



GEORGIAN FOUNDATION FOR  
STRATEGIC AND INTERNATIONAL STUDIES

ახალი აზრებუმი გზის სტრატეგიული მნიშვნელობა და  
საქართველო

გვანცა ჩაჩანიძე

162

ექსპერტის აზრი





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

## **ექსპერტის აზრი**

**გვანცა ჩაჩანიძე**

**ასალი აგრეშუმის გზის სტრატეგიული მნიშვნელობა და  
საქართველო**

**162**

**2021**



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 2021 წელი

ISSN 1512-4835

ISBN

„ერთი სარტყელი, ერთი გზა“ XXI საუკუნის ერთ-ერთი ყველაზე ამბიციური საერთაშორისო პროექტია. ახალი აბრეშუმის გზის შესახებ პრეზიდენტმა სი ძინპინმა საჯაროდ პირველად 2013 წელს ისაუბრა. მისი თქმით, ჩინეთი ინყებდა გრანდიოზულ პროგრამას, რომელშიც 140 სახელმწიფო და 30 საერთაშორისო ორგანიზაცია ჩაერთვებოდა.<sup>1</sup> პრეზიდენტი გულისხმობდა ინფრასტრუქტურის ქსელს, რომელიც ჩინეთს სავაჭრო, საფინანსო, პოლიტიკური და დიპლომატიური ურთიერთობების გაღრმავებაში ხელს შეუწყობდა. სანყის ეტაპზე, „ერთი სარტყელი, ერთი გზა“ მხოლოდ საზღვაო და სახმელეთო აბრეშუმის გზებს მოიცავდა. დღესდღეობით ჩამონათვალს ციფრული და ჯანდაცვის აბრეშუმის გზები, ასევე კოსმოსის საინფორმაციო კორიდორი დაემატა.

ერთი შეხედვით, პროექტის ძირითადი მიზანი ჩინეთისთვის ევროპასთან დამაკავშირებელი სახმელეთო და საზღვაო გზების გაუმჯობესებაა. ინფრასტრუქტურული პროექტების წყალობით ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკა ევროკავშირის ბაზარზე საქონელს უფრო სწრაფად და იაფად შეიტანს. ამასთანავე, აბრეშუმის გზის საშუალებით მას უფრო მარტივად მიუწვდება ხელი ბუნებრივ რესურსებზე, რისი სიმცირეც ჩინურ საზოგადოებასა და ეკონომიკას უკან ხევს. ჩინეთის მიზანია 2049 წლისთვის სავაჭრო უპირატესობისა და ენერგორესურსების იმპორტის ხარჯზე უფრო მდიდარი სახელმწიფო და ძლიერი პოლიტიკური ძალა გახდეს.

ჩინელი ოფიციალური პირები თავიდანვე აღნიშნავდნენ, რომ „ერთი სარტყელი, ერთი გზა“ ეკონომიკური ხასიათისაა და ორმხრივ მოგებას გულისხმობს. მათივე თქმით, პროექტი მსოფლიო წესრიგს, მშვიდობასა და განვითარებას უწყობს ხელს.<sup>2</sup>

ახალი აბრეშუმის გზის ეკონომიკურ სარგებელზე აქამდეც ბევრი დანერილა, თუმცა დასავლეთ ევროპასა და კავკასიაში ძალიან ცოტა თუ ამახვილებს ყურადღებას პროექტის სტრატეგიულ მნიშვნელობასა და ჩინეთიდან მომავალ საფრთხეებზე. „ერთ სარტყელი, ერთ გზასა“ და ჩინეთის ეროვნულ უსაფრთხოებას შორის კავშირზე მხოლოდ ამერიკული გამოცემები ლაპარაკობენ. ამის მიზეზი ისაა, რომ ჩინეთს ბევრი არ იცნობს. მისი ჰეგემონიური მისწრაფებებიც ნაკლებად ჩანს, რადგან კომუნისტური პარტია ყოველ ნაბიჯს ძალიან ფრთხილად დგამს, გეოპოლიტიკურ სვლებს კი ეკონომიკურ და ფინანსურ სახეს აძლევს. ჩინეთი საინტერესო მოთამაშეა, ის არც ერთ დიდ ძალას არ ჰგავს. რუსეთისგან განსხვავებით, ღია აგრესიას რბილ ძალას ამჯობინებს. შეერთებული

შტატებისგან კი არა მარტო იდეოლოგიითა და რეჟიმით, არამედ იმითაც განსხვავდება, რომ სხვა სახელმწიფოებს რეალურ მოკავშირეებად და მეგობრებად არ აღიქვამს. ჩინეთი არც ერთ სამხედრო ალიანსში არაა, არ ზრუნავს არავის ინტერესზე, საკუთრის გარდა. აქედან გამომდინარე, მისი გაგება რთულია. სწორედ ამიტომ არაერთი ქვეყანა, მათ შორის, საქართველოც, არასათანადოდ აფასებს ჩინეთის პოტენციალს, ცალმხრივად უყურებს მის პროექტებსა და გეგმებს.

საყურადღებოა, რომ 2017 წლამდე პროექტის ოფიციალური სახელი იყო „ერთი სარტყელი, ერთი გზის სტრატეგია“. სიტყვა „სტრატეგია“ (战略), შემდგომში „ინიციატივით“ (倡议) შეიცვალა. თითქოს ამ ნაბიჯით ხაზი გაუსვეს, რომ პროექტით ჩინეთი გეოპოლიტიკური მიზნების განხორციელებას არ ცდილობს.<sup>3</sup> იმავე წელს სი ძინპინმა განაცხადა: „აბრეშუმის გზის პროექტი არის ინიციატივა ეკონომიკური თანამშრომლობისთვის და არა გეოპოლიტიკური ალიანსი ან სამხედრო ლიგა“.<sup>4</sup>

თუმცა სანამ დავასკვნით, რომ ჩინეთი ახალი ტიპის ძალაა, რომლის ინტერესებშიც სამხედრო ჰეგემონია არ შედის, ბოლო 20 წლის სამხედრო ხარჯებს გადავხედოთ. 1999 წლიდან თავდაცვის ბიუჯეტი 36 მილიარდი ამერიკული დოლარიდან 266.4 მილიარდამდე გაიზარდა. აშშ-ის შემდეგ ჩინეთი თავდაცვაზე ყველაზე მეტს ხარჯავს.<sup>5</sup>

ადრე პეკინის სამხედრო სტრატეგია ჩინეთის საზღვრის დაცვასა და ახლო ზღვების კონტროლზე იყო დაფუძნებული. თუმცა 2015 წლის შემდეგ, რაც სახალხო-განმათავისუფლებელი არმიის მოდერნიზაცია დაიწყო, საგრძნობლად გაიზარდა შორეული წყლებისადმი ინტერესი. სი ძინპინის მთავარი მიზანი ჩინური ოცნების განხორციელება და ჩინეთის დიდების აღდგენაა. მას ბევრჯერ უხსენებია, რომ ჩინეთის ძლიერებისთვის აუცილებელია დიდი არმია, რომელიც „ნებისმიერ დროს მზადაა იბრძოლოს და დარწმუნებული იყოს, რომ გაიმარჯვებს“.<sup>6</sup>

ჩინურ არმიას შორსსასროლი ბომბდამშენები, სპეციალური მისიის საბრძოლო თვითმფრინავები და საბრძოლო გემები დაემატა. 2021 წლის ბოლოსთვის ჩინეთს 124 საბრძოლო გემი და წყალქვეშა ნავი ეყოლება. 2015 წლიდან ჩინური სამხედრო-საზღვაო ფლოტის დაფინანსება 82%-ით გაიზარდა. ჩსრ-ს კონტინენტს მიღმა წარმატებული საბრძოლო ოპერაციების ჩატარების შანსი საგრძნობად გაეზარდა.<sup>7</sup>

## სამხედრო-სამოქალაქო ინტეგრაცია

მიუხედავად იმისა, რომ კომუნისტური პარტიის წევრები ოფიციალური განცხადებებისას სამოქალაქო და სამხედრო სფეროებს ერთმანეთისგან მკაცრად მიჯნავენ, ჩინეთში ეს სექტორები არა მარტო ერთ მიზანს ემსახურებიან, არამედ ხშირად განუყოფელიც არიან. ჩინეთის თავდაცვის ერთ-ერთი სტრატეგია სამხედრო-სამოქალაქო ინტეგრაციაა. კერძოდ, მთავრობამ არაერთი რეგულაცია და კანონი მიიღო, რათა სამოქალაქო სექტორის სამხედრო მიზნებისთვის გამოყენება უზრუნველყო.<sup>8</sup> რეფორმების მიხედვით, ნებისმიერი სახის ინფრასტრუქტურული პროექტი ისე უნდა იყოს დაგეგმარებული, რომ მშვიდობისას სამოქალაქო პირებმა ისარგებლონ, ომის პერიოდში კი – სამხედროებმა.

ეს პროგრამა მხოლოდ იმაზე მეტყველებს, რომ ჩინეთს კონკრეტული საგარეო მისწრაფებები აქვს. სამხედრო-სამოქალაქო ინტეგრაცია არა მარტო სურვილი, არამედ კანონია. ჩინეთის მთავრობა მოქალაქეებს ავალდებულებს, რომ მათი კომპანიების აშენებული თითოეული ინფრასტრუქტურული პროექტი ჩინურ სამხედრო სტანდარტებს შეესაბამებოდეს. ეს ეხება საზღვრებს გარეთ მიმდინარე პროექტებსაც და, მათ შორის, „ერთი სარტყელი, ერთი გზის ინიციატივას“. ამას გარდა, ჩინეთის სახალხო-განმათავისუფლებელ არმიას, საჭიროების შემთხვევაში, უფლება აქვს გამოიყენოს ჩინეთის მოქალაქეების საკუთრება.<sup>9</sup>

2017 წელს ეროვნული თავდაცვის სატრანსპორტო კანონი შემოიღეს, რომელიც „ახალისებს სამხედრო-სამოქალაქო ინტეგრაციის გაძლიერებას სატრანსპორტო სფეროში“. მე-2 და მე-3 პუნქტების თანახმად, უნდა მოხდეს „სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის – რკინიგზის, გზების, პორტების, ავიაციისა და მილსადენების – დაპროექტება, აგება და გამოყენება ისე, რომ დაკმაყოფილდეს ეროვნული თავდაცვის მოთხოვნები“.<sup>10</sup>

საინტერესოა 2010 წლის „ეროვნული თავდაცვის მობილიზაციის კანონიც“, რომლის მიხედვით, მშვიდობიან პერიოდში განხორციელებული სამუშაოების გამოყენება სახელმწიფომ ომის შემთხვევაშიც უნდა მოახერხოს.<sup>11</sup> გასააზრებელია, რომ ყველა ჩინური კომპანია, როგორც ქვეყნის შიგნით, ისე მის გარეთ, ინფრასტრუქტურულ პროექტებზე ამ კანონებისა და მოთხოვნების შესაბამისად მუშაობს.

სამხედრო მიზნებისთვის სამოქალაქო სექტორის გამოყენების პრაქტიკა ჩინეთმა უკვე დანერგა. აღმოსავლეთ და სამხრეთ

ჩინეთის ზღვებში უბრალო სათევზაო გემებს აშშ-ისთვის საზღვაო ოპერაციების შესრულებაში ხელის შესამლელად იყენებდნენ. აქედან გამომდინარე, თვალსაჩინოა პეკინის მიდგომა, რომლის მიხედვითაც ყველაფერი „ჯერ სამოქალაქოა, შემდეგ კი – სამხედრო“.

გასათვალისწინებელია ისიც, რომ კერძო კომპანიები (მაგალითად, **CMPORT** და **COSCO**) ჩინეთის სახალხო-განმათავისუფლებელ არმიასთან ერთად წვრთნებში იღებენ მონაწილეობას.<sup>12</sup>

ზემოთ მოყვანილი ინფორმაცია, ერთი შეხედვით, საქართველოსთვის დიდად შემაშფოთებელი არაა. ჩინეთი ტერიტორიულად იმდენად შორსაა, რომ ინფრასტრუქტურული პროექტების ორმხრივი გამოყენების პოტენციალი არც ისე საშიშად გვეჩვენება, მით უმეტეს, ჩრდილოელი მეზობლის ფონზე. მიუხედავად იმისა, რომ ეს მიდგომა ახლო მომავლისთვის ადეკვატურია, გრძელვადიან პერსპექტივაში სურათის ცვლილება შესაძლებელია. ერთი რამ ცხადია, ჩინეთი სანდო პარტნიორი არაა, მას არაერთი ფარული მიზანი აქვს. შესაბამისად, მასთან ურთიერთობისას აუცილებელია სიფრთხილის გამოჩენა და პროექტების არა მხოლოდ კომერციულ, არამედ პოლიტიკურ და სამხედრო ქრილში აღქმა.

## **ციფრული აბრეშუმის გზა და კოსმოსის საინფორმაციო კორიდორი**

ხაზი უნდა გავუსვათ, რომ სამხედრო-სამოქალაქო ინტეგრაცია მხოლოდ სატრანსპორტო სფეროს არ ეხება და კიბერსივრცესაც მოიცავს. ჩინეთისთვის ახალი ტექნოლოგიები არა მხოლოდ ეკონომიკური და სოციალური განვითარების საშუალებაა, არამედ ეროვნული უსაფრთხოების სტრატეგიის უდიდესი ნაწილიც. „ციფრული აბრეშუმის გზა“ და „კოსმოსის საინფორმაციო კორიდორი“ კარგი პროექტებია იმისთვის, რომ პეკინმა აბრეშუმის გზის ქვეყნებში გავლენა კიდევ უფრო გაზარდოს.

2016 წელს ჩინეთმა „კოსმოსის საინფორმაციო კორიდორზე“ მუშაობა დაიწყო. პროექტში ცენტრალური ადგილი უჭირავს პეიტოუს სატელიტების სისტემას, რომელიც „ციფრულად უნდა აკავშირებდეს გზებს, რკინიგზებს, პორტებსა და ინდუსტრიულ პარკებს“, რომლებიც „ერთი სარტყელი, ერთი გზის“ დროშის ქვეშ შეიქმნა.<sup>13</sup> რეალურად კორიდორი მოიცავს ყველაფერს: კომუნიკაციებს, მონაცემთა ცენტრებს, ფინანსურ სერვისებს.<sup>14</sup> სისტემაში სულ 35 სატელიტი იქნება, რომელთა საშუალებით ჩინეთი ქვეყნებს ისეთ სერვისს შესთავაზებს, რომლის შეთავაზება ადრე მხოლოდ

აშშ-ს შეეძლო. საბოლოო მიზანი აბრეშუმის გზის პროექტების ერთი ტექნოლოგიური ქოლგის ქვეშ მოქცევაა.

„კოსმოსის საინფორმაციო კორიდორის“ საშუალებით ჩინეთის სახალხო-განმათავისუფლებელი არმიის შესაძლებლობებიც მკვეთრად იზრდება. პეიტოუს სატელიტების მეშვეობით ჩინური არმია ამერიკულ ჯიპიესის სისტემაზე დამოკიდებული აღარ იქნება. შესაბამისად, მსგავსი პროექტები პეკინისთვის არა მარტო ეკონომიკურადაა მომგებიანი, არამედ უპირატესობას აძლევს პოლიტიკურ, ტექნოლოგიურ, სტრატეგიულ სფეროებში.

რაც შეეხება „ციფრულ აბრეშუმის გზას“, ოფიციალური პირების განცხადებით ჩინეთს სურს ინტერნეტის ინფრასტრუქტურის, კომუნიკაციის, კიბერუსაფრთხოებისა და ელექტრონული კომერციის გაუმჯობესება.<sup>15</sup>

გარდა ბოჭკოვან-ოპტიკური კაბელების ქსელისა, ჩინეთისთვის მნიშვნელოვანია დიდი მონაცემების (Big Data) ცენტრის შექმნა, რომელიც მილიონობით მომხმარებლის მონაცემებსა და ინფორმაციას დაიტევს.

ჩინეთი მუშაობს ე.წ. ჭკვიანი ქალაქების (Smart City) აშენებაზეც. მსგავს ქალაქებში ციფრულად გაკონტროლდება ენერჯის გამოყენება, ტრანსპორტი, ჰაერის დაბინძურების დონე და სხვა. თუმცა თვალთვალისა და შპიონაჟის საფრთხე იზრდება, რადგან ჭკვიანი ქალაქი მოიცავს ქსელურ კამერებს, სენსორებს, ლოკაციის სერვისს. ამ ინფორმაციაზე ჩინეთს წვდომა ექნება. მნიშვნელობა არ აქვს პროექტზე სახელმწიფო კომპანიები იმუშავებენ თუ კერძო, რადგან 2017 წელს მიღებული საკანონმდებლო აქტის თანახმად, ნებისმიერი ჩინური კომპანია ვალდებულია ჩინეთის დაზვერვასთან ითანამშრომლოს.<sup>16</sup> აქედან გამომდინარე, ჩნდება ლეგიტიმური ეჭვი, რომ ჭკვიანი ქალაქებიდან მოპოვებულ ინფორმაციას ჩინური სპეცსამსახურები გამოიყენებენ. ეს პარტნიორ სახელმწიფოებს კიბერსუვერენიტეტს დაუკარგავს, რაც უდიდესი დარტყმა იქნება მათი უსაფრთხოებისთვის. გარდა ამისა, არსებობს, ქვეყნებს შიგნით, მთავრობების მიერ ადამიანთა უფლებების დარღვევის, თვალთვალისა და შანტაჟის საფრთხეც. ამ უკანასკნელის რისკი საკმაოდ მაღალია, განსაკუთრებით, თუ იმას გავითვალისწინებთ, რომ „ერთი სარტყელი, ერთი გზა“ ძირითადად განვითარებად და არადემოკრატიულ ქვეყნებს მოიცავს. სხვათა შორის, ჭკვიანი ქალაქის აშენება 2035 წლისთვის სომხეთში იგეგმება.



ჩინეთი აპირებს ახალი თაობის ტექნოლოგია ისეთ განვითარებად ქვეყნებში დანერგოს, როგორც საქართველოა.

ციფრულ აბრეშუმის გზას საქართველოს ტერიტორიაზეც უნდა გაეწვოდეს, თუმცა მას შემდეგ, რაც 2019 წელს „კავკასუს ონლაინის“ აქციების 100%-იანი პაკეტის მფლობელი „ნექსოლ ჰოლდინგი“ გახდა, ოპტიკურ-ბოჭკოვანი კაბელების აზერბაიჯანის ტერიტორიაზე დამონტაჟება გადაწყდა. ქართულ მედიაში ბევრი დაინერა იმის შესახებ, თუ როგორ ვერ გახდება საქართველო ტექნოლოგიური ჰაბი. სამწუხაროდ, ქვეყანამ მილიონობით დოლარის ინვესტიცია დაკარგა.

ისიც გასათვალისწინებელია, რომ ჩინურ ტექნოლოგიებსა და ინვესტიციებს ჩინური დაზვერვაც თან ახლავს. ამის თვალსაჩინო მაგალითია აფრიკის კავშირის სათავე ოფისი, რომელიც ადის-აბებაში, ეთიოპიაში, მდებარეობს. 2012 წელს ოფისი ჩინეთმა დააფინანსა, დააპროექტა და ააშენა. 2017 წელს აფრიკის კავშირის ინფორმაციული ტექნოლოგიების დეპარტამენტის თანამშრომლებმა აღმოაჩინეს, რომ ყოველ ღამით სერვერებიდან ფაილები შანხაიში იგზავნებოდა. ჩინეთმა შპიონაჟის ბრალდება უარყო. თუმცა ეთიოპიური მხარის მტკიცებით, ოფისიდან ავეჯში დამონტაჟებული მოსასმენი აპარატურა და ფარული ვიდეოკამერებიც ამოიღეს.<sup>17</sup>

ჯამშობაში ადანამაულებენ HUAWEI-საც. აშშ-ის საელჩომ იმ ქართულ კომპანიებთან განცვიტა თანამშრომლობა, რომლებიც HUAWEI-ს ტექნოლოგიას იყენებენ. საგულისხმოა, რომ HUAWEI ქვეყანაში 20 წელია საქმიანობს და საკომუნიკაციო ქსელის 75% მისი შექმნილია. კომპანია თანამშრომლობს „სილქნეტანაც“, რომლის ინტერნეტს HUAWEI-ს Wi-Fi როუტერი აქვს. ჩინური ფირმა ძირითადად 4.5G-ის დანერგვაზე მუშაობდა.

რაც შეეხება მეხუთე თაობის უსადენო საკომუნიკაციო ქსელებს (5G), 2021 წლის 14 იანვარს აშშ-სა და საქართველოს შორის მემორანდუმი გაფორმდა. მემორანდუმში ხაზგასმულია აშშ-ისა და საქართველოს თანამშრომლობის მნიშვნელობა 5G ქსელების განვითარების მიმართულებით. ამ მემორანდუმით საქართველო შეუერთდა „სუფთა ქსელის ინიციატივას“ (Clean Network Initiative), რაც გულისხმობს სანდო მომწოდებლებისგან 5G ქსელის უსაფრთხოებისათვის საჭირო აპარატურისა და პროგრამული უზრუნველყოფის პროდუქტების გამოყენებას, მოქალაქეთა პირადი ინფორმაციის კონფიდენციალურობასა და სატელეკომუნიკაციო ინფრასტრუქტურაზე არასანქცირებული წვდომისგან დაცვას და ეროვნული უსაფრთხოების უზრუნველყოფას.<sup>18</sup>

ამკარაა, შეერთებულ შტატებს არ სურს, რომ პარტნიორი ქვეყნების კიბერსივრცე დაუცველი იყოს. გარდა ამისა, ჩინეთი და აშშ, შეიძლება ითქვას, „ცივ კიბერომში“ არიან ჩართული. ამ ნაბიჯით აშშ-მ კავკასიაში ჩინეთის კიბერგავლენა დააბალანსა.

## საზღვაო აბრეშუმის გზა

„ციფრული აბრეშუმის გზის“ გარდა, ყურადღება უნდა გავამახვილოთ „საზღვაო აბრეშუმის გზაზეც“. ჩინეთი დაინტერესებულია ღრმანწყლოვანი პორტების აშენებით, იჯარით შესყიდვითა და ოპერირებით. კონტექსტიდან არ უნდა ამოვიღოთ ისიც, რომ ჩინეთი 2015 წლიდან დაწყებულ სამხედრო მოდერნიზაციაში განსაკუთრებულ ყურადღებას საზღვაო ძალების განვითარებას აქცევს.

აღმოსავლეთ აფრიკაში, ჯიბუტის რესპუბლიკაში, ჩინეთს უკვე აქვს ოფიციალური სამხედრო ბაზა. მიუხედავად იმისა, რომ ჯიბუტი არც ეკონომიკურად და არც პოლიტიკურად ძლიერი მოკავშირე არაა, მისი სტრატეგიული მდებარეობა ჩინეთს დიდ უპირატესობას აძლევს. ბაზა სუეცის არხსა და ინდოეთის ოკეანეს შორისაა.

სხვათა შორის, ინდოეთის ოკეანეში ჩინეთმა არაერთი პორტი ააშენა, შემდეგ კი იჯარით შეისყიდა. ჩნდება ეჭვი, რომ ჩინეთი სამხრეთ-აღმოსავლეთ აზიაში სამხედრო ბაზების შექმნასა და საზღვაო ჰეგემონიას ისახავს მიზნად. ამ რეგიონში ჩინეთის პორტების ერთობლიობას – „მარგალიტის ასხმად“ (string of pearls) იხსენიებენ. „მარგალიტის ასხმის“ პორტების უმრავლესობა ფინანსურად მომგებიანი არაა. შესაბამისად, ბუნებრივია ვივარაუდოთ, რომ ჩინეთს მსგავს შემთხვევებში არა კომერციული, არამედ სტრატეგიული და სამხედრო მიზნები ამოძრავებს.

„მარგალიტის ასხმაში“ შედის: პაკისტანში – გვადარის პორტი, კამბოჯაში – კოჰ-კონგის პორტი, შრი-ლანკაში – ჰამბანტოტას პორტი და მენინმარში – კიაუკპიუს პორტი.<sup>19</sup> მათ შორის ყველაზე მნიშვნელოვანია გვადარი – სპარსეთის ყურეში და ჰამბანტოტა – მსოფლიოს ყველაზე დატვირთულ საზღვაო გზასთან.

„South China Morning Post“-ის მიხედვით გვადარის პორტში პაკისტანის საზღვაო არმიასთან ერთად ჩინელი სამხედროების განთავსების სურვილი კომუნისტური პარტიის წევრებმა უკვე გამოთქვეს. ჯარისკაცების იქ ყოფნას კონტრტერორიზმით გაამართლებენ. გვადართან ახლოს, 2017 წელს ტერორისტული ჯგუფის

თავდასხმას ჩინეთის ათი მოქალაქის სიცოცხლე შეენირა. გვადარის პორტი ჩინეთმა 40 წლით იჯარით შეისყიდა.<sup>20</sup>

ჰამბანტოტას პორტს რაც შეეხება, ის 99 წლით ჩინეთის მფლობელობაშია გადასული. საქმე ისაა, რომ შრი-ლანკასთან ჩინეთმა „ვალების მახის დიპლომატია“ (debt-trap diplomacy) გამოიყენა.<sup>21</sup> ვალების მახის დიპლომატიის განმარტება მარტივია: ჩინეთი გასცემს მრავალმილიარდიან, მაღალ საპროცენტო განაკვეთიან სესხებს, რომელთა დაფარვას ღარიბი ქვეყნები ვერ ახერხებენ, შემდეგ კი ჩსრ-ის ხელში გადადის პროექტები, რომელთა განსახორციელებლადაც სესხები გასცა. სწორედ ასე მოიქცა ჩინეთი ჰამბანტოტას შემთხვევაშიც.

მიუხედავად ეფექტური კონტროლისა, ნაკლებად სავარაუდოა, ჩინეთმა რომელიმე პორტში დიდი სამხედრო ბაზის მოწყობა მოინდომოს. მას არ ექნება იმ ტიპის ბაზები, როგორიც აშშ-ს აქვს, რადგან ეს ეწინააღმდეგება ჩინეთის პრინციპს. ის ხომ ჯიბუტის სამხედრო ბაზასაც კი არ ცნობს და აცხადებს, რომ ეს უკანასკნელი უბრალოდ ლოჯისტიკური ობიექტია. თუმცა მიწისქვეშა ბუნკერები, კიბერომისთვის საჭირო ტექნოლოგია და ინფრასტრუქტურა საბრძოლო თვითმფრინავებისთვის საპირისპიროზე მეტყველებს.<sup>22</sup>

მართალია, უახლოეს მომავალში ზემოხსენებულ პორტებზე ჩინეთს საბრძოლო ბაზა არ ექნება, თუმცა თითოეული მათგანი უმნიშვნელოვანესია. ეს პორტები ჩინეთს სტრატეგიულ უპირატესობას ანიჭებენ, რადგან სამხედრო ლოჯისტიკის ქსელის ნაწილები არიან, და საბრძოლო გემების მიღებას შეძლებენ. შესაბამისად, ჩინეთის სახალხო-განმათავისუფლებელ არმიას ქვეყნის საზღვრებიდან შორს ოპერაციების ეფექტურად და წარმატებით ჩატარების შანსი ეზრდება. გარდა ამისა, დიდია პორტების სადაზვერვო, კომერციული, პოლიტიკური პოტენციალი. მათ გარკვეულწილად სიმბოლური დატვირთვაც აქვთ — ჩინეთს დიდ, ამბიციურ, ალტერნატიულ ძალად წარმოგვიდგენენ.

„საზღვაო აბრეშუმის გზაზე“ საუბრისას, აუცილებელია ვახსენოთ „არქტიკის აბრეშუმის გზაც“. საშუალო ტემპერატურის მატებასთან ერთად, ვარაუდობენ, რომ 2030 წლისთვის, ზაფხულობით არქტიკის ოკეანე ყინულით დაფარული აღარ იქნება. ჩინეთის მიზანია არქტიკაში ფეხი მოიკიდოს და ყინულის ლღობის შედეგად გაჩენილი საზღვაო გზები გამოიყენოს.

ჩრდილოეთის ყინულოვან ოკეანეში 3 პოტენციური საზღვაო დერეფანია: ჩრდილო-აღმოსავლეთის დერეფანი – ევრაზიის გასწვრივ, ცენტრალური არქტიკის მაგისტრალი, რომელიც უმოკლესი

გზა დასავლეთ ევროპამდე და ჩრდილო-დასავლეთის დერეფანი – გასასვლელი ჩრდილოეთ ამერიკაზე.<sup>23</sup>

არქტიკული საზღვაო დერეფნების წყალობით, ჩინეთი ინდოეთის ოკეანისა და სუეცის არხის არიდებით, პროდუქციას ევროპაში უფრო სწრაფად და იაფად შეიტანს.

გასათვალისწინებელია რეგიონში რუსეთის გავლენა და ინტერესებიც. იმისთვის, რომ არქტიკის საზღვაო მაგისტრალები უსაფრთხოდ და კომერციულად მომგებიანი იყოს, დიდი ალბათობით, რუსეთის ფედერაცია პორტებსა და ლოჯისტიკურ ცენტრებს ააშენებს. ამას მრავალმილიარდიანი ინვესტიციები დასჭირდება, შესაბამისად ჩნდება სინო-რუსული თანამშრომლობის პერსპექტივა.

მიუხედავად იმისა, რომ ჩინეთი არქტიკული სახელმწიფო არ არის, ჩრდილოეთის ყინულოვან ოკეანეში რუსეთთან პარტნიორობის გარეშეც საქმიანობს. ჩსრ არქტიკაში ექსპედიციებს ატარებს, რომლებიც რეგიონის ბუნებრივ მახასიათებლებს იკვლევენ. ეს კვლევებიც ორმხრივი ხასიათისაა. მაგალითად, 2019 წელს დანიის უშიშროების სამსახურის ცნობით, ჩინეთმა კვლევითი ექსპედიციებისას არქტიკაში სახალხო-განმათავისუფლებელი არმია შეიყვანა.<sup>24</sup> „არქტიკის აბრეშუმის გზის“ მაგალითიდანაც ცხადია, რომ სამხედრო-სამოქალაქო ინტეგრაცია არა მხოლოდ კომერციული, არამედ სამეცნიერო ხასიათის პროექტებსაც ეხება. ჩსრ ამ შემთხვევაშიც საკუთარი სამხედრო და სტრატეგიული ინტერესების შესაბამისად მოქმედებს.

რაც შეეხება საქართველოს, ჩინეთი ფოთისა და ანაკლიის პორტებითაა დაინტერესებული. ეს გასაკვირი არაა, რადგან კავკასია ევროპის კარად აღიქმება, ევროპულ ბაზარზე გაფართოება და დასავლეთში პოლიტიკური გავლენის გაძლიერება კი ჩინეთისთვის მნიშვნელოვანია.

ფოთის თავისუფალი ინდუსტრიული ზონის 75%-იანი ნილის მფლობელი 2017 წელს ჩინური კომპანია CEFC CHINA ENERGY გახდა. თუმცა მას შემდეგ, რაც კომპანია გაკოტრდა, მისი აქტივების მმართველი „ევრო-აზიური მენეჯმენტ ჯგუფი“ გახდა. ამ უკანასკნელის 50% ჩინურ კომპანიას, ხოლო დანარჩენი 50% ივანე ჩხარტიშვილისა და რატი ღვაბერიას კომპანია „ევრაზიან ინვესტს“ ეკუთვნის.

ფოთის პორტს დიდი ნაკლი აქვს – ის ღრმანყოფანი პორტი არაა. შესაბამისად, ჩინეთისთვის ანაკლიის პორტი უფრო მიმზიდველია. ჩსრ-ის მფლობელობაში არსებული კომპანია POWER CHINA დაინტერესებული იყო ანაკლიის პორტით. მას შემდეგ, რაც

ტენდერში გამარჯვებული ამერიკული ფირმა შეთანხმებიდან გავიდა, სავარაუდოა, ჩინეთმა კვლავ მოინდომოს პროექტის ხელში ჩაგდება და შემდგომ პორტის იჯარით შესყიდვა. ჩინური ინვესტიციები ისეთი ქვეყნისთვის, როგორც საქართველოა ძალიან მიმზიდველია. გარდა ამისა, გასათვალისწინებელია, რომ ჩინეთი პოლიტიკურ ელიტასთან გარიგებებით და ამ გზით სასურველ მიზნამდე მიღწევით გამოირჩევა. როგორც ჩანს, ზემოთქმული ქართული რეალობისთვისაც არაა უცხო. „საერთაშორისო გამჭვირვალობა – საქართველოს“ ინფორმაციით, „ევრო-აზიური მენეჯმენტ ჯგუფის“ სამეთვალყურეო საბჭოს წევრად 2018 წლის თებერვლიდან 2019 წლის მარტამდე ირაკლი ღარიბაშვილი მუშაობდა და ხელფასის სახით, ჯამში, 410,704 ლარი აიღო.<sup>25</sup>

## ჩინელი მოქალაქეებისა და ინვესტიციების დაცვა

ბოლო საკითხი, რაზეც უნდა გავამახვილოთ ყურადღება, ჩინური რიტორიკაა, რომელიც ძალიან ჰგავს რუსულ ნარატივს უცხოეთში მყოფ თანამოქალაქეთა დაცვის ვალდებულების (Responsibility to Protect ან R2P) შესახებ. კერძოდ, სი ძინპინი ხშირად ახსენებს ჩინური ბიზნესისა და ჩინეთის საზღვარგარეთ მომუშავე მოქალაქეების დაცვის მნიშვნელობას. საგულისხმოა, რომ ქვეყნის საზღვრებს გარეთ 40 ათას ჩინელს აქვს ბიზნესი. ჯამში, ჩინეთის საგარეო ინვესტიცია 7 ტრილიონ აშშ დოლარს აჭარბებს.<sup>26</sup> ასი ათასობით ჩინელი მუშაა დასაქმებული „ერთი სარტყელი, ერთი გზის“ პროექტებზე. მიუხედავად ამისა, დაცვის ვალდებულება (R2P), როგორც საზღვარგარეთ მყოფ მოქალაქეთა დაცვის ვალდებულება, საერთაშორისო სამართლის ნორმა არ არის და მეტწილად ეს ინტერპრეტაცია რუსული პროპაგანდის ნაწილია. მისი წყალობით რუსეთი სამხედრო ინტერვენციების გამართლებას ცდილობს.

ჩინეთმა R2P პრინციპი უკვე გამოცადა. სახალხო-განმათავისუფლებელი არმიის ჯარისკაცებმა 2011 წელს ლიბიის, ხოლო 2015 წელს იემენის კონფლიქტების დროს ჩინელი მოქალაქეების ევაკუაცია მოახდინეს. მიუხედავად იმისა, რომ ორივე მისია მშვიდობიანი ხასიათის იყო, ახლო აღმოსავლეთში სახალხო-განმათავისუფლებელი არმიის ყოფნის პრეცედენტი შეიქმნა.<sup>27</sup>

ჩინეთისთვის ასევე უმნიშვნელოვანესია ცენტრალურ აზიაში გამავალი ბუნებრივი აირის მილსადენი LINE D – ის თურქმენეთიდან უზბეკეთისა და ტაჯიკეთის გავლით ჩინეთში შედის. სავარაუდოდ,

2024 წლისთვის ამ მილსადენმა ჩინეთის გაზის იმპორტის 25% უნდა უზრუნველყოს.<sup>28</sup> პროექტი ჩინეთისთვის იმდენად ღირებულია, რომ 2018 წელს ჩინეთის თავდაცვის მინისტრმა ვეი ფენგჰიმ ტრადიციულ რიტორიკას გადაუხვია და განაცხადა, რომ ჩინეთი მზადაა „მსგავსი პროექტებისთვის და, ზოგადად, „ერთი სარტყელი, ერთი გაზის ინიციატივისთვის“ უსაფრთხოების გარანტორი იყოს“.<sup>29</sup>

ცენტრალურ აზიაზე საუბრისას უნდა შევეხოთ იმასაც, რომ ტაჯიკეთის საგარეო ვალუბის 50% სწორედ ჩინეთზე მოდის.<sup>30</sup> ტაჯიკეთის ჩინურ ფულზე დამოკიდებულებამ შედეგი გამოიღო – ქვეყანაში ჩინელი ჯარისკაცები გამოჩნდნენ. ჩინეთის სახალხო განმათავისუფლებელი არმია აქ სამხედრო ობიექტებს აშენებს, ატარებს წვრთნებსა და ტრენინგებს.

ჩინელებმა დიდი ზომის სამხედრო ობიექტი ააგეს ავღანეთის საზღვართანაც. სხვათა შორის, ამაზე ტაჯიკი პოლიტიკოსები ღიად საუბრობენ. როგორც ჩანს, ჩინელი სამხედროები საზღვართან პატრულირებენ.<sup>31</sup> ამის მიზეზად ისევ კონტრტერორიზმი სახელდება, თუმცა ჩინელი მესაზღვრეების გამოჩენა ავღანეთის ტერიტორიიდან აშშ-ის ჯარების გამოსვლის დაწყებას ემთხვევა. ვფიქრობ, არაა გამორიცხული, ჩსრ-მ ავღანეთში „მშვიდობის-მყოფელები“ შეიყვანოს.

ცენტრალური აზიის მაგალითი ცხადყოფს – ჩინეთის ამბიციები და გავლენა იმდენად გაიზარდა, რომ სახალხო-განმათავისუფლებელი არმია სამხრეთ-აღმოსავლეთ აზიას გასცდა და კურსი დასავლეთისკენ უჭირავს. მიუხედავად იმისა, რომ დღესდღეობით და ახლო მომავალშიც ჩინელი ჯარისკაცების კავკასიაში გამოჩენის საფრთხე არარეალურია, უნდა გავითვალისწინოთ, რომ 20 წლის წინ ცენტრალურ აზიაშიც რთული იყო ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის სამხედროების წარმოდგენა. ჩინეთი ჰეგემონიის სურვილს კონტრტერორიზმითა და ინვესტიციების დაცვით ნიღბავს. რბილი ძალისა და ფრთხილი ქმედებების წყალობით კი ჩანაფიქრს ეფექტურად ახორციელებს.

\* \* \* \* \*

დასასრულ, მინდა ხაზი გავუსვა, რომ ჩინეთი საქართველოსთვის უმნიშვნელოვანესი სავაჭრო პარტნიორია. თუმცა მისი მხოლოდ ეკონომიკურ ქრილში განხილვა ეროვნულ უსაფრთხოებას დაემუქრება. პეკინის მიზანია „ერთი სარტყელი, ერთი გაზა“

აპოლიტიკურ, სტრატეგიული მიზნებისგან დაცლილ პროექტად აღიქვან. ამგვარად უფრო სწრაფად და მარტივად მიაღწევენ სასურველს – ჩინეთის ჰეგემონიას ჯერ აზიასა და ოკეანეთში, შემდეგ კი – მსოფლიოში.

ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკა საქართველოს მსგავსი განვითარებადი ქვეყნებისთვის სასურველი პარტნიორია. თავისუფალი ვაჭრობა, საგანმანათლებლო და კულტურული პროექტები, იაფი პროდუქცია, სერვისები და თანამედროვე ტექნოლოგიები – ჩინეთთან თანამშრომლობას არაერთი უპირატესობა აქვს. მიუხედავად ამისა, უნდა გვესმოდეს, რომ ჩინურ ინვესტიციებს ჩინური დაზვერვა მოჰყვება. კერძო და სახელმწიფო კომპანიები ახალი აბრეშუმის გზის ფარგლებში ჩინეთის სტრატეგიული მიზნების შესაბამისად მოქმედებენ. ისიც უნდა გავიაზროთ, რომ ჩინეთისთვის არ არსებობს კერძო, სამოქალაქო სექტორი, ხოლო ნებისმიერი პროექტი ჩინეთის სახალხო-განმათავისუფლებელი არმიის სტანდარტებს შეესაბამება და აძლიერებს მას.

ახლო მომავალში ყველაზე რეალური საფრთხეებია: ანაკლიის ღრმანწყლოვანი პორტის ტენდერში ჩინური კომპანიის გამარჯვება და კიბერშპიონაჟი. თუ ჩინური ფირმა პორტს ააშენებს, შემდეგ კი იჯარით შეისყიდის, „მარგალიტის ასხმას“ აღმოსავლეთ ევროპის პორტიც შეემატება. იმ შემთხვევაში, თუ ანაკლიის პორტს ჩინური კომპანია არ მართავს, მაგრამ დააპროექტებს და ააგებს, თავს იჩენს შპიონაჟის რისკი.

მიუხედავად იმისა, რომ ციფრული აბრეშუმის გზა საქართველოში აღარ გაივლის აშშ-სთან კი 5G-ის შესახებ მემორანდუმი გავაფორმეთ, ქართული კიბერსივრცე დაცული არაა. გარდა HUAWEI-სა, რომელსაც ქართულ ბაზარზე ფესვები ღრმად აქვს გადგმული, უნდა გავითვალისწინოთ ციფრული აბრეშუმის გზისა და კოსმოსის საინფორმაციო კორიდორის ზრდის სწრაფი ტემპი. თუკი ქართული სახელმწიფო და კერძო სექტორი პეიტოუს სატელიტების სისტემას გამოიყენებს, არაერთი პრობლემა გამოვლინდება: მონაცემთა ბაზების დაუცველობა, კიბერსუვერენიტეტის დაკარგვა, თვალთვალი, შპიონაჟი და სხვა.

რისკების მიუხედავად, „ერთი სარტყელი, ერთი გზის“ ფარგლებში, ჩინეთთან თანამშრომლობაზე უარი არ უნდა ვთქვათ. თუმცა უნდა გავითვალისწინოთ მისი გეოპოლიტიკური მისწრაფებები, მისი ბუნება და თამაშის წესები. ჩინეთის სამხრეთ კავკასიისა და, კონკრეტულად, საქართველოს მიმართ ინტერესი ჩვენ სასიკეთოდ უნდა გამოვიყენოთ. კერძოდ, განვამტკიცოთ აშშ-სთან

თანამშრომლობა და რეგიონში ჩინეთის დაბალანსებაში დავეხმაროთ. ამ კუთხით შეერთებულ შტატებთან პარტნიორობა ნატოში ან ახალ აღმოსავლურ ალიანსში (QUAD) განვერიანების შანსებს გაგვიზრდის. აქედან გამომდინარე, სწორი სტრატეგია შესაძლებლობას მოგვცემს, ქვეყნისთვის „ერთი სარტყელი, ერთი გზა“ არა მარტო კომერციული, არამედ უსაფრთხოების თვალსაზრისითაც მომგებიანი გავხადოთ.



## შენიშვნები

1. “Full Text of President Xi’s Speech at Opening of Belt and Road Forum,” Belt and Road Forum for International Cooperation, May 14, 2017, <http://www.beltandroadforum.org/english/n100/2018/0306/c25-1038.html>.
2. Brenda Goh and Ryan Woo, “China President Xi Says Goal of Belt and Road Is Advance ‘Win-Win Cooperation,’” Reuters, April 26, 2019, <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-xi/china-president-xi-says-goal-of-belt-and-road-is-advancewin-win-cooperation-idUSKCN1S205Z>.
3. Wade Shepard, “Beijing to the World: Don’t Call the Belt and Road Initiative OBOR,” Forbes, August 1, 2017, <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2017/08/01/beijing-to-the-world-please-stop-saying-obor/>.
4. “Xi Pledges to Bring Benefits to People through Belt and Road Initiative,” Xinhua, August 28, 2018, [http://www.xinhuanet.com/english/2018-08/28/c\\_137423397.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2018-08/28/c_137423397.htm).
5. “What Does China Really Spend on Its Military?” ChinaPower Project, May 22, 2020, <https://chinapower.csis.org/military-spending/>.
6. Dingli Shen, “Don’t Shun the Idea of Setting Up Overseas Military Bases,” China Internet Information Center, January 28, 2010, [http://www.china.org.cn/opinion/2010-01/28/content\\_19324522.htm](http://www.china.org.cn/opinion/2010-01/28/content_19324522.htm).
7. Peltier, “China’s Logistics Capabilities for Expeditionary Operations.”
8. “Xi Calls for Deepened Military-Civilian Integration,” Xinhua, March 12, 2018, [http://www.xinhuanet.com/english/2018-03/12/c\\_137034168.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2018-03/12/c_137034168.htm); “Xi Delivers Important Speech at Rally Marking PLA’s 90th Anniversary,” China Daily, August 1, 2017, [https://www.chinadaily.com.cn/china/2017-08/01/content\\_30315328.htm](https://www.chinadaily.com.cn/china/2017-08/01/content_30315328.htm).
9. Isaac B. Kardon, “Hearing: Chinese Military Power Projection and U.S. National Interests Panel II: China’s Development of Expeditionary Capabilities: ‘Bases and Access Points,’” USCC, February 20, 2020, [https://www.uscc.gov/sites/default/files/Kardon\\_Revised%20Written%20Testimony\\_Feb2020.pdf](https://www.uscc.gov/sites/default/files/Kardon_Revised%20Written%20Testimony_Feb2020.pdf).
10. “中华人民共和国国防交通法：第十二届全国人民代表大会常务委员会第二十二次会议通过 [The National Defense Transportation Law of the People’s Republic of China: Adopted at the 22nd Meeting of the Standing Committee of the 12th National People’s Congress],” 全国人民代表大会 [The National People’s Congress of the People’s Republic of China] September 3, 2016, [http://www.npc.gov.cn/zgrdw/npc/xinwen/2016-09/03/content\\_1996764.htm](http://www.npc.gov.cn/zgrdw/npc/xinwen/2016-09/03/content_1996764.htm).
11. “中华人民共和国国防动员法：于第十一届全国人民代表大会常务委员会第十三次会议通过 [The National Defense Mobilization Law of the People’s Republic of China: Adopted at the 13th Meeting of the Standing Committee of the 11th National People’s Congress],” February 26, 2010, [http://www.gov.cn/flfg/2010-02/26/content\\_1544415.htm](http://www.gov.cn/flfg/2010-02/26/content_1544415.htm).
12. Kardon, “Hearing: Chinese Military Power Projection and U.S. National Interests Panel II.”

13. Michael S. Chase, "The Space and Cyberspace Components of the Belt and Road Initiative," The National Bureau of Asian Research (NBR), September 3, 2019: p. 25, <https://www.nbr.org/publication/the-space-and-cyberspace-components-of-the-belt-and-road-initiative/>.
14. Chase, "The Space and Cyberspace Components of the Belt and Road Initiative."
15. "Full Text of the Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative," The State Council of the People's Republic of China, June 20, 2017, [http://english.www.gov.cn/archive/publications/2017/06/20/content\\_281475691873460.htm](http://english.www.gov.cn/archive/publications/2017/06/20/content_281475691873460.htm).
16. "National Intelligence Law of the People's Republic of China June 2017," 28th Meeting of the Standing Committee of the 12th National People's Congress, June 27, 2017, [http://cs.brown.edu/courses/csci1800/sources/2017\\_PRC\\_NationalIntelligenceLaw.pdf](http://cs.brown.edu/courses/csci1800/sources/2017_PRC_NationalIntelligenceLaw.pdf).
17. Chaudhury, Dipanjan Roy, "China Uses Huawei Cameras to Spy on African Union Headquarters", The economic Times, December 27, 2020, <https://economictimes.indiatimes.com/news/international/world-news/china-uses-huawei-cameras-to-spy-on-african-union-headquarters/articleshow/79981099.cms?from=mdr>
18. „აშშ-სა და საქართველოს შორის 5G ქსელის უსაფრთხოების შესახებ მემორანდუმი გაფორმდა“, Tabula, 14 January, 2021, <https://tabula.ge/ge/news/660561-ashsh-sa-sakartvelos-shoris-5g-kselis>.
19. 王天泽, 齐文哲, 海军 [Wang Tianze, Qi Wenzhe, Hai Jun]. 2018. "海外军事基地运输投送保障探讨 [An Exploration into Logistical Support of Transportation and Projection for Military Bases Abroad]." Defense Transportation Engineering and Technology (国防交通 工程与技术); Kardon, "Hearing: Chinese Military Power Projection and U.S. National Interests Panel II"; Thorne and Spevack, "Harbored Ambitions."
20. Minnie Chan, "China to Boost Marine Corps by 400 Per Cent as Overseas Interests Grow," South China Morning Post, March 13, 2017, [http://eng.chinamil.com.cn/view/2017-03/15/content\\_7526499.htm](http://eng.chinamil.com.cn/view/2017-03/15/content_7526499.htm); Peltier, "China's Logistics Capabilities for Expeditionary Operations."
21. Peltier, "China's Logistics Capabilities for Expeditionary Operations."
22. Information Office of the State Council of the People's Republic of China, "China's National Defense in 2000," Permanent Mission of the People's Republic of China to the United Nations Office at Geneva and Other International Organizations in Switzerland, October 2000, <http://www.china-un.ch/eng/bjzl/t176952.htm>.
23. Zhang Chun, "China's 'Arctic Silk Road.'" The Maritime Executive, January 10, 2020, [www.maritime-executive.com/editorials/china-s-arctic-silk-road](http://www.maritime-executive.com/editorials/china-s-arctic-silk-road).
24. Swee Lean Collin Koh, "China's Strategic Interest in the Arctic Goes beyond Economics", Defense News, May 11, 2020, [www.defensenews.com/opinion/commentary/2020/05/11/chinas-strategic-interest-in-the-arctic-goes-beyond-economics/?fbclid=IwAR3AAKTRCZlbuQoy5ZmYmjv-543Zr4QuIZFTCSkPVy3paMOzi8JPzlyzcZQ](http://www.defensenews.com/opinion/commentary/2020/05/11/chinas-strategic-interest-in-the-arctic-goes-beyond-economics/?fbclid=IwAR3AAKTRCZlbuQoy5ZmYmjv-543Zr4QuIZFTCSkPVy3paMOzi8JPzlyzcZQ)

25. "Developments around Georgian Ports: What is New", Transparency International – Georgia, June 16, 2021, <https://www.transparency.ge/en/blog/developments-around-georgian-ports-what-new>
26. Bo, "The Future of the PLA."
27. Daniel L. Russel and Blake H. Berger, "Weaponizing the Belt and Road Initiative", Asia Policy Society Institute, September, 2020
28. Dirk van der Kley, "Securing the Belt and Road Initiative: China's Security Activities in Tajikistan and Afghanistan's Wakhan Corridor," The National Bureau of Asian Research (NBR), September 3, 2019, <https://www.nbr.org/publication/chinas-security-activities-in-tajikistan-and-afghanistans-wakhan-corridor/>.
29. Huang Panyue, "Chinese Defense Minister Meets Pakistani Naval Chief of Staff," China Military Online, April 19, 2018, [http://eng.mod.gov.cn/news/2018-04/19/content\\_4809874.htm](http://eng.mod.gov.cn/news/2018-04/19/content_4809874.htm).
30. Huang Panyue, "Chinese Defense Minister Meets Pakistani Naval Chief of Staff," China Military Online, April 19, 2018, [http://eng.mod.gov.cn/news/2018-04/19/content\\_4809874.htm](http://eng.mod.gov.cn/news/2018-04/19/content_4809874.htm).
31. Craig Nelson and Thomas Grove, "Russia, China Vie for Influence in Central Asia as U.S. Plans Afghan Exit," The Wall Street Journal, June 18, 2019, [https://www.wsj.com/articles/russia-china-vie-for-influence-in-central-asia-as-u-s-plans-afghan-exit11560850203?mc\\_cid=a354509b5e](https://www.wsj.com/articles/russia-china-vie-for-influence-in-central-asia-as-u-s-plans-afghan-exit11560850203?mc_cid=a354509b5e).