



# GEORGIA'S PERSPECTIVE IN THE CONTEXT OF DEVELOPING ECONOMIC RELATIONS BETWEEN CHINA AND THE EUROPEAN UNION

Copyright © 2024 the Author/s  
Peer review method: Double-Blind  
Accepted: January 17, 2025  
Published: February 12, 2025  
Original scientific article  
DOI suffix: 10.36962/NEC20012025-8

THE NEW ECONOMIST / სხალი პანორამისტი



**Loid Karchava**  
Doctor of Business  
Administration, Associate  
Professor, Caucasus International  
University  
ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0003-2857-0235>  
E-mail: [loidk@yahoo.com](mailto:loidk@yahoo.com)  
Cell: (+995) 558944800



**Shota Veshapidze**  
Doctor of Economic Sciences,  
Associate Professor,  
Ivane Javakhishvili Tbilisi State  
University  
ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0003-0933-3648>  
E-mail: [shota.veshapidze@tsu.ge](mailto:shota.veshapidze@tsu.ge)  
Cell: (+995) 599 51 80 84



**Salome Tsikelashvili**  
PhD student at Ivane Javakhishvili  
Tbilisi State University  
ORCID iD:  
<https://orcid.org/0009-0009-5175-1801>  
Email: [salitsikelashili@gmail.com](mailto:salitsikelashili@gmail.com)  
Cell: (+995) 591 826 876

## ABSTRACT

*This article explores the various dimensions of Georgia's relationship with China and the European Union, analyzes the country's role as a mediator in facilitating economic cooperation, and discusses the regional geopolitical implications of its position. Georgia's active participation in the "One Belt, One Road" initiative. Its strategic use of trade agreements and efforts to harmonize its policies with EU standards are central to its efforts to seize this unique economic moment. The interaction between these global forces is likely to determine Georgia's future economic and political trajectory, as well as impact regional stability and development in the Caucasus and Central Asia as a whole.*

*The development of economic ties between China and the European Union presents opportunities for Georgia to succeed, which is related to global projects initiated by China. Of these, the most important is the Belt and Road Initiative (BRI), a global project initiated by China. An initiative aimed at developing infrastructure and strengthening economic cooperation between Asia, Europe and Africa. Georgia, as a country located at the crossroads of Europe and Asia, is an important participant in the "One Belt, One Road" initiative. The country has a strategic location, which is considered an intermediate link between China and the European Union. Georgia's role in the "One Belt, One Road" initiative is determined by its geostrategic location, transport and infrastructure, and influence on the international economy.*



Georgia is located in a central region, connected to both Asia and Europe. Its geographical location gives it a unique position as a transit hub, which, within the framework of the initiative, will strengthen ties between China and the European Union. The railways and roads that pass through Georgia play an important role for China in economic ties with neighboring countries such as Turkey and Iran. Important infrastructure projects located between Georgia and China, such as the so-called "New Silk Road", which aims to renew land and sea routes, promote trade turnover and improve routes. China is actively investing in Georgia in the transport and logistics sector, which is increasing the capabilities of Georgian infrastructure. "One Belt, One Road" is creating new economic opportunities in Georgia that are contributing to the growth of the Georgian economy. By participating in such projects, Georgia is trying to maximize the benefits of investments and cooperation. Georgia's participation in the "One Belt, One Road" initiative increases its international role and its function as a connecting link between China and Europe. Carrying out this role contributes to strengthening Georgia's positions in relations with both Western and Eastern partners.

Georgia's role in this context is important. The European Union is a priority partner for Georgia, especially as Georgia seeks to strengthen political and economic cooperation. The European Union supports Georgia's economic development, democratic reforms and ensuring regional stability. Georgia's active participation in the "One Belt, One Road" initiative strengthens it as an actor in multilateral cooperation. This allows Georgia not only to connect China and the European Union, but also to successfully use both economic and diplomatic channels. Chinese investments in Georgia, often accompanied by the involvement of the European side, create a positive situation in the areas of transit infrastructure, energy, trade relations, and other sectors.

**Key words:** Georgia; China-EU economic relations; "One Belt, One Road Initiative" (BRI); Strategic location; Transport and infrastructure; Impact on the economy; International role.

#### REFERENCES:

1. Babuadze, N., Veshapidze, Sh. (2010). Some Aspects of Chinese Business Psychology. "New Economist", No. 2. (In Georgian).

2. Babuadze, N., Veshapidze, Sh. (2015). Shanghai Cooperation Organization: Will China Rival the US? "Historic Verticals N1. (In Georgian).

3. Babuadze, N., Veshapidze, Sh., Kvatchadze, N. (2015). Confucianism and Taoism: Postulates, Principles, Precepts, Values. Business-engineering, N1. (In Georgian).

4. Bedianashvili, G. (2023). Macrosystem Socio-economic Challenges of the Post-pandemic Period. Proceedings of the National Scientific Conference: "The World Economy in the Post-Pandemic Period: Results and Challenges". Ivane Javakhishvili Tbilisi State University, Faculty of Economics and Business. 41-46.

5. Bedianashvili, G. (2018). Culture as a Factor in the Formation of the Knowledge Economy with the Systemic and Institutional Context of Paradigmatic Changes. Globalization and Business. 6, 58-66. DOI: 10.35945/gb.2018.06.007 6

6. Bedianashvili, G. (2021). Macroeconomic and cultural determinants of the covid-19 pandemic crisis. Bulletin of the Georgian National

Academy of Sciences. 15(2):191-197. CAP 2023-2027. [https://agriculture.ec.europa.eu/common-agricultural-policy/cap-overview/cap-2023-27/key-policy-objectives-cap-2023-27\\_en](https://agriculture.ec.europa.eu/common-agricultural-policy/cap-overview/cap-2023-27/key-policy-objectives-cap-2023-27_en)

7. Bedianashvili, G. (2022). The COVID-19 Pandemic, Globalization and the Socio-Economic System of the Country (Macro Aspect). Proceedings, p.38-42.

8. Danelia, I. (2021). Impact of COVID-19 on Container Shipping Industry Case of Georgia. DOI: 10.13140/RG.2.2.27147.00807

9. Danelia, I. (2021). Intercontinental Transportation of Containerized Cargo and The Middle Corridor. DOI: 10.13140/RG.2.2.25469.28640. Conference: "Increasing the competitiveness of international rail transport in the framework of TRACECA".

10. Gaganidze, G. (2018). Foreign Trade of Georgia, Moldova and the Ukraine with the European Union after Signing the Association Agreement. Ecoforum Journal, Volume 7, Issue 1(14).

11. Gaghanidze, G. (2019). Export Growth: The Necessity of Creating New Export Products. "Globalization and Business", volume 4 N7.

12. Garakanidze, Z; Bilynska, M. (2024). Exploring Individual Resilience as A Component of National Resilience In Ukraine During The War-



time. Business-Engineering, N3-4, 2024. pp.11-16; <https://business engineering. bpengi. com/home/2024/number-03-04/>;

13. Garakanidze, Z; Bilynska, M. (2024). Possible New Role of the GTS (Ukraine) for the EU Energy Security. Bucharest, Romania. <https://www.geopolitic.ro/2024/09/possible-new-role-gts-ukraine-eu-energy-security/>;

14. Garakanidze, Z; Garakanidze, N. (2023). The Prospect of Turning Georgia into A Gas Hub. Business-Engineering, N1-2, [https://business-engineering. bpengi.com /home /2023/ number-01-02. pp.34-40](https://business-engineering. bpengi.com /home /2023/ number-01-02. pp.34-40;); [https://drive.google.com /file/d/ 1BW0qEDPR90j1PKZXqBIoFIPuJ8Vs1Sr7/view](https://drive.google.com /file/d/ 1BW0qEDPR90j1PKZXqBIoFIPuJ8Vs1Sr7/view;);

15. Garakanidze, Z.; Garakanidze, N. (2023). Whether or Not Regional Gas Hub Is Formed on The Black Sea? Bucharest, Romania. <http://www.geopolitic.ro/2023/05/whether-not-regional-gas-hub-formed-black-sea/>

16. Garakanidze, Z., Garakanidze, N. (2018). Ekonomichnyj separatyzm ta joho vyavlennia [Economic Separatism and its Detection]. Bulletin of the NAPA, Series "Public Administration",3 (90), 2018, Kiev, Ukraine. pp. 32-42; <http://visnyk.academy.gov.ua/pages/dop/81/files/1c61030f-cfd0-49b0-b853-32e88ee63f54.pdf>.

17. Garakanidze, Z. and Pavliashvili, S., 2024. Demonopolization of the EU Gas Market in the Conditions of the Russia-Ukraine War. Economics & Business (1987-5789), (2).

18. Gvelesiani, M., Veshapidze, S. (2016). European Values: What Can We Implement from Them and How Can We Implement Them in Georgia. "Globalization & Business". (1). 40-46. (In Georgian).

19. Gvelesiani, M., Veshapidze, S. (2016). Values: Limits and Contradictions. Globalization & Business, (1). 35-39. (In Georgian).

20. Jamagidze, L. (2016). B/Orders and Economic Integration Preferences: The Case of Georgia. Ecoforum Journal, 5(3).

21. Jamagidze, L. (2022). Georgia-Romania Economic Cooperation and the New Regional Challenges. EURINT, 9(1), 133-150.

22. Karchava, L., Veshapidze S., ChHiabrishvili, K. (2023). Economic Perspective of Establishing Strategic Partnership Between China And Georgia. DOI suffix: 10.36962/NEC18032023-7. The

New Economist N 3 (2023), Vol 18, Issue 3 (In Georgian).

23. Karchava, L., 2018. Theoretical basics of business communication and Its connection with other sciences/ბიზნესკომუნიკაციების თეორიული საფუძვლები და მისი კავშირი სხვა მეცნიერებებთან. The New Economist, 13(3), pp.69-2.

24. Kharashvili, E; Gechbaia, B.; Tsiklashvili, N.; Katamadze, G. (2024). Digital Transformation of the Agricultural Sector and Its Impact on Productivity in Georgia. BIO Web Conf., 114 (2024) 01002. DOI: <https://doi.org/10.1051/bioconf/202411401002>

25. Khikhadze, L. (2018). The World Trading Organization's Mission in the Conditions of Globalization and its Influence on the Transitional Economical Countries, World Economy and International Economic Relations, International Scientific Collection, Kiev

26. Kozak, Y., Shengelia, T., & Gribincea, A. (2014). International economic relations. *Kiev-Katowice: CUL*.

27. Lomia, T. and Lomia, E., 2020. Economic and Political Support of the European Union to Georgia: Retrospective Analysis of the EU-Georgia Relations. Vallis Aurea, 6(1), pp.35-43.

28. Lomia, E., 2021. CHINA'S BELT AND ROAD INITIATIVE AND GEORGIA: A SHORT OVERVIEW. Journal of Liberty and International Affairs, 7(3), pp.373-385.

29. Lomia, E. and Karchava, L., 2021. Georgian ethnopolitical conflict as a subject of confrontation between the USA and Russia. Journal of Liberty and International Affairs, 7(2), pp.90-102.

30. Lomia, E. and Lomia, T., 2021. EU Policy in the South Caucasus Region and Georgia's Participation in the European "Neighborhood Policy" and the "Eastern Partnership" programmes/European Union policy in the South Caucasus region and Georgia's participation in its programs. The New Economist, 16(1), pp.62-2.

31. Papava, V. (2016). Georgia's Choice: the European Union or the Eurasian Economic Union. GFSIS, Expert Opinion, 57, <https://gfsis.org.ge/files/library/opinion-papers/57-expert-opinion-eng.pdf>.

32. Papava, V. (2018). Assessment of Economic Growth in the Post-Communist Members of the



European Union and the Eastern Partnership States (May 23, 2018). GFSIS Expert Opinion 101.

33. Papava, V. (2018). The Economics in Crisis and the Main Directions for Transformation of Economic Science. Transformations, 3-4(98-99): 90-108.

34. Papava, V. (2020). Becoming European: Challenges for Georgia in the Twenty-First Century. iUniverse. Bloomington.

35. Papava, V. (2020). Georgia's European Way During the Period of Pandemic Deglobalization. Rondeli Blog, August 6, <https://gfsis.org.ge/blog/view/1091>.

36. Papava, V. (2022). Pandemic, War and Economic Sanctions: From Turbulent to Confrontational Globalization. Eurasia Review, May 23, Available at: <https://www.eurasiareview.com/23052022-pandemic-war-and-economic-sanctions-from-turbulent-to-confrontational-globalization-oped/>.

37. Papava, V. (2022). On Economic Growth in the G20 Countries in 2022, Adjusted for the Catch-Up Effect. Eurasia Review, August 4. Available at: <https://www.eurasiareview.com/04082022-on-economic-growth-in-g20-countries-in-2022-adjusted-for-catch-up-effect-analysis/>.

38. Papava, V. (2022). On the Main Challenges of the Architecture Transformation of the World Economy. Eurasia Review, March 31, Available at: <https://www.eurasiareview.com/31032022-on-the-main-challenges-of-the-architecture-transformation-of-the-world-economy-oped/?fbclid=IwAR1Q-caff-Bi-PLQh121S5S-VHxXZijGOALCBaiSptdq5pNjduMmqZPvcalo>

39. Papava, V. (2022). Pandemic, War and Economic Sanctions: From Turbulent to Confrontational Globalization. Eurasia Review, May 23, <https://www.eurasiareview.com/23052022-pandemic-war-and-economic-sanctions-from-turbulent-to-confrontational-globalization-oped/>.

40. Papava, V. (2022). On Sanctionomics. Eurasia Review, March 14. Available at: <https://www.eurasiareview.com/14032022-on-sanctionomics-oped>.

41. Papava, V. (2022). Cold War vs. Hot War in 2022. Eurasia Review, February 28. Available at: <https://www.eurasiareview.com/28022022-cold-war-vshot-war-in-2022-oped>

42. 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.

43. Pavliashvili, S. and Tokmazishvili, M., 2024. MODERNIZING FARMERS' EDUCATION IN THE EU: CHALLENGES AND APPROACHES. German International Journal of Modern Science/Deutsche Internationale Zeitschrift für Zeitgenössische Wissenschaft, (82).

44. Pavliashvili, S. and Tokmazishvili, M., 2024. Challenges of farmers' education system in Georgia. Foundations and Trends in Modern Learning, (5).

45. Pavliashvili, S. and Garakanidze, Z., 2024. The Impact of the Russia-Ukraine War on the EU Gas Spot Market. Economics & Business (1987-5789), 16(1).

46. Pavliashvili, S. and Tokmazishvili, M., 2024. GLOBAL ECONOMIC AND LEGAL PROBLEMS OF INTRODUCING THE CIRCULAR ECONOMY AND GEORGIA. Norwegian Journal of development of the International Science No, 145, p.51.

47. Solomon Pavliashvili, Zurab Garakanidze (2024). ГЕОЭКОНОМИКА СРЕДНЕГО КОРИДОРА. МИНИСТЕРСТВО ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ, НАУКИ И ИННОВАЦИЙ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН.

48. Putkaradze, R. (2010). Perspectives of Georgia-European Union Trade Relations. Istanbul International Annual Conference on the Economic Cooperation and Development within the Black Sea Basin Countries. Donetsk National University. Collection of Scientific Works. Part I. Istanbul-Donetck. S. 123-127.

49. Putkaradze, R. (2015). Historical Aspects of Trade and Economic Relations between Georgia and the European Union. Zeszyty Naukowe UNIWERSYTETU PRZYRODNICZO-HUMANISTYCZNEGO w SIEDLCACH Seria: Administracja i Zarządzanie. Scientific Journal, Nr 107. pp. 97-105

50. Putkaradze, R. (2018). Pressing Issues of Economic Integration of Croatia And Georgia. Науковий журнал. ВІСНИК. Scientific journal, HERALD. Of Khmelnytskyi National University, Economic sciences, Issue 5, Part 1 (262).

51. Putkaradze, R. (2018). Trade Relations Between Georgia And The European Union After Signing The Association Agreement. South East



European University. 2nd International Scientific Conference on Business and Economics. May 25. conf.seeu.edu.mk. CONFERENCE PROCEEDINGS. Tetovo, Republic of Macedonia. p. 183-188.

52. Putkaradze, R. (2019). Georgia in the European Union's Eastern Partnership Countries: Historical Aspects and Challenges. *Journal, Ecoforum Journal*. Volume 8, Issue 1(18).

53. Putkaradze, R. Chania, M. (2018). The Priorities of Georgian Economic Development in Conditions of Globalization. *European Journal of Marketing and Economics*, v. 1, n. 1, p. 63-66, July.

54. Rodrik, D. (2022). Beware Economists Bearing Policy Paradigms, May 11, 2021. <https://www.project-syndicate.org/commentary/economic-policy-must-abandon-universal-paradigms-by-dani-rodrik-2021-05>

55. Rodrik, D. (2021). Beware Economists Bearing Policy Paradigms. Project Syndicate.

56. Sepashvili, E. (2017). Eastern Partnership Integration with the EU and Inclusive Growth of National Economies. *Management Dynamics in the Knowledge Economy*, 5(3), 439-453.

57. Shaburishvili, S. (2011). Peculiarities of Georgian Foreign Trade with the European Union. *Bulletin of Khmelnitsky National University*, 2, 252-254.

58. Shengelia, T. (2017, July). Determination of correlative relations between social capital, trust and motivation in the international company. In *Proceedings of Business and Management Conferences* (No. 5607685). International Institute of Social and Economic Sciences.

59. Shengelia, T. (2018). Social Capital of Dominant Ethnic Groups and Its Impact on Business.

60. Shengelia, T. (2019). Research methodology and the impact of social entrepreneurship on the solution of social problems in Georgia.

61. Shengelia, T., & Gelashvili, M. (2020). Export potential of Georgia. In *World economy and international economic relations* (Vol. 3, pp. 29-33).

62. Shengelia, T., Kozak, Y., & Kirkitadze, Z. (2020). FDI motivation effects on Host countries. In *World economy and international economic relations* (Vol. 3, pp. 15-20).

63. Shengelia, T., Berishvili, K., Jganjgava, K. (2022). Improving the Methodology of Measuring Social Capital in International Companies. *Sciences of Europe*, (97), 15-18.

64. Silagadze, A. (2022). Contemporary Global Economic Trends: Transitional Economies during Covid-Depression Bull. *Georg. Natl. Acad. Sci*, 16(3), 130-135

65. Silagadze, A. (2011). Economic Teachings, Ilia Chavchavadze and Modernity- "Actual problems of Historical and economic Teachings ". "VZFEI", pp.71 -77.

66. Silagadze, A. (2018). Gini Index-Wealth Distribution in the Post-Soviet Countries. *Bulletin Of The Georgian National Academy Of Sciences*, vol. 12, no.3.193

67. Silagadze, A. (2022). Economics Contemporary Global Economic Trends: Transitional Economies during Covid-Depression. *Bulletin Of The Georgian National Academy Of Sciences*, vol. 16, no. 3, p. 130-135.

68. Silagadze, A., Atanelishvili, T. (2010). Aspects of Economic Doctrines in Georgia. Peninsula University of Technology, Business and Informatics. San Francisco (USA).

69. Silagadze, A., Atanelishvili T., Silagadze N. (2022). Covid Depression and Search for a New Paradigm. *Bulletin of The Georgian National Academy of Sciences*, 16(1): 121-125.

70. Silagadze, A., & Zubiashvili, T. (2015). Parameters of the European Union and the post-soviet Georgia's economy. *International Journal of Multidisciplinary Thought*, 5(3), 441-448.

71. Veshapidze, S. (2017). The Traditions Orientated on European Values In Georgia. *Sciences of Europe*, (13-4), 14-18.

72. Veshapidze, S., Bakhtadze, L., Putkaradze, R., Kharitonashvili, J., Danelia, I., Lominashvili, M., Chantladze, N. (2024). Modern International Economic Relations of Georgia. *Smarty* (in Georgian)

73. Veshapidze, S., Chiabrishvili, K., Zubiashvili, T., Zoidze, G. (2021). On the Relationship between Education and Economic Security. *Ecoforum Journal*, 10(3).

74. Veshapidze, S., Bendianishvili, N., & Zoidze, G. (2024). BILATERAL INVESTMENT AGREEMENTS OF GEORGIA: THREATS, CHALLENGES AND OPPORTUNITIES. *Three Seas Economic Journal*, 5(4), 1-7.

75. 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.



76. Veshapidze, S., Kitashvili, S. (2024). Georgia's European Integration Perspective. *Ekonometri*. 2 (XX), 94-112 p ISSN 1987-6890 e ISSN 2346-8432
77. Veshapidze, S., Kitashvili, S. (2025). The Importance and Benefits of the EU single market for Georgia. *The New Economist*, 19(3), 60-73.
78. Veshapidze, S., Kereselidze, L., Tsirdava, N. (2024). Decarbonization of Energy and Challenges of Sustainable Development of Georgia. *Ekonometri* 4. P ISSN 1987-6890 e ISSN 2346-8432
79. Veshapidze, S., Megreladze, G. (2024). Prospects for the development of Georgia's trade with the European Union. *The New Economist*, 19(2), 11-223. ISSN 1512-4649(Print) ISSN 2667-9752(Online)
80. Veshapidze, S., Otinashvili, R., Gvarutsidze, A., Abuselidze, G., Zoidze G. (2022). Modern Technologies to Overcome the Challenges of Globalization. *Entrepreneurship*. Volume: 10, Number: 2. <https://www.cceol.com/search/article-detail?id=1074987>
81. Veshapidze, S., Zoidze, G. (2022). Value Choices of the Community in the Context of the COVID-19 Pandemic. DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.6373197>
82. Veshapidze, S., & Zoidze, G. (2022). On State Intervention in the Economy through the Budget in Georgia. *World economy and international economic relations.-International Scientific Collection*, 5.
83. Veshapidze, S., Zoidze, G., Berishvili, K. (2021). The Economic Determinant of the Education System. *Sciences of Europe*, (81-2), 6-12. DOI: <https://doi.org/10.24412/3162-2364-2021-81-2-6-12>
84. Veshapidze, S., Zubiashvili, T. (2021). About Population Growth and Global Problems. VI International Scientific Conference: "Challenges of Globalization in Economics and Business", Tbilisi, 2021, pp. 148-155
85. Veshapidze, S., Zubiashvili, T., Chiabrishvili, K. (2021). Globalization and New Opportunities for Georgia. *Globalization and Business*. 12, 32-36. <https://doi.org/10.35945/gb.2021.12.003>
86. Zoidze, G. (2021). Importance of Euro-Atlantic Integration: Democracy, Security and Economic Development. *Three Seas Economic Journal*, 2(3), 1-7.
87. Zoidze, G. (2023). Strategic Directions of Balanced Economic Growth of Entrepreneurial Entities. *Journal of Innovations and Sustainability*, 7(1), 01-01.
88. Zoidze, G., Abuselidze, G., Veshapidze, S. (2023). Economic Vulnerability of Small Powers. *Journal of Geography, Politics and Society*, 13(3), 1-12
89. Zoidze, G., Veshapidze, S. (2022). The Modern Economy and Values. Cambridge Scholars Publishing. p. 125.
90. Zoidze, G., & Veshapidze, S. (2022). Transformation of economic policy priorities under COVID-19. *Three Seas Economic Journal*, 3(2), 35-43.
91. Zubiashvili, T., Veshapidze, Sh. (2019). Labor Emigration and Employment in Georgia. (Co-authorship). *Humanities and Social Sciences Review*, Volume 09, Number 01, USA. pp. 127-136. <http://www.universitypublications.net/hssr/0901/html/E9X94.xml>



# საქართველოს პერსპექტივა ჩინეთსა და ევროკავშირს შორის ეკონომიკური კავშირების განვითარების კონტექსტში

**ლოიდ ქარჩავა**  
ბიზნესის ადმინისტრირების დოქტორი,  
კავკასიის საერთაშორისო უნივერსიტეტის ასოცირებული პროფესორი  
ელ.ფოსტა: loidk@yahoo.com  
ტელ: (+995) 558944800

**შოთა ვეშაპიძე**  
ეკონომიკის მეცნიერებათა დოქტორი, ასოცირებული პროფესორი, ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი  
ელ.ფოსტა: shota.veshapidze@tsu.ge  
ტელ: (+995) 599 51 80 84

**სალომე ციყელაშვილი**  
ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ეკონომიკის დოქტორანტი  
ელ.ფოსტა: salitsikelashvili@gmail.com  
ტელ: (+995) 591 826 876

## აბსტრაქტი

ეს სტატია იკვლევს საქართველოს ურთიერთკავშირი სხვადასხვა განზომილებებს ჩინეთთან და ევროკავშირთან, აანალიზებს ქვეყნის, როგორც შუამავლის როლს, ეკონომიკური თანამშრომლობის ხელშეწყობაში და განიხილავს მისი პოზიციის რეგიონულ გეოპოლიტიკურ შედეგებს. საქართველოს აქტიური მონაწილეობა „ერთი სარტყელი, ერთი გზის“ ინიციატივაში. მისი სავაჭრო ხელშეკრულებების სტრატეგიული გამოყენება და მისი პოლიტიკის ევროკავშირის სტანდარტებთან ჰარმონიზაციის მცდელობები ცენტრალურია მისი ძალისხმევისთვის, გამოიყენოს ეს უნიკალური ეკონომიკური მომენტი. ამ გლობალურ ძალებს შორის ურთიერთქმედება, სავარაუდოდ, განსაზღვრავს საქართველოს მომავალ ეკონომიკურ და პოლიტიკურ ტრეკტორიას, ასევე გავლენას მოახდენს რეგიონულ სტაბილურობასა და განვითარებაზე მთლიანად კავკასიასა და ცენტრალურ აზიაში.

ჩინეთსა და ევროკავშირს შორის ეკონომიკური კავშირების განვითარება საქართველოსთვის წარმატების შანსებს აჩენს, რაც ჩინეთის მიერ წამოწყებულ გლობალურ პროექტებს უკავშირდება. მათგან მნიშვნელოვანია „ერთი სარტყელი, ერთი გზა“ (Belt and Road Initiative, BRI) – ჩინეთის წამოწყებული გლობალური პროექტი. ინიციატივა რომელიც მიზნად ისახავს ინფრასტრუქტურის განვითარებას და ეკონომიკური თანამშრომლობის გაძლიერებას აზიას, ევროპასა და აფრიკას შორის. საქართველო, როგორც ევროპისა და აზიის გადაკვეთის ადგილზე განლაგებული ქვეყანა, ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი მონაწილეა „ერთი სარტყელი, ერთი გზის“ ინიციატივის ფარგლებში. ქვეყანას სტრატეგიული მდებარეობა გააჩნია, რაც ჩინეთსა და ევროკავშირს შორის შუალედურ რგოლად განიხილება. საქართველოს როლს „ერთი სარტყელი, ერთი გზის“ ინიციატივაში განაპირობებს მისი გეოსტრატეგიული მდებარეობა, ტრანსპორტი და ინფრასტრუქტურა, გავლენა საერთაშორისო ეკონომიკაზე.

საქართველო მდებარეობს ცენტრალურ რეგიონში, რომელიც დაკავშირებულია როგორც აზიასთან, ისე ევროპასთან. მისი გეოგრაფიული მდებარეობა აძლევს მას უნიკალურ პოზიციას, როგორც სატრანზიტო ჰაბს, რომელიც ინიციატივის ფარგლებში განამტკიცებს კავშირებს ჩინეთსა და ევროკავშირს შორის. სარკინიგზო და საავტომობილო გზები, რომლებიც საქართველოში გადის, მნიშვნელოვან როლს ასრულებენ ჩინეთისთვის, საქართველოდან მეზობელ ქვეყნებთან, როგორცაა თურქეთი და ირანი, ეკონომიკურ კავშირებში. საქართველოსა და ჩინეთს შორის განლაგებული მნიშვნელოვანი ინფრასტრუქტურული პროექტები, მაგალითად, ე.წ. „ახალი აბრეშუმის გზა“, რომელიც მიზნად ისახავს განახლებულ სახმელეთო და საზღვაო გზებს, ხელს უწყობს სავაჭრო ბრუნვას და მარშრუტების გაუმჯობესებას. ჩინეთი აქტიურად ახორციელებს ინვესტიციებს საქართველოში ტრანსპორტისა და ლოჯისტიკის სფეროში, რაც ზრდის ქართული ინფრასტრუქტურის შესაძლებლობებს. „ერთი სარტყელი, ერთი გზა“ საქართველოში ახალ ეკონომიკურ შესაძლებლობებს ქმნის, რომლებიც საქართველოს ეკონომიკის ზრდას უწყობს ხელს. ჩინური ინვესტიციები სხვადასხვა სფეროში, როგორცაა ენერჯეტიკა, მრეწველობა, ტურიზმი და აგრარული სექტორი, ხელს უწყობს როგორც ეკონომიკური სტაბილურობის უზრუნველყოფას, ასევე ფულის ნაკადის ზრდას. ასეთ პროექტებში მონაწილეობის გზით საქართველო ცდილობს მაქსიმალურად აითვისოს

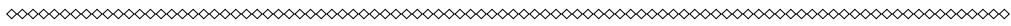
THE NEW ECONOMIST / ახალი ეკონომისტი



ინვესტიციები და თანამშრომლობის ბენეფიტები. საქართველოს მონაწილეობა „ერთი სარტყელი, ერთი გზის“ ინიციატივაში ზრდის მის საერთაშორისო როლს და მაკავშირებელი რგოლის ფუნქციას ჩინეთსა და ევროპას შორის. ამ როლის გატარება ხელს უწყობს საქართველოს პოზიციების გამყარებას როგორც დასავლეთ, ისე აღმოსავლეთ პარტნიორებთან ურთიერთობებში.

საქართველოს როლი ამ კონტექსტში მნიშვნელოვანია. ევროკავშირი საქართველოსთვის პრიორიტეტული პარტნიორია, განსაკუთრებით იმ თვალსაზრისით, რომ საქართველო ცდილობს გააძლიეროს პოლიტიკური და ეკონომიკური თანამშრომლობა. ევროკავშირი მხარს უჭერს საქართველოს ეკონომიკურ განვითარებას, დემოკრატიულ რეფორმებსა და რეგიონალური სტაბილურობის უზრუნველყოფას. საქართველოს მონაწილეობის გააქტიურება „ერთი სარტყელი, ერთი გზის“ ინიციატივაში აძლიერებს მას როგორც მრავალმხრივი თანამშრომლობის აქტორს. ეს საქართველოს საშუალებას აძლევს არამარტო დააკავშიროს ჩინეთი და ევროკავშირი, არამედ წარმატებით ისარგებლოს როგორც ეკონომიკური, ისე დიპლომატიური გზებით. ჩინეთის ინვესტიციები საქართველოში, რომლებსაც ხშირად თან ახლავს ევროპული მხარის ჩართულობა, ქმნის პოზიტიურ ვითარებას სატრანზიტო ინფრასტრუქტურის, ენერგეტიკის, სავაჭრო ურთიერთობების და სხვა დარგების სფეროებში.

**საკვანძო სიტყვები:** საქართველო; ჩინეთ-ევროკავშირის ეკონომიკური ურთიერთობები; „ერთი სარტყელი, ერთი გზის ინიციატივა“ (BRI); სტრატეგიული მდებარეობა; ტრანსპორტი და ინფრასტრუქტურა; გავლენა ეკონომიკაზე; საერთაშორისო როლი.



### შესავალი

თანამედროვე გლობალურ ძალებს შორის ურთიერთქმედება, მნიშვნელოვნად განსაზღვრავს საქართველოს მომავალ ეკონომიკურ და პოლიტიკურ ტრაექტორიას, რაც ასევე გავლენას მოახდენს რეგიონულ სტაბილურობასა და განვითარებაზე კავკასიასა და ცენტრალურ აზიაში.

ჩინეთსა და ევროკავშირს შორის ეკონომიკური კავშირების განვითარება საქართველოსთვის წარმატების შანსებს აჩენს, რაც ჩინეთის მიერ წამოწყებულ გლობალურ პროექტებს უკავშირდება. მათგან მნიშვნელოვანია სარტყელი და გზის ინიციატივა, უფრო ზუსტად „ერთი სარტყელი, ერთი გზის ინიციატივა“ (Belt and Road Initiative, BRI) – ჩინეთის წამოწყებული გლობალური პროექტი, რომელიც მიზნად ისახავს ინფრასტრუქტურის განვითარებას და ეკონომიკური თანამშრომლობის გაძლიერებას აზიას, ევროპასა და აფრიკას შორის. საქართველო, როგორც ევროპისა და აზიის გზაჯვარედინზე მდებარე ქვეყანა, ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი მონაწილეა „სარტყელი და გზის“ ინიციატივის ფარგლებში. მას სტრატეგიული მდებარეობა გააჩნია, რაც ჩინეთსა და ევროკავშირს შორის შუალედურ რგოლად განიხილება. საქართველოს როლს სარტყელი და გზის ინიციატივაში განაპირობებს მისი სტრატეგიული მდებარეობა, ტრანსპორტი და ინფრასტრუქტურა, გავლენა ეკონომიკაზე, საერთაშორისო როლი.

საქართველო მდებარეობს ცენტრალურ რე-

გიონში, რომელიც დაკავშირებულია როგორც აზიასთან, ისე ევროპასთან. მისი გეოგრაფიული მდებარეობა ანიჭებს მას უნიკალურ პოზიციას, როგორც სატრანზიტო ჰაბს, რომელიც ინიციატივის ფარგლებში ქმნის კავშირებს ჩინეთსა და ევროკავშირს შორის. სარკინიგზო და საავტომობილო გზები, რომლებიც საქართველოში გადის, მნიშვნელოვან როლს ასრულებენ ჩინეთისთვის, საქართველოდან მეზობელ ქვეყნებთან, როგორცაა თურქეთი და ირანი, ეკონომიკურ კავშირებში. საქართველოსა და ჩინეთს შორის განლაგებული მნიშვნელოვანი ინფრასტრუქტურული პროექტები, მაგალითად, ე.წ. „ახალი აბრეშუმის გზა“, რომელიც მიზნად ისახავს განახლებულ სახმელეთო და საზღვაო გზებს, ხელს უწყობს სავაჭრო ბრუნვას და მარშრუტების გაუმჯობესებას. ჩინეთი აქტიურად ახორციელებს ინვესტიციებს საქართველოში ტრანსპორტისა და ლოჯისტიკის სფეროში, რაც ზრდის ქართული ინფრასტრუქტურის შესაძლებლობებს. „ერთი სარტყელი, ერთი გზა“ საქართველოში ახალ ეკონომიკურ შესაძლებლობებს ქმნის, რომლებიც საქართველოს ეკონომიკის ზრდას უწყობს ხელს. ჩინური ინვესტიციები სხვადასხვა სფეროში, როგორცაა ენერგეტიკა, მრეწველობა, ტურიზმი და აგრარული სექტორი, ხელს უწყობს როგორც ეკონომიკური სტაბილურობის უზრუნველყოფას, ასევე ფულის ნაკადების ზრდას. ასეთ პროექტებში მონაწილეობის გზით საქართველო ცდილობს მაქსიმალურად აითვისოს ინვესტიციები



და თანამშრომლობის ბენეფიტები. საქართველოს მონაწილეობა „ერთი სარტყელი, ერთი გზის“ ინიციატივაში ზრდის მის საერთაშორისო როლს და მაკავშირებელი რგოლის ფუნქციას ჩინეთსა და ევროპას შორის. ამ როლის წარმატებული განხორციელება ხელს უწყობს საქართველოს პოზიციების გამყარებას როგორც დასავლეთ, ისე აღმოსავლეთ პარტნიორებთან ურთიერთობებში.

### **ძირითადი ტექსტი**

ნებისმიერი ქვეყნის მონაწილეობა „ერთი სარტყელი, ერთი გზის“ ინიციატივაში ზრდის მის საერთაშორისო, დამაკავშირებელი რგოლის ფუნქციას ჩინეთსა და ევროპას შორის. სარტყელი და გზის ინიციატივის დაწყების დროს ჩინეთი-ევროკავშირის ურთიერთობები საკმაოდ მონიწვევით იყო: 2003 წელს მათმა ურთიერთობებმა მიიღო ყოვლისმომცველი სტრატეგიული პარტნიორობის სტატუსი. (A maturing partnership – shared interests and challenges in EU-China relations : commission policy paper for transmission to the Council and the European parliament / Commission of the European Communities. Brussels, 2003. 32 p. URL: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2003:0533:FIN:EN:PDF> (access)).

2013 წლის აგვისტოში მხარეებმა ხელი მოაწერეს ერთობლივ სტრატეგიული თანამშრომლობის პროგრამას 2020 წლამდე, რომელშიც ასახულია ჩინეთსა და ევროკავშირის შორის ურთიერთობების განვითარების გეგმა. ( EU-China 2020 Strategic Agenda for Cooperation. [S. l.], 2020. 16 p. URL:<https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/20131123.pdf>).

2014 წლის 31 მარტის ერთობლივ განცხადებაში, ჩინეთის ინიციატივა მოიცავდა ერთ ხაზს, რომელშიც მხარეებმა გამოხატეს ინტერესი თანამშრომლობის განვითარების, ევროკავშირის სტრატეგიებსა და ახალ აბრეშუმის გზის ინიციატივას შორის ჰარმონიზაციის შესაძლებლობების შესწავლის მიმართ. (Joint Statement: Deepening the EU-China Comprehensive Strategic Partnership for mutual benefit. Brussels, 31 March 2014 // European Commission. [S. l.], 2014. URL: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_STATEMENT-14-89\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_STATEMENT-14-89_en.htm)).

ევროკავშირი-ჩინეთის ურთიერთობების შესახებ 2015 წლის 16 დეკემბრის ევროპარლამენტის რეზოლუციამ გაითვალისწინა, სარტყელი და გზის ინიციატივის დაწყება მიზნად ისახავდა ცენტრალურ, დასავლეთ და სამხრეთ აზიას, ასევე ევროპას შორის ძირითადი ენერგეტიკული და საკომუნიკა-

ციო კავშირების შექმნას. ირველი სარტყელისა და საგზაო პოლიტიკის დოკუმენტის გამოქვეყნების შემდეგ, მაღალ დონეზე გადაიდგა გარკვეული ნაბიჯები თანამშრომლობის პროცესებში მეტი გამჭვირვალობის მისაღწევად. 2015 წლის სექტემბერში ევროკომისიამ და ჩინეთის მთავრობამ ხელი მოაწერეს შეთანხმებას ევროკავშირისა და ჩინეთის თანამშრომლობის პლატფორმის შექმნის შესახებ (EU-China Summit joint statement) რათა გაძლიერდეს თანამშრომლობა ისეთ სფეროებში, როგორცაა ინფრასტრუქტურა, აღჭურვილობა, ტექნოლოგია და მართვის სტანდარტები, ასევე შეისწავლონ BRI ინიციატივისა და პროექტის გაერთიანების შესაძლებლობები, როგორცაა TEN-T. (Regulation (EU) № 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision № 661/2010/EU // EUR-Lex. [S. l.], 2013. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32013R1315>). გარდა ამისა, ეს პლატფორმა შექმნილია ჩინეთის აბრეშუმის გზის ფონდსა და სტრატეგიული ინვესტიციების ევროპულ ფონდს შორის საინვესტიციო თანამშრომლობის შესაძლებლობების გამოსავლენად.

2017 წლამდე პლატფორმის საქმიანობა არც თუ ისე თვალსაჩინო იყო მხარეებს შორის არსებული წინააღმდეგობების გამო. კერძოდ, ევროკომისიამ, რომელიც არის ევროპული კანონმდებლობისა და სტანდარტების ძრავა და დამცველი, არაერთხელ გააკრიტიკა ინფრასტრუქტურულ პროექტებში ინვესტიციების ჩინური მოდელი, რომელიც ითვალისწინებს სახელმწიფო გარანტიებს და ტენდერების დახურულ სისტემას მშენებლობისთვის. ჩინეთის სურვილი არ მიიღოს ღია წესები პროექტების საჯარო დაფინანსებისთვის, გამოიწვია მხარეების წარუმატებლობამ ხელი მოაწერონ ერთობლივ კომუნიკეს ევროკავშირისა და ჩინეთის მე-18 სამიტზე 2016 წელს.

2017 წლის 14-15 მაისს პეკინში გამართულ სარტყელი და გზის ფორუმზე იურკე კატაინენმა, ევროკომისიის ვიცე-პრეზიდენტმა დასაქმების, ეკონომიკური ზრდის, ინვესტიციებისა და კონკურენტუნარიანობის საკითხებში, ხაზი გაუსვა ევროკავშირის ხედვას ევროპისა და აზიის ურთიერთკავშირის გაუმჯობესების შესახებ, რაც შეიძლება ჩაითვალოს ნაბიჯად ევროკავშირისა და ჩინეთს შორის თანამშრომლობის საერთო პოლიტიკის შემუშავებისკენ სარტყელი და გზის ფარგლებში.



2017 წლის 2 ივნისს, ევროკავშირ-ჩინეთის მე-19 სამიტის შედეგების შემდეგ, მხარეებმა ხელი მოაწერეს ურთიერთგაგების მემორანდუმს საჯარო დაფინანსების სფეროში დიალოგის დაწყებისა და არაკეთილსინდისიერი კონკურენციის კონტროლის რეჟიმის შექმნის მიზნით. (Memorandum of Understanding on a dialogue in the area of the State aid control regime and the Fair Competition Review System : the present Memorandum of Understanding is signed in Brussels on 2nd June 2017. 6 p. URL: [https://competition-policy.ec.europa.eu/document/download/af965846-e475-47cf-9479-37431f765304\\_en?filename=China-EU\\_memorandum](https://competition-policy.ec.europa.eu/document/download/af965846-e475-47cf-9479-37431f765304_en?filename=China-EU_memorandum)). ევროკავშირის ევროპის საინვესტიციო ფონდმა და აბრეშუმის გზის ფონდმა ასევე ხელი მოაწერეს ურთიერთგაგების მემორანდუმს ევროპაში ინვესტიციების მხარდაჭერის შესახებ, რამაც გამოიწვია ჩინეთ-ევროკავშირის ერთობლივი საინვესტიციო ფონდის შექმნა. ეს ნაბიჯი შეიძლება აიხსნას ევროკავშირის სურვილით, გავლენა მოახდინოს საინვესტიციო ნაკადების განაწილებაზე ეკონომიკის გარკვეულ სექტორებში.

სამიტის შემდეგ, ურთიერთქმედების პლატფორმამ და ერთობლივი ინვესტიციების სამუშაო ჯგუფებმა გააძლიერეს თავიანთი საქმიანობა. 2018 წლის ივლისში გამოქვეყნდა მოკლევადიანი გეგმა ევროკავშირისა და ჩინეთის ინფრასტრუქტურული სტრატეგიების დასაკავშირებლად, ასევე 34 საპილოტე ინფრასტრუქტურული პროექტის ჩამონათვალი ერთობლივი განხორციელებისთვის. (List of projects to be considered in the framework of the EU-China Connectivity platform // European External Action Service. [S. l.], 2018. URL: <https://www.portseurope.com/list-of-projects-to-be-considered-in-the-framework-of-the-eu-china-connectivity-platform/>). 2019 წლის მე-20 სამიტზე ეს გეგმა, პროექტების ჩამონათვალთან ერთად, მხარეებმა ოფიციალურად მიიღეს, როგორც შემდგომი თანამშრომლობის სახელმძღვანელო. (EU-China summit, Beijing, 16/07/2018, 16 July 2018 // Council of EU. [S. l.], 2018. URL: <https://www.consilium.europa.eu/en/meetings/international-summit/2018/07/16/>). ეს პროექტები მოიცავდა სხვადასხვა მაგისტრალების, რკინიგზისა და კონტინერების ტერმინალების მშენებლობას ევროპასა და ჩინეთში.

ევროკავშირის განსაკუთრებული ყურადღება საკუთარი ინფრასტრუქტურული ქსელების განვითარებაზე, პირველ რიგში, განპირობებულია იმით, რომ ეს არის ერთიანი ბაზრის შექმნის და-

სრულების წინაპირობა: ევროკავშირის კომისიის მიერ 2020 წელს ჩატარებული ინტერმოდალური სატრანსპორტო მარშრუტების კვლევის თანახმად, საზღვაო ნავსადგურების მხოლოდ 89% და აეროპორტების 67% იყო დაკავშირებული რკინიგზასთან. (Progress report on implementation of the TEN-T network in 2016–2017 : report from the commission to the European parliament, the Council, the European economic and social committee and the Committee of the regions / European Commission. Brussels, 2020. 15 p. URL: [https://transport.ec.europa.eu/system/files/2020-08/ten\\_t\\_progress\\_report.pdf](https://transport.ec.europa.eu/system/files/2020-08/ten_t_progress_report.pdf)). თავის მხრივ, ჩინეთის მთავრობამ არაერთხელ აღნიშნა, რომ BRI ავსებს არსებულ ეროვნულ და ევროპულ ინფრასტრუქტურულ განვითარებას და კავშირის პროექტებს ევროპის ქვეყნებს შორის და მის ფარგლებს გარეთ. 1980 წელს ევროკავშირის ერთიანი ინფრასტრუქტურული პოლიტიკის ამოქმედების შემდეგ, ტრანსევროპული სატრანსპორტო ქსელის შექმნის ადრე ნახსენები იდეა, რომლის განხორციელების ახალი ეტაპი დაიწყო 2013 წელს, როგორც ევროკავშირის დამაკავშირებელი ევროპის ობიექტის. (CEF) (CEF Transport // European Commission. [S. l.], 2021. URL: <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport>). გეგმის ნაწილი, შეიძლება ჩაითვალოს ყველაზე ფართო და ყოვლისმომცველი. დოკუმენტების თანახმად, ის შედგება 9 ძირითადი დერეფნისგან: ორი ჩრდილოეთ-სამხრეთის დერეფანი, სამი აღმოსავლეთ-დასავლეთის დერეფანი და ოთხი დიაგონალური დერეფანი. (Regulation (EU) № 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013...).

მიუხედავად იმისა, რომ ყველაზე მეტად ევროკავშირის ვაჭრობა ხორციელდება კავშირის ფარგლებში, ანუ წევრ სახელმწიფოებს შორის, ყოველწლიურად იზრდება ევროკავშირის ვაჭრობის წილი მესამე ქვეყნებთან. ეს ნიშნავს, რომ ევროკავშირის პარტნიორებთან მომავალი სავაჭრო და ეკონომიკური ურთიერთობები ასევე დამოკიდებული იქნება წევრი ქვეყნების მთავარ სავაჭრო პარტნიორებთან დამაკავშირებელი სატრანსპორტო ქსელის ეფექტურობაზე. 2020 წლისთვის, პირველად, ჩინეთმა გაუსწრო შეერთებულ შტატებს ევროკავშირთან ვაჭრობის თვალსაზრისით (586 მილიარდი დოლარი, რაც 35 მილიარდი დოლარით მეტია აშშ-ევროკავშირის ვაჭრობაზე) და გახდა ევროკავშირის მთავარი იმპორტიორი (2021 წელს ევროკავშირის მთლიანი იმპორტის 22.4%), ასევე სიდიდით მესამე



ექსპორტიორი (ევროკავშირის მთლიანი ექსპორტის 10.2%). (China-EU – international trade in goods statistics // Eurostat. [S. I.], 2021. URL: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=China-EU\\_-\\_international\\_trade\\_in\\_goods\\_statistics](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=China-EU_-_international_trade_in_goods_statistics)). ევროკავშირი ჩინეთის მთავარი იმპორტიორია, რომელიც ჩინეთის მთლიანი იმპორტის 11.2% - ს შეადგენს და მეორე უმსხვილესი ექსპორტიორია შეერთებული შტატების შემდეგ (შესაბამისად 18.7%). მიუხედავად იმისა, რომ საქონლის უმეტესი ნაწილი გაიგზავნება ზღვით, ჩინურ-ევროპული საზღვაო ვაჭრობის ტრანსპორტირების ხარჯები მნიშვნელოვნად აღემატება გლობალურ საშუალო მაჩვენებელს.

როგორც მსოფლიოში ორი უმსხვილესი სავაჭრო პარტნიორი, ევროკავშირსა და ჩინეთს აქვთ საერთო ინტერესი ტრანსპორტირების ხარჯების შემცირებაში, რაც ძირითადად განპირობებულია საქონლის მიწოდების ხანგრძლივი დროით. სარკინიგზო ტრანსპორტზე გადასვლა მნიშვნელოვნად შეამცირებს ამ დროს.

ამრიგად, ტრანს-ევრაზიული სახმელეთო მარშრუტის წარმატებით განხორციელება არა მხოლოდ უზრუნველყოფს ჩინეთიდან ევროკავშირის ბაზრებზე საქონლის უფრო სწრაფ ტრანსპორტირებას, არამედ გახსნის ახალ ეფექტურ მარშრუტს ევროკავშირის კომპანიებისთვის ევროპული პროდუქციის ექსპორტისთვის.

ამასთან, მთავარ საკითხად რჩება გრძელვადიანი ფინანსური სიცოცხლისუნარიანობის საკითხი ჩინური სუბსიდიების არარსებობის შემთხვევაში, რომელიც ეტაპობრივად უნდა შემცირდეს გაუქმებამდე (ფინანსთა სამინისტრო მოითხოვს, რომ ჩინეთი-ევროპის სატვირთო მატარებლების სუბსიდიები ყოველწლიურად შემცირდეს და 2019 წელს სატვირთო განაკვეთი არ აღემატებოდეს 40% - ს. ფინანსთა სამინისტრო მოითხოვს, რომ ჩინეთი-ევროპის სატვირთო მატარებლებმა 2019 წელს ყოველწლიურად შეამცირონ სუბსიდიები.

სარკინიგზო მარშრუტების განვითარება ასევე დიდწილად შეესაბამება ევროკავშირის პრიორიტეტებს. რკინიგზა არის ტრანსპორტის ტიპი, რომელსაც აქვს ყველაზე მეტი ჩიხი, ამიტომ 2014 წლიდან CEF პროგრამის ფარგლებში დაფინანსების უმეტესობა გამოყოფილია მათი "გაფართოებისთვის". (Connecting Europe Facility // European Commission. [S. I.], 2023. URL: [https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility\\_en#:~:text=Programme%20Sectors&text=The%20](https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility_en#:~:text=Programme%20Sectors&text=The%20)

Connecting%20Europe%20Facility%20(CEF,and%20upgrading%20the%20existing%20one).

ინფრასტრუქტურის, ინვესტიციებისა და ვაჭრობის სფეროებში ევროკავშირსა და ჩინეთს შორის თანამშრომლობის განვითარება მთელი რიგი გამოწვევებით არის სავსე. მთავარი არის ორმხრივი ვაჭრობის დისბალანსი. ევროკავშირის ბაზრებზე ჩინური სანარმოების კონკურენტუნარიანობის შესანარჩუნებლად ისეთ მაღალტექნოლოგიურ სფეროებში, როგორცაა ავტომობილები და ელექტრონიკა, მთავრობა მუდმივად გამოყოფს სუბსიდიებს საქონლის ტრანსპორტირებისთვის.

ჩინეთის მზარდი ეკონომიკური ყოფნა ევროპის ეკონომიკის სტრატეგიულად მნიშვნელოვან სექტორებში გააკრიტიკეს ევროკავშირის ინსტიტუტებმა, რომლებიც ცდილობენ განახორციელონ ეკონომიკური პოლიტიკა გახსნილობისა და გამჭვირვალობის საბაზრო პრინციპების დაცვით. 2019 წლის მარტში, ბიუჯეტისა და ადამიანური რესურსების ყოფილმა კომისარმა გიუნტერ ოტინგერმა გამოთქვა მოსაზრება, რომ ევროკავშირს უნდა ჰქონდეს უფლება ვეტო დაადოს ჩინურ ინვესტიციებს ევროკავშირის წევრი ქვეყნების ინფრასტრუქტურაში, თუ ისინი არ აკმაყოფილებენ კავშირის საერთო ინტერესებს. (Commissioner Proposes EU Veto Power on Chinese Infrastructure Investments after Italy's BRI Deal // Deutsche Welle. [S. I.], 2019. URL: <https://www.dw.com/en/chinese-investments-in-europe-german-eu-commissioner-floats-eu-veto-right/a-48045932>). 2019 წლის 21-22 მარტს კომისიამ და საგარეო საქმეთა და უსაფრთხოების პოლიტიკის კავშირის უმაღლესმა წარმომადგენელმა წარმოადგინეს ანგარიში ჩინეთ-ევროკავშირის ურთიერთობების ანალიზის შესახებ. ეს ანგარიში აკრიტიკებდა ჩინეთის ეკონომიკურ საქმიანობას. ევროკავშირმა ჩინეთი დაადანაშაულა ევროპული კომპანიების ჩინურ ბაზარზე წვდომის შეზღუდვაში, ადგილობრივი კონკურენტების სუბსიდიებაში და ინტელექტუალური საკუთრების უფლებების დაცვაში. (Joint communication to the European parliament, the European council and the Council: EU-China A strategic outlook // EUR-Lex. [S. I.], 2019. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52019JC0005>). ანგარიშში წარმოდგენილი იყო არაერთი საკანონმდებლო წინადადება, რომელიც მიზნად ისახავდა უცხოური ინვესტიციების სფეროში კონტროლის გამკაცრებას. ეს წინადადებები ასევე დამტკიცდა ევროპის საბჭოს მიერ 2020 წლის ოქტომბერში. ევროკავში-



რმა პირდაპირი უცხოური ინვესტიციების სკრინინგის ახალი მექანიზმი დანერგა.

მისი მთავარი მიზანია ევროკავშირის სტრატეგიული ინდუსტრიების პოტენციური საინვესტიციო საფრთხეების მონიტორინგი მესამე ქვეყნებიდან, განსაკუთრებით ჩინეთიდან. (EU foreign investment screening mechanism becomes fully operational // European Commission. [S. I.], 2020. URL: [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_20\\_1867](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_1867)). მონიტორინგის მექანიზმი გულისხმობს კავშირისა და კომისიის წევრებს შორის ეკონომიკის სტრატეგიულ სექტორებში უცხოური ინვესტიციების შესახებ ინფორმაციის გაცვლას. კომისიას და ევროკავშირის ნებისმიერ წევრს შეუძლია გამოხატოს თავისი უკმაყოფილება მომავალი საინვესტიციო გარიგების მიმართ, მაგრამ საბოლოო გადაწყვეტილება რჩება ინვესტიციის მიმღებ სახელმწიფოსთან. (Regulation (EU) 2019/452 of the European parliament and of the Council of 19 March 2019 establishing a framework for the screening of foreign direct investments into the Union // Official Journal of the European Union. 2019. L. 79. 14 p. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0452&from=EN>).

ევროპელი ოფიციალური პირები იცავენ პოზიციას, რომ ჩინეთთან გრძელვადიან პერსპექტივაში თანამშრომლობისთვის ევროკავშირმა უნდა შეიმუშაოს შესაბამისი სტანდარტები და წესები. საინვესტიციო სფეროში ევროკავშირისა და ჩინეთს შორის ურთიერთგაგების მიღწევისკენ გარკვეული ნაბიჯები გადაიდგა 21-ე სამიტზე, რომელიც 2019 წელს გაიმართა. მისი დასრულების შემდეგ, ჩინეთმა და ევროკავშირმა გამოხატეს თავიანთი განზრახვა ხელი მოაწერონ ყოვლისმომცველ ორმხრივ საინვესტიციო შეთანხმებას 2020 წელს. (EU-China Summit Joint statement Brussels, 9 April 2019. [S. I.], 2019. 7 p. URL: <https://www.consilium.europa.eu/media/39020/euchina-joint-statement-9april2019.pdf>). მისი არსია მნიშვნელოვნად გააუმჯობესოს ბაზარზე წვდომა, აღმოფხვრას დისკრიმინაციული მოთხოვნები და პრაქტიკა, რომელიც გავლენას ახდენს უცხოელ ინვესტორებზე და შექმნას დაბალანსებული ინვესტიციების დაცვის სისტემა. დოკუმენტი ასევე მოიცავდა დებულებებს ინვესტიციებისა და მდგრადი განვითარების შესახებ. თუმცა, ევროკავშირის მიერ ჩინეთის ბრალდებების გამო, სინძიანგში, ტიბეტსა და ჰონგ-კონგში ადამიანის უფლებების დარღვევის შესახებ, ამ შეთანხმების ხელმოწერა გაურკვეველი ვადით გადაიდო.

ჩინური ინვესტიციები განიხილება სკეპტიციზმის ხარისხით, რადგან ევროკავშირის მედიაში ნარატივი ყურადღებას ამახვილებს ჩინეთის შერწყმისა და შესყიდვების უარყოფით გავლენაზე ევროპაში ეკონომიკურ მდგომარეობაზე.

ამრიგად, ჩინეთსა და ევროკავშირს შორის სარტყელისა და გზის ფარგლებში თანამშრომლობის ორი ძირითადი ბილიკი შეიძლება გამოიყოს: ინფრასტრუქტურა და ინვესტიცია. ჩინეთი და ევროკავშირი დაინტერესებულნი არიან ვაჭრობის მოცულობის გაზრდით, ასევე სახმელეთო და საზღვაო გზით საქონლის მიწოდების დროის შემცირებით.

მხარეებმა მოახერხეს შეთანხმდნენ ერთობლივი პლატფორმის შექმნაზე, რათა შეისწავლონ BRI-ის ფარგლებში ინფრასტრუქტურული თანამშრომლობის შესაძლებლობები, ასევე ხელი მოაწერონ რიგ შეთანხმებებს ჩინურ და ევროპულ საინვესტიციო ფონდებს შორის. ამავე დროს, ჩინეთი აქტიურად ზრდის ინვესტიციებს ეკონომიკურ სექტორებში, როგორცაა ტრანსპორტი და კომუნიკაციები. ჩინეთის ინვესტიციების მკვეთრმა ზრდამ ამ სტრატეგიულ სფეროებში გამოიწვია კავშირის მიერ რიგი ახალი საკანონმდებლო ზომების მიღება, რომელთა მიზანია ჩინეთის ეკონომიკური გაფართოების შეჩერება. ევროკავშირისა და ჩინეთს შორის ურთიერთობების გაუარესების მიუხედავად, მხარეები არ წყვეტენ დიალოგს სარტყელი და გზის ფარგლებში თანამშრომლობის შემდგომი განხორციელების შესახებ.

ცენტრალური და აღმოსავლეთ ევროპას (CEE) განსაკუთრებული ადგილი უჭირავს ჩინეთის სარტყელი და გზის სტრატეგიაში. ამ რეგიონს აქვს უფრო მაღალი ეკონომიკური ზრდის ტემპი დანარჩენ ევროპასთან შედარებით. ევროკავშირის წევრი ქვეყნების ეკონომიკური ზრდის შესახებ ევროკომისიის პროგნოზების თანახმად, CEE ქვეყნების ეკონომიკა წელიწადში საშუალოდ 3.3% - ით გაიზრდება, რაც მთლიანობაში ევროკავშირის საშუალო მაჩვენებელს ორჯერ აღემატება. (European Economic Forecast. Autumn 2019 / European Commission. Luxembourg, 2019. 220 c. URL: <https://osservatoriocpi.unicatt.it/ocpi-8.%20cpi-European%20Economic%20Forecast%20Autumn%202019.pdf>). მეორე ფაქტორი არის რეგიონის ქვეყნების საჭიროება ინფრასტრუქტურის ასაშენებლად. ექსპერტების აზრით, ცენტრალური და აღმოსავლეთ ევროპის ქვეყნები ინფრასტრუქტურის დაფინანსების სერიოზულ დეფიციტს აწყდებიან, გზებისა და რკინიგზის განვითარების



დონე კი ევროკავშირის უფრო განვითარებული ქვეყნების დონეზე დაახლოებით 40-60% - ით დაბალია. ინფრასტრუქტურის ხარვეზების აღმოსაფხვრელად საჭირო მთლიანი ინვესტიცია ყოველწლიურად ამ ქვეყნების მთლიანი შიდა პროდუქტის (მშპ) 3.5-6% - ს შეადგენს.

ევროკავშირი საქართველოს მნიშვნელოვანი სტრატეგიული პარტნიორია. 2023 წელს საქართველოს საგარეო ვაჭრობა ბრუნვამ 21 529 მლნ. აშშ დოლარი შეადგინა, ეს მონაცემები წინა წლის შესაბამის პერიოდთან შედარებით 12.5 %-ით მეტია. ექსპორტი გაიზარდა 9.1 %-ით და შეადგინა 6 090.6 მლნ. აშშ დოლარი, იმპორტი გაიზარდა 14 %-ით და 15 438.45 მლნ. აშშ დოლარი შეადგინა. უარყოფითი ვაჭრობა სალდო დაფიქსირდა - 9 347.8 მლნ. აშშ დოლარი - აღნიშნული მაჩვენებელი საგარეო ვაჭრობა ბრუნვის 43.4 %-ია.

2023 წელს ევროკავშირთან ბრუნვა 15 % -ით გაიზარდა - შეადგინა 4 500 მლნ. აშშ დოლარი და საქართველოს მთლიანი ბრუნვის 21 % დაიკავა, ექსპორტი შემცირდა 18 %-ით, შეადგინა 704.4 მლნ. აშშ დოლარი, რაც საქართველოს მთლიანი ექსპორტის 11.6 % იყო; იმპორტი გაიზარდა 24 %-ით და 3 795.7 მლნ. აშშ დოლარი შეადგინა - დაიკავა საქართველოს მთლიანი იმპორტის 24.6 %. (ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო, საქართველოს საგარეო ვაჭრობა 2023 წელი, [https://www.economy.ge/uploads/files/2017/foreign\\_trade/2023/ftt\\_2023.pdf](https://www.economy.ge/uploads/files/2017/foreign_trade/2023/ftt_2023.pdf)).

სტატისტიკური მონაცემების ანალიზით ვლინდება, რომ ევროკავშირთან ვაჭრობა მნიშვნელოვნად იზრდება. ევროკავშირთან საქართველოს ვაჭრობა 2015-2024 წლებში სწრაფი ზრდის ტენდენციით ხასიათდებოდა, რომელმაც 2015 წლის 2,614,370.14 ათასი აშშ დოლარის ნაცვლად, 2024 წელს 5,188,264.97 ათას აშშ დოლარს მიაღწია. ევროკავშირიდან იმპორტი ზრდადი ტენდენციით ხასიათდება. მნიშვნელოვანია, რომ ადგილობრივი ექსპორტი 2015-2019 წლებში მცირედით იზრდებოდა, 2019-2024 წლებში კი ზრდის თვალსაზრისით მნიშვნელოვანი ცვლილებები არ განუცდია. ევროკავშირთან საგარეო ვაჭრობის უარყოფითმა სალდომ 2015 წლის -1,367,810.00 ათასი აშშ დოლარის ნაცვლად, 2024 წელს. (საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური, საგარეო ვაჭრობის პორტალი, <https://ex-trade.geostat.ge/ka>).

რაც შეეხება ფულად გზავნილებს, საქართველოს ეროვნული ბანკის მონაცემებით, 2024 წელს

ფულადი გზავნილების სახით 3,36 მლრდ. აშშ დოლარია გადმორიცხული, ეს მაჩვენებელი 2023 წელთან შედარებით 785 მლნ დოლარით, ანუ 19 %-ით ნაკლები იყო გზავნილების ძირითად წყაროს 2024 წელს ევროკავშირის ქვეყნები წარმოადგენდა, კერძოდ, ნლიურმა ზრდამ 10,2 % შეადგინა. 2024 წლის ფულადი გზავნილების სტატისტიკაში, უმსხვილეს 10 ქვეყანას შორის, ევროკავშირის 3 ქვეყანა - იტალია, გერმანია და საბერძნეთი, შესაბამისად მე-2, მე-4 და მე-5 ადგილებს იკავებენ. იტალიიდან გადმორიცხულია 567 მლნ აშშ დოლარი (ფულადი ნაკადები გაზრდილია 8 %-ით), გერმანიიდან გადმორიცხულია 267 მლნ. აშშ დოლარი (15 %-ით არის გაზრდილი), ხოლო საბერძნეთიდან 263 მლნ. აშშ დოლარი (ზრდა 7 %-ით). (საქართველოს ეროვნული ბანკი, <https://reports.nbg.gov.ge/fla77cc6-e0e0-4ce1-b184-238b773e44f2/c69faf55-3aa3-403b-95c8-82bb6b8bf92c>).

ევროკავშირის მიერ გამოქვეყნებული საქართველოს ბიზნესგარემოს 2024 წლის ანგარიში ნათქვამია, რომ 2023 და 2024 წლის დასაწყისში საქართველოში ადგილი ჰქონდა ეკონომიკურ ზრდას, თუმცა, აღნიშნულის მიუხედავად საქართველოში ბიზნესი მრავალი გამოწვევის წინაშე დგას. საქართველოში ბიზნესის წინაშე არსებულ ძირითად გამოწვევებად დასახელებულია: პოლიტიკური არასტაბილურობა; სამუშაო ძალის დეფიციტი და უნარების ნაკლებობა; გამოკითხული კომპანიების (ბიზნესების) თითქმის ნახევარი აღნიშნავს უნარების დეფიციტს, რაც სამუშაოს შესრულების მხრივ 5-40%-იან დანაკარგსა და წლიური მთლიანი სამამულო პროდუქტის 26 %-იან დანაკარგს იწვევს; მერყევი სავალუტო გაცვლითი კურსი: ეს ბიზნესს ფინანსური დაგეგმვისა და საინვესტიციო გადაწყვეტილებების მიღებისას გარკვეულ პრობლემებს უქმნის.

ხაზგასმულია ისიც, რომ, მიუხედავად ევროკავშირის უდიდესი მნიშვნელობისა საქართველოს საგარეო ვაჭრობაში, ევროკავშირში ექსპორტი მაინც შემცირებულია, ეს კი ძირითადად შემდეგი მიზეზების გამოა: ევროკავშირის სტანდარტებთან შესაბამისობის მაღალი ხარჯები; ევროპული სერტიფიცირების აკრედიტებული ლაბორატორიების ნაკლებობა; ბიზნესის მიერ მარეგულირებელი ჩარჩოების შეზღუდული ცოდნა.

ანგარიშში ხაზგასმულია სასამართლო და საგანმანათლებლო რეფორმების დაჩქარების აუცილებლობა. გამოვლენილია საგანმანათლებლო დაწესებულებების მჭიდრო თანამშრომლობის



საჭიროება კერძო სექტორთან, რათა უნარების განვითარების პროგრამები ბაზრის მოთხოვნებზე იყოს მორგებული. ნახსენებია ისიც, რომ ეკონომიკური პოლიტიკისა და სავაჭრო ინფრასტრუქტურის გაუჯობესება გადამწყვეტ როლს ითამაშებს საქართველოს ევროკავშირის ბაზარზე ინტეგრაციაში. (ევროკავშირი აქვეყნებს საქართველოს ბიზნესგარემოს 2024 წლის ანგარიშს, Euronews Georgia, <https://euronewsgeorgia.com/2025/03/13/evrokavshiri-aqveynebs-saqartvelos-biznesgaremos-2024-angarishs/>); (EU BUSINESS CLIMATE REPORT GEORGIA 2024, [https://eu4georgia.eu/wp-content/uploads/EU-Business-Climate-Report\\_2024-1.pdf](https://eu4georgia.eu/wp-content/uploads/EU-Business-Climate-Report_2024-1.pdf)).

წინასწარი მონაცემებით 2024 წელს საქართველოში განხორციელებული პირდაპირი უცხოური ინვესტიციების (FDI) მოცულობამ 1 333.8 მლნ. აშშ დოლარი შეადგინა, აღნიშნული მაჩვენებელი 2023 წლის დაზუსტებულ მაჩვენებელზე 29.9%-ით ნაკლებია. ბოლო ორი წლის კლებადი დინამიკა - ინვესტიციების შემცირების უმთავრეს მიზეზს წარმოადგენს პირდაპირი უცხოური ინვესტიციების ორი კომპონენტის: სააქციო კაპიტალისა და რეინვესტირების მაჩვენებლის შემცირება. (საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სააგენტო, პირდაპირი უცხოური ინვესტიციები 2024 წელი (წინასწარი), <https://cutt.ly/urdC6gSQ>).

ევროკავშირი საქართველოსთვის ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი სავაჭრო და საინვესტიციო პარტნიორია. ევროკავშირის ინვესტიციები გადამწყვეტ როლს თამაშობს საქართველოს ეკონომიკური განვითარების ხელშეწყობაში, ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაციაში და ბიზნესის ზრდაში. უკანასკნელი ათი წლის განმავლობაში ევროკავშირის მიერ საქართველოში განხორციელებული პირდაპირი უცხოური ინვესტიციების ღირებულება ყველაზე მეტი 2022 წელს იყო და 847 382.0 ათასი აშშ დოლარს შეადგენდა. [https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.geostat.ge%2Fmedia%2F69096%2FFDI\\_Geo\\_countries.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK](https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.geostat.ge%2Fmedia%2F69096%2FFDI_Geo_countries.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK)

მიუხედავად ევროკავშირის მიერ დაფინანსებული მრავალი პროექტისა, რომელიც საგანმანათლებლო, სასოფლო-სამეურნეო თუ სატრანსპორტო სექტორს ეხება, ნათელია, რომ გაერთიანების მიერ საქართველოში განხორციელებული ინვესტიციები ჭარბობს დამამუშავებელი მრეწველობის, ელექტროენერჯისა და ხელოვნების სექტორებში. უარყოფითი დინამიკით ხასიათდება ინვესტიციები შემდეგ სექტორებში: სამთომოპოვებითი მრეწვე-

ლობა და კარიერების დამუშავება, ტრანსპორტი და დასაწყობება, საფინანსო და სადაზღვევო საქმიანობები, ასევე, პროფესიული, სამეცნიერო და ტექნიკური საქმიანობები.

ევროკავშირის მიერ საქართველოში განხორციელებული ინვესტიციები სექტორულ ჭრილში ასეთ სურათს იძლევა:

საფინანსო სექტორი: ევროკავშირის ბანკები და ფინანსური ინსტიტუტები აქტიურად ახორციელებენ ინვესტიციებს საქართველოს საფინანსო სექტორში, რაც ხელს უწყობენ ფინანსური სტაბილურობის გაძლიერებასა და ფინანსური მომსახურების ხელმისაწვდომობის გაზრდას. 2023 წელს EBRD-მა საქართველოში 210 მილიონი ევროს ინვესტიცია განახორციელა, რომლის ნაწილი საფინანსო სექტორს მოხმარდა. (EBRD: <https://ipress.ge/news/biznesi/ebrd-ma-2023-tsels-saqartveloshi-sul-210-milioni-evros-investitsia-ganakhortsia/>).

ენერგეტიკა: ევროკავშირი მხარს უჭერს საქართველოს ენერგეტიკული სექტორის განვითარებას, განსაკუთრებით განახლებადი ენერჯის წყაროების გამოყენებას. ევროპის საინვესტიციო ბანკი (EIB) აქტიურად აფინანსებს ჰიდროელექტროსადგურების მშენებლობასა და ენერგეტიკული ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაციას. (ევროპის საინვესტიციო ბანკი (EIB): <https://www.eib.org/en/>).

ინფრასტრუქტურა: ევროკავშირი მნიშვნელოვან ინვესტიციებს ახორციელებს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესებაში, მათ შორის გზების, რკინიგზისა და აეროპორტების განვითარებაში. მაგალითად, EIB აფინანსებს აღმოსავლეთ-დასავლეთის ჩქაროსნული ავტომაგისტრალის მშენებლობას. (ევროკავშირის დელეგაცია საქართველოში (EEAS): [https://www.eeas.europa.eu/delegations/georgia\\_ka](https://www.eeas.europa.eu/delegations/georgia_ka)).

მცირე და საშუალო ბიზნესი (MSB): ევროკავშირი მხარს უჭერს MSB-ის განვითარებას, რაც ხელს უწყობს სამუშაო ადგილების შექმნასა და ეკონომიკურ ზრდას. ევროკავშირის პროგრამები, როგორცაა EU4Business, უზრუნველყოფს ფინანსურ და ტექნიკურ დახმარებას MSB-ებისთვის. 2023 წელს, EU4Business ინიციატივის მეშვეობით, მცირე და საშუალო საწარმოების (SMEs) ზრდისა და განვითარების მხარდასაჭერად საქართველოში 44 მილიონი ევროს ინვესტიცია განხორციელდა. (კვირის პალიტრა: <https://kvispalitra.ge/article/123648-44-milioni-evros-investicia-50-proekti-da-39-000-biznesi-ra-ganxadebas-avrcelebs-evrokavshiris-opisi/>).



სოფლის მეურნეობა: ევროკავშირი ასევე ინვესტიციებს ახორციელებს სოფლის მეურნეობის განვითარებაში, ხელს უწყობს სოფლის მეურნეობის პროდუქტიულობის გაზრდასა და სოფლის განვითარებას. ევროკავშირის მხარდაჭერით, საქართველოს სოფლის მეურნეობის განვითარებისთვის 12 მილიონი ევროს ღირებულების პროექტი დაიწყო. ბოლო ორი წლის განმავლობაში, დაახლოებით 250-მა ფერმერმა, კოოპერატივმა და მცირე და საშუალო ბიზნესმა სასოფლო-სამეურნეო გრანტი მიიღო, რომლის საერთო ბიუჯეტი 16.3 მილიონი ლარია. (FAO საქართველო: (<https://www.fao.org/georgia/news/detail-events/ge/c/1504597/>)).

ევროკავშირი საქართველოს ყველაზე დიდი დონორია და ყოველწლიურად საქართველოს რეფორმების დღის წესრიგის მხარდასაჭერად გრანტების სახით დაახლოებით 85 მილიონი ევროს ოდენობის თანხას გამოყოფს. (ევროკავშირი და საქართველო - EEAS - European Union: [https://www.eeas.europa.eu/georgia/evrokavshiri-da-sakartvelo\\_ka?s=221](https://www.eeas.europa.eu/georgia/evrokavshiri-da-sakartvelo_ka?s=221)).

ისტორიულად საქართველო ძველი აბრეშუმის გზის შემადგენელი ნაწილი იყო. ქვეყანამ ერთ-ერთმა პირველმა დაუჭირა მხარი და სარტყელისა და გზის ინიციატივას. 2015 წელს დაფუძნდა „თბილისის აბრეშუმის გზის ფორუმი.“ ხოლო 2023 წლის 31 ივლისს ხელი მოეწერა საქართველოსა და ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკას შორის სტრატეგიული პარტნიორობის შეთანხმებას, რაც ითვალისწინებს ეკონომიკური ურთიერთობების გაძლიერებას.

ჩინეთსა და საქართველოს ურთიერთობების ეკონომიკური განზომილების პარამეტრებს ახასიათებს ქვეყნებს შორის ვაჭრობა, ფულადი გზავნილები და ვიზიტორები. 2017 წლის 13 მაისს ქ. პეკინში, ხელი მოეწერა „თავისუფალი ვაჭრობის შესახებ შეთანხმებას საქართველოს მთავრობასა და ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის მთავრობას შორის“. შეთანხმება ძალაში შევიდა 2018 წლის 1 იანვრიდან. (საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო. <https://www.economy.ge/?page=economy&s=87&lang=ge>).

2024 წლის მონაცემებით, სავაჭრო პარტნიორების სიაში, ჩინეთი იმპორტის მხრივ თურქეთის, აშშ-ს და რუსეთის შემდეგ მე-4 ადგილს იკავებს 1 612.2 მილიონი აშშ დოლარის მოცულობით, რაც მთელი მოცულობის 9.6%-ია. ხოლო ექსპორტის მხრივ, უმსხვილეს საექსპორტო ათეულში მეშვიდე ადგილი უჭირავს 303.1 მილიონი აშშ დოლარის მოცულობით, რაც მთელი მოცულობის 4.6%-ია. (External merchandise trade of Georgia in 2024.”

Geostat.ge, 2025, <https://geostat.ge/>; წყარო: External merchandise trade of Georgia in 2024.” Geostat.ge, 2025, <https://geostat.ge/>).

იმპორტირებულ საქონელს შორის რაოდენობით გამოირჩევა საბურავები, გამომთვლელი მანქანები, მარტივი პოლიაცეტალები, ნათურები და გამათბობელი საშუალებები, სატელეფონო აპარატები, სათამაშოები და სხვა.

ექსპორტირებულ საქონელს შორის მთავარი პროდუქტი სპილენძის მადნები და კონცენტრატებია. ასევე, დიდი ადგილი უჭირავს ლითონის მადნებს, ალუმინს, სანელებლებს, ნატურალურ ღვინოებს, ნარჩენებსა და სპილენძის ჯართს.

აქვე უნდა აღვნიშნოთ, რომ სტატისტიკის თანახმად, 2024 წლის განმავლობაში, საერთაშორისო ვიზიტორების რეკორდული მაჩვენებელი დაფიქსირდა ისეთი ქვეყნებიდან, როგორცაა თურქეთი, ისრაელი, ყაზახეთი, ინდოეთი, ჩინეთი, საუდის არაბეთი და სხვ. ჩინეთიდან ვიზიტორთა რაოდენობა შეადგენდა 88 583 ვიზიტს. (საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო, <https://www.economy.ge/index.php?page=news&nw=2652&lang=ge>).

როგორც ჩინეთისთვის, ასევე საქართველოსთვის, საერთო მიზნებიდან გამომდინარე, მნიშვნელოვანია ორმხრივი ვაჭრობის ზრდა, სტრუქტურის ოპტიმიზაცია და გაფართოება. შესაბამისად, ქვეყნებს შორის განსაზღვრულია შემდეგი ამოცანები: გეგმების კოორდინაცია, ინვესტიციებისა და ვაჭრობის ხელშეწყობა, თანამშრომლობის გაღრმავება, ინფორმაციის გაძლიერება და გაზიარება სავაჭრო, ინვესტიციების, ინფრასტრუქტურისა და სხვა მიმართულებებით.

2024 წლის მონაცემებით, ბოლო 14 წლის განმავლობაში ჩინური პირდაპირი ინვესტიციების საერთო რაოდენობა თითქმის 700 000 მლნ აშშ დოლარს აღწევს. (საქართველოს საინვესტიციო ლანდშაფტი: ჩინური და დასავლური ინვესტიციების შედარებითი ანალიზი - <https://civicidea.ge/wp-content/uploads/2024/07/ჩინური-ინვესტიციების-ანალიზი-2018-2023.pdf>). მიუხედავად ამისა, საქსტატის მონაცემებით ბოლო 5 წლის განმავლობაში ჩინეთი ინვესტორების ათეულშიც კი არ იმყოფება. 2024 წელს ჩინეთიდან, საქართველოში პირდაპირი უცხოური ინვესტიციის სახით 29,044.0 მლნ აშშ დოლარი შემოვიდა. (საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური - <https://www.geostat.ge/ka>).

ჩინეთს სურს ურთიერთობა გააღრმავოს ისეთი



მიმართულებით, როგორცაა რკინიგზა, პორტები, გზები, მშენებლობა, ენერჯეტიკა და სხვა. ამ მიმართულებებით ძალიან მნიშვნელოვანია ანაკლიის ღრმანწყლოვანი პორტის ინვესტირება, რომელიც „შუა დერეფნის“ მნიშვნელოვანი პროექტია. შუა დერეფნის პროექტი განსაკუთრებით რუსეთი-უკრაინის ომის დროს გამოცოცხლდა, რის შედეგადაც ჩინეთს ევროპასთან „შუა დერეფანი“ დააკავშირებს. დერეფნის პროექტის ფარგლებში ქართულ მონაკვეთზე შენდება რკინიგზა, ავტომგისტრალი და პორტი ტვირთების გადაზიდვისთვის. China Communications Construction Company არის წამყვანი ინფრასტრუქტურული სერვისის პროვაიდერი, რომლის შვილობილმა კომპანიამ ააშენა E60 ჩქაროსნული გზის მონაკვეთი, რამაც გაამარტივა საქართველოს აღმოსავლეთსა და დასავლეთ შორის მიმოსვლა. კომპანია ასევე ჩართულია ანაკლიის ღრმანწყლოვანი პორტის პროექტში. (ანაკლიის პორტი - საგარეო პოლიტიკური კურსის ცვლილების მორიგი ნაბიჯი)

აღსანიშნავია, მეორადი ავტომობილების ბაზრის პროექტი, რომელიც ჩინეთის ელჩმა, ჭოუ ციენმა განცხადებაში გააჟღერა. პროექტის ფარგლებში ქუთაისში იგეგმება მეორადი ავტომობილების ბაზრის მონყოფა. ეს პროექტი „შუა დერეფნის“ პროექტთან პირდაპირ კავშირში არ არის, მაგრამ მათ სინერგიული ეფექტი აქვთ.

საქართველოსთვის მნიშვნელოვანია საფინანსო/საბანკო სფეროს განვითარებაც. ჩინეთის ჩართულობით ქვეყანაში არსებული ერთ-ერთი დიდი ბანკი, ბაზის ბანკი, შეიძინა Xinjiang Hualing Group-მა და მას შემდეგ იგი სწრაფად იზრდება. ასევე, საუბარია ჩინური „სოციალური“ ბანკის

შემოსვლის შესახებ. (bm.ge - <https://bm.ge/news/chinuri-investitsiebis-qartuli-veqtori-eqskluziuri-interviu-chinetis-saelchos-mrchevtan> )

### დასკვნა

მსოფლიოში ორ უმსხვილეს სავაჭრო პარტნიორს, ჩინეთსა და ევროკავშირს შორის ეკონომიკური ურთიერთკავშირი სწრაფად იზრდება და მტკიცდება, რაც მრავალ სფეროს მოიცავს. მისი დიდი მოცულობა და მდგრადი ზრდა, საქართველოს ეკონომიკის განვითარებისთვის მულტიპლიკაციური ეფექტის როლს ასრულებს. გაფორმებული თანამშრომლობის ხელშეკრულებები ხელს უწყობს ისეთი პროექტების განხორციელებას, როგორცაა სხვადასხვა მაგისტრალების, რკინიგზისა და კონტეინერების ტერმინალების მშენებლობა ევროპასა და ჩინეთში, ერთობლივი საინვესტიციო ფონდის შექმნა.

ევროკავშირსა და ჩინეთს აქვთ საერთო ინტერესი ტრანსპორტირების ხარჯების შემცირებაში, რაც ძირითადად განპირობებულია საქონლის მიწოდების ხანგრძლივი დროით. სარკინიგზო ტრანსპორტზე გადასვლა მნიშვნელოვნად შეამცირებს ამ დროს. ამ თვალსაზრისით, წარმატების შანსებს აჩენს საავტომობილო მაგისტრალების, სარკინიგზო, საპორტო, სასაწყობო ინფრასტრუქტურის, ასევე საფინანსო/საბანკო სფეროს სათანადო განვითარება საქართველოში, რაც ჩინეთის და ევროკავშირის ინტერესებშიც აისახება. აღნიშნულ პროცესებში საქართველოს აქტიური, გონივრული დამაბალანსებელი როლის შესრულება ქვეყნის ეკონომიკური წარმატების მნიშვნელოვანი საწინდარია.