

ახალი აბრეშუმის გზა და საქართველოს სატრანზიტო პოტენციალი

DOI:10.36962/ECS107/1-2/2025-68

თენგიზ გაბინაშვილი

სტუ დოქტორანტი

თბილისის სატრანსპორტო კომპანია,

მარშრუტების დაგეგმვის სპეციალისტი

ელ-ფოსტა: gabinashvilitengo@gmail.com

რეზიუმე

ნებისმიერი ქვეყნის განვითარების წინაპირობას წარმოადგენს სოციალურ-ეკონომიკური ამოცანების სწორი დაგეგმვა და მათი შესრულება.

საქართველოში ბოლო რამდენიმე ათწლეულის განმავლობაში განხორციელდა უამრავი რე-ფორმა, ცვლილება განიცადეს სტრუქტურებმა. ქვეყანას აქვს უდიდესი პოტენციალი ეკონომი-კური წინსვლისა და შემოსავლიანობის ზრდისთვის.

ქვეყნის ეკონომიკურ განვითარებას და მეურნეობის ეკონომიკური მაჩვენებლების გაუმჯო-ბესებას განაპირობებს სატრანსპორტო სექტორების ეფექტური და გამართული მუშაობა. იყო პერიოდი, როცა ჩვენს ქვეყანაში მხოლოდ შიდა გადაზიდვები ფუნქციონირებდა. მას შემდეგ კი რაც საზღვრები გაიხსნა, ქვეყანა გავიდა საერთაშორისო დონეზე. შესაბამისად გაიზარდა ტვირთგადაზიდვები, მაგრამ დღეისათვის სრულად მაინც არ არის ათვისებული სატრანზიტო დერეფნის პოტენციური შესაძლებლობები.

სატრანზიტო მარშრუტების გატარებას ჩვენს ქვეყანაზე ხელს უწყობს მისი გეოგრაფიული მდებარეობა, რაც უპირატეს ფაქტორს წარმოადგენს ქვეყნის სატრანსპორტო კომპანიებისთვის მეზობელი ქვეყნების კონკურენტულ ფირმებთან შედარებით. გარდა ამისა, საჭიროა შესაბამისი პროექტების შექმნა და განხორციელება საერთაშორისო გადაზიდვების სისტემაში მნიშვნელო-ვანი ადგილის დასაკავებლად და ქვეყნის ეკონომიკის ზრდისა და განვითარებისათვის.

საკვანძო სიტყვები: ეკონომიკა, ტრანზიტი, სატვირთო გადაზიდვები, სატრანზიტო მარშ-რუტი, აბრეშუმის გზა, შუა დერეფანი.

* * * *

საქართველოს გეოგრაფიული მდებარეობა ხელს უწყობს ქვეყანაზე გავლით გადასაზიდი ტვირთების რაოდენობის ზრდის დიდ შესაძლებლობას, რისთვისაც საქართველოს მხრიდან სა-ჭიროა ისეთი პირობების შეთავაზება, როგორიცაა: გადაზიდვების უსაფრთხოება, შედარებით გამარტივებული სატრანსპორტო მომსახურება, გადაზიდვის უფრო დაბალი ფასები, გადაზიდ-ვის შემცირებული დრო. ამისათვის კი საჭიროა შესაბამისი პროექტების შექმნა და მათი განხო-რციელება, რათა საქართველოს მიმართულებით მოზიდულ იქნას დამატებითი ტვირთნაკადები. ამასთან სატრანსპორტო სისტემები უნდა მუშაობდეს გამართულად და ეფექტურად. საქართვე-ლოს სრული პოტენციალი აქვს სატრანზიტო დერეფნებში შეასრულოს საკვანძო ფუნქცია და გახდეს ევროპა-აზიის დამაკავშირებელი ხიდი, ამასთან საერთაშორისო გადაზიდვების სისტე-მაში დაიკავოს მნიშვნელოვანი ადგილი, რაც ხელს შეუწყობს ქვეყნის ეკონომიკის ზრდასა და განვითარებას.

იმისათვის, რომ ტვირთების გადაზიდვა წარმატებით და ეფექტურად განხორციელდეს, საჭი-როა ეგრედწოდებული „სატვირთო სივრცეების“ შექმნა. „სატვირთო სივრცეები“, თავის მხრივ, წარმოადგენს ლოგისტიკურ ცენტრებს, სადაც მიმდინარეობს ტვირთების ჩამოტვირთვა, გა-

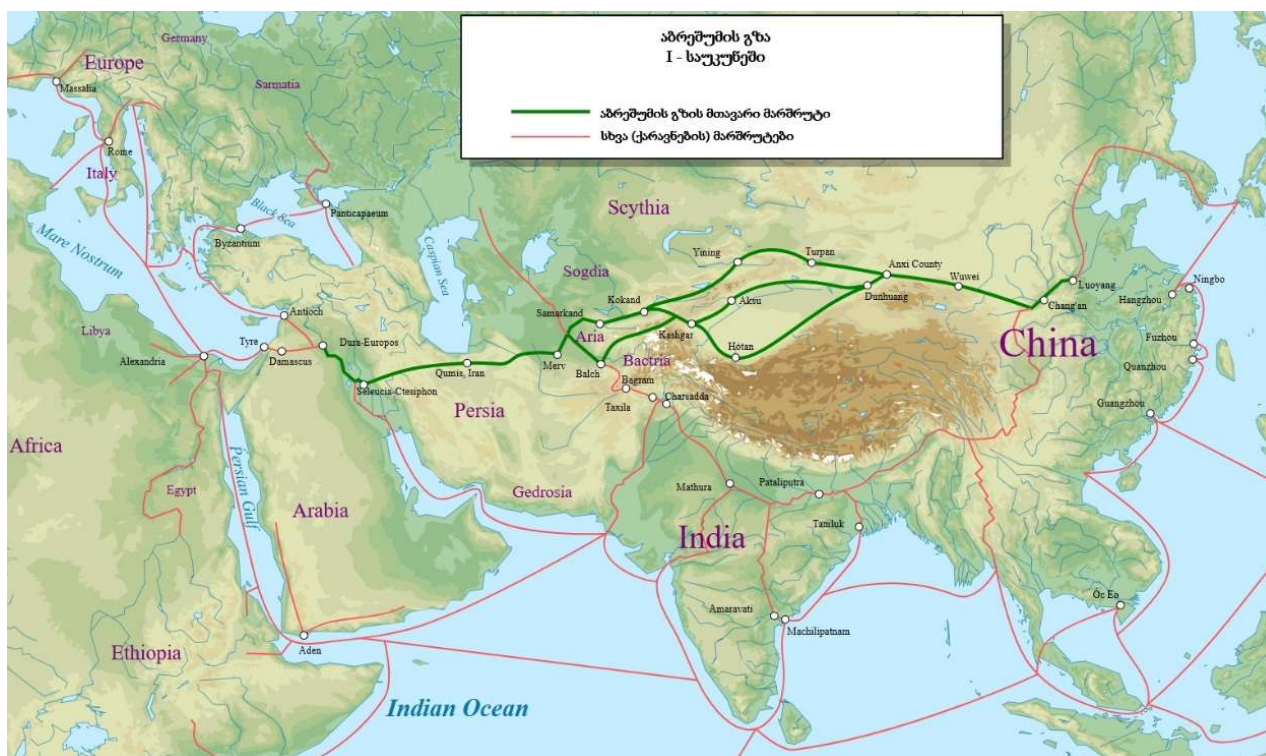
დაცლა, ტვირთების მოგროვება და გადასაზიდად მომზადება. ეს არის ერთიანი სივრცე, სადაც განთავსებულია სატრანსპორტო-ეკონომიკური კომპანიები, სანარმოო-სავაჭრო კომპანიები და ლოგისტიკური ოპერატორები. ერთ სივრცეში განლაგება შედარებით მცირე კომპანიებს, ბაზრის მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად, აძლევს მათთვის საჭირო პარტნიორებთან თანამშრომლობის შესაძლებლობას.

ყოველივე ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე აუცილებელია და მნიშვნელოვანი ტექნოლოგიების დახმარებით მატერიალური ელემენტების ციფრულ ფორმატში გადატანა ანუ დიგიტალიზაცია, კომპანიების ციფრული ტრანსფორმაცია, რის მიმართაც დიდ ინტერესს ავლენენ ევროკავშირის ქვეყნები. ჩვენს ქვეყანას, მისი გეოპოლიტიკური მდებარეობიდან გამომდინარე, სრული შესაძლებლობა აქვს რეგიონის ლოგისტიკურ ჰაბად იქცეს.

თუ გადავხედავთ ისტორიას, „დიდი აბრეშუმის გზა“ ევრაზიის უდიდეს ცივილიზაციებს აკავშირებდა ერთმანეთთან და ითვლებოდა მნიშვნელოვან სავაჭრო გზად. ის სათავეს იღებდა ჩინეთში, კერძოდ ქალაქ სინძიანში, შემდეგ ორ შტოდ, შუა აზიიდან ქალაქ აშყარიდან მიემართებოდა სამხრეთით ხმელთაშუა ზღვისკენ და ჩრდილოეთით - კასპიის ზღვისკენ. კასპიის ზღვიდან კი გაივლიდა ამიერკავკასიის ქვეყნებზე და მტკვრისა და რიონის გავლით ჩადიოდა შავ ზღვამდე ქალაქ ფაზისში (ქ.ფოთი), შემდეგ კი შავი ზღვის გავლით ევროპის ქვეყნებს უკავშირდებოდა. სწორედ ამ გზით გადიოდა ჯერ მცირე აზიაში, შემდეგ კი ევროპაში აბრეშუმით დატვირთული ქარავნები. აღსანიშნავია ისიც, რომ საქართველო, ჯერ კიდევ აბრეშუმის გზამდე იყო ჩართული საერთაშორისო სავაჭრო ურთიერთობებში, რაზეც მეტყველებს მტკვრისა და რიონ-ყვირილას გასწვრივ აღმოჩენილი VI-IV საუკუნეების ბერძნული ნანარმი. აბრეშუმის გზის სიგრძე შეადგენდა 12 ათას კილომეტრს. შემდგომში გზის მთავარი ადგილები იქცა ვაჭრობის, კულტურისა და რელიგიის განვითარებულ კერებად.

ილუსტრაცია 1

აბრეშუმის გზა



წყარო: [https://ka.wikipedia.org/wiki/აბრეშუმის გზა](https://ka.wikipedia.org/wiki/აბრეშუმის_გზა)

გასული საუკუნის ბოლოსთვის ამერიკის შეერთებული შტატების სენატის მიერ იქნა მიღებული რეზოლუცია „ახალი აბრეშუმის გზის“ მხარდასაჭერად, რომლის მიზანსაც წარმოადგენდა უმოკლესი და უსწრაფესი ალტერნატიული გზების ძიება აზიის სწრაფად მზარდ ბაზრებთან დასაკავშირებლად, აგრეთვე კომუნიკაციათა გაფართოება, ტექნოლოგიების გავრცელება და ენერგომატარებელთა სტაბილური მიწოდება. კონცეფცია მიზნად ისახავს საქონლის გადაზიდვას და მგზავრების გადაყვანას ევროპის ქვეყნებში ჩინეთიდან აზიის ქვეყნების, ჩინეთის, ყაზახეთის, ყირგიზეთის და სხვა ქვეყნების ურთიერთთანამშრომლობით. თანამედროვე ახალი აბრეშუმის გზა წარმოადგენს ჩინეთის განვითარების სტრატეგიის მნიშვნელოვან ნაწილს, რომელიც მიზნად ისახავს ხელი შეუწყოს ეკონომიკურ განვითარებას არამარტო ჩინეთის შიდა რეგიონებში, არამედ მეზობელ ქვეყნებშიც ჩინური პროდუქციისათვის შექმნას ახალი ბაზრები და გააღრმავოს სავაჭრო ურთიერთობები. აღნიშნული პროექტი არის ევრაზიის სავაჭრო და ეკონომიკური მოდელის ფართომასშტაბიანი ტრანსფორმაცია, რომელსაც ჩინეთში უწოდებენ „სარტყელი და გზა“ და რომელიც მიზნად ისახავს სატრანსპორტო დერეფნების მსოფლიო ქსელის შექმნას. ის ერთმანეთთან დააკავშირებს ცენტრალურ და აღმოსავლეთ აზიას, ახლო აღმოსავლეთს, ევროპას, აფრიკას, ავსტრალიას, ინდონეზიას, ლათინურ ამერიკას და ჩრდილოეთ ამერიკას.

ილუსტრაცია 2

ახალი აბრეშუმის გზა



წყარო: [https://ka.wikipedia.org/wiki/ახალი აბრეშუმის გზა](https://ka.wikipedia.org/wiki/ახალი_აბრეშუმის_გზა)

„ახალი აბრეშუმის გზა“ (ასევე ის მოიხსენიება, როგორც ევრაზიის სახმელეთო ხიდი) აერთიანებს შემდეგ პროექტებს: მაგისტრალები, სარკინიგზო ხაზები, საზღვაო და საჰაერო მარშრუტები, ელექტროგადამცემი ხაზები და მილსადენები, დაკავშირებული ინფრასტრუქტურა.

საქართველოს თავისი გეოპოლიტიკური მდებარეობიდან გამომდინარე, როგორც დამაკავშირებელ ხიდს დასავლეთსა და აღმოსავლეთს შორის, დიდი ისტორიული ფუნქცია ეკისრებოდა, რომელიც გამოიხატებოდა პოლიტიკურ, ეკონომიკურ და სოციალურ-კულტურულ სფეროებში. საქართველოს საკმაოდ სერიოზული და დიდი პოტენციალი აქვს ჩამოყალიბდეს ახალი აბრე-

შუმის გზის მთავარ პარტნიორად. დღესაც, XXI საუკუნეში, აბრეშუმის გზის შემადგენელი საქართველოს ნაწილი, საკმაოდ აქტუალურია და სულ უფრო მეტ ძალებს იკრებს, მიუხედავად მსოფლიოში არსებული გეოპოლიტიკური რყევებისა.

დღეისათვის, „ახალი აბრეშუმის გზა“ მოიცავს ტრასეკას, ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის „დიდ ნავთობსადენსა“ და ბაქო-თბილისი-ერზრუმის „დიდი გაზსადენის“ მაგისტრალებს, რომლებმაც კასპი-შავი ზღვის რეგიონში მნიშვნელოვნად შეცვალეს ეკონომიკური რეალობა და შექმნეს ახალი პირობები განვითარებისათვის და ევროპის ენერგეტიკული უსაფრთხოების გაძლიერებისათვის. გაერთიანებული ერების ორგანიზაცია მხარს უჭერს ტრანსაზიის რკინიგზის პროექტის განხორციელებას¹.

ტრასეკა, ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანი, შეიქმნა ჯერ კიდევ გასული საუკუნის ბოლოს, როდესაც საქართველო დამოუკიდებლობის პირველ ნაბიჯებს დგამდა. პროექტი უმნიშვნელოვანესია და აქტიური მუშაობა მიმდინარეობს მისი ინფრასტრუქტურული და ლოგისტიკური განვითარებისათვის, რათა საერთაშორისო გადამზიდვებისთვის უფრო ხელსაყრელი და მომგებიანი გახდეს.

გამომდინარე იქიდან, რომ ევროპა წლების განმავლობაში იყო დამოკიდებული რუსეთის ენერგორესურსებზე, ეძებდა ალტერნატიულ მიმწოდებელს. ამიტომ სწორედ საქართველოზე გატარდა დღეისათვის უმნიშვნელოვანესი მიღწევები: ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენი და გაზის სამხრეთის დერეფანი. ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენი კასპიის ნავთობს აწვდის მსოფლიო ბაზრებს, ხოლო გაზის სამხრეთ დერეფანს სასიცოცხლო მნიშვნელობა აქვს ახალ გეოპოლიტიკურ ვითარებაში. არანაკლებ მნიშვნელოვანია და მომხიბვლელი ანაკლიის ღრმანწყლოვანი პორტის პროექტი, როგორც აზიისა და ევროპის დამაკავშირებელი. ანაკლიის პორტი მომავალში შავი ზღვის აღმოსავლეთ ნაწილში იქნება ერთადერთი ღრმანწყლოვანი პორტი, რომელიც მზად იქნება 10 000 კონტეინერიანი ტანკერების მისაღებად. აქედან გამომდინარე, კავშირი საქართველოსა და ჩინეთს შორის საკმაოდ გამყარდება.

სატრანზიტო პოტენციალის ზრდა და სატრანსპორტო მომსახურებაში გადახდილი ფულადი შემოსავლები სატრანზიტო ქვეყნისთვის მიღებულ სარგებელს წარმოადგენს, რადგან, სადაც მაღალია სატრანზიტო პოტენციალი, იქ ხდება ინვესტიციების ჩადება სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარებისა და ახალი თანამედროვე ტექნოლოგიების დანერგვისათვის. დახვეწილი თანამედროვე სატრანსპორტო მომსახურება საქართველოს მისცემს სატრანზიტო შემოსავლების ზრდისა და შესაბამისად ქვეყნის ეკონომიკური აღმავლობის საშუალებას.

როგორც ცნობილია, უკრაინასა და რუსეთს შორის მიმდინარე მოვლენებიდან გამომდინარე ჩრდილოეთ დერეფანი პარალიზებულია, რის გამოც გაიზარდა და კიდევ უფრო იზრდება კავკასიის რეგიონის მნიშვნელობა ევროპასა და ცენტრალურ აზიას შორის. ტრანსკასპიური საერთაშორისო მარშრუტის (TITR) შექმნისთანავე დაიწყო „შუა დერეფნის“ განვითარება, რომელიც მნიშვნელოვან სარგებელს მოიტანს საქართველოს ეკონომიკისთვის. შუა დერეფანს აქვს განპტოებები, რაც რეგიონის ქვეყნებისთვის უზარმაზარი ბენეფიტების მომტანი იქნება.

რეგიონის მასშტაბით განსაზღვრულ იქნა საინვესტიციო საჭიროებები ინფრასტრუქტურის მიმართულებით. ერთ-ერთი არის რკინიგზა, მისი გზების მოდერნიზაცია და რეკონსტრუქცია, ფლოტის გაფართოება, პორტების დღევანდელი შესაძლებლობების ზრდა, ლოგისტიკური ცენტრები, საწყობები, მოძრავი შემადგენლობები და სხვა. „ეს ყველაფერი არის კონკრეტული, განხორციელებადი და რეალისტური ქმედებები, რომლებსაც შეუძლიათ ხელი შეუწყონ ტრანსკასპიის სატრანსპორტო კავშირების კონკურენტუნარიანობას, ეკონომიკურ მიმზიდველობას, ოპერატიულ ეფექტიანობას და შესაბამისად შესაძლებლობა ცენტრალური აზიის ხუთივე ქვეყანას, მაქსიმალურად გაზარდონ თავიანთი მდგრადი ეკონომიკური განვითარება უკეთესი კავშირის გზით, ერთმანეთთან-და ევროპასთან“², - აღნიშნულია EBRD-სა და ევროკავშირის საბოლოო დასკვნაში.

1 Two new railway lines could transform Central Asia. 2021.

2 <https://europetime.eu/ka/article/45260-evrokavshirisa-da-ebrd-is-kvleva:-sachiroa-arsebuli-rkiniggebis-modernigacia,-damatebiti-sarkiniggo,-saggao-kavshirebis-ugrunvelkofa,-portebis-simdzlavris-gafartoeba>. ნანახია 12.02.2025

საქართველოს ეკონომიკისთვის ასევე დიდი მნიშვნელობა აქვს ჩინეთი-ყირგიზეთი-უზბეკეთის სარკინიგზო ხაზის მშენებლობის პროექტში ჩართულობას, რაც ქვეყანას მისცემს ჩინეთთან სატრანსპორტო მიმოსვლის კიდევ ერთი გზის შესაძლებლობას. ეს კი, შესაბამისად, გაზრდის საქართველოზე გამავალი ტვირთების რაოდენობას, რადგან აზიის ქვეყნებისთვის საქართველოს საზღვაო პორტები ევროპის მიმართულებით გასასვლელად ერთადერთი საშუალებაა.

ილუსტრაცია 3

ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო მაგისტრალი



წყარო: ზურაბ მაღრაძე. საიდუმლო აბრეშუმის გზა

<https://www.facebook.com/groups/810050633057883/permalink/1538793620183577>

ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო მარშრუტიც არის რეგიონული მნიშვნელობის სარკინიგზო მაგისტრალი. ის პირდაპირ აკავშირებს ერთმანეთთან თურქეთს, საქართველოსა და აზერბაიჯანს, რომელიც ენერგოკორიდორის შესაქმნელად აშენდა. დასაწყისისთვის, დამატებითი ტვირთბრუნვის მოზიდვისას, განსაზღვრული იყო 6.5 მილიონი ტონის ყოველწლიური ტვირთბრუნვა, ხოლო გრძელვადიანი გათვლით კი გამიზნული იყო ტვირთბრუნვის 17 მილიონ ტონამდე გაზრდა¹. დიდი დაინტერესება ბაქო-თბილისი-ყარსის ხაზით გამონვეული იყო მისი უმოკლესი მანძილით აზიასა და ევროპას შორის. თუ მანამდე თურქეთიდან ჩინეთამდე ტვირთის ტრანსპორტირებას სჭირდებოდა 18 დღე, ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო გადასასვლელებით სჭირდება 12 დღე.

გარდა სარკინიგზო ტრანსპორტისა, ასევე მნიშვნელოვანია საქართველოსთვის საზღვაო ტრანსპორტი და შესაბამისად მისი განვითარება. ორივე საქართველოზე გამავალი დერეფნის შემადგენელ ნაწილებს წარმოადგენს და ძირითადად შერეული გადაზიდვებისთვის გამოიყენება. ცხრილში წარმოდგენილია რეგიონის სატრანზიტო მარშრუტები

ცხრილი №1

სატრანზიტო მარშრუტები რეგიონში²

მარშრუტი რეგიონში					კმ
ხორგოსი	აქტაუ	ბაქო	თბილისი/ფოთი	ევროკავშირი	5.470
ხორგოსი	ყაზახეთი	რუსეთი-ბელორუსია	ბრესტი	ევროკავშირი	5.374
ზამინუდ/ჩინეთი	მონღოლეთი	რუსეთი	ბრესტი	ევროკავშირი	8.016
მანჭოული/ჩინეთი	რუსეთი		ბრესტი	ევროკავშირი	7.668

¹ <https://ka.wikipedia.org/wiki/ბაქო-თბილისი-ყარსი>. ნანახია 18.02.2025

² დავით ფერაძე. საქართველოს სატრანზიტო დერეფნის კონკურენტუნარიანობის ამოცანები. სადოქტორო ნაშრომი, სტუ, 2022 წელი.

საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის „საქსტატის“ მონაცემებზე დაყრდნობით, 2024 წლის მესამე კვარტალში საქართველოს რკინიგზით გადაზიდული ტვირთის ოდენობა 2023 წლის ანალოგიურ მაჩვენებელთან შედარებით შემცირდა 0.7%-ით. აღნიშნული მოცულობიდან „საქსტატის“ ინფორმაციით ადგილობრივ გადაზიდვებზე მოდის 10%, საერთაშორისო გადაზიდვებზე (ტრანზიტის გარეშე) - 30.5%, ტრანზიტზე - 59.4%.

საერთაშორისო გადაზიდვების რეჟიმში 2024 წლის მესამე კვარტალში რკინიგზით გადაზიდული ტვირთის მოცულობიდან ქვეყნიდან გატანილ ტვირთზე მოდის 23,1%, ხოლო ქვეყანაში შემოტანილ ტვირთზე - 76,9%.

რკინიგზით შემოტანილი ტვირთის მოცულობიდან 37% შემოტანილია რუსეთიდან, აზერბაიჯანიდან - 30, 8%, დანარჩენი კი სხვა შემომტანი ქვეყნებიდან (სულ 32,2%).

რაც შეეხება ტრანზიტულ ტვირთებს, პირველ ადგილზეა ნიდერლანდებში გადაზიდული ტვირთები, მთლიანი მოცულობის 14,4%, თურქეთში - 7,7%, აშშ-ში - 4,9%, უკრაინაში - 3,8%, იტალიაში - 3,3%, ჩინეთში -2,6% და რუმინეთში - 2,5%.

იგივე პერიოდში, ტრანზიტული ტვირთების გამომგზავნ ქვეყნებს შორის პირველ ადგილზეა ბრაზილია - 10,1%, შემდეგ რუსეთი - 3,8%, ჩინეთი - 3,1%, თურქეთი - 2,1%, საბერძნეთი - 1,5%, აშშ - 1,3%, რუმინეთი - 1,1%.

საქართველოს უდიდესი პოტენციალი გააჩნია ჩამოყალიბდეს ევრაზიის სავაჭრო და სატრანზიტო ჰაბად. რეგიონში ის ერთადერთი ქვეყანაა, რომელსაც ერთდროულად აქვს თავისუფალი ვაჭრობის ხელშეკრულებები ჩინეთთან, თურქეთთან და ევროკავშირთან. ახალ ბაზრებზე დასამკვიდრებლად საქართველომ უნდა გააძლიეროს ორმხრივი და მრავალმხრივი ფორმატები, როგორც სახელმწიფო, ასევე ორგანიზაციულ დონეზე. ქვეყანამ უნდა განახორციელოს ისეთი პროექტები, რომელიც გააუმჯობესებს როგორც სატრანზიტო პოტენციალს, არამედ სატვირთო გადაზიდვებსაც ქვეყნის შიგნით. პროექტში გათვალისწინებული უნდა იყოს მომსახურების გაუმჯობესება, სტაბილურობის ზრდა, ტვირთების გადაზიდვის ფასების შემცირება, გადაზიდვების შემცირება დროში და ა.შ. აუცილებელია პორტებთან დამაკავშირებელი სარკინიგზო ხაზების რეაბილიტაცია. საჭიროა ტრანსკონტინენტური მიმართულებების განვითარება და მეზობელ ქვეყნებში შესაბამისი რეგულაციების დანერგვა.

გამოყენებული ლიტერატურა:

1. დავით ფერაძე. საქართველოს სატრანზიტო დერეფნის კონკურენტუნარიანობის ამოცანები. სადოქტორო ნაშრომი, სტუ, 2022 წელი.
2. ზურაბ მაღრაძე. საიდუმლო აბრეშუმის გზა
3. ლ.გაბლიშვილი. საქართველო და „აბრეშუმის დიდი გზა“ გვიან ანტიკურ ხანასა და შუა საუკუნეებში. ჟურნალი „მაცნე“, №II, 2021.
4. <https://www.facebook.com/groups/810050633057883/permalink/1538793620183577>
5. <https://oceannet.ge/ახალი აბრეშუმის გზა>
6. <https://ka.wikipedia.org/wiki/ახალი აბრეშუმის გზა>
7. <https://georgia.travel/ka/საქართველო აბრეშუმის დიდ გზაზე>. ნანახია 10.02.2025
8. <https://formulanews.ge/News/41764>.
9. <https://sputnik-georgia.com/20241120/rkinigzaze-satvirto-gadazidvebi-shemcirda-291011456.html>

REFERENCES:

1. David Feradze. Competitiveness objectives of the transit corridor of Georgia. Doctoral dissertation, STU, 2022.
2. Zurab Magradze. The Secret Silk Road
3. L.Gabishvili. Georgia and the "Great Silk Road" in late antiquity and the Middle Ages. Magazine "Herald", №II, 2021.
4. <https://www.facebook.com/groups/810050633057883/permalink/1538793620183577>
5. <https://oceannet.ge/New Silk Road>
6. [https://ka.wikipedia.org/wiki/New Silk Road](https://ka.wikipedia.org/wiki/New_Silk_Road)
7. [https://georgia.travel/ka/Georgia on the Great Silk Road](https://georgia.travel/ka/Georgia_on_the_Great_Silk_Road). Hits 10.02.2025
8. <https://formulanews.ge/News/41764>.
9. <https://sputnik-georgia.com/20241120/rkinigzaze-satvirto-gadazidvebi-shemcirda-291011456.html>

THE NEW SILK ROAD AND GEORGIA'S TRANSIT POTENTIAL

Tengiz Gabinashvili,

PhD Student of GTU. Tbilisi Transport Company,
Route Planning Specialist.
gabinashvilitengo@gmail.com

RESUME

The prerequisite for the development of any country is the proper planning of socio-economic tasks and their implementation.

A huge number of reforms have been carried out in Georgia over the past few decades, and structures have undergone changes. The country has the greatest potential for economic progress and income growth.

The economic development of the country and the improvement of economic indicators of farming are determined by the efficient and uninterrupted operation of the transport sectors. There was a period when only domestic transportation operated in our country. And after the borders were opened, the country reached the international level. Accordingly, cargo transportation has increased, but to date, the potential of the transit corridor has not yet been fully explored.

Transit routes through our country are facilitated by its geographical location, which is a preferred factor for the country's transport companies compared to competitive firms from neighboring countries. In addition, it is necessary to create and implement appropriate projects, occupying an important place in the international shipping system and contributing to the growth and development of the country's economy.

Keywords: Economy, transit, cargo transportation, transit route, Silk Road, middle corridor.