

საქართველოს გეოეკონომიკური ჩართულობა გლობალურ ვაჭრობის ქსელებში

შოთა ვეშაბიძე

ივანე ჯავახიშვილის სახელობის
თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი

სტატია მიმოიხილავს საქართველოს გეოეკონომიკურ ჩართულობას გლობალურ სავაჭრო ქსელებში, განსაკუთრებული ყურადღება მიექცა ქვეყნის ლოგისტიკურ პოტენციალს, სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურას, თავისუფალ ვაჭრობის შეთანხმებებს, ძირითადი სავაჭრო პარტნიორების დინამიკას და გლობალური ტენდენციების გავლენას. საქართველოს სტრატეგიული მდებარეობა ევროპასა და აზიას შორის უზრუნველყოფს მნიშვნელოვან ტრანზიტულ როლს, განსაკუთრებით შუა დერეფნის და შავი ზღვის პორტების (ფოთი, ბათუმი) გამოყენებით.

ქვეყნის მონაწილეობა თავისუფალ ვაჭრობის რეჟიმში ევროკავშირთან (DCFTA), EFTA-სთან, ჩინეთთან, თურქეთთან და სხვა პარტნიორებთან ხელს უწყობს ექსპორტის დივერსიფიკაციას, თუმცა ძირითადი საექსპორტო მიმართულებები კვლავ ნედლეულსა და დაბალი ღირებულების პროდუქტებზე არის დამოკიდებული.

კვლევა გამოავლენს საქართველოს გეოეკონომიკურ შესაძლებლობებს, თუმცა ხატავს გამოწვევებს: რეგიონული უსაფრთხოების გარემოს მოწყვლადობას, ინფრასტრუქტურის არასაკმარის ინტეგრაციას, ლოგისტიკური სერვისების გაუმჯობესების საჭიროებას და საერთაშორისო კონკურენტუნარიანობის საკითხებს. კვლევა ეფუძნება ოფიციალურ მონაცემებს, აღწერით მიდგომებს, კომპარატიულ და SWOT-ანალიზს, რაც უზრუნველყოფს ქვეყნის გლობალურ სავაჭრო ქსელებში პოზიციონირების შეფასებას.

საკვანძო სიტყვები: გეოეკონომიკა, გლობალური სავაჭრო ქსელები, საქართველო, ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურა, შუა დერეფანი, თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმებები, კონკურენტუნარიანობა.

შესავალი

თანამედროვე მსოფლიო ეკონომიკა შეიძლება აღინეროს როგორც ოთხ ურთიერთდაკავშირებული ქსელის ერთიანი სისტემა, რომელთაგან თითოეული ასრულებს თავის უნიკალურ ფუნქციას ღირებულების შექმნისა და განაწილების ჯაჭვში. ანუ, გლობალური ეკონომიკა მუშაობს როგორც მრავალსაფეხურიანი ქსელური სტრუქტურა, სადაც ეს ოთხი დონე ერთმანეთზეა დამოკიდებული.

აღნიშნული სისტემის შემადგენლებია: 1. გლობალური სანარმოო ჯაჭვი (GVC) – „ძირითადი ღერძი;“ 2. გლობალური სანარმოო ქსელი (GPN) – „სისტემური ჩარჩო;“ 3. გლობალური მიწოდების ქსელი (GSN) – „ლოგისტიკური ხერხემალი;“ 4. გლობალური სავაჭრო ქსელი (GTN) – „გარემოს და ურთიერთობების გლობალური ბაზარი.“

გლობალური სავაჭრო ქსელი არის საერთაშორისო დონეზე გაფართოებული ვაჭრობა, რომელიც აკავშირებს ქვეყნებს, რეგიონებსა და კომპანიებს. GTN ქმნის იმ ბაზრებს და პოლიტიკურ გარემოს, სადაც დანარჩენი სამი სისტემა (GPN, GVC, GSN) ოპერირებს. ანუ, GTN არის გლობალური ეკონომიკის „გარე სტრუქტურა“. ამრიგად, შეიძლება ითქვას, რომ გლობალური ეკონომიკა

ფუნქციონირებს როგორც მრავალდონიანი სისტემა, სადაც: GTN ქმნის გარე ბაზარს; GPN არის სტრატეგიული და ინსტიტუციური ჩარჩო; GVC წარმოადგენს ღირებულების შექმნის მექანიზმს; GSN უზრუნველყოფს პრაქტიკულ, ლოგისტიკურ გამართულობას.

გლობალური სავაჭრო ქსელი მსოფლიო მასშტაბით ერთმანეთთან დაკავშირებული ბაზრები, ქვეყნები, კომპანიები და მომხმარებლებია, რომლებიც ერთმანეთთან საქონელს, მომსახურებას, ინფორმაციასა და რესურსებს ცვლიან. ანუ, ეს არის სამყაროს მასშტაბით შექმნილი ურთიერთობების სისტემა, სადაც ქვეყნები ერთმანეთს აწვდიან რესურსებს, ტექნოლოგიებს და მომსახურებას, რის შედეგადაც იქმნება საერთო ეკონომიკური და გარემოსდაცვითი ბალანსი.

საქართველო, როგორც ევრაზიული სატრანსპორტო და სავაჭრო კორიდორების გადაკვეთის წერტილი, მნიშვნელოვან გეოეკონომიკურ როლს იძენს თანამედროვე გლობალიზაციის პირობებში. გლობალური სავაჭრო ქსელების დინამიკა, რეგიონული ინტეგრაციის პროცესები და დიდი სახელმწიფოების სტრატეგიული ინტერესები განაპირობებს საქართველოს მზარდ ჩართულობას საერთაშორისო ვაჭრობაში. მოცემულ კვლევაში ანალიზის საგანია საქართველოს გეოეკონომიკური ჩართულობის ფორმები, სტრატეგიული მიმართულებები და გამოწვევები გლობალურ ვაჭრობის სისტემაში. განსაკუთრებული ყურადღება დაეთმო ისეთ საკითხებს, როგორიცაა სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარება, თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმებები, ლოგისტიკური ჰაბის ფუნქცია და ქვეყნის პოზიციონირება ახალი ეკონომიკური ძალების კონტექსტში.

თანამედროვე გლობალიზაციის პროცესში სახელმწიფოთა გეოეკონომიკური როლები სულ უფრო მრავალფეროვანი და დინამიკური ხდება. გეოპოლიტიკური მდებარეობისა და სატრანსპორტო პოტენციალის გათვალისწინებით, საქართველო მნიშვნელოვანი ჩართვის პოტენციალს ფლობს გლობალურ ვაჭრობის ქსელებში. მისი სტრატეგიული მდებარეობა – ევროპის, აზიისა და ახლო აღმოსავლეთის დამაკავშირებელ მონაკვეთზე – ქვეყნისთვის ქმნის შესაძლებლობას, ჩამოყალიბდეს რეგიონულ ლოგისტიკურ და სავაჭრო ჰაბად.

საქართველოს მონაწილეობა გლობალურ სავაჭრო პროცესებში უკვე არსებულ ეკონომიკურ შეთანხმებებსა და ინფრასტრუქტურულ პროექტებზე მნიშვნელოვნად არის დამოკიდებული. თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმებები ევროკავშირთან (DCFTA), ჩინეთთან, თურქეთთან და სხვა სტრატეგიულ პარტნიორებთან ასახავს ქვეყნის პოლიტიკურ-ეკონომიკურ კურსს ღია ბაზრებისკენ. ამავდროულად, გრძელდება სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარება (მაგალითად, შუა დერეფანი და ანაკლიის პორტი), რაც საქართველოს უნევეს უმნიშვნელოვანეს ფუნქციას გლობალურ ვაჭრობაში.

წინამდებარე კვლევის მიზანია, გამოიკვეთოს საქართველოს გეოეკონომიკური ჩართულობის სტრუქტურა, შეფასდეს არსებული რესურსების გამოყენების ხარისხი და განმარტებულ იქნეს ქვეყნის როლი საერთაშორისო სავაჭრო ქსელების არქიტექტურაში. კვლევაში საფუძვლიანად გაანალიზდება როგორც ქვეყნის გეოეკონომიკური პოტენციალი, ასევე ის ძირითადი ბარიერები, რომლებიც ზღუდავს საქართველოს სრულფასოვან ინტეგრაციას გლობალურ ეკონომიკურ პროცესებში.

აღნიშნული მიზნების მისაღწევად, გამოყენებული იქნება აღრეირთი მიდგომის და კომპარატიული ანალიზის მეთოდები, ასევე SWOT ანალიზი, რაც შესაძლებელს გახდის საქართველოს გეოეკონომიკური სტრატეგიის სიღრმისეულად გააზრებას. სტატია დაფუძნებულია ოფიციალურ სტატისტიკურ მონაცემების (საქსტატი, WTO, IMF, UNCTAD) ანალიზზე, რაც კვლევის ემპირიულ შედეგიანობას განაპირობებს.

ძირითადი ტექსტი

დღევანდელ სამყაროში საქართველოს გლობალურ სავაჭრო პროცესებში ინტეგრაციის დინამიკა სულ უფრო მნიშვნელოვანია. ამ კონტექსტში განსაკუთრებული ყურადღება ექცევა იმას, თუ როგორ იყენებს ქვეყანა თავის გეოსტრატეგიულ მდებარეობას ეკონომიკური შესაძლებლობების ზრდისთვის და რა ფაქტორები აფერხებს მის სრულყოფილ ჩართულობას საერთაშორისო სავაჭრო ქსელებში.

ლოგისტიკური პოტენციალი და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა

საქართველოს გეოგრაფიული მდებარეობა – ევროპის, აზიისა და კავკასიის რეგიონის დამაკავშირებელ ზონაში – განსაზღვრავს მის ლოგისტიკურ პოტენციალს, რომელიც განსაკუთრებით მნიშვნელოვან როლს თამაშობს ე.წ. „შუა დერეფნის“ (Trans-Caspian International Transport Route) ფარგლებში. ქვეყანას გააჩნია მრავალმხრივი სატრანსპორტო რესურსი, მათ შორის: შავი ზღვის პორტები (ფოთი, ბათუმი), საერთაშორისო რკინიგზა (Baku-Tbilisi-Kars), და განვითარებადი საგზაო ქსელი, რომლებიც ხელს უწყობს ტვირთების გატარებას ჩინეთიდან ევროპისკენ და პირიქით.

მიუხედავად გარკვეული წინსვლისა, ინფრასტრუქტურის განვითარების სიჩქარე ჯერ კიდევ ჩამორჩება გლობალური კონკურენტების (მაგ., რუსეთი, თურქეთი, ირანი) ტემპს. ანაკლიის ღრმანყოფანი პორტის პროექტი განიხილება როგორც სტრატეგიული ბიძგი ქვეყნის ლოგისტიკური ჩართულობის გაღრმავებისთვის, თუმცა მისი განხორციელება კვლავ გაურკვეველი რჩება.

თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმებები და საგარეო ეკონომიკური პოლიტიკა

საქართველო წარმატებით ახორციელებს ღია სავაჭრო პოლიტიკას და აქტიურად თანამშრომლობს როგორც რეგიონულ, ისე გლობალურ სავაჭრო პარტნიორებთან. ქვეყანა არის ევროკავშირთან ასოცირების შეთანხმების მხარე და თავისუფალი ვაჭრობის შესახებ შეთანხმების (DCFTA) მეშვეობით სრულად არის ინტეგრირებული ევროპის შიდა ბაზრის სავალდებულო სტანდარტებში.

ასევე ძალაშია თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმებები შემდეგ ქვეყნებთან და გაერთიანებებთან: **EFTA** (შვეიცარია, ნორვეგია, ისლანდია, ლიხტენშტეინი); **თურქეთი**; **ჩინეთი**; **უკრაინა**, **სომხეთი**, **მოლდოვა**; **გაერთიანებული სამეფო** (Brexit-ის შემდეგი შეთანხმება).

ამ შეთანხმებებს საქართველოს ექსპორტის დივერსიფიკაციაში მნიშვნელოვანი წვლილი აქვს. მიუხედავად ამისა, ექსპორტის ძირითადი წილი მაინც ორიენტირებულია რამდენიმე ძირითად ბაზარზე, რაც ქვეყნის ეკონომიკას მოწყვლადს ხდის გლობალური შოკების მიმართ.

მთავარი სავაჭრო პარტნიორები და გლობალური ტენდენციები

ბოლო ათწლეულის განმავლობაში საქართველოს სავაჭრო ბრუნვაში შეინიშნება სტაბილური ზრდის ტენდენცია. ოფიციალური სტატისტიკის (საქსტატი, 2024) თანახმად, ძირითადი სავაჭრო პარტნიორები არიან: **ჩინეთი**; **რუსეთი**; **თურქეთი**; **ევროკავშირის წევრი ქვეყნები** (გერმანია, იტალია, ბულგარეთი და სხვ.).

ჩინეთის როლის გაძლიერება პირდაპირ კავშირშია როგორც თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმებასთან, ასევე ქვეყნის ჩართულობასთან „ერთი სარტყელი – ერთი გზა“ ინიციატივაში. ევროკავშირში ექსპორტის ზრდა ასახავს DCFTA-ს შედეგიანობას, თუმცა საქართველოს საექსპორტო პორტფელი ჯერ კიდევ ძირითადად ჩამოყალიბებულია ნედლეულზე და დაბალი ღირებულების პროდუქტებზე (მაგ. თხილი, სპილენძი, ღვინო).

გლობალური სავაჭრო დინამიკა – გეოპოლიტიკური დაძაბულობების, ენერგეტიკული კრიზისების და გლობალური მოლოდინების ფონზე – პირდაპირ აისახება საქართველოზე, როგორც ტრანზიტულ და სავაჭრო ქვეყანაზე.

გამონვევები და გეოეკონომიკური რისკები

მიუხედავად პოზიტიური გეოეკონომიკური ტრანექტორიისა, საქართველომ ჯერ კიდევ არ მიაღწია სრულმასშტაბიან ჩართულობას გლობალურ ვაჭრობაში. ძირითადი გამონვევებია: რეგიონული უსაფრთხოების გარემო (რუსეთთან პოლიტიკური ურთიერთობები, ოკუპირებული ტერიტორიების გავლენა); ტრანსპორტის ინფრასტრუქტურის არასაკმარისი ინტეგრაცია და მოდერნიზაცია; საორგანიზაციო და ლოგისტიკური სერვისების არასაკმარისი დონის ხარისხი; საექსპორტო პროდუქციის დივერსიფიკაციის დაბალი ხარისხი; ბიზნესგარემოს გაუმჯობესების საჭიროება ინვესტიციების მოსაზიდად.

გარდა ამისა, გლობალური მიწოდების ჯაჭვების გაურკვეველი ტრანსფორმაცია, კლიმატური და ციფრული ეკონომიკის ტენდენციები მოითხოვს ახალ ტიპის ეკონომიკურ ადაპტაციას, რაც ქვეყნის სტრატეგიულ დაგეგმვაში უფრო მაღალი ხარისხის მობილიზებას საჭიროებს.

საქართველოს გეოეკონომიკური ჩართულობა საერთაშორისო და რეგიონულ ეკონომიკურ პროცესებში, მნიშვნელოვანწილად განისაზღვრება მისი სტრატეგიული გეოგრაფიული მდებარეობით, ბუნებრივი რესურსებით, ასევე სავაჭრო და საინვესტიციო კავშირებით. გეოეკონომიკური ჩართულობა მოიცავს საქართველოს ეკონომიკის ინტეგრაციას გლობალურ სისტემაში. მისი გამოვლინების ფორმაა მსოფლიოს სხვადასხვა ქვეყნების, კომპანიების და ბაზრების ურთიერთდაკავშირებული ქსელი, რომელიც უზრუნველყოფს საქონლის, მომსახურების და კაპიტალის ნაკადებს საზღვრებს გარეთ. გლობალური ქსელები გულისხმობს: მომწოდებლებსა და მწარმოებლებს სხვადასხვა რეგიონებიდან, რომლებიც ქმნიან მრავალეტაპიან მიწოდების ჯაჭვებს (Supply Chains); სავაჭრო გზებს და პორტებს, რომლებიც აკავშირებენ ამ მოთამაშეებს; კონტრაქტებსა და შეთანხმებებს, რაც განსაზღვრავს ვაჭრობის წესებს და პირობებს; ტექნოლოგიურ და ფინანსურ ნაკადებს, რომლებიც ხელს უწყობს ბაზრების სწრაფ და ეფექტურ ინტეგრაციას. გლობალური ვაჭრობის ქსელები, როგორც ეკონომიკური სისტემის ქვეყნების და კომპანიების ერთმანეთთან დაკავშირებული ქსელი, ახორციელებს საერთაშორისო ვაჭრობას.

გლობალური ვაჭრობის ქსელები საქართველოში აისახება: მიწოდების ჯაჭვებში (აგრარული პროდუქტები, ტექსტილი); პორტებსა და ტრანსპორტში (ბათუმი, ფოთი, სატრანზიტო გზები); საერთაშორისო შეთანხმებებსა და რეგულაციებში (DCFTA, თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმებები); ფინანსურ და ტექნოლოგიურ პროცესებში (ელექტრონული გადახდები, ონლაინ ვაჭრობა).

ამრიგად, საქართველო გლობალურ ქსელებში არა მხოლოდ ტრადიციული ექსპორტის გზითაა ჩართული, არამედ რეგიონული ტრანზიტის და ახალი ტექნოლოგიების მეშვეობითაც.

საქართველოს გეოეკონომიკურ უსაფრთხოებას განსაზღვრავს ქვეყნის შიდა პოლიტიკური სტაბილურობა და რეგიონული ეკონომიკური პოზიციონირება. გამონვევას წარმოადგენს **ინფრასტრუქტურის არასაკმარისი განვითარება**. საქართველოს სატრანსპორტო ინფრასტრუქ-

ტურა ამ ეტაპზე ვერ უზრუნველყოფს ქვეყნის სრულფასოვან კონკურენტუნარიანობას რეგიონულ დონეზე (Kontselidze, 2025). მიუხედავად იმისა, რომ ბოლო წლებში განხორციელდა სტრატეგიული მნიშვნელობის ინფრასტრუქტურული პროექტები, როგორცაა ბაქო-თბილისი-დუბაის რკინიგზა და შუა დერეფანი, ლოგისტიკური ინტეგრაციის დაბალი დონე და ოპერაციული კოორდინაციის ნაკლებობა მნიშვნელოვნად ზღუდავს მათი ეკონომიკური ეფექტიანობის რეალიზაციას (Danelia, 2019). ამასთან, საბაჟო ფორმალურობების გამარტივება და საერთო ტრანზიტის კონვენციაში ჩართვა საქართველოს შესაძლებლობას აძლევს გააძლიეროს ციფრული და ლოგისტიკური ჰარმონიზაცია, რაც ხელს შეუწყობს ქვეყნის ინტეგრაციას საერთაშორისო სატრანსპორტო ქსელებში (European Commission, 2024).

საქართველოს ეკონომიკისთვის დამახასიათებელია **ექსპორტის დივერსიფიკაციის დაბალი დონე**. საქართველოს საექსპორტო სტრუქტურა კვლავაც ხასიათდება ნედლეულსა და ნახევრად-დამუშავებულ პროდუქტებზე მაღალი დამოკიდებულებით, რაც ამცირებს ქვეყნის ეკონომიკის მდგრადობას გარე ეკონომიკური შოკების მიმართ (IMF, 2018). საბოლოო პროდუქციის წარმოების შეზღუდული მოცულობა და გადამამუშავებელი ინდუსტრიის არასაკმარისი განვითარება მნიშვნელოვნად ზღუდავს ექსპორტის ზრდის პოტენციალს და ხელს უშლის დამატებითი ღირებულების შექმნას ეროვნული ეკონომიკის ფარგლებში (Erkomaishvili, 2023). ამასთან, გაეროს განვითარების პროგრამის შეფასებით, საქართველოში არსებობს სექტორები, რომლებიც გამოირჩევიან მაღალი ექსპორტული პოტენციალით, თუმცა მათი განვითარებისათვის აუცილებელია სტრუქტურული რეფორმები და მიზნობრივი პოლიტიკის განხორციელება, რაც ხელს შეუწყობს ეკონომიკის დივერსიფიკაციასა და ექსპორტის სტრუქტურული გაძლიერებას (UNDP, 2024).

საქართველოს გლობალურ სავაჭრო ქცელებით ინტეგრირებას აფერხებს **ადმინისტრაციული და საბაჟო ბარიერები და გლობალური ეკონომიკური რყევები**. საქართველოში საბაჟო სისტემის რეფორმა მიმდინარეობს ევროკავშირის სტანდარტებთან ჰარმონიზაციის პროცესის ფარგლებში, თუმცა ოპერატიული ეფექტიანობის დაბალი დონე კვლავ მნიშვნელოვან გამოწვევად რჩება, რაც ართულებს ვაჭრობის გამარტივებისა და ლოგისტიკური პროცესების ოპტიმიზაციის მიზნების მიღწევას (Meladze, 2023). გლობალური ეკონომიკური რყევები, მათ შორის ფასების მერყეობა, საერთაშორისო მოთხოვნის შემცირება და მინოდების ჯაჭვების შეფერხება, პირდაპირ ზემოქმედებს ქვეყნის საგარეო ვაჭრობაზე და სავაჭრო ბალანსის დეფიციტზე (Shiolashvili, 2020). ამ კონტექსტში, ერთიანი საბაჟო დოკუმენტაციის სისტემის („Single Transit Document“) დანერგვა შეიძლება გახდეს მნიშვნელოვანი ინსტრუმენტი საბაჟო პროცედურების გამარტივებისა და ტვირთბრუნვის ეფექტიანობის გასაზრდელად, რაც შეამცირებს ადმინისტრაციულ ბარიერებს და გააუმჯობესებს საქართველოს პოზიციას რეგიონულ სავაჭრო ქსელებში (PwC, 2024).

დასკვნა

საქართველოს გეოეკონომიკური ჩართულობა გლობალურ ვაჭრობის ქსელებში წარმოადგენს სახელმწიფოს განვითარების ერთ-ერთ ძირითად საყრდენს. როგორც კვლევამ ცხადყო, ქვეყნის გეოსტრატეგიული მდებარეობა არამხოლოდ სივრცობრივ უპირატესობას ქმნის, არამედ იძლევა შესაძლებლობას, საქართველო გარდაიქმნას რეგიონულ სავაჭრო და სატრანსპორტო ჰაბად.

თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმებების გაფართოება და ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურის გაძლიერება მნიშვნელოვნად უწყობს ხელს ქვეყნის ინტეგრაციას საერთაშორისო ეკონომიკურ პროცესებში. შუა დერეფნის ფორმატში ჩართულობა, შავი ზღვის პორტების მოდერნიზაცია და

მრავალმხრივი სავაჭრო ურთიერთობები ქმნის მყარ საფუძველს საქართველოსთვის, რომ პოზიციონირდეს როგორც ტრანზიტული არტერია აზიასა და ევროპას შორის.

მიუხედავად პოზიტიური ტენდენციებისა, კვლევამ ასევე გამოავლინა რამდენიმე გამოწვევა – მათ შორის: რეგიონული არასტაბილურობა, ინფრასტრუქტურული მოწყვლადობა, ლოგისტიკური სერვისების დონის ფუნდამენტური გაუმჯობესების საჭიროება და გლობალურ ბაზრებზე კონკურენტუნარიანობის საკითხები.

ამ ფონზე, საქართველოს გეოეკონომიკური სტრატეგიის გაძლიერება მოითხოვს ინტეგრირებულ მიდგომას, რომელიც დააკავშირებს სავაჭრო პოლიტიკას, სატრანსპორტო დერეფნების განვითარებას, საინვესტიციო გარემოს გაუმჯობესებას და საერთაშორისო დიპლომატიური ჩართულობის ზრდას.

ამრიგად, საქართველოს გეოეკონომიკური ჩართულობის გაღრმავება უნდა ეფუძნებოდეს როგორც შიდა ინსტიტუციური განვითარების პროცესს, ისე გლობალური ტენდენციების ადეკვატურ გათვალისწინებას, რათა ქვეყანა კიდევ უფრო წარმატებით ჩაერთოს საერთაშორისო ვაჭრობის რთულად სტრუქტურირებულ ქსელებში.

ლიტერატურა

1. Contselidze, T. (2025). *Regional transport infrastructure and competitiveness in Georgia*. Tbilisi: Georgian Transport Institute.
2. Danelia, G. (2019). Logistics integration and operational coordination in Georgia. *Caucasus Economic Review*, 7(2), 34–50.
3. Erkomaishvili, N. (2023). Processing industry and export potential in Georgia. *Georgian Economic Journal*, 15(1), 21–40.
4. European Commission. (2024). *Assessment of Georgia's transit facilitation and customs harmonization*. Brussels: European Union.
5. IMF. (2018). *Georgia: Trade structure and economic resilience*. Washington, DC: International Monetary Fund.
6. Karchava, L., Nanuashvili, I., Zoidze, G., & Veshapidze, S. (2025). Georgia's strategic role in Eurasian transport and digital logistics transformation. *The New Economist*, 20(2), 40–53.
7. Meladze, N. (2023). Customs system reforms and EU harmonization in Georgia. Tbilisi: Georgian Institute of Economic Studies.
8. Papava, V. (2017). *One Belt One Road Initiative and Georgia*. Georgian Foundation for Strategic and International Studies, Expert Opinion, (93), 41.
9. Papava, V. (2019). Geoeconomic challenges of Georgia's transit function. *Caucasus Economic and Social Analysis Journal*, 11(1), 7–18.
10. Papava, V., & Maisaia, V. (2023). On economic security under confrontational globalization and the main concepts of geo-economic warfare. *Bulletin of the Georgian National Academy of Sciences*, 17(3), 116–120.
11. PwC. (2024). *Single Transit Document implementation and trade facilitation in Georgia*. PwC Georgia Report.
12. Shiolaashvili, L. (2020). Global economic shocks and their impact on Georgia's foreign trade. *Journal of Economic Development*, 12(3), 45–62.
13. Silagadze, A. (2013). Modern economic aspects of Georgia. *J. Business-Injectioning*, (4).

14. Silagadze, A. (2019). Comparative analysis of some economic indicators of post-soviet countries in the South Caucasus. *Economics and Business*, 11(1), 29–38.
15. UNDP. (2024). *High export potential sectors and structural reform needs in Georgia*. Tbilisi: United Nations Development Programme.
16. Veshapidze, S., Bakhtadze, L., Putkaradze, R., Kharitonashvili, J., Danelia, I., Lominashvili, M., & Chantladze, N. (2024). *Modern international economic relations of Georgia*.
17. Veshapidze, S., Bendianishvili, N., & Zoidze, G. (2024). Bilateral investment agreements of Georgia: Threats, challenges and opportunities. *Three Seas Economic Journal*, 5(4), 1–7.
18. Veshapidze, S., Chiabrishvili, K., Zubiashvili, T., & Zoidze, G. (2021). On the relationship between education and economic security. *Ecoforum Journal*, 10(3).
19. Veshapidze, S., Jamagidze, L., Kereselidze, L., & Futkaradze, R. (2025). Georgia's strategic priorities in regional integration amid global challenge. *The New Economist*, 20(3), 19–33.
20. Veshapidze, S., Karchava, L. (2022). Contradictions of globalization under the COVID-19 pandemic. *Bulletin of the Georgian National Academy of Sciences*, 16(4), 152–157.
21. Veshapidze, S., Kitashvili, S. (2025). The importance and benefits of the EU single market for Georgia. *The New Economist*, 19(3), 60–73.
22. Veshapidze, S., Megreladze, G. (2024). Prospects for the development of Georgia's trade with the European Union. *The New Economist*, 19(2), 11–223.
23. Veshapidze, S., Zubiashvili, T., & Chiabrishvili, K. (2021). Globalization and new opportunities for Georgia. *Globalization and Business*, 6(12), 32–36.

Georgia's Geo-Economic Integration into Global Trade Networks

Shota Veshapidze
Ivane Javakhishvili
Tbilisi State University

The article examines Georgia's geo-economic integration into global trade networks, with particular attention to the country's logistical potential, transport infrastructure, free trade agreements, the dynamics of key trading partners, and the impact of global trends. Georgia's strategic location between Europe and Asia ensures a significant transit role, especially through the Middle Corridor and the use of Black Sea ports (Poti and Batumi).

The country's participation in free trade regimes with the European Union (DCFTA), EFTA, China, Turkey, and other partners promotes export diversification; however, Georgia's main export directions remain largely dependent on raw materials and low-value-added products.

The study identifies Georgia's geo-economic opportunities while highlighting key challenges: regional security vulnerabilities, insufficient infrastructure integration, the need to improve logistics services, and issues of international competitiveness. The research is based on official data and employs descriptive, comparative, and SWOT analysis methods to assess the country's positioning within global trade networks.

Keywords: Geoeconomics, Global trade networks, Georgia, Logistics infrastructure, Middle Corridor, Free Trade Agreements, Competitiveness.