

საქართველოს საბრანდითო ფუნქცია ჩინეთის სარტყლისა და გზის ინიციატივის ჩარჩოში

ლარისა ყორღანაშვილი

ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ასოცირებული პროფესორი

საქართველოსა და ჩინეთის ტრადიციული მეგობრობა დიდი აბრეშუმის გზის დროიდან დაიწყო. ამჟამად საქართველო სარტყლისა და გზის ინიციატივაში მონაწილეობს. ეს ინიციატივა ქმნის ქვეყანათა ურთიერთთანამშრომლობის ახალ მოდელს, ხელს უწყობს სატრანსპორტო დერეფნების მსოფლიო სისტემის ჩამოყალიბებას, მასში მონაწილე ყველა მხარის ინტერესების დაცვას და ჩინეთის გლობალური როლის განვითარებას. ბოლო წლებში საქართველო-ჩინეთის ურთიერთობა სწრაფი ტემპით ვითარდება. ჩინეთი საქართველოს მნიშვნელოვანი სავაჭრო პარტნიორი და ინვესტიციების წყაროა. საქართველო თავისი ადგილმდებარეობის გამო, ჩინეთისათვის პერსპექტიული სატრანზიტო ფუნქციის მატარებელია. იგი ჩინეთს ევროპასთან სახმელეთო და საზღვაო მარშრუტებით აკავშირებს. საქართველოს მთავრობას ერთ-ერთი მთავარი პრიორიტეტია საქართველოსა და ევროპას შორის სატრანსპორტო ცენტრის შექმნა. ნაშრომში განხილულია სარტყლისა და გზის ინიციატივის მნიშვნელობა, ნაჩვენებია საქართველოს სატრანზიტო შესაძლებლობები, გაანალიზებულია საქართველო-ჩინეთის თანამშრომლობის თანამედროვე მდგომარეობა ვაჭრობისა და ინვესტიციების სფეროში.

საკვანძო სიტყვები: სარტყლისა და გზის ინიციატივა; აბრეშუმის გზა; ტრანზიტი; ლოგისტიკა; ჩინეთი; საქართველო.

ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკა მსოფლიოს უდიდესი და უძველესი კულტურის მქონე ქვეყანაა, რომლის როლი თანამედროვე მსოფლიოში ყოველწლიურად იზრდება. XXI საუკუნეში მისი ლოზუნგია: მშვიდობა, განვითარება და თანამშრომლობა. მშვიდობის პოლიტიკა ჩინეთი სტრატეგიული არჩევანია და იგი ტრადიციულ ჩინურ კულტურას ეფუძნება. ჩინეთის უძველესი სამხედრო ხელოვნების რეკომენდაციის თანახმად, მტერი უნდა დამარცხდეს ომის გარეშე - კულტურული და პოლიტიკური გავლენის მეშვეობით. იგი ამ მეთოდის გამოყენებით ცდილობს უარყოს გავრცელებული აზრი ჩინური საფრთხის შესახებ, რომელიც განსაკუთრებით აქტუალურია 1997 წლის შემდეგ, როდესაც მან ღიად განაცხადა პრეტენზია მსოფლიო ლიდერობაზე [1, გვ. 81; 2, გვ. 118].

თანამედროვე ეტაპზე ჩინეთის ეკონომიკური წარმატების მთავარი საწინდარია ქვეყნის გახსნილობა და მეგობრული ურთიერთობების განვითარება როგორც მეზობელ, ასევე სხვა ქვეყნებთან. თანამედროვე ჩინეთის საგარეო პოლიტიკის ერთ-ერთი მთავარი პრიორიტეტია „აბრეშუმის გზის ეკონომიკური სარტყლისა“ და „XXI საუკუნის საზღვაო აბრეშუმის გზის“ შექმნის ინიციატივა, რომელიც ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის პრეზიდენტმა სი ძინფინმა 2013 წლის შემოდგომაზე წამოაყენა. ამჟამად ეს ინიციატივა ცნობილია სახელწოდებით „სარტყლისა და გზის ინიციატივა“, ასევე, როგორც „ერთი სარტყელი, ერთი გზა.“ სარტყლისა და გზის ინიციატივა ყველაზე ამბიციური ინფრასტრუქტურული პროექტია თანამედროვე ისტორიაში. იგი ქმნის ქვეყანათა ურთიერთთანამშრომლობის ახალ მოდელს, ხელს უწყობს სატრანსპორტო დერეფნების მსოფლიო სისტემის ჩამოყალიბებას, მასში მონაწილე ყველა მხარის ინტერესების დაცვას და ჩინეთის გლობალური როლის განვითარებას. ეს ინიციატივა ჩინეთს ცენტრალური აზიის, ევროპის, ახლო აღმოსავლეთის, აფრიკის, ლათინური ამერიკისა და ოკეანეთის ქვეყნებთან აკავშირებს. შედეგად, ჩინეთის გავლენის სფეროში ერთვება 4.4 მილიარდი ადამიანი - თანამედროვე მსოფლიო მოსახლეობის ნახევარზე მეტი [3]. ჩინეთის პრეზიდენტის სი ძინფინის განცხადებით, სარტყლისა და გზის ინიციატივა არ არის ჩინეთის ინტრიგა, როგორც ამას საზღვარგარეთ ამტკიცებენ. ის მიზნად ისახავს მეტი ქვეყნისა და ხალხისათვის სარგებლის მოტანას, ერთობლივ ზრდას დისკუსიისა და თანამშრომლობის გზით [4]. შესაბამისად, ჩინეთი პრაქტიკაში იყენებს კონფუცის აზრს, რომ ვისაც წარმატების მიღწევა სურს, სხვებს უნდა დაეხმაროს, რომ ისინი წარმატებულები გახდნენ.

ათი ათასობით ლიზე გაჭიმულმა და ათასობით წლის განმავლობაში არსებულმა უძველესმა აბრეშუმის გზამ დააგროვა განსაკუთრებული სულისკვეთება, რომელიც ეფუძნება მშვიდობასა და კოოპერაციას, გახსნილობასა და თანამშრომლობას, ურთიერთსწავლებას, ურთიერთსარგებელსა და უნივერსალურ მოგებას. დიდი აბრეშუმის გზის სულისკვეთება კაცობრიობის ცივილიზაციის ყველაზე ძვირფასი მემკვიდრეობაა [5].

გეოგრაფიული და ეკონომიკური მასშტაბით „სარტყლისა და გზის ინიციატივა“ გაცილებით აღემატება ძველი აბრეშუმის გზას, რომელიც მხოლოდ ხმელეთზე გადიოდა. ახალი აბრეშუმის გზა მოიცავს ახალი სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურისა და სამრეწველო დერეფნების მშენებლობას, რომელიც ჩინეთს (აზიას)

ევროპასა და აფრიკასთან დაკავშირებს. ზღვაზე ის ითვალისწინებს ახალი პორტების მშენებლობასა და სავაჭრო გზების შექმნას, სამხრეთ ჩინეთის ზღვიდან წყნარი ოკეანის სამხრეთის მიმართულებით და ინდოეთის ოკეანის გავლით - ხმელთაშუა ზღვისპირეთისაკენ. ამის შედეგად ევრაზიის ლოგისტიკის სექტორში მნიშვნელოვანი ცვლილებები განხორციელდება.

სარტყლისა და გზის ინიციატივის ფარგლებში საერთაშორისო თანამშრომლობის პროექტების უმრავლესობა ითვალისწინებს ჩინეთისათვის მიმზიდველ ბაზრებზე ჩინური პროდუქციის გატანას და უკუმიმართულებით ნედლეულისა და ენერჯიაშემცველების ტრანსპორტირებას. ეს არის სატრანსპორტო და ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურის განვითარების პროექტები - რკინიგზისა და საავტომობილო გზების, პორტების, საქონლის გადატვირთვისა და შენახვის ბაზების, მილსადენების მშენებლობა და მოდერნიზაცია. რკინიგზის ხაზებით ტვირთების ტრანსპორტირება საშუალოდ 20 დღით უფრო სწრაფია, ვიდრე საზღვაო გადაზიდვები. ცხრილში 1 წარმოდგენია ჩინეთისა და ევროპის ქალაქებს შორის სატვირთო გადაზიდვების მანძილი და დრო.

სარტყლისა და გზის ინიციატივას ფართო მხარდაჭერა და პოზიტიური გამოძახილი აქვს საერთაშორისო თანამეგობრობის მხრიდან. ამ ინიციატივის ფარგლებში ჩინეთმა ბევრ ქვეყანასთან, მათ შორის საქართველოსთანაც გააფორმა შეთანხმებები თანამშრომლობის შესახებ. ეს შეთანხმებები ტრანსპორტის, ინფრასტრუქტურისა და ენერჯეტიკის პროექტების გარდა, მოიცავს თანამშრომლობას ტელეკომუნიკაციების, საბაჟო კონტროლის, საკარანტინო ზედამხედველობის, ეკონომიკისა და ვაჭრობის, ინტერნეტ-კომერციის და სხვა სფეროებში.

ჩინეთისა და ევროპის ქალაქებს შორის სატვირთო გადაზიდვების მანძილი და დრო [6]

ცხრილ 1

	სატვირთო მატარებლის მიმოსვლა	მიმოსვლის დაწყების წელი	მანძილი (კმ)	გადაზიდვების ხანგრძლივობა (დღე)
1	ჩონგინგი - დუისბურგი	2011	11179	16
2	ვუჰანი - პარდუბისი/ ლოძი	2012	10700	15
3	სუჯოუ - ვარშავა	2012	11200	14
4	ჩინშუა - დუისბურგი	2012	11808	18
5	ჩენჯოუ - ჰამბურგი	2013	10245	15
6	ჩენგუდუ - ლოძი	2013	9965	14
7	იივუ - მადრიდი	2014	13052	21
8	ჰარბინი - ჰამბურგი	2015	9820	15-17
9	სინინი - ანტვერპენი	2016	9838	12
10	ბაოდინგი - მინსკი	2016	9500	12-14
11	გუანჯოუ - მოსკოვი	2016	11500	15
12	იივუ - ლონდონი	2017	12451	18-20

საქართველო თავისი ადგილმდებარეობის გამო, ჩინეთისათვის საკმაოდ პერსპექტიული სატრანზიტო ფუნქციის მატარებელია. საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციას საფუძველი TRACECA-სა (სატრანსპორტო კორიდორი ევროპა-კავკასია-აზია) და INOGATE-ის (ენერჯეტიკული თანამშრომლობის საერთაშორისო პროგრამა) პროექტებით ჩაეყარა. ამ პროექტების განხორციელებით საქართველოში შეიქმნა ინფრასტრუქტურა, რომლის გამოყენება სარტყლისა და გზის ინიციატივისთვისაა შესაძლებელი.

საქართველო ჩინეთს ევროპასთან სახმელეთო და საზღვაო მარშრუტებით აკავშირებს. სახმელეთო მარშრუტი არის ტრანსკასპიის საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტის ნაწილი (საშუალო დერეფანი), რომელიც აერთიანებს ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზასა და იავუზ სულთან სელიმის სახელობის ხიდს ბოსფორის სრუტის გასწვრივ. ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზა გაიხსნა 2017 წლის 30 ოქტომბერს. ესაა აზერბაიჯანის, საქართველოს და თურქეთის სარკინიგზო ქსელების დამაკავშირებელი სატრანსპორტო დერეფანი, უმოკლესი გზა აზიიდან ევროპაში, რომელიც ტვირთების ტრანსპორტირების დროს ორჯერ და

უფრო მეტად ამცირებს. აღნიშნულ მარშრუტზე ყოველწლიურად 17 მილიონი ტონა ტვირთის გადაზიდვა და მილიონამდე მგზავრის გადაყვანა შესაძლებელი [7]. იავეზ სულთან სელიმის სახელობის ხიდი 8-ზოლიანი სახმელეთო გზისა და 2-ზოლიანი სარკინიგზო ხაზისგან შედგება. იგი 59 მეტრის სიგანით მსოფლიოს ყველაზე ფართო, 1408 მეტრის სიგრძის ღია ნაწილით სარკინიგზო სისტემის მქონე ყველაზე გრძელი დაკიდებული ხიდია [8].

ზღვის მარშრუტით ევროპაში გასასვლელად გამოიყენება შავი ზღვის პორტები. ამჟამად საქართველოში მოქმედებს სამი პორტი: ბათუმი, ფოთი და ყულევი. სუფსაში ასევე არის სატვირთო ტერმინალი. ამჟამად არსებული პორტების სიღრმე არ არის საკმარისი საშუალო ზომის სატვირთო გემების ან ნავთობის დიდი გადაზიდვების განთავსებისათვის. ამ ხარვეზის დასაძლევად საქართველოს მთავრობის გადაწყვეტილებით გათვალისწინებულია ანაკლიის საზღვაო პორტის აშენება. მისი სიღრმე 20.5 მეტრი იქნება (ბათუმის 14 მეტრია, ფოთის - 8.5 მეტრი). ანაკლიის პორტი შეძლებს 50-150 ათას ტონამდე დედვეიტის მქონე პანამაქსისა და ფოსპამანაქსის კლასების დიდი გემების მიღებას. მოსალოდნელია, რომ ახალი პორტი სამხრეთ კავკასიაში ერთ-ერთი ძირითადი ლოგისტიკური ცენტრი გახდება. პორტის პოტენციურმა მოცულობამ წელიწადში 100 მილიონ ტონას უნდა მიაღწიოს [9].

2015 წლის მაისში ჩინეთმა და საქართველომ პეკინში ხელი მოაწერეს შეთანხმებას თავისუფალი ვაჭრობის შესახებ, რომელიც ძალაში შევიდა 2018 წლის 1 იანვარს [10]. მან ასევე ხელი მოაწერა თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმებას ჰონგკონგთან [11]. 2014 წლის 27 ივნისს ხელმოწერილია ევროკავშირთან ასოცირების შეთანხმება, რომლის უმნიშვნელოვანესი ნაწილია (IV თავი - ვაჭრობა და ვაჭრობასთან დაკავშირებული საკითხები) შეთანხმება ევროკავშირთან ღრმა და ყოვლისმომცველი თავისუფალი სავაჭრო სივრცის შესახებ [12].

ამ შეთანხმებების შედეგად საქართველო მიმზიდველ საინვესტიციო ქვეყნად გადაიქცა. ბევრი ქვეყანა ცდილობს საქართველოში ინვესტირებას, პროდუქციის წარმოებას და მის ექსპორტირებას ევროკავშირთან თავისუფალი ვაჭრობის პრივილეგიების გამოყენებით. 2017 წელს საქართველოში პირდაპირი უცხოური ინვესტიციების (პუი) მოცულობამ 1888.8 მილიონი აშშ დოლარი შეადგინა და წინა წელთან შედარებით 20.6 %-ით გაიზარდა, ხოლო 2013 წელთან შედარებით - 185 %-ით. პირდაპირმა ინვესტიციებმა (პი) ჩინეთიდან 2017 წელს 40.3 მილიონი აშშ დოლარი შეადგინა, რაც წინა წელს 58 %-ით აღემატება, მაგრამ 2014 წელთან შედარებით 5.5-ჯერ შემცირდა. უკანასკნელი ხუთი წლის განმავლობაში ჩინეთის მიერ საქართველოში ინვესტირებულია 7,958.4 მლნ აშშ დოლარი - საქართველოში მთლიანი პუი-ს 55.7%. ჩინური პი ყველაზე დიდი წილით წარმოდგენილი იყო 2014 წელს - 12.1 % (ცხრილი 2) [13]. ჩინელი ინვესტორების მოზიდვის მიზნით შეიქმნა საქართველოს განვითარების ბანკი 1 მილიარდი აშშ დოლარის კაპიტალით. ბანკის დამფუძნებლები არიან უმსხვილესი ჩინური კომპანიები: CEFC China Energy Company Limited და Eurasian Invest LLC [14].

ჩინეთის პირდაპირი ინვესტიციები საქართველოში (მლნ \$) [13]

ცხრილი 2

	2013	2014	2015	2016	2017	სულ
პუი საქართველოში-სულ	1,020.5	1,817.7	1,665.6	1,565.8	1,888.8	7,958.4
პი ჩინეთიდან	101.1	220.1	66.9	25.5	40.3	453.9
ჩინეთის პი-ს წილი საქართველოს მთლიან პუი-ში, %	9.9	12.1	4.0	1.6	2.1	5.7

გასული ხუთი წლის განმავლობაში ჩინეთის პირდაპირმა ინვესტიციებმა ინიციატივის მონაწილე ქვეყნებში 70 მილიარდ დოლარს გადააჭარბა, ხოლო მათმა წლიურმა ზრდის ტემპმა დაახლოებით 7.2 % შეადგინა. ვაჭრობის საერთო მოცულობამ ჩინეთსა და ამ ინიციატივის გზების გასწვრივ მდებარე ქვეყნებს შორის 5 ტრილიონ აშშ დოლარს გადააჭარბა და საშუალოდ 1.1%-ით იზრდებოდა. ჩინურმა საწარმოებმა ინიციატივის მონაწილე ქვეყნებში შექმნეს 82 ეკონომიკური პარკი 28,9 მლრდ აშშ დოლარის ინვესტიციით, დააფუძნეს 3995 კომპანია, სხვა ქვეყნების ბიუჯეტში შეიტანეს 2,01 მილიარდ აშშ დოლარზე მეტი გადასახადი, შექმნეს 244 ათასი სამუშაო ადგილი [15]. 2017 წელს, ჩინეთის საწარმოებმა განახორციელეს 14,36 მილიარდი აშშ დოლარის არაფინანსური პირდაპირი ინვესტიცია, შერწყმებისა და შთანთქმების რაოდენობამ 62-ს მიაღწია, ხოლო მათმა საინვესტიციო თანხამ - 8.8 მილიარდი აშშ დოლარი. ჩინეთის საწარმოებმა 61 ქვეყანაში გააფორმეს 144,32 მილიარდი აშშ დოლარის ახალი კონტრაქტები [16].

სარტყლისა და გზის ინიციატივის პროექტების დასაფინანსებლად 2014 წელს ჩინეთში ორი ახალი ფინანსური ინსტიტუტი ჩამოყალიბდა: ინფრასტრუქტურის საინვესტიციო ბანკი და აბრეშუმის გზის ფონდი.

საქართველო 2016 წელს გაწევრიანდა აზიის ინფრასტრუქტურის საინვესტიციო ბანკში და სარტყლისა და გზის ინიციატივას შეუერთდა. ამის შედეგად საქართველოსა და ჩინეთს შორის ორმხრივი ურთიერთობები სწრაფად ვითარდება. ამჟამად საქართველოსა და ჩინეთის ეკონომიკური თანამშრომლობის ყველაზე განვითარებული ფორმა სავაჭრო ურთიერთობებია. 2016-2017 წლებში ჩინეთი საქართველოს მესამე

სავაჭრო პარტნიორი გახდა. 2017 წელს ჩინეთთან საქართველოს სავაჭრო ბრუნვამ 934648.0 მლნ აშშ დოლარი შეადგინა, მათ შორის ექსპორტმა - 201,701.7 მლნ აშშ დოლარი და იმპორტმა - 732,946.3 მილიონი აშშ დოლარი. 2016 წელთან შედარებით სავაჭრო ბრუნვა 29.4% -ით გაიზარდა, ექსპორტი 15.7% -ით, ხოლო იმპორტი 33.8% -ით. 2017 წელს ჩინეთის წილი საქართველოს სავაჭრო ბრუნვაში 8.8% იყო, ექსპორტში - 8.3% და იმპორტში - 7.5%. საქართველოს ჩინეთთან მუდმივი უარყოფითი ბალანსი აქვს (ცხრილი 3) [17].

საქართველო-ჩინეთის ვაჭრობის დინამიკა, 2000-2017 (ათასი აშშ დოლარი)

ცხრილი 3

წლები	ექსპორტი	იმპორტი	სავაჭრო ბრუნვა	ბალანსი
2000	907.6	2,910.3	3817,9	-2002,7
2005	5,599.1	46,712.8	52311,9	-41113,7
2010	27,050.4	335,160.0	362 210,4	-308109,6
2011	28,970.0	527,701.1	556671,1	-498731,1
2012	25,674.7	614,416.7	640091,4	-588742,0
2013	33,956.0	612,250.2	646206,2	-578294,2
2014	90,393.3	733,467.5	823860,8	-643074,2
2015	125,803.2	587,298.9	713102,1	-461495,7
2016	174,329.7	547,690.7	722020,4	-373361,0
2017	201,701.7	732,946.3	934648,0	-531244,6

სატრანზიტო ფუნქციის განვითარება საქართველოს მთავრობის ერთ-ერთი მთავარი პრიორიტეტია. ამ თვალსაზრისით ეროვნული ინფრასტრუქტურის ფორმირება სარტყლისა და გზის ინიციატივის ინფრასტრუქტურის განუყოფელი ნაწილია. მაგალითად, საქართველომ ხელი მოაწერა შეთანხმებას აზიის განვითარების ბანკთან ბათუმის შემოვლითი გზის პროექტის დაფინანსების შესახებ. პროექტის ღირებულება 315 მილიონი აშშ დოლარია, რომელშიც აზიის განვითარების ბანკის დაფინანსება 108 მილიონ ევროს შეადგენს [18]. ბათუმის შემოვლითი გზის პროექტი 2022 წელს დასრულდება. პროექტების თანადაფინანსება 114 მილიონი დოლარის ოდენობით უზრუნველყოფილი იქნება ჩინეთის ინფრასტრუქტურის საინვესტიციო ბანკის მიერ [19]. პროექტი ითვალისწინებს 2-ზოლიანი რკინიგზის მშენებლობას 14.3 კილომეტრზე ბათუმის შემოვლით, ასევე 200 კმ სიგრძის საერთაშორისო და ადგილობრივი გზების მოვლა-პატრონობას. ამჟამად არსებული გზა გადის ტურისტულ და საცხოვრებელ ზონაში, რაც ართულებს საერთაშორისო სატრანსპორტის ტრანსპორტის მიმოსვლას. პროექტის განხორციელების შედეგად, ბათუმის შემოვლითი გზა (ქობულეთის შემოვლით გზასთან ერთად) სრულად განტვირთავს მოძრაობას აჭარის საკურორტო ზონაში, რაც ხელს შეუწყობს სატრანზიტო ტვირთბრუნვის გაზრდას [20].

როგორც ზემოაღნიშნულიდან ჩანს, საქართველოს კარგი სატრანსპორტო შესაძლებლობები აქვს, მაგრამ ისინი სათანადოდ ვერ გამოიყენება. მსოფლიო ბანკის მიერ შემუშავებული ლოგისტიკის ეფექტიანობის ინდექსით 2018 წელს საქართველო 119-ე ადგილზეა 160 ქვეყანას შორის. მართალია მისი მდგომარეობა 2016 წელთან შედარებით 6 პოზიციით გაუმჯობესდა, მაგრამ 2014 წელთან შედარებით იგი 3 პოზიციით, ხოლო 2012 წელთან შედარებით 57 პოზიციით გაუარესდა [21, 22]. ამასთან ერთად აღსანიშნავია, რომ ბოლო წლებში საქართველოს გავლით ტრანზიტული ტვირთების გადაზიდვა მნიშვნელოვნად შემცირდა (50%-მდე ან მეტით), ნავთობტერმინალები იყენებენ მათი გამტარუნარიანობის თითქმის მეხუთედს, საქართველოს პორტებში, სატვირთო გადაზიდვის შემცირების ფონზე, გემთშემოსვლის რაოდენობა მცირდება, ბათუმისა და ყულევის ტერმინალები გამტარუნარიანობის სიმძლავრის 18-25% იყენებს, სავაჭრო კომპანიები (ტრეიდერები) და ძირითადი მომწოდებლები პოულობენ ალტერნატიულ მარშრუტებს, რომლებიც უფრო იაფი, უსაფრთხო და სწრაფია [23]. ბათუმის ნავსადგურში ტვირთების გატარების პიკური მაჩვენებელი 2006 წელს ფიქსირდება 13.1 მლნ ტონა (სველი და მშრალი ტვირთები ერთად), 2017 წელი - 4.2 მლნ ტონა. ჯამში კი მოცულობა 3.1-ჯერ შემცირდა. მშრალ ტვირთებს თუ გამოყოფთ ტვირთების გატარების პიკური მაჩვენებელი ასე გამოიყურება: 2012 - 1.6. მლნ ტონა, 2013 წელი- 1.7 მლნ ტონა, 2014 წელი - 1.2. მლნ ტონა, 2015 წელი - 1.0 მლნ ტონა, 2016 წელი - 0.9 მლნ ტონა, 2017 წელი - 0.8 მლნ ტონა. ციფრები ნათლად აჩვენებს, რომ ტვირთბრუნვა ფაქტობრივად განახევრებულია [24]. შესაბამისად, საქართველოს წინაშე დგას სატრანზიტო ფუნქციის დაკარგვის საშიშროება და ქვეყნის მთავრობამ უნდა იზრუნოს ამ პრობლემის გადაჭრაზე.

მთლიანობაში შეიძლება დავასკვნათ, რომ სარტყლისა და გზის ინიციატივა სასარგებლოა როგორც საქართველოსათვის, ისე ჩინეთისათვის. აქედან გამომდინარე, ორივე ქვეყანამ უნდა გააღრმავოს თანამშრომლობა და იგი უნდა დაეფუძნებოს მეცნიერულ მიდგომას, რომელიც განვითარებისა და ინტეგრაციის შიდა და გარე ფაქტორების ეფექტიან გამოყენებას გულისხმობს [24-30].

ლიტერატურა

1. Korganashvili L. D., Mammadova N. (2008). Prospects for Economic Cooperation Between Georgia and China. China International Academic Seminar for Universities. Papers Collection. Volume VII. 2008, Editor-in-Chief Lu Xiang. (pp. 77-95). 829 p.
2. ლ. ყორღანაშვილი (2008). საქართველო-ჩინეთის სავაჭრო ურთიერთობები. ჟ. "ეკონომიკა და ბიზნესი", № 4, გვ. 118-126.
3. Китайские инвестиции в Грузию содействуют реализации инициативы "Пояс и путь". <https://dknews.kz/silk-road/54080-kitajskie-investitsii-v-gruziyu-sodejstvuyut-realizatsii-initsiativy-poyas-i-put.html>
4. Xinhua. 2018-04-11. Xi says Belt and Road Initiative not an intrigue of China. Editor: Xiang Bo
5. "One belt, one road": full text of the speech Xi Jinping. May 19, 2017, IMM POLITICS <https://intmassmedia.com/2017/05/19/one-belt-one-road-full-text-of-the-speech-xi-jinping/>
6. EPPi. Initiatives of the "New Silk Road" Achievements and Challenges. Edited by Duško Dimitrijević and Huang Ping. Belgrad. 2017. <http://www.eppi-online.com/2017/06/08/silk-road-with-detours/>, <http://16plus1-thinktank.com/u/cms/cepzh/201712/13095430sus8.pdf>
7. ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზა ოფიციალურად გაიხსნა.
8. <https://www.radiotavisupleba.ge/თავისუფალი-სივრცე>
9. სტამბოლის სრუტის ახალი მარგალიტი იავუზ სულთან სელიმის სახელობის ხიდი <http://www.trt.net.tr/georgian/t-urk-et-i/2016/08/26/stambolis-srutis-axali-margaliti-iavuz-sult-an-selimis-saxelobis-xidi-560016>
10. China deepens its presence in Georgia via its "One Road, One Belt" initiative. By John C. K. Daly <http://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13413-china-deepens-its-presence-in-georgia->
11. China FTA Network. China-Georgia FTA. <http://fta.mofcom.gov.cn/list/chinageorgiaen/chinageorgiaennews/1/encateinfo.html>
12. Georgia-Hong Kong Free Trade Agreement Signed <http://georgiatoday.ge/news/11029/Georgia-Hong-Kong-Free-Trade-Agreement-Signed>
13. ევროკავშირთან ღრმა და ყოვლისმომცველი თავისუფალი სავაჭრო სივრცის შესახებ შეთანხმება (DCFTA) <http://www.economy.ge/ge/dcfta>
14. პირდაპირი უცხოური ინვესტიციები. [http://geostat.ge/cms/site_images/_files/english/bop/ucxouri%20investiciebi%2015.08%20\(eng\)_2018.pdf](http://geostat.ge/cms/site_images/_files/english/bop/ucxouri%20investiciebi%2015.08%20(eng)_2018.pdf)
15. One Billion USD Capital Chinese Bank to Launch in Georgia. Caucasus Business Week, May 15, online at <http://cbw.ge/banking/chinese-bank-one-billion-usd-capital-launch-georgia/>.
16. Китай инвестировал в экономики стран инициативы "Один пояс - один путь" 70 млрд долларов <http://biang.ru/ru/news/kitaj-investiroval-v-ekonomiki-stran-inicziativyi-odin-poyas-odin-put-70-mlrd-dollarov.html>
17. Ministry of commerce PRC. Situation about China's Investment and Cooperation in Countries along the Belt and Road Routes in 2017. January 17, 2018.
18. საგარეო ვაჭრობა http://geostat.ge/?action=page&p_id=133&lang=geo
19. Asian Development Bank offers €108m for Batumi Bypass Road <http://agenda.ge/en/news/2017/1188>
20. AIIB, Georgia Sign Loan Agreement for Batumi Bypass Road Project https://www.aiib.org/en/news-events/news/2017-20170619_001.html
21. ბათუმის შემოვლითი გზა <http://www.georoad.ge/?lang=geo&act=project&func=menu&uid=1483686086>
22. International LPI. Global Rankings. <https://lpi.worldbank.org/international/global/2018>
23. ი. მესხია, შ. შაბურიშვილი, ლ. ყორღანაშვილი, ლ. ქადაგიშვილი, დ. სიხარულიძე, ვ. ჭარაია,
24. ო. ანგურაძე (2016). ბიზნესის ტექნოლოგიური გარემო საქართველოში და ექსპორტის კონკურენტუნარიანობა. თბ., თსუ გამომცემლობა,
25. საქართველოს სატრანზიტო პოტენციალი – პრობლემები და პერსპექტივები <https://pia.ge/post/152483-saqartvelos-satranzito-potenciali-problemebi-da-perspeqtivebi>
26. საქართველოს სატრანსპორტო დერეფანი ტვირთმფლობელებისთვის მიმზიდველი აღარ არის, ბათუმის ნავსადგურში ტვირთბრუნვა განახევრებულია <https://commerciant.ge/ge/post/saqartvelos-satranspotro-derefanitvirmflobelebitvis-mimzidveli-agar-arisbatumis-navsadgurshi-tvirtsbrunva-ganaxevrebulia>
27. Korganashvili L. (2017). Economic and geographical aspects of the participation of Georgia in the integration processes. Processes of Integration and Disintegration in the European and Eurasian Space: The Geographical Context. Projekt został sfinansowany ze środków Narodowego Centrum Nauki przyznanych na podstawie decyzji numer DEC-2011/01/B/HS4/03234 oraz ze środków PAN. Edited by Cezary Mądry, Bogucki Wydawnictwo Naukowe Poznań, pp. 69-79
28. Korganashvili L., Mammadova N., Tsotskolauri P., Kochlamazashvili L. (2017). Transformation of South Caucasus Countries During 25 Years of Independence. European Journal of Social Sciences Education and Research. Volume 10, Nr. 1, May_Aug_17_Nr_2_cover.jpg, pp. 253-262
29. Korganashvili L. (2016). Georgia's foreign trade in the changing business environment. 16th International Joint Conference: Central and Eastern Europe in the Changing Business Environment. University of Economics, Prague, Czech Republic, and University of Economics in Bratislava, Slovakia. 27 May, 2016, pp. 246-257

30. Korganashvili L. (2014) Prospects of development of foreign economic relations of Georgia in the circumstances of globalization and regional integration. IV International Congress "Caucasus and Central Asia in Globalization Process". Proceedings. Baku, Azerbaijan, 2014, pp. 264-273
31. Корганашвили Л. (2013). Некоторые итоги трансформации постсоветской Грузии. Международная научно-практическая конференция «Трансформация национальных моделей экономического развития в условиях глобализации». 20 - 22 ноября 2013, Киев. Сборник научных трудов. Киевский национальный торгово-экономический университет. Киев. Украина. 2013, с. 57-60
32. Корганашвили Л. Д. (2011). Влияние политики региональных и не региональных государств на экономическое развитие Грузии (Impact of regional and non-regional state' policies on the economic development of Georgia). International Seminar on: Georgia: Previous Activities, Future Prospects. 20 february 2011 – University of Tehran. Iran
 سمینار بین‌المللی گرجستان <http://dr-hosseinahmadi.blogspot.com/print/post-185/>

Georgia's Transit Function in the Framework of China's Belt and Road Initiative

Larisa Korganashvili

*Doctor of Economic Sciences, Professor
Ivane Javakhishvili Tbilisi State University*

S u m m a r y

Traditional friendship between Georgia and China started from the great silk road. Currently, Georgia is participating in Belt and Road initiative. This initiative creates a new model of mutual cooperation, promotes the establishment of the world system of transport corridors, the protection of the interests of all parties involved and the development of the global role of China. Georgia-China relations develop rapidly in recent years. China is an important trading partner of Georgia and is a source of investment. Georgia is due to its location, is a promising transit function for China. It connects China to Europe with land and sea routes. One of the main priorities of the Georgian government is the transport center between Georgia and Europe. The work focuses on the importance of the belt and road initiative, showing Georgia's transit capabilities, analyzing the current state of Georgia-China cooperation in the field of trade and investment.

Key words: *Belt and Road Initiative; Silk Road; Transit; logistic;; china; Georgia.*