



ΣΗΜΕΙΩΜΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΚΡΙΣΙΜΩΝ ΔΙΑΣΥΝΔΕΤΗΡΙΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΣΤΗ ΓΕΩΡΓΙΑ

Η Γεωργία βρίσκεται στο σταυροδρόμι μεταξύ Δυτικής Ασίας και Ανατολικής Ευρώπης, θέση η οποία την καθιστά σημαντικό συνδετικό κρίκο στις μεταφορές, αλλά και στις διασυνδεδημένες υποδομές. Εξαιτίας της γεωγραφικά πλεονεκτικής της θέσης, η χώρα επιθυμεί να καταστεί κόμβος (μεταφορών, ενέργειας, τηλεπικοινωνιών και παροχής χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών) μεταξύ Ευρώπης και Κίνας και Κεντρικής Ασίας, για αυτό και προσπαθεί διαρκώς να αναπτύξει τις σχετικές υποδομές.

A. Βασικές Υποδομές

A1. Οδικοί Άξονες - Αυτοκινητόδρομοι

Η Γεωργία συνιστά συγκοινωνιακό σύνδεσμο στους μεταφορικούς άξονες Βορρά - Νότου μεταξύ Ρωσίας και Τουρκίας και Ανατολής - Δύσης μέσω Αρμενίας και Αζερμπαϊτζάν προς το Ιράν, την Κίνα και τις χώρες της κεντρικής Ασίας. Εξαιτίας της γεωγραφικά πλεονεκτικής της θέσης, η χώρα να επιθυμεί να καταστεί σημαντικός μεταφορικός κόμβος μεταξύ Ευρώπης και Ασίας, για αυτό και προσπαθεί να αναπτύξει τις σχετικές υποδομές, οι οποίες είναι ελλιπείς και απαρχαιωμένες. Ο πόλεμος της Ρωσίας εναντίον της Ουκρανίας, κατέστησε τη βόρεια όδευση από Κίνα μέσω Ρωσίας (Northern Corridor) μη λειτουργική και αύξησε τη σημασία της εναλλακτικής όδευσης μέσω Γεωργίας (Μεσαίος Διάδρομος). Ως εκ τούτου, ο διαμετακομιστικός ρόλος της Γεωργίας ως εναλλακτικής όδευσης έχει ενισχυθεί ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια.

Συνολικά το μήκος των αυτοκινητοδρόμων είναι 1.593 χλμ. και το δίκτυο εθνικών οδών εκτείνεται σε περισσότερα από 5.460 χλμ. Σημαντικότεροι [οδικοί άξονες](#) είναι οι εξής:

- **[East - West Highway \(E60 - E70\)](#)**: Συνδέει τους λιμένες Poti και Batumi με την Τιφλίδα και εν συνέχεια με το Αζερμπαϊτζάν. Αποτελεί τμήμα του λεγόμενου Μεσαίου Διαδρόμου (Middle Corridor/ Trans-Caspian International Transport Route), τον οποίο η Γεωργία θεωρεί ζωτικής σημασίας για τα συμφέροντά της και ανήκει και στο διευρωμένο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (TEN-T).
- **[North - South Highway \(E117\)](#)**: Συνδέει τη Γεωργία με τη Ρωσία μέσω της οροσειράς του Καυκάσου και περιλαμβάνει μια ιστορική διαδρομή μέσα από τα βουνά, τον αποκαλούμενο "Military Road". Αποτελεί κρίσιμη όδευση για το εμπόριο προς Ρωσία, όχι μόνο για την Γεωργία, αλλά και για τις γειτονικές χώρες (πχ. Τουρκία και Αρμενία). Για την δε Αρμενία αποτελεί τη μοναδική εμπορική οδό προς Ρωσία.
- **[Kakheti Highway \(S5\)](#)**: Εκτείνεται από την Τιφλίδα έως τα σύνορα με το Αζερμπαϊτζάν. Ο αυτοκινητόδρομος S5 είναι ένας από τους δύο γεωργιανούς αυτοκινητόδρομους που δεν αποτελούν μέρος των ευρωπαϊκών ή ασιατικών διεθνών οδικών αρτηριών.

A2. Σιδηροδρομικό δίκτυο

Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Γεωργίας περιλαμβάνει 1.576,5 χλμ σιδηροδρόμων και συνδέεται με τα δίκτυα του Αζερμπαϊτζάν, της Αρμενίας και της Τουρκίας. Η υφιστάμενη δυναμικότητα του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας ανέρχεται σε περίπου 14 εκ. τόνους ετησίως. Σημαντικότερος εμπορευματικός άξονας είναι ο:

- **Baku-Tbilisi-Kars (BTK) Railway Corridor:** Αν και είναι κυρίως σιδηροδρομικός διάδρομος, συμπληρώνει την υποδομή των αυτοκινητοδρόμων και διευκολύνει τις πολυτροπικές μεταφορές. Οι εργασίες ανακατασκευής και επέκτασης τμήματος 184 χλμ. της σιδηροδρομικής γραμμής BTK ολοκληρώθηκαν στις 20.05.2024 και αναμένεται να μειώσει κατά τέσσερις φορές το χρόνο διαμετακόμιση των εμπορευμάτων από την Κίνα προς τις χώρες της Ευρώπης και να συμβάλει στην αύξηση της ετήσιας μεταφορικής ικανότητας του BTK από 1 σε 5 εκ. τόνους. Την ίδια ημέρα πραγματοποιήθηκε η πρώτη δοκιμαστική αποστολή φορτίου μεγέθους 632 τόνων πλαστικών πρώτων υλών αντιστοιχούντων σε 20 εμπορευματοκιβώτια, τα οποία αφίχθησαν στην Τουρκία στις 25.05.2024.

A3. Λιμένες

Η ακτογραμμή της Γεωργίας στη Μαύρη Θάλασσα είναι μήκους 310 χλμ. και η χώρα διαθέτει 4 λιμένες ([Batumi](#), [Poti](#), [Kulevi](#) και [Supsa](#)). Οι λιμένες Batumi και Poti διαθέτουν τακτική ακτοπλοϊκή σύνδεση με τους λιμένες της Βουλγαρίας (Burgas, Varna) και της Ρουμανίας (Constanța) και συνδέονται με το γεωργιανό σιδηροδρομικό δίκτυο. Οι λιμένες Supsa και Kulevi αποτελούν αποκλειστικά τερματικούς σταθμούς πετρελαίου.

A4. Αεροδρόμια

Η Γεωργία διαθέτει 3 διεθνή αεροδρόμια ([Τιφλίδα](#), [Kutaisi](#) και [Batumi](#)) και 4 αεροδρόμια εσωτερικών αερογραμμών (Mestia, Ambrolauri, Telavi, Natakhtari). Τα αεροδρόμια της Τιφλίδας και του Batumi τα διαχειρίζεται η γαλλοτουρκική εταιρεία TAV, ενώ τα υπόλοιπα η κρατική εταιρεία [United Airports of Georgia](#).

B. Σχέδια για την ανάπτυξη νέων ή αναβάθμιση υφιστάμενων υποδομών

Για την περαιτέρω ενίσχυση του διαμετακομιστικού ρόλου της χώρας η Κυβέρνηση της Γεωργίας υλοποιεί σημαντικά έργα υποδομών με διεθνή χρηματοδότηση. Τα σημαντικότερα εξ αυτών είναι:

- **Αναβάθμιση East - West Highway:** το έργο της αναβάθμισης έχει παρουσιάσει σημαντικές καθυστερήσεις και αναμένεται να ολοκληρωθεί έως το τέλος του 2026. Βρίσκονται σε εξέλιξη οι εργασίες κατασκευής 8 έργων στον συγκεκριμένο αυτοκινητόδρομο. Συγκεκριμένα:
 - α) το τμήμα [Zemo Upper Osiauri-Chumateleti](#) 7-14 χλμ. (κατασκευάζεται από κινεζική εταιρεία Sinohydro Corporation Limited, οι εργασίες επιβλέπονται από την ιταλική εταιρεία IRD Engineering SRL και χρηματοδοτείται από την Παγκόσμια Τράπεζα).
 - β) τμήμα [Chumateleti – Khevi](#) μήκους 11,6 χλμ. (κατασκευάζεται από την κινεζική εταιρεία China State Construction Engineering Corporation Limited, οι εργασίες επιβλέπονται από τις κορεάτικες εταιρείες JV of Soosung Engineering Co και DOHWA Consulting Engineers Co. και χρηματοδοτείται από την Παγκόσμια Τράπεζα και την EIB).
 - γ) τμήμα [Shorapani-Argveta](#) μήκους 14,7 χλμ. (κατασκευάζεται από τις κινεζικές εταιρείες Guizhou Highway Engineering Group Co Ltd και China National Technical Import & Export Corporation, οι εργασίες επιβλέπονται από την τουρκική εταιρεία UBM Uluslararası Birleşmiş Mühendislik Hizmetleri A.Ş. και χρηματοδοτείται από την ADB).
 - δ) τμήμα Samtredia-Grigoleti μήκους 51,5 χλμ. Το έργο αποτελείται από τέσσερα τμήματα. Το πρώτο ([Lot1](#)), 0-11 χλμ., χρηματοδοτείται από την κρατικό προϋπολογισμό και στο παρόν στάδιο διεξάγονται εργασίες σχεδιασμού για την ανάπτυξη του έργου από ευρωπαϊκές εταιρείες. Το τρίτο

([Lot3](#)) 30-42 χλμ. κατασκευάζεται από την κινεζική εταιρεία Hunan Road & Bridge Construction Group Co. Ltd., οι εργασίες επιβλέπονται από την τουρκική εταιρεία JV Temelsu-Kocks και χρηματοδοτείται από την ΕΙΒ. Το δεύτερο ([Lot2](#)) 12-29 χλμ., του οποίου οι εργασίες πραγματοποιήθηκαν από την κινεζική εταιρεία Sinohydro και το τέταρτο ([Lot4](#)) 43-51,5 χλμ., του οποίου οι εργασίες πραγματοποιήθηκαν από την κινεζική εταιρεία China Railway 23rd Bureau Group Co. Ltd, έχουν ολοκληρωθεί και χρηματοδοτήθηκαν από την ΕΙΒ.

ε) τμήμα [Grigoleti-Kobuleti](#) μήκους 14 χλμ. (κατασκευάζεται από τις τουρκικές εταιρείες Polatyoι και MAPA, οι εργασίες επιβλέπονται από την τουρκική εταιρεία JV Temelsu-Kocks και χρηματοδοτείται από την ΕΙΒ).

στ) τμήμα [παρακαμπτήριου αυτοκινητοδρόμου Batumi](#), 1-13 χλμ. (κατασκευάζεται από τις τουρκικές εταιρείες Polatyoι και MAPA, οι εργασίες επιβλέπονται από την αυστραλιανή εταιρεία SMEC International Pty Ltd και χρηματοδοτείται από την ADB και την AIIB).

ζ) τμήμα [σύνδεσης λιμένα Poti με E70](#) μήκους 2 χλμ. (κατασκευάζεται από την πολωνική εταιρεία Mirbud-CS., οι εργασίες επιβλέπονται από την ιταλική εταιρεία IRD Engineering SRL και χρηματοδοτείται από την ADB).

- **Αναβάθμιση North - South Highway:** βρίσκεται σε εξέλιξη η κατασκευή δύο τμημάτων, τα οποία αναμένεται να ολοκληρωθούν εντός του 2025. Συγκεκριμένα:

α) ο νέος δρόμος [Kvesheti-Kobi](#) μήκους 12,7 χλμ. (κατασκευάζεται από την κινεζική εταιρεία China Railway 23rd Bureau Group Co. Ltd., οι εργασίες επιβλέπονται από την τουρκική εταιρεία UBM Uluslararası Birleşmiş Müşavirler Müşavirlik Hizmetleri A.Ş. και χρηματοδοτείται από την ADB).

β) η [σήραγγα Kvesheti-Kobi](#) μήκους 9 χλμ. (κατασκευάζεται από την κινεζική εταιρεία China Railway Tunnel group Co. Ltd., οι εργασίες επιβλέπονται από την τουρκική εταιρεία UBM Uluslararası Birleşmiş Müşavirler Müşavirlik Hizmetleri A.Ş. και χρηματοδοτείται από την ADB και την EBRD).

- **Αναβάθμιση οδικών συνδέσεων με Περιφέρεια Kakheti (σύνδεση με Αζερμπαϊτζάν):**

α) [Παρακαμπτήριος αυτοκινητόδρομος Vaziani](#) (Lot1) μήκους 23,8 χλμ. Το έργο αποτελείται από τρία τμήματα. Το πρώτο, 0-4 χλμ. ολοκληρώθηκε το 2024. [Το δεύτερο και το τρίτο](#) είναι υπό κατασκευή (κατασκευάζονται από την κινεζική εταιρεία China Road and Bridge Corporation, οι εργασίες επιβλέπονται από την ιταλική εταιρεία IRD Engineering SRL και χρηματοδοτούνται από τον κρατικό προϋπολογισμό).

β) [Παρακαμπτήριος αυτοκινητόδρομος Sagarejo](#) (Lot2), αποτελεί διαμετακομιστικό διάδρομο σύνδεσης της Γεωργίας με τις βορειοδυτικές περιοχές του Αζερμπαϊτζάν (κατασκευάζεται από τις τουρκικές εταιρείες Gocay Insaat Taahhut ve Ticaret Anonim Sirketi και Maqro Construction LLC, οι εργασίες επιβλέπονται από την ιταλική εταιρεία IRD Engineering SRL και χρηματοδοτείται από τον κρατικό προϋπολογισμό).

γ) [Αυτοκινητόδρομος Sagarejo-Badiauri](#) (Lot3) (κατασκευάζεται από την τουρκική εταιρεία Gocay Insaat Taahhut ve Ticaret Anonim Sirketi, οι εργασίες επιβλέπονται από την ιταλική εταιρεία IRD Engineering SRL και χρηματοδοτείται από την Παγκόσμια Τράπεζα).

δ) [Παρακαμπτήριος αυτοκινητόδρομος Bakurtsikhe-Tsnori](#) (Lot4) (κατασκευάζεται από την κινεζική εταιρεία China Road and Bridge Corporation, οι εργασίες επιβλέπονται από την ιταλική εταιρεία IRD Engineering SRL και χρηματοδοτείται από την ADB).

- **Αναβάθμιση οδικών συνδέσεων με Αζερμπαϊτζάν και Αρμενία:**
 - α) Σε εξέλιξη βρίσκεται [διαγωνισμός](#) για την αναβάθμιση του νότιου τμήματος του S7 που συνδέει τη Γεωργία με την Αρμενία (Lot3 Algeti-Araflo και Lot4 Araflo-Sadakhlo) με χρηματοδότηση από την ΕΙΒ.
 - β) Σε εξέλιξη βρίσκεται [διαγωνισμός](#) για την αναβάθμιση τμήματος του S4 που συνδέει τη Γεωργία με το Αζερμπαϊτζάν (Lot1 Rustavi-Algeti και Lot2 Algeti-Red Bridge) με χρηματοδότηση από την ΕΙΒ.
- **Αναβάθμιση σιδηροδρομικού δικτύου:** Η εταιρεία JSC Georgian Railway, έχει ξεκινήσει έργα εκσυγχρονισμού του δικτύου (πχ. ανακατασκευή-κατασκευή του τροχαίου υλικού, αποκατάσταση των υποδομών, εκσυγχρονισμό της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής και κατασκευή νέας σιδηροδρομικής γραμμής), με στόχο τη βελτιστοποίηση των υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων. Άμα τη ολοκλήρωση των έργων εκσυγχρονισμού, αναμένεται ο τριπλασιασμός της δυναμικότητας του δικτύου. Σε πρώτη φάση, η εκτιμώμενη αύξηση της δυναμικότητας του δικτύου αναμένεται να φθάσει τους 60 εκ. τόνους ετησίως, με απώτερο στόχο τους 100 εκ. τόνους ετησίως. Επιπλέον, σχεδιάζεται να εξετασθεί η δυνατότητα ανάπτυξης σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας σύνδεσης της Γεωργίας με τις γειτονικές χώρες.
- **Αναβάθμιση λιμένα Poti:** Η APM Terminals Poti [σχεδιάζει](#) την επέκταση του λιμένα Poti, με στόχο την ενίσχυση της χωρητικότητας και των δυνατοτήτων του (κατασκευή κυματοθραύστη μήκους 1,5 χλμ. και νέας προκουμιάς 330 μέτρων, ώστε να ελλιμενίζονται πλοία με βύθισμα έως και 13,5 μέτρα, ενίσχυση ετήσιας χωρητικότητας κατά τουλάχιστον 400.000 TEU, εισαγωγή πλήρως ηλεκτρικών γερανών Ship-to-Shore). Η εν λόγω επένδυση θα ξεπεράσει τα 200 εκ. USD.
- **Κατασκευή λιμένα βαθών υδάτων Anaklia:** Εξαιτίας του γεγονότος ότι το βάθος των υφιστάμενων λιμένων (Batumi και Poti) δεν επιτρέπει τον κατάπλου πλοίων τύπου Panamax ή VLC, έχει ξεκινήσει η κατασκευή λιμένα βαθών υδάτων στην Anaklia. Η κοινοπραξία των εταιρειών China Communications Construction Company Limited και China Harbour Investment Pte. Ltd. θα αναλάβει ως στρατηγικός εταίρος του εν λόγω λιμένος, άμα τη ολοκλήρωση των διαπραγματεύσεων επί της επενδυτικής συμφωνίας, ενώ η βελγική εταιρεία Jan De Nul εκτελεί τις εργασίες κατασκευής των υποδομών. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του Υπουργείου Οικονομίας, ο λιμένας Anaklia θα τεθεί σε εμπορική λειτουργία το 2029. Το 51% θα ανήκει στο γεωργιανό κράτος μέσω της εταιρείας Anaklia Sea Port LLC. Η Κυβέρνηση της Γεωργίας εξετάζει, επίσης, τη δυνατότητα Δημιουργίας Ελεύθερης Βιομηχανικής Ζώνης πλησίον του λιμένα.
- **Νέο Διεθνές Αεροδρόμιο Τιφλίδας/ Vaziani:** Τον Απρίλιο του 2024, η Κυβέρνηση της Γεωργίας ανακοίνωσε σχέδια για την κατασκευή ενός νέου διεθνούς αεροδρομίου κοντά στην Τιφλίδα, με στόχο τη βελτίωση της αεροπορικής υποδομής της χώρας και την κάλυψη της αυξανόμενης ζήτησης επιβατών. Η προτεινόμενη τοποθεσία για το νέο αεροδρόμιο είναι το πρώην αεροδρόμιο Vaziani. Το έργο εκτιμάται ότι θα κοστίσει 1,26 δισ. USD και η αυστριακή εταιρεία Airport Competence εκπονεί την τεχνική μελέτη. Η πιθανή έναρξη κατασκευής του νέου αεροδρομίου Τιφλίδας τοποθετείται το 2028, άμα την εκπνοή, το 2027, της υπάρχουσας δεσμευτικής σύμβασης με την γαλλο-τουρκική εταιρεία TAV που διαχειρίζεται το υφιστάμενο αεροδρόμιο Τιφλίδας.
- **Διεθνές Αεροδρόμιο Kutaisi / Davit Agmashenebeli:** Από το 2023, πραγματοποιούνται έργα αναβάθμισης των υποδομών του αεροδρομίου Kutaisi (πχ. νέα πίστα, νέος αεροδιάδρομος 3,5 χλμ., νέος χώρος στάθμευσης, συστήματα φωτεινής σηματοδότησης).

- **Telavi / Erekle II:** Τον Σεπτέμβριο του 2023, η Κυβέρνηση της Γεωργίας αποφάσισε την αναβάθμιση του αεροδρομίου του Telavi, η οποία θα αφορά, μεταξύ άλλων, στη δημιουργία νέου τερματικού σταθμού, στην έκταση του υπάρχοντος αεροδιαδρόμου, στην εγκατάσταση σύγχρονων συστημάτων πλοήγησης και στην κατασκευή νέου πύργου ελέγχου. Όσον αφορά στον νέο τερματικό σταθμό, στις 16.02.2024, η γεωργιανή εταιρεία Khmaladze Architects LLC κέρδισε τον σχετικό διαγωνισμό.

Γ. Κύριες προκλήσεις ή περιορισμοί που αντιμετωπίζει ο τομέας στη Γεωργία

Η ανάπτυξη νέων υποδομών στη Γεωργία περιλαμβάνει προκλήσεις και εμπόδια, τα οποία μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ως εξής:

1. Οικονομικές Προκλήσεις

- Χρηματοδότηση σχεδόν αποκλειστικά από διεθνείς οργανισμούς.
- Δυσκολία προσέλκυσης ΑΞΕ.

2. Πολιτικά και Ρυθμιστικά Θέματα

- Γραφειοκρατία και [διαφθορά](#).
- Γεωπολιτικές εντάσεις.
- Ρυθμιστική πολυπλοκότητα.

3. Περιβαλλοντικές και Γεωγραφικές Προκλήσεις

- Απαιτητικά γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά.
- Σεισμικότητα.
- Ύπαρξη ευαίσθητων οικοσυστημάτων.

4. Κοινωνικές Προκλήσεις

- Αντίδραση τοπικών κοινωνιών.
- Ανεπαρκής δημόσια διαβούλευση.

5. Περιορισμοί στη Διοίκηση Αλυσίδας Εφοδιασμού και Τεχνικοί Περιορισμοί

- Έλλειψη ειδικευμένου εργατικού δυναμικού.
- Ζητήματα στην εισαγωγή εξειδικευμένου υλικού και εξοπλισμού.
- Εξάρτηση από το εξωτερικό σε τομέα εμπειρογνωμοσύνης.

Δ. Πρωτοβουλίες περιφερειακής και διεθνούς συνδεσιμότητας

Η Γεωργία είναι ενεργό μέλος Διεθνών Μεταφορικών Διαδρόμων και πλαισίων συνεργασίας που συμβάλλουν στην αναβίωση του Δρόμου του Μεταξιού. Οι σημαντικότερες πρωτοβουλίες στις οποίες συμμετέχει είναι οι εξής:

- TRACECA/ Trans-Caspian East - West Corridor (Αζερμπαϊτζάν, Αρμενία, Γεωργία, Ιράν, Καζακστάν, Κιργιζία, Μολδαβία, Ρουμανία, Τατζικιστάν, Τουρκία, Ουκρανία και Ουζμπεκιστάν: κατέχει από τον Φεβρουάριο του 2023 την Προεδρία).
- Lapis Lazuli (από το Αφγανιστάν στην Τουρκία, μέσω Τουρκμενιστάν, Αζερμπαϊτζάν και Γεωργίας).
- Ευρωπαϊκός Διάδρομος Βαλτικής-Μαύρης Θάλασσας-Αιγαίου.
- Central Asia Regional Economic Cooperation/CAREC Corridor 2 (Αζερμπαϊτζάν, Καζακστάν, Τουρκμενιστάν, Ουζμπεκιστάν, Τατζικιστάν, Κιργιζία και Κίνα).

- Διεθνής Διάδρομος Εμπορευματικών Μεταφορών Μαύρης Θάλασσας-Κασπίας Θάλασσας (Γεωργία, Ρουμανία, Αζερμπαϊτζάν και Τουρκμενιστάν).
- Πρωτοβουλία του Διαδρόμου Περσικού Κόλπου - Μαύρης Θάλασσας (Ελλάδα, Βουλγαρία, Γεωργία, Αζερμπαϊτζάν, Ιράν).
- Σιδηροδρομικός διάδρομος South - West Transport Corridor (Ινδία – Περσικός Κόλπος – Αζερμπαϊτζάν – Γεωργία – Ουκρανία – Ευρώπη), ο οποίος αποτελεί συμπληρωματικό μέρος του Μεσαίου Διαδρόμου.

Ευκαιρίες που παρουσιάζονται για την Ελλάδα

Ο κλάδος των υποδομών της Γεωργίας αναμένεται να συνεχίσει να βρίσκεται σε ανοδική πορεία τα επόμενα έτη. Αν και η ευρωπαϊκή χρηματοδότηση ενδέχεται να περιορισθεί, η Κυβέρνηση της Γεωργίας προσπαθεί να καλύψει τέτοιο ενδεχόμενο μέσω του κρατικού προϋπολογισμού. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι στον προϋπολογισμό του 2025 έχουν εγγραφεί κονδύλια ύψους 7,9 δισ. GEL (2,7 δισ. ευρώ) για την ανάπτυξη υποδομών (π.χ. 1,4 δισ. GEL/ 480 εκ. ευρώ θα διατεθούν για τη βελτίωση των οδικών υποδομών, 30 εκ. GEL/ 10 εκ. ευρώ για τον εκσυγχρονισμό του μετρό της Τιφλίδας, 5 εκ. GEL/ 1,7 εκ. ευρώ για το αεροδρομίου του Telavi, 20 εκ. GEL/ 6,84 εκ. ευρώ για τον σχεδιασμό του νέου διεθνούς αεροδρομίου της Τιφλίδας).

Η συντριπτική πλειοψηφία των μεγάλων έργων υποδομής ανατίθεται, μετά από διαγωνισμό, σε κινεζικές εταιρείες, όπως συνέβαινε παλιότερα με τις τουρκικές. Οι γεωργιανές εταιρείες στερούνται τεχνογνωσίας, οικονομικής ρευστότητας και ικανού μεγέθους (από τις 31 εταιρείες που χαρακτηρίζονται ως μεγάλες - 4,31% του συνόλου- οι 12 είναι θυγατρικές ξένων εταιρειών). Οι ευρωπαϊκές εταιρείες (ολλανδικές, βελγικές και ιταλικές επί το πλείστον), υλοποιούν συνήθως έργα επίβλεψης και υψηλής τεχνογνωσίας.

Θεωρούμε ότι για τις ελληνικές επιχειρήσεις δύνανται να υφίστανται δυνατότητες για την ανάπτυξη των διμερών επιχειρηματικών συνεργασιών στον τομέα των κτηριακών κατασκευών, και συγκεκριμένα στον αρχιτεκτονικό σχεδιασμό και στην παροχή τεχνικών λύσεων, όπου εγχώριες εταιρείες εξακολουθούν να βασίζονται στην τεχνογνωσία ξένων ειδικών.

Όσον αφορά στον ευρύτερο τομέα των μεταφορών, ευκαιρίες ενδεχομένως υφίστανται στον κλάδο της εφοδιαστικής αλυσίδας, καθώς η χώρα υπολείπεται σαφώς των δυνατοτήτων της, όπως αποτυπώνεται και από την χαμηλή κατάταξή της στον Δείκτη Απόδοσης Logistics της Παγκόσμιας Τράπεζας (79η θέση).