

UDC 32

SCOPUS CODE 3320

<https://doi.org/10.36073/1512-0996-2024-1-249-266>

„ინდოეთი-ახლო აღმოსავლეთი-ევროპის ეკონომიკური დერეფნის“ პერსპექტივები ახლო აღმოსავლეთში უსაფრთხოების საფრთხეებისა და კონკურენტი „ერთი სარტყელი, ერთი გზის“ ინიციატივის არსებობის ფონზე

**ზვიად ტყაბლაძე** პოლიტიკისა და საერთაშორისო ურთიერთობების დეპარტამენტი, საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი, საქართველო, 0160, თბილისი, მ. კოსტავას 77  
E-mail: tkabladze.zviad@gtu.ge

#### რეცენზენტები:

**ა. კიკნაძე**, სტუ-ის სამართლისა და საერთაშორისო ურთიერთობების ფაკულტეტის პროფესორი, პოლიტიკის მეცნიერებათა დოქტორი

E-mail: a\_kiknadze@gtu.ge

**მ. მანჩხაშვილი**, სტუ-ის სამართლისა და საერთაშორისო ურთიერთობების ფაკულტეტის ასისტენტ-პროფესორი, პოლიტიკის მეცნიერებათა დოქტორი

E-mail: manchkhavilimaia07@gtu.ge

**ანოტაცია.** „ინდოეთი - ახლო აღმოსავლეთი - ევროპის ეკონომიკური დერეფნის“ (India - Middle East - Europe Economic Corridor, IMEC) გამოჩენა შემთხვევითი არ არის. ერთი მხრივ, ეს არის ამერიკის შეერთებული შტატების სურვილი, მრავალპოლარული სამყაროს არსებობისა და განვითარების ახალ პირობებში შექმნას საფუძველი ახლო აღმოსავლეთში მისი გავლენის შესანარჩუნებლად, მეორე მხრივ, შექმნას სისტემა, რომელსაც შეუძლია წინააღმდეგობა გაუწიოს ჩინეთის მზარდ სიძლიერეს და მის მეგაპროექტს „ერთ სარტყელი ერთი გზა“ (BRI).

რეს და მის მეგაპროექტს „ერთ სარტყელი ერთი გზა“ (BRI).

ამ სატრანსპორტო სავაჭრო-ეკონომიკური დერეფნის მიზანია ეკონომიკური ინტეგრაციის სტიმულირება აზიას, სპარსეთის/არაბეთის ყურესა და ევროპას შორის. დაგეგმილი დერეფანი დააკავშირებს ინდოეთს, საუდის არაბეთის სამეფოს, არაბთა გაერთიანებულ საამიროებს, იორდანის ჰაშიმიანთა სამეფოს, სახელმწიფო ისრაელს და ევროკავშირს, საზღვაო პორტებისა და სარკინიგზო მარშრუტების მეშვეობით, რათა უფრო სწრაფი და იაფი

გახდეს ვაჭრობა, განვითარდეს ეკონომიკური თანამშრომლობა და ციფრული კავშირი რეგიონში.

მიუხედავად პროექტის პოტენციალისა, გამოიმუშავოს მნიშვნელოვანი ეკონომიკური და სტრატეგიული სარგებელი, მისი განხორციელება დაკავშირებულია არაერთ სირთულესა და რისკთან. მათ შორისაა სახელმწიფოთაშორისი დამაბულობა, გეოპოლიტიკური მეტოქეობა და უსაფრთხოების საფრთხეები, განსაკუთრებით ახალი კონფლიქტის დაწყება ახლო აღმოსავლეთში.

### საკვანძო სიტყვები:

IMEC-ი, BRI; აშშ; ახლო აღმოსავლეთის კონფლიქტი; ჩინეთი.

### შესავალი

ამერიკის შეერთებულმა შტატებმა და ევროკავშირმა მხარი დაუჭირეს ამბიციურ გეგმას ეკონომიკური დერეფნის შექმნის შესახებ, რომელიც ევროპას, ახლო აღმოსავლეთსა და ინდოეთს სარკინიგზო და საზღვაო გზებით დააკავშირებს.

ინდოეთის (ბჰარათის) პრემიერ-მინისტრმა ნარენდრა მოდიმ (Narendra Damodardas Modi) და ევროკომისიის თავმჯდომარე ურსულა ფონ დერ ლაიენმა (Ursula Gertrud von der Leyen) ახალი პროექტის დაწყების შესახებ გამოაცხადეს 2023

წლის 9 სექტემბერს, G20-ის ლიდერთა სამიტის სესიაზე, ინდოეთის დედაქალაქ ნიუ დელიში<sup>1</sup>.

ნარენდრა მოდიმ აღნიშნა, რომ „ინდოეთი - ახლო აღმოსავლეთი - ევროპის ეკონომიკური დერეფანი“ (India - Middle East - Europe Economic Corridor, IMEC) გახდება „თანამშრომლობის, ინოვაციებისა და საერთო პროგრესის შუქურა“. ფონ დერ ლაიენმა აღნიშნული აღწერა, როგორც „ბევრად მეტი, ვიდრე უბრალოდ რკინიგზა ან არხი ... ეს არის მწვანე და ციფრული ხიდი კონტინენტებსა და ცივილიზაციებს შორის“.

დაგეგმილი დერეფანი დააკავშირებს ინდოეთს, საუდის არაბეთის სამეფოს, არაბთა გაერთიანებულ საამიროებს, იორდანის ჰაშიმიანთა სამეფოს, სახელმწიფო ისრაელს და ევროკავშირის საზღვაო პორტებისა და სარკინიგზო მარშრუტების მეშვეობით, რათა უფრო სწრაფი და იაფი გახდეს ვაჭრობა და გააქტიურდეს ეკონომიკური თანამშრომლობა და ციფრული კავშირი რეგიონში. პროექტს, სახელწოდებით „გლობალური ინფრასტრუქტურის საინვესტიციო პარტნიორობა“ (Partnership for Global Infrastructure Investment), შეუძლია გაზარდოს ვაჭრობა ინდოეთსა და ევროპას შორის 40%-ით და დაეხმაროს ისრაელსა და სპარსეთის/არაბეთის ყურის ქვეყნებს<sup>2</sup> შორის ურთიერთობების ნორმალიზებას, რის განხორციელებასაც ცდილობს აშშ-ის

<sup>1</sup> „დიდი ოცეულის“ (ინგლ.: Group of Twenty, G-20) სახელმწიფოების მეთაურთა მე-18 შეხვედრა, რომელიც გაიმართა 2023 წლის 9-10 სექტემბერს ინდოეთში, ქალაქ ნიუ დელიში. შეხვედრა გამოტოვა ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის თავმჯდომარე სი ძინპინმა (Xi Jinping) და ცისქვეშეთის დელეგაციას ხელმძღვანელობდა პრემიერ-მინისტრი ლი ციანი (Li Qiang). ზოგიერთი ცნობით, სი ძინპინის არდასწრების მიზეზი ქვეყანაში ეკონომიკური მდგომარეობის გაუარესება, ინდოეთსა და ჩინეთს შორის ურთიერთობების დეგრადაცია გახდა.

<sup>2</sup> არაბულ სამყაროში გამოიყენება მხოლოდ ტერმინი „არაბული ყურე“ (ინგლ.: Arabian Gulf; არაბ.: „الخليج العربي“)

პრეზიდენტი, ჯო ბაიდენის (*Joseph/Joe Robinette Biden Jr.*) ადმინისტრაცია.

ეს ინიციატივა ასევე გახდება საპირწონე არანაკლებ გლობალური ინფრასტრუქტურული დერეფნისა, რომელიც ჩამოაყალიბა 2013 წელს ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის თავმჯდომარემ სი ძინპინმა (*Xi Jinping*) - „ერთი სარტყელი, ერთი გზა“ (One Belt One Road, OBOR; შემდგომ Belt and Road Initiative, ანუ BRI, შემოკლებული ვარიანტი ფორმისა Silk Road Economic Belt and the 21st-century Maritime Silk Road) და რომელიც წარმოადგენს ამბიციურ პროგრამას მსოფლიოს ოთხი კონტინენტის 80-ზე მეტ ქვეყანაში შეიქმნას ეკონომიკური ინფრასტრუქტურა, რაც დღეისათვის შეიძლება ჩინეთის ახალი გეოეკონომიკური სტრატეგიის ღერძად ჩაითვალოს. იგი ვრცელდება აზიის, აფრიკისა და ლათინური ამერიკის მასშტაბით და აძლევს ჩინეთს მნიშვნელოვანი გავლენის საშუალებას ეკონომიკურად ნაკლებად განვითარებულ ქვეყნებზე. სხვადასხვა პოლიტიკოსმა, ექსპერტმა თუ მიმომხილველმა სავსებით სამართლიანად მიიჩნიეს ეს პროექტი, როგორც პასუხი ჩინეთის BRI-ს გეგმებზე, თუმცა მისგან განსხვავებით, IMEC-ს აქვს უფრო მცირე ფორმატი და ამ ეტაპზე არ მოიცავს აზიის ან აფრიკის ქვეყნების მონაწილეობას მასში.

შესაბამისად, IMEC-ის პროექტის განხორციელებას წმინდა პოლიტიკური სარჩული ექნება. ჩინეთის მზარდმა გავლენამ, მოითხოვა ვაშინგტონისგან ახალი მიდგომების გატარება გლობალურ პოლიტიკაში და ახალი პოლიტიკურ-ეკონომიკური დაჯგუფების შექმნა. ამასთანავე, ჯერჯერობით დაკონკრეტებული არ არის, თუ ვინ დააფინანსებს დერეფნის მოწყობას.

## ძირითადი ნაწილი

### 1. რა უნდა ვიცოდეთ IMEC-ის პროექტის შესახებ:

აშშ-ის პრეზიდენტის მრჩეველმა ეროვნული უსაფრთხოების საკითხებში, ჯეიკ სალივანმა (*Jacob/Jake Jeremiah Sullivan*) აღნიშნა, რომ პროექტის შესახებ დისკუსიები 2022 წლის ივლისში დაიწყო ჯო ბაიდენის საუდის არაბეთში ვიზიტის დროს და რომ 2023 წლის დასაწყისში გაიმართა შეხვედრა საუდის არაბეთს, საამიროებსა და ინდოეთს შორის შეთანხმების ოფიციალურად გასაფორმებლად. პროექტში იორდანიასთან ერთად მიწვეული იყო ისრაელიც, რომელსაც დიპლომატიური ურთიერთობა არ აქვს საუდის არაბეთთან [5].

ჯეიკ სალივანმა, აღნიშნა, რომ პროექტი ასახავს ბაიდენის ხედვას „შორსმიმავალი ინვესტიციების“ შესახებ, რომელიც დაფუძნებულია „ეფექტურ ამერიკულ ლიდერობაზე“ და სხვა ქვეყნების პარტნიორებად მიღების მზადყოფნაზე. მისი თქმით, გაუმჯობესებული ინფრასტრუქტურა ხელს შეუწყობს ეკონომიკურ ზრდას, ახლო აღმოსავლეთის გაერთიანებას და გადააქცევს რეგიონს ეკონომიკური აქტივობის ცენტრად და არა „გამოწვევების, კონფლიქტების ან კრიზისის წყაროდ“. „ეს დიდი საქმეა. ეს მართლაც დიდი საქმეა“, აღნიშნავდა ჯო ბაიდენმა.

ღონისძიებაზე ნიუ დელიში, რომელიც მიემდგვნა გამოცხადებას, აშშ-ის ლიდერმა თქვა, რომ პაქტი გახსნის „უსასრულო შესაძლებლობებს“. სამიტის მასპინძელმა, ინდოეთის პრემიერმა აღნიშნა: „ჩვენ ვთესავთ თესლს მომავალი თაობებისთვის, რომ იცნებონ უფრო მეტზე...“.

Al-Jazeera-ს მიმომხილველი კატრინა იუ (*Katrina Yu*), ნიუ დელიდან იუწყებოდა, რომ ოფიციალური პირები მიესალმებიან გარიგებას, რომელმაც „თა-

მაშის წესების შეცვალა“. „ისინი ამბობენ, რომ ეს ეკონომიკური დერეფანია, რომელიც შექმნილია ინდოეთის, ახლო აღმოსავლეთისა და ევროპის დასაკავშირებლად ... ამ დროისთვის ძალიან ცოტა დეტალია ცნობილი, მაგრამ ამერიკელი და ევროპელი ოფიციალური პირები, თვლიან ამ ამბავს, როგორც გარდამტეხ მომენტს და ისტორიულ მოვლენას“.

„შეთანხმება სარგებელს მოუტანს რეგიონის დაბალი და საშუალო შემოსავლის მქონე ქვეყნებს და საშუალებას მისცემს ახლო აღმოსავლეთს მნიშვნელოვანი როლი შეასრულოს გლობალურ ვაჭრობაში“, განუცხადა ჟურნალისტებს ჯონ ფაინერმა (Jon Finer), აშშ-ის ეროვნული უსაფრთხოების მრჩევლის მოადგილემ ნიუ დელის სამიტზე.

ამერიკელი მოხელეების სიტყვებით, პროექტი ხელს შეუწყობს ენერჯის ნაკადს და ვაჭრობას ყურიდან ევროპაში, შეამცირებს ტრანსპორტირების დროს, საწვავის ხარჯებს [7].

ასევე ნიშანდობლივია, რომ აღნიშული ნაბიჯი გადაიდგა აშშ-ის ძალისხმევის ფარგლებში, ახლო აღმოსავლეთში უფრო ფართო დიპლომატიური შეთანხმების დასამყარებლად, რომელიც მისცემდა საშუალებას საუდის არაბეთს აღიაროს ისრაელის სახელმწიფო და შეუერთდეს „აბრაამის“ შეთანხმებებს“.3 ვაშინგტონს სურს ხელი შეუწყოს საუდის

არაბეთსა და ისრაელს შორის ურთიერთობების ნორმალიზებას უკანასკნელის ამ სქემაში ინტეგრირებით.

2023 წლის 10 სექტემბერს, ნიუ დელიში G20-ის სამიტზე (2023 G20 New Delhi summit), გამოქვეყნდა „ურთიერთგაგების მემორანდუმი“ (Memorandum of Understanding, MoU) [11].

მემორანდუმის გამოქვეყნებას წინ უძღოდა G20-ის სამიტის კულუარებში მოლაპარაკებები IMEC-ის ჩამოყალიბებასთან დაკავშირებით. მემორანდუმი წარმოდგენილ იქნა აშშ-ის, ინდოეთის რესპუბლიკის, საუდის არაბეთის სამეფოს, არაბთა გაერთიანებული საამიროების, საფრანგეთის რესპუბლიკის, გერმანიის ფედერაციული რესპუბლიკის, იტალიის რესპუბლიკის და ევროკავშირის მთავრობების მიერ [17].

IMEC-ის ეკონომიკური დერეფნის საკვანძო მახასიათებლებია:

1. IMEC-ი შედგება ორი ცალკეული დერეფნისგან: აღმოსავლეთის დერეფნისგან, რომელიც აკავშირებს ინდოეთს ყურესთან და ჩრდილოეთ დერეფნისგან, რომელიც აკავშირებს ყურეს ევროპასთან. უზრუნველყოფილ იქნება საიმედო და ეკონომიურად ეფექტური ტრანსსასაზღვრო გემთარკინიგზის სატრანზიტო ქსელი, რომელიც შეავსებს არსებულ საზღვაო და სახმელეთო ტრანსპორტის

<sup>3</sup> „აბრაამის შეთანხმებები“ (ინგლ.: Abraham Accords) - აშშ-ის პრეზიდენტ დონალდ ჯონ ტრამპის (Donald John Trump) შუამავლობით შეთანხმებების სერია ისრაელსა და არაბულ სახელმწიფოებს შორის ურთიერთობების ნორმალიზაციის შესახებ, ხელმოწერილი 2020-2021 წლებში. თავდაპირველად ისრაელმა დაამყარა დიპლომატიური ურთიერთობები არაბთა გაერთიანებულ საამიროებთან 2020 წ. 13 აგვისტოს, ბაჰრეინთან 2020 წლის 11 სექტემბერს. 2020 წ. 15 სექტემბერს თეთრ სახლში შედგა „აბრაამის შეთანხმებების“ ხელმოწერის ოფიციალური ცერემონია. 2020 წ. დეკემბერში შეთანხმებებს შეუერთდა მაროკო, ხოლო 2021 წ. იანვარში სუდანი, რომელიც გახდა მეექვსე სახელმწიფო, რომელმაც დაამყარა ურთიერთობა ისრაელთან (იორდანისა და ეგვიპტის ჩათვლით). სახელწოდება უკავშირდება სამი მონოთეისტური რელიგიის - ქრისტიანობის, იუდაიზმისა და ისლამის საერთო პატრიარქ აბრაამს. აბრაამი გახდა პირველი ადამიანი, რომელმაც ირწმუნა უფალი.

მარშრუტებს. ეს საშუალებას მისცემს საქონლისა და მომსახურების ტრანზიტს ინდოეთში, საამიროებში, საუდის არაბეთში, იორდანიაში, ისრაელსა და ევროპაში და ასევე ერთმანეთს შორის [11].

2. გაუმჯობესებული ტრანსპორტის ხელმისაწვდომობა: აშენდება ელექტრომომარაგებისა და ციფრული კომუნიკაციების ინფრასტრუქტურა, ასევე მილსადენები სუფთა წყალბადის ექსპორტისთვის. ეს არა მხოლოდ დაიცავს რეგიონალურ მიწოდების ქსელებს, არამედ გააუმჯობესებს სავაჭრო ხელმისაწვდომობას და ხელს შეუწყობს სავაჭრო ტრანზაქციებს.

3. ეკონომიკური ერთიანობა და სამუშაო ადგილების შექმნა: IMEC შეეცდება გააუმჯობესოს ეკონომიკური ეფექტურობა, შეამციროს ხარჯები და ხელი შეუწყოს მონაწილე ქვეყნებს შორის ეკონომიკურ ერთიანობას, შექმნის დასაქმების შესაძლებლობებს და შეამცირებს სათბური აირების გამოყოფას.

4. ეკოლოგიური და სოციალური ზემოქმედება: განსაკუთრებული ყურადღება დაეთმობა გარემოზე და სოციალურ ზემოქმედებაზე, რათა პროექტი მდგრადი განვითარების მიზნებს შეესაბამებოდეს.

5. ტრანსფორმაციული ინტეგრაცია: IMEC აპირებს შეცვალოს ეკონომიკური ლანდშაფტი აზიის, ევროპისა და ახლო აღმოსავლეთის მწყობრი ინტეგრაციით, ვაჭრობისა და ინვესტიციებისთვის დერეფნის შექმნით.

IMEC-ის ყურადსაღებ ასპექტად შეიძლება ჩაითვალოს მასში ისრაელის ჩართვა, ქვეყნისა, რომელიც ისტორიულად ეჯახება დამაბულობას მის მეზობელ არაბულ ქვეყნებიდან. ამიტომ ისრაელის მიერთება ხელს შეუწყობს ეკონომიკურ თანამშრომლობას და უფრო ურთიერთდაკავშირებულს გახ-

დის მუდამ კონფლიქტში მყოფ ახლო აღმოსავლეთს [17].

IMEC-ის ბირთვია მულტიმოდალური სატრანსპორტო დერეფანი, რომელიც აკავშირებს ინდოეთის დასავლეთ სანაპიროს საამიროებთან ზღვით, ისევე როგორც სარკინიგზო მარშრუტი, რომელიც კვეთს არაბეთის ნახევარკუნძულს, ისრაელის პორტ ჰაიფასთან, როგორც საბოლოო პუნქტთან. ჰაიფადან კი საქონელი გაიგზავნება პირეოსში საბერძნეთში, საიდანაც ისინი მიაღწევენ ევროპის სხვა პუნქტებამდე სარკინიგზო, სავაჭრომობილო ან საზღვაო გზით.

დერეფნის გეგმები ასევე მოიცავს საუდის არაბეთსა და საამიროებში წარმოებული წყალბადის მილსადენებს, ძლიერ IT კავშირებს და ელექტროქსელებს. IMEC-ი ასევე დაკავშირებულია „პარტნიორობა გლობალური ინფრასტრუქტურისა და ინვესტიციებისთვის“ (Partnership for Global Infrastructure Investment, PGII), რომელიც შეიქმნა G 7-ის ქვეყნების მიერ 2022 წლის ივნისში, როგორც ჩინეთის BRI-ის დასავლური ალტერნატივა [15].

## 2. პროექტში მონაწილე სახელმწიფოთა როლი და პროექტში არამონაწილე სხვა აქტორების ინტერესები

რომ დავუბრუნდეთ ჯო ბაიდენის მცდელობას ჩართოს საუდის არაბეთი „აბრაამის შეთანხმებებში“, რომლის შედეგად, საუდის არაბეთსა და ისრაელს შორის ურთიერთობები ნორმალიზდება, აღნიშნული ხელს შეუწყობს ამ უკანასკნელის IMEC-ის პროექტში ინტეგრირებას. აქვე უნდა ვიცოდეთ, რომ ჯერ კიდევ პრეზიდენტ ტრამპის შუამავლობით განხორციელებული ზოგიერთი



არაბული ქვეყნის დიპლომატიური ურთიერთობის დამყარება ისრაელთან „აბრაამის შეთანხმებების“ ფარგლებში, საუდის არაბეთის მხარდაჭერის გარეშე არ მოხდებოდა. სამეფო გამოირჩევა იმით, რომ თავისი სიდიდისა და სიმძლავრის გამო აცხადებს პოლიტიკურ-იდეოლოგიურ ლიდერობას არაბულ სამყაროში, რაც გასათვალისწინებელია ისრაელის არაბულ ქვეყნებთან ურთიერთობის დარეგულირების კონტექსტში.

ჩინური ვარიანტის ალტერნატივის შექმნის ინიციატორები იყვნენ აშშ და საუდის არაბეთი, რომლებიც ჯერ კიდევ სამიტამდე რამდენიმე თვით ადრე, განიხილავდნენ სატრანსპორტო სისტემის აშენების შესაძლებლობას. თუმცა, ჩინური ალტერნატიული პროექტი საკმაოდ რთული და მასშტაბურია და მიუხედავად მსოფლიოს უძლიერესი ეკონომიკების მონაწილეობისა, ახალი პროექტი ვერ შეძლებს სრულად გადაადგილოს „დიდი აბრეშუმის გზა“ სამხრეთისკენ. იქმნება შთაბეჭდილება, რომ ალტერნატიული მარშრუტის მთავარი ამოცანა არა იმდენად გლობალური ლოგისტიკის განვითარებაა, რამდენად ჩინეთის შეკავება [10].

საინტერესო კვლევა IMEC-ის პერსპექტივებსა და გამოწვევებთან დაკავშირებით წარმოადგინა კანადის ანალიტიკური ცენტრის – Geopolitical Monitor-ის მიმომხილველმა, დოქტორმა მუჰამედ ელდოჰმა (Mohamed EL Doh) თავის სტატიაში.

მისი თქმით, IMEC-ის ერთ-ერთი მთავარი ამოცანაა რეგიონის რთულ გეოპოლიტიკაზე ორიენტაცია, რომ ასეთი დიდი პროექტი მოიცავს ფართო გეოგრაფიულ არეალს. დერეფნის წარმატება დიდწილად დამოკიდებულია ეფექტური სატრანსპორ-

ტო ქსელების განვითარებაზე, რომელიც შეუფერხებლად დააკავშირებს სამ რეგიონს. ამას გარდა, გადამწყვეტი იქნება ლოგისტიკური საკითხების მოგვარება, დაბრკოლებების თავიდან ასაცილებლად და სავაჭრო ნაკადების შეუფერხებლად უზრუნველსაყოფად. მრავალფეროვანმა პოლიტიკურმა და სამართლებრივმა ჩარჩოებმა კი, რომელიც არეგულირებს ყველა მონაწილე ქვეყნის საქმიანობას, შეიძლება შექმნას ბიუროკრატიული დაბრკოლებები, სავაჭრო ბარიერები და გადაწყვეტილების მიღების პროცესების შეფერხება, რაც შეანელებს დერეფნის განვითარებას.

ელდოჰის თქმით, სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზის ჰარმონიზაცია ასევე წარმოადგენს რთულ ამოცანას IMEC-ისთვის. დერეფანში მონაწილეობს რამდენიმე ქვეყანას სხვადასხვა სამართლებრივი სისტემით, პოლიტიკით, სატრანსპორტო პროტოკოლებითა და რეგულაციებით.

რაც შეეხება საინვესტიციო ასპექტებს, ფართომასშტაბიანი ინფრასტრუქტურული პროექტები საჭიროებს კოლოსალურ ფინანსურ რესურსებს და შესაძლოა რთული გახდეს საჭირო ინვესტიციების დროულად მოზიდვა მრავალი ქვეყნის ჩართულობის გათვალისწინებით.

მაგრამ უმთავრესი პრიორიტეტი IMEC-ში მონაწილე ყველა ქვეყნისთვის უსაფრთხოებისა და სტაბილურობის უზრუნველყოფაა. რეგიონი, სადაც გადის დერეფანი, განიცდის უსაფრთხოების სხვადასხვა საფრთხეს, ტერორიზმის, კონფლიქტებისა და პოლიტიკური არასტაბილურობის ჩათვლით. სტაბილური, უსაფრთხო გარემო აუცილებელია

ინვესტიციების მოსაზიდად და დერეფნის გასწვრივ ეკონომიკური ზრდის სტიმულირებისთვის.

უსაფრთხოებისა და პოლიტიკის საკითხები განპირობებულია გადაკვეთილი რეგიონების რთული გეოპოლიტიკური ლანდშაფტით. არსებობს სხვადასხვა კონფლიქტი და მეტოქეობა, როგორც ინდურ-პაკისტანური დავა, ისრაელ-პალესტინის კონფლიქტი და საუდის არაბეთ-ირანის მეტოქეობის ისტორია, სირიასა და იემენში მიმდინარე კონფლიქტი და სირიასა და ლიბანში ირანის მხარდაჭერილი პროქსი-ძალების მხრიდან საფრთხეები ისრაელისთვის და ა.შ.. ასეთმა გეოპოლიტიკურმა დამაბულობამ შეიძლება შეაფერხოს თანამშრომლობა და რეგიონული დამაკავშირებელი პროექტების რეალიზაცია.

გასათვალისწინებელია რისკები დაკავშირებული პროექტში არამონაწილე ქვეყნებთან. მაგალითად, ჩინეთის სტრატეგიული ნაბიჯები, რათა განახორციელოს თავისი ამბიციები, ამ სიის სათავეშია და ბევრად სცილდება BRI-ს. საუდის არაბეთ-ირანის სამშვიდობო შეთანხმება, რომელიც გამოცხადდა 2023 წლის მარტში, ჩინეთის შუამავლობით დამყარდა, რაც იყო ახლო აღმოსავლეთში ჩინეთის გავლენის ზრდის დემონსტრირების მცდელობა. IMEC-ის გამოცხადებით, ჩინეთმა შესაძლოა ყურადღება მიაქციოს რეგიონში ირანის როლს, რათა გადადოს ნებისმიერი თანამიმდევრული ნაბიჯი IMEC-ის შექმნისკენ.

ირანის მდებარეობა ახლო აღმოსავლეთისა და აზიის გზაჯვარედინზე უზრუნველყოფს მის მნიშვნელოვან გავლენას რეგიონში. მისი სიახლოვე ჰუმუზის სრუტესთან, ნომერ პირველ მარშრუტზე ინდოეთსა და საამიროებს შორის IMEC-ის ფარგ-

ლებში, აშკარა საფრთხეს უქმნის IMEC-ის პროექტს. ირანის ნებისმიერმა ძირგამომთხრელმა ქმედებამ, შეიძლება სერიოზულად იმოქმედოს დერეფნის გავლით საქონლისა და ენერჯის ტრანსპორტირებაზე, რითაც შეაფერხებს მის გამართულ ფუნქციონირებას.

ასევე, გასათვალისწინებელია სხვა მეზობელი ქვეყნების ინტერესები, როგორცაა ეგვიპტე და თურქეთი. IMEC-ის დერეფანმა, როგორც ალტერნატიულმა სახმელეთო მარშრუტმა, შეიძლება პოტენციური საფრთხე შეუქმნას ეგვიპტის დომინირებას რეგიონში, გადაიტანოს ვაჭრობა სუეცის არხიდან და პოტენციურად გამოიწვიოს უარყოფითი ეკონომიკური შედეგები. და ვინაიდან ეგვიპტე მნიშვნელოვანი როლს ასრულებს ახლო აღმოსავლეთში სტაბილურობისა და კონფლიქტების შუამავლობაში, საჭირო გახდება ეგვიპტის ჩართვა პროექტის დაგეგმვისა და განხორციელების ყველა ეტაპზე.

თავის მხრივ, თურქეთის პრეზიდენტმა – რეჯეპ ტაიპ ერდოღანმა (*Recep Tayyip Erdoğan*) ნათლად გახადა გასაგები, რომ თურქეთის მონაწილეობის გარეშე IMEC არ იარსებებს. ეგვიპტის მსგავსად, მხედველობაში უნდა იქნეს მიღებული თურქეთის შემფოთება და მოსაზრებები. IMEC-ის თავდაპირველმა პროექტმა გვერდი აუარა თურქეთს, რამაც, ერდოღანის გაღიზიანება გამოიწვია. თურქეთი, როგორც მთავარი სატრანზიტო ჰაბი და რეგიონული ძალა, დაინტერესებულია დაიცვას თავისი ეკონომიკური ინტერესები და შეინარჩუნოს გეოპოლიტიკური გავლენა. თურქეთის როლი გადამწყვეტი იქნება პოტენციური წინააღმდეგობების დასაძლევად, რაც შეიძლება წარმოიშვას IMEC-ის დერეფანში [4].

აშშ-ს სურს ინდოეთი დააკავშიროს დასავლეთთან და გააძლიეროს იგი ჩინეთის საპირწონედ. ინდოეთის მუდმივი სწრაფი ეკონომიკური ზრდის გათვალისწინებით, ევროპელები იმედოვნებენ, რომ ჩინეთზე მიმართული თავიანთი მიწოდების ჯაჭვებისა და ბაზრების დივერსიფიკაციას მოახდენენ. IMEC-ი, ევრაზიული ძალაუფლების განტოლებაში თამაშის ცვლილების ფაქტორია, რომელიც ზღუდავს ჩინეთს და ცვლის იმპულსს ინდოეთისკენ და შემდეგ უკან შეერთებული შტატებისა და დასავლეთისკენ.

აჟიოტაჟის ფონზე, სკეპტიკურად განწყობილები აცხადებენ არარეალურ მოლოდინებზე, წინამდებარე დასავლური ინფრასტრუქტურული პროგრამების იმედგაცრუების ფონზე, როგორცაა აშშ-ის BUILD-ი და Build Back Better World-ი, EU Global Gateway ან ზემოხსენებული G7-ის PGII. ვერცერთმა მათგანმა სრულად ვერ მოახერხა ინვესტიციის მობილიზება, რათა სერიოზულად დაპირისპირებოდა „ერთი სარტყელი, ერთი გზას“ [15].

### 3. დერეფნის პერსპექტივები კონკურენტი „ერთი სარტყელი, ერთი გზის“ ინიციატივის არსებობის ფონზე

ანალიტიკოსმა რადჰა კუმარმა (Radha Kumar), Al-Jazeera-სთან აღნიშნა, რომ IMEC-ი „მშვენიერი ინიციატივაა“, რომელიც ჩინეთის პროექტის ალტერნატივაა: „ჩინეთის ძალა იმდენად სწრაფად იზრდება, რომ ბევრი გრძნობს ალტერნატივის არსებობის აუცილებლობას“, მაგრამ დასძინა, რომ ახალი პროექტი სულაც არ დაარღვევს ჩინეთის პროექტს [7].

BRI-სთან კონტრასტის მცდელობისას, რომელიც გააკრიტიკეს იმის გამო, რომ არის სოციალურად და ეკოლოგიურად არამდგრადი, პარტნიორებს ტვირთავს მძიმე ვალით და ემსახურება ჩინეთის გავლენის გაძლიერებას გლობალურ სამხრეთში, IMEC-ი ჰპირდება ეკოლოგიურობის, მდგრადობისა და მყარი ხარისხის ინფრასტრუქტურას. თავისი ციფრული კომპონენტებით, შემოთავაზებული წყალბადის წარმოებით და Blue Dot Network-ის ხარისხის სერტიფიცირებით, IMEC მიზნად ისახავს პოზიციონირდეს, როგორც მოწინავე პროექტი [15].

2023 წლის სექტემბრის დასაწყისში, ქაოსური ჩინურ-ამერიკული ურთიერთობების, COVID-19 პანდემიის, უკრაინაში ომის ფონზე, ჩინეთმა აღნიშნა თავისი ამბიციური „ერთი სარტყელი, ერთი გზის ინიციატივის“, დაარსების მე-10 წლისთავი, რომელიც ჩინელი მესვეურების მხრიდან წარდგენილი იყო, როგორც „საუკუნის პროექტი“. BRI მრავალი თვალსაზრისით ინფრასტრუქტურული განვითარების პროგრამაა, რომლის საბოლოო მიზანია დააკავშიროს მსოფლიოს სიდიდით მეორე ეკონომიკა მთელი მსოფლიოს ეკონომიკებსა და ბაზრებს, გზების, მატარებლების ქსელის, პორტებისა და სხვა ინფრასტრუქტურის მეშვეობით, იმისთვის, რომ:

- გაუმჯობესდეს დაკავშირებულობა და ეკონომიკური ზრდა, ურთიერთთანამშრომლობის გაძლიერება და განვითარების უფრო დიდი პერსპექტივის უზრუნველყოფა;
- მიღებულ იქნეს სარგებელი (ეკონომიკური, კომერციული, სტრატეგიული), რომელიც უნდა გაზიარდეს პარტნიორებს შორის და არ იყოს გან-



კუთვნილი მხოლოდ შემქმნელისთვის ან მისი საგარეო პოლიტიკისა და სტრატეგიული პროგრამისთვის.

2013 წლის სექტემბერში, ასტანაში, სი ძინპინის მიერ „ეკონომიკური სარტყლის მშენებლობა აბრეშუმის გზის გასწვრივ“ პირველი ხსენების შემდეგ „საუკუნის პროექტი“ გაიზარდა მონაწილეთა მნიშვნელოვანი რაოდენობით (151 ქვეყანამ ხელი მოაწერა „ურთიერთგაგების მემორანდუმს“ პეკინთან), 3000-მდე ადგილობრივი/რეგიონული თანამშრომლობის პროექტის განხორციელებით, აპრიორი შეიქმნა (ჩინეთის სტატისტიკის მიხედვით) რამდენიმე ასეული ათასი სამუშაო ადგილი და დაახლოებით 40 მილიონი ადამიანი სიღარიბიდან ამოვიდა, ამ ინიციატივასთან დაკავშირებული ქვეყნებიდან. იმავდროულად, 2013-2022 წლებში ჩინეთსა და BRI-ს პარტნიორ ქვეყნებს შორის ვაჭრობა გაორმაგდა (\$ 1000 მილიარდიდან \$ 2000 მილიარდამდე), წერს თავის კვლევაში მონრეალის გავლენიანი CERIAS-ის მკვლევარი, აზიის სპეციალისტი და პროფესორი ოლივერ გილარი (Olivier Guillard) [6].

2023 წლის 17-18 ოქტომბერს, ახალი იმპულსის მიცემის მიზნით BRI-ს 10 წლის იუბილესთან დაკავშირებით, პეკინმა უმასპინძლა მესამე საერთაშორისო „სარტყელი და გზის“ თანამშრომლობის ფორუმს, რომელშიც მონაწილეობა მიიღეს 20-ზე მეტი სახელმწიფოს ლიდერმა, ასევე 151 ქვეყნისა და 41 საერთაშორისო ორგანიზაციის წარმომადგენელმა.

მიუხედავად კრიტიკისა, რომ BRI-ს დაწყებიდან 10 წლის შემდეგ, ზოგიერთი ქვეყანა დამძიმდა გაუსაძლისი ვალეებით, ჩინეთის ლიდერმა პეკინის ფორუმზე საკუთარი ინიციატივა განადიდა რო-

გორც საგარეო პოლიტიკის წარმატება, წარმოაჩინა დასავლეთისთვის ალტერნატიულ განვითარების მოდელად.

ჩინეთი ცდილობს თავისი პროგრამა გაამყაროს ქვეყნის საგარეო პოლიტიკის ძირითადი ელემენტის სახით. „ეს არის სი ძინპინის მიერ წამოყენებული პირველი მთავარი საგარეო პოლიტიკური იდეის მეათე წლისთავი“, განუცხადა „რადიო თავისუფლების“ ყირგიზეთის სამსახურს რაფაელო პანტუჩი (Raffaello Pantucci), სინგაპურის „რაჯატნამის საერთაშორისო კვლევების სკოლის“ (Rajaratnam School of International Studies) უფროსმა მეცნიერმა თანამშრომელმა. მისი თქმით: „ჩვეულებრივ ყველა მიდრეკილია ფოკუსირდნენ ინდივიდუალურ პროექტებზე, მაგრამ [BRI] საბოლოოდ წარმოადგენს ჩინეთის სამყაროსთან ურთიერთობის ხედვას“.

ბევრი ექსპერტი აღნიშნავს, რომ BRI აწვდის საჭირო დაფინანსებას ღარიბ ქვეყნებს, მაგრამ მათ ამისთვის ძვირი საფასურის გახდა უწევთ. ბოლო ათწლეულის განმავლობაში პროექტი შეეჯახა კორუფციასთან დაკავშირებულ სკანდალებს, გარემოს დაზიანებებს და ხელი შეუწყო სავალო კრიზისის გაღრმავებას სამხრეთის ქვეყნებში. მრავალი გახმაურებული სკანდალის შემდეგ დაკავშირებული დავალიანების ზრდასთან პროექტებზე, რომლებსაც მიმღები ქვეყნების მთავრობები ვერ ფარავენ, როგორცაა მაგალითად თითქმის \$ 1 მილიარდის ღირებულების მაგისტრალის მშენებლობა მონტენეგროში და პორტისა შრი-ლანკაში, BRI-ს დაფინანსება 2016 წლიდან და პროექტები შემცირდა. ანალიტიკოსების თქმით, ამ პრობლემებმა აიძულა პეკინი უფრო ფრთხილი ყოფილიყო რისკების შეფასებისას.

„ბოსტონის უნივერსიტეტის გლობალური განვითარების პოლიტიკის ცენტრის“ (*Boston University Global Development Policy Center*) მიერ გამოქვეყნებულმა კვლევამ აჩვენა, რომ BRI-მ 2021 წლისთვის \$ 330 მილიარდზე მეტი სესხი გასცა ქვეყნებისთვის, რაც აღემატება მსოფლიო ბანკის დაკრედიტების მოცულობას ზოგიერთ წლებში. თუმცა, კვლევა ასევე აღნიშნავს, რომ სესხების ბევრ მიმღებს, ახლა უჭირს დავალიანების დაფარვა და ჩინეთის მიერ დაფინანსებული საზღვარგარეთის ელექტროსადგურების დიდი ნაწილი ზრდის თბური აირების გამოყოფას. პანტუჩი თვლის, რომ მიუხედავად ამ დაბრკოლებებისა, BRI ინიციატივა შორს არის ჩაქრობისგან.

მრავალი წელი, BRI-ს უკავია ცენტრალური როლი ჩინეთის საერთაშორისო ავტორიტეტის ამაღლების საქმეში. ჩინელი ოფიციალური პირები BRI-ს კრიტიკას პასუხობენ იმით, რომ დაიცავენ „ვალის მდგრადობის კონცეფციას“ და იმუშავებენ მოვალე ქვეყნებთან „მდგრადი და რისკის კონტროლირებადი საინვესტიციო სისტემის“ შესაქმნელად.

ავსტრალიის Griffith Asia Institute-ის დირექტორი, კრისტოფ ნედოპილ ვანგი (Christoph Nedopil Wang), აცხადებს, რომ სავალო კრიზისის საპასუხოდ ბევრ ქვეყანაში და ასევე იმის გამო, რომ ჩინეთს ნაკლები ფული დარჩა სესხების გაცემისთვის, ჩინეთის ბანკებმა დაიწყეს უფრო შერჩევითი მიდგომა პროექტების და პარტნიორების მიმართ და სულ უფრო მეტად ემხრობიან განახლებადი ენერჯისა და ციფრულ ინიციატივებს, საიდანაც უფრო მეტად შეიძლება ჩადებული თანხების ამოღება [18].

სი ძინპინმა გააფრთხილა დასავლეთის სახელმწიფოები საკუთარი ეკონომიკებისგან „განშორების“ შესახებ და აღნიშნა, რომ უცხოური ინვესტიციების შემცირების პირობებში, ჩინეთის განვითარება უნდა განიხილებოდეს როგორც აქტივი და არა საფრთხე. მან ასევე გამოიყენა თავისი გამოსვლა 10 წლის წინ გაშვებული სქემის შესაქებად, რომლის მიზანი იყო აზიის, აფრიკისა და ევროპის დამაკავშირებელი ინფრასტრუქტურისა და ენერგეტიკული ქსელების შექმნა. „ჩვენ ვეწინააღმდეგებით ცალმხრივ სანქციებს, ეკონომიკურ იძულებას, გაყოფას და მიწოდების ჯაჭვის შეფერხებას“, თქვა სი ძინპინმა და უპასუხა დასავლეთის მცდელობებს, ხელი შეუშალოს ჩინეთის აღმავლობას. „სხვების განვითარების საფრთხედ განხილვა ან ეკონომიკური ურთიერთდამოკიდებულების რისკად მიღება არ გააუმჯობესებს თქვენს ცხოვრებას და არ დააჩქარებს თქვენს განვითარებას“, დასძინა მან და დაამატა: „ჩინეთს შეუძლია წარმატების მიღწევა მხოლოდ მაშინ, როდესაც მსოფლიო კარგად მუშაობს...“.

ევროპელი ლიდერები დიდწილად ჩინეთის მიერ გაპიარებული ლონისძიების მიღმა დარჩნენ, ერთადერთი, ევროკავშირის წარმომადგენელი, უნგრეთის პრემიერ-მინისტრი ვიქტორ ორბანი აღმოჩნდა. დასავლელი ლიდერები ჩინეთის BRI-ის პროექტს ეჭვის თვალთ უყურებენ და თვლიან მას პეკინის გლობალური გავლენის გაზრდის ინსტრუმენტად. ბევრი დასავლური ქვეყანა ცდილობს მიწოდების ჯაჭვების დივერსიფიკაციას, რათა შეამციროს დამოკიდებულება ჩინეთზე, მსოფლიოს სიდიდით მეორე ეკონომიკაზე [2].

ბუნებრივია, ჩინეთის მზარდი გლობალური ეკონომიკური გავლენა და BRI-ს ინიციატივა, IMEC-ის ეკონომიკურ კონკურენციას გაუწევს. როგორც სტრატეგიული კონკურენტი, ჩინეთი შეეცდება გადაიტანოს ვაჭრობა და ინვესტიციები საკუთარ დერეფნებში, რაც პოტენციურად ძირს გამოუთხრის IMEC-ის დერეფნის ეფექტურობას [4].

#### 4. ახალი კონფლიქტის ესკალაცია ახლო აღმოსავლეთში და უსაფრთხოების საკითხები

როგორც BRI, ისე მისი რეკლამირებული კონკურენტი IMEC დიდი ომების წინაშე აღმოჩნდნენ. იმ დროს, როცა BRI-ს არ გააჩნია პირდაპირი სახმელეთო მარშრუტი, რომელიც აკავშირებს ჩინეთს ევროპასთან რუსეთის, ბელორუსისა და უკრაინის მეშვეობით, IMEC-ს, სავარაუდოდ, გვერდითი ზარალი ექნება ისრაელისა და „ჰამასის“ ომის შედეგად.

2023 წლის 7 ოქტომბერს ისრაელზე „ჰამასის“ სასტიკმა თავდასხმამ, რომლის შედეგად ახალი სისხლისმღვრელი კონფლიქტი აგორდა ახლო აღმოსავლეთში, კითხვის ნიშნის ქვეშ დააყენა ამ პროექტის დამგრის საკითხი მკვდარი წერტილიდან [15].

როგორც ვხედავთ, ისრაელის შურისძიება მასობრივია და სისხლიანი. ისრაელის წინააღმდეგ „ჰამასის“<sup>4</sup> მიერ გამოცხადებული და განხორციელებული სამხედრო ოპერაცია „ალ-აკსას წარღვნას“ (ინგლ.: Operation Al-Aqsa Flood ან Deluge; არაბ.: عملية طوفان الأقصى) დროს ტერორისტებმა მოკლეს დაახლოებით 1200 ისრაელის მოქალაქე და გაიტაცეს 240.

თავდასხმის პასუხად მჭიდროდ დასახლებულ ღაზას სექტორზე დაწყებული „ისრაელის თავდაცვის ძალების“ (IDF/Tzahal) სამხედრო ოპერაციამ „რკინის ხმლები“ (Operation Swords of Iron), რომელიც გრძელდება ახლაც (სტატიის მომზადების დროს), გამოიწვია დიდი რაოდენობით მშვიდობიანი მოსახლეობის მსხვერპლი [13].

2024 წლის 14 იანვარს 100 დღე შესრულდა ღაზაში ისრაელის მიერ წარმოებული ომის დაწყებიდან. დაღუპულია 24000-მდე პალესტინელი (ეს რიცხვი ყოველდღიურად იზრდება), განადგურებულია ღაზას რეგიონის დიდი არეალები, რომელიც დაბომბვების შედეგად მთვარის ლანდშაფტად იქცა. ღაზას 2,3 მილიონი მოსახლიდან 85% სახლებიდანაა წასული, მოსახლეობის მეოთხედი შიმშილობს. მძევლად აყვანილი 240 ადამიანიდან 137 ჯერ კიდევ ღაზაშია [12], [20].

<sup>4</sup> პალესტინური სუნიტურ-ისლამისტური ფუნდამენტალური ორგანიზაცია და პოლიტიკური პარტია „ისლამური წინააღმდეგობის მოძრაობა“ (არაბ.: حركة المقاومة الإسلامية [ჰარაკათ ალ-მუკავამა ალ-ისლამია]; ინგლ.: Islamic Resistance Movement; აკრონიმი „ჰამასი“ [ინგლ.: Hamas; არაბ.: حماس]). იგი აკონტროლებს ღაზას სექტორს პალესტინაში, სადაც განლაგებულია ორგანიზაციის შტაბ-ბინა, ასევე აქტიურია მდინარე იორდანეს დასავლეთ სანაპიროზე.

ორგანიზაციას აქვს სამხედრო ფრთა Izz ad-Din al-Qassam Brigades (IQB). „ჰამასის“ ამჟამინდელი ლიდერია იაჰია ას-სინვარი (Yahya Sinwar; დაბ.1962). „ჰამასი“ დაარსდა 1987 წ., პალესტინის პირველი „ინთიფადის“ (აჯანყების) დასაწყისში, პანისლამისტური „მუსლიმთა სამოს“ საქველმოქმედო ორგანიზაციებიდან; მისი პირველი ლიდერი იყო შეიხ აჰმად იასინი (Sheikh Ahmed Ismail Hassan Yassin; 1936-2004 წწ.).

„ჰამასი“ აღიარებულია ტერორისტულ ორგანიზაციად ისრაელის, კანადის, აშშ-ის, დიდი ბრიტანეთის, იაპონიის, ევროკავშირის, OAS-ის და სხვა ქვეყნების მიერ. იმავდროულად, „ჰამასი“ არ ითვლება ტერორისტულად ნორვეგიაში, რუსეთში, თურქეთში, ჩინეთში, კატარში, ინდოეთში, ირანში, „ისლამური თანამშრომლობის ორგანიზაციის“ (OIC) ბევრ ქვეყანაში. ზოგიერთი ტერორისტულად მხოლოდ „ჰამასის“ სამხედრო ფრთას მიიჩნევს.

კონფლიქტი საფრთხეს უქმნის ისრაელსა და საუდის არაბეთს შორის დიპლომატიური ნორმალიზაციის პროცესს. მოსალოდნელი იყო, რომ IMEC-ი ხელს შეუწყობდა ამ პროცესს და შესაძლოა ეს გახდა დამატებითი მოტივი „ჰამასის“ თავდასხმისა ისრაელზე, თვლიან წამყვანი ევროპული უნივერსიტეტების პროფესორები იურგენ რულანდი (Jürgen Rüländ) და ელიზაბეტა ნადალუტი (Elisabetta Nadalutti). ზომიერ არაბულ ქვეყნებშიც კი, საზოგადოებრივი აზრი არის პროპალესტინური და სოლიდარობა იზრდება ღაზაში მშვიდობიანი მოსახლეობის მსხვერპლის მატებასთან ერთად, რაც ხელს შეუშლის ვითარების ნორმალიზებას და აძლიერებს წინააღმდეგობას ისრაელის მონაწილეობაზე IMEC-ში [15].

იმავედროულად, რამდენიმე ამერიკული წყარო ირწმუნება, რომ ორ ქვეყანას შორის ურთიერთობების შემდგომი გაძლიერება შესაძლებელია. ეს მოხდა ჯეიკ სალივანის არ-რიადში ვიზიტის ფონზე. New York Times-ში გამოქვეყნებულ სტატიაში მოხსენიებულია ისრაელსა და საუდის არაბეთს შორის ომისშემდგომი ნორმალიზაციის პერსპექტივები, ანონიმური ამერიკელი ოფიციალური პირების

ციტირებით. საქმე ეხება გარიგებას, რომლის მიხედვითაც აშშ დადებს უსაფრთხოების ხელშეკრულებას საუდის არაბეთთან. და ისინი, საპასუხოდ, მოაწესრიგებენ ურთიერთობას ისრაელთან, მაგრამ ეს მოხდება თუ ისრაელი დათანხმდება ორი სახელმწიფოს შექმნის გადაწყვეტილებას [1].

ბრიფინგზე თეთრი სახლის სპიკერს ჯონ კირბის (John F. Kirby) ჰკითხეს ამ გეგმების შესახებ. მან უპასუხა, რომ შტატების აზრით, „არსებობს იმედი ისრაელსა და საუდის არაბეთს შორის ურთიერთობების ნორმალიზების“. არ-რიადში სალივანი სამეფოს პრემიერს, მუჰამად ბინ სალმანს შეხვდა და ღაზას სექტორში ომი განიხილა [8].

ზემოხსენებული საკითხების გარდა ასევე არსებობს ჰაიფა (Haifa), რომელიც მდებარეობს ლიბანთან და მისი ინფრასტრუქტურა, რომელიც აკავშირებს მას არაბეთის ნახევარკუნძულთან, დაუცველია „ჰიზბალას“<sup>5</sup> დაჯგუფების თავდასხმისგან, თუ ის გადაწყვეტს ჩაერიოს კონფლიქტში „ჰამასის“ მხარდასაჭერად. ვინაიდან პროექტის საშიშ წერტილზე არასტაბილურობა იზრდება, ინვესტორები თავს აარიდებენ დაგეგმილ ეკონომიკურ დერეფანს.

<sup>5</sup> „ალაჰის პარტია“, ანუ „ჰიზბალაჰი“ (ინგლ.: Party of Allah/Hezbollah; არაბ.: حزب الله) - გასამხედროებული ლიბანური შიიტური ორგანიზაცია და პოლიტიკური პარტია, რომელიც გამოდის ლიბანში ირანის მსგავსი სახელმწიფოს შექმნისთვის. მის იდეოლოგიაში ირანის ისლამური რევოლუციის ლიდერის აიათოლა სეიედ რუჰოლა მოსტაფავი მუსავი ხომეინის (1898-1989 წწ.) იდეები დევს.

ადიარებულია ტერორისტულ ორგანიზაციად კანადაში, აშშ-ში, ისრაელში, ეგვიპტეში, „არაბულ სახელმწიფოთა ლიგის“ (LAS) მიერ 2016 წლიდან, ყურის არაბული მონარქიების მიერ, ასევე ნაწილობრივ ევროკავშირში, ავსტრალიაში და დიდ ბრიტანეთში. სარგებლობს ირანისა და სირიის დიქტატორ ბაშარ ალ-ასადის რეჟიმის მხარდაჭერით.

მომრაობის დამაარსებელია ლიბანელი შიიტი ღვთისმეტყველი სუბჰი ატ-ტუფაილი (Subhi al-Tufayli; დაბ.1948). იგი შეიქმნა 1982 წ. ლიბანის ომის შემდეგ, ლიბანელი სასულიერო პირების მიერ, რომლებიც სწავლობდნენ შიიტების წმინდა ქალაქ ან-ნაჯაფში (ერაყი), „ირანის ისლამური რევოლუციის გუშაგთა კორპუსის“ (IRGC) დახმარებით, ანტიამერიკული და ანტიისრაელური განწყობების ფონზე, სამხრეთ ლიბანში ისრაელის სამხედრო არსებობის ბრძოლის წინააღმდეგ პერიოდში. Hezbollah-ის გასამხედროებული ფრთა Jihad Council-ია, ხოლო პოლიტიკური ფრთა, წარმოდგენილი ლიბანის პარლამენტში Loyalty to the Resistance Bloc-ის პარტია. „ჰიზბალაჰის“ ამჟამინდელი ლიდერია 1992 წლიდან, მესამე გენერალური მდივანი ჰასან ნასრალაჰი/ნასრალა (Hassan Nasrallah; დაბ. 1960 წ.).

შეიძლება თუ არა IMEC-ის გადარჩენა, თუ კონფლიქტი ისრაელსა და პალესტინელებს შორის გამწვავდება? ერთ-ერთი ვარიანტი იქნება დერეფნის მარშრუტის შეცვლა ერაყისა და თურქეთის გავლით. ეს ანკარას თამაშში დააბრუნებს [15].

როგორც აღნიშნავს Indian Express-ის რედაქტორი ანილ სასი (Anil Sasi), როცა ინდოეთის პრემიერმა მოდიმ გამოაცხადა IMEC-ის ეკონომიკური დერეფნის შესახებ, ცნობილი როგორც თანამედროვე „სანელებლების გზა“ (Spice Route) G20 სამიტზე, არსებობდა მდუმარე აღიარება ლოგისტიკური სირთულეების, ისრაელი-„ჰამასის“ კონფლიქტმა კი, უფრო გაართულა ვითარება.

ბოლო ათწლეულის განმავლობაში ვაშინგტონის ძალისხმევა ისრაელმა მოახდინოს ურთიერთობების ნორმალიზაცია არაბულ ქვეყნებთან, საკვანძო ფაქტორია პროექტის განხორციელებისთვის და ახალმა კონფლიქტმა ასეთი ძალისხმევა გააქარწყლა. დიპლომატიური კავშირების ჩაშლის პერსპექტივა ისრაელსა და სამეფოს შორის, ისევე როგორც ურთიერთობების გაწყვეტა საამიროებთან, ბაჰრეინთან, იორდანიასთან, რეალურ რისკს წარმოადგენს და შესაძლოა უფრო გააღვივოს ცეცხლი, მაშინაც კი, თუ კონფლიქტი უახლოეს დღეებში ჩაცხრება [16].

აშშ-ის ლიდერის დაგეგმილი შეჩერება იორდანიასა და პალესტინის ეროვნულ ადმინისტრაციაში, რაც უნდა მოჰყოლოდა მის ვიზიტს ისრაელში 2023 წლის 18 ოქტომბერს, გაუქმდა, ღაზაში საავადმყოფოზე თავდასხმის გამო, სადაც გარდაიცვალა დაახლოებით 471 ადამიანი („ჰამასის კონტროლირებადი ჯანდაცვის სამინისტროს მონაცემებით) [9].

ისრაელსა და „ჰამასს“ შორის კონფლიქტის გამო, რეგიონი არასტაბილურობაში ჩაეფლო, და ეს კონფლიქტი ყველაზე მომაკვდინებელი ხდება ღაზას ხუთ ომს შორის. „ჩვენ ახლა ვეჯახებით ამ ომის გავრცელების შესაძლებლობას უფრო ფართო რეგიონში და ამ კონფლიქტის შედეგად იკარგება IMEC-ის მთელი იდეა“, აცხადებს ჩინტამანი მაჰაპატრა (Chintamani Mahapatra), „კალინგას ინდო-წყნარი ოკეანის კვლევების ინსტიტუტის“ (Kalinga Institute of Indo Pacific Studies) დამფუძნებელი ნიუ დელიში.

ანალიტიკოსები აღნიშნავენ, რომ ვინაიდან პროექტი გადის ახლო აღმოსავლეთის არასტაბილური რეგიონების მეშვეობით, ომი „განგამის ზარი“ იმ გამოწვევების მასშტაბის შესახებ, რომელსაც შეეჯახება პროექტი. „ახალი ომი ტრაგიკული შეხსენება იმისა, თუ რამდენად რთული იქნება ახალი დერეფნის მშენებლობა“, აღნიშნავს მაიკლ კუგელმანი (Michael Kugelman), ვაშინგტონში გავლენიანი South Asia Institute at the Wilson Center -ის დირექტორი. „ჩვენ ვსაუბრობთ არა მხოლოდ ფინანსურ პრობლემებზე, არამედ სტაბილურობასა და თანამშრომლობაზე. ომი მტკივნეულად ცხადყოფს, რომ ეს პირობები მიუღწეველია“.

როდესაც პროექტი გამოცხადდა, ვაშინგტონის ძალისხმევა საუდის არაბეთსა და ისრაელს შორის ურთიერთობების ნორმალიზებისთვის წინ მიიწევდა და გაჩნდა იმედი, რომ მას შეეძლო შეეცვალა ხანგრძლივი მეტოქეობა ახლო აღმოსავლეთში. „ეს პროექტი შემუშავდა იმ ვარაუდით, რომ რეგიონში იქნებოდა მშვიდობა და სტაბილურობა. მაგრამ მაშინაც კი, თუ არ იქნება უფრო ფართო კონფლიქტი უახლოეს დღეებსა და თვეებში, მომავალი [პროექტის] ახლაც გაურკვეველია“, აცხადებს მანოჯ ჯომი



(Manoj Joshi), Observer Research Foundation-ის მეცნიერთანამშრომელი ნიუ დელიში. „ახლა, როდესაც რეგიონი ჩავარდა პოლიტიკურ არასტაბილურობაში, საკითხავია ვინ ჩადებს ინვესტიციას?“, ამატებს ის.

იმავედროულად, ნიუ დელი აცხადებს, რომ მიმდინარე კონფლიქტი ხელს არ შეუშლის სავაჭრო დერეფნის გეგმებს. ისრაელთან სოლიდარობის ნიშნად, პრემიერმა მოდიმ დაგმო „ჰამასის“ თავდასხმა, როგორც ტერორისტული თავდასხმა. ინდოეთმა ასევე დაადასტურა თავისი დიდი ხნის მხარდაჭერა პალესტინის დამოუკიდებელი სახელმწიფოს შექმნისადმი და ჰუმანიტარული დახმარება გაუზავნა დაზარალებულთა დახმარება. „IMEC არ დაიმარხება, მე არ დავწერდი ნეკროლოგს“, აღნიშნავს ოპტიმისტურად ჩინტამანი მაჰაპატრა [14].

ამერიკელი ანალიტიკოსების, ისევე როგორც აშშ-ისა და საუდის არაბეთის ოფიციალური პირების აზრით, ომამდე, როდესაც ამერიკული შუამავლობით იერუსალიმსა და არ-რიადს შორის ურთიერთობების ნორმალიზების მცდელობებმა შედეგი გამოიღო, საუდის არაბეთის ახალგაზრდებს ნაკლებად აწუხებდათ „პალესტინის საკითხი“, ყოველ შემთხვევაში მათი მშობლების თაობასთან შედარებით.

ახლა კი საუდის არაბეთის მოსახლეობის 96%-ს მიაჩნია, რომ არაბულმა ქვეყნებმა უნდა შეწყვიტონ ყოველგვარი კავშირი ისრაელთან დაზარალებულ სექტორში ომის ფონზე. გამოკითხვა 14 ნოემბრიდან 6 დეკემბრის ჩათვლით პროისრაელურად განწყობილმა ცნობილმა „ვაშინგტონის ახლო აღმოსავლეთის პოლიტიკის ინსტიტუტმა“ (Washington Institute for Near East Policy) ჩატარა და საუდის არაბეთის 1000 მოქალაქე მოიცვა. კვლევა სხვა შემთხვევებზე მონაცემებს გვაწვდის: სამეფოს 40%-ს აქვს პოზიტიური შეხედულება „ჰამასზე“, რაც ომამდე ერთი თვით ადრე ჩატარებული გამოკითხვისგან შედარებით მკვეთრად გაიზარდა, სადაც სამეფოს მოქალაქეების მხოლოდ 10% უჭერდა მხარს „ჰამასს“. ქვეყნის მოქალაქეთა მხოლოდ 16%-მა განაცხადა, რომ „ჰამასმა“ უნდა შეწყვიტოს ისრაელის განადგურებისკენ მოწოდება და ორი ხალხისთვის ორი სახელმწიფოს შექმნის გადაწყვეტილება მიიღოს. რამდენიმე კვირის წინ, New York Times-ის მთავარმა მიმომხილველმა საუდის არაბეთში დაწერა, რომ მას დარჩა შთაბეჭდილება, რომ სამეფო შიშობს ახალგაზრდებში არ გაიზარდოს რადიკალიზაცია [21].

ისრაელ-„ჰამასის“ კონფლიქტის ფონზე, იემენში მოქმედი ჰუსეითი მემბოხეების<sup>6</sup> მხრიდან მეწამულ

<sup>6</sup> „ჰუსეითების მოძრაობა“, ან „ჰუსი“, (არაბ.: الحوثيون [ალ-ჰუსიუნ], ინგლ. Houthi movement; ოფიციალური სახელწოდება „ანსარ ალ-ლაჰ“ (ალაჰის მომხრეები) „არაბ.: أنصار الله; ინგლ. Ansar Allah) - იემენში, გასამხედროებული რადიკალურ-ექსტრემისტული დაჯგუფება. ისინი წარმოადგენენ ქვეყნის მუსლიმურ შიიტურ უმცირესობა ზაიდისებულს.

2004 წელს დაჯგუფებამ დაიწყო შეიარაღებული აჯანყება იემენის კანონიერი მთავრობის წინააღმდეგ და თანდათან დაამყარა კონტროლი ქვეყნის სამხრეთ ტერიტორიებზე. 2015 წლიდან დედაქალაქ სანას დაკავების და „რევოლუციური საბჭოს“ (Supreme Revolutionary Committee, SRC) შექმნის შემდეგ არის დე-ფაქტო მმართველი ორგანიზაცია იემენში. SRC-თავმჯდომარე ამჟამად არის მუჰამად ალი ალ-ჰუსი (Mohammed Ali al-Houthi; დაბ. 1979). იემენში მათი ხელისუფლების ლეგიტიმურობა არ არის აღიარებული გაეროს და მსოფლიოს წამყვანი სახელმწიფოების მიერ. სხვადასხვა ინფორმაციით, ხუსეითები სარგებლობენ ირანისა და მისი მოკავშირეების, „ჰიზბალაჰის“ სახით, ფარული სამხედრო და ფინანსური მხარდაჭერით. დაჯგუფება ატარებს მისი დამაარსებლის ჰუსეინ ალ-ჰუსის (Hussein Badreddin al-Houthi) სახელს, რომელიც მოკლეს 2004 წელს.

(წითელ) ზღვაში გემებზე შეიარაღებული თავდასხმები გახშირდა. გემებზე თავდასხმების გახშირების გამო, აშშ-მ 2023 წლის 18 დეკემბრიდან დაიწყო მრავალეროვნული ოპერაცია Prosperity Guardian-ი. უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად აშშ-ის მიერ ინიცირებულ ოპერაციაში ჩაერთო დიდი ბრიტანეთი, ბაჰრეინი, კანადა, საფრანგეთი, იტალია, ნიდერლანდები, ნორვეგია, ესპანეთი და სეიშელის კუნძულები. მარტო 2023 წლის 18 დეკემბერს, წითელი ზღვის სამხრეთში ჰუსითები თავს დაესხნენ ორ სატვირთო გემს. ინფორმაცია მსხვერპლის შესახებ არ გავრცელებულა. ისრაელ-„ჰამასის“ კონფლიქტის დაწყების შემდეგ, Ansar Allah-მა სამიზნედ გამოაცხადა ისრაელის გემები, თუმცა თავს ესხმიან სხვა ქვეყნების სატვირთო გემებსაც [19].

როგორც თვლის ჰაიფას უნივერსიტეტის პროფესორი, *Haifa Maritime Policy & Strategy Research Center-ის* დირექტორი შაულ ჩორევი (Shaul Chorev) ამ ინიციატივაში მონაწილეობისას თითოეულ ქვეყანას აქვს საკუთარი სტრატეგიული გათვლა. აშშ უყურებს IMEC-ის პროექტს ახლო აღმოსავლეთში ჩინეთის მზარდი ყოფნის წინააღმდეგობის პრიზმით და ასევე ცდილობს „ყურის თანამშრომლობის საბჭოს“ (Gulf Cooperation Council, GCC) ქვეყნების დაახლოებას დასავლეთთან და დაუპირისპიროს ირანთან ინდოეთის არაერთ ვალდებულებას მსხვილ სატრანზიტო პროექტებზე (ჩრდილოეთ-სამხრეთის საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფანი [International North-South Transport Corridor] და ირანის ჩაბაჰარის პორტის [Chabahar Port] განვითარება). აშშ-ის ასევე სურს ხელი შეუწყოს საუდის არაბეთსა და ისრაელს შორის ურთიერთ-

ბების ნორმალიზებას ამ ინიციატივაში ისრაელის ინტეგრირებით [3].

მიუხედავად იმისა, რომ ჯერჯერობით (2024 წლის იანვარი) ომის შედეგი უცნობია, რასაც შესაძლოა მოჰყვეს კონფლიქტის არეალის გაფართოება, მას ექნება უშუალო გეოპოლიტიკური გავლენა IMEC-ზე და, შესაბამისად, უსაფრთხოების საფრთხეებზე გამკლავება წარმოადგენს ერთ-ერთ მნიშვნელოვან კომპონენტს ამ პროექტის განვითარებისათვის, კონკურენტი BRI-ს არარსებობის შემთხვევაშიც კი.

საერთო ჯამში, შეიძლება ვივარაუდოთ, რომ BRI უფრო მდგრადია ასეთი გარე რყევების მიმართ. სქემა 2013 წლიდან ხორციელდება და შესაძლებელი გახდა ცენტრალური აზიის, კავკასიისა და თურქეთის გავლით ალტერნატიული სახმელეთო გზების მოძიება. IMEC-ს აკლია ეს დამატებითი ეკონომიური სავაჭრო მარშრუტები [15].

### დასკვნა

IMEC-ს აქვს უზარმაზარი პოტენციალი ეკონომიკური ზრდის, ვაჭრობის გაფართოების, რეგიონული კავშირის განვითარების, ენერგეტიკული თანამშრომლობისა და კულტურული გაცვლის ხელშეწყობისთვის. მისი წარმატებული განხორციელება უდავოდ მოითხოვს მონაწილე ქვეყნების მუდმივ ერთგულებასა და თანამშრომლობას. მიუხედავად პროექტის პოტენციალისა, გამოიმუშაოს მნიშვნელოვანი ეკონომიკური და სტრატეგიული სარგებელი, მისი განხორციელება დაკავშირებულია არაერთ სირთულესა და რისკთან, რომლებიც გულდასმით უნდა იქნეს განხილული. მათ შორისაა სახელმწიფოთაშორისი დამაბულობა, გეოპოლიტი-

კური მეტოქეობა და უსაფრთხოების საფრთხეები, რეგიონალური კონფლიქტები.

ამ გამოწვევების ერთობლივი დაპირისპირება უმნიშვნელოვანესია ყველა მონაწილე ქვეყნისთვის. მნიშვნელოვანია აღინიშნოს, რომ აშშ ასრულებს ერთ-ერთ მთავარ როლს IMEC-ის მხარდაჭერაში, რომელიც ცნობილია თავისი ძლიერი სახელმწიფო ინსტიტუტებით და უსაფრთხოების საფრთხეებთან

ან ტერორიზმის წინააღმდეგ ბრძოლის დიდი გამოცდილებით. ამიტომ, მიუხედავად გამოწვევებისა, მისი ყოფნა და ძალისხმევა ხელს უწყობს დერეფნის ქვეყნებს შორის თანამშრომლობის სტიმულირებას, ასევე უზრუნველყოფს პლატფორმებს დიალოგისთვის, კონფლიქტების მოგვარებისა და საერთო ინტერესების ხელშეწყობისთვის, რაც კიდევ უფრო გააუმჯობესებს IMEC-ის წარმატების პერსპექტივებს.

## ლიტერატურა

1. Aronov, N. (2023, December 13). *In the USA they believe in normalization between Israel and Saudi Arabia*. (In Russian). Retrieved from Detaly.co.il.: <https://detaly.co.il/v-ssha-veryat-v-normalizatsiyu-mezhdu-izrailem-i-saudovskoj-araviej/>
2. Al Jazeera Media Network. (2023, October 18). China's Xi warns West against economic 'decoupling'. Retrieved from: <https://www.aljazeera.com/news/2023/10/18/chinas-xi-urges-west-against-decoupling-at-belt-and-road-forum>
3. Chorev, S. (2023, October 25). *The India-Middle East-Europe Economic Corridor: Promises and Challenges*. Australian Institute of International Affairs (ASN). Retrieved from: <https://www.internationalaffairs.org.au/australianoutlook/the-india-middle-east-europe-economic-corridor-promises-and-challenges/>
4. ELDoh, M. (2023, September 9). *The India-Middle East-Europe Corridor: Challenges Ahead*. Retrieved from Geopolitical Monitor: <https://www.geopoliticalmonitor.com/the-india-middle-east-europe-corridor-challenges-ahead/>
5. Ellis-Petersen, H. (2023, September 9). *G20: EU and US back trade corridor linking Europe, Middle East and India. Joe Biden describes ambitious rail and sea plan to counter China's Belt and Road project as a 'really big deal'*. Retrieved from The Guardian: <https://www.theguardian.com/world/2023/sep/09/g20-eu-and-us-back-trade-corridor-linking-europe-middle-east-and-india>
6. Guillard, O. (2023, September 27). *China's Belt & Road Initiative: a decade of promise, debate, controversy and (for some) bitter disappointment*. Institute for Applied Geopolitical Studies (IEGA), Paris. Retrieved from: <https://www.institut-ega.org/l/chinas-belt-road-initiative-a-decade-of-promise-debate-controversy-and-for-some-bitter-disappointment/>
7. *G20 summit: Transport project to link India to Middle East, Europe unveiled*. (2023, September 9). Retrieved from Al-Jazeera: <https://www.aljazeera.com/news/2023/9/9/g20-summit-transport-project-to-link-india-to-middle-east-europe-unveiled>
8. Holland, S. (2023, December 14). *White House's Sullivan discusses Gaza war with Saudi crown prince*. Retrieved from Reuters: <https://www.reuters.com/world/white-houses-sullivan-met-saudi-crown-prince-then-israel-2023-12-13/>

9. It looks like another team did it. Biden in Tel Aviv supported Israel's version of the attack on the Gaza hospital. (2023, October 18). Retrieved from BBC News: <https://www.bbc.com/russian/articles/c3g313j5y5ro> (In Russian);
10. Mamedov, E. (2023, September 11). *Damned doom: Armenia remained behind the India-Middle East-Europe (IMEC) corridor*. Retrieved from Haqqin.az: <https://haqqin.az/oldage/294139> (In Russian);
11. *Memorandum of Understanding on the Principles of an India – Middle East – Europe Economic Corridor*. (2023, September 9). The White House, Washington, DC. Retrieved from: <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2023/09/09/memorandum-of-understanding-on-the-principles-of-an-india-middle-east-europe-economic-corridor/>
12. Lidman, M., Copp, T., Magdy, S. (2023, December 19). *US envoys work for new hostage release deal, scale-down of Israel-Hamas war but say no timetable*. Retrieved from The Associated Press News: <https://apnews.com/article/israel-hamas-war-news-12-18-2023-c094153a62262f8c8e56ef13f98f528f>
13. Operation Swords of Iron. (2023, December 19). *International Institute for Counter-Terrorism (ICT)*. Retrieved from: <https://ict.org.il>
14. Pasricha, A. (2023, October 25). *Israel-Hamas Conflict Reality Check For India-Middle East-Europe Economic Corridor – Analysis*. Retrieved from: <https://www.eurasiareview.com/25102023-israel-hamas-conflict-reality-check-for-india-middle-east-europe-economic-corridor-analysis/>
15. Rüländ, J., Nadalutti E. (2023, October 17). *Is the India-Middle East-Europe Economic Corridor Dead on Arrival? The escalating war between Israel and Hamas may have wrecked IMEC before it even began*. Retrieved from: <https://thediplomat.com/2023/10/is-the-india-middle-east-europe-economic-corridor-dead-on-arrival>
16. Sasi, A. (2023, October 23). *As Israel-Hamas conflict gets deadlier, what happens to the India-Europe economic corridor?* Retrieved from The Indian Express: <https://indianexpress.com/article/explained/explained-economics/israel-hamas-india-europe-imec-corridor-8993474/>
17. Siddiqui, H. (2023, September 10). *World leaders launch India-Middle East-Europe Economic Corridor seen as counter to China's BRI*. Retrieved from The Financial Express: <https://www.financialexpress.com/business/defence-world-leaders-launch-india-middle-east-europe-economic-corridor-seen-as-counter-to-chinas-bri-3238862/>
18. Standish, R. (2023, October 17). *10 years of the Chinese initiative One Belt - One Road. Forum in Beijing as a demonstration of power?* Retrieved from Radio Azattyk: <https://rus.azattyq.org/a/china-xi-belt-road-initiative-anniversary-criticism/32640565.html> (In Russian);
19. *The US and its partner countries are starting a military operation in the Red Sea*. (2023, December 19). Retrieved from Radio Free Europe/Radio Liberty: <https://www.radiotavisupleba.ge/a/32736589.html> (In Georgian);
20. *The White House said that "it's the right time" for Israel to scale back its military offensive in the Gaza Strip* (2024, January 15). Retrieved from Radio Free Europe/Radio Liberty: <https://www.radiotavisupleba.ge/a/32774910.html> (In Georgian).

UDC 32

SCOPUS CODE 3320

<https://doi.org/10.36073/1512-0996-2024-1-249-266>

## Prospects for the IMEC Against the Backdrop of Security Threats in the Middle East and the Existence of the Competing BRI Initiative

**Zviad Tkabladze**

Department of Political and International Relations, Georgian Technical University,  
Georgia, 0160, Tbilisi, 77, M. Kostava str.

E-mail: tkabladze.zviad@gtu.ge

### Reviewers:

**A. Kiknadze**, Doctor of Political Sciences, Professor, Faculty of Law and International Relations, GTU

E-mail: a\_kiknadze@gtu.ge

**M. Manchkhashvili**, Doctor of Political Sciences, Assistant Professor, Faculty of Law and International Relations, GTU

E-mail: manchkhashvilimaia07@gtu.ge

**Abstract.** The appearance of “India - Middle East - Europe Economic Corridor” (IMEC) is not accidental. On the one hand, this is the desire of the United States of America in the new context of the existence and development of a multipolar world, to create a basis for maintaining its influence in the Middle East, on the other hand – to create a system under its auspices that can withstand the growing power of China and its “One Belt One Road” (BRI).

The purpose of this transport trade and economic corridor is to stimulate economic integration between Asia, the Persian Gulf and Europe. The planned corridor will connect India, the Kingdom of Saudi Arabia, the United Arab Emirates, the Hashemite Kingdom of Jordan, the State of Israel and the European Union through seaports and rail routes to make trade faster and cheaper, and develop economic cooperation and digital connectivity in the region.

Despite the potential for significant economic and strategic benefits, the project faces a number of challenges and risks. Among them are interstate tensions, geopolitical rivalries and security threats, among others, especially the beginning of a new conflict in the Middle East.

**Keywords:** BRI; China; IMEC; Middle East conflict; USA.

---

*განხილვის თარიღი 04.01.2024*

*შემოსვლის თარიღი 22.01.2024*

*ხელმოწერილია დასაბეჭდად 22.03.2024*