„ერთი სარტყელი-ერთი გზა“ და საქართველოს სატრანსპორტო დერეფნის პერსპექტივები

“ONE BELT - ONE ROAD” AND PROSPECTS OF GEORGIA’S TRANSPORT CORRIDOR

პაატა აროშიძე,
ეკონომიკის მეცნიერებათა კანდიდატი
ბათუმის შოთა რუსთაველის სახელმწიფო
უნივერსიტეტი ასოცირებული პროფესორი,
საქართველო, ბათუმი

PAATA AROSHIDZE
Candidate of Economic Sciences,
Associate Professor Batumi Shota
Rustaveli State University
Georgia, Batumi

ანოტაცია

2014 წლის ბოლოს, ჩინეთის ცენტრალურმა ხელისუფლებამ განცხადა მზაობა ჩამოეყალიბებინა „აბრეშუმის დიდი გზის“ ალტერნატივა - „ერთი სარტყელი-ერთი გზა“. ამ პროექტის მიხედვით, ჩინეთი ეკონომიკურად უკავშირდება ევროპას, ცანტრალურ და სამხრეთ დასავლეთ აზიას, აფრიკასა და ავსტრალიას. ამ პროექტის მიზანს წარმოადგენს ტექნოლოგიისა და „ნოუ-ჰაუს“ ექსპორტი ჩინეთიდან, მაღალსიჩქარიანი რკინიგზა, ინფრასტრუქტურის განვითარება და მომსახურების გაწევა მთელი მსოფლიოსათვის. სამაგიეროდ ჩინეთი მოახდენს ისეთი პროდუქციის იმპორტირებას, როგორიცაა სასოფლო-სამეურნეო პროდუქცია, ჯანდაცვის პრდუქცია, ენერგეტიკული პროდუქცია და სხვა ისეთი მნიშვნელოვანი საქონელი, რომელიც აუცილებელია ჩინეთისათვის. „დიდი აბრეშუმის გზის“ თანამედროვე ვერსიას გააჩნია სერიოზული საფუძველი, რათა მთლიანად შეცვალოს გლობალური ეკონომიკური ლანდშაფტი. ჩინეთი „მსოფლიო ფაბრიკიდან“ იქცევა ტექნოლოგიებისა და ტექნიკის მთავარ ექსპორტიორად, „მსოფლიო სავაჭრო ცენტრად“ და ცენტრალური ელექტრონული ვაჭრობის მთავარ ჰაბად. „ერთი სარტყელი-ერთი გზა“ უზრუნველყოფს არა მხოლოდ ტვირთბრუნვის გაზრდას ჩინეთსა და დანარჩენ მსოფლიოს შორის, არამედ მოხდება ევროპასა და აზიას შორის გამოცდილების გაცვლა. პროექტი მოიცავს შემდეგ მიმართულებებს: 1. ჩინეთი-ცენტრალური აზია-რუსეთი-ევროპა (ბალტიის ზღვით); 2. ჩინეთი-ცენტრალური აზია-დასავლეთი აზია-სპარსეთის ყურე-ხმელთაშუა ზღვა; 3. ჩინეთი-ჩრდილოეთ აღმოსავლეთი აზია-სამხრეთი აზია-ინდოეთის ოკეანე. ამ მიმართულებებით დაგეგმილია შეიქმნას საერთაშორისო ეკონომიკური დერეფნები: „ჩინეთი-მონღოლეთი-რუსეთი“, „ჩინეთი-ცენტრალური აზია-დასავლეთ აზია“, „ჩინეთი-ინდოჩინეთი“, „ჩინეთი-პაკისტანი“, „ბანგლადეში-ინდოეთი - ჩინეთი“ და „ჩინეთი-ხმელთაშუა ზღვა“.

საქართველოსათვის მნიშვნელოვანია ამ პროექტის განხორციელება, რადგან ჩინეთი ხმელთაშუა ზღვის ეკონომიკური კორიდორი ესაზღვრება საქართველოს ტერიტორიას და ამ კონტექსტით შეიძლება გამოყენებულ იქნას ქვეყნის ხელსაყრელი გეოპოლიტიკური მდებარეობა. განსაკუთრებით აღსანიშნავია ის ფაქტი, რომ 2017 წლის მაისში საქართველოსა და ჩინეთს შორის დაიდო თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმება, ასევე ჩინეთმა გამოთქვა მზადყოფნა დააფუძნოს საქართველოში საერთაშორისო ბანკი, რომლის კაპიტალი 1 მლრდ. აშშ დოლარი იქნება. განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია საქართველოს საზღვაო პორტების გამოყენების პერსპექტივა. ოფიციალურ რუკაზე, რომელიც მოიცავს პროექტ „ერთი სარტყელი-ერთი გზას“, მონიშნულია ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტი.

შეიძლება ითქვას, რომ ჩინეთის ახალი პროექტი საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციას ახალ

შესაძლებლობებს მისცემს, რაც პირველ რიგში ქვეყნის გეოპოლიტიკური სტრატეგიის უზრუნველყოფას შეუწყობს ხელს, ეს კი საფუძველი უნდა გახდეს პოლიტიკური უსაფრთხოებისა და ხელი შეუწყოს ეკონომიკურ ზრდას.

საკვანძო სიტყვები: *ერთი სარტყელი-ერთი გზა, ჩინეთი, საქართველო, სატრანსპორტო კორიდორი, სავაჭრო ხელშეკრულება*

ABSTRACT

By the end of 2014, the central government of China declared the readiness to develop "alter of the Great Silk Road" – "One Belt - One Road". According to this project, China will economically be connected to Europe, the central and South-West Asia, Africa and Australia. The goal of this project is to export technology and "know-how" from China, high-speed railways, infrastructure development and service delivery to the whole world. Instead China will be able to import agricultural, health care and energy products, also other important commodities that are essential for China. The modern version of the "Great Silk Road" has the serious basis to fully change the global economic landscape. China from "World Factory" will become the main exporter of technologies and techniques, "World Trade Center" and the main hub of central electronic trade. "One Belt - One Road" will not only increase cargo turnover between China and the rest of the world, but also will make it possible to exchange experience between Europe and Asia. The project includes the following directions: 1. China-Central Asia-Russia-Europe (with the Baltic Sea); 2. China-Central Asia-West Asia-Persian Gulf-Mediterranean Sea; 3. China-North-East Asia-South Asia-India Ocean. The international economic corridors are planned to be created in these directions of: "China-Mongolia-Russia", "China-Central Asia-West Asia", "China-Indochina", "China-Pakistan", "Bangladesh-India-China" and "China-Mediterranean Sea".

Implementation of this project is important for Georgia, because the economic corridor of China-Mediterranean Sea borders the territory of Georgia and the country's favorable geopolitical location can be used in this context. It should particularly be noted that in May 2017, the Free Trade Agreement was signed between Georgia and China, and China expressed readiness to establish an international bank in Georgia with a capital of 1 billion US dollars. Especially important is the prospect of the use of marine ports of Georgia. On the official map, which includes the project "One Belt - One Road" the Deep Sea Port of Anaklia is marked.

It can be said that the new project of China will give a new possibilities to the transit function of Georgia, which will facilitate the country's geopolitical strategy and should be the basis for political security and economic growth of the country.

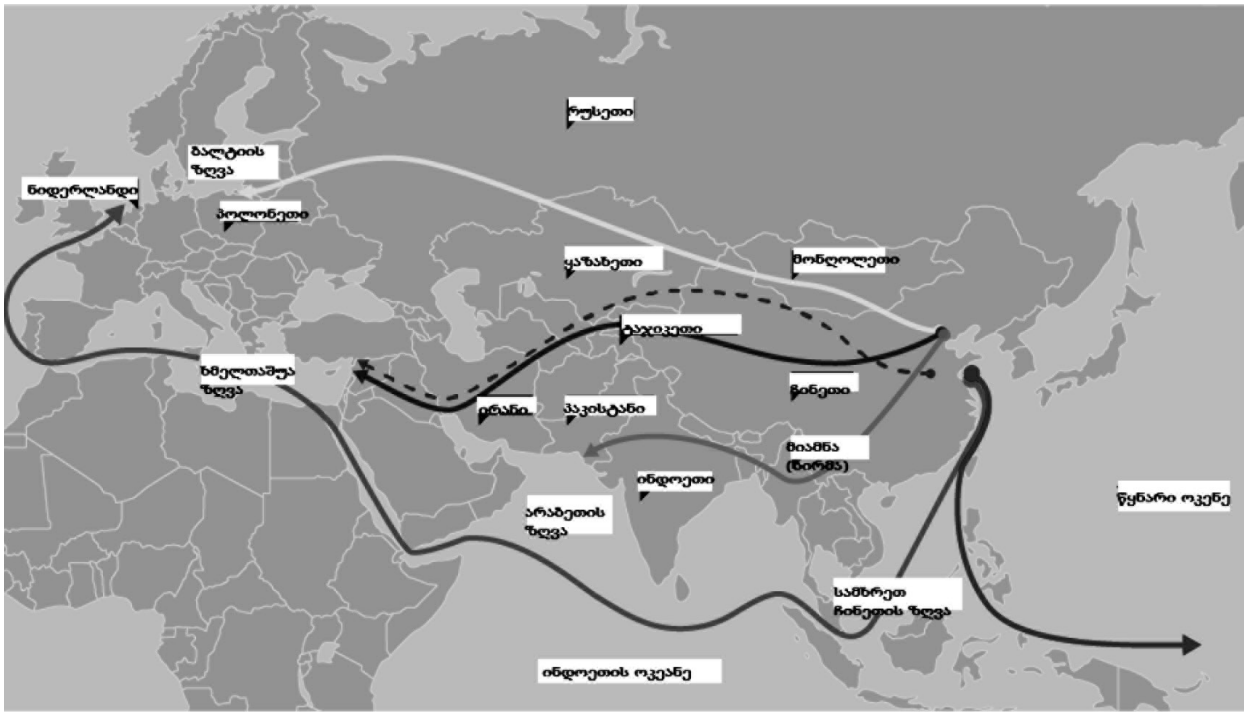
keywords*: One Belt - One Road, China, Georgia, Transport Corridor, Trade Agreement*

შესავალი

2014 წლის ბოლოს, ჩინეთის ცენტრალურმა ხელისუფლებამ განაცხადა მზაობა ჩამოეყალიბებინა „აბრეშუმის დიდი გზის" ალტერნატივა - „ერთი სარტყელი-ერთი გზა". ახალი სტრატეგიის მიხედვით, ჩინეთი ეკონომიკურად უკავშირდება ევროპას, ცენტრალურ და სამხრეთ დასავლეთ აზიას, აფრიკასა და ავსტრალიას. ამ პროექტის მიზანს წარმოადგენს ტექნოლოგიისა და „ნოუ-ჰაუს" ექსპორტი ჩინეთიდან, მაღალსიჩქარიანი რკინიგზა, ინფრასტრუქტურის განვითარება და მომსახურების გაწევა მთელი მსოფლიოსათვის. სამაგიეროდ ჩინეთი მოახდენს ისეთი პროდუქციის იმპორტირებას, როგორიცაა სასოფლო-სამეურნეო პროდუქცია, ჯანდაცვის პრდუქცია, ენერგეტიკული პროდუქცია და სხვა ისეთი მნიშვნელოვანი საქონელი, რომელიც აუცილებელია ჩინეთისათვის. „დიდი აბრეშუმის გზის" თანამედროვე ვერსიას გააჩნია სერიოზული საფუძველი, რათა მთლიანად შეცვალოს გლობალური ეკონომიკური ლანდშაფტი. ჩინეთი „მსოფლიო ფაბრიკიდან" იქცევა ტექნოლოგიებისა და ტექნიკის მთავარ ექსპორტიორად, „მსოფლიო სავაჭრო ცენტრად" და ცენტრალური ელექტრონული ვაჭრობის მთავარ ჰაბად. „ერთი სარტყელი-ერთი გზა" უზრუნველყოფს არა მხოლოდ ტვირთბრუნვის გაზრდას ჩინეთსა და დანარჩენ მსოფლიოს შორის, არამედ მოხდება ევროპასა და აზიას შორის გამოცდილების გაცვლა.

სქემა 1

ჩინეთის ეკონომიკური განვითარების ახალი სტრატეგია და მისი არსი



ეკონომიკური სარტყელის ძირითადი მიმართულებებია:

- ჩრდილოეთი (ჩინეთი-ცენტრალური აზია-რუსეთი-ევროპა(ბალტიის ზღვამდე)
- ცენტრალური (ჩინეთი-ცენტრალური და დასავლეთ აზია-სპარსეთის ყურე-ხმელთაშუა ზღვა)
- სამხრეთი (ჩინეთი-სამხრეთ-აღმოსავლეთ აზია-სამხრეთ აზია-ინდოეთის ოკეანე)

საზღვაო "აბრეშუმის გზის" ძირითადი მიმართულებები:

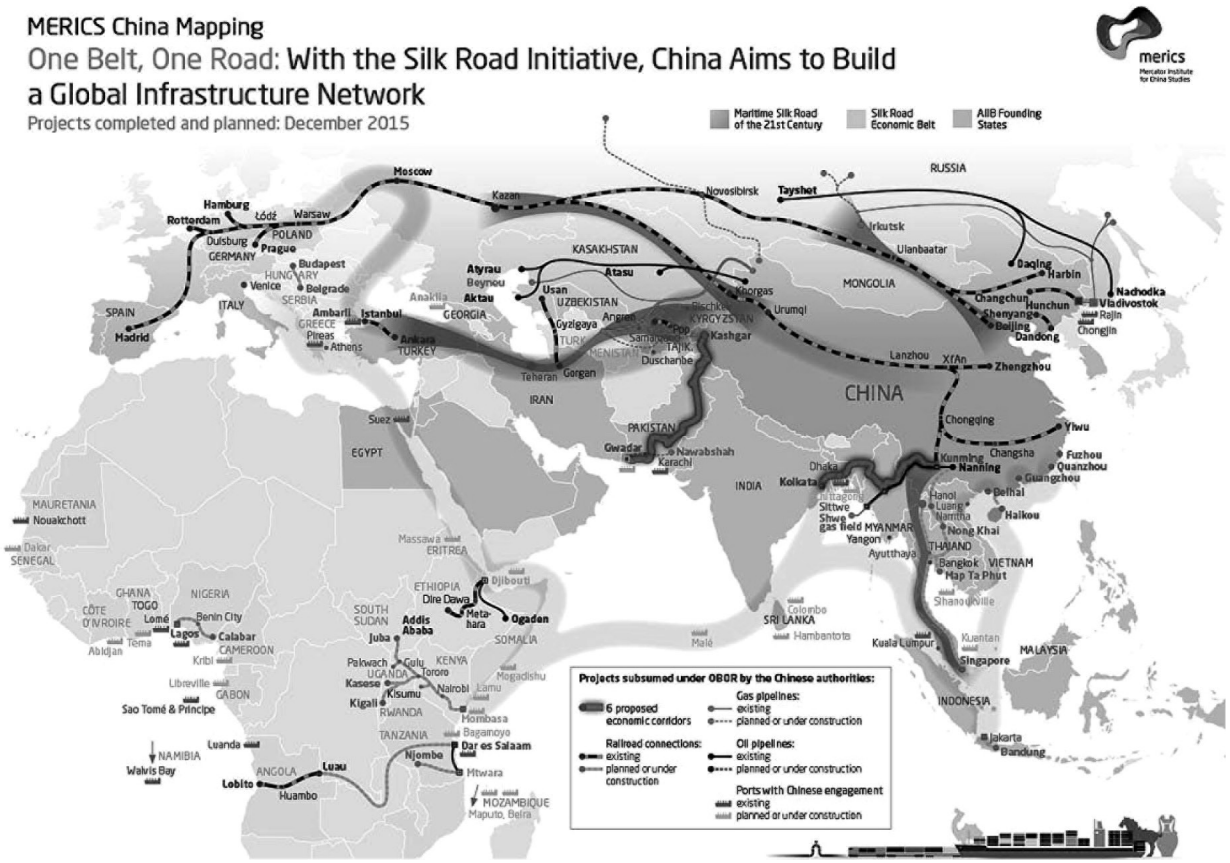
- ჩინეთის ნავსადგურებიდან სამრეთ ჩინეთის ზღვის გავლით, წყნარი ოკეანის სამხრეთ აკვატორია;
- ჩინეთის ნავსადგურებიდან სამხრეთ ჩინეთის ზღვის გავლით ინდოეთის ოკეანემდე და იქედან ევროპის მიმართულებით.

პროექტის ძირითადი მონაწილე ქვეყნები არიან: ჩინეთი, რისეთის ფედერაციული რესპუბლიკა, მონღოლეთი, ყაზახეთი, ყირგიზეთი, აზერბაიჯანი, ბელორუსია, პოლონეთი, გერმანია, ნიდერლანდი, პაკისტანი, ბანგლადეში, მიამნა (ყოფილი ბირმა), ინდოეთი და ირანი. ჩინეთის ინიციატივას უკვე შეუერთდა 100-ზე მეტი ქვეყანა და საერთაშორისო ორგანიზაცია. 40-ზე მეტმა ქვეყანამ ჩინეთთან უკვე გააფორმა თანამშრომლობის ხელშეკრულება, ბოლო სამი წლის განმავლობაში, „სარტყელის" მონაწილე ქვეყნების ეკონომიკაში ჩინეთმა უკვე დააბანდა დაახლოებით 50 მლრდ. აშშ. $-ის კაპიტალი. ამ პერიოდის განმავლობაში, ჩინური კორპორაციების მიერ 20-ზე მეტ ქვეყანაში შეიქმნა 56 სავაჭრო-ეკონომიკური თანამშრომლობის ზონა, 180 ათასი სამუშაო ადგილი, ამ ქვეყნების ბიუჯეტებში შევიდა 1 მლრდ. აშშ. $-ზე მეტი შემოსავლები. სტრატეგიის მონაწილე 43 ქვეყნის ეკონომიკაში ჩინურმა კოპრორაციებმა დააბანდეს 3 მლრდ. დოლარამდე არასაფინანსო აქტივები.

ორი ძირითადი მიმართულებიდან იგეგმება შემდეგი ეკონომიკური დერეფნების შექმნა:

- „ჩინეთი-მონღოლეთი-რუსეთი"
- „ჩინეთი-ცენტრალური აზია-დასავლეთ აზია"
- „ჩინეთი-ინდოჩინეთი"
- „ჩინეთი-პაკისტანი"
- „ბანგლადეში-ინდოეთი-მიამნა (ბირმა)-ჩინეთი"
- „ჩინეთი-ხმელთაშუა ზღვა-ევროპა"

სქემა 2



ჩინეთის სტრატეგია და საქართველოს ინტერესები

საქართველოსათვის მნიშვნელოვანია ამ პროექტის განხორციელება, რადგან ჩინეთი ხმელთაშუა ზღვის ეკონომიკური კორიდორი ესაზღვრება საქართველოს ტერიტორიას და ამ კონტექსტით შეიძლება გამოყენებულ იქნას ქვეყნის ხელსაყრელი გეოპოლიტიკური მდებარეობა. რა შეიძლება მივიღოთ იმ შემთხვევაში, თუ ჩვენც ჩავერთვებით ამ პროექტში:

1. **მსხვილი სატრანზიტო ქვეყნის სტატუსი** - დღეისათვის, საქართველოს ტერიტორიაზე გადის ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენი, ბაქო-სუფსის ნავთობსადენი, ბაქო-თბილისი-ერზერუმის გზსადენი და რუსეთი-სომხეთის გაზსადენი. სწორედ მილსადენი ტრანსპორტის განვითარებასთანაა დაკავშირებული საქართველოს სატრანზიტო პოტენციალის აღიარება გასული საუკუნის 90-იანი წლების შუა პერიოდიდან. ტარანსპორტის ამ სახეობის განვითარებას ხელი შეუწყო იმ დროინდელ მსოფლიოში არსებულმა ობიექტურმათუ სუბიექტურმა პირობებმა. ობიექტური პირობებიდან აღსანიშნავია, ამერიკის შეერთებულ შტატებსა და ირანს შორის არსებული დაძაბული პოლიტიკური ვითარება, ევროპის სურვილი და მისწრაფება, მოეხდინა რუსული ნავთობისა და გაზის ალტერნატიული მიმწოდებლების გამოძებნა, ხოლო სუბიექტური პირობებიდანჩვენ ვთვლით საქართველოს იმდროინდელი პრეზიდენტის ედუარდ შევარდნაძის ავტორიტეტს, რომელმაც ფაქტიურად დაითანხმა აშშ-ს, თურქეთისა და აზერბაიჯანის პირველი პირები, რომ „საუკუნის პროექტის“ ერთ-ერთ მონაკვეთს საქართველოს ტერიტორიაზე გაევლო. აღსანიშნავია ისიც, რომ ამ ქვეყნებმა და განსაკუთრებით აშშ-მ და ევროპის ქვეყნებმა მზადყოფნა გამოთქვეს ამ წინადადების მისაღებად. აქ მთავარი როლი ითამაშა იმანაც, რომ საერთაშორისო მილსადენების პროექტის განხორციელება საშუალებას იძლეოდა, მომხდარიყო რუსული გავლენის სფეროს გარკვეულწილად შერბილება და ამერიკული თუ ევროპული გავლენის გაძლიერება.

ჩინური სტრატეგიის განხორციელება საქართველოსათვის მნიშვნელოვანია იმისათვის, რომ კიდევ უფრო გაღრმავდეს საქართველოს,

როგორც სატრანზიტო ქვეყნის სტატუსი. შესაძლებელია, ნავთობპროდუქტების სატრანზიტო სტატუსს დაემატოს უმსხვილესი სატრანსპორტო სატრანზიტო ქვეყნის სტატუსიც, რაც განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია პირველ რიგში ეკონომიკური აღმავლობისათვის, ხოლო შემდეგ - პოლიტიკური თუ საერთაშორისო ასპარეზზე სტბილურობისათვის, თუმცა, აქვე უნდა ავღნიშნოთ, რომ საერთაშორისო ნავთობსადენებმა და სატრანზიტო ქვეყნის სტატუსმა, საქართველო ვერ დაიცვა რუსული აგრესიისაგან 2008 წლის აპრილში. ჩვენი მოსაზრებით, სწორედ ეს ფაქტი გახდა რუსეთის აგრესიის გამომწვევი, რადგან ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენმა პრაქტიკულად ნავთობის გარეშე დატოვა ბაქო-ნოვოროსიისკის ნავთობსადენი და კითხვით ნიშნის ქვეშ დააყენა, რუსეთის, როგორც ევროპის ერთ-ერთი უმსხვილესი ნავთობმომმარაგებლის სტატუსი.

საქართველოს საზღვაო-სავაჭრო ნავსადგურებში 2015 წლის მდგომარეობით, შემდეგი მაჩვენებლები ფიქსირდება

ცხრილი 1

	ბათუმის პორტი	ფოთის პორტი	ყულევის პორტი	სუფსის საზღვაო ტერმინალი
გადამუშავებული ტვირთების რაოდენობა(მლნ. ტ.)	5,7	6,8	2,5	4,2
გადამუშავებული კონტეინერების რაოდენობა	54,695 TEU	325,121 TEU	-	-
საკონტეინერო ტერმინალის გამტარუნარიანობა(წ.)	100 000 TEU	400 000 TEU	-	-

1 TEU -20 ფუტი - 6,1 მეტრი.

ცხრილი შედგენილია https://bpn.ge/ekonomika/20177-saqarthvelos-portebi.html?lang=ka-GE-ს მონაცემების მიხედვით, ჩვენს მიერ

სტრატეგიის ოფიციალურ რუკაზე, რომელიც მოიცავს პროექტ „ერთი სარტყელი-ერთი გზას“, მართალია, საქართველოს ტერიტორია „სარტყელის“ უშუალო განმახორციელებელი ქვეყნების არეალში არ მოიაზრება, მაგრამ მასზე აღნიშნულია საქართველოში მშენებარე ღრმაწყლოვანი პორტი ანაკლია. კომპანია „ანაკლიის განვითარების კონსორციუმმა“ (JSC Anaklia Development Consortium (Georgia), რომელიც ანაკლიაში ღრმაწყლოვანი პორტის მშენებლობით არის დაკავებული, წარადგინა პორტის განვითარების გენერალური გეგმა, რომლის მშენებლობა 2017 წლის შემოდგომაზე დაიწყება. პორტის მშენებლობის პირველ ფაზაზე 586 მლნ. აშშ. $-ის ინვესტიცია უნდა განხორციელდეს. მთავრობის მიერ გაცხადებული ინფორმაციით, ანაკლიის პორტის სიღრმე (20,5 მ.) შესაძლებელს გახდის სხვადასხვა ტიპის გემების მიღებას. პორტის გამტარუნარიანობა 100 მლნ. ტ. იქნება.

მოგვყავს ამონარიდი თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის დოქტორანტ ბატონ ირაკლი დანელიას სტატიიდან „ანაკლიის პორტი და მისი პერსპექტივები“, რომელიც გამოქვეყნებულია 2016 წლის 18 აპრილს ჟურნალ „ფორბსში“

2013 წელს სახმელეთო საკონტეინერო ტერმინალის მშენებლობის დასრულებით „ეი-პი-ემ ტერმინალსმა“ პირველი ნაბიჯი გადადგა პორტის ფართომასშტაბიანი რეკონსტრუქცია/გაფართოების პროექტის განხორციელებისკენ. პროექტის მომდევნო ეტაპი, რომელიც, სავარაუდოდ, 2018 წელს დასრულდება, მოიცავს ორი ახალი ღრმაწყლოვანი ნავმისადგომის მშენებლობას, რომელთა წლიური გამტარუნარიანობა 1 მლნ TEU იქნება, ხოლო ნავმისადგომზე შესაძლებელი იქნება 9,000 TEU სიმძლავრის გემების მიღება. არსებული სახმელეთო საკონტეინერო ტერმინალის წინ ახალი ნავმისადგომების მშენებლობაა დაგეგმილი, რაც საშუალებას მისცემს გაფართოებულ ღრმაწყლოვან ფოთის მეგაპორტს, სრულად გამოიყენოს არსებული ტერმინალი, სამანქანო გზა და სარკინიგზო ინფრასტრუქტურა. პროექტის დასრულების შემდგომ ფოთის მეგაპორტის წლიური ტვირთბრუნვის სიმძლავრე იქნება 50 მილიონი ტონა და 2 მილიონი TEU კონტეინერი. ფოთის მეგაპორტში, რომლის სიღრმე 16 მეტრამდე იქნება, შესაძლებელი გახდება დიდი გემების, ე.წ. მაზერვესელების, შემოსვლა. რაც შეეხება ბათუმის პორტის შესაძლებლობებს: მისი საკონტეინერო ტერმინალის გამტარუნარიანობა წელიწადში 100,000 TEU-ს

შეადგენს, ხოლო ტერმინალის ნომინალური წლიური გამტარუნარიანობა – დაახლოებით 700,000 ტონას. მშრალი ტვირთების ტერმინალი ემსახურება დიდ და მცირეტონაჟიან გემებს. მშრალი ტვირთების ტერმინალის მაქსიმალური გამტარუნარიანობა წელიწადში 2 მილიონი ტონაა. ფოთის პორტის მსგავსად, ბათუმის ნავსადგურის გამტარუნარიანობა ბოლომდე აუთვისებელია არსებული მცირე ტვირთბრუნვის კიდევ უფრო შემცირების ტრენდის პირობებში. 2015 წელს ქართულ პორტებში გადამუშავებული ტვირთების მოცულობა წინა წელთან შედარებით 2.1 მლნ ტონით შემცირდა – 21.3 მლნ ტონიდან 19.2 მლნ ტონამდე. 2014 წელს გადაზიდვების მოცულობის მკვეთრი ვარდნა დაფიქსირდა როგორც ფოთის (8.6 მლნ ტონიდან 6.8 მლნ ტონამდე), ისე ბათუმის (6.3 მლნ ტონიდან 5.7 მლნ ტონამდე) პორტებში, ხოლო ტვირთბრუნვა უმნიშვნელოდ გაიზარდა ყულევის პოტში (2.1 მლნ ტონიდან 2.5 მლნ ტონამდე). ზემოთქმულიდან გამომდინარე, რთულია მოკლე- და საშუალოვადიან პერიოდში ანაკლიის პორტის წარმატებაზე საუბარი. მრავალი მოსაზრების მიუხედავად, დღემდე მაინც ბუნდოვანი რჩება პასუხი კითხვაზე, რა პერსპექტივა აქვს ანაკლიის ახალი პორტის მშენებლობას იმ ლოკალური, რეგიონული და საერთაშორისო გამოწვევების პირობებში, რომლებიც შესაძლოა, ამ პროექტის მიზეზიც იყოს და შედეგიც.

როგორც ვხედავთ, შედარებითი ანალიზის მიხედვით (იხ. ცხ. №1), ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტი ყველაზე უკეთეს სასტარტო პირობებში იმყოფება საქართველოს სხვა პორტებთან შედარებით. კითხვა, პერსპექტიულია თუ არა ამ პორტის მშენებლობა, ვფიქრობთ, რომ პასუხგაცემულია, რადგან სტრატეგია „ერთი სარტყელი - ერთი გზა“ მიუთითებს, რომ საქართველოს პორტი გამოყენებული იქნება სატრანზიტო გადაზიდვებისათვის. პორტის ტერმინალის ოპერატორი მსოფლიოს უმსხვილესი სანავსადგურე სატერმინალო ოპერატორი SSA Marine გახდა. SSA Marine-იმსოფლიოს ხუთ კონტინენტზე, 250 ზე მეტ სტრატეგიული ტერმინალზე ახდენს ოპერირებას და წლიურად 27.2 მილიონ კონტეინერს (TEU) ემსახურება. გარდა ამისა, SSA Marine-ი მთელს მსოფლიოში 75 მილიონზე მეტ მშრალ ტვირთს ამუშავებს, ახდენს საკრუიზო გადაყვანებს მექსიკასა და ამერიკაში, ხოლო ამერიკაში 30-ზე მეტ პირველი კლასის ინტერმოდალურ სარკინიგზო მაგისტრალს უწევს ექსპლუატაციას.

2. **სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარება** - თანამედროვე საქართველოს ძირითადი გამოწვევაა სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარება და მისი ჩართვა საერთაშორისო გადაზიდვებში. ქვეყნის სატრანზიტო სტატუსის განმტკიცებისათვის ამ სფეროს განვითარება მნიშვნელოვანია. სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა, გარდა მილსადენი ტრანსპორტისა, წარმოდგენილია სარკინიგზო და საავტომობილო მაგისტრალების სახით. სარკინიგზო მომსახურების უპირატესობები მისი ეკონომიურობა, სანდოობა და ტევადობაა. სარკინიგზო ხაზი მხოლოდ სომხეთისა და აზერბაიჯანის მიმართულებითაა გახსნილი.

საქართველოს ინფრასტრუქტურის განვითარებისათვის და სატრანზიტო პოტენციალის ზრდისათვის განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის მშენებლობა. ამ პროექტს მნიშვნელოვანი გეოპოლიტიკური დატვირთვა აქვს. გარდა იმის, რომ ერთმანეთთან აკავშირებს მასში უშუალოდ მონაწილე სამ პარტნიორ ქვეყანას, ამ რკინიგზის მეშვეობით შესაძლებელი ხდება აზიიდან ევროპაში ტვირთების გადატანა. რკინიგზა ჩინეთიდან წამოსულ ტვირთებს ევროკავშირის ქვეყნების მიმართულებით გაატარებს. ტვირთების გატარების ვადები 12-15 დღით შემოიფარგლება. საწყის ეტაპზე რკინიგზა 6 მლნ. ტ. ტვირთს გადაიტანს. 2034 წლისათვის კი - 17 მლნ. ტონას. ექსპლუატაციის დაწყებისას გადაყვანილ იქნება 1 მლნ. მგზავრი, 2034 წელს 3 მლნ. ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის სიგრძე 826 კილომეტრია. აქედან საქართველოს ტერიტორიაზე გაივლის 254 კმ. პროექტის მიხედვით, რკინიგზა 2017 წელს უნდა ამოქმედებულიყო, მაგრამ არის გარკვეული შეფერხება თურქეთის მონაკვეთზე.

სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარების თვალსაზრისით, განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია საერთაშორისო მნიშვნელობის საავტომობილო გზების რეაბილიტაცია-მშენებლობა. 2017 წლის მონაცემებით, საქართველოს ტერიტორიაზე გადის 1603 კმ. საერთაშორისო მნიშვნელობის გზა, მოქმედებს 567 საერთაშორისო მნიშვნელობის ხიდი და 16 საერთაშორისო მნიშვნელობის გვირაბი. საქართველოს სატრანზიტო პოტენციალის ამაღლებისათვის განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია 2018 წლიდან დაგეგმილი (ან უკვე დაწყებული) პროექტები, განვიხილოთ განსკუთრებით მნიშვნელოვანი პროექტები, რომლებიც შესაძლოა ჩართულ იქნენ ჩინეთის საერთაშორისო ეკონომიკურ სტრატეგიაში.

- რიკოთის უღელტეხილზე 52 კილომეტრზე ავტობანის მშენებლობის პროექტირება იწყება. ოთხზოლიანი გზის პროექტირებისთვის მომდევ-

ნო წლის განმავლობაში 40 მილიონი აშშ დოლარი დაიხარჯება. ალტერნატიულ მარშრუტად ხარაგაულის შემოვლითი გზა განიხილება. ავტობანს ექნება განშტოებებიც – ახალი გზები მივა ფოთსა და ანაკლიაში. ჩუმათელეთი-არგვეთას 52 კილომეტრიანი თანამედროვე სტანდარტების საავტომობილო გზის ასაშენებლად 50-მდე გვირაბის და ამდენივე ხიდის აშენებაა საჭირო. რიკოთზე ავტობანის მშენებლობის საპროექტო პერიოდია ორწელიწადნახევარი. მონაკვეთი ოთხ ლოტად არის დაყოფილი. პირველი ლოტის მშენებლობას მსოფლიო ბანკი აფინანსებს, მეორე, მესამე და მეოთხე ლოტებს კი - „აზიის განვითარების ბანკი“ „აზიის საინვესტიცო ბანკთან“ ერთად. ასეთი სირთულის პროექტი დღესდღეობით ევროპაში არსად არ მიმდინარეობს.

- ბათუმის შემოვლითი გზის 14 კილომეტრიანი მონაკვეთის სამშენებლო სამუშაოებისთვის სატენდერო პროცედურები მიმდინარეობს. არსებული გზა გადის ტურისტულ და საცხოვრებელ ზონაში, რაც პრობლემას უქმნის განსაკუთრებით საერთაშორისო სატრანზიტო ტრანსპორტს, რომელსაც ვიწრო ქუჩებში უწევს მოძრაობა. ბათუმი-ფოთის მონაკვეთზე საერთაშორის ტრანსპორტის დიდი რაოდენობა მოძრაობს, გზაზე გადატვირთული მოძრაობა და ცუდი საგზაო პირობები იწვევს საცობებს, სახიფათო სიტუაციებს. პრობლემის გადასაჭრელად უკვე აშენდა ქობულეთის შემოვლითი გზის პირველი მონაკვეთი და მიმდინარეობს მეორე მონაკვეთის მშენებლობა. აღნიშნულ მონაკვეთებს დაემატება ბათუმის შემოვლითი გზა, რაც სრულად გატვირთავს მოძრაობას საკურორტო ზონაში, გაიზრდება სატრანზიტო ტვირთბრუნვა. ჩქაროსნული ავტომაგისტრალი უმოკლესი დამაკავშირებელი გზაა ევროპასა და აზერბაიჯანს, სომხეთს და ცენტრალური აზიის ქვეყნებს შორის შავი ზღვის პორტების საშუალებით ფოთსა და ბათუმში. მას აგრეთვე შეუძლია დააკავშიროს რუსეთი და თუქეთი. ფიზიკური მდებარეობა უზრუნველყოფს, რომ ის გახდეს ძირითადი სატრანსპორტო რგოლი შავ ზღვას, კასპიის ზღვასა და ცენტრალურ აზიას შორის. ვაჭრობა მეზობელ ქვეყნებთან, როგორც სატრანზიტო, ისე ორმხრივი, ეკონომიკის ძალიან მნიშვნელოვან კომპონენტს შეადგენს.

3. **ჩინეთთან ორმხრივი ეკონომიკური ურთიერთობის გაღრმავება** - ჩინეთი საქართველოს სავაჭრო პარტნიორების ოთხეულში შედის. ამ წლის იანვარ-თებერვალში სავაჭრო ბრუნვამ 109,1მილიონ დოლარი შეადგინა, რაც საქართველოს სრული სავაჭრო ბრუნვის 7,7% შეადგენს.

ჩინეთში სპილენძის მადანი და კონცენტრატი, სპილენძის მეორადი ნედლეული და ალკოჰოლი გადის. 2015 წლის განმავლობაში ქართული ღვინის ექსპორტი 122%-ით გაიზარდა. სულ ჩინეთში 2015 წელს 2,7 მლნ ბოთლი (0,75 ლ) ღვინო გავიდა, რაც ღვინის მთელი ექსპორტის 7,4 %-ს შეადგენს. ღვინის ექსპორტის მიხედვით ჩინეთი მეხუთე ადგილზეა რუსეთის, უკრაინას, ყაზახეთისა და პოლონეთის შემდეგ.

ცხრილი 2

ეკონომიკური თანამშრომლობა საქართველოსა და ჩინეთს შორის (2005-2016)

წელი	სავაჭრო ბრუნვა	ექსპორტი	იმპორტი	სალდო
2005	52,31	5,6	46,71	-41,1
2006	113,68	10,35	103,33	-93
2007	214,97	8,27	206,7	-198,4
2008	307,32	8,99	298,33	-289,3
2009	180,62	5,96	174,66	-168,7
2010	358,56	24,25	334,31	-310,1
2011	553,64	28,9	524,76	-495,86
2012	591,6	25,6	566	-540,4
2013	645,41	33,86	611,55	-577,69
2014	823,39	733	90,39	-642,62
2015	713,2	587,4	125,8	-461,6
2016	717	547	170	-377

წყარო: საქართველოს საელჩო ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკაში

საქართველო რეგიონში პირველი ქვეყანაა, ვისთანაც ჩინეთმა თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმება გააფორმა. ჩინეთთან თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმების ამოქმედების შემდეგ საქართველოში წარმოებულ საქონელსა და მომსახურებას გაეხსნება მსოფლიოს უმსხვილესი ბაზარი, რომელიც აერთიანებს დაახლოებით 1,4 მილიარდ მომხმარებელს. ქართველ მწარმოებლებს შესაძლებლობა ექნებათ, ჩინეთის ბაზარზე დამატებითი საბაჟო გადასახადის გარეშე შეიტანონ ქართული პროდუქციის დაახლოებით 94 პროცენტი. საექსპორტო პროდუქციას შორისაა ღვინო, თხილი, თაფლი, მინერალური წყალი, ლუდი, უალკოჰოლო სასმელები, ჯემები, წვენები, ბოსტნეული, ხილი, შოკოლადის ნაწარმი, ჩაი, თევზი და სხვა ზღვის პროდუქტები, მარცვლეული, სამკურნალო საშუალებები, კაბელები, პლასტმასის პროდუქცია, აზოტოვანი და მინერალური სასუქების სახეობები, ფეროსილიკომანგანუმი, ლოკომოტივები და ა.შ. ჩინეთს საქართველოსთვის ტარიფების განულებისთვის არ დაუწესებია გარდამავალი პერიოდი, რაც ზოგიერთი ქვეყნის შემთხვევაში 5-10 წლამდე გრძელდება.

განსაკუთრებით აღსანიშნავია ის ფაქტი, რომ 2017 წლის მაისში საქართველოსა და ჩინეთს შორის დაიდო თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმება, ასევე ჩინეთმა გამოთქვა მზადყოფნა დააფუძნოს საქართველოში საერთაშორისო ბანკი, რომლის კაპიტალი 1 მლრდ. აშშ დოლარი იქნება.

ძირითადი დასკვნები

შეიძლება ითქვას, რომ ჩინეთის ახალი სტრატეგია საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციას ახალ შესაძლებლობებს მისცემს, რაც პირველ რიგში ქვეყნის გეოპოლიტიკური სტრატეგიის უზრუნველყოფას შეუწყობს ხელს, ეს კი საფუძველი უნდა გახდეს პოლიტიკური უსაფრთხოებისა და ხელი შეუწყოს ეკონომიკურ ზრდას.

დღეისათვის ჩინური ინვესტიციები საქართველოს ეკონომიკაში თანდათანობით იზრდება, ამას ხელს შეუწყობს თავისუფალი სავაჭრო ურთიერთობების გაფორმება ჩინეთთან.

საქართველოსა და ჩინეთის ეკონომიკური თუ პოლიტიკური დაახლოება საწინდარია რეგიონში სიტუაციის სტაბილიზაციისა, რადგან კავკასიის რეგიონი ძირითადად ხასიათდება როგორც ნავთობმომპოვებელი (აზერბაიჯანი) და ნავთობის ტრანსპორტირების უზრუნველმყოფი (საქართველო) რეგიონი, ამიტომ პოლიტიკური სტაბილიზაცია უმნიშვნელოვანესი ფაქტორია რეგიონის შემდგომი განვითარებისათვის, მით უმეტეს მაშინ, როცა საქართველოსა და ზოგადად კავკასიაში იკვეთება რუსეთის ფედერაციის, ევროკავშირის, თურქეთის რესპუბლიკის, ამერიკის შეერთებული შტატების ინტერესები. ახალი მოთამაშის შემოსვლა რეგიონში რეგიონის მიმზიდველობის ხარისხს აამაღლებს, თუმცა, არაა გამორიცხული მოხდეს ძალთა გადაჯგუფებაც.

ჩვენი აზრით, ამ ეტაპზე, ჩინეთი თავის პოლიტიკურ ინტერესს ღიად არ განაცხადებს, თუმცა, არაა გამორიცხული, რომ ადრე თუ გვიან დადგეს პერიოდი, როცა ჩინეთს თავისი ინტერესები გაუჩნდება საქართველოში არა მარტო ეკონომიკური, არამედ პოლიტიკური კუთხითაც. ვფიქრობთ, ამისათვის ქვეყნის ხელისუფლებამ უნდა შეიმუშაოს ხედვა, თუ როგორ მიიღებს ჩინეთის პოლიტიკურ ინტერესს.

ლიტერატურა/REFERENCES

[1]. **დანელია ი.** - ანაკლიის პორტი და მისი პერსპექტივები, ჟ. „ფორბსი“, აპრილი, 2016, http://forbes.ge/news/1309/anakliis-porti-da-misi-perspeqtivebi

[2]. China's global plan must not reproduce domestic economic problems – The Financial Times Limited, 2017 https://www.ft.com/content/d5c54b8e-37d3-11e7-ac89-b01cc67cfeec

[3]. **Bakan Arslan**, BTK Demiryolu Hattı'nda incelemelerde bulundu http://www.gazetevatan.com/bakan-arslan-btk-demiryolu-hatti-nda-incelemelerde-bulundu-1073242-ekonomi/

[4]. საქართველოს პორტების დახასიათება - https://bpn.ge/ekonomika/20177-saqarthvelos-portebi.html?lang=ka-GE

[5]. http://www.ssamarine.com

[6]. საქართველოს საგზაო დეპარტამენტის ოფიციალური საიტი - http://www.georoad.ge

[7]. საქართველოს საზოგადოებრივი მაუწყებლის ოფიციალური საიტი - http://1tv.ge/projects/analytics/?page=detail&id=159088

[8]. ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკაში საქართველოს საელჩოს ოფიციალური საიტი - http://china.mfa.gov.ge/index.php?lang_id=GEO&sec_id=553&info_id=41697