



GEORGIAN FOUNDATION FOR  
STRATEGIC AND INTERNATIONAL STUDIES

“ერთი სარტყელი – ერთი გზის ინიციატივა” და საქართველო

ვლადიმერ ჰაპავა

93

ექსპერტის აზრი





საქართველოს სტრატეგიისა და საერთაშორისო ურთიერთობათა კვლევის ფონდი  
GEORGIAN FOUNDATION FOR STRATEGIC AND INTERNATIONAL STUDIES

## **ექსპერტის აზრი**

**ვლადიმერ პაპავა**

**„ერთი სარტყელი – ერთი გზის ინიციატივა“ და საქართველო**

**93**

**2017**



პუბლიკაცია დაიბეჭდა ამერიკის შეერთებული შტატების საელჩოს ფინანსური მხარდაჭერით. გამოცემაში გამოთქმული მოსაზრებები ეკუთვნის ავტორებს და შეიძლება არ ასახავდეს საელჩოს თვალსაზრისს.

ტექნიკური რედაქტორი: არტემ მელიქ-ნუბაროვი

საავტორო უფლებები დაცულია და ეკუთვნის საქართველოს სტრატეგიისა და საერთაშორისო ურთიერთობების კვლევის ფონდს. წერილობითი ნებართვის გარეშე პუბლიკაციის არც ერთი ნაწილი არ შეიძლება გადაიბეჭდოს არანაირი, მათ შორის ელექტრონული ან მექანიკური, ფორმით. გამოცემაში გამოთქმული მოსაზრებები და დასკვნები ეკუთვნის ავტორს/ებს და შეიძლება არ ასახავდეს საქართველოს სტრატეგიისა და საერთაშორისო ურთიერთობების კვლევის ფონდის თვალსაზრისს.

© საქართველოს სტრატეგიისა და საერთაშორისო ურთიერთობათა კვლევის ფონდი 2017 წელი

ISSN 1512-4835

ISBN 978-9941-27-539-5

## შესავალი

დიდ და მცირე ზომის ქვეყნებს შორის ეკონომიკურ თუ სხვა სფეროებში ურთიერთობები საკმაოდ რთული ფენომენია, რადგან მათი განსხვავებული ზომებიდან გამომდინარე იმთავითვე იბადება კითხვა, თუ რამდენად არის შესაძლებელი, რომ ეს ქვეყნები გეოპოლიტიკურ და გეოეკონომიკურ კონტექსტში თანაბარ-უფლებიან პარტნიორებად წარმოჩნდნენ. ქვეყნის ზომის ეკონომიკური ასპექტების შესწავლა თანამედროვე ეკონომიკური მეცნიერების ერთ-ერთი აქტუალური მიმართულებაა<sup>1</sup>. თავის მხრივ, მცირე ქვეყანა საერთაშორისო ასპარეზზე დგას არაერთი გამოწვევის წინაშე, რომელთა არგათვალისწინებამაც იგი, შესაძლოა, გამოუსწორებელ შეცდომებამდე მიიყვანოს<sup>2</sup>.

მცირე ზომის საქართველოსთვის საკმაოდ მძიმე აღმოჩნდა ეკონომიკური (და არა იმდენად ეკონომიკური) ურთიერთობა ჩრდილოელ დიდ მეზობელთან – რუსეთთან, რამაც არაერთ სირთულეში იჩინა თავი<sup>3</sup>.

იმავდროულად იმედისმომცემია საქართველოს ეკონომიკური ურთიერთობა კიდევ ერთ დიდ ეკონომიკურ სივრცესთან – ევროკავშირთან<sup>4</sup>.

ამრიგად, მცირე საქართველოს დიდ ეკონომიკურ სივრცეებთან (ქვეყნებთან თუ მათ გაერთიანებებთან) ეკონომიკური ურთიერთობის როგორც იმედის მომცემი, ისე ნეგატიური გამოცდილება აქვს.

ბოლო პერიოდში განსაკუთრებით გააქტიურდა საქართველოს ეკონომიკური ურთიერთობა ჩინეთთან. ეს ეხება როგორც უშუალოდ ქვეყნებს შორის ვაჭრობას, ისე ჩინური კაპიტალის ინვესტირებას საქართველოს ეკონომიკაში<sup>5</sup>.

გასათვალისწინებელია, რომ ჩინეთის ეკონომიკური ზრდის შესახებ<sup>6</sup> ბოლო პერიოდში გამოითქმის კრიტიკული მოსაზრებები, რადგანაც მიიჩნევენ, რომ ის უმთავრესად კორპორაციული დავალიანებების გაზრდის ხარჯზე ხდება<sup>7</sup>. ამის მიუხედავად, ამჟამად ჩინეთის დაინტერესება საერთაშორისო ეკონომიკური ურთიერთობების გაფართოებით, რის ფარგლებშიც მოიაზრება საქართველოც. ბუნებრივად ჩნდება კითხვა: ცენტრალურ კავკასიაში<sup>8</sup> არსებული რთული გეოპოლიტიკური სიტუაციის მიუხედავად (რასაც

ამ ბოლო ხანებში დაემატა ახლო აღმოსავლეთიდან წამოსული უარყოფითი ფაქტორები<sup>9)</sup>, რატომ არის ჩინეთი დაინტერესებული გეოგრაფიულად საკმაოდ დაშორებულ საქართველოსთან ეკონომიკური თანამშრომლობის გაფართოებით?

### **„ერთი სარტყელი – ერთი გზის“ ინიციატივა და „აბრეშუმის გზის სატრანსპორტო დერეფანი“**

ზემოთ დასმულ კითხვაზე პასუხის გაცემა სრულებით არ არის რთული, პეკინის მიერ წამოყენებული ახალი გლობალური პროექტებიდან გამომდინარე. კერძოდ, იგულისხმება „აბრეშუმის გზის ეკონომიკური სარტყელი“ და „21-ე საუკუნის საზღვაო აბრეშუმის გზა“, რომლებიც ერთად ქმნიან „ერთი სარტყელი – ერთი გზის“ ინიციატივას<sup>10</sup>. საყურადღებოა, რომ ეს გლობალური ინიციატივა მოიცავს აზია-წყნარი ოკეანესა და ევროპას, ასევე ცენტრალურ აზიას, სამხრეთ აზიას, სამხრეთ-აღმოსავლეთ აზიას, დასავლეთ აზიას და აფრიკას.

თავიდანვე გლობალური პროექტი – „აბრეშუმის გზის ეკონომიკური სარტყელი“ ითვალისწინებდა რამდენიმე ეკონომიკურ დერეფანს („ახალი ევრაზიული სახმელეთო ხიდი“, „ჩინეთ-მონღოლეთ-რუსეთის ეკონომიკური დერეფანი“, „ცენტრალური აზია-დასავლეთ აზიის ეკონომიკური დერეფანი“, „ინდოჩინეთის ნახევარკუნძულის ეკონომიკური დერეფანი“, „ჩინეთ-პაკისტანის ეკონომიკური დერეფანი“ და „ბანგლადეშ-ჩინეთ-ინდოეთ-მიანმარის ეკონომიკური დერეფანი“)<sup>11</sup>, რომელთა შორის კავკასიაზე გამავალი ეკონომიკური დერეფანი მკაფიოდ არ იყო გამოხატული, თუმცა ამას სულაც არ შეუშლია ხელი ჩინური კომპანიების ეკონომიკური აქტიურობისათვის კავკასიაში<sup>12</sup>. გასათვალისწინებელია, რომ საქართველოს (ისევე, როგორც აზერბაიჯანის) მონაკვეთი მდებარეობს „ცენტრალური აზია-დასავლეთ აზიის ეკონომიკურ დერეფანში“<sup>13</sup>.

ისტორიული „დიდი აბრეშუმის გზის“<sup>14</sup> კონტექსტში საქართველო თავის მეზობელ და სტრატეგიულ პარტნიორ აზერბაიჯანთან ერთად ჯერ კიდევ XX საუკუნის 90-იანი წლების დასაწყისიდან განიხილება<sup>15</sup>. ამ იდეის რეალიზაცია მოხდა ევროკავშირის მიერ 1993 წელს ინიცირებული პროექტ TRACECA-ს<sup>16</sup>, 1996 წელს დაწყებული INOGATE-ისა<sup>17</sup> და მოგვიანებით აშშ-ის კონგრესის მიერ 1999 წელს

მიღებული „აბრეშუმის გზის სტრატეგიის აქტის“<sup>18</sup> მხარდაჭერით. კერძოდ, დღეისათვის პრაქტიკულად ყველა ის პროექტი<sup>19</sup>, რომელიც ჩაფიქრებული იყო „აბრეშუმის გზის“ სატრანსპორტო პროექტში, წარმატებით ფუნქციონირებს. ამ პროექტების ერთ-ერთი ნაკლი ისაა, რომ მათი საშუალებით კავკასიაზე გავლით უნდა შექმნილიყო ევროპის სატრანსპორტო და ენერგეტიკული დერეფანი, მხოლოდ ცენტრალური აზიის ქვეყნებთან დასაკავშირებლად<sup>20</sup>, რომელიც არ ითვალისწინებდა ამ დერეფნის ჩინეთამდე გაგრძელებას.

პროექტში „აბრეშუმის გზის ეკონომიკური სარტყელი“ კავკასიის, კერძოდ კი, აზერბაიჯანისა და საქართველოს (როგორც „კავკასიური ტანდემის“<sup>21</sup>) ჩართვას ხელს უწყობს „აბრეშუმის გზის სატრანსპორტო დერეფნის“ უკვე განხორციელებული პროექტი, რომლის განვითარების ახალ მნიშვნელოვან ეტაპს წარმოადგენს ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზა, რადგან ამ რკინიგზით არა მარტო აზერბაიჯანი, საქართველო და თურქეთი დაუკავშირდება ერთმანეთს, არამედ – კავკასიაზე გავლით, ზოგადად, აღმოსავლეთი და დასავლეთი. ხსენებული რკინიგზა, როგორც „რკინის აბრეშუმის გზის“ მნიშვნელოვანი შემადგენელი ნაწილი, „ერთი სარტყელი – ერთი გზის“ ინიციატივაში ლოგიკურად ჯდება<sup>22</sup>.

თუკი ერთმანეთს შევადარებთ „აბრეშუმის გზის სატრანსპორტო დერეფნის“, ანუ TRACECA-ს და „აბრეშუმის გზის ეკონომიკური სარტყლის“ „ცენტრალური აზია-დასავლეთ აზიის ეკონომიკურ დერეფნის“ პროექტებს, ამკარა მსგავსება მხოლოდ რეგიონული („აბრეშუმის გზის“ ძირითადი ქვეყნები) კონტექსტით შემოიფარგლება. განსხვავება კი, სულ ცოტა, ორ მომენტშია: ჯერ ერთი, პირველი პროექტის ინიციატივა წამოვიდა დასავლეთიდან (კერძოდ, ევროკავშირიდან), ხოლო მეორე პროექტისა კი – აღმოსავლეთიდან (კერძოდ, ჩინეთიდან), მეორე (რაც, ჩვენი აზრით, ძალზე მნიშვნელოვანია) კი იმაში მდგომარეობს, რომ პირველი პროექტი, უწინარეს ყოვლისა, ამკარად გამოკვეთილად სატრანსპორტოა, ხოლო მეორე – უფრო კომპლექსური, რადგან ეკონომიკურია (ანუ ტრანსპორტის გარდა ეკონომიკის სხვა დარგებსაც მოიცავს). საყურადღებოა, რომ ჯერ კიდევ 2002 წელს გამოითქვა აზრი, რომ საქართველოსთვის სატრანსპორტო დერეფანი საბოლოოდ კომპლექსურ ეკონომიკურ პროექტში გადაიზრდებოდა, რადგან ხელს შეუწყობდა ეკონომიკის სხვადასხვა სექტორის განვითარებას<sup>23</sup>.

შეიძლება თამამად ითქვას, რომ „ერთი სარტყელი – ერთი გზის“ ინიციატივა პრინციპულად ცვლის მსოფლიოს ეკონომიკური განვითარების ძირითად მიმართულებებს, რადგანაც წინა პლანზეა წამოწეული აღმოსავლეთის, კონკრეტულად კი, ჩინეთის როლი<sup>24</sup>.

### **„ერთი სარტყელი – ერთი გზის“ ინიციატივა, რუსეთი და ევრაზიიზმი**

საქართველოსა და აზერბაიჯანზე გამავალი „აბრეშუმის გზის ეკონომიკური სარტყლის“ (კონკრეტულად კი – „ცენტრალური აზია-დასავლეთ აზიის ეკონომიკური დერეფნის“) წარმატებით ფუნქციონირებისთვის ერთ-ერთ საფრთხედ თითქმის ყველა ანალიტიკოსი რუსეთს ასახელებს<sup>25</sup>. ეს არ უნდა იყოს გასაკვირი, თუკი გავითავლისწინებთ, რომ, ჯერ ერთი, „ცენტრალური აზია-დასავლეთ აზიის ეკონომიკური დერეფანი“ არ გადის რუსეთზე და ის შეიძლება რუსეთზე გამავალი ზემოხსენებული „ახალი ევრაზიული სახმელეთო ხიდის“<sup>26</sup> კონკურენტულ (უფრო მწვავე შეფასებით კი – ალტერნატიულ) ეკონომიკურ დერეფნად იქნეს განხილული<sup>27</sup>, ხოლო მეორე — რომ მოსკოვს სურს არა მარტო შეინარჩუნოს, არამედ გაზარდოს კიდევ ზეგავლენა მთლიანად პოსტსაბჭოთა სივრცეზე და უშუალოდ ცენტრალურ აზიასა და ცენტრალურ კავკასიაზე<sup>28</sup>. სწორედ ამ უკანასკნელიდან გამომდინარე, არც თავის დროზე იყო მოსკოვი დაინტერესებული ცენტრალურ კავკასიაზე გამავალი „აბრეშუმის გზის სატრანსპორტო დერეფნის“ რუსეთისაგან დამოუკიდებლად ფორმირება-განვითარებით<sup>29</sup>, დღეს კი სიტუაციუიას ისიც ამძაფრებს, რომ რუსეთის მონაწილეობა „ერთი სარტყელი – ერთი გზის“ ინიციატივაში პრაქტიკულად შეიძლება შეფსდეს, როგორც ერთობ მოკრძალებული<sup>30</sup>.

„ერთი სარტყელი – ერთი გზის“ ინიციატივის დასაბალანსებლად მოსკოვმა 2016 წელს წამოაყენა „დიდი ევრაზიული თანამშრომლობის“ ინიციატივა, რომელიც არის 2015 წლიდან ამოქმედებული რუსულ-ყაზახური პროექტის – „ევრაზიული ეკონომიკური კავშირის“<sup>31</sup> – უფრო მსხვილ მასშტაბში გააზრება და გამიზნულია რუსეთთან ერთად მოიცვას ჩინეთი, ინდოეთი, ირანი, თურქეთი და სხვა ქვეყნები და რომელიც უნდა დაუპირისპირდეს აშშ-ის ჰეგემონიას, ზოგადად – ატლანტიზმს<sup>32</sup>. ერთი შეხედვით, ფორმალურად „დიდი ევრაზიული თანამშრომლობის“ პროექტს

ისეთივე გაქანება, მიზნები და პრიორიტეტები აქვს, როგორც „ერთი სარტყელი – ერთი გზის“ ინიციატივას<sup>33</sup>, თუმცა რუსეთის მთავრობისათვის „დიდი ევრაზიული თანამშრომლობა“ არის არა უბრალოდ ეკონომიკური თანამშრომლობის მასშტაბური პროექტი, არამედ მას საკმაოდ დიდი გეოპოლიტიკური მნიშვნელობაც აქვს<sup>34</sup>. იმის გათვალისწინებით, რომ ჩინეთისათვის რუსეთი ეკონომიკურად სუსტი (თუმცა, იმავდროულად, სამხედრო თვალსაზრისით – ძლიერი) ქვეყანაა<sup>35</sup>, ჩინეთის დაბალანსება რუსეთის მხრიდან პრაქტიკულად შეუძლებელია<sup>36</sup>.

ჩინელი სპეციალისტებიც აღიარებენ, რომ რუსეთის პოლიტიკაში ევრაზიიზმს, მის თეორიულ და იდეოლოგიურ შეხედულებებს<sup>37</sup> დიდი მნიშვნელობა აქვს<sup>38</sup>, რის ფონზეც ერთობ მიამიტურად ჩანს მოსაზრება, თითქოს „დიდი ევრაზიული თანამშრომლობის“ პროექტს არ აქვს მოტივაცია „შეასუსტოს“ „ერთი სარტყელი – ერთი გზის“ ინიციატივა, რომ თითქოს რუსეთი ევრაზიად მხოლოდ ყოფილ საბჭოთა კავშირს აღიქვამს<sup>39</sup>. ჯერ ერთი, ევრაზიიზმის საფუძველზე მოსკოვის მასშტაბური გეოპოლიტიკური ამბიციების (რომელთაც ცალკეულ შემთხვევაში აგრესიული ხასიათიც კი აქვთ, რისი თვალსაჩინო მაგალითებია საქართველო და უკრაინა) შესახებ არაერთი საყურადღებო გამოკვლევა არსებობს<sup>40</sup>, ხოლო მეორე – უკვე აშკარაა, რომ მოსკოვი ცდას არ აკლებს, რომ ევრაზიულ ეკონომიკურ კავშირში იხილოს ჩინეთი, ინდოეთი, ირანი და პაკისტანი<sup>41</sup>.

ამასთან ისიც უნდა აღინიშნოს, რომ მოსკოვისათვის ევრაზიიზმს უფრო იდეოლოგიური დატვირთვა აქვს და მას პრაქტიკულად ბევრი არაფერი აქვს საერთო ხსენებულ ევრაზიულ ეკონომიკურ კავშირთან<sup>42</sup>.

აქვე უნდა ითქვას, რომ „აბრეშუმის გზის ეკონომიკური სარტყელის“ ინიციატივის საფუძველზე ევრაზიაში ჩინეთის როლის გაზრდის რეალურმა შესაძლებლობამ<sup>43</sup>, თავის მხრივ, დღის წესრიგში დააყენა ახალი, ანუ ჩინური ევრაზიიზმის თეორიული კონსტრუქციის გააზრების საკითხი<sup>44</sup>, რომელიც სპეციალურ შესწავლას საჭიროებს<sup>45</sup>. ამ ეტაპზე კი შეიძლება ითქვას, რომ ზოგიერთი ანალიტიკოსის აზრით, ჩინეთის ხელმძღვანელობა მეტ-ნაკლები თანამიმდევრობით დგამს ცნობილი ბრიტანელი გეოგრაფის ჰელფორდ მაკინდერის „ჰარტლენდის“ საყოველთაოდ



აღიარებული თეორიიდან<sup>46</sup> გამომდინარე ნაბიჯებს და გარკვეული ალბათობით შეიძლება ევრაზიაში შეიქმნას ე.წ. „კეთილგანწყობილი ჩინეთ-ცენტრისტული ეკონომიკურად ინტეგრირებული ზონა“<sup>47</sup>.

საყურადღებოა, რომ 2015 წლის მაისში რუსეთის და ჩინეთის ხელმძღვანელებმა ხელი მოაწერეს ერთობლივ განცხადებას ევრაზიის ეკონომიკური კავშირისა და „აბრეშუმის გზის ეკონომიკური სარტყლის“ თანამშრომლობის შესახებ<sup>48</sup>, ხოლო 2016 ივნისში ისევ ერთობლივად განაცხადეს ევრაზიულ ეკონომიკურ კავშირსა და „ერთი სარტყელი – ერთი გზის“ ინიციატივას შორის მყარი თანამშრომლობის შესახებ<sup>49</sup>. მიუხედავად ამისა, ჩინეთსა და ევრაზიულ ეკონომიკურ კავშირს შორის ვაჭრობისა და ეკონომიკური თანამშრომლობის შესახებ შეთანხმების ხელმოწერა ჯერჯერობით მაინც ვერ მოხერხდა<sup>50</sup>. ამის მიზეზთა შორის გამოიყოფა ორი უმთავრესი: ერთი ის, რომ ეკონომიკის მოდერნიზაციის რუსული მოდელი (რომელიც უმთავრესად მომხმარებლური ეკონომიკის პრინციპებს ეყრდნობა<sup>51</sup>) აშკარად უვარგისი აღმოჩნდა ჩინურ მოდელთან (რომელიც ინოვაციური განვითარების პრიორიტეტულობას ეფუძნება<sup>52</sup>) შედარებით, რის გამოც რუსეთი ჩინეთს ეკონომიკური და ტექნოლოგიური განვითარებით აშკარად ჩამორჩება და რაც ბარიერს უქმნის მოსკოვს მეტ-ნაკლებად თანასწორი ეკონომიკური თანამშრომლობა დაამყაროს პეკინთან, ხოლო მეორე ის, რომ ევრაზიული ეკონომიკური კავშირი ინსტიტუციურად ბოლომდე ჩამოყალიბებული არ არის<sup>53</sup>.

### **ეკონომიკური დერეფნების ჰარმონიზაცია – ალტერნატიულობიდან ურთერთშემავსებლობისაკენ**

ზოგიერთი ექსპერტის აზრით, ჩინეთის ეკონომიკური თანამშრომლობა ცენტრალური აზიის ქვეყნებთან და იმავდროულად ყაზახეთის და ყირგიზეთის წევრობა მოსკოვის მიერ შექმნილ ევრაზიულ ეკონომიკურ კავშირში, ასევე ჩინეთსა და რუსეთს შორის ბოლო პერიოდში გამოკვეთილი გეოპოლიტიკური დაახლოება (განსაკუთრებით, ენერგეტიკულ სექტორში) ქმნის იმის ალბათობას, რომ ევრაზიული ეკონომიკური კავშირი და „აბრეშუმის გზის ეკონომიკური სარტყელი“ ერთმანეთს შეერწყან ან, თუნდაც, ითანამშრომლონ<sup>54</sup>.

რა თქმა უნდა, გარკვეულ დონეზე თანამშრომლობა ევრაზიულ ეკონომიკურ კავშირსა და „აბრეშუმის გზის ეკონომიკურ სარტყელს“ შორის სავსებით დასაშვებია, თუმცა იმის შესაფასებლად, თუ რამდენად შესაძლებელია მათი შერწყმა, ერთმანეთს უნდა შევეუდართოთ ევრაზიული ეკონომიკური კავშირისა და „აბრეშუმის გზის ეკონომიკური სარტყლის“ ჩამოყალიბების ეკონომიკური პრინციპები.

თანამედროვე ეტაპზე მოსკოვისათვის მთავარი არის არა იმდენად ეკონომიკური განვითარება, რამდენადაც ევრაზიაში გეოპოლიტიკური ზეგავლენის გაძლიერება<sup>55</sup>, რისთვისაც გამოიყენება ეკონომიკური მექანიზმი, როცა რუსეთი ნებაყოფლობით უთმობს ენერგეტიკული რესურსების ექსპორტიდან მიღებულ შემოსავლებს ევრაზიული ეკონომიკური კავშირის წევრ სახელმწიფოებს<sup>56</sup>. სწორედ ამიტომ „აბრეშუმის გზის ეკონომიკური სარტყლის“ შექმნა მოსკოვმა ევრაზიული ეკონომიკური კავშირის კონკურენტ პროექტად აღიქვა, რომლის მიზანიცაა ცენტრალური აზიის ქვეყნებზე მოსკოვის ზეგავლენის პეკინის ზეგავლენით ჩანაცვლება<sup>57</sup>.

სინამდვილეში, სრულიად განსხვავებულად აღიქმება „აბრეშუმის გზის ეკონომიკური სარტყლის“ პროექტი. კერძოდ, მის პოტენციურ წარმატებაზე არსებითი ზეგავლენა აქვს ორ გარემოებას: ერთი – ეს პროექტი მასში მონაწილე სუბიექტებს არ უნებს რაიმე პრიორიტეტულ შეზღუდვებს, მეთოდებს ან ნორმებს, რითაც იძლევა საკმაოდ დიდ მოქნილობას ამ სუბიექტებს შორის ორმხრივი და მრავალმხრივი ეკონომიკური თანამშრომლობისათვის და მეორე – ჯერჯერობით არ არის არანაირი მტკიცებულება, რომ პეკინის ინტერესებში იყოს პროექტში მონაწილე სახელმწიფოებზე სტრატეგიული, პოლიტიკური და ეკონომიკური ზეგავლენის დამყარება<sup>58</sup>.

თვალსაჩინოა ევრაზიული ეკონომიკური კავშირისა და „აბრეშუმის გზის ეკონომიკური სარტყლის“ ეკონომიკურ კონსტრუქციებს შორის არსებული შეუთავსებლობა, რადგან, განსხვავებული ინსტიტუციური დიზაინის (როცა ევრაზიული ეკონომიკური კავშირი რეგიონული და პროტექციონისტული ორგანიზაციაა, ხოლო „აბრეშუმის გზის ეკონომიკური სარტყელი“ ექსტრარეგიონული და ინკლუზიური პროექტია)<sup>59</sup> გარდა, მოსკო-

ვისათვის მნიშვნელოვანია ევრაზიული ეკონომიკური კავშირის ნევრ სახელმწიფოებზე ჰქონდეს გეოპოლიტიკური ზეგავლენა და ამისთვის ეკონომიკურ ზარალზეც კი მიდის, პეკინი კი „აბრეშუმის გზის ეკონომიკური სარტყლის“ მონაწილე სახელმწიფოებს ეკონომიკურად დაინტერესებულ პარტნიორებად განიხილავს. აქედან გამომდინარე, ცენტრალურ კავკასიაზე გამავალი „აბრეშუმის გზის ეკონომიკური სარტყლის“ პერსპექტიულობაზე მეტყველებს ის, რომ ჩინეთი ამ რეგიონს ჯერჯერობით თავისი ზეგავლენის არანაირ სფეროდ არ აღიქვამს და, როგორც ეტყობა, ამ რეგიონზე გაბატონების არანაირი გეგმა არ გააჩნია<sup>60</sup>, რაც განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია „ცენტრალური აზია-დასავლეთ აზიის ეკონომიკური დერეფნის“ ფუნქციონირებისა და შემდგომი განვითარებისათვის.

აქედან გამომდინარე, პეკინისათვის შესაძლოა მოსკოვთან ურთიერთობაში, „ერთი სარტყელი – ერთი გზის“ ინიციატივის განვითარებაში, ქმედითი ინსტრუმენტის როლი შეასრულოს გაბატონებული და იმავდროულად კონფრონტაციული ხასიათის ალტერნატიული ეკონომიკური დერეფნების პარადიგმაზე უარის თქმა; მის ნაცვლად უფრო შედეგიანი იქნება ეკონომიკური დერეფნების ურთიერთშემავსებლობის პარადიგმაზე გადასვლა, რაც ხელს შეუწყობს ეკონომიკური დერეფნების ჰარმონიზაციას – მათ ჰარმონიულ განვითარებას. სწორედ ამიტომ „დიდი ევრაზიული თანამშრომლობის“ პროექტი და „ერთი სარტყელი – ერთი გზის“ ინიციატივა უნდა განიხილებოდეს ერთმანეთის შემავსებლებად<sup>61</sup>.

თანამედროვე მსოფლიოში, ტერორიზმის და სხვა ტექნოგენური კატასტროფების გაზრდილი საფრთხის პირობებში, დიდი მნიშვნელობა აქვს ურთიერთშემავსებელი სატრანსპორტო თუ ენერგეტიკული დერეფნების არსებობას, რამაც სატრანსპორტო ნაკადების მაქსიმალური უწყვეტობა უნდა უზრუნველყოს. ტექნოლოგიური კატასტროფების<sup>62</sup>, სატრანსპორტო შემთხვევების, მილსადენების დაზიანების თუ სხვა ხელქმნილ უბედურებათა გაზრდილი რისკები დღის წესრიგში აყენებს სატრანსპორტო თუ ზოგადად ეკონომიკური დერეფნების ისეთ განვითარებას, რომლებიც უზრუნველყოფენ კრიტიკულ სიტუაციაში ამ დერეფნების ურთიერთჩანაცვლების შესაძლებლობას.

ამრიგად, ეკონომიკური დერეფნების ურთიერთშემავსებლობის, მათი ჰარმონიზაციის შესაძლებლობა უნდა დაეფუძ-

ნოს მიდგომას, რომელიც ითვალისწინებს ევროპისთვის აზიიდან მისაწოდებელი ენერგორესურსების გზების განხილვას არა ალტერნატიულობის, არამედ ურთიერთშემავსებლობის კონტექსტში<sup>63</sup>.

აუცილებლად უნდა აღინიშნოს, რომ ეკონომიკური დერეფნების ურთიერთშემავსებლობის პარადიგმაზე გადასვლა საბალოო ჯამში უზრუნველყოფს „ერთი სარტყელი – ერთი გზის“ ინიციატივის რეალიზებას ურთიერთხელსაყრელი კოოპერაციის კონტექსტში<sup>64</sup>, რაც აუცილებელია ამ ინიციატივის საბოლოო წარმატებისათვის. იმედის მომცემად უნდა ჩაითვალოს პეკინისა და მოსკოვის მერ ამ კონტექსტში გაკეთებული განცხადებები, რაც საექსპერტო საზოგადოებას შეუშინეველი არ დარჩენია<sup>65</sup>.

### **საქართველო, როგორც „აბრეშუმის გზის ეკონომიკური სარტყელის“ ჰაბი**

საქართველოსთვის განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია ის ფაქტი, რომ აქტიურად განიხილება ევროკავშირსა და ჩინეთს შორის თავისუფალი ვაჭრობის დამყარების შესაძლებლობა<sup>66</sup>. ამ კუთხით „აბრეშუმის გზის ეკონომიკური სარტყელი“ ქმნის ევროკავშირსა და ჩინეთს შორის ეკონომიკური თანამშრომლობის ახალ ეტაპს<sup>67</sup>.

საქართველოც და ჩინეთიც, ორივე, არის მსოფლიო სავაჭრო ორგანიზაციის წევრი ქვეყანა. ამ ქვეყნებს შორის ეკონომიკურ ურთიერთობათა განვითარებისათვის ძალიან დიდი მნიშვნელობა აქვს იმას, რომ, ჯერ ერთი, ამ ორ ქვეყანას შორის ხელი მოეწერა თავისუფალი ვაჭრობის შესახებ შეთანხმება<sup>68</sup>, მეორე კი – საქართველოს უკვე აქვს ღრმა და ყოვლისმომცველი თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმება ევროკავშირთან<sup>69</sup> და ასევე ხელმოწერილი აქვს თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმება ევროპის თავისუფალი ვაჭრობის ასოციაციასთან (European Free Trade Association – EFTA)<sup>70</sup>. შესაბამისად, ევროკავშირსა და ჩინეთს შორის ვაჭრობა, მისი გაფართოება ხელს შეუწყობს საქართველოს ჩამოყალიბებას ჩინეთის ევროკავშირთან დამაკავშირებელ ლოჯისტიკურ ჰაბად (რისთვისაც განსაკუთრებული მნიშვნელობა ექნება ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზასა და შავ ზღვაზე ანაკლიის ღრმანყოფანი პორტის პროექტის განხორციელებას)<sup>71</sup> და, ამასთან ერთად, მისი (საქართველოს) უსაფრთხოების დონის ამაღლებას<sup>72</sup>.

საყურადღებოა, რომ კასპიის ნავთობისა და გაზის საქართველოს გავლით თურქეთში ტრანსპორტირების გამო საქართველო უკვე ასრულებს ენერგეტიკული რესურსების სატრანსპორტო ჰაბის როლს<sup>73</sup>. აქვე იმასაც თუ გავითვალისწინებთ, რომ აზერბაიჯანმაც პრაქტიკულად უკვე დაიმკვიდრა ძირითადი რეგიონული სატრანსპორტო ჰაბის იმიჯი<sup>74</sup>, შეიძლება ითქვას, რომ ამ ორ ქვეყანას (აზერბაიჯანი და საქართველო), ერთად აღებულს, ცენტრალური კავკასიის სატრანსპორტო-ენერგეტიკული ჰაბის ფუნქცია აქვს<sup>75</sup>.

„აზრეშუმის გზის ეკონომიკური სარტყლის“ პროექტი კი საქართველოსთვის ქმნის ენერგეტიკული რესურსების სატრანსპორტო ჰაბის ზოგადად ეკონომიკურ ჰაბად ტრანსფორმაციის საშუალებას. ამ კუთხით აუცილებლად ხაზგასასმელია, რომ ევროკავშირთან ღრმა და ყოვლისმომცველი თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმებიდან გამომდინარე ევროკავშირის ბაზარზე საქართველოდან პროდუქციის შეტანისათვის დიდი მნიშვნელობა აქვს იმას, რომ ეს პროდუქცია ინარმოებოდეს საქართველოში<sup>76</sup>. ეს კი მიმზიდველს ხდის საქართველოს ყველა იმ ქვეყნისათვის, რომელსაც ჯერჯერობით არ აქვს თავისუფალი ვაჭრობის რეჟიმი ევროკავშირთან, რათა ინვესტიციები განახორციელონ საქართველოში და აქ წარმოებული პროდუქცია შეიტანონ ევროკავშირის ბაზარზე. ეს დებულება სრულად ვრცელდება ჩინეთზეც, რომელიც საქართველოში უკვე ახორციელებს ინვესტიციებს<sup>77</sup>.

აქედან გამომდინარე, საქართველოს შეუძლია რეალურად გახდეს ეკონომიკური ჰაბი, რაც საქართველოზე გამავალი „ცენტრალური აზია-დასავლეთ აზიის ეკონომიკურ დერეფნის“ პროექტის შინაარსს სრულად შეესატყვისება.

## დასკვნა

ჩინეთის წამოყენებული ახალი გლობალურ პროექტები „აზრეშუმის გზის ეკონომიკური სარტყელი“ და „21-ე საუკუნის საზღვაო აზრეშუმის გზა“, რომლებიც ერთობლიობაში ქმნიან „ერთი სარტყელი – ერთი გზის“ ინიციატივას, მსოფლიო ეკონომიკას განვითარების ახალ შესაძლებლობებს აძლევს.

საქართველოს ადგილი „აბრეშუმის გზის ეკონომიკური სარტყლის“ პროექტის ერთ-ერთ დერეფანში – „ცენტრალური აზია-დასავლეთ აზიის ეკონომიკურ დერეფანში“, რაც მისი ეკონომიკური განვითარებისათვის სრულიად ახალ შესაძლებლობებს ქმნის.

გასული საუკუნის 90-იანი წლებიდან საქართველო, მის მეზობელ აზერბაიჯანთან ერთად, „აბრეშუმის გზის სატრანსპორტო დერეფნის“ შექმნის და განვითარების აქტიური მონაწილეა. ეს სატრანსპორტო დერეფანი დღეისათვის უკვე წარმატებით ფუნქციონირებს.

შეიძლება ითქვას, რომ „აბრეშუმის გზის ეკონომიკური სარტყელი“ არის „აბრეშუმის გზის სატრანსპორტო დერეფნის“ შემდგომი განვითარება, რადგანაც ხსენებული სატრანსპორტო დერეფანი უფრო კომპლექსურ ეკონომიკურ დერეფნად გარდაიქმნება.

„ცენტრალური აზია-დასავლეთ აზიის ეკონომიკური დერეფნის“ წარმატებით ფუნქციონირების ერთ-ერთ საფრთხედ თითქმის ყველა ანალიტიკოსი რუსეთს მიიჩნევს და ეს არც არის გასაკვირი, რადგან თავის დროზე ის (რუსეთი) „აბრეშუმის გზის სატრანსპორტო დერეფნის“ შექმნასაც ეწინააღმდეგებოდა.

„ერთი სარტყელი – ერთი გზის“ ინიციატივის დასაბალანსებლად მოსკოვმა წამოიწყო „დიდი ევრაზიული თანამშრომლობის“ ინიციატივა, რომელიც არის „ევრაზიული ეკონომიკური კავშირის“ უფრო მსხვილ მასშტაბში გააზრება.

რუსეთის ხელმძღვანელობისათვის ევრაზიიზმის თეორიულ შეხედულებებს მნიშვნელოვანი იდოლოგიური დატვირთვა აქვს, რის გამოც მოსაზრება, თითქოს „დიდი ევრაზიული თანამშრომლობის“ პროექტის მიზანი არ არის „ერთი სარტყელი – ერთი გზის“ ინიციატივის შესუსტება, მცდარია.

„აბრეშუმის გზის ეკონომიკური სარტყლის“ ინიციატივის საფუძველზე ევრაზიაში ჩინეთის როლის გაზრდის რეალურმა შესაძლებლობამ დღის წესრიგში დააყენა ახალი, ანუ ჩინური ევრაზიიზმის თეორიული კონსტრუქციის გააზრების საკითხი, რომელიც საჭიროებს ცალკე საგანგებო შესწავლას.

მიუხედავად იმისა, რომ თანამშრომლობა ევრაზიულ ეკონომიკურ კავშირსა და „აბრეშუმის გზის ეკონომიკურ სარტყელს“ შორის სავსებით შესაძლებელია, მათი შერწყმა, რასაც დასაშვებად მიიჩნევს ზოგიერთი ანალიტიკოსი, პრინციპულად შეუძლებელია.

ამის უმთავრესი მიზეზია ევრაზიული ეკონომიკური კავშირისა და „აბრეშუმის გზის ეკონომიკური სარტყლის“ ეკონომიკურ მოდელებს შორის არსებული შეუთავსებლობა, რადგანაც მოსკოვისათვის მნიშვნელოვანია ევრაზიული ეკონომიკური კავშირის ნევრ სახელმწიფოებზე ჰქონდეს გეოპოლიტიკური ზეგავლენა და ამისთვის ეკონომიკურ ზარალზეც კი მიდის, ხოლო პეკინისათვის „აბრეშუმის გზის ეკონომიკური სარტყელის“ მონაწილე სახელმწიფოები ეკონომიკურად დაინტერესებულ პარტნიორებად განიხილება.

პეკინისათვის მოსკოვთან ურთიერთობაში, „ერთი სარტყელი – ერთი გზის“ ინიციატივის განვითარებაში, ქმედითი ინსტრუმენტის როლის შესრულება შეუძლია კონფრონტაციული ხასიათის ალტერნატიული ეკონომიკური დერეფნების პარადიგმაზე უარის თქმას და მის ნაცვლად ეკონომიკური დერეფნების ურთიერთშემავსებლობის პარადიგმაზე გადასვლას, რაც ხელს შეუწყობს ეკონომიკური დერეფნების ჰარმონიულ განვითარებას.

„აბრეშუმის გზის ეკონომიკური სარტყლის“ პროექტში საქართველოს შეუძლია ეკონომიკური „ჰაბის“ ფუნქციის შესრულება, რადგანაც მას უკვე აქვს დამყარებული თავისუფალი ვაჭრობის რეჟიმი როგორც ევროკავშირთან, ისე ჩინეთთან.

## შენიშვნები

1. Alesina, Alberto (2003). "The Size of Countries: Does it Matter?" *Journal of the European Economic Association*, 1(2-3): 301-316, <[www.dash.harvard.edu/bitstream/handle/1/4551794/alesina\\_size.pdf?sequence=2](http://www.dash.harvard.edu/bitstream/handle/1/4551794/alesina_size.pdf?sequence=2)>; Alesina, Alberto and Enrico Spolaore (2003). *The Size of Nations*. Cambridge, MA: MIT Press.
2. რონდელი, ალექსანდრე (2003). *პატარა ქვეყანა საერთაშორისო სისტემაში*. თბილისი, მეცნიერება.
3. Papava, Vladimer (2012). "Economic Component of the Russian-Georgian Conflict." *The Caucasus & Globalization*, 6(1): 61-71.
4. Papava, Vladimer (2017). "A Eurasian or a European Future for Post-Soviet Georgia's Economic Development: Which is better?" *Archives of Business Research*, 5(1): 159-170, <[www.scholarpublishing.org/index.php/ABR/article/view/2651/1554](http://www.scholarpublishing.org/index.php/ABR/article/view/2651/1554)>; Silagadze, Avtandil and Tamaz Zubiashvili (2015). "Parameters of the European Union and the Post-Soviet Georgia's Economy." *International Journal of Multidisciplinary Thought*, 5(3): 441-447.
5. არჩვაძე, იოსებ (2017). „საქართველო-ჩინეთის თანამედროვე ეკონომიკური ურთიერთობები და პერსპექტივები“. *გლობალური კვლევების ცენტრი*, 5 ივნისი, <[www.globalresearch.ge/research/joseph-archvadze-china.html](http://www.globalresearch.ge/research/joseph-archvadze-china.html)>; ლარსენი, ჯოსეფ (2017). *საქართველო-ჩინეთის ურთიერთობები: „სარტყელისა და გზის“ გეოპოლიტიკა*. პოლიტიკის დოკუმენტი, ოქტომბერი. თბილისი, საქართველოს პოლიტიკის ინსტიტუტი, გვ. 6-11, <[www.gip.ge/wp-content/uploads/2017/10/Chineti%20Saqartvelo%20Geo\\_Ydit.pdf](http://www.gip.ge/wp-content/uploads/2017/10/Chineti%20Saqartvelo%20Geo_Ydit.pdf)>; Zabakhidze, Mariam, Giorgi Bakradze and Batu Kutelia (2017). *Georgia and China: "Carry Away Small Stones to Move a Big Mountain"*. Tbilisi: Economic Policy Research Center (EPRC), Issue No. 6, pp. 13-16, <[www.eprc.ge/admin/editor/uploads/files/China\\_A5\\_WEB2.pdf](http://www.eprc.ge/admin/editor/uploads/files/China_A5_WEB2.pdf)>.
6. ცნობილია, რომ ჩინეთის ეკონომიკური განვითარების შესახებ მსოფლიოში არაერთი საყურადღებო კვლევა ჩატარებული, მათ შორის საინტერესო შეფასებებს იძლევიან ქართველი ეკონომისტებიც: Silagadze, Avtandil, Tamaz Zubiashvili, and Tamar Atanelishvili (2016). "Aspects of China's Economic Development." *Ecoforum*, 5(1): 47-64, <[www.ecoforumjournal.ro/index.php/eco/article/view/321/190](http://www.ecoforumjournal.ro/index.php/eco/article/view/321/190)>.
7. Hoskova, Katerina (2017). "China's Economic Growth Quantity over Quality." *showCASE*, No. 41, August 28, [www.case-research.eu/uploads/zalacznik/2017-08-28/showCASE\\_41.pdf](http://www.case-research.eu/uploads/zalacznik/2017-08-28/showCASE_41.pdf); IMF (2017). *People's Republic of China: Selected Issues*. Washington, D.C.: International Monetary Fund, August 15, <[www.imf.org/~media/Files/Publications/CR/2017/cr17248.ashx](http://www.imf.org/~media/Files/Publications/CR/2017/cr17248.ashx)>; Yao, Kevin and Yawen Chen (2017). "China Corporate Debt Levels Excessively High, No Quick Fix: Central Bank Governor." *Reuters*, March 10, <[www.reuters.com/article/us-china-parliament-pboc-idUSKBN16HOCH](http://www.reuters.com/article/us-china-parliament-pboc-idUSKBN16HOCH)>.



8. კავკასია წარმოადგენს სამი ქვერეგიონის ერთობას, სადაც ჩრდილოეთი კავკასია რუსეთის ნაწილია, სამხრეთი კავკასია – თურქეთისა და ირანის, ხოლო აზერბაიჯანი, საქართველო და სომხეთი კი, ცენტრალურ კავკასიას ქმნიან (Ismailov, Eldar, and Vladimer Papava (2008). “A New Concept for the Caucasus.” *Southeast European and Black Sea Studies*, 8(3): 283–298).
9. მაგალითად, Hao, Deng (2017). “The Middle East Factors in Central Asia and Transcaucasia.” *China International Studies*, 63(March/April): 23-45.
10. Ge, Su (2016). “The Belt and Road Initiative in Global Perspectives.” *China International Studies*, 57(March/April): 5-27.
11. იქვე, გვ. 17.
12. Dong, Yan (2017). “China’s Strategy in the Caucasus.” *Foreign Policy Research Institute*, April 3, <[www.fpri.org/article/2017/04/chinas-strategy-caucasus/](http://www.fpri.org/article/2017/04/chinas-strategy-caucasus/)>.
13. van Dijk, Meine Pieter, and Patrick Martens (2016). *The Silk Road and Chinese interests in Central Asia and the Caucasus: the case of Georgia*. Maastricht School of Management Working Paper No. 2016/12, August, p. 5, <[www.msm.nl/resources/uploads/2016/09/MSM-WP2016-12-1.pdf](http://www.msm.nl/resources/uploads/2016/09/MSM-WP2016-12-1.pdf)>.
14. მაგალითად, Elisseeff, Vadime, ed. (2000). *The Silk Roads: Highways of Culture and Commerce*. New York: Berghahn Books; Foltz, Richard C. (1999). *Religions of the Silk Road: Overland Trade and Cultural Exchange from Antiquity to the Fifteenth Century*. New York: St. Martin’s Press; Liu, Hsin-Ju (1998). *The Silk Road: Overland Trade and Cultural Interactions in Eurasia (Essays on Global and Comparative History)*. Washington, D.C.: American Historical Association.
15. მაგალითად, Asadov, Farda (2000). “Oil Caravans of the 21<sup>st</sup> Century on the Great Silk Road: What the Future has in Store for Azerbaijan and Kazakhstan.” *Central Asia and The Caucasus*, 6: 179-185; Гершидзе, Арчил (1999). “Еще раз о Великом шелкового пути.” *Центральная Азия и Кавказ*, 4: 170-180; Митяев, В. Г. (2001). “Грузия на Великом шелковом пути.” В кн.: *Грузия: проблемы и перспективы развития*. Т. 1. Под. ред. Е. М. Кожокина. Москва: Российский институт стратегических исследований, сс. 295-320.
16. TRACECA (2009). History of TRACECA. *TRACECA: Transport Corridor Europe, Caucasus, Asia*, [www.traceca-org.org/en/traceca/history-of-traceca/](http://www.traceca-org.org/en/traceca/history-of-traceca/).
17. INOGATE (2016). “In Brief.” *INOGATE*, <[www.inogate.org/pages/1?lang=en](http://www.inogate.org/pages/1?lang=en)>.
18. Congress (1999). Silk Road Strategy Act of 1999. *106th Congress*, August 2, [www.congress.gov/bill/106th-congress/house-bill/1152](http://www.congress.gov/bill/106th-congress/house-bill/1152).
19. მაგალითად, Aras, Bülent, and George Foster (1999). “Turkey: Looking for Light at the End of Caspian Pipeline.” In: *Oil and Geopolitics of the Caspian Sea Region*. Ed. by Michael P. Croissant and Bülent Aras. Westport: Praeger, pp. 229-247; Chase, Howard (2002). “Future Prospects of Caucasian Energy and Transportation Corridor. The Role of Caucasian Energy Corridor in European Energy Security.” *Georgian Economic Trends*, 3: 85-87; Starr, S. Frederick and Svante E. Cornell, eds. *The Baku-Tbilisi-Ceyhan Pipeline: Oil Window to the West*. Uppsala: Uppsala University; Stauffer, Thomas R. (2000). “Caspian Fantasy: The Economics of Political Pipelines.” *The Brown Journal of*

- World Affairs*, VII(2): 63-78; Shevardnadze, Eduard (1999). *Great Silk Route. TRACECA-PETra. Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia. The Eurasian Common Market. Political and Economic Aspects*. Tbilisi: Georgian Transport System.
20. გოგოლაშვილი, კახა (2017). ახალი აბრეშუმის გზა: ევროკავშირისა და ჩინეთის თანამშრომლობის ეტაპი. ექპერტის აზრი 86. თბილისი: საქართველოს სტრატეგიისა და საერთაშორისო ურთიერთობათა კვლევის ფონდი, გვ. 9, <[www.gfsis.org/files/library/opinion-papers/86-expert-opinion-geo.pdf](http://www.gfsis.org/files/library/opinion-papers/86-expert-opinion-geo.pdf)>.
  21. Papava, Vladimer (2008). "On the Role of the "Caucasian Tandem" in GUAM." *Central Asia and the Caucasus*, 3-4 (51-52): 47-55.
  22. Öğütçü, Özge Nur (2017). "Baku-Tbilisi-Kars Railway and Regional Connectivity." *Daily Sabah*, February 20, <[www.dailysabah.com/op-ed/2017/02/20/baku-tbilisi-kars-railway-and-regional-connectivity](http://www.dailysabah.com/op-ed/2017/02/20/baku-tbilisi-kars-railway-and-regional-connectivity)>.
  23. Papava, Vladimer (2002). "On the Special Features of Georgia's International Economic Function." *Central Asia and the Caucasus*, 2(14): 143-147.
  24. Bhardwaj, Atul (2017). "Belt and Road Initiative: An Idea Whose Time has Come." *China International Studies*, 64(May/June): 98-109; Jones, William (2017). "The Belt and Road Initiative: Charting a New Trajectory for Mankind." *China International Studies*, 62(January/February): 53-66; Mengzi, Fu, and Xu Gang (2017). "New Silk Roads: Progress, Challenges and Countermeasures." *China International Studies*, 65(July/August): 86-99; Mitrovic, Dragana (2016). "The Belt and Road: China's Ambitious Initiative." *China International Studies*, 59(July/August): 76-95; Zabakhidze, Mariam, Giorgi Bakradze and Batu Kutelia (2017). *Georgia and China: "Carry Away Small Stones to Move a Big Mountain,"* pp. 17-21.
  25. მაგალითად, ლარსენი, ჯოსეფ (2017). საქართველო-ჩინეთის ურთიერთობები: „სარტყელისა და გზის“ გეოპოლიტიკა, გვ. 23-24; Avdaliani, Emil (2017). "One Belt, One Road: How Far Will China Go for Georgia?" *Georgia Today*, June 19, <[www.georgiatoday.ge/news/6828/One-Belt%2C-One-Road%3A-How-Far-Will-China-Go-for-Georgia%3F](http://www.georgiatoday.ge/news/6828/One-Belt%2C-One-Road%3A-How-Far-Will-China-Go-for-Georgia%3F)>; Rinna, Tony (2015). "The South Caucasus and China's Rising Presence." *New Eastern Europe*, December 3, <[www.neweasterneurope.eu/articles-and-commentary/1811-the-south-caucasus-and-china-s-rising-presence](http://www.neweasterneurope.eu/articles-and-commentary/1811-the-south-caucasus-and-china-s-rising-presence)>; van Dijk, Meine Pieter, and Patrick Martens (2016). *The Silk Road and Chinese interests in Central Asia and the Caucasus: the case of Georgia*.
  26. Debreczeni, Gabor (2015). *The New Eurasian Land Bridge: Opportunities for China, Europe, and Central Asia*. Washington, D.C.: Johns Hopkins University School of Advanced International Studies, [www.publicspherejournal.com/wp-content/uploads/2016/02/02.eurasian\\_land\\_bridge.pdf](http://www.publicspherejournal.com/wp-content/uploads/2016/02/02.eurasian_land_bridge.pdf).
  27. Amighini, Alessia (2017). "Policy Recommendations for the EU." *China's Belt and Road: a Game Changer?* Ed. by Alessia Amighini. Milano: Italian Institute for International Political Studies (ISPI), p. 142, <[www.ispionline.it/it/EBook/Rapporto\\_Cina\\_2017/China\\_Belt\\_Road\\_Game\\_Changer.pdf](http://www.ispionline.it/it/EBook/Rapporto_Cina_2017/China_Belt_Road_Game_Changer.pdf)>.
  28. მაგალითად, Zabakhidze, Mariam, Giorgi Bakradze and Batu Kutelia (2017). *Georgia and China: "Carry Away Small Stones to Move a Big Mountain,"* p. 9.

29. მაგალითად, Kalicki, Jan H. (2001). "Caspian Energy at the Crossroads." *Foreign Affairs*, 80(5): 120-134; Pamir, A. Necdet (2000). "Is There a Future of the Eurasian Corridor?" *Insight Turkey*, 2(3): 31-44; Roberts, John (2001). "Energy Reserves, Pipeline Routes and the Legal Regime in the Caspian Sea." In: *The Security of the Caspian Sea Region*. Ed. by Gennady Chufrin. New York: Oxford University Press, pp. 33-68; Rondeli, Alexander (2002). "Pipelines and Security Dynamics in the Caucasus." *Insight Turkey*, 4(1): 13-17; Rondeli, Alexander (2004). "The South Caucasus: Pipeline Politics and Regional Economic Interests." In: *The South Caucasus: Promoting Values Through Cooperation*, Seminar Report Series No. 20, Helsinki, 12-15 May 2004. Rome: NATO Defense College, Academic Research Branch, pp. 43-52; Starr, S. Frederick, and Svante E. Cornell (2005). "The Politics of Pipelines: Bringing Caspian Energy to Markets." *SAISPHERE*, pp. 57-61.
30. Baumgartner, Pete (2017). China's Massive 'One Road' Project Largely Bypasses Russia, but Moscow Still on Board. *Radio Free Europe/Radio Liberty*, June 26, <[www.rferl.org/a/russia-china-one-belt-one-road-project-putin-xi/28579849.html](http://www.rferl.org/a/russia-china-one-belt-one-road-project-putin-xi/28579849.html)>.
31. Nurgaliyeva, Lyailya (2016). "Kazakhstan's Economic Soft Balancing Policy vis-à-vis Russia: From the Eurasian Union to the Economic Cooperation with Turkey." *Journal of Eurasian Studies*, 7(1): 92-105.
32. Караганов, Сергей (2016). "С Востока на Запад, или Большая Евразия. Россия активно закрепляется на растущих рынках Азии." Российская газета, 24 октября, <[www.rg.ru/2016/10/24/politolog-karaganov-povorot-rossii-k-rynkam-azii-uzhe-sostoialsia.html](http://www.rg.ru/2016/10/24/politolog-karaganov-povorot-rossii-k-rynkam-azii-uzhe-sostoialsia.html)>.
33. Zigu, Li (2017). "The Greater Eurasian Partnership: Remodeling the Eurasian Order?" *China International Studies*, 63(March/April): 46-65, p. 61.
34. იქვე, გვ. 57.
35. იქვე.
36. იქვე, გვ. 58-61.
37. Dugin, Aleksandr G. (2005). *Eurasian Mission (Program Materials of International Eurasian Movement)*. Moscow: ROF Evrazia.
38. მაგალითად, Zigu, Li (2017). "The Greater Eurasian Partnership: Remodeling the Eurasian Order?" p. 47.
39. იქვე, გვ. 59.
40. მაგალითად, Clover, Charles (1999). "Dreams of the Eurasian Heartland: The Reemergence of Geopolitics." *Foreign Affairs*, 78(2):9-13; Kerr, David (1995). "The New Eurasianism: The Rise of Geopolitics in Russia's Foreign Policy." *Europe-Asia Studies*, 47(6): 977-988; Laruelle, Marlène (2008). *Russian Eurasianism: An Ideology of Empire*. Washington, D.C.: Woodrow Wilson Center Press; Papava, Vladimer (2013). "The Eurasianism of Russian Anti-Westernism and the Concept of "Central Cascao-Asia"." *Russian Politics & Law*, 51(6): 45-86; Rangsimaporn, Paradorn (2006). "Interpretations of Eurasianism: Justifying Russia's Role in East Asia." *Europe-Asia Studies*, 58(3): 371-389; Shlapentokh, Dmitry V. (1997). "Eurasianism: Past and Present." *Communist and Post-Communist Studies*, 30(2): 129-151; Umland, Andreas (2009). "Pathological

- Tendencies in Russian “Neo-Eurasianism”: The Significance of the Rise of Aleksandr Dugin for the Interpretation of Public Life in Contemporary Russia.” *Russian Politics & Law*, 47(1): 76-89.
41. Rapoza, Kenneth (2016). “Putin Seeks to Include China, India, Iran in Fledgling Eurasian Union.” *Forbes*, June 20, <[www.forbes.com/sites/kenrapoza/2016/06/20/putin-seeks-to-include-china-india-iran-in-fledgling-eurasian-union/#2dad13ee7208](http://www.forbes.com/sites/kenrapoza/2016/06/20/putin-seeks-to-include-china-india-iran-in-fledgling-eurasian-union/#2dad13ee7208)>.
  42. Laruelle, Marlene (2015). “Eurasia, Eurasianism, Eurasian Union: Terminological Gaps and Overlaps.” *PONARS Eurasia Policy Memo*, No. 366, July, <[www.ponarseurasia.org/memo/eurasia-eurasianism-eurasian-union-terminological-gaps-and-overlaps](http://www.ponarseurasia.org/memo/eurasia-eurasianism-eurasian-union-terminological-gaps-and-overlaps)>; Papava, Vladimer (2015). “Economic Models of Eurasianism and the Eurasian Union: Why the Future is Not Optimistic.” *The Central Asia–Caucasus Analyst*, October 29, <[www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13296](http://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13296)>.
  43. Clarke, Michael (2015). “Understanding China’s Eurasian Pivot. The “One Belt, One Road” Strategy Provides a Guide to the Future of China in Eurasia.” *The Diplomat*, September 10, <[www.thediplomat.com/2015/09/understanding-chinas-eurasian-pivot/](http://www.thediplomat.com/2015/09/understanding-chinas-eurasian-pivot/)>.
  44. Yilmaz, Serafettin, and Liu Changming (2016). “China’s “Belt and Road” Initiative and Its Implications for Euro-Atlanticism.” *China Quarterly of International Studies*, 2(3): 401-419.
  45. საყურადღებოა, რომ ცენტრალური ევრაზიის გააზრება იმპერიულ კონტექსტში მკვლევრებისათვის არა მარტო ისტორიული, არამედ თანამედროვეობის საკითხითაც ძალზე საინტერესოა (მაგალითად, Beckwith, Christopher I. (2009). *Empires of the Silk Road: A History of Central Eurasia from the Bronze Age to the present*. Princeton: Princeton University Press, pp. 302-319).
  46. Mackinder, Halford J. (1904). “The Geographical Pivot of History.” *Geographical Journal*, XXIII(4): 421-444.
  47. Lukin, Artyom (2015). “Mackinder Revisited: Will China Establish Eurasian Empire 3.0? China has Emerged as a New Contender for Control Over Mackinder’s “Heartland”.” *The Diplomat*, February 07, <[www.thediplomat.com/2015/02/mackinder-revisited-will-china-establish-eurasian-empire-3-0/](http://www.thediplomat.com/2015/02/mackinder-revisited-will-china-establish-eurasian-empire-3-0/)>.
  48. Hong Kong Trade Development Council (2015). “Joint Statement on Cooperation on the Construction of Joint Eurasian Economic Union and the Silk Road Projects.” *HKTDC Research*, May 8, <[www.china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/Joint-Statement-on-Cooperation-on-the-Construction-of-Joint-Eurasian-Economic-Union-and-the-Silk-Road-Projects/obor/en/1/1X000000/1X0A3ABV.htm](http://www.china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/Joint-Statement-on-Cooperation-on-the-Construction-of-Joint-Eurasian-Economic-Union-and-the-Silk-Road-Projects/obor/en/1/1X000000/1X0A3ABV.htm)>.
  49. Xinhua (2016). “China, Russia Pledge “Unswerving” Partnership.” *Xinhuanet*, June 26, <[www.news.xinhuanet.com/english/2016-06/26/c\\_135466130.htm](http://www.news.xinhuanet.com/english/2016-06/26/c_135466130.htm)>.
  50. Lagutina, Maria (2017). “Improving Relations with Russia and Ukraine.” In: *China’s Belt and Road: a Game Changer?* Ed. by Alessia Amighini. Milano: Italian Institute for International Political Studies (ISPI), p. 66, <[www.ispionline.it/it/EBook/Rapporto\\_Cina\\_2017/China\\_Belt\\_Road\\_Game\\_Changer.pdf](http://www.ispionline.it/it/EBook/Rapporto_Cina_2017/China_Belt_Road_Game_Changer.pdf)>.

51. Papava, Vladimer (2015). "Necroeconomics of Post-Soviet Post-Industrialism and the Model of Economic Development of Georgia and Russia." *Journal of Business and Economics*, 6(5): 976-983, <[www.academicstar.us/UploadFile/Picture/2015-7/20157313847837.pdf](http://www.academicstar.us/UploadFile/Picture/2015-7/20157313847837.pdf)>.
52. The World Bank and Development Research Center for the State Council, the People's Republic of China (2013). *China 2030: Building a Modern, Harmonious, and Creative Society*. Washington, D.C.: The World Bank, pp. 34-38, <[www.documents.worldbank.org/curated/en/781101468239669951/pdf/762990PUB0china0Box374372B00PUBLIC0.pdf](http://www.documents.worldbank.org/curated/en/781101468239669951/pdf/762990PUB0china0Box374372B00PUBLIC0.pdf)>.
53. Lagutina, Maria (2017). "Improving Relations with Russia and Ukraine," pp. 65-66.
54. Indeo, Fabio (2017). "A Comprehensive Strategy to Strengthen China's Relations with Central Asia." In: *China's Belt and Road: a Game Changer?* Ed. by Alessia Amighini. Milano: Italian Institute for International Political Studies (ISPI), p. 38, <[www.ispionline.it/it/EBook/Rapporto\\_Cina\\_2017/China\\_Belt\\_Road\\_Game\\_Changer.pdf](http://www.ispionline.it/it/EBook/Rapporto_Cina_2017/China_Belt_Road_Game_Changer.pdf)>.
55. Appel, Hilary, and Vladimir Gel'man (2015). "Revising Russia's Economic Model: The Shift from Development to Geopolitics." *PONARS Eurasia Policy Memo*, No. 397, November, <[www.ponarseurasia.org/sites/default/files/policy-memos-pdf/Pepm397\\_Appel-Gelman\\_Nov2015.pdf](http://www.ponarseurasia.org/sites/default/files/policy-memos-pdf/Pepm397_Appel-Gelman_Nov2015.pdf)>.
56. Knobel, Alexander, (2015). "Evrazijskiy ekonomicheskiy sojuz: perspektivy pazvitija i vozmozhnye prepijatstva [Eurasian Economic Union: Prospects and Challenges for Development]." *Voprosy ekonomiki [Economic issues]*, 3: 87-108. (In Russian.)
57. Lagutina, Maria (2017). "Improving Relations with Russia and Ukraine," pp. 60-61.
58. Ghiasy, Richard, and Jiayi Zhou (2017). *The Silk Road Economic Belt. Considering Security Implications and EU–China Cooperation Prospects*. Solna, Sweden: Stockholm International Peace Research Institute, p. IX, <[www.sipri.org/sites/default/files/The-Silk-Road-Economic-Belt.pdf](http://www.sipri.org/sites/default/files/The-Silk-Road-Economic-Belt.pdf)>.
59. ლარსენი, ვოსეფ (2017). საქართველო-ჩინეთის ურთიერთობები: „სარტყელისა და გზის“ გეოპოლიტიკა, გვ. 22.
60. Rinna, Tony (2015). "The South Caucasus and China's Rising Presence."
61. Zigu, Li (2017). "The Greater Eurasian Partnership: Remodeling the Eurasian Order?", p. 62.
62. მაგალითად, Manion, Mark, and William M. Evan (2002). "Technological Catastrophes: Their Causes and Prevention." *Technology in Society*, 24(3): 207-224.
63. Papava, Vladimer, and Michael Tokmazishvili (2008). "Pipeline Harmonization Instead of Alternative Pipelines: Why the Pipeline "Cold War" Needs to End." *Azerbaijan in the World. The Electronic Publication of Azerbaijan Diplomatic Academy*, 1(10), June 15, <[www.biweekly.ada.edu.az/vol\\_1\\_no\\_10/Pipeline\\_harmonization\\_instead\\_of\\_alternative\\_pipelines.htm](http://www.biweekly.ada.edu.az/vol_1_no_10/Pipeline_harmonization_instead_of_alternative_pipelines.htm)>; Papava, Vladimer, and Michael Tokmazishvili (2010). "Russian Energy Politics and the EU: How to Change the Paradigm." *Caucasian Review of International Affairs*, 4(2): 103-111, <[www.cria-online.org/Journal/11/Done\\_Russian\\_Energy\\_Politics\\_and\\_EU\\_How\\_to\\_Change\\_the\\_Paradigm\\_by\\_Vladimer\\_Papava\\_and\\_Michael\\_Tokmazishvili.pdf](http://www.cria-online.org/Journal/11/Done_Russian_Energy_Politics_and_EU_How_to_Change_the_Paradigm_by_Vladimer_Papava_and_Michael_Tokmazishvili.pdf)>.

64. Zongze, Ruan (2017). "Belt and Road Initiative: A New Frontier for Win-Win Cooperation." *China International Studies*, 65(July/August): 78-85.
65. მაგალითად, ლარსენი, ჯოსეფ (2017). საქართველო-ჩინეთის ურთიერთობები: „სარტყელისა და გზის“ გეოპოლიტიკა, გვ. 21.
66. მაგალითად, Jia, Liu (2017). "Walk the Talk on FTA Negotiations." *China Daily Europe*, July 7, <[www.europe.chinadaily.com.cn/epaper/2017-07/07/content\\_30026178.htm](http://www.europe.chinadaily.com.cn/epaper/2017-07/07/content_30026178.htm)>; Haver, Zachary (2017). "Rebalancing EU-China Relations: The Case for an EU-China FTA." *Global Policy*, February 9, <[www.globalpolicyjournal.com/blog/09/02/2017/rebalancing-eu-china-relations-case-eu-china-fta](http://www.globalpolicyjournal.com/blog/09/02/2017/rebalancing-eu-china-relations-case-eu-china-fta)>.
67. გოგოლაშვილი, კახა (2017). ახალი აბრეშუქის გზა: ევროკავშირისა და ჩინეთის თანამშრომლობის ეტაპი.
68. Zhong, Nan and Jingxi Xu (2017). "China, Georgia Sign FTA." *The State Council the People's Republic of China*, May 15, <[www.english.gov.cn/news/international\\_exchanges/2017/05/15/content\\_281475656216746.htm](http://www.english.gov.cn/news/international_exchanges/2017/05/15/content_281475656216746.htm)>.
69. European Commission (2017). "Georgia. Countries and Regions. Trade." *European Commission*, February 22, <[www.ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/countries/georgia/](http://www.ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/countries/georgia/)>.
70. Agenda.ge (2017). "Georgia Makes New European Free Trade Deal." *Agenda.ge*, June 6, <[www.agenda.ge/news/59578/eng](http://www.agenda.ge/news/59578/eng)>.
71. Larsen, Joseph (2017). "Georgia: The Black Sea Hub for China's 'Belt and Road'. New Investments (Some not Even Involving China) Make Georgia an Attractive Link between Asia and Europe." *The Diplomat*, May 3, <[www.thediplomat.com/2017/05/georgia-the-black-sea-hub-for-chinas-belt-and-road/](http://www.thediplomat.com/2017/05/georgia-the-black-sea-hub-for-chinas-belt-and-road/)>.
72. Ajeganov, Boris (2017). "EU-China Trade to Bolster Security in the South Caucasus." *The CACI Analyst*, January 23, <[www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13423-eu%E2%80%93china-trade-to-bolster-security-in-the-south-caucasus.html](http://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13423-eu%E2%80%93china-trade-to-bolster-security-in-the-south-caucasus.html)>.
73. Boucher, Richard (2005). "Opening of Caspian Basin Pipeline." *U.S. Department of State*, May 25, <[www.2001-2009.state.gov/r/pa/prs/ps/2005/46745.htm](http://www.2001-2009.state.gov/r/pa/prs/ps/2005/46745.htm)>.
74. Derr, Kenneth T. (1998). "Commitment in the Caspian: A Chevron Perspective on Energy and Economic Development." *Chevron Corporation*, October 20, <[www.chevron.com/stories/commitment-in-the-caspian-a-chevron-perspective-on-energy-and-economic-development](http://www.chevron.com/stories/commitment-in-the-caspian-a-chevron-perspective-on-energy-and-economic-development)>.
75. Ismailov, Eldar and Vladimer Papava (2006). *The Central Caucasus: Essays on Geopolitical Economy*. Stockholm, CA&CC Press, pp. 103-106.
76. MESD of Georgia (2017). "Rules of Origin." *Free Trade with the EU*, Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia <[www.dcfra.gov.ge/en/dcfra-for-business/Rules-of-Origin-](http://www.dcfra.gov.ge/en/dcfra-for-business/Rules-of-Origin-)>.
77. Zabakhidze, Mariam, Giorgi Bakradze and Batu Kutelia (2017). *Georgia and China: "Carry Away Small Stones to Move a Big Mountain,"* pp. 14-16.