

საქართველოს გეოეკონომიკური პოტენციალის – სატრანზიტო ფუნქციის ზოგიერთი ასპექტი

გუჩუა ანა

ბიზნესის ადმინისტრირების მაგისტრი,
ქუთაისის უნივერსიტეტის დოქტორანტი

შარაშიძე სვიჩა

ქუთაისის უნივერსიტეტის დოქტორანტი

საქართველოს, როგორც აღმოსავლეთისა და დასავლეთის ძირითადი მაკავშირებელი რგოლის ფუნქცია, თანამედროვე პირობებშიც მნიშვნელოვანია და მისი სატრანზიტო მიმართულებით განვითარება ქვეყნის სტრატეგიული განვითარების გეგმაში დღესაც აქტუალურია. ქვეყნის ხელსაყრელი გეოგრაფიული მდებარეობის განხილვა საერთაშორისო ტრანზიტის მიმართულებით, საშუალებას გვაძლევს დავასკვნათ, რომ აღნიშნული ფაქტორი ქვეყნისათვის შეიძლება გახდეს სოციალურ-ეკონომიკური მდგომარეობის გაუმჯობესების რეალური საშუალება.

სტატიაში განხილულია საქართველოს გეოეკონომიკური პოტენციალის – სატრანზიტო ფუნქციის ზოგიერთი ასპექტი, მისი მნიშვნელობა და ამ მიმართულებით ქვეყანაში არსებული რეალობა, პრობლემები და მოსალოდნელი „სარგებელი“.

საკვანძო სიტყვები: გეოეკონომიკა, სატრანსპორტო გარემო, საერთაშორისო ტრანზიტი, პრობლემები, პერსპექტივები

თანამედროვე გეოეკონომიკა აგრეგირებულად იკვლევს გეოგრაფიულ, ეკონომიკურ, სამხედრო, ისტორიულ, პოლიტიკურ და სხვ. ურთიერთდამოკიდებულ ფაქტორებს, რომელსაც ძალუძს გავლენა იქონიოს ქვეყნის სტრატეგიულ პოტენციალზე. ის XX საუკუნის დასასრულს წარმოიშვა როგორც გეოპოლიტიკის ახალი მიმდინარეობა – გეოგრაფიის, ისტორიისა და ეკონომიკის სინთეზის შედეგად [10, გვ.86].

წარმოდგენილი სტატიის მიზანია გააზრებულ იქნეს საქართველოს გეოეკონომიკური პოტენციალი სატრანზიტო მიმართულებით, ვინაიდან, საქართველოს სამხრეთ კავკასიის რეგიონში ზღვისპირა და ცენტრალური მდებარეობა (სატრანსპორტო გზაჯვარედინი ჩრდილოეთის, სამხრეთის, დასავლეთისა და აღმოსავლეთის ქვეყნებისათვის) შეიძლება გამოყენებულ იქნეს ქვეყნის სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების მნიშვნელოვან საშუალებად.

კავკასიის რეგიონი უძველესი დროიდან წარმოადგენდა ინტერესის სფეროს მისი უნიკალური მდებარეობის, ენობრივი თუ ეთნიკური მრავალფეროვნების და სხვა მიზეზთა გამო. ის დღესაც არ კარგავს აქტუალურობას აღმოსავლეთისა და დასავლეთის ძირითადი მაკავშირებელი როლის შესრულებაში. აღსანიშნავია, რომ XX საუკუნის ბოლოდან, საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ განხორციელებული გეოეკონომიკური ცვლილებებით, ამ რეგიონის სახელმწიფოებმა და მათ შორის საქართველომ, შეიძინა ახალი ფუნქცია საერთაშორისო ტრანზიტის მიმართულებით.

კავკასიის რეგიონში საქართველოს გააჩნია უნიკალური ეკონომიკურ-გეოგრაფიული მდებარეობა, რაც მიმდინარე გლობალური პროცესების – საგარეო ეკონომიკური კავშირების გაფართოების ფონზე მნიშვნელოვან ფაქტორს წარმოადგენს დასავლეთისა და აღმოსავლეთის ქვეყნებს შორის სავაჭრო ურთიერთობების განვითარების მიმართულებით, ვინაიდან, როგორც ცნობილია, დასავლეთის სახელმწიფოთა სამომხმარებლო ბაზარი და ბუნებრივი რესურსებით გამდიდრებული აღმოსავლეთის სახელმწიფოთა არსებობა ურთიერთშემავსებელი, ორივე მხარისათვის საჭირო და მნიშვნელოვანი ფაქტორია [6].

თანამედროვე ეპოქაში ყველა ქვეყანა ცდილობს საკუთარი შესაძლებლობების რეალიზებასა და გლობალურ სამყაროში საკუთარი ადგილის დამკვიდრებას. აღნიშნული კი შეუძლებელია საერთაშორისო ბაზრების ათვისების, ვაჭრობის, ეკონომიკური კავშირების გაღრმავების გარეშე. როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, სტატიის ძირითად მიზანს წარმოადგენს სწორედ საქართველოს გეოეკონომიკური პოტენციალის განხილვა საერთაშორისო ტრანზიტის ჩრილობით. ეს ფაქტორი ქვეყნისათვის შეიძლება იყოს როგორც ეკონომიკური, ასევე სოციალური კეთილდღეობის მომტანი, ვინაიდან საქართველოს ხელსაყრელი გეოგრაფიული მდებარეობა კავკასიის რეგიონში წარმოადგენს დასავლეთსა და აღმოსავლეთს შორის სატრანსპორტო დერეფნის არსებობის რეალურ ფაქტორს. ამდენად, მნიშვნელოვანია განხილულ იქნეს საქართველოს სატრანსპორტო

მიმართულებით არსებული ზოგიერთი ასპექტი, რაც თავის მხრივ გავლენას ახდენს ქვეყნის საერთაშორისო სატრანზიტო როლის შესრულებაში.

ამ მიმართულებით მნიშვნელოვანია საქონლის ტრანზიტის, როგორც ერთ-ერთი საბაჟო რეჟიმის განხილვა, რომლის ფარგლებშიც საქართველოს ტერიტორიის გავლით გადაადგილდება უცხოური საქონელი საბაჟო გადასახადების გადახდის გარეშე [2, გვ.4].

საქართველოს სატრანზიტო მარშრუტებიდან ძირითადია შემდეგი საავტომობილო და სარკინიგზო მიმართულებები [2, გვ.26]

- ფოთი – წითელი ხიდი (საავტომობილო) სატრანზიტო მარშრუტის მანძილი – 401კმ.
- სარფი – წითელი ხიდი (საავტომობილო) სატრანზიტო მარშრუტის მანძილი – 463კმ.
- ვალე – წითელი ხიდი (საავტომობილო) სატრანზიტო მარშრუტის მანძილი – 283კმ.
- ბათუმი – სადახლო (საავტომობილო) სატრანზიტო მარშრუტის მანძილი – 469კმ.
- ყაზბეგი – სადახლო (საავტომობილო) სატრანზიტო მარშრუტის მანძილი – 245კმ.
- ბათუმი – მარნეული/გარდაბანი (სარკინიგზო) სატრანზიტო მარშრუტის მანძილი – 396კმ.
- ფოთი – მარნეული/სადახლო (სარკინიგზო) სატრანზიტო მარშრუტის მანძილი – 396კმ.

საქართველოს სატრანზიტო სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ზოგად სურათი კი ასეთია:

- რკინიგზა – საქართველოს რკინიგზის შემოსავლის ნახევარზე მეტი მოდის ნავთობისა და ნავთობ-პროდუქტების ტრანსპორტირებაზე (თურქმენეთიდან, ყაზახეთიდან, აზერბაიჯანიდან) ბათუმისა და ფოთის პორტებში. საქართველოს რკინიგზის მთავარი ხაზის საექსპლუატაციო სიგრძე 1329 კმ-ია, ის მოიცავს 1422 ხიდს, 32 გვირაბს, 22 სამგზავრო ფუნქციის მატარებელ სადგურს და 114 სატვირთო სადგურს.
- საავტომობილო გზები – საქართველოს საავტომობილო გზების ქსელი შედგება 1474 კმ საერთაშორისო მნიშვნელობის გზის, 3392კმ ეროვნული მნიშვნელობის და 15429კმ ადგილობრივი გზისაგან.

მნიშვნელოვანია ასევე საზღვაო და საჰაერო სატრანსპორტო მარშრუტები.

- პორტები – საქართველოს შავი ზღვის სანაპიროზე სამი მთავარი პორტია – ბათუმი, ფოთი და სოხუმი. ბათუმისა და ფოთის (ფოთის პორტის წილი საკონტეინერო ბაზარზე დაახლოებით 83%-ია, რაც ნიშნავს რომ ძირითადად ერთი პორტი ფუნქციონირებს ამ მიმართულებით) ესენი ძირითადი პორტებია, საიდანაც გადაიზიდება ნავთობი და ნავთობპროდუქტები, მათზე მოდის ასევე ძირითადი სასაქონლო ბრუნვა, განსაკუთრებით აზერბაიჯანისა და სომხეთისათვის. ამ პორტების გარდა, ფოთთან ახლოს აშენდა სუფსის ნავთობ-ტერმინალი, რომელსაც ნავთობი ბაქო-სუფსის ნავთობსადენით მიეწოდება. 2008 წელს ამოქმედდა ყუ-ლევის ნავთობ-ტერმინალი, რომლის საცავეების პარკის საერთო მოცულობა შეადგენს 320 ათას მ3-ს., ტერმინალს წელიწადში 10 მლნ ტონა ნავთობპროდუქტის გადატვირთვის შესაძლებლობა აქვს.

მნიშვნელოვანია ანაკლიის ღრმანყოფანი პორტის მშენებლობა (სიღრმე 20.5 მეტრი იქნება (ბათუმის 14 მეტრია, ფოთის – 8.5 მეტრი)). მისი დასრულება 2020 წელს იგეგმება და ის საშუალებას იძლევა საქართველომ მიიღოს დიდი მოცულობის გემები. მოსალოდნელია, რომ ახალი პორტი სამხრეთ კავკასიაში ერთ-ერთი ძირითადი ლოგისტიკური ცენტრი გახდება. პორტის პოტენციურმა მოცულობამ წელიწადში 100 მლნ ტონას უნდა მიაღწიოს [3].

- საჰაერო ტრანსპორტი – ქვეყანაში მოქმედებს 3 საერთაშორისო (თბილისი, ბათუმი, ქუთაისი) და 3 ადგილობრივი (მესტია, ნატახტარი, თელავი) სააეროპორტო ქსელი [4, გვ.3].

როგორც უკვე აღვნიშნეთ, სწორედ საქართველოს ხელსაყრელი გეოგრაფიული მდებარეობა განაპირობებს საერთაშორისო ტვირთების გატარებისა და გადამუშავების შესაძლებლობას, რაც ქმნის რეალურ შანსს ვაჭრობის, წარმოების განვითარების, ქვეყნის შემოსავლების გაზრდის, მეტი სამუშაო ადგილის შექმნის მიმართულებით. ამ კუთხით მნიშვნელოვანია განვიხილოთ ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის პრეზიდენტის სი ძინფინის მიერ 2013 წელს წამოყენებული გეოეკოპოლიტიკური პროექტი „ერთი სარტყელი, ერთი გზა“, რომლის ამოქმედებით (მხოლოდ ჩინეთი-საქართველოს მიმართულებით) საქართველოს შესაძლებლობა ექნება დამატებითი შემოსავლის სახით 120 მლნ დოლარი მიიღოს [5]. „ამ მიმართულებით განსახორციელებელი საერთაშორისო თანამშრომლობის პროექტების უმეტესი ნაწილი ითვალისწინებს ჩინეთისათვის ჩინური პროდუქციის გატანას მისთვის მიმზიდველ ბაზრებზე და უკუმიმართულებით ნედლეულისა და ენერგიაშემცველების ტრანსპორტირებას. ეს არის სატრანსპორტო და ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურის განვითარების პროექტები – რკინიგზისა და საავტომობილო გზების, პორტების, საქონლის გადატვირთვისა და შენახვის ბაზების, მილსადენების მშენებლობა და მოდერნიზაციის [6]. მნიშვნელოვანია, რომ ეს პროექტი ჩინეთს აკავშირებს ევროპის, ცენტრალური აზიის, ახლო აღმოსავლეთის, ლათინური ამერიკის, აფრიკისა და ოკეანეთის ქვეყნებთან. ამის შედეგად, ჩინეთის გავლენის სფეროში ერთვება 4.4 მლრდი ადამიანი, რაც წარმოადგენს მსოფლიოს მოსახლეობის ნახევარზე მეტს [6]. საქართველოს ამით ეძლევა რეალური შანსი, რომ ახალი კავშირი დაამყაროს ევროპასთან, ახლო

აღმოსავლეთთან და შედეგადად განვითარდეს ეკონომიკა, ვაჭრობა, გაუმჯობესდეს ქვეყნის საინვესტიციო გარემო [6].

რკინიგზის მიმართულებით მნიშვნელოვანია 2015 წლის 13 დეკემბერს საექსპლუატაციოდ შესული „აბრეშუმის რკინიგზა“, რომელიც ჩინეთიდან ყაზახეთის, აზერბაიჯანის, საქართველოსა და თურქეთის გავლით ევროპის კონტინენტზე სატვირთო გადაზიდვებს ემსახურება. მნიშვნელოვანია იმის აღნიშვნა, რომ პროექტის ფარგლებში ჩინეთის უკიდურესი აღმოსავლეთ ნაწილიდან – პორტ ლინუნგანიდან წამოსული ტვირთი სტამბოლში 14-15 დღეში ჩადის, რაც დღეს არსებული საზღვაო მარშრუტის ტვირთების გადატანის ხანგრძლივობა 40-45 დღე) საუკეთესო ალტერნატივაა [7].

სატრანზიტო მომსახურების ეკონომიკურ მნიშვნელობაზე მეტყველებს ასევე ქვეყნის საექსპორტო ბაზრის სიმცირე. როგორც კვლევებით დადგინდა, TRACECA-ს პროექტი უზრუნველყოფს ქვეყნის საბიუჯეტო შემოსავლების სტაბილურ ზრდას. „ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენის ამოქმედებით საქართველო მარტო სატრანზიტო მომსახურების ხარჯზე წელიწადში საშუალოდ 62,5 მლნ აშშ დოლარს მიიღებს. გარდა ამისა, ინფრასტრუქტურის მშენებლობისათვის განკუთვნილი ტვირთების შემოტანით მნიშვნელოვან დამატებით შემოსავალს იღებს, რაც სარკინიგზო, საავტომობილო, საზღვაო და საავიაციო მომსახურებით იქნება უზრუნველყოფილი. გარდა ამისა, ბაქო-თბილისი-ერზრუმის მილსადენით გაზის ტრანზიტი საქართველოს ბიუჯეტს 175 მლნ. აშშ დოლარით გაზრდის წელიწადში“ [8]. უნდა აღვნიშნოთ, რომ სატრანზიტო კავშირების გაფართოებასთან ერთად მნიშვნელოვნად განვითარდება ტურისტული ინდუსტრია, რაც ქვეყნისათვის დამატებითი შემოსავლების მიღების ერთ-ერთი კარგი საშუალებაა.

საქართველოს გეოეკონომიკური პოტენციალის (ტრანზიტის მიმართულებით) კონტექსტით მნიშვნელოვანია, ასევე, ყურადღება გავამახვილოთ საქართველოსა და ევროკავშირის შორის 2014 წლის 14 ივნისს ხელმოწერილი ასოცირების ხელშეკრულების გავლენაზე, რომელსაც საქართველოს ტრანზიტის განვითარებაში დიდ როლს თამაშობს შემდეგი მიმართულებით: „ევროკავშირის ენერგეტიკის თანამშრომლობის“ ნევრობა და ევროკავშირის ენერგეტიკულ რეგულაციებთან მიხედვით გადამწყვეტია საქართველოს ევროკავშირის ენერგეტიკულ ბაზარზე ინტეგრაციისათვის; ევროკავშირის დედაქალაქებში პირდაპირი ფრენების გააქტიურება, თურქეთის გავლით სარკინიგზო კავშირის გახსნა, საზღვაო სატრანსპორტო კავშირების შემდგომი გაუმჯობესება სხვა შავი ზღვის ქვეყნებთან და საქართველოს მასშტაბით ჩქაროსნული ავტომანქანების მშენებლობა ასევე მნიშვნელოვანია ევროპასთან კავშირის გასაუმჯობესებლად [12, გვ.123]. ყოველივე ამის პარალელურად, ასოცირების ხელშეკრულების განხორციელება ასტიმულირებს ევროკავშირთან სავაჭრო და ეკონომიკურ ურთიერთობებს და ქმნის პირობებს, რომ ქართული კომპანიები მონაწილეობდნენ ევროკავშირის შიდა ბაზარზე [12, გვ.124].

სოციალურ-ეკონომიკური ასპექტების პარალელურად, მნიშვნელოვანია განხილულ იქნეს გარემოს დაცვითი ასპექტი. აღსანიშნავია, რომ ქვეყნის სატრანზიტო ფუნქციისა და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარება აუცილებლად მოითხოვს, რომ გარემოსდაცვითი სტანდარტები იყოს შესაბამისი. აღმოსავლეთ-დასავლეთის ენერგეტიკული დერეფნის ფუნქციონირების და განვითარების პროცესში, (TRACECA-ს დერეფნისაგან განსხვავებით) უკეთ ხდება გარემოს დაცვითი სტანდარტების გათვალისწინება. ამის ახსნა შემდეგი ფაქტორებით შეიძლება: ბაქო-სუფსისა და ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მილსადენები ისევე, როგორც სამხრეთ-კავკასიური გაზსადენი, პრაქტიკულად ახალი, თანამედროვე სტანდარტების შესაბამისი ინფრასტრუქტურით აშენდა, უფრო მეტიც, საინვესტიციო ხარჯებში თავიდანვე იქნა გათვალისწინებული გარემოსდაცვითი ნორმები და ბოლოს, მნიშვნელოვანია, რომ მართვის თანამედროვე ავტომატიზებულ სისტემის საშუალებით გარემოზე ზემოქმედების მოხდენის საფრთხე მინიმუმამდეა დაყვანილი [8].

ყოველივე ზემოთ აღნიშნულის გათვალისწინებით, საქართველოს გააჩნია მნიშვნელოვანი საერთაშორისო მნიშვნელობის სატრანსპორტო შესაძლებლობები, თუმცა, არ ხდება მისი სათანადოდ გამოყენება. მსოფლიო ბანკის მიერ შემუშავებული ლოგისტიკის ეფექტიანობის ინდექსის მიხედვით, 2018 წელს საქართველო 160 ქვეყნიდან 119-ე ადგილზეა. მართალია, მისი მდგომარეობა 2016 წელთან შედარებით 6 პოზიციით გაუმჯობესდა, მაგრამ 2014 წელთან შედარებით ის – 3 პოზიციით, ხოლო 2012 წელთან შედარებით – 57 პოზიციით გაუარესდა [13]. ამასთან ერთად აღსანიშნავია, რომ „ბოლო წლებში საქართველოს გავლით ტრანზიტული ტვირთების გადაზიდვა მნიშვნელოვნად შემცირდა (50%-მდე ან მეტით), ნავთობტერმინალები იყენებენ მათი გამტარუნარიანობის თითქმის მეხუთედს, საქართველოს პორტებში, სატვირთო გადაზიდვის შემცირების ფონზე, გემთშემოსვლის რაოდენობა მცირდება, ბათუმისა და ყულევის ტერმინალები გამტარუნარიანობის სიმძლავრის 18-25% იყენებს, სავაჭრო კომპანიები (ტრეიდერები) და ძირითადი მომწოდებლები პოულობენ ალტერნატიულ მარშრუტებს, რომლებიც უფრო იაფი, უსაფრთხო და სწრაფია“ [9]. ამდენად, არსებობს რეალური საფრთხე, რომ საქართველომ დაკარგოს მისი სატრანზიტო ფუნქცია რაც თავის მხრივ, განპირობებულია სხვადასხვა ფაქტორით, როგორიცაა:

ცალმხრივი სატარიფო შეღავათები (რიგ შემთხვევებში დასავლეთიდან აღმოსავლეთით ტვირთების გატარების ღირებულება 2-3 ჯერ აღემატება იმავე ტვირთების გადაზიდვის ღირებულებას აღმოსავლეთიდან დასავლეთის მიმართულებით, რაც ართულებს ე.წ. რევერსული ტვირთების გადაზიდვას და ინვევს), დასახვენი საგადასახადო კოდექსი (კომპანიებს, რომლებსაც არ გააჩნიათ სპეციალური დაბეგვრის გადასახადი, იბეგრებიან უფრო მაღალი მარჟით, ვიდრე სხვა, რეზიდენტი ქვეყნების წარმომადგენელი ფირმები), მოუნესრიგებელი შიდა სატრანსპორტო ტარიფები და ინფრასტრუქტურა (მოძველებული სარგინიგზო მაგისტრალი, მაგისტრალზე გამჭოლი ელექტრომომარაგების არასისტემური მიწოდება, სანავთობე რეზერვუარების ნაკლებობა, არსებულის გაუმართაობა და სხვა) [14, გვ.22]. ბუნებრივია, ამ ფაქტორების გავლენით ხდება ალტერნატიული, ზემოთ აღნიშნული უფრო მოწესრიგებული გზების ძიება, რაც ინვევს ქვეყნის სატრანზიტო დერეფნის ფუნქციის შესუსტებას. ყოველივე ამის მოგვარება შეუძლებელია საკითხის ღრმა და საფუძვლიანი შესწავლის და ამის შედეგად, არსებული მდგომარეობის გამოსასწორებლად საჭირო ღონისძიებების დაგეგმვისა და გატარების გარეშე.

ამრიგად, გეოეკონომიკური პოტენციალის გათვალისწინებით აშკარაა, რომ საქართველოს მნიშვნელოვანი საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნის ფუნქცია გააჩნია, როგორც დასავლეთის, ასევე აღმოსავლეთის ქვეყნებისათვის. ეს ფაქტორი კი, თავის მხრივ, უნდა უზრუნველყოფდეს ქვეყნის სოციალურ-ეკონომიკურ განვითარებას, თუმცა, არსებული პრობლემების გათვალისწინებით ამ პოტენციალის სრული გამოყენება არ ხდება, ამიტომ, მნიშვნელოვანია ამ მიმართულებით მოხდეს სწორი სტრატეგიული სატრანსპორტო პოლიტიკის შემუშავება (ზემოთ აღნიშნული პრობლემების გათვალისწინებით) და მისი შესაბამისად განხორციელება.

ლიტერატურა

1. ბაბუციძე მ., ფხაკაძე გ., საქართველოს სატრანზიტო ფუნქცია, 2015 <http://intermedia.ge/სტატია/58734> (ხელმისაწვდომობა გადამოწმებულია 14.09.2019).
2. საქართველოს ახალგაზრდა ეკონომისტთა ასოციაცია, ტრანზიტი საქართველოს გავლით (გზამკვლევი), 2006, 52.
3. სტამბოლის სრუტის ახალი მარგალიტი იავუზ სულთან სელიმის სახელობის ხიდი <http://www.trt.net.tr/-georgian/t-urk-et-i/2016/08/26/stambolis-srutis-axali-margaliti-iavuz-sult-an-selimis-saxelobis-xidi-560016> (ხელმისაწვდომობა გადამოწმებულია 14.09.2019).
4. მწვანე ალტერნატივა, საქართველოს სატრანზიტო სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა და მისი განვითარების გარემოსდაცვითი და სოციალური ასპექტები, თბილისი, 2007, 20.
5. მაისაია ვ., "აბრეშუმის გზის" გეოპოლიტიკური განვითარების ისტორიული და თანამედროვე ასპექტები: ხედვა საქართველოდან, 2017 <https://www.kvirispalitra.ge/vakhtang-maisaias-blogi/38143-qabreshumis-gzisq-geopolitikuri-ganvitharebis-istoriuli-da-thanamedrove-aspektebi-khedva-saqarthvelodan.html> (ხელმისაწვდომობა გადამოწმებულია 14.09.2019).
6. ყირანაშვილი ლ., საქართველოს სატრანზიტო ფუნქცია ჩინეთის სარტყლისა და გზის ინიციატივის ჩარჩოში, – (ხელმისაწვდომობა გადამოწმებულია 14.09.2019). <http://eprints.tsu.ge/1255/1/Georgia%E2%80%99s%20transit%20function%20in%20the%20framework%20of%20China%E2%80%99s%20belt%20and%20road%20initiative.pdf>
7. საქართველოს საგარეო საქმეთა სამინისტრო, „აბრეშუმის რკინიგზა“ – მარშრუტი, რომელიც კიდევ ერთხელ ხაზს უსვამს საქართველოს საერთაშორისო სატრანზიტო მნიშვნელობას – <http://mfa.gov.ge/News> (ხელმისაწვდომობა გადამოწმებულია 14.09.2019).
8. ტივაძე ა., საქართველოს სატრანზიტო ფუნქცია, 2014 (ხელმისაწვდომობა გადამოწმებულია 14.09.2019). <http://education.ge/index.php?do=definition/view&id=2075>
9. მესხია ი., და სხვ., ბიზნესის ტექნოლოგიური გარემო საქართველოში და ექსპორტის კონკურენტუნარიანობა, თსუ გამომცემლობა, თბილისი, 2016, 210.
10. გორგილაძე ი., გეოპოლიტიკის საფუძვლები, თბილისი, 2009, 134
11. ზაქარაძე ე. კავკასიის რეგიონის ფუნქცია და აბრეშუმის გზის როლი საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკურ განვითარებაში, საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი, თბილისი, 2018.
12. Kakachia K., Meister S., Fricke B., GEOPOLITICS AND SECURITY A NEW STRATEGY FOR THE SOUTH CAUCASUS, 2018, 305.
13. International LPI. Global Rankings https://lpi.worldbank.org/international/global/2018_ (ხელმისაწვდომობა გადამოწმებულია 14.09.2019).

SOME ASPECTS OF GEORGIA'S GEOECONOMIC POTENTIAL - THE FUNCTION OF TRANSIT

Guchua Ana

*Master of Business Administration,
PhD Student at Kutaisi University*

Sharashidze Khvicha

PhD Student at Kutaisi University

Summary

The function of Georgia as a connecting means between East and West is important for modern conditions and its development, in terms of transit, is still relevant to the country's strategic development plan. Consideration of the country's favorable geographical location, in terms of international transit, allows us to conclude that this factor could become a real means for improving socio-economic condition of the country.

The article discusses some aspects of Georgia's geoeconomic potential – function of transit, its importance, realities, problems and expected "benefits" in this regard.

Keywords: *Geoeconomic, transport environment, international transit, problems, perspectives.*