვისაც.

საქართველოსა და ევროკავშირის შორის „ასოცირების ხელშეკრულების“ გაფორმებით წარმოქმნილი ახალი რეალიების გათვალისწინებით, საქართველოს პირველად მიეცა შესაძლებლობა რეალურად ჩაერთოს გლობალური ეკონომიკური ინტეგრაციის პროცესებში. ეს ამოცანა შესაძლებელია წარმატებით გადაიჭრას ევროპა-აზიის სატრანსპორტო-საკომუნიკაციო სივრცის – ახალი აბრეშუმის გზის უსაფრთხოების უზრუნველყოფისა და ქვეყნის გეოეკონომიკური ინტერესების ჰარმონიზაციის პირობებში.

ბოლო წლებში ჩინეთმა წამოაყენა სტრატეგიული კონცეფცია „აბრეშუმის გზის ეკონომიკური სარტყელის“ შექმნის, საქართველომ კი „აბრეშუმის გზის აღდგენის“ შესახებ. ეს ორივე კონცეფცია მიზნად ისახავს სარტყელის გასწვრივ მდებარე ქვეყნებს (მათ შორისაა საქართველოც) შორის კომუნიკაციის, საგზაო კავშირების, ვაჭრობის, ვალუტის მიმოსვლისა და ხალხთაშორისი ურთიერთობების გაუმჯობესებას. ქვეყნები ერთად უნდა განვითა-

რდნენ და მიაღწიონ კეთილდღეობას. ევრაზიის გასაყარზე მდებარე საქართველო „ეკონომიკური სარტყელის“ მნიშვნელოვანი ნაწილია. „აბრეშუმის გზის ეკონომიკური სარტყლის“ შექმნის იდეა შესაძლებლობას აძლევს საქართველოს გახდეს ევრაზიის დამაკავშირებელი სავაჭრო და ლოგისტიკური სატრანზიტო ქსელი. ნიშანდობლივია, რომ ამ ფართომასშტაბიანი პროექტის განხორციელების შემთხვევაში, აღნიშნული ეკონომიკური კორიდორის გასწვრივ მცხოვრები ადამიანების რაოდენობა სამ მილიარდს გადააჭარბებს, შესაბამისად, მასშტაბები და პოტენციალი ახალი პროექტის ფარგლებში წარმოქმნილი ახალი ბაზრებისა, იქნება უპრეცედენტო და უნიკალური.

ჩინეთის ხელისუფლების კონცეფციის თანახმად, ოფიციალური პეკინი სთავაზობს ევრაზიის სახელმწიფოებს თანამშრომლობის ახალ მოდელს, რაც ითვალისწინებს ერთობლივი ძალისხმევით აბრეშუმის გზის ეკონომიკური კორიდორის ფორმირებას — თავისუფალი სავაჭრო-ეკონომიკური ზონების შექმნით, ერთიანი საგზაო ქსელების მშენებლობით, სავაჭრო-ეკონომიკური თანამშრომლობის გაღრმავებით, სახალხო დიპლომატიის გააქტიურებით და ა.შ.

აბრეშუმის გზა თანამშრომლობის გზაც უნდა იყოს. ჩინეთ-საქართველოს შორის სხვადასხვა სფეროში თანამშრომლობა სწრაფად ვითარდება, მაგრამ კიდევ დიდი სივრცეა აუთვისებელი. ავტომანქანების, რკინიგზის, პორტების, ელექტროენერგიის, კომუნიკაციების, წარმოებისა და სხვა სფეროებში ჩინეთს მდიდარი გამოცდილება აქვს. ინდუსტრიის კლასიფიკაციის საერთაშორისო სტანდარტით განსაზღვრულ 22 ყველაზე მსხვილი ინდუსტრიიდან 7-ში ჩინეთს მსოფლიოში პირველი ადგილი უჭირავს. ფოლადის, ცემენტის, სამშენებლო მასალების, ავტომობილების, ქსოვილების... 220-ზე მეტი სახეობის პროდუქციის წარმოებაში წამყვან ადგილზეა. ჩინეთის ეკონომიკის გაძლიერების კვალდაკვალ, ჩინურმა კომპანიებმა საზღვარგარეთ ინვესტიციების განხორციელება დაიწყეს. საქართველოს უპირატესი გეოგრაფიული მდებარეობა, ხელსაყრელი საინვესტიციო პირობები, ევროკავშირთან და მეზობელ ქვეყნებთან თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმება, საქართველოს მთავრობის მისწრაფება განავითაროს ინფრასტრუქტურა, წარმოება და შემოიტანოს მეტი უცხოური ინვესტიცია, ყოველივე ეს ბევრ ჩინურ კომპანიას იზიდავს. 2014 წელს სწორედ ჩინეთიდან შემოვიდა ყველაზე დიდი რაოდენობის ინვეს-

ტიცია და მოსალოდნელია, რომ მომავალშიც უფრო მეტი ჩინური კომპანია მიიღებს მონაწილეობას ქვეყნის ეკონომიკის მშენებლობაში.

2014 წელს ჩინეთ-საქართველოს შორის სავაჭრო ბრუნვამ 823 მილიონი აშშ დოლარი შეადგინა და 28 პროცენტით მოიმატა ჩინეთი საქართველოს რიგით მეოთხე სავაჭრო პარტნიორი ქვეყანაა, ხოლო წლიური მონაცემებით რიგით პირველი ინვესტორი. ჩინური კომპანიები შეუფერხებლად ახორციელებენ საინვესტიციო პროექტებს, მათ შორის აღსანიშნავია 2015 წლის ევროპის ახალგაზრდული ოლიმპიური სოფლის მშენებლობის, 60 მაგისტრალის გაუმჯობესების (ამ მიზნით ჩინეთმა საქართველოს გადასცა 5 მილიონი აშშ დოლარის ოდენობის გრანტი). გრანტების საერთო მოცულობამ 55 მილიონი აშშ დოლარი შეადგინა, რაც სასოფლო-სამეურნეო ტექნიკის, საბაჟო სკანირების დანადგარების შესყიდვას, სათბურების მშენებლობას მოხმარდა. თანამშრომლობა განათლებისა და კულტურის სფეროშიც სწრაფად ვითარდება. შეუფერხებლად ფუნქციონირებს თბილისის თავისუფალი უნივერსიტეტის კონფუციის ინსტიტუტი. 16 ჩინელი მოხალისე მასწავლებელი საქართველოს ოცამდე სკოლაში და უმაღლეს სასწავლებელში ასწავლის ჩინურ ენას. უკვე 600-ზე მეტი ქართველი სტუდენტი ეუფლება ჩინურს, რაც წინა წელთან შედარებით, ორჯერ მეტია. ხელი მოეწერა განათლების სფეროში ახალ შეთანხმებას და გაიზარდა სამთავრობო სტიპენდიების რაოდენობა.

ათეული წლებია საქართველოს სარწყავ-სამელიორაციო სისტემას რეაბილიტაცია არ ჩატარებია, რაც ძალიან დიდ პრობლემას უქმნის გლეხებს და ფერმერებს. დანებებულია სარწყავი და სადრენაჟე არხების რეაბილიტაციის მასშტაბური პროექტები. აღნიშნული სპეცტექნიკა საშუალებას იძლევა უფრო სწრაფად და ეფექტიანად ვანარმოთ სარწყავი არხების სარეაბილიტაციო სამუშაოები. ხელმოწერილია ჩინურ-ქართული თანამშრომლობის პროექტი — „ბოსტნეულის მოშენების ტექნოლოგია საქართველოში“, რომლის ფარგლებშიც 30-ზე მეტი სათბური აშენდება.

„ისტორიული აბრეშუმის გზის აღდგენა არის ახალი იმპულსი, რომელიც ერთიან სავაჭრო სისტემაში აქცევს ქვეყნებს ევროპიდან ჩინეთამდე. აბრეშუმის გზა ახალ შესაძლებლობას უჩენს არა მარტო ჩვენს ქვეყანას, არამედ ევროპისა და აზიის ქვეყნებსაც, დაამყარონ ახალი ეკონომიკური კავშირები და სავაჭრო ურთიერთობები“, - განაცხადა პრემიერ-

მინისტრმა ირაკლი ლარიბაშვილმა და აღნიშნა, რომ ამ კონტექსტში განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება სავაჭრო-ეკონომიკურ ურთიერთობას ჩინეთთან, რომელიც საქართველოს უმსხვილეს სავაჭრო პარტნიორთა ხუთეულშია.

საქართველო იქნება პირველი ქვეყანა რეგიონში, რომელთანაც ჩინეთი თავისუფალი ვაჭრობის შესახებ მოლაპარაკებებს დაიწყებს. აზიის ინფრასტრუქტურის საინვესტიციო ბანკის დაფინანსებით არაერთი მსხვილი საინვესტიციო პროექტი განხორციელდება. იზრდება ჩინური კომპანიების მხრიდან საქართველოში დაინტერესება. „ახალი აბრეშუმის გზა“ შექმნის ახალ შესაძლებლობებს ქვეყნისთვის, მოიტანს ახალ ინვესტიციებს, ეკონომიკურ განვითარებასა, ვაჭრობის გააქტიურებას. „ახალი აბრეშუმის გზა“ არის კონცეფციით სარტყელი – ერთი გზა. ეს არის ისტორიული აბრეშუმის გზის აღდგენის პროექტი. „ახალი აბრეშუმის გზის“ პროექტში აქტიურადაა ჩართული აზიის ინფრასტრუქტურის საინვესტიციო ბანკი, რომლის კაპიტალი პირველ ეტაპზე 100 მილიარდია, თუმცა საბოლოოდ 500 მილიარდიან ინვესტიციებზეა საუბარი. ამასთანავე, ჩინური კომპანიები დაინტერესებულები არიან მიიღონ მონაწილეობა ანაკლიის პორტის მშენებლობაში, რაც არის სერიოზული განაცხადი ჩვენი ქვეყნისთვის.

სამხრეთ კავკასიის ქვეყნები იმყოფებიან რა, საერთაშორისო სატრანსპორტო და ენერგეტიკული გადაზიდვების გზაჯვარედინზე, მუდმივად განიცდიან უფრო მსხვილი პოლიტიკური ერთეულების და გაერთიანებების ზემოქმედებას. მათზე გავლენის მოპოვებას ცდილობენ, როგორც რეგიონალური: რუსეთი, თურქეთი, ირანი, ასევე გარე ძალები: აევროკავშირი, ისრაელი, ჩინეთი. კავკასიაში და მის გარშემო მიმდინარე პროცესების განხილვისას, შეუძლებელია არ ვახსენოთ ისტორიული აბრეშუმის გზა ანუ სავაჭრო არტერია, რომლის გამოც მრავალი საუკუნის განმავლობაში მიდიოდა ბრძოლა კავკასიისთვის.

დღეს მიმდინარე პროცესებიდან გამომდინარე, რეგიონის მომავალი დამოკიდებულია ორ სტრატეგიულ პროექტზე, ერთის მხრივ დასავლეთი ცდილობს, ამერიკული „ახალი აბრეშუმის გზის“ კონცეფციის შესაბამისად მოიპოვოს კონტროლი ცენტრალური აზიის ენერგორესურსებზე, რუსეთისა და ჩინეთის გვერდის ავლით და მეორეს მხრივ რუსეთი ქმნის ევრაზიულ კავშირს.

„ახალი აბრეშუმის გზის“ მნიშვნელობის შესახებ, შარშან ინდოეთში ვიზიტის დროს, აშშს სახელმწიფო მდივანმა ჰილარი კლინტონმა ილაპარაკა, ხოლო ამერიკულმა ნეოკონსერვატიულმა გამოცემამ „National Interest“ აღნიშნა რომ, ეს პროექტი ცენტრალური და სამხრეთ აზიის ქვეყნებისათვის შეიძლება გახდეს „პოლიტიკური პრიორიტეტი ნომერ ერთი“. თავის მხრივ რუსეთი ყველანაირ ბერკეტს იყენებს რათა „ევრაზიულ კავშირში“ რაც შეიძლება მეტი ქვეყანა გაერთიანოს. აბრეშუმის გზის კონტექსტში, ცენტრალურ აზიაში, სამხრეთ კავკასიაში და ახლო აღმოსავლეთში მიმდინარე პროცესები და პროცესების შესაძლო განვითარება ერთმანეთთან მჭიდროდაა დაკავშირებული.

თანამედროვე მსოფლიოში ყველა სახელმწიფო ეძებს საკუთარ ადგილს, საკუთარ ნიშას, რათა ღირსეული ადგილი დაიკავოს საერთაშორისო არენაზე. დღევანდელი საქართველოსთვის მნიშვნელოვანია რომ გახდეს რაც შეიძლება საჭირო ქვეყანა, რაც გარანტი იქნება არა მარტო ეკონომიკური მოგებისა, არამედ პოლიტიკური და კულტურული სიძლიერისა, რომლის დეფიციტსაც განიცდის საქართველო.

გამოყენებული ლიტერატურა:

1. ზურაბ გარაყანიძე, ეკონომიკის დოქტორი, პროფესორი ახალი აბრეშუმის გზის ქართული გამოწვევები - ნაწილი 120 აგვისტო, 2015-12:27 veqtori.ge/.../1061-akhali-abreshumis-gzis-qartuli-gamotsvevebi---natsili.
2. კავკასია-რეგიონის ფუნქცია და აბრეშუმის გზის როლი აბრეშუმის გზის ისტორიული ფუნქცია გიორგი დვალისვილი <https://m.facebook.com>
3. Hansen, V, The Silk Road (Oxford University Press, USA, 2012).
4. www.silk-road.com.
5. <http://www.china-briefing.com/news/2015/09/15/chinas-silk-road-economic-belt-new-issue-of-china-briefing-magazine.html>
6. <http://www.globalresearch.ca/the-new-silk-road-a-chinese-style-new-deal-the-economic-and-geopolitical-consequences/5466022>
7. A Western Strategy for the South Caucasus by Svante E. Cornell, S. Frederick Starr, Mamuka Tsereteli · Silk Road Paper · CACI-SRSP · February 2015
8. Шустов А. «Новый Шёлковый путь» из Америки. Вашингтон реализует в Центральной Азии крупный интеграционный проект. 27.08.2012. URL: http://www.stole-tie.ru/geopolitika/novyj_shelkovyj_put_iz_ameriki_647.htm.
9. Савин. Л. Новый шёлковый путь и евразийская интеграция. Интернет-портал «Око-планеты», 02.04.2013.
10. Западная Европа – Западный Китай. Международный транзитный коридор. URL: <http://europe-china.kz>