



ეკონომიკური რეფორმა: ანალიზი, პრობლემები, პერსპექტივები



პროექტი “აზრეუმის გზა-ეკონომიკური სარტყელი” და მისი სამომავლო პერსპექტივები

შალვა ჩიხლაძე, ამზა ჩარგაზია
თსუ ბაკალავრიატის მე-3 კურსის სტუდენტები.

რეზიუმე

ახალი აზრეუმის გზის პროექტი 21-ე საუკუნის ერთ-ერთი ყველაზე ფართომასშტაბიანი პროექტია, რომელიც ითვალისწინებს ძველი აზრეუმის გზის მარშრუტის თანამედროვე რეალობაში გადმოტანას. მოცემული გეგმა, რომელიც 2013 წელს ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის პრეზიდენტმა, სი ძინპინმა გააჟღერა, დიდ სამომავლო პერსპექტივებს სახავს. მიუხედავად აზრთა სხვადასხვაობისა და პოზიციების განსხვავებულობისა, სამხრეთ კავკასიისთვის და აზიის კონფლიქტური რეგიონებისთვის ეს იქნება მშვიდობის გარანტია, რადგან ეკონომიკურ პროცესებში ჩართვა შეამცირებს კონფლიქტის აქტუალობას. თანაც მნიშვნელოვანია, რომ ჩინეთის გავლენა კიდევ უფრო გაიზრდება არა მხოლოდ აზიაში, არამედ ევროპის რეგიონშიც. შესაძლოა პოლიტიკური კონფიგურაციის შეცვლაც, რაც კიდევ უფრო საინტერესოს ხდის მოცემული გეგმის რეალობაში აღსრულებას გლობალურ კონტექსტში.

საკვანძო სიტყვები: აზრეუმის გზა, OBOR, ჩინეთი, ბაზარი, სი ძინპინი, ტრასეკა, ევროკავშირი, სამხრეთ კავკასია, რკინიგზა.

შესავალი

ახალი აზრეუმის გზის პროექტის განხორციელებაზე საუბარი ბოლო ხანებში სულ უფრო და უფრო დიდ მასშტაბებს იძენს და რეალობაში განხორციელების საკმაოდ სერიოზულ პერსპექტივებს სახავს. სი ძინპინის ინიციატივა დადებით მოლოდინებთან ერთად ანალიტიკოსების მხრიდან ვარაუდებსა და კითხვის ნიშნებს აჩენს. მიუხედავად გასულ წლებში არსებული გეგმებისა, აღედგინათ აბ-

რეშუმის გზის მარშრუტი და მიეცათ მისთვის უწინდელი მნიშვნელობა, რეალობაში ეს გეგმები ვერ განხორციელდა და სწორედ ორი წლის წინ არსებული ინიციატივა, რომელიც ფინანსურადაც ძლიერია და უკვე ჩანს მისი შედეგები, ყველაზე ქმედითუნარიანია.

ძირითადი ტექსტი

აბრეშუმის გზის შექმნის ისტორია უკავშირდება ძვ. წ. II საუკუნესა და ცინის დინასტიას, როდესაც იმპერატორს ჩჟან ციანის წარგზავნილმა მოხელეებმა მას ანგარიში ჩააბარეს ცენტრალურ აზიაში არსებული პოლიტ-ეკონომიკური პროცესების შესახებ. ამის შემდგომ გადაწყდა, შექმნილიყო მარშრუტები, რომელიც ხანის იმპერიას დააკავშირებდა დასავლურ სამყაროს ცენტრალური აზიის სახელმწიფოების გავლით. უნდა ითქვას, რომ მარშრუტი არ ყოფილა ერთგვაროვანი და მას რამდენიმე განშტოება ჰქონდა. ერთ-ერთი იყო ე.წ. „ჩრდილოეთის მარშრუტი“, რომელიც იწყებოდა ჩინეთის დედაქალაქ ჩანაიანიდან, იყოფოდა ლანჯოუში და შემდეგ სან-ტაშის უღელტეხილის გავლით გადადიოდა თანამედროვე ყაზახეთის ტერიტორიაზე, იქიდან სამარყანდზე, ბუხარაზე და პართიის გავლით ხვდებოდა დასავლეთში. ამ მარშრუტების დახმარებით, დასავლეთს ძირითადად მიეწოდებოდა მაღალხარისხიანი ჩინური აბრეშუმი, ფაიფური, დენთი და სხვადასხვა ნაკეთობანი. სავაჭრო მარშრუტი ფუნქციონირებდა ცინის, ხანის, ძინის, სუის, თანის, მინის დინასტიების დროს, ასევე მონღოლთა ბატონობის დროსაც. დასავლეთში ამ დინასტიების თანამედროვე შემდეგი იმპერიები დომინირებდნენ: რომის იმპერია, პართია, ბიზანტიის იმპერია, არაბთა სახალიფო, სელჩუკები და ა.შ. მონღოლთა ბატონობისგან განთავისუფლების შემდეგ, უფრო ზუსტად კი კონსტანტინეპოლის დაცემის შემდეგ განვითარებულმა გეოგრაფიულმა აღმოჩენებმა სხვა მარშრუტები გაკვალა დასავლეთ-აღმოსავლეთს შორის სავაჭრო თუ პოლიტიკური ურთიერთობების განსავითარებლად. თავად ტერმინი „დიდი აბრეშუმის გზა“ გერმანელმა ისტორიკოსმა, ფერდინანდ რიჰტჰოფერმა 1870 წელს გამოიყენა, მაშინ, როცა აღნიშნული გზისგან მხოლოდ ისტორიული ნარჩენები იყო შემორჩენილი (8).

მოცემული გზის მნიშვნელობა უდაოდ დიდი იყო. უკვე მე-20 საუკუნეში ჩინეთი, როგორც ახალი, მძლავრი პოლიტიკური აქტორი, იწყებს გარკვეული ქმედებების რეალობაში მოყვანას. ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკა 1949 წლის პირველ ოქტომბერს გამოცხადდა, რომელიც იდეაში კომუნისტური საბჭოეთის მოკავშირე უნდა ყოფილიყო, მაგრამ სტალინის გარდაცვალებისა და ნიკიტა ხრუშჩოვის, ასევე ლეონიდ ბრეჟნევის მმართველობისას ამ ორ სახელმწიფოს შორის ურთიერთობები სულ უფრო გაუარესდა, ამის შედეგი კი 1960-იანი წლებიდან ჩინეთის აშშ-თან პოლიტიკური და ეკონომიკური ურთიერთობების გაღრმავება გახდა. რაც შეეხება აბრეშუმის გზას, საინტერესოა, რომ შეერთებული შტატების კონგრესში 1961 წელს არსებობდა აქტი, რომლის მიხედვითაც კონგრესი მხარს უჭერდა სამხრეთ კავკასიის ქვეყნებისა და ცენტრალური აზიის სახელმწიფოების პოლიტიკურ და ეკონომიკურ დამოუკიდებლობას (9). ამ აქტის საფუძველზე 1999 წელს სენატორმა სემ ბრაუნბენკმა კონგრესს წარუდგინა ანგარიში (Silk Road Strategy Act), რომელიც ითვალისწინებდა აბრეშუმის გზის პროექტის აღდგენას და ამ ყველაფერში შეერთებული შტატების ხელშეწყობას. ანგარიშის მიხედვით ირკვევა, რომ

➤ პროექტის განხორციელება გამოიწვევდა ცენტრალური აღმოსავლეთისა და სამხრეთ კავკასიის ქვეყნების ეკონომიკური ურთიერთდამოკიდებულების ზრდას, რაც უნდა ყოფილიყო მშვიდობისა და სტაბილურობის გარანტი მეტად რთულ გეოპოლიტიკურ სივრცეში;

➤ თავისუფალი ბაზრისა და ლიბერალური ეკონომიკის პრინციპების გაზიარება და ამავედროულად გლობალურ პროექტში ზემოთხსენებული სახელმწიფოების ჩართვა გაზრდიდა აღნიშნული რეგიონის გავლით ეკონომიკური თანამშრომლობის ხარისხს მსოფლიოში;

➤ აღნიშნულ სივრცეში მნიშვნელოვანი იყო მუსულმანური სახელმწიფოების სეკულარული ხელისუფლების მხარდაჭერა და დახმარება;

➤ პროექტის ხელშეწყობით შესაძლებელი იყო აშშ-ის დამოკიდებულება სპარსეთის ყურის ნავთობზე შემცირებულიყო და ნა-

ნილობრივ ჩანაცვლებულიყო კასპიისპირეთის ნავთობით.

ამ ყველაფრის განსახორციელებლად სენატორი კონგრესს სთავაზობდა გეგმას, რომელიც მისი თქმით შტატებს უნდა შეესრულებინა:

- აშშ-ს ხელი უნდა შეეწყოს სახელმწიფოთა სუვერენიტეტის, ტერიტორიული მთლიანობისა და დემოკრატიული განვითარებისთვის, ასევე ადამიანის უფლებების სფეროში ვითარების გაუმჯობესებისთვის;

- ხელი უნდა შეწყობოდა პოლიტიკურ პლურალიზმს და უნდა შემცირებულიყო რასიზმისა და ანტისემიტის ნიშნები;

- ხელი უნდა შეწყობოდა კონფლიქტების მშვიდობიან დარეგულირებასა და თავისუფალი ბაზრის მშენებლობას;

- მონესრიგებულიყო საბანკო და სადაზღვეო სისტემები;

- შტატები უნდა დახმარებოდა ამ სივრცის ქვეყნებს თანამშრომლობის გაღრმავებასა და ასევე ინფრასტრუქტურული პროექტების განხორციელებაში, რომლის გარეშეც წარმოუდგენელია სატრანსპორტო კორიდორის მშენებლობა. (1)

მიუხედავად შეერთებული შტატების მტკიცე მხარდაჭერისა და გარკვეულწილად ზოგიერთი რეგიონთაშორისი პროექტის წარმატებით განხორციელებისა (ნაგულისხმევია მილსადენებისა და გაზსადენების გაყვანა), ფაქტია, რომ სენატის ამ ანგარიშმა რეალური შედეგი ვერ გამოიღო და ამ მოვლენიდან 16 წლის შემდეგაც კონფლიქტები გაყინულია და ადამიანის უფლებების კუთხით საქართველოს გარდა დანარჩენ სახელმწიფოებში დიდი ცვლილება არ არის.

მოცემულ აქტამდე ცოტა ხნით ადრე, 1990 წელს ვლადივოსტოკში გაიმართა აზია-წყნარი ოკეანის ქვეყნების საერთაშორისო კონფერენცია. ეს ის პერიოდია, როდესაც საბჭოთა კავშირს ძირი გამოთხრილი აქვს და მთელი მსოფლიო ხდება მონაწილე იმისა, თუ როგორ იშლება ერთ დროს უდიდესი და ძლიერი იმპერია ნაწილებად. მიუხედავად ამ ყველაფრისა, კონფერენციაზე სსრკ-ის საგარეო საქმეთა მინისტრმა წამოაყენა ახალი იდეა, რომელიც ითვალისწინებდა ისტორიული აბრეშუმის გზის აღდგენას ახალი აზროვნების კონტექსტში. ამ ყველაფერზე ედუარდ შევარდნაძე

წერს: „საკითხი იმთავითვე მაინტეგრირებელ ასპექტში დაისვა, გეოგრაფიული სივრცე + ეკონომიკური სივრცე + სამართლებრივი სივრცე. ვაყენებდით ამ უზარმაზარი სივრცის ხალხთა საერთო აზრის იდეას (9). თუმცა ფაქტია, რომ ერთი წლის შემდეგ საბჭოთა კავშირი დაიშალა 15 დამოუკიდებელ რესპუბლიკად და ამ პერიოდში არათუ ახალდამოუკიდებელი ქვეყნების მშვიდობიანი განვითარება არ მომხდარა, არამედ რუსეთის ფედერაციასა და სსრკ-ში გაერთიანებულ მოკავშირე ქვეყნებს შორის დაწყებულმა სამხედრო-ტერიტორიულმა კონფლიქტებმა კარგა ხნით გაათიშა ერთმანეთისგან ერთ დროს ინტეგრირებული მხარეები.

გარდა ზემოთ აღნიშნული საერთაშორისო აქტორებისა, ევროპა-აზიის დაკავშირების ალტერნატიულ გზებზე ევროგაერთიანებაც საკუთარ გეგმებს სთავაზობდა. 1993 წლის მაისში, ბრიუსელში ჩატარდა სამიტი, რომელშიც მონაწილეობდნენ მაშინდელი დსთ-ს წევრი სახელმწიფოები ცენტრალური აზიიდან და სამხრეთ კავკასიიდან და ასევე მასპინძელი ევროკავშირის წევრი ქვეყნები. სამიტმა საფუძველი ჩაუყარა საერთაშორისო პროგრამას, რომელიც ითვალისწინებდა ტვირთების გადაზიდვას ცენტრალური ევროპიდან შავი ზღვის, სამხრეთ კავკასიისა და კასპიის ზღვის გავლით ცენტრალური აზიის ქვეყნებისკენ და ასევე შორეულ აღმოსავლეთში. ლოჯისტიკური და ინფრასტრუქტურული სამუშაოების დაფინანსებას ევროკავშირი თავის თავზე იღებდა, ასევე პროექტის ინვესტორები იქნებოდნენ „მსოფლიო ბანკი“, „ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკი“, „ისლამური განვითარების ბანკი“, ხოლო აზიის მხრიდან იაპონია განახირციელებდა ინვესტირებას „აზიის ბანკის“ მეშვეობით. აღსანიშნავია, რომ იაპონიის ხელისუფლება გამოთქვამდა მოსაზრებას, რომლის მიხედვითაც მისი მხრიდან აბრეშუმის გზის აღდგენის იდეა განპირობებული იყო ე.წ გენეტიკური სურვილით. ზემოთხსენებულ პროექტებს შორის შეიძლება თამამად ითქვას, რომ „ტრასეკას“ (TRACECA) პროგრამამ ყველაზე კარგად იმუშავა და რეალურად ის აღმოჩნდა ეფექტური პროექტი რეგიონთაშორისი თანამშრომლობისა და სავაჭრო დერეფნები დღეს ნამდვილად მოქმედი და შემოსავლიანია. „ტრასეკას“ პროექტი არ იყო მხოლოდ სამარშრუტო

დერეფნის განვითარების შესაძლებლობა, ეს გახლდათ საბაჟო, სამართლებრივი და ასევე სხვა მიმართულებითაც ერთობლივი კომუნიკაციების არსებობა და შემუშავება. მაგ. ბაქოს კომუნიკე, რომელიც ანესრიგებდა ურთიერთობებს სარკინიგზო, საბაჟო და სხვა სივრცეში სამოქმედოდ. იმავე პერიოდში გამართულ ჰელსინკის კონფერენციაზე საქართველოს მხარემ წარმოადგინა ე.წ პან-ევროპული სატრანსპორტო არეალის სტრატეგია „PETRA“. სტრატეგიის თანახმად შეიქმნა შავი, ადრიატიკის, ბარენცისა და ხმელთაშუა ზღვის პან-ევროპული ოთხი სატრანსპორტო არეალი, რომელიც უფრო შიდა მნიშვნელობის იყო, თუმცა საერთო გლობალურ კონტექსტში უფრო გაამარტივებდა ურთიერთობებს სახელმწიფოთა შორის. ახალი აბრეშუმის გზის შესახებ არ შემწყდარა მოსაზრებებისა და პოზიციების დაფიქსირება ბოლო პერიოდში. მიუხედავად „ტრასეკას“ აქტიური მუშაობისა, ამ ყველაფერში ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის როლი მცირე იყო, რაც აკნინებდა პროექტის მნიშვნელობასა და ასევე მნიშვნელოვან დაბრკოლებას ქმნიდა ფინანსური თვალსაზრისითაც.

ახლა უშუალოდ ვისაუბროთ სი ძინპინის ინიციატივის, Belt and Road პროექტის შესახებ. 2013 წლის სექტემბერში, ყაზახეთის დედაქალაქ ასტანაში ნურსულთან ნაზარბაევის სახელობის უნივერსიტეტში გამოსვლისას, მან გააჟღერა იდეა ახალი აბრეშუმის გზა - ეკონომიკური სარტყელის შესახებ. ზემოთ აღნიშნული ინიციატივა საინტერესოა იმ მიზეზის გამო, რომ გლობალური პოლიტ-ეკონომიკური აქტორი გამოთქვამდა სურვილს, შექმნილიყო კონტინენტალური მასშტაბის პროექტი, რომელსაც ზურგს გაუმაგრებდა ფინანსური კაპიტალიც. წრეზიდენტი სი სთავაზობდა ევრაზიულ სახელმწიფოებს თანამშრომლობის ახალ მოდელს, რომლის მიხედვითაც უნდა შექმნილიყო აბრეშუმის გზის ერთიანი კორიდორი, საერთო ეკონომიკური ზონებითა და გამართული, მონესრიგებული ინფრასტრუქტურული ცენტრებით (Fodorenko, 2013).

პროექტი არ ითვალისწინებდა არანაირი სახის პოლიტ-ეკონომიკურ კავშირებს, მაგალითად, როგორიც იყო ევროკავშირი ან თუნდაც ევრაზიული კავშირი. ჩინური ინიციატივის თანახმად,

პროექტმა ხელი უნდა შეუწყოს ათეულობით სახელმწიფოს, რომელიც ჩართული იქნება მასში, განვითარდნენ ეკონომიკურად და მოახდინონ თავიანთი ქვეყნების სტაბილიზაცია. პროექტი შედგება ორი ნაწილისგან: სახმელეთო გზა და საზღვაო მარშრუტები. იგი დამუშავების სტადიაშია და განიხილება ბევრი ვარიანტი, თუმცა გარკვეული წარმოდგენები უკვე არსებობს. როგორც ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის ცენტრალური ტელევიზია CCTV ანონსებს, პროექტი ჩინეთს ცენტრალური აზიის გავლით აკავშირებს ირანთან და თურქეთთან, რომლის გავლითაც ის უკავშირდება ევროპას. ასევე არსებობს სხვა მარშრუტიც, რომელიც რუსეთის გავლით ბალტიისპირეთთან და დანარჩენ ევროპასთან დაკავშირებას გულისხმობს. საზღვაო აბრეშუმის გზა აღმოსავლეთ ჩინეთის პორტებს აკავშირებს სამხრეთ-აღმოსავლეთი აზიის ქვეყნებთან და იქიდან ორი მომართულებაა — ერთი მარშრუტი მიდის აღმოსავლეთ აფრიკაში, კერძოდ კენიაში, ხოლო მეორე მარშრუტი სუეცის არხის გავლით ხმელთაშუა ზღვაში შემოდის და იქიდან დანარჩენ ევროპაში ვრცელდება.

OBOR – ONE BELT ONE ROAD — ასეთია პროექტის აბრევიატურა. საინტერესოა ის ფაქტიც, რომ ევრაზიული სახმელეთო ხიდის განვითარების მხრივ ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკა მრავალმხრივი მუშაობით ხასიათდება. მათ შორის გამორჩეულია პაკისტანში ღრმანყოფანი პორტის მშენებლობა, რომელიც 14 000 კმ-იან მარშრუტს (რომელიც სჭირდება სპარსეთის ყურიდან ენერგოტვირთების გადატანას) შეამცირებს ფაქტობრივად 7-ჯერ. ამავე კონტექსტში საინტერესოა, რომ ჩინური მულტინაციონალური კორპორაციები მზადყოფნას გამოთქვამენ, რომ ანაკლიის ღრმანყოფანი პორტის მშენებლობაში მიიღონ მონაწილეობა და გასცენ მთლიანი დანახარჯის 60%-იანი კრედიტები (Hongzhou, 2015).

პროექტის წარმატებით განხორციელებისთვის უკვე გადაიდგა სერიოზული ნაბიჯები. კერძოდ, შექმნილია Silk Road Fund, რომელიც პირველ ეტაპზე აკუმულირებული იქნება 40 მილიარდი დოლარი. აღნიშნული ფონდი ხელს შეუწყობს ინფრასტრუქტურული პროექტების განვითარებასა და საერთო მარშრუტების მონესრი-

გებას. ამავდროულად საინტერესოა “აზიის ინფრასტრუქტურის საინვესტიციო ბანკის” შექმნა, რომლის 45-ე წევრად საქართველო ფიქსირდება. ის ორიენტირებული იქნება განვითარებად ქვეყნებში ინვესტირებაზე. ბანკის საერთო კაპიტალი ამ ეტაპისთვის \$100 მილიარდს აღწევს (Sahbaz, 2014).

სი ძინპინის ინიციატივამ მსოფლიოში სერიოზული გამოხმაურება ჰპოვა რამდენიმე მიზეზის გამო:

- პროექტის განხორციელებას იწყებს გლობალური აქტორი და არა რომელიმე მცირე რეგიონული მოთამაშე;
- პროექტის განსახორციელებლად გამოყოფილია მილიარდობით ამერიკული დოლარი და ის ქმედითია, განსხვავებით სხვა ინიციატივებისა;
- გეოპოლიტიკური თვალსაზრისით შესაძლოა, აღნიშნულმა ინიციატივამ გარკვეული გადაადგილებები გამოიწვიოს მოთამაშეებს შორის.

ახალი აბრეშუმის გზის პროექტზე საუბრისას, აუცილებელია, მოკლედ მიმოვიხილოთ საერთაშორისო აქტორების პოზიციები ინიციატივის მიმართ. აშშ-ის დაინტერესება აბრეშუმის გზის აღდგენისადმი კარგად გამოჩნდა 1999 წელს სენატში სენატორი ბრაუნბეკის მიერ წარდგენილი ანგარიშით. თუმცა, მას შემდეგ, უკვე 2011 წელს აშშ-ის სახელმწიფო მდივანმა, ჰილარი კლინტონმა, ინდოეთში ვიზიტისას გაახმოვანა იდეა, რომ შტატები მხარს უჭერდა ცენტრალური აზიის სახელმწიფოებისა და ინდოეთის მრავალფორმატში თანამშრომლობას, მათ შორის აბრეშუმის გზის ფორმატშიც, რომელიც გულისხმობდა სავაჭრო ურთიერთობების გამყარებას, სავაჭრო-ენერგეტიკული დერეფნის კეთილმოწყობასა და ამუშავებას. ეს ცენტრალური აზიის ქვეყნებს, ავღანეთს, პაკისტანსა და ინდოეთს ჩართავდა რეგიონული თანამშრომლობის ფორმატში. უფრო მეტიც, ის აქტიურად უჭერდა “ტაპის” პროექტს, რომელიც გულისხმობდა თურქმენული გაზის საბადოდან მილსადენის აშენებას ავღანეთისა და პაკისტანის ისლამური რესპუბლიკის გავლით ინდოეთისკენ. შეიძლება გამოიყოს რამდენიმე მიზეზი, რომლის გამოც შტატების ხელისუფლებას მსგავსი პოზიცია უჭირავს:

➤ მისი სურვილია, ავღანეთი ჩართული იყოს რეგიონულ ეკონომიკურ პროექტებში და ავღანეთში მოქმედებდეს რამდენიმე რეგიონული აქტორი, რომელიც დაინტერესებული იქნება მშვიდობისა და სტაბილიზაციისთვის, რაც პოსტ-აისაფის მისიის პერიოდში გაზრდის ავღანური მშვიდობის შესაძლო შანსებს;

➤ მისი სურვილია, პასუხისმგებლობა ავღანურ და სხვა ზოგად რეგიონულ კონტექსტში გადაუნაწილოს ჩინეთსაც და ინდოეთსაც. საინტერესოა ის ფაქტი, რომ შტატები აქტიურად ცდილობდა, ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის ხელისუფლება დაერწმუნებინა, რომ ისინი ჩართულიყვნენ ავღანურ სამშვიდობო მისიაში, თუმცა ეს ვერ მოხერხდა.

ასეთი დამოკიდებულება ჰქონდა აშშ-ს პროექტზე, თუმცა ჯერჯერობით უცნობია OBOR ინიციატივას როგორ შეხვდა შტატების ხელისუფლება. ამერიკულ ანალიტიკურ გამოცემებში უკვე გამოჩნდა კრიტიკული მოსაზრებები სის ინიციატივის მიმართ და ის შედარებულია სხვადასხვა, უკვე კარგად ნაცნობ პროექტებს, რომელთა მიზეზი გეო-ეკონომიკურ და გეოპოლიტიკურ კონტექსტში მსოფლიო ძალთა ბალანსის ცვლილება იყო (Swanström, 2011).

რაც შეეხება თურქეთს, მისმა ხელისუფლებამ 2008 წელს საკურორტო ქალაქ ანტალიაში გამართულ ფორუმზე ვაჭრობისას გამოთქვა სურვილი, აბრეშუმის გზის ფორმატში უფრო გაღრმავებულიყო თანამშრომლობა სახელმწიფოებს შორის თურქეთიდან სამხრეთ კორეამდე, მათ შორის საერთო სარკინიგზო ქსელის ჩამოყალიბებით. ამის შემდგომ მსგავსი ფორმის შეხვედრებს უმასპინძლეს ბაქოს ქარავანსარაის ფორუმმა და ასევე ბათუმის “ტრასეკას” ფორუმმაც. ოფიციალური ანკარა როგორც მაშინ, ახლაც პრეზიდენტ სი ძინპინის პროექტშიც ერთ-ერთი საკვანძო მოთამაშეა.

საინტერესოა ევროკავშირის პოზიცია. შეიძლება თამამად ითქვას, რომ ჩინეთამდე აბრეშუმის გზის აღდგენის იდეას ევროკავშირი აშკარად ლობირებდა და სწორედ ის იყო რეგიონული აქტორი, რომელიც ფინანსებს არ იშურებდა “ტრასეკას” პროექტის აღსადგენად. “ტრასეკას” შემთხვევაშიც და OBOR-ის განხორციელებისას დანიშნულების ადგილი ევროპული სახელმწიფოებია,

აქედან გამომდინარე ევროკავშირის წევრი და არაწევრი სახელმწიფოები აქტიურად თანამშრომლობენ სხვადასხვა ფორმატში საერთო ქმედებების დასახვეწად. ერთ-ერთი ასეთი ფორმატია 16+1, სადაც ევროპული სახელმწიფოები და ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკა მართავენ შეხვედრებს ზემოთ ხსენებულ პროექტზე. აღსანიშნავია, რომ ცოტა ხნის წინ შედგა 16+1 ფორუმი, რომელზეც მიღწეულ იქნა კონკრეტული შეთანხმებები, მაგ. ჩინეთის მხარე ააშენებს ბელგრადსა და ბუდაპეშტს შორის ჩქაროსნულ სარკინიგზო მაგისტრალს.

ცენტრალური აზიის სახელმწიფოები საკმაოდ აქტიურად არიან ნებისმიერ პროექტში ჩართული, რომელიც ეხება მათი გავლით რაიმე სახის პროექტის განხორციელებას. მათ შორის ყველაზე მეტად აქტიურობს ნურსულთან ნაზარბაევი, რომლის ევრაზიული საერთო ეკონომიკური ზონის შექმნის ინიციატივები არ არის ახალი პოლიტიკოსებისთვის. თურქმენეთის, ტაჯიკეთისა და უზბეკეთის ხელისუფლებებიც ანალოგიურ მხარდაჭერას აცხადებენ. განსაკუთრებით თურქმენეთისა და ყაზახეთის ენერგეტიკული ვაჭრობაა საინტერესო, როგორც ევროპის სახელმწიფოებთან, ასევე ჩინეთთან, პაკისტანთან და ინდოეთთან (Riduan & Cem, 2014).

აუცილებელია, აღინიშნოს სამხრეთ კავკასიური სახელმწიფოების ინტერესები მოცემული პროექტის მიმართ. ისინი საკმაოდ აქტიურად და ენერგიულად ელიან და ერთვებიან ნებისმიერ პროექტში, რომელიც მათზე გაივლის და ეკონომიკურ სტაბილურობასთან ერთად მშვიდობის გარანტიც იქნება რეგიონში. ევროკავშირის “ტრასეკას” პროექტი დღესდღეობით მუშაობს, სამხრეთ კავკასიური ქვეყნები აქტიურად ატარებენ ევროპულ, თურქულ, რუსულ, ირანულ, ყაზახურ, თურქმენულ და სხვა ახლომდებარე სახელმწიფოების ტვირთებს, თუმცა ფაქტია — ერები ელიან თანამშრომლობის ახალ ფაზებს, უფრო განვითარებულსა და კოორდინირებულს. თურქეთის, როგორც წამყვანი რეგიონული სახელმწიფოს ინტერესებში შედიოდა და ის აქტიურად ლობირებს ე.წ “რკინის აბრეშუმის გზის” კონცეფციას, რომელიც გულისხმობს სარკინიგზო ქსელის გამართვას ჩინეთიდან თურქეთამდე და შემდეგ უკვე ევროპაში. ამ პროექტის ერთ-ერთი მთავარი ნაწილია

ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის მშენებლობა. საინტერესოა საინფორმაციო სააგენტოების მიერ გავრცელებული ინფორმაცია (რომელიც ჯერჯერობით არ დასტურდება ოფიციალურ დონეზე), რომლის თანახმადაც ჩინეთი მზად არის კასპიის ზღვაზე ააშენოს გრანდიოზული ხიდი. მოცემული გეგმის შესრულების ალბათობა სათუთა, თუმცა ფაქტია, რომ პროექტის ნებისმიერი სახით განხორციელება სარგებელს მოუტანს საქართველოსა და აზერბაიჯანს უპირობოდ, რადგან ეს ორი სახელმწიფო ჩართული იქნება საუკუნის მეგა-პროექტში, რომელზეც ინტერესები ექნებათ გლობალურ და რეგიონულ აქტორებს. დიდი ალბათობით ეს არის მშვიდობისა და სტაბილურობის უპირობო გარანტია (Cecire, 2015).

დასკვნა

ახალი აბრეშუმის გზა, რომელიც თამამად შეიძლება ითქვას, რომ არის 21-ე საუკუნის ერთ-ერთი მეგა-პროექტი, ძაღებს იკრებს. გარდა ეკონომიკური გავლენისა, არაა გამორიცხული, რომ მან გამოიწვიოს პოლიტიკური პოზიციების ცვლილება. პროექტს ზურგს უმაგრებს უზარმაზარი ფინანსური კაპიტალი, რომელიც დიდი ალბათობით გაზრდის ცენტრალური აზიისა და აღმოსავლეთ ევროპის ქვეყნებში ჩინური კაპიტალის მოცულობასა და შესაბამისად მის გავლენას. რეალურად, რამდენად ნაყოფიერი იქნება პროექტი, შეასრულებს იგი “ჩინური მარშალის გეგმის” ფუნქციას თუ არა, ამას დრო გვიჩვენებს. ფაქტია, რომ მასშტაბები კონტინენტთაშორისია და პოზიტიურ შედეგებზეა ორიენტირებული.

გამოყენებული ლიტერატურა:

1. Bereuter, D. (1999, March 17). *H.R. 1152 (106th): Silk Road Strategy Act of 1999*. Retrieved from govtrack.us: <https://www.govtrack.us/congress/bills/106/hr1152>
2. Cecire, M. (2015, May 06). *China's Growing Presence in Georgia*. Retrieved from The Diplomat: <http://thediplomat.com/2015/05/chinas-growing-presence-in-georgia/>
3. Fodorenko, V. (2013). *The New Silk Road Initiatives in Central*

Asia. Washington DC: Rethnik Institute.

4. Hongzhou, Z. (2015). *Building The Silk Road, Road Economic Belt, Problems and Priorities in Central Asia*. Nanyang: S.Saracutnam School of International Studies.

5. Riduan, S., & Cem, K. S. (2014). *Bridging Civilization from Asia to Europe, The Silk Road*. Ankara: Chinese Bussines Review.

6. Sahbaz, U. (2014). *The Modern Silk Road, One Way or Another?* Bucharest: The Black Sea Trust for Region and Cooporation.

7. Swanström, N. (2011). *China and Greater Central Asia: New Frontiers?* Singapore: Institute for Security and Development Policy.

8. კალანდია, ა. (2015). *ჩინეთის ტრანსფორმაცია 21-ე საუკუნეში*. თბილისი: მნიგნობარი.

9. შვეარდნაძე, ე. (2002). *დიდი აბრეშუმის გზა*. თბილისი: მეცნიერება.

REFERENCES:

1. Bereuter, D. (1999, March 17). *H.R. 1152 (106th): Silk Road Strategy Act of 1999*. Retrieved from govtrack.us: <https://www.govtrack.us/congress/bills/106/hr1152>

2. Cecire, M. (2015, May 06). *China's Growing Presence in Georgia*. Retrieved from The Diplomat: <http://thediplomat.com/2015/05/chinas-growing-presence-in-georgia/>

3. Fodorenko, V. (2013). *The New Silk Road Initiatives in Central Asia*. Washington DC: Rethnik Institute.

4. Hongzhou, Z. (2015). *Building The Silk Road, Road Economic Belt, Problems and Priorities in Central Asia*. Nanyang: S.Saracutnam School of International Studies.

5. Riduan, S., & Cem, K. S. (2014). *Bridging Civilization from Asia to Europe, The Silk Road*. Ankara: Chinese Bussines Review.

6. Sahbaz, U. (2014). *The Modern Silk Road, One Way or Another?* Bucharest: The Black Sea Trust for Region and Cooporation.

7. Swanström, N. (2011). *China and Greater Central Asia: New Frontiers?* Singapore: Institute for Security and Development Policy.

8. Kalandia, A. (2015). *The Transformation of China in the 21st Cen-*

ture. Tbilisi: “Mcignobari” (In Georgian Language).

9. Shevardnadze, E. (2002). The Great Silk Road. Tbilisi: “Mecniereba” (In Georgian Language).

„SILK ROAD ECONOMIC BELT“ PROJECT AND ITS FUTURE PERSPECTIVES

Shalva Chikhladze, Amza Chargazia
TSU, Bachelor Students , Third Year.

RESUME

The project of “*New Silk Road*” is one of the most wide-scale projects of XXI century, which intends to bring the route of the old *Silk Road* to modern reality. This plan, which was offered by the President of the People’s Republic of China, Xi Jinping in 2013, provides the wide perspectives. Although there are various viewpoints and different positions, this project will be the guarantee of peace for South Caucasus and for the confrontational regions of Asia, as involving them into economic processes will reduce the actuality of conflicts. Also it’s important that the influence of China will increase not only in Asia, but in Europe too. There is a possibility of changing political configuration and that makes fulfilling this plan more interesting in the global context.

Key Words: Silk Road, OBOR, China, Market, Xi Jinping, TRACECA, European Union, South Caucasus, Railway.