

Transport & Logistik in Georgien

Handout zur Zielmarktanalyse
Geschäftsanhahnung 24.-28.02.2025



Durchführer



commit

IMPRESSUM

Herausgeber

Commit Project Partners GmbH

Text und Redaktion

Mona Tarrey

Stand

08.01.2024

Bildnachweis

Only Fabrizio – stock.adobe.com

Mit der Durchführung dieses Projekts im Rahmen des Bundesförderprogramms Mittelstand Global/ Markterschließungsprogramm beauftragt:



Das Markterschließungsprogramm für kleine und mittlere Unternehmen ist ein Förderprogramm des:



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Klimaschutz



MITTELSTAND
GLOBAL
MARKTERSCHLIESSUNGS-
PROGRAMM FÜR KMU

Die Studie wurde im Rahmen des Markterschließungsprogramms für die Geschäftsanbahnung nach Georgien zum Thema Transport und Logistik erstellt.

Das Werk, einschließlich aller seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt.

Die Zielmarktanalyse steht der Germany Trade & Invest GmbH sowie geeigneten Dritten zur unentgeltlichen Verwertung zur Verfügung.

Sämtliche Inhalte wurden mit größtmöglicher Sorgfalt und nach bestem Wissen erstellt. Der Herausgeber übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Für Schäden materieller oder immaterieller Art, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen unmittelbar oder mittelbar verursacht werden, haftet der Herausgeber nicht, sofern ihm nicht nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden zur Last gelegt werden kann.

Inhalt

1	Abstract	3
2	Wirtschaftsdaten kompakt	4
2.1	Weitere Informationen über Transport und Logistik in Georgien.....	10
3	Branchenspezifische Informationen	11
3.1	Marktpotenziale und -chancen	11
3.2	Künftige Entwicklungen in den relevanten Segmenten und Nachfragesektoren	12
3.3	Aktuelle Vorhaben, Projekte und Ziele.....	13
3.4	Wettbewerbssituation.....	17
3.5	Stärken und Schwächen des Marktes für die Branche Transport & Logistik	18
4	Kontaktadressen	19
	Quellenverzeichnis	20

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Weitere Informationen über Transport und Logistik in Georgien

Tabelle 2: SWOT-Analyse Transport und Logistik Georgien

1 Abstract

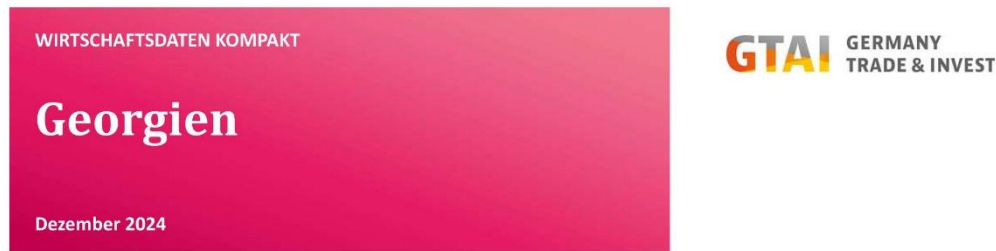
Die Zielmarktanalyse für den Transport- und Logistiksektor in Georgien bietet eine umfassende Perspektive auf die Chancen und Herausforderungen des Landes als aufstrebendes Drehkreuz zwischen Europa und Asien. Georgien profitiert von seiner strategischen Lage im Mittleren Korridor, der eine Alternative zu traditionellen Handelsrouten durch Russland darstellt, und von umfangreichen Investitionen in die Modernisierung von Infrastruktur, Freihandelszonen und multimodalen Logistiklösungen. Wichtige Entwicklungen wie der Bau von Tiefseehäfen in Anaklia und Poti, der Ausbau des Hafens Batumi sowie die Errichtung eines neuen internationalen Flughafens in Tbilissi unterstreichen die Ambitionen des Landes, als zentraler Verkehrsknotenpunkt zu fungieren.

Georgien zeichnet sich durch investorenfreundliche Rahmenbedingungen aus, darunter Freihandelsabkommen mit der EU und China, eine liberale Steuerpolitik sowie transparente Geschäftsprozesse. Der Ausbau der Hafen- und Verkehrsinfrastruktur schafft lukrative Möglichkeiten für Unternehmen, die in den Handel und die Logistik investieren wollen. Projekte wie das Tbilisi Dry Port und der Hafen Anaklia zielen darauf ab, große Mengen an Gütern effizient zu verarbeiten und die Wettbewerbsfähigkeit Georgiens in globalen Lieferketten zu erhöhen. Zugleich bieten Freihandelszonen wie die in Poti und Kutaisi Steuervergünstigungen und vereinfachte Zollverfahren, die Unternehmen anziehen.

Georgiens größter Seehafen in Poti wird mit Investitionen von über 250 Mio. USD zu einem Tiefseehafen ausgebaut, was die Containerkapazität verdoppeln wird. Die Integration von Bahnverbindungen und die Fokussierung auf multimodalen Verkehr sind geplant. Das geplante Projekt in Anaklia wird Georgien erstmals die Möglichkeit bieten, größere Containerschiffe anzuziehen und das Land stärker in globale Handelsnetze einzubinden. Der Bau ist Teil der Belt-and-Road-Initiative und wird von einem chinesischen Konsortium geleitet. Das multimodale Zentrum Tbilisi Dry Port wird die Transitmöglichkeiten zwischen Europa und Zentralasien verbessern und den Mittleren Korridor als wichtige Handelsroute stärken.

Die politische Stabilität Georgiens bleibt ein zentrales Thema, insbesondere angesichts aktueller Entwicklungen, die die EU-Annäherung belasten. Der Transport- und Logistiksektor sieht sich zudem mit unzureichender Infrastruktur und starkem Wettbewerb durch Nachbarländer wie Aserbaidschan und Kasachstan konfrontiert, die ebenfalls ihre Position entlang des Mittleren Korridors ausbauen. Die umfassenden Modernisierungspläne des Landes, verbunden mit technologischen Innovationen wie Smart Logistics und IoT, machen Georgien trotzdem zu einem attraktiven Standort für Logistikdienstleistungen und internationale Investitionen. Trotz geopolitischer Herausforderungen bietet die wachsende Bedeutung des Mittleren Korridors erhebliches Potenzial für Unternehmen, die von effizienteren Handelsrouten profitieren möchten.

2 Wirtschaftsdaten kompakt



Bevölkerung und Ressourcen

Fläche (km ²)	69.700
Einwohner (Mio.)	2024: 3,8*; 2029: 3,8*; 2034: 3,8*
Bevölkerungswachstum (%)	2024: 0,0*; 2029: -0,1*; 2034: -0,2*
Fertilitätsrate (Geburten/Frau)	2024: 1,8*
Altersstruktur	2024: 0-14 Jahre: 20,8%; 15-24 Jahre: 11,6%; 25-64 Jahre: 51,9%; 65 Jahre und darüber: 15,7%*
Analphabetenquote (%)	2019: 0,4
Geschäftssprachen	Georgisch, Englisch, Russisch
Rohstoffe	Mangan, Eisenerz, Kupfer, geringe Kohle- und Ölvorkommen und Erdöl

Wirtschaftslage

Währung	Bezeichnung	Lari (GEL); 1 GEL = 100 Tetri
	Kurs (August 2024)	1 Euro = 2,987 GEL; 1 US\$ = 2,692 GEL
	Jahresdurchschnitt	2023: 1 Euro = 2,842 GEL; 1 US\$ = 2,628 GEL
		2022: 1 Euro = 3,079 GEL; 1 US\$ = 2,917 GEL
		2021: 1 Euro = 3,814 GEL; 1 US\$ = 3,221 GEL
Bruttoinlandsprodukt (BIP, nominal)		
- Mrd. US\$		2023: 30,5; 2024: 33,2*; 2025: 35,9*
- Mrd. GEL		2023: 80,2; 2024: 89,8*; 2025: 98,6*
BIP/Kopf (nominal)		
- US\$		2023: 8.173; 2024: 8.883*; 2025: 9.613*
- GEL		2023: 21.477; 2024: 24.033*; 2025: 26.386*
BIP-Entstehung (Anteil an nominaler Bruttowertschöpfung in %)		
		2022: Handel/Gaststätten/Hotels 19,0; Bergbau/Industrie 16,6; Transport/Logistik/Kommunikation 11,2; Bau 8,0; Land-/Forst-/Fischereiwirtschaft 7,0; Sonstige 38,2
BIP-Verwendung (Anteil an BIP in %)		
		2022: Privatverbrauch 76,9; Bruttoanlageinvestitionen 22,3; Staatsverbrauch 12,6; Bestandsveränderungen -1,6; Außenbeitrag -10,1

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

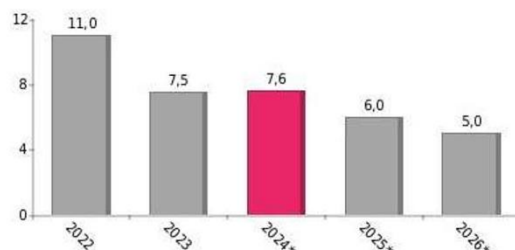
-1-

© Germany Trade & Invest 2024 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Wirtschaftswachstum

Bruttoinlandsprodukt

Veränderung in %, real



Inflationsrate (%)	2023: 2,5; 2024: 1,1*; 2025: 2,6*
Arbeitslosenquote (%)	2023: 16,4; 2024: 14,5*; 2025: 14,5*
Haushaltssaldo (% des BIP)	2023: -2,3; 2024: -2,5*; 2025: -2,0*
Leistungsbilanzsaldo (% des BIP)	2023: -4,3; 2024: -5,8*; 2025: -5,9*
Investitionen (% des BIP, brutto, öffentlich und privat)	2023: 25,9; 2024: 23,8*; 2025: 23,3*
Ausgaben für F&E (% des BIP)	2020: 0,3; 2021: 0,3; 2022: 0,2
Staatsverschuldung (% des BIP, brutto)	2023: 39,2; 2024: 38,2*; 2025: 37,4*
Ausländische Direktinvestitionen	
- Nettotransaktionen (Mio. US\$)	2021: 1.253; 2022: 2.098; 2023: 1.595
- Bestand (Mio. US\$)	2021: 19.399; 2022: 22.329; 2023: 24.354
- Hauptländer (Anteil in %, Bestand)	2023: Aserbaidschan 20,1; VK 18,0; Niederlande 9,3; Türkei 6,0; VAE 4,3; USA 4,3; China 3,0; Tschechische Republik 2,9; Russland 2,8; Malta 2,8; Luxemburg 2,4; Jungferninseln (brit.) 2,1; Spanien 1,9; Deutschland 1,4; Schweiz 1,4; Marshallinseln 1,4; Zypern 1,4; Sonstige 14,5
- Hauptbranchen (Anteil in %, Bestand)	2023: Banken und Versicherungen 25,4; Transport und Lagerung 22,9; Immobilien 7,3; Strom-, Gas, Klimatisierung 7,0; verarbeitendes Gewerbe 6,9; Groß- und Einzelhandel, Kfz-Reparaturen 6,0; IT-Sektor 4,7; Bausektor 4,3; Beherbergung und Gastronomie 3,6; Unterhaltung, Kunst und Erholung 3,2; Wasser, Abwasser, Abfallwirtschaft 2,7; Wissenschaft und Forschung 2,1; Sonstige 3,9
Währungsreserven (Mrd. US\$, zum 31.12.)	2021: 3,8; 2022: 4,4; 2023: 4,6
Auslandsverschuldung (Mrd. US\$, zum 31.12.)	2020: 20,1; 2021: 22,1; 2022: 24,0

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

-2-

Außenwirtschaft

Warenhandel

(Mrd. US\$, Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen)

	2021	%	2022	%	2023	%
Ausfuhr	4,2	27,0	5,6	31,6	6,1	9,1
Einfuhr	10,1	25,5	13,5	34,2	15,6	15,2
Saldo	-5,9		-8,0		-9,5	

Exportquote (Exporte/BIP in %)

2021: 22,5; 2022: 22,3; 2023: 19,9

Exportgüter nach SITC
(% der Gesamtexporte)

2023: Kfz und -Teile 37,1; Getränke/Tabak 13,4; Rohstoffe (ohne Brennstoffe) 10,3; Nahrungsmittel 9,6; chemische Erzeugnisse 7,5; Textilien/Bekleidung 3,8; Eisen und Stahl 3,4; Maschinen 2,0; Strom 1,6; Gold 1,5; Sonstige 9,8

Importgüter nach SITC
(% der Gesamtimporte)

2023: Kfz und -Teile 24,4; chemische Erzeugnisse 10,9; Nahrungsmittel 10,1; Petrochemie 7,5; Maschinen 5,9; Elektronik 4,6; Textilien/Bekleidung 3,7; Elektrotechnik 3,5; Rohstoffe (ohne Brennstoffe) 3,1; Eisen und Stahl 3,1; Sonstige 23,2

Hauptabnehmerländer

Hauptabnehmerländer

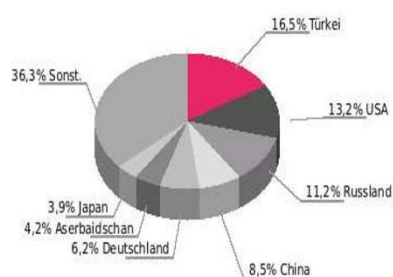
2023; Anteil in %



Hauptlieferländer

Hauptlieferländer

2023; Anteil in %



* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

-3-

© Germany Trade & Invest 2024 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Dienstleistungshandel
(Mrd. US\$, Veränderung zum Vorjahr in
%, Abweichungen durch Rundungen)

	2021	%	2022	%	2023	%
DL-Exporte	2,5	61,2	5,7	123,9	7,0	23,6
DL-Importe	1,8	25,2	3,0	66,2	3,6	18,4
Saldo	0,7		2,7		3,5	

Freihandelsabkommen mit
Ländergruppen (ohne EU)

EFTA; GUAM-Staaten; Zu bilateralen Abkommen siehe
www.wto.org -> Trade Topics, Regional Trade Agreements, RTA
Database, By country/territory

Mitgliedschaft in Zollunion

Nein

Außenhandel Deutschlands mit Georgien

Warenhandel
(Mio. Euro, Veränderung zum Vorjahr in
%, Abweichungen durch Rundungen)

	2021	%	2022	%	2023	%
dt. Exporte	379,9	20,3	583,5	53,6	815,8	39,8
dt. Importe	95,2	29,1	103,1	8,3	99,0	-3,9
Saldo	284,8		480,5		716,8	

Halbjahreswert (Mio. Euro)

- deutsche Exporte

H1/2024: 471,6* (+21,8%)

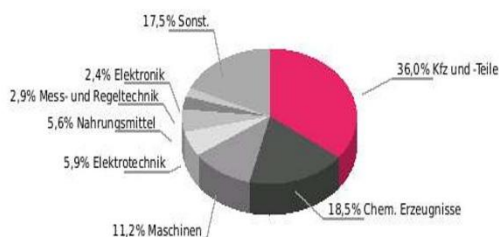
- deutsche Importe

H1/2024: 42,5* (-14,2%)

Deutsche Exportgüter

Deutsche Exportgüter nach SITC

2023; % der Gesamtexporte



Deutsche Importgüter nach SITC
(% der Gesamtimporte)

2023: Textilien/Bekleidung 37,6; Nahrungsmittel 23,3;
Getränke/Tabak 7,3; chemische Erzeugnisse 5,0; Rohstoffe (ohne
Brennstoffe) 3,3; Mess- und Regeltechnik 3,0; Kfz und -Teile 2,3;
Eisen und Stahl 1,1; Elektrotechnik 0,7; Elektronik 0,7;
Sonstige 15,7

Rangstelle bei deutschen Exporten

2023: 80 von 239 Handelspartnern

Rangstelle bei deutschen Importen

2023: 115 von 239 Handelspartnern

Dienstleistungshandel
(ohne Reiseverkehr)
(Mio. Euro, Veränderung zum Vorjahr in
%, Abweichungen durch Rundungen)

	2021	%	2022	%	2023	%
Einnahmen	47,7	6,1	75,9	58,9	89,8	18,4
Ausgaben	49,7	10,0	77,7	56,2	90,4	16,3
Saldo	-2,0		-1,8		-0,5	

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

-4-

Deutsche Direktinvestitionen (Mio. Euro)	
- Bestand	2020: 146; 2021: 176; 2022: 226
- Nettotransaktionen	2021: +11; 2022: +16; 2023: +79*
Direktinvestitionen Georgiens in Deutschland (Mio. Euro)	
- Bestand	2020: -3; 2021: -2; 2022: -2
- Nettotransaktionen	2021: +1; 2022: 0; 2023: 0*
Doppelbesteuerungsabkommen	Abkommen vom 01.06.2006; in Kraft seit 21.12.2007; Änderungsprotokoll am 11.03.2014 unterzeichnet; in Kraft seit 16.12.2014
Investitionsschutzabkommen	Abkommen vom 25.06.1993; in Kraft seit 27.09.1998
Bilaterale öffentliche Entwicklungszusammenarbeit (Mio. Euro)	2020: 130,1; 2021: 108,1; 2022: 42,3
Auslandshandelskammer	keine AHK, Deutsche Wirtschaftsvereinigung Georgien (DWVG), Tiflis, https://dwv.ge/
Deutsche Auslandsvertretung	Tiflis, https://tiflis.diplo.de/
Auslandsvertretung Georgiens in Deutschland	Berlin, https://botschaftgeorgien.de/

Außenhandel der EU mit Georgien

Warenhandel EU-27 (Mio. Euro, Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen)	<table><tr><th></th><th>2021</th><th>%</th><th>2022</th><th>%</th><th>2023</th><th>%</th></tr><tr><td>Exporte der EU</td><td>2.045,1</td><td>28,9</td><td>3.227,8</td><td>57,8</td><td>3.620,7</td><td>12,2</td></tr><tr><td>Importe der EU</td><td>810,2</td><td>6,2</td><td>1.037,3</td><td>28,0</td><td>755,3</td><td>-27,2</td></tr><tr><td>Saldo</td><td>1.235,0</td><td></td><td>2.190,5</td><td></td><td>2.865,5</td><td></td></tr></table>		2021	%	2022	%	2023	%	Exporte der EU	2.045,1	28,9	3.227,8	57,8	3.620,7	12,2	Importe der EU	810,2	6,2	1.037,3	28,0	755,3	-27,2	Saldo	1.235,0		2.190,5		2.865,5	
	2021	%	2022	%	2023	%																							
Exporte der EU	2.045,1	28,9	3.227,8	57,8	3.620,7	12,2																							
Importe der EU	810,2	6,2	1.037,3	28,0	755,3	-27,2																							
Saldo	1.235,0		2.190,5		2.865,5																								
Halbjahreswert EU-27 (Mio. Euro)																													
- Exporte der EU	H1/2024: 1.923,5 (+11,7%)																												
- Importe der EU	H1/2024: 334,7 (-17,8%)																												
Dienstleistungshandel EU-27 (Mio. Euro, Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen)	<table><tr><th></th><th>2020</th><th>%</th><th>2021</th><th>%</th><th>2022</th><th>%</th></tr><tr><td>DL-Exporte der EU</td><td>511,5</td><td>-36,1</td><td>663,7</td><td>29,8</td><td>1.304,9</td><td>96,6</td></tr><tr><td>DL-Importe der EU</td><td>301,6</td><td>-48,8</td><td>460,4</td><td>52,7</td><td>601,1</td><td>30,6</td></tr><tr><td>Saldo</td><td>209,9</td><td></td><td>203,3</td><td></td><td>703,8</td><td></td></tr></table>		2020	%	2021	%	2022	%	DL-Exporte der EU	511,5	-36,1	663,7	29,8	1.304,9	96,6	DL-Importe der EU	301,6	-48,8	460,4	52,7	601,1	30,6	Saldo	209,9		203,3		703,8	
	2020	%	2021	%	2022	%																							
DL-Exporte der EU	511,5	-36,1	663,7	29,8	1.304,9	96,6																							
DL-Importe der EU	301,6	-48,8	460,4	52,7	601,1	30,6																							
Saldo	209,9		203,3		703,8																								
Freihandelsabkommen mit EU	DCFTA mit der EU																												
Einseitige EU-Zollpräferenzen	keine einseitigen Präferenzregelungen																												

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

-5-

Nachhaltigkeit und Klimaschutz

Treibhausgasemissionen (tCO ₂ eq. pro Kopf)	2011: 3,8; 2021: 4,9
Treibhausgasemissionen (Anteil weltweit in %)	2011: <0,1; 2021: <0,1
Emissionsintensität (tCO ₂ eq. pro Mio. US\$ BIP)	2011: 945,0; 2021: 975,0
Erneuerbare Energien (Anteil am Primärenergieangebot in %)	2010: 38,8; 2020: 19,5
Emissionsstärkste Sektoren (2021, nur national, Anteil in %)	Transport: 23,5; Abfallwirtschaft: 17,6; Gebäude: 16,8
Stromverbrauch/Kopf (kWh)	2021: 3.604
Sustainable Development Goals Index 2024	43 von 167 Handelspartnern

Einschätzung des Geschäftsumfelds

Länderkategorie für Exportkreditgarantien	5 (0 = niedrigste Risikokategorie, 7 = höchste)
Corruption Perceptions Index 2023 (Rang)	49 von 180 Ländern
Logistics-Performance-Index 2023 (Rang)	79 von 139 Handelspartnern
Internetqualität 2023 (Rang)	102 von 121 Ländern

Weitere Informationen zu Wirtschaftslage, Branchen, Geschäftspraxis, Recht, Zoll, Ausschreibungen und Entwicklungsprojekten können Sie unter www.gtai.de/georgien abrufen.

Für die Reihe Wirtschaftsdaten kompakt werden die folgenden Standardquellen verwendet: ADB, AUMA, BMF, BMWK, BMZ, Bundesbank, CIA, Climatewatch, Destatis, Energyinstitute, Euler Hermes, Europäische Kommission, Eurostat, FAO, IEA, IWF, OECD, SDSN, United Nations, UN Comtrade, UNCTAD, UN-Stats, Transparency International, Weltbank. Zum Teil wird zudem auf nationale und weitere internationale Quellen zurückgegriffen.

Quellen: *Germany Trade & Invest* bemüht sich, in allen Datenblättern einheitliche Quellen zu nutzen, so dass die Daten für unterschiedliche Länder möglichst vergleichbar sind. Die **kursiv gedruckten Daten** stammen aus nationalen Quellen oder sind für das jeweilige Land in unserer Standardquelle nicht verfügbar. Dies ist bei einem Vergleich dieser Daten mit den Angaben in Datenblättern zu anderen Ländern zu berücksichtigen.

Germany Trade & Invest ist die Wirtschaftsförderungsgesellschaft der Bundesrepublik Deutschland. Die Gesellschaft sichert und schafft Arbeitsplätze und stärkt damit den Wirtschaftsstandort Deutschland. Mit über 50 Standorten weltweit und dem Partnernetzwerk unterstützt *Germany Trade & Invest* deutsche Unternehmen bei ihrem Weg ins Ausland, wirbt für den Standort Deutschland und begleitet ausländische Unternehmen bei der Ansiedlung in Deutschland.

Ihre Ansprechpartnerin
bei Germany Trade & Invest:
Katrin Kossorz
T +49 (0) 228 249 93-268
katrin.kossorz@gtai.de

Germany Trade & Invest
Standort Bonn
Villemombler Straße 76
53123 Bonn
Deutschland
T +49 (0)228 249 93-0
trade@gtai.de
www.gtai.de

Germany Trade & Invest
Hauptsitz
Friedrichstraße 60
10117 Berlin
Deutschland
T +49 (0)30 200 099-0
invest@gtai.de
www.gtai.de/en/invest

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

-6-

© Germany Trade & Invest 2024 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

2.1 Weitere Informationen über Transport und Logistik in Georgien

Tabelle 1: Weitere Informationen über Transport und Logistik in Georgien

GTAI-Informationen zu Georgien	Link
Prognosen zu Investitionen, Konsum und Außenhandel	Wirtschaftsausblick von GTAI
Kurzanalyse zu Transport und Logistik	Branche kompakt
Länderspezifische Basisinformationen zu relevanten Rechtsthemen in Georgien	Gesetze in Georgien
Kompakter Überblick rund um die Wareneinfuhr in Georgien	Zoll und Einfuhr kompakt

3 Branchenspezifische Informationen

3.1 Marktpotenziale und -chancen

Georgien bietet ein attraktives Umfeld für ausländische Investitionen, geprägt durch ein starkes Wirtschaftswachstum und strategische Ambitionen als Transit- und Logistikkreuzung zwischen Europa und Asien. Dank umfangreicher Reformen und einer wirtschaftlichen Liberalisierung hat sich Georgien als stabiler und investorenfreundlicher Standort etabliert. Die vorteilhaften Handelsbedingungen, geringe Steuerbelastungen und eine transparente Geschäftsumgebung machen Georgien zu einem attraktiven Markt. Das Land gewährt ausländischen Investoren die gleichen Rechte wie lokalen Unternehmen und bietet Unterstützung bei geschäftlichen Herausforderungen durch einen Businessombudsmann. Zudem profitiert Georgien von diversen Freihandelsabkommen, u.a. mit der EU und China, die den Zugang zu wichtigen Märkten erleichtern. Die Präsenz von rund 300 deutschen Unternehmen und die Unterstützung durch die Deutsche Wirtschaftsvereinigung (DWV) verdeutlichen das bestehende Interesse und die positive Wahrnehmung deutscher Firmen in Georgien.

Wichtige Bauprojekte, wie der Tiefseehafen Anaklia, die Erweiterung des Hafens in Poti, ein multimodales Güterverkehrszentrum im Tbilissi Dry Port und Pläne für einen neuen Hauptstadtflughafen sollen die Rolle des Landes als Knotenpunkt für den internationalen Handel stärken. Der Bau- und Infrastruktursektor wächst schnell und profitiert von umfangreichen Modernisierungsplänen in Energie, Logistik und Verkehrswegen. Dies schafft Möglichkeiten für ausländische Firmen. Auch der IT-Sektor expandiert und positioniert sich zunehmend als attraktive Outsourcing-Option für europäische Unternehmen. Mit relativ niedrigen Lohnkosten und einer zunehmenden Exportkapazität bietet Georgien zudem ein günstiges Klima für Produktion und Fertigung. Hinzu kommen eine wachsende Mittelschicht und ein florierender Tourismussektor, die den Konsum und damit den Inlandsmarkt ankurbeln.

Die jüngsten politischen Entwicklungen dämpfen die positiven Erwartungen. Im Frühjahr 2024 verabschiedete die georgische Regierung das „Gesetz zur Transparenz ausländischer Einflussnahme“, auch bekannt als „Transparenzgesetz“ oder „russisches Gesetz“. Es verlangt, dass Nichtregierungsorganisationen (NGOs) und Medien, die mehr als 20 % ihrer Finanzierung aus dem Ausland beziehen, diese Herkunft deklarieren müssen. Es ähnelt dem sogenannten „Agentengesetz“ in Russland und stößt in der georgischen Gesellschaft und international auf starken Widerstand. Kritiker befürchten, dass das Gesetz die Kontrolle über NGOs und die Zivilgesellschaft verstärken könnte und als Mittel zur Unterdrückung von pro-europäischen und regierungskritischen Stimmen genutzt wird.

Im September 2024 wurde ein weiteres Gesetz verabschiedet, welches die Repräsentation sowie die Rechte von LGBTQ+-Personen erheblich einschränkt. Das sogenannte „Familienwerte-Gesetz“ verbietet die „Propaganda gleichgeschlechtlicher Beziehungen“ in Schulen und Medien und ähnelt damit ebenfalls einem umstrittenen russischen Gesetz. Zusätzlich untersagt das Gesetz Geschlechtsangleichungsmaßnahmen, das Adoptionsrecht für schwule und transgender Personen und erkennt im Ausland geschlossene gleichgeschlechtliche Ehen innerhalb Georgiens nicht an. Die Europäische Union und Menschenrechtsorganisationen äußerten Bedenken, dass dieses Gesetz das Risiko sozialer Diskriminierung erhöht und Georgiens Bestrebungen einer EU-Annäherung gefährdet, die bereits belastet sind.

Die Parlamentswahlen im Oktober 2024 waren von großen Spannungen geprägt. Die Regierungspartei Georgischer Traum konnte sich laut den offiziellen Ergebnissen eine knappe Mehrheit sichern, jedoch steht der Vorwurf der Wahlmanipulation im Raum. Verschiedene internationale und lokale Beobachtungsmissionen, wie die der OSZE, kritisierten die Wahlverfahren und forderten umfassende Ermittlungen. Die geopolitische Dimension der Wahlen ist ebenfalls bedeutend. Georgien strebt eine Annäherung an die Europäische Union an, während der Umgang mit Russland ein heikles Thema bleibt.

Internationale Reaktionen, vor allem aus den USA und der EU, haben das Vorgehen der georgischen Regierung in den letzten Jahren zunehmend in Frage gestellt, insbesondere aufgrund von Bedenken hinsichtlich der demokratischen Rückschritte und pro-russischer Tendenzen innerhalb der Führung der Partei georgischer Traum. Als das Parlament Ende November erstmals nach der Wahl zusammentritt, blieb die Hälfte der Sitze unbesetzt, da die Opposition der Sitzung fernblieb. Inzwischen haben die meisten Oppositionspolitiker ihre Mandate niedergelegt. Kurz darauf verkündete die Regierungspartei die EU-Beitrittsverhandlungen bis zum Jahr 2028 auszusetzen.

Ende Dezember 2024 wurde Michail Kawelaschwili als neuer Präsident Georgiens im Parlament in Tbilissi vereidigt. Die bisherige Präsidentin, Salome Surabischwili, erkennt seine Wahl nicht an und betrachtet sich weiterhin als legitime

Staatschefin. Bis Redaktionsschluss kommt es täglich zu landesweiten Protesten, vor allem in der Hauptstadt Tbilissi, denen der Staat zunehmend mit Gewalt begegnet. Deutschland, Frankreich und Polen verurteilten das Vorgehen der georgischen Regierung und kündigten Maßnahmen wie die Aussetzung der Visafreiheit für georgische Amtsträger an. Zudem wurden Einreisesperren gegen neun georgische Vertreter verhängt, die für das gewaltsame Vorgehen gegen Demonstranten verantwortlich gemacht werden.

3.2 Künftige Entwicklungen in den relevanten Segmenten und Nachfragesektoren

Der Transport- und Logistiksektor im Südkaukasus und Zentralasien erlebt derzeit tiefgreifende Veränderungen, die sowohl durch geopolitische Entwicklungen als auch durch die strategische Positionierung dieser Regionen als wichtige Verkehrsknotenpunkte zwischen Europa und Asien geprägt sind. Georgien spielt hierbei eine zentrale Rolle, da es als wichtiges Transitland im sogenannten „Eurasischen Korridor“/ „Mittleren Korridor“ und in den neuen regionalen Logistiknetzwerken fungiert. Die künftigen Entwicklungen in diesen Sektoren bieten erhebliche Potenziale für Investoren und Unternehmen, die von der Vernetzung profitieren wollen.

Georgien positioniert sich zunehmend als zentraler Logistik-Hub zwischen Europa, Asien und dem Nahen Osten. Die strategische Lage Georgiens im Südkaukasus hat das Land zu einem bedeutenden Knotenpunkt für den internationalen Handel gemacht. Der Ausbau von Infrastrukturprojekten wie dem Hafen von Anaklia am Schwarzen Meer und die Weiterentwicklung des Verkehrsnetzes in Georgien unterstreichen diese Entwicklung. Georgien verfolgt das Ziel, seine Verkehrsinfrastruktur weiter zu verbessern und die bestehende Kapazität für den Transit von Gütern zu erweitern. Dies umfasst insbesondere den Ausbau von Straßen, Eisenbahnen und Flughäfen, um die bestehende logistische Kapazität für den Güterverkehr aus Asien und in die westlichen Märkte zu erhöhen.

Die steigende Nachfrage nach effizienten Transportlösungen, die auch umweltfreundlich und nachhaltig sind, ist eine der zentralen Triebkräfte der Entwicklung im Transportsektor. In Georgien bedeutet dies eine verstärkte Ausrichtung auf multimodale Transportlösungen, bei denen Eisenbahn, Straße, See- und Luftverkehr miteinander kombiniert werden, um kostengünstige und schnelle Lieferketten zu gewährleisten. Multimodalität ist auch entscheidend für die Verringerung der Transportkosten und für eine höhere Flexibilität, was für Unternehmen, die in diesen Regionen tätig sind, von großer Bedeutung ist.

Ein weiterer wichtiger Trend im Transportsektor ist der Ausbau der digitalen Infrastruktur. Der Einsatz moderner Technologien wie IoT (Internet of Things) und Blockchain für die Verfolgung von Lieferungen, die Automatisierung von Lagerhäusern und die Verbesserung der Effizienz von Zollabfertigungen wird die Logistik in der gesamten Region revolutionieren. Georgien hat Pläne zur Einführung von „smart logistics“ und digitalen Plattformen, die den internationalen Handel vereinfachen und beschleunigen sollen.

Die Entwicklungen in den Bereichen Transport und Logistik eröffnen zahlreiche Chancen für Unternehmen, die in den Südkaukasus und Zentralasien investieren möchten. Für europäische Firmen bietet sich der Markt in Georgien als Ausgangspunkte für die Erweiterung ihrer Lieferketten in den asiatischen Raum an. Auch für deutsche Unternehmen, die von den Vorteilen der eurasischen Transportkorridore profitieren möchten, bieten sich erhebliche Chancen, insbesondere im Bereich des Transports von Gütern, der Entwicklung von Logistiktechnologien und in der Schaffung nachhaltiger Infrastrukturprojekte.

Für Unternehmen, die sich auf den Logistikmarkt in Georgien konzentrieren, ergeben sich außerdem Chancen in der Schaffung und dem Betrieb von Logistikzentren, der Weiterentwicklung des intermodalen Transports und in der Nutzung der regionalen Häfen für den internationalen Handel. Zudem bieten der Ausbau von Eisenbahnverbindungen und die Modernisierung der Verkehrsnetze in beiden Ländern zahlreiche Investitionsmöglichkeiten im Bereich der Infrastrukturentwicklung.

Freihandelszonen und Logistikzentren

Georgien arbeitet an der Entwicklung mehrerer Logistikzentren und Freihandelszonen. Aktuell gibt es vier Freihandelszonen. Sie bieten Unternehmen eine attraktive Umgebung durch:

- Steuerbefreiungen auf Gewinne, Mehrwertsteuer und Zölle
- Vereinfachte Zoll- und Verwaltungsprozesse
- Zugang zu moderner Infrastruktur und Logistikdienstleistungen

- Geografische Nähe zu bedeutenden Märkten und Transitkorridoren

Die Poti Freihandelszone wurde 2008 eröffnet und ist eine der größten und bedeutendsten Freihandelszonen Georgiens. Sie befindet sich direkt am Hafen von Poti, der am Schwarzen Meer liegt. Sie erstreckt sich auf einer Fläche von über 3 km² und wird von der UAE Ras Al Khaimah Investment Authority (RAKIA) betrieben. Unternehmen aus den Bereichen Handel, verarbeitende Industrie, Logistik, Dienstleistungen, sowie Data und Technologie können sich hier ansiedeln. Die Freihandelszone erleichtert Unternehmen, die von den Vorteilen des Hafens profitieren möchten, den Zugang zum internationalen Markt. Unternehmen in der Poti Freihandelszone sind von verschiedenen Steuern, einschließlich Mehrwertsteuer und Zollgebühren, befreit und profitieren von vereinfachten Zollverfahren.

Die Freihandelszone in Kutaisi, Georgiens drittgrößte Stadt, liegt strategisch günstig entlang der Ost-West-Verkehrsrouten und in der Nähe des internationalen Flughafens Kutaisi. Sie wurde 2009 von der Georgian International Holding gegründet und ist 270.000 m² groß. In der Kutaisi Freihandelszone genießen Unternehmen ähnliche steuerliche Vorteile wie in der Poti Freihandelszone, einschließlich Befreiungen von Gewinnsteuer, Mehrwertsteuer und Importzöllen. Diese Erleichterungen sollen insbesondere kleine und mittelständische Unternehmen fördern, die in der Region Produktions- oder Logistikkapazitäten aufbauen möchten. Die Infrastruktur der Zone ist gut ausgebaut und bietet Zugang zu Lager- und Produktionsflächen. Die Kutaisi Freihandelszone hat in den letzten Jahren eine Reihe von Unternehmen angelockt, die in verschiedenen Industriezweigen tätig sind, einschließlich der Herstellung von Elektronik, Fahrzeugteilen und Leichtindustrieprodukten.

Die Hualing Freihandelszone ist eine weitere Freihandelszone in Kutaisi und wurde vom chinesischen Hualing-Konzern entwickelt. Sie zielt darauf ab, Georgien als Produktionsstandort für internationale und vor allem asiatische Unternehmen zu stärken. Diese Zone bietet eine vollständige Steuerbefreiung für die in der Zone ansässigen Unternehmen und erleichtert den Zugang zu den Märkten in Europa und Asien. Die Hualing Gruppe hat in die Infrastruktur der Zone investiert und eine breite Palette an Dienstleistungen bereitgestellt, die die Ansiedlung von Produktions- und Logistikunternehmen unterstützen. Der Hualing-Konzern hat auch in andere Projekte in Kutaisi investiert, darunter ein großes Einkaufszentrum, Hotels und Wohnkomplexe, um die Attraktivität der Region für ausländische Investoren weiter zu erhöhen.

Die Tbilisi Freihandelszone befindet sich in der Hauptstadt Georgiens und ist eine der neuesten Freihandelszonen des Landes. Sie wurde 2015 von der BitFury Group, einem führenden Block-Chain Unternehmen gegründet. Sie erstreckt sich auf 170.000 m². Sie verfügt über eine gut entwickelte Infrastruktur mit Büroräumen, Grundstücken, Transportsystemen und vielem mehr. Mit der Nähe zur Hauptstadt, dem Flughafen und Verwaltungs- und Finanzdienstleistungen ist die Zone sehr gut angebunden. Sie richtet sich besonders an Unternehmen in den Bereichen Informationstechnologie, Finanzen und Dienstleistungen, die in Georgien eine regionale Basis für die Kaukasusregion aufbauen möchten.

In der Region um Batumi, das als touristisches Zentrum am Schwarzen Meer bekannt ist, gibt es Pläne zur Schaffung einer Freihandelszone, die sich auf den Bereich Tourismus und Dienstleistungen konzentrieren soll. Diese Zone soll den Bedarf an Infrastruktur und Dienstleistungen für die wachsende Tourismusbranche in Batumi decken und Unternehmen in der Hotellerie, im Freizeitbereich sowie im Einzelhandel anziehen. Auch hier wären Steuervergünstigungen und Zollbefreiungen vorgesehen, um Investitionen in den Tourismussektor zu fördern. Die Freihandelszone würde Unternehmen anziehen, die von der steigenden Zahl an Touristen profitieren möchten, und gleichzeitig die wirtschaftliche Entwicklung in der Region unterstützen.

3.3 Aktuelle Vorhaben, Projekte und Ziele

Georgien hat in den letzten Jahren erhebliche Fortschritte im Bereich Transport und Logistik gemacht und ist dabei sich als regionaler Knotenpunkt zwischen Europa und Asien zu etablieren. Im Rahmen der nationalen Strategie für den Transport- und Logistiksektor 2023-2030 wurden verschiedene Projekte ins Leben gerufen, die Georgien zu einem wichtigen internationalen Logistikhub machen sollen.

Ein zentrales Vorhaben ist der Ausbau der Seehäfen in Poti und Batumi sowie der potenzielle Bau eines Tiefseehafens in Anaklia. Das georgische Ministerium für Wirtschaft arbeitet an einer langfristigen Verbesserung der Infrastruktur. Der Ausbau des Schienennetzes und der Straßenverbindungen sowie die Erweiterung des internationalen Flughafens in Tbilissi sind Teil dieser Bemühungen. Mit der Einführung der Nationalen Strategie und einem begleitenden Aktionsplan für die Jahre 2023-2024 zielt die georgische Regierung darauf ab, die Wettbewerbsfähigkeit internationaler Transportwege zu steigern und die Effizienz in der Verkehrs- und Logistikbranche zu verbessern.

Ausbau Seehafen Poti

Der Hafen von Poti, ist Georgiens größter Seehafen und spielt eine zentrale Rolle im Frachtverkehr des Landes. Hier werden Flüssigladerungen, Schüttgüter, 80 % des georgischen Containeraufkommens und Passagierfähren abgefertigt. Die Mehrzweckanlage verfügt über 15 Liegeplätze und eine Gesamtkailänge von 2.900 m. Mit mehr als 20 Kaikränen und einem 17 km langen Schienennetz ist die Anlage gut ausgestattet, um große Mengen Fracht zu bewegen. Seit der Übernahme durch APM-Terminals im Jahr 2011 wurden über 130 Mio. USD in die Entwicklung des Hafens investiert.

Durch seine Lage ist Poti ein wichtiges Tor für den Handel Georgiens mit Europa sowie für den internationalen Güteraustausch mit den Nachbarländern Armenien und Aserbaidschan. Seine strategische Position am Schwarzen Meer macht ihn zudem ideal, um als logistisches Zentrum für den Handel mit Zentralasien zu fungieren. Der Hafen ist direkt mit dem georgischen Eisenbahnnetz verbunden, was eine effiziente Weiterleitung von Gütern in alle wichtigen georgischen Städte ermöglicht, und bietet eine regelmäßige Fährverbindung nach Rumänien.

Im Jahr 2020 kündigte APM-Terminals an, in zwei Entwicklungsphasen über 250 Mio. USD in den Bau eines Tiefseehafens in Poti zu investieren. Die erste Stufe umfasst einen 1 700 m langen Wellenbrecher und einen 400 m langen Mehrzweckkai mit einer Tiefe von 13,5 m, der für den Umschlag von trockenen Massengütern und zusätzlich 150 000 TEU geeignet ist. Dieser Liegeplatz wird Containerschiffe mit einer Kapazität von bis zu 9.000 TEU aufnehmen können. In der zweiten Phase wird ein 300 m langer Containerkai gebaut, der mit drei hochmodernen STS-Kränen ausgestattet ist. Damit wird sich die jährliche Containerkapazität des Seehafens Poti auf über 1 Mio. TEU verdoppeln. Die Bauzeit wird auf 24-30 Monate geschätzt, sofern alle Genehmigungen rechtzeitig durch die georgische Regierung erteilt werden. Demnach soll die erste Phase im Jahr 2026 abgeschlossen sein.

Im April 2021 begann APM-Terminals mit dem Wiederaufbau des 150 Jahre alten und 150 m langen Hauptwellenbrechers, welcher 2023 abgeschlossen werden konnte. Für den Bau wurden 7.200 in Georgien hergestellte Betonblöcke verwendet. Die Kosten für das Projekt belaufen sich auf rund 25 Mio. USD.

Weiterführende Videos

Wiederaufbau Hafen Poti <https://youtu.be/8WdGVt8bVz8>

Offizielle Eröffnung Hafen Poti: <https://www.youtube.com/watch?v=SGkQIJN8pio>

Im Jahr 2023 hat das dänische Unternehmen Maersk eine wöchentliche Ocean-Rail-Verbindung über den Hafen von Poti eingerichtet. Diese Route kombiniert den Seeverkehr bis Poti mit einem Bahn- und Fährtransport über Baku in Aserbaidschan und weiter über das Kaspische Meer nach Aktau, Kasachstan. Von dort erreichen die Güter Ziele in Städten wie Almaty, Astana und Tashkent. Der Hafen von Poti ist dabei eine wesentliche Schnittstelle des Projekts und soll das wirtschaftliche Potenzial des Hafens weiter ausschöpfen, indem er nicht nur als Eingangspunkt für den Seetransport dient, sondern auch als Umschlagplatz für den Zugang zu den zentralasiatischen Ländern. Maersk bietet darüber hinaus Last-Mile-Logistiklösungen durch spezielle Lkw-Flotten in Georgien, Aserbaidschan und weiteren zentralasiatischen Staaten an, um eine lückenlose Transportkette sicherzustellen. Die neue Verbindung stärkt die Position Georgiens als Drehscheibe für den internationalen Handel und vereinfacht die Verbindung europäischer und asiatischer Märkte durch einen schnelleren und zuverlässigeren Transportweg.

APM-Terminals verfolgt das klare Ziel, die Liegezeiten im Hafen von Poti zu minimieren. Durch Know-How und Erfahrungen von anderen Terminals, sowie die Einrichtung optimierter Vorstapelbereiche im Hafen und Containerdepot, konnte die Anlaufzeit für bestimmte Kunden pro Anlauf um 15 Stunden verkürzt werden. Eine bessere Planung der Be- und Endladung, die zeitgleiche Anlegevorgänge vermeidet, hat zu einer höheren Produktivität und schnelleren Abfertigung der Schiffe geführt.

Neben APM betreibt auch die amerikanisch-georgische PACE Group ein Terminal im Hafen von Poti, welches 2022 eingeweiht wurde. Die PACE Group hat eine Finanzierung von 50 Mio. USD durch die Overseas Private Investment Corporation (OPIC) für die Entwicklung, den Bau und Betrieb des multifunktionalen Seeterminals erhalten. Die Finanzierungsvereinbarung wurde offiziell am 4. Februar 2019 unterzeichnet. Die Gesamtkosten des Projekts belaufen sich auf 120 Mio. USD, wobei die erste Investitionsphase 93 Mio. USD beträgt.

Das Terminal erstreckt sich auf einem 25 ha großen Areal. Seit der Fertigstellung des Wellenbrechers kann die volle Hafentiefe von 15 m genutzt werden und ermöglicht eine Abfertigung von Schiffen mit einer Länge von bis zu 253 m

und einer Ladekapazität von 60.000 t. Es verfügt über zwei mobile Kräne, jeweils mit einer Ladekapazität von 100 t. Mit der Fertigstellung des neuen Terminals wird eine Steigerung der Umschlagskapazität um 2,5 Mio. t pro Jahr erwartet, was fast einer Verdopplung des bisherigen jährlichen Frachtvolumens von 3 Mio. t entspricht. Es können Trocken-, Schüttgut und Container abgefertigt werden. Außerdem wurde ein neues Warehouse mit einer Kapazität von 50.000 t errichtet, ausgestattet mit automatischen Be- und Endladesystemen, zusätzlich zu 6 ha open Storage.

Ausbau Seehafen Batumi

Der Ausbau des Seehafens Batumi ist ein bedeutendes Projekt für die Stärkung Georgiens als Logistikknotenpunkt. Das Vorhaben wird von der International Container Terminal Services Inc. (ICTSI) geleitet und umfasst Verbesserungen sowohl auf der Land- als auch auf der Seeseite des Batumi International Container Terminals (BICT). Ein zentraler Punkt ist dabei die Vertiefung des Hafenbeckens auf 11,5 Meter, wodurch der Hafen nun größere Feedermax-Schiffe aufnehmen kann und zur tiefsten Anlegestelle in Georgien wird. Diese zusätzliche Tiefe ermöglicht eine effizientere Frachtabwicklung und stärkt Georgiens Verbindungen zu internationalen Handelsrouten.

Auf der Landseite wurde ein neues Container-Umschlaglager mit einem 180 Meter langen Gleisanschluss hinzugefügt, was die reibungslose Verladung von Containern auf Eisenbahnwaggons erleichtert – besonders wertvoll für Importeure. Zusätzlich wurden die Lagerflächen und ein neues zweispuriges Tor für einen schnelleren Verkehr und erhöhte Frachtkapazitäten erweitert. Durch diese Modernisierungen ist die jährliche Containerkapazität des BICT auf 200.000 TEU (Twenty-foot Equivalent Units) gestiegen, was es dem Hafen ermöglicht, vielfältigere Frachtkategorien zu verarbeiten und ein höheres Handelsvolumen anzuziehen.

Bau Tiefseehafen Anaklia

Das Tiefseehafen-Projekt in Anaklia soll Georgien final als wichtigen Logistikknoten am Schwarzen Meer etablieren. Der Hafen soll Georgiens erste Anlage für große Containerschiffe werden und das Land stärker in globale Handelsrouten einbinden, insbesondere im Rahmen des „Mittleren Korridors“, einer alternativen Handelsroute von Asien nach Europa. Er liegt strategisch günstig, um den Handel mit Nachbarländern wie Aserbaidschan und der Türkei zu unterstützen, die ebenfalls ihre Infrastruktur ausbauen, um schnellere und kostengünstigere Transitverbindungen zu ermöglichen. Der Hafen birgt viele wirtschaftliche Vorteile: Er wird die Logistikkosten für Importe und Exporte senken, tausende lokale Arbeitsplätze schaffen und die regionale Handelstätigkeit fördern. Mit geplanten Ausbaggerungsarbeiten und dem Bau von Wellenbrechern befindet sich das Projekt auf einem klaren Kurs. Es ist Teil der umfassenderen Infrastrukturpläne im Rahmen der „Belt and Road Initiative“ (BRI) und soll als maritimes Tor im Schwarzen Meer fungieren. Der Hafen von Anaklia wird Georgiens Rolle in den Ost-West-Handelskorridoren stärken und das Land weiter in internationale Märkte einbinden.

Nach jahrelangen Verzögerungen und Wechseln in den Projektpartnerschaften gab es im Jahr 2024 erhebliche Fortschritte. Die georgische Regierung hat den Bau des Hafens für 2024 angekündigt und zwei große Konsortien für mögliche Investitionen identifiziert – eines aus China und Singapur, das andere aus schweizerisch-luxemburgischen Konsortium. Georgien wird dabei 51 % der Anteile am Anaklia-Hafen halten, während der ausgewählte Investor die restlichen Mittel für eine 49-prozentige Beteiligung bereitstellen soll. Schließlich wurde bekannt gegeben, dass ein chinesisches Konsortium das einzige Angebot abgegeben habe. Beteiligt sind die China Communications Construction Company Limited und die in Singapur ansässige China Harbour Investment Pte. Ltd. Die China Road and Bridge Corporation und die Qingdao Port International Co Ltd wird als Unterauftragnehmer für den Bau des Hafens fungieren. Die erste Phase des Projekts wird voraussichtlich bis 2029 abgeschlossen sein, und der Hafen soll ab dann seine ersten Schiffe empfangen können.

Ein früherer Versuch, den Hafen in Anaklia durch ein Konsortium aus der georgischen TBC-Bank und der US-amerikanischen Conti International zu bauen, wurde von der Regierung im Jahr 2020 nach jahrelangen politischen Kontroversen abgebrochen, bei denen die TBC-Mitbegründer Mamuka Khazaradze und Badri Japaridze wegen Geldwäsche angeklagt wurden. Nach den Anschuldigungen zog sich der amerikanische Investor zurück, und das Projekt kam zum Stillstand, bis die Regierung den Hafenvertrag über 2,5 Mrd. USD kündigte. Im Jahr 2022 befand ein Gericht Chazaradze und Japaridze des Betrugs für schuldig, aber beide wurden ohne Gefängnisstrafe freigelassen. Chazaradze behauptete, die Behörden hätten versucht, das Projekt zu sabotieren, und der eigentliche Grund für den Streit sei sein persönlicher Konflikt mit Bidzina Iwanischwili, dem Milliardär und ehemaligen Premierminister, der die seit 2012 regierende Partei Georgischer Traum anführt.

Bau eines neuen Internationalen Flughafens in Tbilissi

Die georgische Regierung plant, den derzeitigen Flughafen Tbilissi vom aktuellen Standort auf das Militärgelände Vaziani zu verlegen. Dieses ehrgeizige Projekt, das auf etwa 1,2 Mrd. USD geschätzt und von der Asiatischen Entwicklungsbank unterstützt wird, soll die Kapazitätsengpässe des bestehenden Flughafens überwinden und die Infrastruktur des Landes weiterentwickeln. Der Plan zur Verlegung nach Vaziani hat in Georgien zu einer lebhaften Debatte über die wirtschaftlichen, sozialen und geopolitischen Implikationen geführt, da er sowohl mit Chancen als auch mit Herausforderungen verbunden ist.

Der aktuelle Flughafen, der offiziell als Flughafen Schota Rustaweli Tbilissi bekannt ist, steht vor großen Kapazitätsproblemen. Mit einer maximalen Kapazität von 4,5 Mio. Passagieren pro Jahr stößt er während der Stoßzeiten regelmäßig an seine Grenzen. Die geographische Lage des Flughafens, umgeben von Schluchten und privaten Grundstücken, macht eine Erweiterung am bestehenden Standort schwierig und teuer. Die Regierung sieht in der Verlegung eine Lösung, um die Kapazität mehr als zu vervierfachen und bis zu 20 Mio. Passagiere jährlich zu bedienen. Durch die Verlegung sollen nicht nur technische und logistische Hürden beseitigt, sondern auch ein neuer Masterplan für die Zukunft des Flughafens von Tbilissi umgesetzt werden.

Der neue Flughafenstandort Vaziani bietet durch seine Größe und Lage das Potenzial, ein modernes Drehkreuz zu schaffen, das die wachsenden Ansprüche der Region an einen internationalen Flughafen erfüllt. Der Standort befindet sich etwa 27 km östlich des Zentrums von Tbilissi und würde somit die Anreisezeit im Vergleich zum bestehenden Standort leicht verlängern. Während einige Kritiker die größere Entfernung und potenzielle Unannehmlichkeiten für Reisende hervorheben, betonen Befürworter die langfristigen Vorteile für den Tourismus und die wirtschaftliche Entwicklung Georgiens. Ein moderner und erweiterter Flughafen könnte den Tourismus fördern und die Anbindung an internationale Märkte verbessern, was Georgiens Rolle als Brücke zwischen Europa und Asien stärken könnte.

Ein zentrales Hindernis für die Umsetzung des Projekts ist der Vertrag mit dem derzeitigen Betreiber TAV Georgia, einer Tochtergesellschaft der türkischen TAV, die den Flughafen seit 2007 betreibt und einen Vertrag bis 2027 besitzt. TAV verlangt hohe Landegebühren, was Flüge nach Tbilissi im Vergleich zu anderen Destinationen teurer macht. Der Vertrag mit TAV sieht keine Verpflichtung vor, größere Erweiterungsarbeiten am derzeitigen Standort durchzuführen, was die Regierung daran hindert, frühzeitig mit dem Bau zu beginnen. Vorarbeiten für einen neuen Flughafen könnten wiederum 2025 starten, und die erste Phase der Verlegung wäre bis 2028 abgeschlossen. Zu diesem Zeitpunkt soll die Kapazität auf 10 Mio. Passagiere erhöht werden, mit einer weiteren Ausbaustufe in den kommenden zwei Jahrzehnten, um die Kapazität zu verdoppeln.

Neben den wirtschaftlichen Überlegungen gibt es geopolitische und strategische Bedenken hinsichtlich der Verlegung des Flughafens. Vaziani dient derzeit als wichtiger Militärstützpunkt und verfügt über Trainingsanlagen, die gemeinsam von NATO und georgischen Einheiten genutzt werden. Sicherheitsexperten befürchten, dass die Umwandlung dieses Standorts in einen zivilen Flughafen die militärischen Verteidigungsmöglichkeiten Georgiens beeinträchtigen könnte. Besonders hervorgehoben wird das Schießübungszentrum, das als kritische Infrastruktur für die nationale Verteidigung gilt. Die georgische Regierung betont zwar, dass der zivile Flughafenbetrieb die militärischen Aktivitäten nicht beeinträchtigen werde, doch Kritiker zweifeln daran, dass diese Koexistenz dauerhaft möglich ist. Sollten alternative militärische Standorte benötigt werden, könnten sich die Kosten des Projekts weiter erhöhen, was auch die Finanzierbarkeit beeinflussen würde.

Die Prognosen für das potenzielle Passagieraufkommen stoßen ebenfalls auf Skepsis. Einige Kritiker bezweifeln, dass die Schätzungen von bis zu 20 Mio. Passagieren realistisch sind, insbesondere angesichts der vergleichsweise kleinen Bevölkerung Georgiens und des regionalen Wettbewerbs durch etablierte Flughäfen wie Istanbul und Dubai. Im Jahr 2023 lag die Passagierzahl am Flughafen Tbilissi unter 4 Mio. Auch wenn die Tourismuszahlen in den letzten Jahren gestiegen sind und neue Märkte in Nahost und Asien angezogen haben, bleibt die Frage, ob ein so massiver Ausbau gerechtfertigt ist. Im Vergleich zu Ländern wie Kroatien, das bei ähnlicher Größe jährlich rund 19 Mio. Touristen verzeichnet, ist Georgiens Tourismussektor noch in einer frühen Wachstumsphase.

Tbilissi Dry Port

Das Tbilissi Dry Port-Projekt liegt in der Nähe der Hauptstadt Tbilissi. Der 2021 eröffnete Trockenhafen ist ein Joint Venture der Abu Dhabi Ports Group (AD Ports Group), Wilhelmsen Port Services und Inveco LLC. Die Anlage ist als multimodales Logistikzentrum konzipiert und integriert verschiedene Transportmöglichkeiten wie Schiene und Straße, um den Gütertransport zu optimieren.

Das Logistikzentrum befindet sich strategisch in der Nähe des internationalen Flughafens Tbilissi und den georgischen Schwarzmeerhäfen und wird eine entscheidende Drehscheibe für Containerfracht und andere Logistikdienste sein. Es umfasst unter anderem eine Containerstation, Lagerhäuser und einen Parkplatz für Fahrzeuge. Damit wird es zu einem wichtigen Ein- und Ausgangspunkt für den regionalen Transit zwischen Asien und Europa. Die Inbetriebnahme des Hafens ist bis Ende 2024 geplant, wobei die Entwicklung in drei Phasen erfolgt. Zunächst wird die Anlage eine Kapazität von 96.500 TEUs haben, ergänzt durch eine Lagerfläche von 10.000 m² und einen Bereich für die Lagerung von Fahrzeugen. Nach Abschluss aller Entwicklungsphasen soll die Kapazität auf bis zu 286.000 TEUs und 100.000 m² Lagerfläche steigen.

3.4 Wettbewerbssituation

Die Wettbewerbssituation im Transport- und Logistiksektor in Georgien ist dynamisch und von einer Reihe nationaler sowie internationaler Akteure geprägt, die um Marktanteile in einem strategisch wichtigen geografischen Korridor konkurrieren. Die zentrale Lage Georgiens macht es attraktiv als Transitknotenpunkt zwischen Europa und Asien, insbesondere entlang des sogenannten Mittleren Korridors, der als Alternative zu nördlichen Handelswegen durch Russland gilt. Dies zieht sowohl lokale Unternehmen als auch ausländische Investoren an, die die Transportkapazitäten und Infrastruktur des Landes weiterentwickeln und erweitern möchten.

Es gibt zahlreiche lokale Akteure. Zu nennen sind z.B. DWV-Mitglieder wie die Georgian Logistics Association (GLA) – eine führende Forschungs- und Beratungsorganisation, die Unternehmen im Südkaukasus durch die Optimierung von Lieferketten, den Einsatz internationaler Best Practices und die Einführung moderner Logistiktechnologien unterstützt und seit 2013 das SCOR-Modell sowie seit 2016 die Global Cold Chain Alliance in Georgien vertritt – oder das 2004 gegründete Unternehmen Kaukasus Transport Logistik (KTL).

Auch einige deutsche und europäische Unternehmen sind bereits vor Ort. 2023 eröffnet Schmitz Cargobull eine Tochtergesellschaft in Gardabani, die den Kaukasusraum (Georgien, Armenien, Aserbaidschan) mit Anhängern und Dienstleistungen versorgt. Die lokale Präsenz stärkt regionale Transportunternehmen durch maßgeschneiderte Lösungen. Die österreichische Gebrüder Weiss betreibt ein Logistikzentrum in Tbilissi mit 117 Mitarbeitenden, einschließlich Lkw- und Bahntransporten, Luft- und Seefracht sowie Zollabfertigung und Lagerlogistik. Seit der Gründung der Landesgesellschaft im Jahr 2012 hat das Unternehmen insgesamt über 25 Millionen Euro in Georgien investiert. Jüngst wurden 11,5 Mio. EUR investiert, um die bestehende Fläche um 13.000 m² zu erweitern, wodurch nun insgesamt 142.000 m² Lager- und Umschlagsfläche zur Verfügung stehen. Ebenfalls Mitglied der DWV und in Georgien tätig – teilweise mit eigener Niederlassung sind A+H Logistik, DB Schenker, DHL bzw. Georgian Express, HHLA Project Logistics LLC, LOXX, Hegelmann Georgia, December32 und Lufthansa German Airlines.

China spielt eine wachsende Rolle auf dem georgischen Markt, insbesondere in den Bereichen Handel, Infrastruktur und Investitionen. Die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen beiden Ländern haben sich in den letzten Jahren erheblich intensiviert, vor allem im Rahmen der chinesischen Belt-and-Road-Initiative (BRI), in dem Georgien eine strategische Position als Transitland zwischen Europa und Asien einnimmt. China engagiert sich vor allem in der Entwicklung der georgischen Infrastruktur (z.B. Ausbau Tiefseehafen Anaklia) und sieht das Land als wichtigen Knotenpunkt für den internationalen Handel.

Trotz geplanter staatlicher Investitionen gibt es Herausforderungen durch unzureichende Infrastruktur und politischen Druck, insbesondere im Zusammenhang mit der politischen Stabilität und den regulatorischen Bedingungen, die die Geschäftstätigkeit beeinflussen können. Lokale georgische Transportunternehmen konkurrieren mit internationalen Akteuren und profitieren von der Nähe zu den Handelsrouten sowie vom Wissen um regionale Besonderheiten. Diese Unternehmen sind jedoch häufig auf Partnerschaften mit größeren internationalen Unternehmen angewiesen, um sich am Markt zu behaupten.

Georgien konkurriert mit anderen Ländern des Mittleren Korridors, darunter Kasachstan, Aserbaidschan und die Türkei, die ebenfalls ihre Transport- und Logistikstrukturen modernisieren und ausbauen. Aserbaidschan beispielsweise entwickelt den Baku International Sea Trade Port weiter, um als Drehkreuz zwischen der kaspischen Region und dem Nahen Osten zu fungieren. Im Schwarzmeerraum konkurriert Georgien mit Häfen in Rumänien und Bulgarien. Georgien muss daher sowohl durch Effizienz als auch durch günstige Bedingungen für Investoren und Logistikdienstleister attraktiv bleiben, um im Vergleich zu diesen Nachbarländern wettbewerbsfähig zu bleiben. Insgesamt bleibt Georgien ein stark umkämpfter Markt, in dem Investitionen in Infrastruktur und die strategische Nutzung seiner geografischen Lage zentrale Aspekte der Wettbewerbssituation sind.

3.5 Stärken und Schwächen des Marktes für die Branche Transport & Logistik

Tabelle 2: SWOT-Analyse Transport und Logistik Georgien

Stärken	Schwächen
Strategische geografische Lage: Georgien liegt an der Schnittstelle zwischen Europa und Asien und entlang des Mittleren Korridors, einer wichtigen Transitroute zwischen den beiden Kontinenten. Diese Lage ist besonders wertvoll für internationale Logistikketten, die eine Alternative zu russischen Handelswegen suchen. Unterstützung durch ausländische Investitionen: Unternehmen wie die AD Ports Group haben sich erheblich in georgische Infrastrukturprojekte wie das Tbilisi Dry Port engagiert. Diese Projekte schaffen ein modernes intermodales Logistikknetz, das die Effizienz des Warenumschsangs erhöht und die Transitzeiten verkürzt. Freihandelsabkommen: Georgien hat Handelsabkommen mit der EU und China, die den zollfreien Export und Import erleichtern und das Land als Standort für internationale Unternehmen und Handelshubs attraktiver machen Wachsende Hafeninfrastruktur: Die Häfen in Batumi und Poti werden erweitert, um höhere Frachtkapazitäten und mehr Schiffsverkehr zu bewältigen. Diese Projekte zielen darauf ab, Georgien als Schwarzmeer-Hub zu positionieren, der mit anderen Häfen in der Region konkurrieren kann.	Unzureichende Infrastruktur: Trotz erheblicher Investitionen bleibt die Verkehrsinfrastruktur Georgiens begrenzt, insbesondere die Kapazität der Eisenbahnlinien und Straßenverbindungen. Der Ausbau erfolgt oft langsamer als erwartet, was die Effizienz der Transportlogistik einschränken kann. Politische und wirtschaftliche Unsicherheit: Politische Instabilität und Vorwürfe von Wahlfälschungen könnten das Vertrauen internationaler Investoren beeinträchtigen und zukünftige Investitionen gefährden. Die regulatorische Unsicherheit und fehlende Klarheit im Gesetzesrahmen für Logistik könnten ebenfalls Hindernisse darstellen. Hohe Abhängigkeit von ausländischen Investitionen: Ein Großteil der Logistikinfrastruktur wird durch ausländisches Kapital finanziert. Diese Abhängigkeit kann problematisch werden, falls sich die Investitionsbereitschaft aufgrund politischer oder wirtschaftlicher Risiken vermindert.
Chancen	Risiken
Anaklia-Tiefseehafenprojekt: Die Wiederaufnahme des Anaklia-Hafens könnte Georgien zum einzigen Land im Kaukasus mit einem Tiefseehafen machen. Dies würde die Kapazität für Frachtschiffe erhöhen und neue Handelsrouten anziehen, die größere Schiffe und Ladungen umfassen. Wachstum auf der Mittleren Korridor-Route: Die steigende Bedeutung des Mittleren Korridors als Alternative zur nördlichen Route durch Russland könnte den Warenverkehr durch Georgien signifikant erhöhen und das Land zu einem wichtigen Transitstandort machen. Entwicklung von multimodalen Logistikzentren: Die Errichtung des Tbilisi Dry Port und geplanter multimodaler Logistikzentren kann Georgiens Rolle in der internationalen Lieferkette stärken. Diese Zentren bieten Lagerung und schnelle Weiterleitung für große Volumen von Waren und erleichtern die Bewegung von Containern. Regionale Kooperationen: Partnerschaften mit Nachbarländern wie Aserbaidschan, Kasachstan und der Türkei zur Entwicklung gemeinsamer Transportlösungen und zur Nutzung der Häfen können Georgiens Rolle als Drehscheibe im eurasischen Handel stärken.	Starke Konkurrenz durch benachbarte Transportkorridore: Kasachstan, Aserbaidschan und die Türkei investieren ebenfalls stark in ihre Transportinfrastruktur und könnten Georgien im Wettbewerb um internationale Handelsströme übertreffen. Diese Konkurrenz könnte besonders in Zeiten sinkender globaler Nachfrage die Attraktivität Georgiens beeinträchtigen. Abhängigkeit von globalen Handelsbedingungen: Die Entwicklung und das Wachstum des georgischen Logistiksektors hängen stark vom globalen Handel und der geopolitischen Lage ab. Spannungen in der Region könnten Handelsströme beeinträchtigen und die Rolle Georgiens schwächen. Regulatorische Herausforderungen: Der Rechtsrahmen in Georgien, einschließlich regulatorischer Transparenz und Korruptionsbekämpfung, ist nicht immer stabil und könnte potenzielle Investoren abschrecken. Auch könnten Änderungen im Zollrecht und Transportvorschriften zu Unsicherheiten führen. Umwelt- und soziale Auswirkungen: Der Ausbau der Logistikinfrastruktur könnte ökologische und soziale Herausforderungen mit sich bringen, insbesondere in städtischen und ökologisch sensiblen Gebieten. Diese Probleme könnten zu Widerstand in der Bevölkerung und zu verschärften regulatorischen Auflagen führen.

4 Kontaktadressen

Institution	Kurzbeschreibung
Germany Trade & Invest	Germany Trade & Invest (GTAI) ist die Außenwirtschaftsagentur der Bundesrepublik Deutschland. Mit 60 Standorten weltweit und dem Partnernetzwerk unterstützt Germany Trade & Invest deutsche Unternehmen bei ihrem Weg ins Ausland, wirbt für den Standort Deutschland und begleitet ausländische Unternehmen bei der Ansiedlung in Deutschland.
Auswärtiges Amt	Das Auswärtige Amt ist das deutsche Ministerium für Außenpolitik und kümmert sich um die deutschen Interessen im Ausland, internationale Beziehungen, Konsular Angelegenheiten und die Sicherheit deutscher Bürger im Ausland. www.auswaertiges-amt.de
Deutsche Wirtschaftsvereinigung Georgien	Die Deutsche Wirtschaftsvereinigung Georgien ist ein Netzwerk von deutschen und georgischen Unternehmen, das den wirtschaftlichen Austausch und die Zusammenarbeit zwischen beiden Ländern fördert. www.dwv-georgien.de
SG Counselors	SG Counselors ist eine Unternehmensberatung, die Dienstleistungen in den Bereichen Strategie, Geschäftsentwicklung und rechtliche Beratung anbietet. Sie unterstützen Unternehmen bei der Expansion und dem Management von Geschäftsprozessen und verfügt über deutschsprachige Mitarbeitende. www.sg-counselors.com
Rödl & Partner	Rödl & Partner ist eine internationale Beratungs- und Wirtschaftsprüfungsfirma, die Dienstleistungen in den Bereichen Steuerberatung, Wirtschaftsprüfung, Recht und Unternehmensberatung anbietet. www.roedl.de
KfW	Die KfW ist eine deutsche Bank, die Förder- und Entwicklungsfinanzierungen anbietet. Ihr Ziel ist es, wirtschaftliches Wachstum und nachhaltige Entwicklung sowohl in Deutschland als auch international zu unterstützen. www.kfw.de
Ministerium für Wirtschaft und nachhaltige Entwicklung Georgien	Dieses Ministerium ist für die wirtschaftliche Politik, strategische Entwicklung und Förderung nachhaltiger wirtschaftlicher Praktiken in Georgien verantwortlich und fördert ausländische Investitionen. www.economy.ge
Ministerium für Regionale Entwicklung und Infrastruktur	Das Ministerium für Regionale Entwicklung und Infrastruktur ist zuständig für die Planung und Umsetzung von Infrastrukturprojekten und die regionale Entwicklung in Georgien. www.mrdi.gov.ge
Enterprise Georgia	Enterprise Georgia ist eine staatliche Agentur, die darauf abzielt, Investitionen zu fördern, Unternehmensgründungen zu unterstützen und die wirtschaftliche Entwicklung durch verschiedene Programme und Dienstleistungen zu stimulieren. www.enterprisegeorgia.gov.ge

Quellenverzeichnis

Agenda.ge (2023): Gov't approves 2023-2030 National Transport and Logistics Strategy, Action Plan

<https://agenda.ge/en/news/2023/3082#gsc.tab=0>

Antidze (2019): Consortium in Georgia accuses government of sabotaging major port project

<https://www.hellenicshippingnews.com/consortium-in-georgia-accuses-government-of-sabotaging-major-port-project/>

APM Terminals (2023): APM Terminals Poti completes reconstruction of Poti Port's 150-year-old 1850-meter-long main breakwater

<https://www.apmterminals.com/en/poti/our-port/news/2023/230627-apm-terminals-poti-completes-reconstruction-of-poti-port-150-year-old>

Caucasus Watch (2023): Georgian PM Unveils Plan to Establish Country as Regional Transport Hub

<https://caucasuswatch.de/en/news/georgian-pm-unveils-plan-to-establish-country-as-regional-transport-hub.html>

Civil Georgia (2022): New Pace Terminal Unveiled in Poti Port

<https://civil.ge/archives/469703>

DWV Georgien (2024): Cluster Transport und Logistik

<https://dwv.ge/mitglieder/cluster/cluster-transport-logistik/>

DWV Georgien (2024): Deutscher Nachhaltigkeitspreis 2025: Schmitz Cargobull ausgezeichnet

<https://dwv.ge/deutscher-nachhaltigkeitspreis-2025-schmitz-cargobull-ausgezeichnet/>

DWV Georgien (2024): Gebrüder Weiss vergrößert Logistikzentrum in Tiflis

<https://dwv.ge/gebrueder-weiss-vergroessert-logistikzentrum-in-tiflis/>

Georgian Public Broadcaster (2024): New Tbilisi International Airport to serve 18 million people, PM says

<https://1tv.ge/lang/en/news/new-tbilisi-international-airport-to-serve-18-million-people-pm-says/>

Gutbrod (2024): Vaziani – Ansichten über Tiflis' möglichen neuen Flughafen, German Economic Team Newsletter, Ausgabe 60

GTAI (2023): Ausländisches Wirtschaftsrecht, Gesetze in Georgien

<https://www.gtai.de/de/trade/georgien-wirtschaft/gesetze>

GTAI (2023): Zoll und Einfuhr kompakt, Georgien

<https://www.gtai.de/de/trade/georgien-wirtschaft/zoll-kompakt>

GTAI (2024): Der Südkaukasus wandelt sich zu zentralem Transport-Hub

<https://www.gtai.de/de/trade/georgien/specials/der-suedkaukasus-wandelt-sich-zu-zentralem-transport-hub-1794106>

GTAI (2024): Eurasische Korridore: Backup des Europa-Asien-Handels

<https://www.gtai.de/de/trade/kasachstan/specials/eurasische-korridore-1782638>

GTAI (2024): Wirtschaftsausblick, Georgiens Wirtschaft blüht weiter auf

<https://www.gtai.de/de/trade/georgien-wirtschaft/wirtschaftsausblick>

GTAI (2024): Wirtschaftsdaten kompakt

<https://www.gtai.de/de/trade/georgien-wirtschaft/wirtschaftsdaten-kompakt>

Maersk (2024): Maersk launches new weekly ocean-rail offering to better connect Central Asian markets

<https://www.maersk.com/news/articles/2023/09/13/maersk-launches-new-weekly-ocean-rail-offering-to-better-connect-central-asian-markets>

Revenue Service (2020): Free Industrial Zone (FIZ)

<https://www.rs.ge/LegalEntityCustomsControlArea-en?cat=2&tab=1>

Schmitz Cargobull (2023): Schmitz Cargobull eröffnet Tochtergesellschaften in Georgien und Kasachstan

https://www.cargobull.com/de-ch/presse/2023/eroeffnung_georgien_kasachstan

Sebiskveradze (2022): Official Opening of Poti New Sea Port

<https://www.youtube.com/watch?v=SGkQIJN8pio>

Standish (2024): Chinese-Led Consortium To Build Massive Port Project On Georgia's Black Sea Coast

<https://www.rferl.org/a/anaklia-georgia-china-port-winner/32970697.html>

Tbilisi Dry Port LLC (2024): Tbilisi Dry Port serves as an extension of Batumi and Poti Ports

<https://www.tbilisdryport.com/>

Tetra Consultants (2024): Georgia Free Trade Zones

<https://www.tetraconsultants.com/jurisdictions/register-company-in-georgia/georgia-free-trade-zones/>

