



საქართველოს მეცნიერებათა ეროვნული აკადემია

ქართული ენციკლოპედიის ი. აბაშიძის სახელობის მთავარი სამეცნიერო რედაქცია

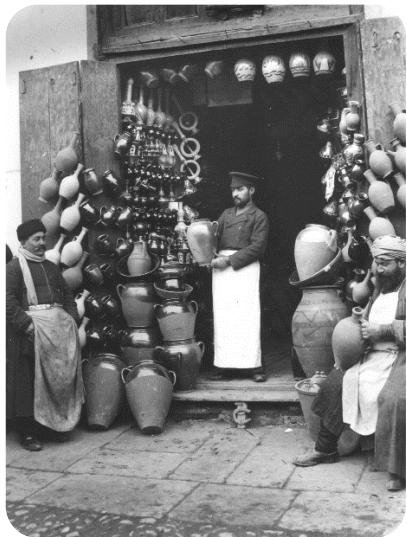
V. ეკონომიკა

V. ეკონომიკა. V-X სსში თ. უკვე მეტნაკლებად ინტენს. სამეურნეო ცხოვრებას ეწეოდა. აქ ამზადებდნენ მრავალნაირ ნაწარმს: საოჯახო ჭურჭელს - ჭამებს, ქვევრებს, ჭრაქებს, სხვადასხვა ფორმისა და დანიშნულების მინის ჭურჭელს, ლითონის (რკინის, ბრინჯაოს) საყურებს, ბეჭდებს, აბზინდებს, ძვლისგან ნაკეთებ საოჯახო ნივთებს, აგრეთვე ტყავისა და საფეიქრო ნაწარმს. თითქმის უწყვეტად მოქმედებდა ზარაფხანა. VI ს. ბოლოდან აქ ჭრილნენ საკუთარ მონეტებს ქართლის ერისმთავრები. VIII ს. დასაწყისიდან მიმოქცევაში იყო უცხ. მონეტაც, რაც სავაჭროეკონ. კავშირების გაცხოველების მაჩვენებელია. მიუხედავად იმისა, რომ VII-X სს. თ. პოლიტიკურად მოწყვეტილი იყო ქართ. ეროვნ. ორგანიზმს, ეკონ. ცხოვრებით მაინც მჯიდროდ იყო დაკავშირებული აღმ. საქართველოს ეკონომიკასთან და ამ მხარის საერთო აღმავლობის გავლენას განიცდიდა. IX-X სს. არაბი ისტორიკოსები, გეოგრაფები და მოგზაურები ალისტახრი და იბნ ჰაუკალი თს ახასიათებენ როგორც დიდ და ეკონომიკურად ძლიერ ქალაქს. დავით აღმაშენებლის მიერ თის განთავისუფლების შემდეგ (1122) იგი გაერთიანებული საქართველოს, წინა აზიის უძლიერესი სახელმწიფოს, ეკონ. ცენტრი გახდა.



იმდროინდელი თ. სავაჭრო მაგისტრალებით უკავშირდებოდა და ვაჭრობდა ინდოეთთან, ჩინეთთან, რუსეთთან, სპარსეთთან, ბიზანტიასთან, ეგვიპტესა და მრავალ სხვა ქვეყანასთან; გარდა ამისა, ქალაქი აბრეშუმის დიდი გზის მნიშვნელოვანი კვანძი იყო. XI-XII სს-ში თ. ხელოსნური წარმოების მსხვილ ცენტრად იქცა. აქ განვითარდა ჭურჭლის, ძვირფასი ქსოვილების, ტანსაცმლის წარმოება; აქაური მჯედლები, ავეჯის მკეთებელი და სხვა ხელოსნები ამზადებდნენ ნაირსახოვან ნაწარმს, წიგნების დასაკაზმავ ტყავს, ხელნაწერ

წიგნებს; აქვე იყო საოქრომქედლო სახელოსნოებიც. XIII ს. დასაწყისისათვის თში უკვე წარმოდგენილი იყო შეა საუკუნეების ქალაქებისათვის დამახასიათებელი ხელოსნობისა და ვაჭრობის თითქმის ყველა დარგი. განსაკუთრებით განვითარდა მეთუნეობა, რასაც ხელს უწყობდა მდიდარი თიხნარი ნიადაგის არსებობა და კერამ. წარმოების ტექნოლ. მაღალი დონე. XIII ს. 20-იანი წლებიდან დაიწყო თის და მთელი საქართველოს ეკონ. და პოლიტ. დაკნინება. XIV ს. პირველ ნახევარში, მონღოლთა ბატონობის დამთავრების შემდეგ, საქართვ. სამეფოს ხელახლა მომდლავრებამ კვლავ შექმნა ხელსაყრელი პირობები ქვეყნის სამეურნ. განვითარებისათვის. ამ დროს თს გაცხოველებული სავაჭრო და ეკონ. კავშირები ჰქონდა ოქროს ურდოსთან, ირანსა და მცირე აზიის ქვეყნებთან, აგრეთვე ჩრდ. იტალიის ქალაქსახელმწიფოებთან.



თის ეკონ. ნამდვილი აღორძინება XVII ს. შეა წლებში დაიწყო როსტომ მეფის, შემდეგ კი ვახტანგ V-ის მიერ გატარებული

ღონისძიებების შედეგად. ჟ. შარდენი, რმაც თში XVII ს. 70-იან წლებში იმოგზაურა, აღნიშნავს: `ქალაქი თბილისი მჭიდროდ არის დასახლებული, მსოფლიოს არცერთ კუთხეში არ მოიძებნება იმდენი სხვადასხვა ჯურის უცხოელი, როგორც აქ; ისინი დიდ ვაჭრობას ეწევიან". ამ დროისათვის თ.

ხელოსნური მრეწველობის ერთერთი მსხვილი ცენტრიც იყო სამხრ. კავკასიასა და მთელ ახლო აღმოსავლეთში; აქ განსაკუთრებით განვითარდა სამშ. მასალების (კირი, აგური, კრამიტი, გაჭი და სხვ.) წარმოება. ხელოსნობის მნიშვნელოვანი დარგი იყო საფეიქრო წარმოება, კერძოდ, ლაინის, ჩითის, ტილოს, აბრეშუმის ქსოვა, ღებვა და კერვა. XVII ს. თურქი მოგზაურის ევლია ჩელების თქმით, მთელ ახლო აღმოსავლეთში განსაკუთრებით განთქმული ყოფილა თბილისური ბამბა და მისი ნაწარმი. სახელმოხვეჭილი თბილისელი იარაღის მკეთებელი ხელოსნების ნაკეთობანი, უფრო ხმლები და ხანჭლები, ახლო აღმოსავლეთის სხვადასხვა ქალაქში გაჰქინდათ.



XVII-XVIII სს. თს გარს ერტყა ქალაქისპირა სოფლები და გარეუბნები, რებშიც განვითარებული იყო სოფლის მეურნეობა და ხელოსნობა. მათი პროდუქცია და ნაწარმი (მარცვლეული, ბოსტნეული, ხილი, ღვინო, თიხის ჭურჭელი, აგური, კრამიტი) შემოდიოდა ქალაქის ბაზარზე. სოფლის მეურნეობის დაწინაურებას ადასტურებს თში (მდინარეებზე: მტკვარსა და ვერეზე) არსებული მრავალი წისქვილი, რთა შესახებ ძველთაგანვე წერდნენ უცხოელი მოგზაურები. XVIII ს. II ნახევარში მეფე ერეკლე II-მ წარმატებით გადაჭრა საშინაო პრობლემები, რითაც ხელი შეუწყო ქვეყნის ეკონ. განვითარებას. 1763 დაიწყო ახტალის ვერცხლის საბადოების დამუშავება. აქაური ვერცხლის სადნობი საწარმოს საშ. წლ. წარმადობა შეადგენდა 200 ლიტრა ვერცხლს. ალავერდის სპილენძის მაღაროებში

მტკვარსა და ვერეზე) არსებული მრავალი წისქვილი, რთა შესახებ ძველთაგანვე წერდნენ უცხოელი მოგზაურები. XVIII ს. II ნახევარში მეფე ერეკლე II-მ წარმატებით გადაჭრა საშინაო პრობლემები, რითაც ხელი შეუწყო ქვეყნის ეკონ. განვითარებას. 1763 დაიწყო ახტალის ვერცხლის საბადოების დამუშავება. აქაური ვერცხლის სადნობი საწარმოს საშ. წლ. წარმადობა შეადგენდა 200 ლიტრა ვერცხლს. ალავერდის სპილენძის მაღაროებში

12000 ფუთ სუფთა სპილენძს იღებდნენ. თში აშენდა ლითონჩამომსხმელი საწარმო, გამოშვებული პროდუქციის ნაწილი ზოდების სახით დიდი რაოდენობით გადიოდა უცხოეთის ბაზარზე. თში საგრძნობლად მომრავლდა მანუფაქტურული ტიპის შედარებით მსხვილი საწარმოები. ლითონჩამომსხმელი ქნის ბაზაზე აშენდა ზარბაზნისა და მორტირის ჩამომსხმელი საწარმო. იმდროინდელ თში მრეწვ. ყველაზე განვითარებული დარგი მაინც საფეიქრო წარმოება იყო.

მას შემდეგ, რაც რუსეთმა განახორციელა აღმ. საქართველოს ანექსია, თ. გახდა რუს. იმპერიის ეკონ. ორგანიზმის ნაწილი და უცხოეთთან კავშირსაც რუსეთის მეშვეობით ამყარებდა. ამასთან, XIX ს. დასაწყისიდანვე თ. ინარჩუნებდა მთელი სამხრ. კავკასიის მთავარი სავაჭრო ცენტრის ფუნქციას. თბილისური ნაწარმი დიდი რაოდენობით გაჰქინდათ კავკ. მთიანეთში და სხვა მიმართულებითაც. XIX ს. დამდეგს თბილისელ ვაჭრებს რუსეთში გაჰქინდათ ბამბის ნართი, ბენვეული, ნედლი და ამოხვეული აბრეშუმი, შალი, საფეიქრო ნაწარმი, ენდრო და სხვ. დიდი გასავალი ჰქონდა ადგილ. წარმოების სპილენძს და მის ნაკეთობებს. რუსეთი თის მეშვეობით ამყარებდა ეკონ. ურთიერთობებს სპარსეთთან და თურქეთთან. საქართველო საგარეო ვაჭრობას ეწეოდა ევრ. ქვეყნებთან - ინგლისთან, საფრანგეთთან და სხვ. ევრ. საქონელი საქართველოში უმთავრესად ფოთის ნავსადგურიდან შემოდიოდა. თის სავაჭრო ქსელი მოიცავდა დაახლ. 2400 სავაჭრო საწარმოს და 14 ქარვასლას.



ქალაქის ეკონომიკაში ვითარდებოდა და მტკიცდებოდა სავაჭროსამრეწვ. კაპიტალი. XIX ს. 60-იანი წლების დასასრულისათვის თში 130-ზე მეტი ფკა და ქნა იყო. ამ პერიოდში თ. ტელეგრაფით დაუკავშირდა რუსეთის ქალაქებს. 1870 კი საექსპლუატაციოდ გადაეცა ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელი სატელეგრაფო

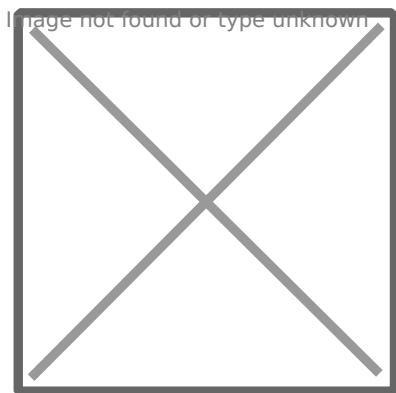
სადგური, რ-იც ლონდონიდან მიღებულ ინფორმაციას კალკუტას გადასცემდა. უდიდესი მნიშვნელობა ჰქონდა 1872 ფოთ-თან, ხოლო 1883 - ბათუმსა და ბაქოსთან თის რკინიგზის ხაზით დაკავშირებას. თ-ში ამოქმედდა საკრედიტო დაწესებულებები: საადგილმამულო და კომერც. ბანკები, რუსეთის სახელმწ. და კერძო ბანკების განყოფები, ურთიერთდამკრედიტებელი საზღები. XIX-XX სს. მიზნაზე გაძლიერდა კაპიტალის, წარმოებისა და ვაჭრობის კონცენტრაციის ტენდენცია, ჩამოყალიბდა რამდენიმე სააქციო საზღა.



70იან წლებში თში განვითარდა მსხვილი საფაბრიკო მრეწველობა. 1870 ამუშავდა ბამბის საქსოვი ფკა, რშიც 500 მუშა იყო დასაქმებული. 1858 ბობარჯიანცებმა დაიწყეს თამბაქოს წარმოება. ტყავის ქნებიდან გამოირჩეოდა 1875 გახსნილი ა. ადელხანოვის ტყავის ქარხანა. შემდეგ გაიხსნა

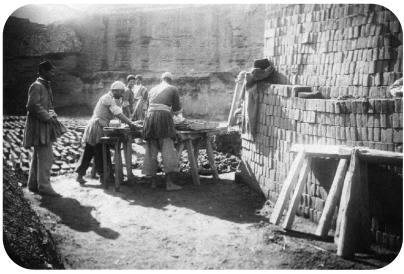
ფეხსაცმლის ფკაც. ქალაქში იყო ქერის ფკები, საპნისა და ზეთსახდელი ქნები, აგრეთვე, რამდენიმე წვრილი თუქსადნობი ქ-ნა და ლითონის მექან. სახელოსნო. ალკოჰოლიანი და უალკოჰოლო სასმელების მრავალრიცხოვან საწარმოთა შორის გამორჩეული იყო დ. სარაჭიშვილის მიერ 1888 დაარსებული კონიაკის ქნა - პირველი რუს. მთელ იმპერიაში. სამშ. მასალების მრეწველობაში თვალსაჩინო ადგილი ეკავა ხიმშიაშვილის კრამიტაგურის ქნებს. განვითარდა პოლიგრ. მრეწველობაც, ამუშავდა ქართ. საგამომცემლო ამხანაგობისა და კერძო პირების სტამბები.

თ-ში მრავლად იყო დიდი, მყარად აგებული შენობები, ვრცელი ბაზრები, გოგირდის აბანოები, ქარვასლები.



XIX ს. 80-იანი წლებიდან ყველაზე მსხვილ საწარმოდ იქცა ამიერკავკასიის რკინიგზის თბილისის მთავარი სახელოსნოები და დეპო, სადაც 4000 მუშა იყო დასაქმებული. XIX ს. განმავლობაში ქალაქისა და მისი შემოგარენის მოსახლეობის საქმიანობის ერთერთ მნიშვნელოვან დარგს წარმოადგენდა სოფლის მეურნეობა. 1900 წლისათვის თში 1500 ფკა, ქ-ნა და წვრილი სამრეწვ. საწარმო იყო. მრეწვ. განვითარებამ ძლიერ დააჩქარა ბრუნვავაჭრობა, მარტო თში არსებობდა 2282 სავაჭრო საწარმო. თბილისში გამოჩნდნენ უცხოული სამრეწველო ფირმები, რ-მაც თავიანთი სავაჭროი სახლები და მაღაზიები გახსნეს ქალაქში. ასე მაგალითად XIX ს-ის ბოლოს თბილისში გაიხსნა ცნობილი ამერიკული კომპანია `ზინგერის` საწარმო და მაღაზია. გაიზარდა თის, როგორც დიდი სატრანსპ. კვანძის, როლი. ბაქო-თბილისი-ბათუმის რკინიგზის მაგისტრალიდან გაიყვანეს რკინიგზის ხაზი ერევნისაკენ, გაჩნდა ჭიათურის, ტყიბულის, ბორჯომისა და ბაკურიანის განშტოებები. 1915 დამთავრდა კახეთის რკინიგზის ხაზის მშენებლობა. ვითარდებოდა საქალაქო მეურნეობა: 1887 მწყობრში ჩადგა იმ დროისათვის მძლავრი ავტალის წყალსადენი, 1893 - თ-ის საქალაქო სატელეფონო სადგური, 1897 დაიწყეს ქალაქის ელექტროდენით განათება. ტრამვაის ვაგონები თ-ში 1904 შემოვიდა და `კონკა` ვიწროლიანდაგიანი ტრამვაით შეიცვალა, 1913 ამუშავდა ქალაქის

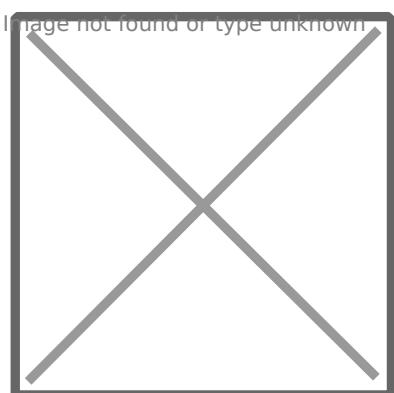
ელექტროსადგური. საქართველოს დემოკრ. რესპუბლიკის ხანმოკლე არსებობის განმავლობაში (1918-21) ურთულესი საგარეო და საშინაო მდგომარეობის გამო ვერ განხორციელდა ეკონ. ცხოვრების გაჯანსაღების გეგმები. საბქ. ხელისუფლების პირველ ათწლეულში დედაქალაქში აღადგინეს და რეკონსტრუქცია ჩაუტარეს რევოლუციამდელ 36 საწარმოს, აშენდა 41 ახალი ფკა და ქნა. ამავე პერიოდში აშენდა ზემო ავტალის პიდროელექტროსადგური (იხ. გამარჯვებული), რიც 1927 გადაეცა საექსპლუატაციოდ. 1929-40 სამრეწვ. პროდუქციის მოცულობა 63 გადა გაიზარდა. ამ წლებში აშენდა ჩარხმშენებელი ქნა, მაუდკამვოლის კომბინატი, ქნა `ცენტროლიტი`, ფეხსაცმლის ფკა `ისანი`, ჩაის საწონი ფკა, რამდენიმე სამკერვალო ფკა, საყოფაცხოვრებო ქიმიის ქნა და სხვ. შესაბამისად გაიზარდა მრეწველობაში დასაქმებულთა რაოდენობა 23,4 ათასიდან 42,6 ათ. კაცამდე.



II მსოფლიო ომის პერიოდში თის მრეწველობა თითქმის მთლიანად ფრონტის სამსახურში ჩადგა. დაიწყო იარაღის, სამხ. საჭურვლისა და ამუნიციის წარმოება. ამუშავდა გ. დიმიტროვის სახ. სავიაციო ქნა. თის ი. სტალინის სახ. ორთქლმავალვაგონშემკეთებელმა და ავტოსარემონტო ქნებმა აითვისეს საომარი იარაღის წარმოება.

თის სამრეწვ. განვითარება ომის შემდგომ წლებშიც გრძელდებოდა. აშენდა ელმავალმშენებელი, ლოკომოტივშემკეთებელი, პლასტმასის, კონიაკის ქნები; საიუველირო, წიგნის, N1 ტრიკოტაჟის ფქები; სახლთმშენებელი, კერამ. და რძის კომბინატები და სხვა სამრეწვ. საწარმოები. ათობით ფაბრიკაქარხანას ჩაუტარდა რეკონსტრუქცია. 1970 თ-ის საწარმოებში 110 ათმდე მუშა იყო დასაქმებული. მრეწვ. წამყვანი დარგები გახდა მანქანათმშენებლობა და ლითონდამუშავება. სწრაფად ვითარდებოდა მსუბუქი და კვების მრეწველობა. თ-ის მოსახლეობის ზრდამ დღის წესრიგში დააყენა საბინაო მშენებლობის ფართო პროგრამის განხორციელება. 1950-90 აშენდა 11,7 მლნ. მ 2 საცხოვრებელი ფართი (დაახლოებით 1 მლნ. ადამიანის საცხოვრებელი).

ქალაქის გარშემო განვითარდა კომპლ. საბინაოკომუნ., საწარმოო და სოც. ინფრასტრუქტურული მშენებლობა. გაშენდა ახალი დასახლებები: დილმის, ვარკეთილის, გლდანის, მუხიანის, ვაშლიჯვრის, ფონიქალის, დიდი დილმის. მრავლად აშენდა საცხოვრებელი სახლები ნუცუბიძის პლატოს I-V მიკრორაიონებში. საცხოვრებელი სახლების დიდი რაოდენობით მშენებლობამ და მოსახლეობის მნიშვნელოვანი ნაწილის თის ცენტრიდან პერიფერიაზე დასახლებამ აუცილებელი გახადა წყალსადენების, სითბური, ელექტროკვების, გაზსადენი მაგისტრალების, გზებისა და ნიაღვარმიმღებების, ასევე კვარტალური თბოსადგურებისა და ელექტროქვესადგურების, ჭანმრთელობის დაცვის, განათლების, კავშირგაბმულობის, საყოფაცხოვრებო, კულტ. და ვაჭრობის, ადმ. ობიექტების მასობრივი მშენებლობა. 50-60-იან წლებში თმა მიიღო ბუნებრივი გაზი. ვითარდებოდა საგ. ტრანსპორტი. 1933 ტრამვაის დაემატა ავტობუსი, 1937 - ტროლეიბუსი. გაიყვანეს საბაგირო გზები, 60-იანი წლების შუახანებში - მეტროპოლიტენი; შედეგად თის სატრანსპ. სისტემამ თანდათან სრულყოფილი სახე მიიღო. ვითარდებოდა საავტომობილო, სარკინიგზო, საავიაციო ტრანსპორტი.



საბჭოთა რეჟიმის პერიოდში საქართველოში შექმნილი ეკონ. სისტემა წარმოადგენდა სსრკის ერთიანი სამეურნეო კომპლექსის განუყოფელ ნაწილს და ემყარებოდა წარმოების სამუალებებზე სახელმწიფოებრივ საკუთრებას. არაბუნებრივმა განვითარებამ განაპირობა ის, რომ საბჭოთა ეკონომიკამ XX ს. 80-იანი წლებისათვის დაღმავალი, ქრობადი სახე მიიღო. ამასთან, საქართვ. ეკონომიკის დარგობრივი სტრუქტურა და ფუნქციონირების

მიმართულებები, განსაზღვრული იყო არა ეროვნ. ინტერესებით და რესპ. წინაშე მდგომი ამოცანებით, არამედ, ძირითადად საბქ. იმპერიის მიზნებითა და ამბიციებით. ყოველივე ამას, ეკონ. მიზნების გარდა, საფუძვლად ედო პოლიტ. ზრახვები – არც ერთ მაშინდელ რესპუბლიკას და, ცხადია, არც საქართველოს, არ უნდა ჰქონოდა დამოუკიდებლად, ავტონომიურად არსებობის უნარი.

დამოუკიდებლობის აღდგენის შემდეგ (1991) განვლილი პირველი ათწლეული თისათვის უკიდურესად რთული და ღრმა წინააღმდეგობრივი სოც.ეკონ. და პოლიტ. პროცესების განვითარებით ხასიათდება. სსრ კავშირის დაშლამ, რის ზეცენტრალიზებული სახალხომეურნეობრივი კომპლექსის ორგ. შემადგენელი ნაწილი იყო საქართვ. ეკონომიკა, მოკავშირე რესპუბლიკებსა და განსაკუთრებით დიდ ქალაქებს შორის საწარმოოეკონ. კავშირების მთლიანად გაწყვეტამ, თვისებრივად ახ. სისტემაზე – საბაზრო ურთიერთობებზე გადასვლის ობიექტური და სუბიექტური ხასიათის სიძნელეებმა, ხელოვნურად ინსპირირებულმა ეთნოკონფლიქტებმა, რებშიც გარე ძალების ხელი ერია, ქვეყნის შიგნით შეიარაღებულმა დაპირისპირებამ, საერთო შინააშლილობამ და კრიმინოგენური სიტუაციის გამწვავებამ თის და მთლიანად საქართვ. ეკონომიკა 90იანი წლების I ნახევარში კატასტროფის პირამდე მიიყვანა. ინფლაციამ ასტრონომიულ მაჩვენებელს მიაღწია. ყოველივე ამის შედეგად მოსახლეობის უდიდესი ნაწილი სიღარიბის ზღვარს ქვემოთ აღმოჩნდა.

შექმნილმა უმძიმესმა სოც.ეკონ. მდგომარეობამ ცხადყო ეკონ. სტაბილიზაციისა და სისტემ. ცვლილებების ანტიკრიზისული პროგრამის შემუშავების აუცილებლობა; პროგრამა მიიღეს 1994 თებერვალში. დაისახა ეკონ. გარდაქმნები, ძირითად მიმართულებად განისაზღვრა საფინანსოსაბიუკეტო და ფულადსაკრედიტო სფეროს გარდაქმნა, პრივატიზების ტემპის მკვეთრი დაჩქარება, ფასების ლიბერალიზაცია. მნიშვნელოვანი ნაბიჯი იყო საწარმოთა ახ., საბაზრო ეკონ. შესაბამისი ორგანიზაციულსამართლებრივი ფორმების (ინდივიდ. საწარმო, სოლიდარული პასუხისმგებლობის საბაზა, კომანდიტური საბაზა, შეზღუდული პასუხისმგებლობის საბაზა, სააქციო საბაზა, კოოპერატივი) შექმნა. აღნიშნული პროგრამის რეალიზაციის პროცესში უკვე 1995-იდან გამოიკვეთა ეკონ. სტაბილიზაციის გარკვეული ტენდენციები: პიპერინფლაციის დაძლევა, ფულის გაცვლითი კურსის სტაბილურობა, ბიუჯეტის დეფიციტის შემცირება, საბანკო სისტემის ჩამოყალიბების ნიშნები, ეროვნ. ვალუტის (ლარის) შემოღება (1995), სახელმწ. საკუთრების ტრანსფორმაციის დაწყება; გაუმჯობესდა საინვესტიციო გარემო, დაიწყო საერთაშ. პროექტების განხორციელება, მნიშვნელოვანი როლი ითამაშა საერთაშ. დახმარებებმა.

თ. გახდა ევრაზიის სატრანსპ. დერეფნის მნიშვნელოვანი კვანძი. პირველ რიგში უნდა აღინიშნოს აზერბ. ნავთობის საბაზოებიდან მოპოვებული ნავთობის ექსპორტირება ბაქო-თბილისი-ჭეიპანის ნავთობსადენის საშუალებით. ეს პროექტი კასპიისა და ხმელთაშუა ზღვებს შორის ნავთობის ტრანსპორტირების პირველი პირდაპირი მარშრუტია. მისი მშენებლობის მთლიანმა ხარჯმა 4 მლრდს (აშშ დოლარი) მიაღწია. ამ მიღსადენის სიგრძე 1768 კმ-ია, ნავთობის ტრანსპორტირება 2005 წ. მაისში დაიწყო.

დიდმნიშვნელოვანი პროექტია ბაქო-თბილისი-ერზურუმის გამსადენი, რითაც ბუნებრივი აირი შაპდენიზიდან (აზერბაიჯანი) საქართველოს გავლით თურქეთს მიეწოდება. 2006 წ. 21 მაისს გამსადენში პირველი საცდელი ბუნებრივი აირი ჩაიტვირთა და 2006 წ. 20 დეკემბერს ექსპლუატაციაში შევიდა. მისი სიგრძე 692 კმ-ია, ხოლო წლიური გამტარობა - 16 მლრდ. მ 3. მომავალში გათვალისწინებულია გამსადენის თურქმენულ და ყაზახურ მწარმოებლებთან შეერთება ტრანსკავკასიური გამსადენის მეშვეობით. საქართველო, როგორც ტრანზიტული სახელმწ., წლიური გაზის გამტარობიდან 5%ს იტოვებს ტარიფის სახით, ასევე შეუძლია 0,5 მლრდ. მ 3 შეძენა ყოველწლიურად ფასდაკლებით.

1995-2003 გარკვეული წარმატებების მიუხედავად, თის სოც.ეკონ. მდგომარეობა მძიმე იყო. ამას განაპირობებდა ობიექტური (უპირველესად ფინანს. პრობლემები მსოფლიო ეკონომიკაში) და სუბიექტური (საშემსრულებლო დისციპლინის, პოლიტ. ნების სისუსტე, ბიუროკრატიზმი, კორუფცია, არასრულფასოვანი საფინანსოეკონ. პოლიტიკა)

ხასიათის ფაქტორები. 2003 შემდგომ პერიოდში გარკვეული წარმატებებია მიღწეული, რთაგან უმთავრესია საინვესტიციო გარემოს, საწარმოო და სოც. ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესება, ტურიზმის განვითარება.

2012 შექმნილმა მთავრობამ უპირველეს ამოცანად დაისახა ბიზნესის სახელმწ. წნეხისგან გათავისუფლება, მცირე და საშუალო ბიზნესის განვითარება, ელიტარული კორუფციის, მონოპოლიების ამოძირკვა, მსოფლიო სტანდარტების დანერგვა მრეწველობაში, მშენებლობაში, საყოფაცხოვრებო სფეროში; სხვადასხვა ტიპის საინვესტიციო ფონდების შექმნა, საბანკოსაფინანსო სისტემის სრულყოფა, უმუშევრობის დონის დაწევა, თბილისელთა ცხოვრების დონის ამაღლება. გ. ყუფუნია. ლ. აბრამიშვილი.
