

*სოციალურ მეცნიერებათა დოქტორი, სა-  
ქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი, სა-  
მართლისა და საერთაშორისო ურთიერთო-  
ბების ფაკულტეტის პროფესორი.*

**ზესახელმწიფოებს შორის კონკურენცია  
ტრანსკონტინენტური სავაჭრო-ეკონომიკური  
გზების დაუფლებისათვის**

**შესავალი**

წინამდებარე გამოკვლევაში აღწერილია დიდ სახელმწიფოებს შორის არსებული გეოპოლიტიკური მეტოქეობა სტრატეგიული სავაჭრო გზების დაუფლებისათვის. კვლევის შედეგად დადგინდა, რომ ყოველთვის არსებობდა მძაფრი კონკურენცია ზესახელმწიფოებს შორის ტრანსკონტინენტური სავაჭრო გზების დასაუფლებლად. სტრატეგიული სავაჭრო არტერიების კონტროლი ზესახელმწიფოს საშუალებას აძლევს მოახდინოს ძალის პროექცირება მთელ მსოფლიოში და ზენოლა განახორციელოს სუვერენულ ქვეყნებზე. დიდ სახელმწიფოებს აქვთ ეკონომიკური, გეოპოლიტიკური და კულტურული მოტივაცია, რომ თავის კონტროლს დაუქვემდებარონ ტრანსკონტინენტური სავაჭრო გზები. სავაჭრო მარშრუტები რესურსებისა და სამხედრო პერსონალის სწრაფი გადაადგილების ყველაზე ეფექტური საშუალებაა. სავაჭრო გზების უსაფრთხოება დიდი სახელმწიფოების სტრატეგიული ინტერესების სფეროში შედის და ამიტომაც ისინი ძალას არ იშურებენ მათ დასაცავად. სავაჭრო გზების კონტროლი საშუალებას აძლევს ზესახელმწიფოებს, რომ დაამყარონ მჭიდრო კომერციული და ეკონომიკური ურთიერთობები თავიანთ სტრატეგიულ პარტნიორებთან, ასევე სავაჭრო მარშრუტების მართვა მათ შესაძლებლობას უქმნის დასაჯონ გეოპოლიტიკური კონკურენტები და შეუზღუდონ მათი წვდომა სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვან რესურსებზე.

ანტიკურ ხანაში არსებული სავაჭრო გზებიდან აღსანიშნავია დიდი აბრეშუმის გზა, რომელიც იყო ევრაზიაში განფენილი სავაჭრო მარშრუტების ქსელი. აბრეშუმის გზის მემკვიდრეობით ხდებოდა ევრაზიის სხვადასხვა ერების, ხალხების და ცივილიზაციების ერთმანეთთან დაკავშირება და ეგზოტიკური პროდუქტების ტრანსპორტირება აზიიდან ევროპაში. აბრეშუმის გზის ჩამოყალიბებაში დიდი წვლილი მიუძღ-

ღვის ჰანის დინასტიას. ჩვ. წ. აღ. 114 წელს ჰანის დინასტიის იმპერატორმა ვუმ გაგზავნა თავისი ემისარი ჯან ციანი ცენტრალურ აზიაში, რომ მჭიდრო კავშირები დაემყარებინა შუა აზიის ქვეყნებთან.

სახელწოდება „აბრეშუმის გზა“ ანტიკურ ხანაში არსებულ სავაჭრო გზებს გერმანელმა მოგზაურმა ბარონ ფერდინანდ ფონ რიხტჰოფენმა 1877 წელს უწოდა [5]. ამ სავაჭრო გზებით ხდებოდა არა მხოლოდ საქონლის ტრანსპორტირება, არამედ მრავალი პროგრესული შეხედულებისა და ინოვაციური იდეების გაცვლა მსოფლიოს სხვადასხვა ერებს შორის.

პოლიტიკური არასატაბილურობა და კონფლიქტები ხშირად იწვევდა ტრანსკონტინენტური სავაჭრო ეკონომიკური გზების გადანაცვლებას არასატაბილური რეგიონებიდან უფრო უსაფრთხო და საიმედო ადგილებში. ამრიგად, სავაჭრო ეკონომიკური მარშრუტები ხშირად იცვლებოდა დროთა განმავლობაში. მაგალითად, ასეთი ცვლილება მოხდა მეათე საუკუნეში, რომელიც გარკვეული მიზეზებით იყო განპირობებული: 1. ტანის დინასტიის დაცემა 2. საზღვაო-სამარშრუტო გზების განვითარება სამხრეთ-აღმოსავლეთ აზიის მიმართულებით, რაც უზრუნველყოფდა ადამიანებისა და საქონლის უფრო სწრაფად გადაადგილებას დიდ დისტანციებზე. 3. რომის იმპერიის დაცემა და არაბების აღზევება ახლო აღმოსავლეთში.

როდესაც რომის იმპერიამ დაკარგა ტერიტორიები აზიაში და არაბეთის ძალაუფლება გაიზარდა ახლო აღმოსავლეთის რეგიონში, ძველი აბრეშუმის გზის სავაჭრო ქსელი ძალიან სარისკო და სახიფათო გახდა, რის გამოც ნაკლებად ხდებოდა მისი გამოყენება მოგზაურების მიერ [2]. მას შემდეგ რაც რომმა დაკარგა კონტროლი აბრეშუმის გზის გასწვრივ არსებულ საკვანძო პუნქტებსა და დერეფნებზე ეს სასიცოცხლო ტრანსკონტინენტური სავაჭრო არტერია არაბების მძლავრი ზეგავლენის ქვეშ აღმოჩნდა. ძალთა ბალანსის ცვლილებამ ახლო აღმოსავლეთის რეგიონში, აბრეშუმის გზის სავაჭრო ქსელის სრული დესტაბილიზაცია გამოიწვია. თანდათანობით ის უფრო სახიფათო გახდა ვაჭრებისთვის, მომლოცველებისთვის და მოგზაურებისთვის და მათ აღარ შეეძლოთ ტრანსკონტინენტური სავაჭრო გზების უსაფრთხოდ გადალახვა.

მზარდი არასატაბილურობის გამო შეწყდა სახმელეთო მიმოსვლა ევროპისა და აზიის ქვეყნებს შორის, რაც ადრე ხელს უწყობდა საქონლის, იდეებისა და კულტურული ნორმების გაცვლას აღმოსავლეთ-

თისა და დასავლეთის ცივილიზაციებს შორის. წარსულს ჩაბარდა საუკუნეების განმავლობაში არსებული გაცხოველებული და ინტენსიური ვაჭრობა ევროპისა და აზიის ქვეყნებს შორის.

ჰანაზიური ვაჭრობა კვლავ განახლდა მონღოლთა იმპერიის აღზევების დროს მე-13 და მე-14 საუკუნეებში, როდესაც მონღოლთა მმართველობა გავრცელდა ევრაზიის კონტინენტის უმეტეს ნაწილზე [2]. იმ პერიოდში სავაჭრო მარშრუტები მიუყვებოდა ძირითადად ძველი აბრეშუმის გზას, მაგრამ ამასთანავე ხდებოდა საზღვაო მარშრუტების გამოყენება სხვადასხვა ქვეყნებთან მჭიდრო ეკონომიკური და კომერციული ურთიერთობების დასამყარებლად. ამ საზღვაო მარშრუტების ფორმირება დაიწყო მას შემდეგ, რაც აბრეშუმის გზამ თავისი რელევანტურობა დაკარგა და საერთაშორისო ასპარეზზე მოხდა მონღოლთა იმპერიის აღზევება.

აბრეშუმის გზის მეშვეობით ინოვაციური იდეები და ახალი გამოგონებები ერთი კონტინენტიდან მეორეზე სწრაფად ვრცელდებოდა. სწორედ აბრეშუმის გზის მეშვეობით გავრცელდა ქალაქის დამზადების ტექნოლოგია ჩინეთიდან ცენტრალურ აზიაში, შემდეგ კი ევროპაში. დროთა განმავლობაში აბრეშუმის გზა გაფართოვდა და გახდა მთავარი სავაჭრო არტერია, რომლის მეშვეობით ხორციელდებოდა კომერციული საქმიანობა მთელ მსოფლიოში. ის ჩინეთს აკავშირებდა ახლო აღმოსავლეთთან, ხმელთაშუა ზღვასთან და ევროპასთან. აბრეშუმის გზა არ იყო მხოლოდ სავაჭრო არტერია, ამ გზის მეშვეობით გაღრმავდა კულტურათაშორისი კავშირებიც და დამყარდა მჭიდრო ურთიერთობა სხვადასხვა ცივილიზაციას შორის. ვაჭრები ამ გზით მოგზაურობისას ავრცელებდნენ ახალ იდეებს, რელიგიურ და ფილოსოფიურ მსოფლმხედველობას, ასევე სხვადასხვა ტექნოლოგიებსა და გამოგონებებს. მაგალითად, დენთი სწორედ ამ სავაჭრო გზით გავრცელდა ევროპაში.

აბრეშუმის გზის გასწვრივ ჩამოყალიბდა მსხვილი სავაჭრო და კომერციული ჰაბები, როგორიცაა მაგალითად სამარყანდი, ბუხარა, სიანი, რომებიც თანდათანობით კულტურათა სადნობ ქვაბად გადაიქცნენ. აბრეშუმის გზა არ იყო ერთიანი მარშრუტი, არამედ სინამდვილეში წარმოადგენდა სახმელეთო და საზღვაო სავაჭრო გზების კომპლექსური ქსელს, რომელიც დროთა განმავლობაში ვითარდებოდა და უფრო სრულყოფილ სახეს იღებდა. გეოგრაფიული აღმოჩენები და ტექნოლოგიური პროგრესი ხშირად იწვევდა ცვლილებას აბრეშუმის გზის ტრაექტორიაში.

აბრეშუმის გზის გარდა არსებობდა ტრანსკონტინენტური საზღვაო-სავაჭრო მარშრუტები, რომლებიც აკავშირებდა ევროპას აზიასთან, განსაკუთრებით ინდოეთის ქვეკონტინენტთან და სამხრეთ-აღმოსავლეთ აზიასთან. გემთშენებლობისა და ნავიგაციის განვითარების შესაბამისად ხდებოდა სანელებლების სავაჭრო მარშრუტების ფორმირება, რომელთა მეშვეობითაც ხდებოდა ისეთი ღირებული საქონლის ტრასპორტირება ევროპაში, როგორიცაა სანელებლები, ქსოვილები და ძვირფასი ლითონები. ზემოთ ხსენებული ტრანსკონტინენტური საზღვაო-სავაჭრო გზების ძირითადი ჰაბები მოიცავდა პორტებს ინდოეთში, ინდონეზიაში და ახლო აღმოსავლეთში, სადაც ვაჭრები ევროპიდან, აფრიკიდან და აზიიდან იკრიბებოდნენ საქონლის გაცვლისათვის. სანელებლების სავაჭრო მარშრუტებზე კონტროლის დამყარება იყო ევროპული კოლონიური ექსპანსიისა და ისეთი ტრანსნაციონალური სავაჭრო კომპანიების დაარსების მთავარი მამოძრავებელი ძალა, როგორიცაა ჰოლანდიური ოსტ-ინდოეთის კომპანია და ბრიტანეთის ოსტ-ინდოეთის კომპანია.

ჩრდილოეთ აფრიკაში არსებობდა სავაჭრო გზების ფართო ქსელი, რომელიც აკავშირებდა ხმელთაშუა ზღვის რეგიონს სუბსაჰარულ აფრიკასთან. ამ ტრანსსაჰარულმა სავაჭრო გზებმა ხელი შეუწყო ისეთი საქონლის გაცვლას ჩრდილოეთ აფრიკას, საჰელსა და დასავლეთ აფრიკის სანაპირო რეგიონებს შორის, როგორიცაა ოქრო, მარილი, ძვირფასი ლითონები და მონები. მსხვილი სავაჭრო ცენტრები, როგორიცაა ტიმბუქტუ დღევანდელ მალიში, განსაკუთრებით დანინაურდნენ კომერციულ საქმიანობაში და ამ ტრანსსაჰარული სავაჭრო ქსელების გავლენიანი კომერციული ჰაბები გახდნენ. ქალაქი ტიმბუქტუ თანდათანობით გადაიქცა აფრიკის ერთ-ერთ უმიდიდრეს ქალაქად, ტრანსსაჰარული სავაჭრო გზის მთავარ ანკლავად და საქარავნო ვაჭრობის მთავარ ცენტრად [9]. ტრანსსაჰარულმა ვაჭრობამ შექმნა ხელსაყრელი პირობები ისლამის, არაბული კულტურისა და ბერბერული კულტურის გასავრცელებლად აფრიკის სხვადასხვა რეგიონებში.

ანტიკური ხანის ტრანსკონტინენტური სავაჭრო გზების გამოყენება ხდებოდა არა მხოლოდ კომერციული საქმიანობისათვის, არამედ ასევე კულტურული მიზნებისათვის. ეს გზები ერთმანეთთან აკავშირებდა ევრაზიისა და აფრიკის სხვადასხვა ცივილიზაციებს. მათ თანამედროვე ეპოქის დადგომამდე დიდი ხნით ადრე ჩაუყარეს საფუძველი გლობალიზაციის პროცესს. სხვადასხვა კულტურას შორის ურთიერ-

თქმეებამ გამოიწვია კულტურული ელემენტების შერწყმა და ერთიანი, გლობალური კულტურის აღმოცენება. ამ პროცესმა შექმნა საფუძველი ძლიერი კოსმოპოლიტური ცენტრების ფორმირებისათვის. რელიგიები, როგორცაა ბუდიზმი, ისლამი და ქრისტიანობა სავაჭრო ქსელების გასწვრივ მდებარე დასახლებულ პუნქტებში და ქალაქებში გავრცელდა და ადგილობრივი რწმენის სისტემებს საკუთარი დალი დაასვა. ტრანსკონტინენტური სავაჭრო მარშრუტების მეშვეობით სხვადასხვა არქიტექტურული სტილი, მუსიკალური და კულინარიული ტრადიცია ევრაზიის სხვადასხვა რეგიონში გავრცელდა.

### **რა მოტივაცია გააჩნია ზესახელმწიფოს, რომ თავის კონტროლს დაუქვემდებაროს სტრატეგიული სავაჭრო ეკონომიკური გზები?**

სტრატეგიული სავაჭრო გზების დაუფლებისათვის ბრძოლას დიდი ხნის ისტორია აქვს. უხსოვარი დროიდან მოყოლებული დიდი იმპერიები და ძლიერი სახელმწიფოები ცდილობენ კონტროლის დამყარებას სტრატეგიულ ტრანსკონტინენტურ სავაჭრო-ეკონომიკურ გზებზე. დიდ სახელმწიფოებს აქვთ ეკონომიკური, გეოპოლიტიკური და კულტურული მოტივები, რომ მსოფლიოს ძირითად სავაჭრო არტერიებს დაეუფლონ:

1. **ეკონომიკური მოტივაციები:** სავაჭრო მარშრუტების კონტროლი ზესახელმწიფოს ანიჭებს იმის უნარს, რომ მართოს საქონლის ნაკადი, დაანესოს ფასები და გავლენა მოახდინოს სუვერენული ქვეყნების ეკონომიკაზე. ტრანსკონტინენტური სავაჭრო მარშრუტების მართვა სამუალებას აძლევს მაკონტროლებელ ძალას დაარეგულიროს საქონლის, რესურსების და კაპიტალის მოძრაობა მსოფლიოს სხვადასხვა რეგიონს შორის. ზესახელმწიფოს ტრანსკონტინენტური სავაჭრო ეკონომიკური მარშრუტების გაკონტროლების შემთხვევაში შეუძლია მოიპოვოს დიდი ეკონომიკური სარგებელი, დაანესოს ტარიფები ან შეზღუდვები და ჩამოაყალიბოს გლობალური სავაჭრო სისტემა თავისი ეროვნული ინტერესებიდან გამომდინარე.

ტრანსკონტინენტური სავაჭრო ეკონომიკური დერეფნების მართვის შემთხვევაში ზესახელმწიფოს უჩნდება საქონლის, მომსახურებისა და რესურსების ნაკადის რეგულირებისა და დაბეგვრის შესაძლებლობა, რაც შეიძლება მისთვის იყოს სიმდიდრისა და ეკონომიკური კეთილდღეობის მთავარი წყარო. ამან, თავის მხრივ, შეიძლება ხელი შეუწყოს ზესახელმწიფოს სამხედრო პოტენციალის ამაღლებას და დაეხმაროს მას საერთაშორისო სისტემაში დომინანტური პოზიციის შენარჩუნებაში.

**2. გეოპოლიტიკური მოტივები:** სავაჭრო გზები არის სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანი არტერია, რომლის მეშვეობით ხორციელდება რესურსების და სამხედრო პერსონალის გადაადგილება. მათი გაკონტროლების შემთხვევაში ზესახელმწიფოს ეძლევა შესაძლებლობა მსოფლიოს სხვადასხვა რეგიონი მართოს საკუთარი გეოპოლიტიკური ინტერესებიდან გამომდინარე და მოახდინოს ძალის პროეცირება მთელი მსოფლიოს მასშტაბით. სტრატეგიული სავაჭრო მარშრუტები ხშირად ემთხვევა ძირითად სამხედრო მარშრუტებს, რაც უზრუნველყოფს ზესახელმწიფოს ლოგისტიკურ მხარდაჭერას სამხედრო ოპერაციების განხორციელების შემთხვევაში და ძალაუფლების პროექციის შესაძლებლობას უჩენს მას მსოფლიოს საკვანძო რეგიონებში. ზესახელმწიფოს შეუძლია გამოიყენოს ტრანსკონტინენტური სავაჭრო ეკონომიკური დერეფნები მოკავშირეების დასაჯილდოებლად, გეოპოლიტიკური კონკურენტების დასასჯელად და სხვა ქვეყნებზე ზეწოლის განსახორციელებლად. ტრანსკონტინენტური სავაჭრო ეკონომიკური გზების კონტროლი ხელსაყრელ პირობებს ქმნის ზესახელმწიფოს გავლენის სფეროების გაფართოებისთვის და საშუალებას აძლევს მას მართოს რეგიონალური და გლობალური მოვლენები.

ზესახელმწიფოები ხშირად აარსებენ სამხედრო ბაზებს და აკონტროლებენ საკვანძო პუნქტებს ტრანსკონტინენტური სავაჭრო გზების გასწვრივ. ეს კონტროლი შეიძლება განხორციელდეს ფლოტის მეშვეობით საზღვაო მაშრუტებზე ან საჰაერო ბაზების მეშვეობით სახმელეთო გზებზე. საკვანძო სავაჭრო პუნქტებზე დომინირებით (მაგალითად, სტრატეგიული სრუტეების კონტროლი), ზესახელმწიფოს უჩნდება მნიშვნელოვანი სამხედრო უპირატესობების მოპოვების შესაძლებლობა. ეს საშუალებას აძლევს ზესახელმწიფოს უფრო ეფექტურად განახორციელოს მონიტორინგი, პოტენციურად შეაფერხოს მეტოქე ძალების მოძრაობა და ხელი შეუშალოს მონინააღმდეგე სახელმწიფოებისათვის კრიტიკული მარაგების მიწოდებას.

სტრატეგიული სავაჭრო მარშრუტების კონტროლი საშუალებას აძლევს ზესახელმწიფოს შეუზღუდოს გეოპოლიტიკურ კონკურენტებს კრიტიკულად მნიშვნელოვან ეკონომიკურ არტერიებზე წვდომა. ამით, გეოპოლიტიკურ მეტოქეს ერთმევა იმის შესაძლებლობა, რომ მოახდინოს საკუთარი ძალის პროეცირება და გააფართოვოს გავლენის სფეროები მსოფლიოს სხვადასხვა რეგიონში.

**3. კულტურული მოტივები:** როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, ტრანსკონტინენტური სავაჭრო გზები ისტორიულად გამოიყენებოდა არა

მხოლოდ კომერციული მიზნებისთვის, არამედ ემსახურებოდა კულტურულ მიზნებსაც: ტრანსკონტინენტური სავაჭრო გზების კონტროლი დიდ იმპერიებს საშუალებას აძლევდა გაეგრძელებინათ თავიანთი პოლიტიკური ღირებულებები, იდეები, რელიგიური მრწამსი და კულტურული ნორმები საზღვარგარეთ. თანამედროვე ეპოქაში ზესახელმწიფოებს შეუძლიათ სტრატეგიული სავაჭრო მარშრუტები კულტურული მიზნებისთვის გამოიყენონ რამდენიმე გზით:

1. *კულტურული დიფუზია და რბილი ძალის პროექცია*: სავაჭრო დერეფნების გასწვრივ საქონლის, ადამიანებისა და ინფორმაციის ნაკადის რეგულირებით ზესახელმწიფოებს შეუძლიათ, ხელი შეუწყონ თავიანთი კულტურული პროდუქტების, იდეებისა და ღირებულებების გავრცელებას. ეს შეიძლება მოიცავდეს მათი ენის, მედიის, ხელოვნებისა და ცხოვრების სტილის პოპულარიზაციას, რომელიც შემდეგ შეიძლება გავრცელდეს სავაჭრო გზებით დაკავშირებულ მსოფლიოს სხვადასხვა რეგიონში. ამ კულტურულ დიფუზიას შეუძლია გააძლიეროს ზესახელმწიფოს რბილი ძალა და გავლენა მსოფლიოში.

2. *კულტურული ჰაბების დაარსება*: ზესახელმწიფოებს ხელეწიფებათ განავითარონ სავაჭრო გზების გასწვრივ სტრატეგიული საკვანძო პუნქტები, როგორც კულტურული ჰაბები, სადაც მათ შეუძლიათ შექმნან საგანმანათლებლო დაწესებულებები, კვლევითი ცენტრები და სხვადასხვა ორგანიზაცია თავიანთი კულტურული ნარატივების პოპულარიზაციის მიზნით. ეს ჰაბები შეიძლება იყოს პლატფორმა ზესახელმწიფოს კულტურული პროდუქტების გავრცელებისათვის მთელ მსოფლიოში.

3. *კულტურული აქტივობების მფარველობა და სპონსორობა*: ზესახელმწიფოებს შეუძლიათ გამოიყენონ თავიანთი ეკონომიკური ბერკეტები და რესურსები სავაჭრო გზების გასწვრივ კულტურული ღონისძიებების დასაფინანსებლად. ეს შეიძლება მოიცავდეს ისტორიული ადგილების აღდგენის დაფინანსებას, ადგილობრივი კულტურული მემკვიდრეობის შენარჩუნების მხარდაჭერას და კულტურული გაცვლისა და თანამშრომლობის ხელშეწყობას. ასეთ ინიციატივებს შეუძლია გააძლიეროს ზესახელმწიფოს, როგორც კულტურის მფარველის იმიჯი და უფრო გაამყაროს კულტურული კავშირები ადგილობრივ მოსახლეობასთან.

4. *კულტურული დიპლომატია და გაცვლითი პროგრამების დაფინანსება*: ზესახელმწიფოებს შეუძლიათ გამოიყენონ თავიანთი დო-

მინანტური პოზიცია სავაჭრო მარშრუტებზე, რათა ხელი შეუწყონ სხვადასხვა ერებს შორის გაცვლითი პროგრამების ორგანიზებას, როგორცაა მაგალითად სტუდენტებისა და აკადემიური პერსონალის გაცვლა. ამ გაცვლით პროგრამებს შეუძლია ხელი შეუწყოს კულტურული კავშირების გაღრმავებას ზესახელმწიფოსა და ადგილობრივ მოსახლეობას შორის, რაც კიდევ უფრო გაზრდის მის რბილ ძალასა და გავლენას მსოფლიოში.

5. **ნარატივების ფორმირება და ინფორმაციის ნაკადების კონტროლი:** სავაჭრო გზების კონტროლით ზესახელმწიფოებს შეუძლიათ გავლენა მოახდინონ ინფორმაციის, მედიისა და ნარატივების ნაკადზე. მათ შეუძლიათ გარკვეული კულტურული პროდუქტების, იდეებისა და ნარატივების პოპულარიზაცია. იმავდროულად მათ შეიძლება შეზღუდონ ან მარგინალიზაცია მოახდინონ ისეთი კულტურული ნარატივებისა და ინფორმაციის, რომელიც ნეგატიურ გავლენას ახდენს მათ სტრატეგიულ ინტერესებზე. ამ პროცესმა შეიძლება ხელი შეუწყოს ისეთი კულტურული დისკურსისა და საზოგადოებრივი აზრის ფორმირებას, რომელიც მისაღები იქნება ზესახელმწიფოსათვის.

ზემოთ ხსენებული სხვადასხვა კულტურული ინიციატივისა და ინტერვენციების მეშვეობით ზესახელმწიფოებს შეუძლიათ გამოიყენონ თავიანთი დომინანტური პოზიცია სტრატეგიულ სავაჭრო მარშრუტებზე, რათა განავრცონ თავიანთი კულტურა მთელ მსოფლიოში, შექმნან კულტურული და პოლიტიკური მოკავშირეების ქსელი და საბოლოოდ გაზარდონ თავიანთი გავლენა სავაჭრო-ეკონომიკური დერეფნის გასწვრივ მდებარე რეგიონებში.

გეოპოლიტიკური კონკურენცია ტრანსკონტინენტური სავაჭრო გზების დაუფლებისათვის არის ძალიან სარისკო და სახიფათო თამაში, რომელსაც გააჩნია პოტენციალი, რომ შეცვალოს ძალთა გლობალური ბალანსი და განსაზღვროს საერთაშორისო წესრიგის მომავალი ტრაექტორია.

### **კონკურენცია დიდ სახელმწიფოებს შორის ტრანსკონტინენტური სავაჭრო გზების დაუფლებისათვის**

უძველესი დროიდან არსებობდა მძაფრი კონკურენცია მსოფლიოს წამყვან ძალებს შორის მომგებიან სავაჭრო გზებზე გაბატონებისათვის. სარფიანი სავაჭრო გზების დაუფლებისათვის კონკურენცია იყო იმპერიული ექსპანსიის, სამხედრო დაპყრობებისა და მეტოქე ძალებს შორის გახანგრძლივებული კონფლიქტების მთავარი მამოძრავებელი ძალა. საზღვაო ან სახმელეთო სავაჭრო ქსელების კონტროლი

წარმოადგენდა სიმდიდრის ერთ-ერთ მთავარ წყაროს, რაც საშუალებას აძლევდა ზესახელმწიფოს ენარმოებინა ექსპანსიონისტური პოლიტიკა და გაბატონებულიყო მსოფლიოს საკვანო რეგიონებში.

სავაჭრო გზების დაუფლება და გაკონტროლება ხშირად მსოფლიოს წამყვან ძალებს შორის ომის მთავარ მიზეზს წარმოადგენდა. ცივილიზაციების აღზევება და დაცემა ხშირად მჭიდროდ იყო დაკავშირებული მათ უნართან, თავიანთი კონტროლისთვის დაექვემდებარებინათ სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანი ტრანსკონტინენტური სავაჭრო არტერიები. აზიაში დიდი იმპერიები ებრძოდნენ ერთმანეთს სახმელეთო სავაჭრო გზებზე გაბატონებისათვის. განსაკუთრებით მძაფრი იყო მათ შორის ბრძოლა აბრეშუმის გზის გამო. ევროპის წამყვანი ძალებიც – პორტუგალია, ესპანეთი, ნიდერლანდები, ბრიტანეთი და საფრანგეთი უპირისპირდებოდნენ ერთმანეთს სავაჭრო ფორპოსტების, კოლონიებისა და მონოპოლიების დასაარსებლად მთავარ საზღვაო-სავაჭრო გზებზე. მათ შორის იყო ხშირი ომები ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელი სარფიანი სავაჭრო მარშრუტების დაუფლებისთვის. მათ მთავარ მიზანს წარმოადგენდა ასევე სტრატეგიული სრუტეების და ანკლავების კონტროლი, რაც დაბეგვრისა და კომერციული საქმიანობის დარეგულირების საშუალებას იძლეოდა.

ისტორიულად, მომგებიან აზიურ ბაზრებთან, განსაკუთრებით ინდოეთთან, ჩინეთთან და სანელებლების კუნძულებთან დაკავშირება შესაძლებელი იყო სახმელეთო გზებით, ძირითადად, აბრეშუმის გზით. ამ ტრანსკონტინენტურ სავაჭრო ქსელებს აკონტროლებდნენ ძლიერი შუამავლები, ისეთები როგორებიც იყვნენ მაგალითად ახლო აღმოსავლეთის არაბული ქვეყნები და მონღოლური სახანოები, რომლებიც ევროპელ ვაჭრებს უწესებდნენ დიდ გადასახადებსა და ტარიფებს. როდესაც მე-15 საუკუნეში ოსმალებმა დაიპყრეს ბიზანტიის იმპერია, მათ გადაკეტეს უძველესი აბრეშუმის გზა და ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელი ტრანსკონტინენტური სავაჭრო გზები, ევროპელები იძულებული შეიქმნენ ეძიათ აზიასთან დამაკავშირებელი ახალი გზები.

ევროპის წამყვან ძალებს მტკიცედ ჰქონდათ გადანყვეტილი პირდაპირი წვდომა ჰქონოდათ აზიის ბაზრებზე, რათა არ ყოფილიყვნენ შუამავლებზე და სახმელეთო სავაჭრო გზებზე დამოკიდებული აზიის ქვეყნებთან ვაჭრობის დროს. მათ დაიწყეს ექსპედიციის ექსპედიციაზე გაგზავნა, რომელთა მთავარ მიზანს ახალი ტრანსატლანტიკური სავაჭრო გზების აღმოჩენა წარმოადგენდა. ევროპელი მეზღვაურები ძალას არ იშურებდნენ, რომ აღმოეჩინათ ზღაპრულად მდიდარი

ინდოეთისაკენ მიმავალი საზღვაო გზა. ინდოეთის ოქრო, მოლუკის კუნძულების პილპილი, ზირა და მიხაკი ბევრ ევროპელ მონარქს, მდიდარ ფეოდალს და ვაჭარს მოსვენებას უკარგავდა და ძილს უფრთხოვდა. ევროპელი მონარქები სულმოუთქმელად ელოდნენ, რომ ინდოეთის სიმდიდრე მიეტაცებინათ, წამოეღოთ აზიიდან ნაირ-ნაირი სანელებლები, წამოესხათ აფრიკიდან ფედარკანიანი მონები და საკუთარი ხაზინა გაემდიდრებინათ [4].

კარტოგრაფიის განვითარებამ და ტექნოლოგიურმა პროგრესმა მე-15 და მე-16 საუკუნეებში შესაძლებელი გახადა შორეულ მანძილებზე მოგზაურობა და ამბიციური საზღვაო ექსპედიციების მოწყობა. საზღვო ექსპედიციები, რომლებსაც ხელმძღვანელოდნენ ისეთი ცნობილი მეზღვაურები როგორებიც იყვნენ ვასკო და გამა, ქრისტეფერე კოლუმბი და ფერდინანდ მაგელანი მიზნად ისახავდა ახალი საზღვაო მარშრუტების აღმოჩენას, რომელთა მეშვეობით მოხერხდებოდა პირდაპირი სავაჭრო ურთიერთობების დამყდარება ევროპასა და აზიას შორის [4].

ბრძოლამ ატლანტის ოკეანის დაუფლებისათვის და გეოპოლიტიკურმა კონკურენციამ ევროპის წამყვან ძალებს შორის კულმინაციას შუა საუკუნეებში მიაღწია. თავდაპირველად ესპანელები და პორტუგალიელები დაწინაურდნენ და ტრანსატლანტიკური სავაჭრო გზები თავიანთ მკაცრ კონსტროლს დაუქვემდებარეს, მაგრამ შემდეგ ჰოლანდიელებმა და ინგლისელებმა მოიპოვეს უპირატესობა გემთშენებლობის დარგში მიღწეული წარმატების შედეგად და გაბატონდნენ ატლანტის ოკეანეზე.

მას შემდეგ, რაც პატარა ჰოლანდია მე-16 საუკუნეში ესპანელ დამპყრობთა უღლისაგან განთავისუფლდა, ალორძინების გზას დაადგა, წარმატებით ეწეოდა ტრანსატლანტიკურ ვაჭრობას და ინგლისსაც სერიოზულ მეტოქეობას უწევდა. თავისუფალ და დამოუკიდებელ ჰოლანდიაში სწრაფად განვითარდა საფეიქრო მრეწველობა, რომელიც სულ უფრო მეტი გასაღების ბაზრის ათვისებას მოითხოვდა. ახალი ბაზრების ათვისების სურვილმა ჰოლანდიელებს აზიისკენ მიმავალი ახალი ტრანსკონტინენტური სავაჭრო გზების ძებნისაკენ უბიძგა [4].

მე-16 საუკუნის დასასრულსა და მე-17 საუკუნის დასაწყისში პატარა ჰოლანდიამ აშკარად დაჯაბნა თავისი გეოპოლიტიკური კონკურენტები და ტრანსატლანტიკურ ვაჭრობაში დიდ წარმატებას მიაღწია [1]. დიდი ბრძოლის შედეგად ჰოლანდიელმა ვაჭრებმა თავიანთ სანადელს მიაღწიეს, ხელთ იგდეს აღმოსავლეთთან ვაჭრობის მონოპო-

ლია და მსოფლიო ბაზრიდან თანდათან ესპანელები, პორტუგალიელები, გენუელები და ვენეციელები განდევნეს. იმისათვის რომ კიდევ უფრო განემტკიცებინათ თავიანთი დომინანტური პოზიცია ინდოეთისა და აზიის ბაზრებზე, ჰოლანდიელებმა გადაწყვიტეს, ოსტ-ინდოეთის სავაჭრო კომპანია დაეარსებინათ [11]. ეს იყო პირველი ტრანსნაციონალური კომპანია კაცობრიობის ისტორიაში. მას გააჩნდა თავისი საკუთარი ჯარი და შეეძლო უზარმაზარი სივრცეების გაკონტროლება.

პატარა ჰოლანდია ზესახელმწიფოდ გადაიქცა და ოსტ-ინდოეთის სავაჭრო კომპანია იმ დონეზე გაძლიერდა, რომ მალე თავისი ჯარი დააყენა სანელებლებით მდიდარ მოლუკის კუნძულებზე. ოსტ-ინდოეთის კომპანიის ნებართვის გარეშე არავის შეეძლო ინდოეთიდან გაეზიდა მუშკამბარი და სხვადასხვა ძვირფასი სანელებელი. თუმცა მცირე მოსახლეობისა და შეზღუდული რესურსების გამო ჰოლანდიამ დიდხანს ვერ შეძლო ზესახელმწიფოს სტატუსის შენარჩუნება. მე-17 საუკუნის დასასრულს უპირატესობა აშკარად დიდი ბრიტანეთის მხარეს გადავიდა. ინგლის-ჰოლანდიის ომებმა, რომლებიც 1652-1674 წლებში მიმდინარეობდა, საბოლოოდ გამოფიტა ჰოლანდია და მას „ზღვებზე ბატონობა“ დააკარგვინა. ბრიტანეთი თანდათანობით ზღვებზე და ოკეანეებზე გაბატონდა და საზღვაო ცივილიზაციად ჩამოყალიბდა.

ახალი საზღვაო-სავაჭრო გზების შექმნას ნეგატიური შედეგი ჰქონდა როგორც ახლო აღმოსავლეთის, ასევე აზიის წამყვანი იმპერიების განვითარებისათვის. ახალი ტრანსკონტინენტური საზღვაო მარშრუტები ევროპულ ძალებს საშუალებას აძლევდა, გვერდი აეგლოთ ტრადიციული სახმელეთო სავაჭრო ქსელებისათვის, რაც საბოლოო ჯამში იწვევდა ევრაზიული იმპერიების პოლიტიკური და ეკონომიკურ გავლენის შესუსტებას მსოფლიოში. ეს იმპერიები თავდაპირველად დიდ მოგებას იღებდნენ აბრეშუმის სავაჭრო გზიდან შემოსული გადასახადებით, მაგრამ მას შემდეგ, რაც სახმელეთო სავაჭრო გზებმა რელევანტურობა დაკარგა და კომერციულმა საქმიანობამ ატლანტიკის ოკეანეზე და ზღვებზე გადაინაცვლა, მათი გავლენა გლობალურ ეკონომიკურ სისტემაში თანდათანობით შესუსტდა. ტრანსკონტინენტურ ვაჭრობაში განხორციელებულმა ცვლილებებმა ხელი შეუწყო საერთაშორისო არენაზე ევროპული სახელმწიფოების აღზევებას, რომლებიც თანდათანობით კოლონიურ იმპერიებად ჩამოყალიბდნენ და საგრძნობლად გაძლიერდნენ. ევროპის წამყვანი ძალები

ტრანსკონტინენტურ საზღვაო მარშრუტებს იყენებდნენ არა მხოლოდ კომერციული მიზნებისათვის, არამედ ასევე სამხედრო ძალის პროექციებისათვის და ახალი მიწების ათვისებისათვის. მათ უამრავი მიწა დაიპყრეს და უზარმაზარი იმპერიები შექმნეს სწორედ ამ ტრანსკონტინენტური საზღვაო მარშრუტების წყალობით.

ახალმა გეოგრაფიულმა აღმოჩენებმა, თავის მხრივ, ხელი შეუწყო ევროპული ნორმებისა და ღირებულებების გლობალური მასშტაბით გავრცელებას. ეკონომიკური და გეოპოლიტიკური ძალაუფლების ბალანსი თანდათანობით დასავლეთისაკენ გადაიხარა. სარფიან სავაჭრო მარშრუტებზე კონტროლი ევროპის ნამყვან ძალებს საშუალებას აძლევდა, დაეგროვებინათ მნიშვნელოვანი ეკონომიკური და სამხედრო რესურსი, რაც საბოლოო ჯამში ხელს უწყობდა მათ ტექნოლოგიურ წინსვლას, ინდუსტრიალიზაციას და ეკონომიკურ პროგრესს. ამ დინამიკამ საბოლოოდ შეცვალა გეოპოლიტიკური ლანდშაფტი, ხელი შეუწყო ტრადიციული ევრაზიული იმპერიების დაცემას და ევროპული კოლონიური იმპერიების აღზევებას, რომლებიც თანდათანობით გადაიქცნენ დომინანტურ ძალად საერთაშორისო პოლიტიკაში [8].

### **ბრძოლა თანამედროვე ეპოქაში დიდ სახელმწიფოებს შორის ტრანსკონტინენტური სავაჭრო გზების დაუფლებისათვის**

თანამედროვე ეპოქაში კვლავ გრძელდება სავაჭრო ომი ზესახელმწიფოებს შორის და მათ შორის არსებობს მძაფრი კონკურენცია ტრანსკონტინენტურ სავაჭრო მარშრუტებზე გაბატონებისათვის. მათ მთავარ გეოპოლიტიკურ პრიორიტეტს კვლავ ტრანსკონტინენტური ვაჭრობის გაკონტროლება წარმოადგენს. ჩინეთისა და რუსეთის აღზევებამ საერთაშორისო არენაზე კიდევ უფრო გაამძაფრა ეს მეტოქეობა, რადგან ისინი ცდილობენ დაასრულონ შეერთებული შტატებისა და მისი დასავლელი მოკავშირეების დომინირება მსოფლიოს მთავარ სავაჭრო არტერიებზე და თავად გააკონტროლონ გლობალური ვაჭრობა [6].

ბოლო წლების განმავლობაში ჩვენ შევესწარიტ ახალი ტრანსკონტინენტური დერეფნებისა და სავაჭრო გზების გაჩენას ევროპასა და აზიას შორის. ყველაზე მნიშვნელოვანი მოვლენა თანამედროვე ტრანსკონტინენტური ვაჭრობის განვითარებაში იყო ისეთი ამბიციური ინფრასტრუქტურული პროექტის განხორციელება, როგორცაა ჩინეთის „ერთი სარტყელი და ერთი გზის ინიციატივა“ (BRI). სახმელეთო-სატრანსპორტო დერეფნების, საზღვაო-სავაჭრო გზებისა და ენერგეტიკული მილსადენების ეს უზარმაზარი ქსელი მიზნად ისახავს დააკავშიროს ჩინეთი ევროპას, აფრიკასა და ახლო აღმოსავლეთს ისე,

რომ გვერდი აუაროს ტრადიციულ საზღვაო მარშრუტებს, სადაც დომინირებს აშშ-ს საზღვაო ძალები. „ერთი სარტყელი ერთი გზის“ ინიციატივის მიზანია აბრეშუმის გზის აღორძინება. „ერთი სარტყელი, ერთი გზის ინიციატივა“ წარმოადგენს ჩინეთის სტრატეგიულ ძალისხმევას მოახდინოს ძალის პროექცირება მსოფლიოს სხვადასხვა რეგიონში და დიდი წვლილი შეიტანოს გლობალური ეკონომიკური ლანდშაფტის ფორმირებაში. გზების, რკინიგზის, პორტებისა და ენერჯეტიკული მილსადენების ქსელის შექმნით ჩინეთი ცდილობს, შეამციროს თავისი დამოკიდებულება იმ საზღვაო-სავაჭრო მარშრუტებზე, სადაც დომინირებს ამერიკის შეერთებული შტატები და მისი მოკავშირეები. ამ პროექტმა შესაძლოა, ჩინეთს საშუალება მისცეს, გვერდი აუაროს მაღაკას სრუტეს და სხვა პრობლემატურ სრუტეებს, რომლებიც შეიძლება დაექვემდებარონ აშშ-ს საზღვაო ძალების კონტროლს ვაშინგტონსა და პეკინს შორის კონფლიქტის გაღვივების შემთხვევაში.

ჩინეთის მსგავსად, რუსეთიც ცდილობს შექმნას ტრანსკონტინენტური სავაჭრო-ეკონომიკური გზები. კრემლის ინიციატივით ხორციელდება ისეთი მსხვილმასშტაბიანი პროექტები, როგორცაა ჩრდილოეთ-სამხრეთის სატრანსპორტო დერეფანი და ჩრდილოეთის საზღვაო გზა. ჩრდილოეთ-სამხრეთის საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნის მშენებლობით რუსეთი და ირანი ცდილობენ თავი დააღწიონ დასავლეთის სანქციებს და მჭიდრო სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობები დაამყარონ ევრაზიის ქვეყნებთან.

მოსკოვისა და თეირანის წინააღმდეგ დანესებული საერთაშორისო სანქციები ზღუდავს მათ გლობალურ ფინანსურ ბაზრებზე წვდომას და უკარგავს მათ უნარს რომ საერთაშორისო ვაჭრობაში ენერჯიულად ჩაერთონ. შედეგად, ორივე ქვეყანა ცდილობს გააფართოოს ეკონომიკური კავშირები დასავლეთ და ცენტრალურ აზიის მეზობელ ქვეყნებთან, რომ თავიდან აიცილონ მწვავე ეკონომიკური კრიზისი [10].

ჩრდილოეთ-სამხრეთის სატრანსპორტო დერეფანი ბალტიის ზღვას სპარსეთის ყურესთან დააკავშირებს, ხოლო ჩრდილოეთის საზღვაო გზა არის უმოკლესი მარშრუტი ევრაზიის დასავლეთ ნაწილსა და აზია-წყნარი ოკეანის რეგიონს შორის. კლიმატურმა ცვლილებებმა და გლობალურმა დათბობამ შესაძლებელი გახადა ჩრდილოეთ ყინულოვან ოკეანეში ახალი ტრანსკონტინენტური საზღვაო-სავაჭრო მარშრუტის შექმნა. ტემპერატურის მატებასთან ერთად ჩრდილოეთ

ყინულოვან ოკეანეში ყინული სწრაფად იწყებს დნობას და საზღვაო ხომალდები და გემები თანდათანობით იწყებენ ამ მარშრუტის უფრო აქტიურად გამოყენებას. მომავალში ეკონომიკური აქტივობა ამ მიმართულებით კიდევ უფრო გაიზრდება და ჩრდილოეთის საზღვაო გზა გახდება ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელი მთავარი სავაჭრო-ეკონომიკური არტერია [3].

ზემოთ ხსენებული პროექტები (ჩრდილოეთ-სამხრეთის სატრანსპორტო დერეფანი და ჩრდილოეთის საზღვაო გზა) მიზნად ისახავს რუსეთის შორეული აღმოსავლეთისა და ციმბირის დაკავშირებას სპარსეთის ყურესთან, კასპიის რეგიონთან და ევრაზიის ქვეყნებთან, რაც მნიშვნელოვნად შეამცირებს მოსკოვის დამოკიდებულებას დასავლეთის მიერ კონტროლირებად საზღვაო მარშრუტებზე.

რუსეთის სურს, რომ კვლავ ზესახელმწიფოს სტატუსი მოიპოვოს საერთაშორისო სისტემაში, ამიტომ ძალას არ იშურებს, შექმნას ახალი ეკონომიკური დერეფნები და ტრანსკონტინენტური სავაჭრო გზები, რაც სერიოზულ გამოწვევას წარმოადგენს შეერთებული შტატებისა და მისი მოკავშირეებისათვის. ზემოთ ხსენებულ ტრანსკონტინენტურ სავაჭრო-ეკონომიკურ დერეფნებზე კონტროლმა შეიძლება რუსეთს მიანიჭოს დამატებითი ეკონომიკური და გეოპოლიტიკური ბერკეტები, ასევე მისცეს ძალაუფლების პროექციის შესაძლებლობა მთელ მსოფლიოში.

ზემოთ ხსენებული ტრანსკონტინენტური სავაჭრო-ეკონომიკური მარშრუტების შექმნა იწვევს ახალი გეოპოლიტიკური რეალობის წარმოშობას, რომელიც სცილდება ზესახელმწიფოების კომერციულ ინტერესებს. მათი ამოქმედებით დიდ სახელმწიფოებს ეძლევათ შესაძლებლობა თავისი გავლენა განავრცონ მსოფლიოს სხვადასხვა კონტინენტზე და გვერდი აუარონ არსებულ გლობალურ წესრიგს, რომელიც ჩამოყალიბებულია დასავლური ინსტიტუტებისა და სამხედრო ძალების მიერ.

აშშ და მისი მოკავშირეები ეჭვის თვალით უყურებენ „ერთი სარტყელი, ერთი გზის“ ინიციატივას და მას აღიქვამენ, როგორც არსებული გლობალური წესრიგისთვის ყველაზე დიდ გამოწვევას. ამერიკელების აზრით ეს არის პეკინის გეოპოლიტიკური პროექტი, რომლის მიზანია, ჩინეთმა განავრცოს თავისი გავლენა მთელ მსოფლიოში. ისინი ადანაშაულებენ ჩინეთს მტაცებლური დაკრედიტების პრაქტიკის განხორციელებაში და „ვალის ხაფანგის დიპლომატიის“ გამოყენებაში, რომელიც ემსახურება პეკინის მიზანს, რომ „ერთი სარტყელი,

ერთი გზის“ ინიციატივაში მონაწილე ქვეყნები საკუთარ გავლენას დაუქვემდებაროს [7].

არსებობს სასტიკი კონკურენცია და მეტოქეობა ზესახელმწიფოებს შორის სტრატეგიული საკვანძო პუნქტების გასაკონტროლებლად: ამ გამოწვევების საპასუხოდ, შეერთებული შტატები და მისი მოკავშირეები ცდილობენ შეინარჩუნონ თავიანთი დომინანტური პოზიცია ისეთ საზღვაო-საკვანძო პუნქტებზე, როგორცაა ჰორმუზის სრუტე, მალაკას სრუტე და სამხრეთ ჩინეთის ზღვა. ამ სტრატეგიულ-საკვანძო პუნქტებზე კონტროლი მათ საშუალებას აძლევს დაარეგულირონ გლობალური ვაჭრობა და გააკონტროლონ საქონლის, მომსახურებისა და ნედლეულის მოძრაობა მსოფლიოს სხვადასხვა რეგიონში.

სტრატეგიული მნიშვნელობის მქონე სრუტეების და საკვანძო პუნქტების გაკონტროლება საშუალებას აძლევს ზესახელმწიფოს, მონინაალმდევე ქვეყნებს შეუფერხოს საქონლის მიწოდება და ამით დიდი დარტყმა მიაყენოს მათ ეკონომიკას.

ეს არის მთავარი მიზეზი, რის გამოც ჩინეთმა და რუსეთმა დიდი ინვესტიცია განახორციელეს ალტერნატიული სახმელეთო-სავაჭრო დერეფნებისა და ინფრასტრუქტურის განვითარებაში. მათი მიზანია, განთავისუფლდნენ დასავლეთის ზეგავლენისაგან და სავაჭრო ოპერაციების განხორციელების შემთხვევაში დასავლეთის მიერ კონტროლირებულ სავაჭრო გზებზე არ იყვნენ დამოკიდებული. ზემოთ ხსენებული მიზეზების გამო, გამძაფრდა კონკურენცია ზესახელმწიფოებს შორის ამ ტრანსკონტინენტური დერეფნების გასწვრივ მდებარე სტრატეგიული და საკვანძო პუნქტების კონტროლისთვის.

ამ მეტოქეობასა და კონკურენციას ხშირად აქვს შორსმიმავალი გეოპოლიტიკური შედეგი მთელი სამყაროსთვის: კონკურენციამ ტრანსკონტინენტურ სავაჭრო მარშრუტებზე გაბატონებისათვის გაზარდა გეოპოლიტიკური დაძაბულობა და კონფლიქტის რისკი დიდ სახელმწიფოებს შორის. გახშირდა მათ შორის დაგები ტერიტორიული პრეტენზიების გამო. კონფლიქტში მონაწილე თითოეული მხარე ცდილობს, თავისი გავლენა განამტკიცოს და სხვებს არ მისცეს ტრანსკონტინენტურ სავაჭრო არტერიებზე გაბატონების საშუალება.

ტრანსკონტინენტური სავაჭრო არტერიების კონტროლისთვის ბრძოლა ხშირად ხდება ასევე ზესახელმწიფოებს შორის სავაჭრო ომების მთავარი გამომწვევი მიზეზი. მონინაალმდევე ძალებს შორის კონკურენცია შეიძლება გადაიზარდოს რეგიონულ კონფლიქტებში,

თუ გავითვალისწინებთ იმ ფაქტს, რომ სავაჭრო გზები ხშირად კონფლიქტურ ზონებსა და არასტაბილურ რეგიონებს გადაკვეთს.

### **დასკვნა**

ანტიკური ხანიდან მოყოლებული დღემდე დიდი სახელმწიფოები ცდილობენ თავიანთ კონტროლს დაუქვემდებარონ სტრატეგიული სავაჭრო გზები. ეს მძაფრი კონკურენცია ტრანსკონტინენტურ სავაჭრო არტერიებზე გასაბატონებლად თანამედროვე ეპოქაშიც გრძელდება და გლობალური გეოპოლიტიკის მთავარ დამახასიათებელ შტრიხად რჩება. მსოფლიოს წამყვანი ძალები კვლავ უპირისპირდებიან ერთმანეთს, რომ თავიანთი გავლენა განავრცონ სასიცოცხლო მნიშვნელობის მქონე ეკონომიკურ დერეფნებზე.

დიდი სახელმწიფოები დღემდე ავლენენ მძაფრ სურვილს დაარეგულირონ საქონლის, მომსახურებისა და ნედლეულის მოძრაობა მთელ მსოფლიოში. სტრატეგიული სავაჭრო მარშრუტების ფლობა ყოველთვის დიდ ეკონომიკურ და პოლიტიკურ უპირატესობას ანიჭებდა სახელმწიფოს და მას მსოფლიოს დომინანტურ ძალად გადააქცევდა.

თანამედროვე ეპოქაში, როდესაც გლობალიზაციის პროცესმა დააჩქარა მსოფლიო ეკონომიკების ინტეგრაცია, კიდევ უფრო გამძაფრდა კონკურენცია საკვანძო ტრანსკონტინენტური სავაჭრო გზების კონტროლისთვის. მსოფლიოს დიდი სახელმწიფოები, როგორცაა შეერთებული შტატები, ჩინეთი, რუსეთი და ევროკავშირი, აშკარად ჩართულნი არიან სავაჭრო ომში და ცდილობენ სტრატეგიული მნიშვნელობის მქონე სავაჭრო დერეფნებზე გაბატონებას. თითოეული მათგანი დიდ ყურადღებას უთმობს ახალი სავაჭრო-ეკონომიკური მარშრუტების შექმნას, რომ მოიპოვოს უპირატესობა კომერციულ საქმიანობაში და თავის გეოპოლიტიკურ კონტროლს დაუქვემდებაროს მსოფლიოს სხვადასხვა რეგიონი.

### **დამონმებული წყაროები და ლიტერატურა:**

1. Dawid Assi, *The Rise and Fall of the Dutch East India Company*, Business Compendium, 2021, Available from World Wide Web: <https://www.businesscompendium.co.uk/post/the-rise-and-fall-of-the-dutch-east-india-company>
2. Britannica, *Silk Road: Trade Route*, 2024, available from World Wide Web: <https://www.britannica.com/topic/Silk-Road-trade-route>

3. Malte Humpert, The Future of the Northern Sea Route – A „Golden Waterway“ or a Niche Trade Route. The Arctic Institute, 2011, Available from World Wide Web: <https://www.thearcticinstitute.org/future-northern-sea-route-golden-waterway-niche/>
4. ეთერ კანდელაკი, გაუკვალავი გზებით, თბილისი, 1961.
5. Richard Kurin, The Silk Road: Connecting People and Cultures, 2002, available from World Wide Web: <https://festival.si.edu/2002/the-silk-road/the-silk-road-connecting-peoples-and-cultures/smithsonian>
6. J. Michael Mazarr, Understanding Competition: Great Power Rivalry in a Changing International Order – Concepts and Theories, 2022, available from World Wide Web: <https://www.rand.org/pubs/perspectives/PEA1404-1.html>
7. James McBride, Noah Berman & Andrew Chatzky, China’s Massive Belt and Road Initiative, 2023, available from World Wide Web: <https://www.cfr.org/backgroundunder/chinas-massive-belt-and-road-initiative>
8. Valeri Modebadze, Evolution and Formation of the Western Dominated International Order: History of the Evolution of the Contemporary International System Since the Treaty of Westphalia, LAP Lambert Academic Publishing: London, 2023.
9. მანანა სეხნიაშვილი, ტიმბუქტუ – მისტიკური ქალაქი, 2023 <https://mastsavlebeli.ge/?p=36344>
10. Umud Shokri,, North-South Transport Corridor: Iran-Russia New Railway to Circumvent Western Pressure. Gulf International Forum, available from World Wide Web: <https://gulrif.org/north-south-transport-corridor-iran-russia-new-railway-to-circumvent-western-pressure/>
11. Mani Writes, The Rise and Fall of the Dutch Superpower: Exploring the Factors Behind Netherlands’ Decline Beyond the 17th Century, Insights from Colonial Rule to Geopolitical Realities, 2024, available from World Wide Web: <https://medium.com/@imran.haidree/the-rise-and-fall-of-the-dutch-superpower-exploring-the-factors-behind-netherlands-decline-beyond-2e00740b9d89>

**Valeri Modebadze**

*Doctor of Social Sciences, Technical University of Georgia, assistant professor of the faculty of Law and International Relations*

## **Competition between superpowers for mastering transcontinental trade and economic routes**

### **Summary**

This article describes the geopolitical rivalry between different superpowers to dominate and control transcontinental trade routes. From ancient times to the present day, great powers have tried to control strategic trade routes. This intense competition to dominate the transcontinental trade arteries continues in the modern era and remains the main characteristic feature of global geopolitics. The world's leading powers are still vying to extend their influence over vital economic corridors.

Great powers still show a strong desire to regulate the movement of goods, services and raw materials around the world. Possession of strategic trade routes has always given a state a great economic and political advantage and made it a dominant world power.

In the modern era, as the process of globalization has accelerated the integration of world economies, competition for control of key transcontinental trade routes has intensified. The world's major powers, such as the United States, China, Russia and the European Union, are clearly engaged in a trade war and are trying to dominate trade corridors of strategic importance. Each of them pays great attention to the creation of new trade and economic routes to gain an advantage in commercial activities and to subject different regions of the world to their geopolitical control.