

ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი
პაატა გუგუშვილის სახელობის ეკონომიკის ინსტიტუტი

Ivane Javakhishvili Tbilisi State University
Paata Gugushvili Institute of Economics



აკადემიკოს პაატა გუგუშვილის დაბადებიდან 120-ე წლისთავისადმი მიძღვნილი
საერთაშორისო სამეცნიერო კონფერენციის მასალების კრებული

საქართველოს ეკონომიკური უსაფრთხოება: არსებული მდგომარეობა და გამოწვევები

Proceedings of Materials of International Scientific Conference
Dedicated to the 120th Birth Anniversary of Academician Paata Gugushvili

ECONOMIC SECURITY OF GEORGIA: CURRENT STATE AND CHALLENGES

თბილისი 2025 Tbilisi

ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი
პაატა გუგუშვილის სახელობის ეკონომიკის ინსტიტუტი

IVANE JAVAKHISHVILI TBILISI STATE UNIVERSITY
PAATA GUGUSHVILI INSTITUTE OF ECONOMICS

აკადემიკოს პაატა გუგუშვილის დაბადებიდან
120-ე წლისთავისადმი მიძღვნილი
საერთაშორისო სამეცნიერო კონფერენციის
მასალების კრებული

„საქართველოს ეკონომიკური უსაფრთხოება:
არსებული მდგომარეობა და გამოწვევები“

(11-12 ოქტომბერი, 2025)

**Proceedings of Materials
of International Scientific Conference
Dedicated to the 120th Birth Anniversary of
Academician Paata Gugushvili**

**“ECONOMIC SECURITY OF GEORGIA:
CURRENT STATE AND CHALLENGES”**

(11-12 October, 2025)

თსუ პაატა გუგუშვილის სახელობის ეკონომიკის ინსტიტუტის გამომცემლობა
PUBLISHING HOUSE OF PAATA GUGUSHVILI INSTITUTE OF ECONOMICS OF TSU

თბილისი Tbilisi
2025

UDC (შპკ) 338(47+57)33(479.22)(063)

პ – 645

პაატა გუგუშვილის სახელობის ეკონომიკის ინსტიტუტის მიერ ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტში 2025 წელს გამართულ საერთაშორისო სამეცნიერო კონფერენციაზე წაკითხული მოხსენებების მასალები
Materials of reports made at the international scientific conference held by Paata Gugushvili Institute of Economics at Ivane Javakhishvili Tbilisi State University in 2025

სამეცნიერო-სარედაქციო კოლეგია: რ. აბესაძე (მთავარი რედაქტორი), დ. ასლანიშვილი, თ. არნანია-კეპულაძე, თ. ბერიძე, გ. ბერულავა, ნ. ბიბილაშვილი (პასუხისმგებელი მდივანი), ვ. ბურდული, თ. გოგობია, ლ. დათუნაშვილი, გ. ერქომაიშვილი, ე. კაკულია, მ. კვარაცხელია, ლ. თოთლაძე, თ. ლაზარაშვილი, მ. მუჩიაშვილი, ს. პავლიაშვილი, ვლ. პაპავა, ა. სილაგაძე, ა. სულაბერიძე, მ. ტვარონავიჩიენე, ქ. ქველაძე, ა. შევჩუკი, ა. ჩეჩელი, მ. ხუსკივაძე. რ. ჯავახიშვილი

Scientific-editorial Board: R. Abesadze (Editor-in-Chief), T. Arnanian-Kepuladze, D. Aslanishvili, T. Beridze, G. Berulava, N. Bibilashvili (Executive Secretary), V. Burduli, A. Chechel, L. Datinashvili, G. Erkomashvili, T. Gogokhia, R. Javakhishvili, E. Kakulia, K. Kveladze, M. Khuskivadze, M. Kvaratskhelia, T. Lazarashvili, M. Muchiashvili, V. Papava, S. Pavliashvili, A. Shevchuc, A. Silagadze, A. Sulaberidze, M. Tvaronavičienė, L. Totladze

რეცენზენტები: ემდ ვ. ბურდული

ემდ გ. ბერულავა

Reviewers: Doctor of Economic Sciences V. Burduli

Doctor of Economic Sciences G. Berulava

რედაქციის შეხედულება შესაძლოა არ ემთხვეოდეს ავტორის აზრს და

იგი პასუხს არ აგებს ინფორმაციის სიზუსტეზე

The views of scientific-editorial board do not necessarily reflect author's option and

it accepts no responsibility for the accuracy of information

© თსუ პაატა გუგუშვილის სახელობის ეკონომიკის ინსტიტუტის გამომცემლობა, 2025

© PUBLISHING HOUSE OF PAATA GUGUSHVILI INSTITUTE OF ECONOMICS OF TSU, 2025

ISBN 978-9941-36-420-4

oil sector. As a result of import substitution policies, the amount of some products imported into the country has begun to decline.

Azerbaijan's foreign trade strategy is based more on the principles of sustainable development and diversification. The country seeks to increase the share of the non-oil sector in trade turnover and increase its competitiveness in foreign markets. For this, measures are being taken such as strengthening the logistics infrastructure, opening new transport routes and facilitating export processes. The expansion of Azerbaijan's transit opportunities and its participation in the "Middle Corridor" project may have a positive impact on the development of foreign trade in the future.

The further development of Azerbaijan's foreign trade depends on strengthening the non-oil sector and increasing access to new markets. Attracting foreign investment and stimulating local production will ensure the sustainability of the economy. If the country can successfully implement this strategy, it can strengthen the balance of foreign trade in the long term.

Literature

1. <https://www.stat.gov.az/source/trade/>
2. <https://www.cbar.az/page-41/macroeconomic-indicators>
3. <https://customs.gov.az/az/faydali/gomruk-statistikasi/xarici-ticaretin-veziyyeti-haqqinda>
4. <https://www.economy.gov.az/az/page/beynelxalq-elaqeler/xarici-ticaret/>
5. <https://e-qanun.az/framework/12499>
6. <https://audit-journal.az/az/articles/10>

Владимер Папава
Тамара Тапладзе

О ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРАХ ЧЕРЕЗ КАВКАЗ, СВЯЗЫВАЮЩИХ ЕВРОПУ И АЗИЮ

***Аннотация.** В статье рассматриваются транспортные коридоры, соединяющие Европу и Азию через Кавказ. Это Средний коридор, являющийся частью китайской инициативы «Один пояс, один путь», и Зангезурский коридор. Оба коридора связывают Азербайджан и Турцию, хотя первый проходит через Грузию, а второй – через Армению (вблизи границы с Ираном). Показано, что рассматривать Зангезурский коридор как ответвление Среднего коридора некорректно до тех пор, пока Пекин этого не признает, поскольку Средний коридор исключительно китайский проект. Обосновано, что для мирного развития Кавказа необходимо рассматривать Средний и Зангезурский коридоры не как альтернативные, а как взаимодополняющие маршруты..*

***Ключевые слова:** Инициатива «Один пояс, один путь», Средний коридор, Зангезурский коридор, Маршрут Трампа для международного мира и процветания.*

В современном мире все большее значение приобретает развитие транспортных коридоров. Острота вопроса, прежде всего, обусловлена максимальным обеспечением устойчивости глобальных цепочек поставок, что является важным компонентом экономической безопасности. В тоже время, из-за конфронтационного характера современной глобализации [Рарава, 2022] на повестке дня стоят такие вопросы, как войны транспортных и торговых коридоров [Colibasani, 2024].

Рассматривая транспортные коридоры связывающие Европу с Азией необходимо осановиться на китайском проекте создания глобальных транспортных коридоров исходя из сформированной еще в 2013 году Инициативы «Один пояс, один путь» (ОПОП), которая охватывает пратически весь земной шар (например, [Ge, 2016]). В частности, согласно Инициативы ОПОП сухопутная связь Европы и Азии включает следующие коридоры:

• **Северный коридор**, или Новый Евразийский сухопутный мост, обеспечивающий железнодорожное сообщение между Китаем и Европой через Казахстан, Россию и Беларусь;

- **Южный коридор**, связывающий Китай с Европой и Средиземноморьем через Центральную Азию, Иран и Турцию;
- **Средний коридор** (Транскаспийский международный транспортный маршрут), начинающийся в Китае и проходящий через Казахстан, Каспийское море, Азербайджан и Грузию, далее выходящий к Турции или к побережью Чёрного моря.

После 24 февраля 2022 года, из-за начала войны России в Украине, а также последовавшие западные санкционные меры в отношении Москвы, обусловили остановку функционирования Северного транспортного маршрута.

Основной вызов для функционирования Южного коридора связан с обеспечением его безопасности. При этом, начиная с 2022 года, Россия активно развивает Международный транспортный коридор «Север–Юг» (МТКСЮ), призванный соединить северные российские порты с иранскими южными портами через Кавказ и Каспийское море с последующим выходом в Индию. Одновременная реализация МТКСЮ и Южного коридора объективно усиливает стратегическую роль Ирана, на территории которого пересекаются оба маршрута, что вступает в противоречие с интересами Запада, так как может усилиться т.н. неформальная коалиция Китая, Ирана и России [Colibasanu, 2024].

Следовательно, в контексте развития транспортных коммуникаций между Европой и Азией именно Средний коридор получает относительное преимущество, что подчёркивает значимость Грузии как ключевого звена данного маршрута [Charaia, Parava, 2017; Parava, 2021].

Очевидно, что Средний коридор выступает фактическим конкурентом Северного и Южного маршрутов. В этой связи наиболее заинтересованными в ограничении его функционирования и развития являются Россия и Иран. Однако с учётом того, что данный коридор рассматривается как часть китайской инициативы, это обстоятельство может служить определённым сдерживающим фактором, препятствующим переходу России и Ирана к открытому противостоянию с Китаем [Parava, 2025, p. 4].

Восстановление территориальной целостности Азербайджана и установление контроля над Нагорным Карабахом в сентябре 2023 года придали новое значение проекту Зангезурского транспортного коридора. Его трасса протяжённостью около 43 километров предполагается через Сюникскую область Армении, что обеспечит прямое сообщение Азербайджана с Нахичеванем и выход к Турции [Yildiz, 2025].

Возможность открытия Зангезурского транспортного коридора стала куда более актуальной после того, как 8 августа 2025 года в Вашингтоне президент Азербайджана и премьер-министр Армении вместе с президентом США подписали Декларацию, которая должна стать основой мирного соглашения (например, [MassisPost, 2025]), который, на этой же встрече был парафирован подписями Министров иностранных дел Армении и Азербайджана (например, [MFARA, 2025]).

Парафированный текст соглашения нельзя считать завершённым документом, вследствие чего итоги трёхсторонней встречи оцениваются как умеренные [Маркедонов, 2025]. Одновременно участие США в решении кавказских вопросов рассматривается как положительный сигнал [Blank, 2025]. Стоит отметить, что Зангезурский коридор получил новое обозначение — «Маршрут Трампа во имя международного мира и процветания» («Маршрут Трампа»), а также была объявлена возможность передачи его управления американской частной компании на срок аренды до 99 лет.

Вашингтонские договорённости, в том числе инициатива «Коридор Трампа», воспринимаются по-разному странами, вовлечёнными в кавказскую геополитику (например, [Нао, 2025]). Для Ирана ключевым вызовом является перспектива усиления США у его северной границы [Ozarsu, 2025], в то время как для России принципиальным остаётся сохранение контроля над региональными процессами [Анисонян, 2025].

Несмотря на то, что открытие Зангезурского коридора может значительно изменить геополитический ландшафт региона и приблизить Армению к западным странам [DiPirro, 2025], среди армянских специалистов существуют опасения. Некоторые полагают, что реа-

лизация проекта «Коридор Трампа» может привести к усугублению международных противоречий и поставить под угрозу национальный суверенитет Армении, так как она может оказаться в уязвимом положении (например, [Vardanyan, 2025]). В дополнение к этому существует риск закрепления и обострения проблем, связанных с судьбой армян Нагорного Карабаха [Beglaryan, 2025].

В отличие от Армении, для Азербайджана и Турции проект «Коридор Трампа» не только является полностью оправданным, но и прямо соответствует их стратегическим интересам.

В контексте оценки отношения Китая к «Коридору Трампа» представляется целесообразным рассмотреть соотношение и взаимное влияние двух ключевых транспортных маршрутов — Среднего и Зангезурского коридоров. Это обусловлено тем, что оба направления играют важную роль в обеспечении транспортной связности между Азербайджаном и Турцией.

Средний коридор, проходящий через территорию Грузии, обеспечивает мультимодальные перевозки, включая автотранспортные и железнодорожные перевозки по маршруту Баку–Тбилиси–Ахалкалаки–Карс [Халилова, 2015]. Кроме того, в рамках данного маршрута функционируют важнейшие энергетические коммуникации, такие как нефтепровод Баку–Тбилиси–Джейхан и Южнокавказский газопровод, что придаёт ему дополнительную стратегическую значимость.

Зангезурский коридор, согласно проектным планам, также предполагает организацию интермодальных перевозок с использованием как железнодорожного, так и автомобильного транспорта [Blank, 2025]). В ряде исследований указывается на вероятность включения в его состав и трубопроводной инфраструктуры, включая нефте- и газопроводы (например, [Kaylan, 2025]). Тем не менее, учитывая, что текущие мощности существующих трубопроводов, проходящих по территории Грузии, ещё не достигли полной загрузки, реализация аналогичных проектов в рамках Зангезурского коридора в ближайшей перспективе представляется экономически неэффективной.

В ряде научных и аналитических публикаций Средний коридор справедливо рассматривается в контексте Инициативы ОПОП, как часть трансевразийского маршрута, проходящего через территорию Китая, Казахстана, Каспийское море, Азербайджан, Грузию и далее в направлении Турции, либо Чёрного моря. В этом контексте он выступает как важнейшее звено в обеспечении транспортной связности между Восточной Азией и Европой. Зангезурский коридор, в свою очередь, нередко интерпретируется как ответвление Среднего коридора, обеспечивающее транспортное сообщение между Азербайджаном и Турцией (например, [Blank, 2025; Gasimli, ed., 2015, p. 10]).

Проблема заключается в том, что Средний коридор, будучи частью Инициативы ОПОП, изначально формировался как китайский геоэкономический проект. В этой связи признание Зангезурского коридора в качестве ответвления Среднего коридора предполагает, прежде всего, официальное одобрение со стороны Пекина. Однако на данный момент китайская сторона не заняла однозначной позиции по данному вопросу: ни прямого подтверждения, ни категорического опровержения подобной трактовки со стороны официального Пекина не последовало (например, [Нао, 2025]). Судя по текущей политической конъюнктуре, позиция Китая по Зангезурскому коридору в значительной степени будет зависеть от позиции Соединённых Штатов — прежде всего в части допуска китайской стороны к эксплуатации маршрута, который, как это было заявлено в Вашингтоне, окажется под его стратегическим контролем [Неубатов, 2025].

В случае, если Китай примет решение о включении Зангезурского коридора в состав Среднего коридора, представляется логичным рассматривать последний как маршрут с двумя возможными ответвлениями: грузинским и зангезурским (или армянским) направлениями. Такой подход позволит более гибко оценивать потенциал транзитной инфраструктуры в рамках Инициативы ОПОП, учитывая как геополитические реалии, так и экономическую целесообразность диверсификации транспортных путей.

До тех пор, пока не поступило официального подтверждения о признании Пекином Зангезурского коридора как составной части или ответвления Среднего коридора, представляется более обоснованным рассматривать данные транспортные маршруты как два самостоятельных направления. Каждый из них обеспечивает связь между Азербайджаном и Турцией, однако проходит по различным территориям: один — через Грузию, другой — через Армению. Такой подход позволяет избежать преждевременных обобщений и сохраняет аналитическую строгость в оценке геоэкономических и геополитических параметров обоих коридоров.

Рассмотрение Среднего и Зангезурского коридоров как самостоятельных транспортных маршрутов отнюдь не подразумевает их взаимную исключительность, альтернативность. Напротив, их целесообразно трактовать в качестве взаимодополняющих направлений, что может стать ключевым условием для гармонизации экономических интересов стран региона — в первую очередь Армении, Азербайджана и Грузии [Papava, 2025; Papava, Tokmazishvili, 2008]. Именно принцип взаимодополняемости этих коридоров должен лечь в основу стратегии обеспечения региональной экономической безопасности, основанной на устойчивости и диверсификации цепочек поставок.

Следует отметить, что уровень загрузки Среднего коридора в сравнении с Северным на протяжении последних лет оставался относительно низким. Так, в 2021 году через Средний коридор было транспортировано лишь около 8 % от объёма грузов, перевезённых по Северному маршруту [Pavliashvili et al., 2024, с. 82]. Однако в условиях блокировки Северного коридора существенно возрастает значение Среднего и Зангезурского коридоров. Их параллельное и взаимодополняющее развитие открывает широкие перспективы для формирования устойчивой региональной логистической архитектуры. В этом контексте ключевым условием становится достижение баланса интересов не только между глобальными акторами — США и Китаем, — но и между странами Кавказа, что является необходимым условием для обеспечения долгосрочной стабильности и мирного развития региона.

Использованная литература

1. Анисонян Г. 2025. «Сергей Маркедонов: Россия с Кавказа уходить не собирается, она сама кавказская держава!». *Ноев Ковчег*, №9 (389), сентябрь, <https://noevkovcheg.ru/mag/2025-09/8820.html>.
2. Маркедонов С. 2025. «В погоне за лаврами миротворца: Дональд Трамп и американская политика на Южном Кавказе». *Российский совет по международным делам (РСМД)*, 21 августа, <https://russiancouncil.ru/analytcs-and-comments/analytcs/v-pogone-za-lavrami-mirotvortsa-donald-tramp-i-amerikanskaya-politika-na-yuzhnom-kavkaze/>.
3. Павлиашвили С., Гараканидзе З., Мирзаев Б. 2024. *Геоэкономика Среднего коридора*. Ташкент: НИУ «ТИИМСХ».
4. Халилова Т. 2015. «БТК выходит на полную мощность». *Бакинский рабочий*, 22 августа, <https://br.az/economy/81715/btk-vyhodit-na-polnuyu-moschnost/>.
5. Beglaryan A. 2025. “Without Return and Justice, Armenia-Azerbaijan Peace Deal Cements Tragedy for Nagorno-Karabakh Armenians.” *Newsweek*, August 26, <https://www.newsweek.com/without-return-justice-armenia-azerbaijan-peace-deal-cements-tragedy-nagorno-karabakh-armenians-2118931>.
6. Blank S. 2025. “Trump Makes a Move in the Caucasus.” *Central Asia-Caucasus Analyst*, August 20, https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13887-trump-makes-a-move-in-the-caucasus.html?utm_source=substack&utm_medium=email.
7. Charaia V., Papava V. 2017. “Belt and Road Initiative: Implications for Georgia and China–Georgia Economic Relations.” *China International Studies*, November/December.
8. Colibasanu A. 2024. “Trade Corridor Wars: Escalating Competition Between China, Russia, Iran and the West.” *Foreign Policy Research Institute*, December 6, <https://www.fpri.org/article/2024/12/trade-corridor-wars-china-russia-iran-west/>.

9. DiPirro J. 2025. "Armenia's Corridor Toward Regional Stability." *Central Asia-Caucasus Analyst*, July 28, https://cacianalyst.org/resources/Armenias_Corridor_Toward_Regional_Stability.pdf.
10. Gasimli V., ed. 2015. *The Middle Corridor – Navigating Current Realities and Embracing Future Prospects*. Târgu Mureș: Univercity Press, <https://ereforms.gov.az/files/publications/pdf/az/1289082cccc304bee2ad4641543e8249.pdf>.
11. Ge S. 2016. "The Belt and Road Initiative in Global Perspectives." *China International Studies*, No. 57, March/April, pp. 5–27.
12. Hao N. 2025. "America's New South Caucasus Corridor: Stakes for China, Russia, and Beyond. Is TRIPP a Peace Project or a Geopolitical Wedge?" *The Diplomat*, August 12, <https://thediplomat.com/2025/08/americas-new-south-caucasus-corridor-stakes-for-china-russia-and-beyond/>.
13. Heybatov T. 2025. "Will the U.S. Block China from Using the Trump Route?" *News.Az*, August 26, <https://news.az/news/-will-the-us-block-china-from-using-the-trump-route>.
14. Kaylan M. 2025. "The Armenia-Azerbaijan Peace Deal and the New Trump Corridor." *Forbes*, August 10, <https://www.forbes.com/sites/melikkaylan/2025/08/10/the-armenia-azerbaijan-peace-deal-and-the-new-trump-corridor/>.
15. MassisPost. 2025. "Full Text of Joint Declaration Signed by President Donald Trump, President Ilham Aliyev, and Prime Minister Nikol Pashinyan." *MassisPost*, August 8, <https://massispost.com/2025/08/full-text-of-joint-declaration-signed-by-president-donald-trump-president-ilham-aliyev-and-prime-minister-nikol-pashinyan/>.
16. MFARA. 2025. "Publication of the Initialed Agreement between Armenia and Azerbaijan." *Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Armenia*, August 11, <https://www.mfa.am/en/press-releases/2025/08/11/Initialed%20Arm-Az%20Peace%20Agreement%20text/13394>.
17. Oztarsu M. F. 2025. "Armenia-Azerbaijan Peace: What is Iran Really Afraid of?" *Central Asia-Caucasus Analyst*, August 27, https://cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13889-armenia-azerbaijan-peace-what-is-iran-really-afraid-of?.html=&utm_source=substack&utm_medium=email.
18. Papava V. 2021. "On Pseudo De-Globalization, Silk Road of Global Value Chains and Role of Georgia." *Eurasia Review*, October 18, <https://www.eurasiareview.com/18102021-on-pseudo-de-globalization-silk-road-of-global-value-chains-and-role-of-georgia-oped/>.
19. 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/>.
20. Papava V. 2025. *Transport Corridors of Central Asia – Facing the Challenges of Confrontational Globalization*. Tbilisi, GFSIS, <https://gfsis.org/wp-content/uploads/2025/03/Transport-Corridors-of-Central-Asia-%E2%80%93-Facing-the-Challenges-of-Confrontational-Globalization.pdf>.
21. Papava V., Tokmazishvili M. 2008. "Pipeline Harmonization Instead of Alternative Pipelines: Why the Pipeline 'Cold War' Needs to End." *Azerbaijan in the World*, Vol. I, No. 10, June 15, http://biweekly.ada.edu.az/vol_1_no_10/Pipeline_harmonization_instead_of_alternative_pipelines.htm.
22. Vardanyan A. 2025. "Trump Route vs Zangezur Corridor: A Peace Deal or a Clash of Geopolitical Interests in the South Caucasus?" *Geopolitika*, August 18, <https://geopolitika.no/trump-route-vs-zangezur-corridor-a-peace-deal-or-a-clash-of-geopolitical-interests-in-the-south-caucasus/>.
23. Yıldız G. 2025. "America's High-Stakes Bet on Zangezur: How A U.S.-Led Corridor Could Slash Europe's Energy Costs and Counter Russia." *Forbes*, July 18, <https://www.forbes.com/sites/guneyyildiz/2025/07/18/americas-high-stakes-bet-on-zangezur-how-a-us-led-corridor-could-slash-europes-energy-costs-and-counter-russia/>.

**ON THE TRANSPORT CORRIDORS THROUGH THE CAUCASUS,
LINKING EUROPE AND ASIA**

Summary

The paper examines the transport corridors connecting Europe and Asia through the Caucasus, focusing on two key routes: the Middle Corridor, a component of China's Belt and Road Initiative, and the Zangezur Corridor. Both corridors serve to link Azerbaijan and Turkey, but follow different paths—the Middle Corridor runs through Georgia, while the Zangezur Corridor passes through Armenia near the Iranian border. The analysis demonstrates that it is inaccurate to regard the Zangezur Corridor as a branch of the Middle Corridor unless Beijing formally recognizes it as such, given that the Middle Corridor is a Chinese project. The paper argues that for the peaceful development of the Caucasus, it is necessary to consider the Middle and Zangezur corridors not as alternative, but as complementary routes.

Keywords: Belt and Road Initiative, Middle Corridor, Zangezur Corridor, Trump Route for International Peace and Prosperity.

თეიმურაზ შენგელია

**სამხრეთ კავკასიის ქვეყნების საერთაშორისო კომპანიებზე
კულტურული ფაქტორების ზეგავლენის კვლევა**

ანოტაცია. უკანასკნელ პერიოდებში კულტურული ფაქტორების ზეგავლენის დადგენა ბიზნესზე მნიშვნელოვანი მეცნიერული კვლევის სფერო გახდა. ამ პრობლემის შესწავლა და ანალიზი მეტ აქტუალობას იძენს რეგიონულ ჭრილში. ის ნაკლებად შესწავლილია მცირე ეკონომიკის მქონე ქვეყნებში, რომელთა შორის არის საქართველო. აღნიშნული პრობლემის კვლევისთვის გამოიყენება სხვადასხვა მეთოდოლოგია. ნაშრომში უპირატესობა მიენიჭა ცნობილი ამერიკელი მეცნიერის ედვარდ ფულტონ დენისონის მეთოდს, რადგან მისი გამოყენებით, კულტურული ფაქტორების იდენტიფიცირების შედეგად შესაძლებელია დადგადგინოთ მათი ზეგავლენა იმ ეკონომიკურ მაჩვენებლებზე, რომლებიც განსაზღვრავენ მსხვილი საერთაშორისო კომპანიების წარმატებას. კვლევის სანდოობის ამაღლების მიზნით გამოყენებულ იქნა კორელაციური და რეგრესიული ანალიზი. აღნიშნული პრობლემის შესწავლის საფუძველზე მივედით დასკვნამდე, რომ კომპანიების ეკონომიკურ საქმიანობაზე მოქმედი ყველაზე მნიშვნელოვანი კულტურული ფაქტორებია: ჩართულობა, თანმიმდევრულობა, ადაპტირება და მისია. ისინი ყველაზე სრულად აღწერენ კომპანიის თანამშრომლების საქმიანობას, მისი წარმატების პირობებს. კვლევის პრაქტიკული მნიშვნელობა განისაზღვრება იმით, რომ მიღებული მონაცემების გამოყენება შესაძლებელია საქართველოს, სომხეთის და აზერბაიჯანის საერთაშორისო კომპანიების ბიზნეს-პროცესების გასაანალიზებლად.

შესავალი

კულტურა დიდ ზეგავლენას ახდენს საზოგადოებრივი ცხოვრების სხვადასხვა სფეროზე, მათ შორის ბიზნესზე. გლობალური ტრანსფორმაციის, ეკონომიკური და პოლიტიკური ცვლილებების ყველაზე მნიშვნელოვანი ასპექტები, განისაზღვრება კულტურული დეტერმინანტებით: ღირებულებებით, მსოფლმხედველობით, ნორმებითა და ქცევითი სტერეოტიპებით. ეფექტიანი ეკონომიკური ზრდისთვის აუცილებელია ახალი სოციალური და კომუნიკაციური გარემოს შექმნა, რომლის