

საქართველოს 2023-
2030 წლების
ტრანსპორტისა და
ლოგისტიკის
ეროვნული
სტრატეგია

საქართველოს
ეკონომიკისა და
მდგრადი
განვითარების
სამინისტრო

სარჩევი

აბრევიატურები და განმარტებები	3
1. შესავალი.....	4
2. სიტუაციის ანალიზი	7
2.1. ლოგისტიკის სფეროში არსებული მდგომარეობა და გამოწვევები	7
2.2 ადამიანური კაპიტალის განვითარების კუთხით არსებული მდგომარეობა და გამოწვევები	12
2.3 ტრანსპორტის სფეროში არსებული მდგომარეობა და გამოწვევები	15
2.3.1 საზღვაო ტრანსპორტის მიმართულებით არსებული მდგომარეობა და გამოწვევები.....	15
2.3.2 სარკინიგზო ტრანსპორტის მიმართულებით არსებული მდგომარეობა და გამოწვევები.....	24
2.3.3 საავტომობილო ტრანსპორტის მიმართულებით არსებული მდგომარეობა და გამოწვევები.....	31
3.2.4 საჰაერო ტრანსპორტის მიმართულებით არსებული მდგომარეობა და გამოწვევები.....	35
3. ხედვა, სტრატეგიული მიზნები და ამოცანები	40
მიზანი 1. ლოგისტიკური სექტორის ეფექტურობის და კონკურენტუნარიანობის ამაღლება.....	41
ამოცანა 1.1. მიწოდების ჯაჭვის მართვის პრაქტიკის გაუმჯობესება და ლოგისტიკური მომსახურების ხარისხის ამაღლება	41
ამოცანა 1.2 ინტერმოდალური ინფრასტრუქტურის განვითარება და კლასტერიზაციის ხელშეწყობა.....	43
მიზანი 2. ადამიანური კაპიტალის განვითარება.....	46
ამოცანა 2.1. ტრანსპორტის და ლოგისტიკის მიმართულებით სწავლების აქტუალიზაცია და ხარისხის ამაღლება.....	46
ამოცანა 2.2. საჯარო და კერძო სექტორში დასაქმებული სპეციალისტების პროფესიული უნარების განვითარება.....	47
მიზანი 3. სატრანსპორტო დარგების, უსაფრთხო კავშირებისა და დერეფნების მდგრადი განვითარება.....	51
ამოცანა 3.1. სატრანსპორტო ოპერაციების უსაფრთხოების უზრუნველყოფა	51
ამოცანა 3.2. საჰაერო, საზღვაო და სახმელეთო კავშირების განვითარება	53
ამოცანა 3.3. სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგის განვითარება	59

ამოცანა 3.4. საავტომობილო ტრანსპორტის დარგის განვითარება	63
ამოცანა 3.5. საავიაციო დარგის განვითარება	68
ამოცანა 3.6. საზღვაო დარგის განვითარება	69
4. ლოგიკური ჩარჩო - შესაბამისი დანართი (დანართი # 1)	73
5. განხორციელება.....	73
6. მონიტორინგი და შეფასება	74
7. გამოყენებული ლიტერატურა	75

აბრევიატურები და განმარტებები

3PL - მესამე მხარის ლოგისტიკა (მომსახურება, რომელიც მოიცავს სრულ ლოგისტიკურ მომსახურებას: გადაზიდვა, დასაწყობება, გადატვირთვა, დოკუმენტაციის მომზადება და სხვა)

LPI - მსოფლიო ბანკის ლოგისტიკის ინდექსი

ERP - საწარმოს რესურსების დაგეგმვის სისტემა

RFID - რადიო სიხშირეზე დაფუძნებული ტვირთის/საქონლის იდენტიფიცირება

TMS - ტრანსპორტირების მართვის სისტემა

ICAO - სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია

IATA - საჰაერო ტრანსპორტის საერთაშორისო ასოციაცია

CORSIA - საერთაშორისო ავიაციისთვის ნახშირორჟანგის კომპენსირებისა და შემცირების სქემა

WCO - მსოფლიო საბაჟო ორგანიზაცია

WMS - საწყობის მართვის სისტემა

ღია წვდომის პლატფორმა - პლატფორმა, რომლის საშუალებითაც ვრცელდება ინფორმაცია სერვისის მიწოდებაზე, მიმწოდებლების საქმიანობის შეფასებაზე და მომხმარებელთა კმაყოფილების მაჩვენებლებზე

ლოგისტიკური ცენტრი - ცენტრი განსაზღვრულ ზონაში, სადაც სხვადასხვა ოპერატორების მიერ კომერციულ საფუძველზე ხორციელდება ტრანსპორტირებასთან, ლოგისტიკასთან და საქონლის განაწილებასთან დაკავშირებული ყველა აქტივობა, როგორც შიდა ისე საერთაშორისო გადაზიდვებისთვის

ლოგისტიკური კლასტერი - სხვადასხვა კომპანიების აგლომერაცია ერთ არეალში, სადაც ხორციელდება ლოგისტიკასთან დაკავშირებული ოპერაციები და საქმიანობა

1. შესავალი

ბოლო წლებში გატარებული ეკონომიკური და ინფრასტრუქტურული რეფორმების შედეგად, საქართველოში მნიშვნელოვნად განვითარდა ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის სექტორი. ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაციის, საბაჟო პროცედურების გამარტივებისა და ეკონომიკის ძირითად სექტორებში მომსახურების ლიბერალიზაციის შედეგად ამაღლდა ქვეყნის სატრანზიტო და ლოგისტიკური პოტენციალი, რაც უზრუნველყოფს უკეთეს საერთაშორისო კავშირს გლობალურ ბაზრებთან. ამასთან, გრძელდება ევროკავშირთან ტრანსპორტის სფეროში საკანონმდებლო დაახლოება, რაც პრიორიტეტულ საკითხს წარმოადგენს საქართველოს ევროინტეგრაციის პროცესში.

მიღწეული წარმატებების მიუხედავად, არაერთი გამოწვევა რჩება საქართველოს რეგიონული სატრანზიტო და ლოგისტიკურ ჰაზად გარდაქმნისთვის. სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურისა და მომსახურების გაუმჯობესებისაკენ მიმართული ძალისხმევა უნდა გაგრძელდეს არსებული შემზღუდავი ფაქტორების სრულ აღმოფხვრამდე. მომსახურების შედარებით დაბალი ხარისხი, მოძველებული ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურა და აღჭურვილობა, მიწოდების ჯაჭვის არაეფექტური მენეჯმენტი, ასევე, სამუშაო ძალის ორგანიზების და კვალიფიციური კადრების ნაკლებობა არასრული ჩამონათვალია ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის სფეროში არსებული გამოწვევებისა.

აქვე აღსანიშნავია, რომ ქვეყანაში და რეგიონში რეალიზებულმა, მიმდინარე ინფრასტრუქტურულმა პროექტებმა, ეკონომიკურმა განვითარებამ, სავიზო ლიბერალიზაციამ, კოვიდ 19-ის გლობალურ პანდემიამდე ტურიზმის სექტორის მნიშვნელოვანმა წინსვლამ, გამოიწვია გამშვები პუნქტების გავლით ფიზიკურ პირთა, ტვირთისა და სატრანსპორტო საშუალების მოცულობის გადაადგილების მნიშვნელოვანი ზრდა. შესაბამისად, გამტარუნარიანობის მაჩვენებლის შემდგომი ზრდის უზრუნველსაყოფად, დღის წესრიგში დადგა არსებული გამტარი პუნქტების ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაცია/გაფართოების საკითხი. აღნიშნულ კონტექსტში მეტ მნიშვნელობას იძენს როგორც არსებული საბაჟო გამშვები პუნქტების (სახმელეთო, საზღვაო, საჰაერო, სარკინიგზო) გამართული, თანამედროვე სტანდარტების შესაბამისი ინფრასტრუქტურა, საერთაშორისო ვაჭრობის ხელშეწყობაზე ორიენტირებული, მიზნობრივ რისკებზე დაფუძნებული, ეფექტური და სწრაფი საბაჟო კონტროლი, ისე ახალი გამშვები პუნქტების მშენებლობის საკითხი.

ეფექტური სატრანსპორტო და ლოგისტიკური სისტემები ქმნიან ეკონომიკური და სოციალური განვითარების შესაძლებლობებს და სარგებელს, რომელთაც მიეცემა ისეთ დადებით მულტიპლიკაციურ ეფექტებთან, როგორიცაა ვაჭრობის, განათლების, დასაქმების და დამატებითი ინვესტიციების ხელმისაწვდომობის ზრდა. განვითარებულ ქვეყნებში გადაზიდვები და ლოგისტიკა საშუალოდ მშპ-ს 6-12%-ს შეადგენს. 2021 წლის მდგომარეობით,

საქართველოში ტრანსპორტისა და დასაწყობების წილი მთლიან შიდა პროდუქტში 6.2%-ია. გარდა ამისა, სატრანსპორტო და ლოგისტიკური მომსახურებებით გაზრდილი ღირებულება და დასაქმების ეფექტები ჩვეულებრივ აღემატება სამეზავრო და სატვირთო გადაზიდვებით მიღებულ სარგებელს და გააჩნიათ მნიშვნელოვანი არაპირდაპირი პოზიტიური ეფექტი.

ტვირთის გადაზიდვის საშუალებები მუდმივად განვითარებადი დინამიკით ხასიათდება, რაც პირველ რიგში უფრო სწრაფ და საიმედო სერვისებს გულისხმობს. გლობალურ სატრანსპორტო ინდუსტრიაში ტვირთის გადასაზიდად ინტერმოდალური ოპერაციები სულ უფრო მეტად გამოიყენება, რაც ხაზს უსვამს ტრანსპორტის სხვადასხვა სახეობების დამაკავშირებელი ინფრასტრუქტურის მნიშვნელობას, განსაკუთრებით, საზღვაო ნავსადგურებსა და ლოგისტიკურ ცენტრებში (სარკინიგზო, საავტომობილო და საჰაერო კავშირით). შესაბამისად, უწყვეტი სატრანსპორტო სისტემის უზრუნველყოფისათვის მნიშვნელოვანია არა მარტო ტრანსპორტის თითოეული სახეობის ეფექტური სატრანსპორტო სისტემის შექმნა, არამედ ისიც თუ ტრანსპორტის სხვადასხვა სახეობა როგორ ურთიერთმოქმედებაშია ერთმანეთთან. აღნიშნული ტენდენცია კი, ტვირთების კონტეინერიზაციის შესაძლებლობამ განაპირობა.

კონტეინერიზაციის პირველადი ეფექტი ტვირთების ჩატვირთვა-გადმოტვირთვის და ნავსადგურებში ტვირთების გადამუშავების ხარჯების მნიშვნელოვან შემცირებაში გამოიხატება. 1960-იანი წლების მიწურულს ISO-ს შესაბამისად კონტეინერების მახასიათებლების სტანდარტიზაციამ და უფრო დიდი, სპეციალიზებული გემების მშენებლობამ, რომელთა დამუშავებაც მშრალტვირთმზიდებთან შედარებით ბევრად უფრო სწრაფადაა შესაძლებელი, კიდევ უფრო გაზარდა ტრანსპორტის ეფექტურობა და გააიფა გადაზიდვის ღირებულება.

უკანასკნელი 25 წლის განმავლობაში ნავსადგურების, განსაკუთრებით საკონტეინერო ნავსადგურების, როგორც გლობალურ ეკონომიკაში ინტეგრაციის პოლიტიკის ინსტრუმენტის განვითარება, სტრატეგიული ინტერესის საგანს წარმოადგენდა. არსებობს პირდაპირი კავშირი საგარეო ვაჭრობისა და საკონტეინერო ნავსადგურების მოცულობებს შორის. კერძოდ, გასულ ათწლეულში თითქმის ყველა ქვეყანაში საკონტეინერო გადაზიდვების ზრდის ტემპი ხაზს უსვამს ეკონომიკურ ზრდასა და საკონტეინერო ვაჭრობას შორის მულტიპლიკატორულ ეფექტს.

ცხრილი 1. მილიონ ტონებში გამოსახული მსოფლიო საზღვაო ვაჭრობა

წელი	ნავთობი და გაზი	ძირითადი მშრალი ტვირთი	სხვა მშრალი ტვირთი		სულ (ყველა ტვირთი)	კონტეინერების პროცენტული წილი
				მათ შორის კონტეინერი		
1970	1,440	448	717		2,605	-
1980	1,871	608	1,225	102	3,704	2,75%
1990	1,755	988	1,265	234	4,008	5,84%

2000	2,163	1,186	2,635	598	5,984	9,99%
2010	2,772	2,232	3,423	1 291	8,408	15,35%
2014	2,825	2,964	4,054	1,622	9,842	16,48%
2015	2,932	2,930	4,161	1,660	10,023	16,79%
2016	3,055	3,009	4,228	1,734	10,295	16,85%
2017	3,146	3,151	4,419	1,834	10,716	17,14%
2018	3,201	3,215	4,603	1,8	11,019	16,33%
2019	3,163	3,218	4,690	1,9	11,071	17,16%
2020	2,918	3,181	4,549	1,9	10,648	17,84%

წყარო: UNCTAD, საზღვაო ტრანსპორტის მიმოხილვა 2021 წელი

გლობალიზაცია და ევროკავშირთან მზარდი ეკონომიკური კავშირები საქართველოს საერთაშორისო ვაჭრობაში სრულად ინტეგრაციის უნიკალურ შესაძლებლობას ქმნის. ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის სექტორმა ამ პროცესში ერთ-ერთი გადამწყვეტი როლი უნდა შეასრულოს. ამ მხრივ განსაკუთრებული მნიშვნელობა აქვს ევროკავშირის სატრანსპორტო სისტემაში საქართველოს ინტეგრაციას, რაც გულისხმობს ევროპული სტანდარტების დანერგვას და სატრანსპორტო კავშირების გაუმჯობესებას. განვითარებული ინფრასტრუქტურის და ხარისხიანი მომსახურების მეშვეობით საქართველო გლობალური მიწოდების ჯაჭვის უფრო მნიშვნელოვანი ნაწილი გახდება, რაც დადებით გავლენას მოახდენს ქვეყანაში საწარმოო და საექსპორტო საქმიანობის განვითარებაზე.

სატვირთო გადაზიდვების ხელშეწყობასთან ერთად პრიორიტეტული საკითხია სამგზავრო გადაყვანების განვითარება. სატრანსპორტო ქსელის გაუმჯობესება, სატრანსპორტო მომსახურების და უსაფრთხოების დონის ამაღლება უაღრესად მნიშვნელოვანია მობილობის საჭიროებების დაკმაყოფილებისა და საქართველოს ტურისტული პოტენციალის გაძლიერებისათვის.

ამასთან, საქართველოს სატრანსპორტო პოლიტიკა მიმართულია ქვეყანაში უფრო მდგრადი და მწვანე ტრანსპორტის განვითარებაზე ევროკავშირისა და გაეროს (მათ შორის ICAO, IMO) ნორმებისა და სტანდარტების გათვალისწინებით.

მსოფლიო ბანკის მხარდაჭერით საკონსულტაციო კომპანია „EGIS International“-ის ¹ მიერ შემუშავებულ დოკუმენტზე დაყრდნობით და შესაბამის სახელმწიფო უწყებებთან თანამშრომლობით, საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრომ მოამზადა „საქართველოს 2023-2030 წლების ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის ეროვნული სტრატეგია და 2023-2024 წლების სამოქმედო გეგმა“. საქართველოს ლოგისტიკის ეროვნულ სტრატეგიაზე მუშაობის პროცესში მსოფლიო ბანკის ექსპერტების მიერ გაიმართა არაერთი შეხვედრა/ინტერვიუ ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის დარგში მოღვაწე კომპანიებთან, დარგობრივ ასოციაციებთან და სახელმწიფო უწყებების წარმომადგენლებთან.

¹ EGIS International, Development of the Georgian National Logistics Strategy for 2017-2026 and Action Plan for 2017-2020 under East-West Highway Corridor Improvement Project, 2017

„საქართველოს 2023-2030 წლების ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის ეროვნული სტრატეგიის და 2023-2024 წლების სამოქმედო გეგმის“ სახელმწიფო უწყებებთან, მათ შორის დარგის ტექნიკურ მარეგულირებლებთან შეჯერების შემდეგ გაიმართა საჯარო განხილვა. საჯარო კონსულტაციების ფარგლებში მიღებულ იქნა რეკომენდაციები, რის საფუძველზეც მოხდა წინამდებარე დოკუმენტის გადამუშავება (დანართი # 3).

ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის ეროვნული სტრატეგია შემუშავდა დარგის განვითარების მიმართულებით თანმიმდევრული პოლიტიკის განსახორციელებლად, რომელიც თანხვედრაშია 2021-2024 წლების სამთავრობო პროგრამასთან „ევროპული სახელმწიფოს მშენებლობისთვის“ (პუნქტი 2.5. და პუნქტი 2.8) და ასევე „ხედვა 2030 - საქართველოს განვითარების სტრატეგიასთან“ (მიზანი 8, ამოცანა 8.1, ამოცანა 8.2 და ამოცანა 8.3). ამასთან, წინამდებარე დოკუმენტი შესაბამისობაშია 2022 წლის 4 ივლისის დამტკიცებულ 2022 - 2025 წლების საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის მიზნებსა და ამოცანებთან.

2. სიტუაციის ანალიზი

ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის დარგში არსებული პრობლემებისა და გამოწვევების იდენტიფიცირება მოხდა სიტუაციური ანალიზის საფუძველზე, რომელიც მოიცავდა შემდეგ საფეხურებს:

- არსებული კვლევების და ანგარიშების შესახებ ინფორმაციის მოძიება და დამუშავება;
- სტატისტიკური ანალიზი;
- ბაზარზე მთავარი მოთამაშეების გამოკითხვა;
- გამოწვევების პირველადი იდენტიფიცირება;
- დისკუსიების გამართვა ბაზრის მონაწილეებსა და ბიზნესებთან;
- საერთაშორისო პრაქტიკის და მიდგომების ანალიზი.

2.1. ლოგისტიკის სფეროში არსებული მდგომარეობა და გამოწვევები

საქართველოს ლოგისტიკის დარგი ტრანსფორმაციის პროცესშია. შეინიშნება ახალი საერთაშორისო მოთამაშეების გამოჩენა ქართულ ბაზარზე და არსებული მოთამაშეების გაფართოება. მსოფლიო ბანკის 2023 წლის ანგარიშის თანახმად², საქართველო საერთაშორისო ლოგისტიკის ინდექსში (LPI) 139 ქვეყანას შორის 79-ე ადგილს იკავებს (2018 წელთან

² World Bank, *Connecting to Compete 2023: Trade Logistics in an Uncertain Global Economy, Logistics Performance Index and Its Indicators*, 2023

შედარებით საქართველომ 40 ადგილით გაიუმჯობესა პოზიცია, თუმცა გასათვალისწინებელია, რომ წინა კვლევაში 160 ქვეყანა იყო ჩართული).

LPI წარმოადგენს შეფასების ექვსი კრიტერიუმის მქონე საერთაშორისო რეიტინგს, რომელიც მოიცავს ქვეყნების ლოგისტიკის ეფექტურობის ყველაზე მნიშვნელოვან საკითხებს. ეს კრიტერიუმებია:

- ✓ საბაჟო - საზღვრის გადაკვეთის პროცედურების ეფექტიანობა და განბაჟება;
- ✓ ინფრასტრუქტურა - ლოგისტიკასთან და ტრანსპორტთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურის ეფექტურობა;
- ✓ საერთაშორისო გადაზიდვები - კონკურენტუნარიანი ფასების მქონე საერთაშორისო სატრანსპორტო გადაზიდვების ორგანიზების სიმარტივე;
- ✓ კომპეტენცია ლოგისტიკაში - ლოგისტიკური მომსახურების ხარისხი და კომპეტენცია;
- ✓ მიკვლევადობა და თვალყურის დევნება - გადაზიდვის მიკვლევადობისა და თვალყურის დევნების შესაძლებლობა;
- ✓ დრო - დაგეგმილ დროში ტვირთის დროულად მიწოდების მაჩვენებელი.

ლოგისტიკის ინდექსი ასახავს მომსახურების საერთაშორისო მიმწოდებლებისა და ბიზნეს ოპერატორების ხედვას, თუ როგორ არიან ქვეყნები ინტეგრირებული გლობალური ლოგისტიკის ქსელში მათი ძირითადი სავაჭრო „კარიბჭეების“ საშუალებით. ამიტომ, ის ასახავს არა მხოლოდ ქვეყნის მასშტაბით მომხდარ ცვლილებებს, არამედ ქვეყნის ფარგლებს გარეთ ხელმისაწვდომობასთან დაკავშირებულ პრობლემებსაც. მაგალითად, საზღვრის გადაკვეთის საკითხები მეზობელ ქვეყნებთან.

ბოლო მონაცემებით, საქართველოს გაუმჯობესება აქვს ყველა კომპონენტში (საბაჟო, საერთაშორისო გადაზიდვები, კომპეტენცია ლოგისტიკაში, მიკვლევადობა და დრო) გარდა ინფრასტრუქტურისა. ამ მხრივ აღსანიშნავია, რომ გასული ათწლეულის მანძილზე საქართველომ საგზაო ინფრასტრუქტურის განვითარებაში დიდი ინვესტიციები განახორციელა, თუმცა ლოგისტიკური და ინტერმოდალური ინფრასტრუქტურა განვითარებულ ქვეყნებთან შედარებით განსავითარებელი რჩება, რაც იწვევს ლოგისტიკის სისტემის ექსპლუატაციის დაბალ ეფექტურობას, მაღალ ღირებულებას და სისტემის შედარებით ნაკლებ საიმედოობას. მაღალი ხარჯები უარყოფით გავლენას ახდენს საერთაშორისო გადაზიდვებზე, რაც აისახება LPI ინდექსის შეფასებებშიც.

2023 წლის LPI ინდექსის მიხედვით, საქართველოს ლოგისტიკის ეფექტურობის მაჩვენებელი (მთლიანობაში 2.7 ქულა) ჩამორჩება ევროპისა და ცენტრალური აზიის რეგიონის საშუალო მაჩვენებელს (3.01 ქულა). ამდენად, მიუხედავად მიღწეული პროგრესისა, საქართველოს ლოგისტიკური სექტორის კონკურენტუნარიანობა და ეფექტურობა კვლავ დაბალი რჩება.

არსებული მდგომარეობა გამოწვეულია შემდეგი ძირითადი ფაქტორებით:

- მოძველებული ლოგისტიკის ინფრასტრუქტურა და ლოგისტიკური პროცესების ავტომატიზაციის დაბალი დონე

საქართველოს ლოგისტიკის დარგის წინაშე არსებული ერთ-ერთი მთავარი გამოწვევაა ლოგისტიკის თანამედროვე ინფრასტრუქტურის განვითარება და საინფორმაციო-საკომუნიკაციო ტექნოლოგიების დანერგვა.

საქართველოში თანამედროვე სასაწყობო ინფრასტრუქტურის და ავტომატიზაციის სისტემების ნაკლებობაა. ამასთან, არსებული საწყობების დიდი ნაწილი ძველი ობიექტებია, რომლებიც მოძველებული მოწყობილობებითაა აღჭურვილი და ბაზრის საჭიროებებს ვერ აკმაყოფილებენ. 2019 წლის მონაცემებით,³ საქართველოში გაქირავებადი ინდუსტრიული და სასაწყობო სივრცის ფართი დაახლოებით 1.16 მლნ კვადრატული მეტრია, ხოლო ჯამური ინდუსტრიული და სასაწყობო ფართი 2.5 მილიონი კვადრატული მეტრია. აღნიშნული ტიპის გაქირავებადი ფართის 66.1% თბილისში მდებარეობს. გაქირავებადი საწყობებიდან მხოლოდ 1-2% მიეკუთვნება A-კლასის საწყობს, ხოლო B და C კლასის საწყობები თითქმის თანაბრად ინაწილებენ დაახლოებით 48-48%-ს. მხოლოდ რამდენიმე საწყობს გააჩნია თერმორეგულაცია საკვები პროდუქტების შენახვისათვის, რაც არ შეესაბამება საუკეთესო საერთაშორისო პრაქტიკას. თბილისში ახალი საწყობების უმრავლესობაც B კლასს მიეკუთვნება. ფოთსა და ბათუმში მხოლოდ რამდენიმე B კლასის საწყობია. რეგიონებში საწყობების უმრავლესობა მოძველებული ობიექტებია, რომლებიც C კლასს მიეკუთვნებიან.

ავტომატიზაცია შეზღუდულია და საწყობის მართვის სისტემები (WMS) ფართოდ არ გამოიყენება. მარაგების მართვა ხშირად ხელით ხორციელდება. ლოგისტიკური ოპერაციების პროცესების ავტომატიზაციის დაბალი დონე იწვევს შეცდომებს და პროცესების არაეფექტიანობას. შესაბამისად, ლოგისტიკური ოპერაციების განვითარებისთვის საჭიროა საინფორმაციო და საკომუნიკაციო ტექნოლოგიების (ICT) და მონაცემების ელექტრონული გაცვლის (EDI) სისტემების დანერგვა. ამით აიხსენება ის, რომ 2018 წლის მსოფლიო ბანკის ლოგისტიკის ინდექსში საქართველოს ერთ-ერთი ყველაზე დაბალი მაჩვენებელი ტვირთების მიკვლევადობის სისტემების ქვე-ინდიკატორში ჰქონდა (2.26 ქულა). 2023 წლის ინდექსში გაუმჯობესდა აღნიშნული მაჩვენებელი 2.8 ქულამდე, თუმცა გარკვეული პროგრესის მიუხედავად გამოწვევად რჩება საინფორმაციო და საკომუნიკაციო ტექნოლოგიების და მონაცემების ელექტრონული გაცვლის სისტემების ინტეგრირების ნაკლებობა და ლოგისტიკის პროცესების ავტომატიზაციის დაბალი დონე. მიკვლევადობის და თვალყურის დევნების ოპერაციებში იშვიათად გამოიყენება GPS სისტემები, ხოლო უფრო დახვეწილი და რადიო სიხშირეზე დაფუძნებული ტვირთის/საქონლის იდენტიფიცირების (RFID) სისტემები საქართველოში ამ ეტაპზე თითქმის არ გვხვდება.

³ Colliers International, Industrial and Logistics Market in Georgia, 2019

▪ ლოგისტიკური მომსახურების დაბალი ხარისხი

კომპანიებმა ლოგისტიკური მომსახურების სახეობები შეიძლება განავითაროს შიდა რესურსებით და გარე მომსახურების შესყიდვით. თუმცა, მნიშვნელოვანია ამ გადაწყვეტილების მიღება მოხდეს ანალიზის საფუძველზე. სტრატეგიულად გათვლილი შიდა ლოგისტიკის განვითარება ეხმარება კომპანიას ლოგისტიკური პროცესების მაღალი დონის კონტროლის და შესაბამისად, ხარისხის შენარჩუნებაში. ასევე, სტრატეგიულად გათვლილი გარე მომსახურების შესყიდვა კომპანიის სპეციალიზაციაზე დადებითად მოქმედებს.

დღესდღეობით ლოგისტიკური მომსახურების ხარისხი ჩამორჩება ლოგისტიკასთან მჭიდროდ დაკავშირებულ ისეთ სექტორებს, როგორებიცაა საცალო ვაჭრობა და დისტრიბუცია. ქართულ ბაზარზე საერთაშორისო მიწოდებლებისა და საცალო ვაჭრობის კომპანიების შემოსვლამ გაზარდა მოთხოვნა ხარისხიან ლოგისტიკურ სერვისებზე. მიუხედავად ამისა, ქართული ლოგისტიკის სექტორის ძირითად საქმიანობად რჩება ტრადიციული, ე.წ. „მეორე მხარის ლოგისტიკა“ (2PL), კერძოდ კი, ისეთი სერვისები, როგორებიცაა ტვირთების გადაზიდვა და მარტივი სასაწყობო ოპერაციები.

საქართველოში მოქმედი მწარმოებლებისა და საცალო მოვაჭრეების უმეტესობა არ იყენებს მასშტაბზე დაფუძნებულ და სპეციალიზირებულ მომსახურებას, რომელსაც „მესამე მხარის ლოგისტიკა“ (3PL) უზრუნველყოფს. განუვითარებელი ლოგისტიკური გარე მომსახურების შესყიდვის ერთ-ერთი მთავარი მიზეზია 3PL მომსახურების მიმწოდებლების ნაკლებობა, თუმცა, ეს შეიძლება ასევე გამოწვეული იყოს გარე მომსახურების შესყიდვის გამოყენების უპირატესობების შესახებ ცოდნის არქონით, კომპანიებში გარე მომსახურების შესყიდვის პროექტების მართვის შეზღუდული ცოდნითა და უნარ-ჩვევებით, გარე მომსახურების შესყიდვის ეფექტურობის მონიტორინგისათვის საჭირო მიწოდების ჯაჭვისა და ლოგისტიკური პროცესების საზომი ინსტრუმენტების უქონლობით, ბაზარზე არსებული ლოგისტიკური მომსახურების არასათანადო ხარისხით და ა.შ. შედეგად ლოგისტიკური სერვისების ღირებულება მაღალია, რაც ამცირებს ადგილობრივი კომპანიების კონკურენტუნარიანობას.

საქართველოსთვის, როგორც რეგიონალური ლოგისტიკური ჰაბისთვის ერთ-ერთ ძირითად გამოწვევას წარმოადგენს ადგილობრივ და რეგიონალურ მიწოდების ჯაჭვებში დამატებული ღირებულების მომსახურებების (VAS) ინტეგრაცია. დამატებული ღირებულების მომსახურებების ინტეგრაცია (დამატებითი ლოგისტიკური სერვისების განვითარება და შეთავაზება, როგორიცაა შეფუთვა და მარკირება, დახარისხება, კონსოლიდაცია და ა.შ.) საქართველოს საშუალებას მისცემს ტრანზიტული გადაზიდვებიდან უფრო მეტი ეკონომიკური სარგებელი მიიღოს.

- **მიწოდების ჯაჭვის მართვის შესახებ არასაკმარისი ცოდნა**

მიწოდების ჯაჭვის ეფექტური მართვა კომპანიების კონკურენტული უპირატესობის უზრუნველყოფის მნიშვნელოვანი ფაქტორია. მნიშვნელოვანია, რომ საქართველოში დაინერგოს მიწოდების ჯაჭვის მართვის საუკეთესო საერთაშორისო მეთოდები გლობალურ მიწოდების ჯაჭვში ინტეგრირებისა და ქვეყნის ლოგისტიკისა და ვაჭრობის სფეროების კონკურენტუნარიანობის გაზრდის მიზნით.

ამჟამად, საქართველოში თანამედროვე მიწოდების ჯაჭვის მართვის შესახებ ცოდნა საკმარისად განვითარებული არ არის. ლოგისტიკური სისტემის არასტაბილურობას და მაღალ ლოგისტიკურ ხარჯებს თან ერთვის კოორდინაციის ნაკლებობა შეკვეთის დამუშავების, მარაგების მართვის, დასაწყობების და განაწილების კუთხით. კომპანიები ხშირად ზარალდებიან მარაგების ამოწურვის გამო, ასევე, პიკური თვეების განმავლობაში ისინი ხშირად ზარალდებიან სასაწყობო სიმძლავრეების ნაკლებობის გამო, რაც მარაგების არასწორი დაგეგმვითაა გამოწვეული.

საქართველოში არ გამოიყენება მიწოდების ჯაჭვის გაზომვის სისტემებისთვის განკუთვნილი საერთაშორისო საუკეთესო მეთოდები. საქართველოში მოქმედი მხოლოდ საერთაშორისო კომპანიები ინარჩუნებენ და ახორციელებენ ეფექტურობის ძირითადი მაჩვენებლების შედარებით ანალიზს. მიწოდების ჯაჭვის მართვის სფეროში მოქმედი კომპანიების დიდი უმრავლესობა არ ზომავს და არ აკონტროლებს მიწოდების ჯაჭვის ეფექტურობასა და ლოგისტიკის ხარჯებს. მიწოდების ჯაჭვის მართვის სტანდარტიზებული პროცესების არქონა აფერხებს კომპანიებში წამყვანი პრაქტიკის თანმიმდევრულ გამოყენებას და საბოლოოდ იწვევს მათ დაბალ ეფექტურობასა და არაკონკურენტულობას.

ასევე მწირია ლოგისტიკის მიმართულებით სტატისტიკური მონაცემების ხელმისაწვდომობა, რაც ართულებს მომსახურების გაუმჯობესებისთვის სტრატეგიულად გათვლილი გადაწყვეტილების მიღებას.

- **ლოგისტიკის სექტორის სუსტი მარეგულირებელი ჩარჩო**

საქართველოს ლოგისტიკის სექტორი მეტწილად არ ექვემდებარება რეგულირებას. 3PL სერვისის პროვაიდერები, საწყობის ოპერატორები, ტვირთების ექსპედიტორები, მარაგების მართვის კომპანიები და ა.შ. შექმნილია და ფუნქციონირებენ მარეგულირებელი ჩარჩოების სრული არარსებობის პირობებში. კერძოდ:

- ✓ ლოგისტიკური სფეროს სამუშაო ძალის მიმართ არ არსებობს აკრედიტაციის პროცედურები;

- ✓ ლოგისტიკური ობიექტების მდებარეობის შერჩევაზე და განთავსებაზე გადაწყვეტილების მიღების პროცესში ადგილობრივი სივრცითი მოწყობის გეგმები მხედველობაში არ მიიღება.

ტექნიკური სტანდარტები შენობებისთვის და საწყობებისათვის არსებობს, თუმცა ეროვნული კანონმდებლობა მათ განიხილავს წარმოების საქმიანობის მსგავსად; ამდენად, სასაწყობო შენობა-ნაგებობებისთვის დაწესებული ტექნიკური რეგულაციები წარმოადგენს ზოგად სამშენებლო სტანდარტებს და არ ითვალისწინებს ლოგისტიკურ პროცესებზე ადაპტირებულ პირობებს.

საბოლოო ჯამში, ზემოაღნიშნული ფაქტორები განაპირობებს სექტორის არაეფექტურ ფუნქციონირებას, რაც აისახება ლოგისტიკურ ხარჯებზე. ქართული კომპანიების ლოგისტიკური ხარჯები მთლიანი შემოსავლების საშუალოდ 15-20%-ს შეადგენს, რაც მნიშვნელოვნად აღემატება საერთაშორისო პრაქტიკაში არსებულ ნიშნულს. მაგალითად, ევროკავშირის ქვეყნებში სამომხმარებლო საქონლის წარმოების საშუალო ლოგისტიკური ხარჯები მიღებული შემოსავლების 5%-ს შეადგენს, საავტომობილო მრეწველობაში - 4%-ს, ხოლო ელექტროაპარატურის წარმოებაში - 6%-ს.⁴ გადაზიდვების და დისტრიბუციის გაზრდილ ხარჯებს საქართველოში განაპირობებს კონსოლიდაციისა და დეკონსოლიდაციის ოპერაციების დეფიციტი, ლოგისტიკური აქტივების დაბალი მწარმოებლობა და მოძრავი შემადგენლობების არაეფექტიანი გამოყენება. მაღალი ლოგისტიკური ხარჯების კიდევ ერთი მიზეზია მაღალი სასაწყობო დანახარჯები, რაც როგორც აღინიშნა, მიწოდების ჯაჭვის მართვის არაადამაკმაყოფილებელი პრაქტიკის შედეგია.

2.2 ადამიანური კაპიტალის განვითარების კუთხით არსებული მდგომარეობა და გამოწვევები

საქართველოში ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის მართვის ცოდნისა და განათლების დონე არ შეესაბამება ბაზარზე არსებულ მოთხოვნებს. უმაღლესი და პროფესიული განათლების არსებული საკვალიფიკაციო სტანდარტები განახლებას საჭიროებს. ლოგისტიკისა და მიწოდების ჯაჭვის მართვის სფეროში კვალიფიციურ მუშახელზე მოთხოვნა მკვეთრად იზრდება. დაგეგმილი ლოგისტიკური ცენტრები, ასევე არსებული და ახალი სანავსადგურო ინფრასტრუქტურის განვითარება გაზრდის აღნიშნულ მოთხოვნას და გააღრმავებს ლოგისტიკის სპეციალისტების დეფიციტს. ლოგისტიკის მიმართულებით გამოცდილი კადრების დეფიციტი ერთ-ერთი სერიოზული ხელისშემშლელი პირობაა უცხოური

⁴ EGIS International, *Development of the Georgian National Logistics Strategy for 2017-2026 and Action Plan for 2017-2020 under East-West Highway Corridor Improvement Project*, 2017

ინვესტიციების შემოდინებისთვის აღნიშნულ სექტორში. უცხოური კომპანიები მიიჩნევენ პერსონალის დეფიციტს, მათი ბიზნესის განვითარების, როგორც ერთ-ერთ ყველაზე მაღალი რისკის შემცველ ფაქტორს საქართველოში.

ლოგისტიკურ სექტორში დასაქმებული პერსონალი მეტწილად წარმოადგენს თვითნასწავლ ან თვით კომპანიების მიერ მომზადებულ სპეციალისტებს, რომლებსაც არ გააჩნიათ თეორიული ცოდნა აღნიშნული მიმართულებით. ეს განაპირობა იმან, რომ საქართველოში წლების განმავლობაში პრაქტიკულად არ არსებობდა საკვალიფიკაციო პროგრამები ლოგისტიკის მიმართულებით.

საქართველოში არსებობს რამდენიმე საგანმანათლებლო პროგრამა სატრანსპორტო გადაზიდვების და ლოგისტიკის მიმართულებით. თუმცა, ეს პროგრამები ვერ უზრუნველყოფენ ისეთი კადრების მომზადებას, რომელთაც შეუძლიათ სრულად დააკმაყოფილონ საქართველოში ლოგისტიკურ ბაზარზე არსებული მოთხოვნები. 2020 წელს უმაღლესი საგანმანათლებლო დაწესებულებებისგან მოპოვებული მონაცემებით, პროფესიით დასაქმებული ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის მიმართულების საბაკალავრო პროგრამების კურსდამთავრებულების წილი დაახლოებით 56%-ს შეადგენდა.

2020 წელს ქ. ფოთში ბათუმის სახელმწიფო საზღვაო აკადემიის ფილიალი გაიხსნა, რომელიც საწყის ეტაპზე მხოლოდ პროფესიულ განათლებაზეა ორიენტირებული - როგორც მეზღვაურის პროფესია, ასევე საპორტო პროფესიები (მაგალითად, გემბანის და სამანქანე განყოფილების რიგითი მეზღვაური, შედუღება, ხარატი, ამწის ოპერატორი, კომპიუტერული საინჟინრო გრაფიკის ოპერატორი, თევზსაჭერი გემის ნავიგაცია, პორტების ლოგისტიკის ოპერირება, და ა.შ.). აღნიშნული პროექტი ხელს შეუწყობს ქ. ფოთში სატრანსპორტო-ლოგისტიკური მომსახურების ხარისხის ამაღლებას.

ამასთან, საქართველოს ექსპედიტორთა ასოციაცია ყოველწლიურად ახორციელებს მოკლევადიან გადამზადების კურსს „ტვირთების ექსპედიტირება“-ში (Freight Forwarding), რომელიც აკრედიტირებულია ექსპედიტორთა ასოციაციების საერთაშორისო ფედერაციის (International Federation of Freight Forwarders Associations) მიერ და გაიცემა ექსპედიტირების საერთაშორისო დონის სერტიფიკატი. გადამზადების შესაძლებლობების გაზრდის მიზნით მნიშვნელოვანია დარგობრივი ასოციაციების მიერ მსგავსი მოკლევადიანი კურსების განვითარებაც.

ამდენად, ადამიანური კაპიტალის კუთხით მთავარ პრობლემას წარმოადგენს ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის სფეროში კვალიფიციურ სამუშაო ძალაზე მოთხოვნასა და მიწოდებას შორის დისბალანსი, რაც აფერხებს დარგის სწრაფ განვითარებას. ტრანსპორტსა და ლოგისტიკაში კვალიფიციური კადრების უზრუნველყოფა დაკავშირებულია შემდეგ ძირითად გამოწვევებთან:

- სატრანსპორტო გადაზიდვებში და ლოგისტიკის მიმართულებით საგანმანათლებლო ბაზარზე არსებული სტანდარტები არ შეესაბამება საერთაშორისო სტანდარტებს. შესაბამისად, არსებული პროგრამების უმეტესობა არ პასუხობს არც საერთაშორისო და არც ადგილობრივი ბაზრის მოთხოვნებს.
- ლოგისტიკა წარმოადგენს მაღალტექნოლოგიურ დარგს. შესაბამისად, საგანმანათლებლო ინსტიტუტებს, რომლებიც ჩართული არიან ლოგისტიკის სექტორში, ესაჭიროებათ მაღალი დონის ლაბორატორიული ინფრასტრუქტურა და ტექნიკური აღჭურვილობა, რომელიც უმნიშვნელოვანესია ხარისხიანი სწავლებისთვის. ამჟამად ვერცერთი საგანმანათლებლო დაწესებულება ვერ უზრუნველყოფს შესაბამის მაღალტექნოლოგიურ მატერიალურ-ტექნიკურ ბაზას.
- ლოგისტიკის სექტორში არსებულ აკადემიურ პერსონალს არ გააჩნია შესაბამისი კვალიფიკაცია, იმისათვის რომ წარმართოს სწავლების პროცესი მაღალი სტანდარტებით. იმის გამო, რომ არ არსებობს აკადემიური კადრების გადამზადებისთვის შესაბამისი ფინანსური სახსრები, ძნელი ხდება სწავლის ხარისხის შენარჩუნება მომავალში.
- გარდა უმაღლესი განათლებისა, საქართველოში არსებობს მოკლევადიანი გადამზადების კურსების დეფიციტი. აღნიშნული მნიშვნელოვანია იმისათვის, რომ მოხდეს დარგში დასაქმებული პროფესიონალების მუდმივი გადამზადება და მათი კვალიფიკაციის ამაღლება.
- ასევე დეფიციტს წარმოადგენს კვალიფიციური პროფესიული გადამზადების პროგრამები. დაბალია კერძო სექტორის ჩართულობა, როგორც პროფესიული ისე უმაღლესი განათლების მიმართულებით. როდესაც ევროპულ ქვეყნებში არსებობს კერძო სექტორის უშუალო ჩართულობის საუკეთესო პრაქტიკა ადეკვატური საგანმანათლებლო პროგრამების განვითარების, სტუდენტების პრაქტიკების და დუალური სწავლების კუთხით, საქართველოში მოქმედი კომპანიები პრაქტიკულად არ მონაწილეობენ აღნიშნულ პროცესში, თუ არ ჩავთლით სს „საქართველოს რკინიგზის“ მონაწილეობით და ინტელექტუალურ-ფინანსური მხარდაჭერით შექმნილ სარკინიგზო ტრანსპორტის კოლეჯს, რომელსაც გააჩნია ამ მიმართულებით შესაბამისი პროგრამების აკრედიტაცია.
- სატრანსპორტო დარგების მიმართულებით არსებობს სერიოზული დეფიციტი კვალიფიციური სპეციალისტების მხრივ. მიუხედავად სახელმწიფოს და კერძო სექტორის მხრიდან გაწეული ძალისხმევისა, გამოწვევად რჩება საავტომობილო, საზღვაო, სამოქალაქო ავიაციისა და სარკინიგზო მიმართულებით საჭირო სპეციალისტების და შესაბამისი საკვალიფიკაციო კურსების საჭირო რაოდენობის არსებობა.
- ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის სფეროში შესაბამისი ადამიანური კაპიტალის უზრუნველყოფას ასევე ართულებს კადრების გადინება. კვალიფიციური პერსონალის შენარჩუნების საკითხი განსაკუთრებით მწვავედ დგას საჯარო სექტორში, რისი

მთავარი მიზეზიც სამუშაო პირობების და ანაზღაურების მხრივ კერძო სექტორთან შედარებით მისი დაბალი კონკურენტუნარიანობაა.

გენდერულ ჭრილში, ასევე უნდა აღინიშნოს ქალების დაბალი ჩართულობა ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის სექტორში. საქსტატის ბოლო მონაცემებით⁵, 2021 წელს ტრანსპორტისა და დასაწყობების ინდუსტრიაში დასაქმებული იყო 8.2 ათასი ქალი და 68.2 ათასი კაცი, რაც მიანიშნებს არსებული ვითარების გაუმჯობესების მიზნით ხელშეწყობი ღონისძიებების იდენტიფიცირებისა და მათი გატარების საჭიროებაზე.

2.3 ტრანსპორტის სფეროში არსებული მდგომარეობა და გამოწვევები

სტრატეგიული გეოგრაფიული მდებარეობის მიუხედავად, საქართველო სრულად ვერ იყენებს იმ სატრანსპორტო შესაძლებლობებსა და პოტენციალს, რაც გააჩნია. აღნიშნულს განპირობებს ქვეყნის ტრანსპორტის სექტორის არასაკმარისი ეფექტურობა და სანდოობა.

2.3.1 საზღვაო ტრანსპორტის მიმართულებით არსებული მდგომარეობა და გამოწვევები

საქართველოში საერთაშორისო ნაოსნობისთვის ღია ოთხი საზღვაო ნავსადგურია. ყველა მათგანი კერძო კომპანიების საკუთრებაში ან მმართველობაშია. ფოთისა და ბათუმის ნავსადგურებში ყველა სახის ტვირთის გადამუშავება ხდება (მშრალი, საკონტეინერო, თხევადი). ყულევის ნავსადგურში შესაძლებელია თხევადი გაზის (LPG), ნედლი ნავთობის და ნავთობპროდუქტების გადამუშავება, ხოლო სუფსის ნავსადგურში - ნედლი ნავთობი და ნავთობპროდუქტები.

ბათუმის საზღვაო ნავსადგური

- ნავმისადგომების რაოდენობა - 12
- სიღრმე: 9-12 მ.

ბათუმის ნავთობტერმინალი

- ნავმისადგომები – 1,2,3, უნავმისადგომო ჩამოსასხმელი (CBM)
- წლიური გამტარუნარიანობა - 15 მლნ. ტონა ნავთობპროდუქტები

ბათუმის საერთაშორისო საკონტეინერო ტერმინალი

- ნავმისადგომები – 4,5,6
- წლიური გამტარუნარიანობა - 0.7 მლნ. ტონა საბორნე ტვირთი და 200 000 TEU

⁵ საქსტატი, ქალი და კაცი საქართველოში, სტატისტიკური პუბლიკაცია, თბილისი 2022

"კონდერნეტ ექსპრესი"

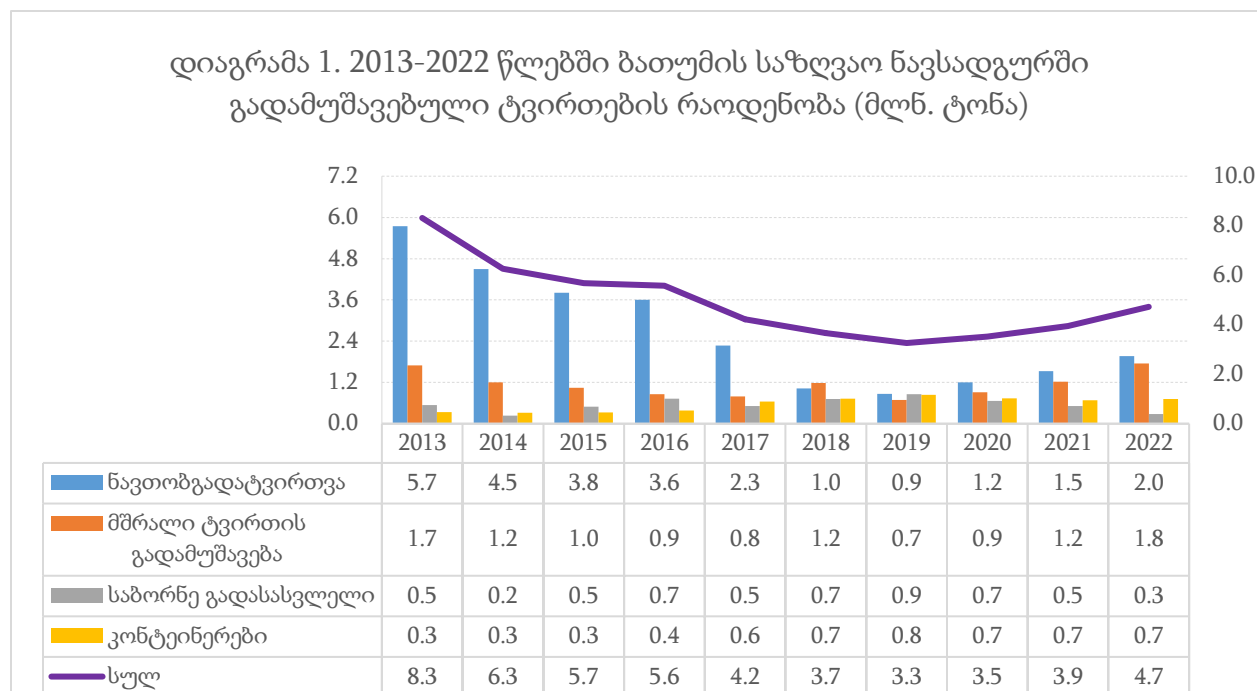
- ნავმისადგომი – 7
- წლიური გამტარუნარიანობა - 0.5 მლნ. ტონა მინერალური სასუქი

ბათუმის საზღვაო ნავსადგური

- ნავმისადგომები – 8,9,10,11
- წლიური გამტარუნარიანობა - 2 მლნ. ტონა მშრალი ტვირთი
- წლიური გამტარუნარიანობა - 180 000 მგზავრი

ტერმინალ 1

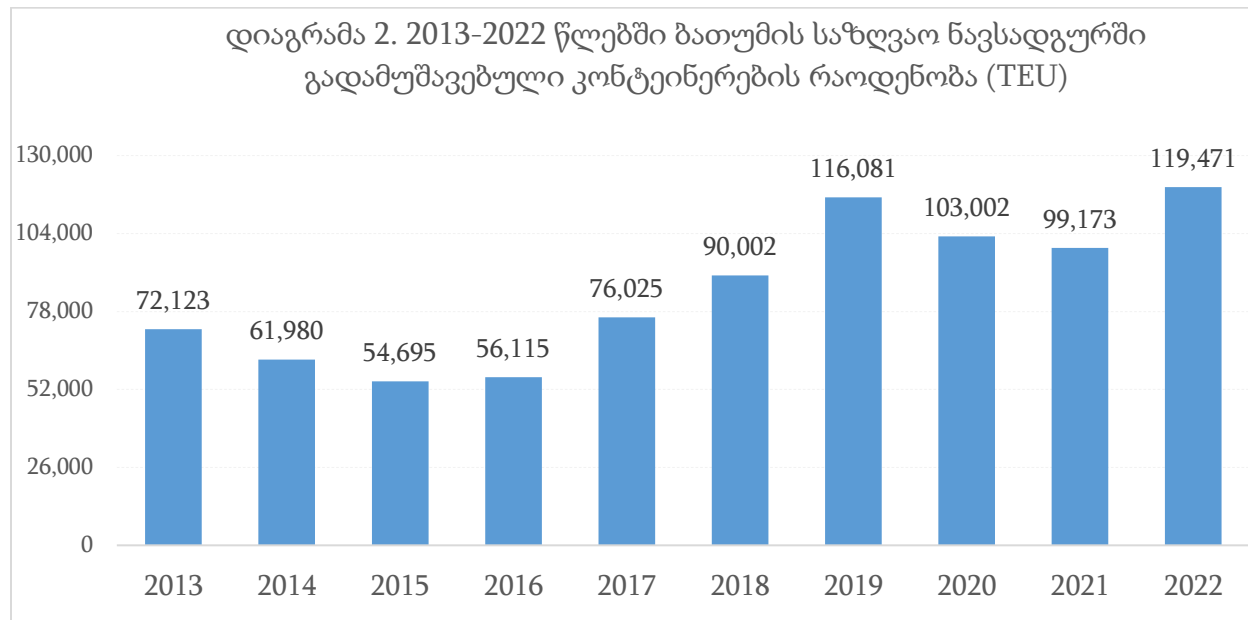
- ნავმისადგომი – 1
- წლიური გამტარუნარიანობა - 0.5 მლნ. ტონა ნავთობპროდუქტები



წყარო: შპს ბათუმის საზღვაო ნავსადგური

2013-2022 წლების განმავლობაში ბათუმის ნავსადგურში მთლიანობაში შემცირდა გადაზიდული ტვირთების მოცულობა, კლება ძირითადად მოხდა ნავთობპროდუქტების შემცირების ხარჯზე. თუმცა ბოლო პერიოდში ფიქსირდება ზრდის ტენდენცია. 2022 წელს ბათუმის ნავსადგურმა მთლიანობაში 4.7 მლნ. ტონა ტვირთი გადამუშავა, რაც წინა წელთან შედარებით 20.5%-ით მეტია.

2022 წელს ბათუმის ნავსადგურში კონტეინერების რეკორდული რაოდენობა დაფიქსირდა, კერძოდ, გადამუშავდა 119 471 კონტეინერი (TEU). აღნიშნულის განმაპირობებელ ერთ-ერთ მიზეზად შეიძლება ჩაითვალოს საზღვაო გადაზიდვების ტარიფების მნიშვნელოვანი შემცირება და პოსტ-კოვიდურ პერიოდში ეკონომიკური აქტივობის გააქტიურება.



წყარო: შპს ბათუმის საზღვაო ნავსადგური

გამტარუნარიანობის ათვისების მხრივ, 2022 წელს მშრალი ტვირთების ტერმინალი 70%-ით დაიტვირთა. ნავთობტერმინალის გამტარუნარიანობის დაახლოებით 13% იქნა გამოყენებული, ხოლო ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის საბორნე ტერმინალი 41%-ით დაიტვირთა. საკონტეინერო გადაზიდვებს რაც შეეხება, 2022 წელს 60%-მდე მოხდა გამტარუნარიანობის ათვისება.

ცხრილი 2. 2022 წელს ბათუმის საზღვაო ნავსადგურში გადამუშავებული ტვირთები და გამტარუნარიანობის ათვისების სტატისტიკა

	გადამუშავებული ტვირთები	ათვისება (%)
მშრალი ტვირთის გადამუშავება	1.8 მლნ ტონა	70%
საბორნე გადასასვლელი	0.3 მლნ ტონა	41%
ნავთობპროდუქტები	2.0 მლნ ტონა	13%
კონტეინერები	119,471 TEU	60%

წყარო: საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო

2021 წელს ბათუმის ნავსადგურში მულტიმოდალური „კარბამიდის ტერმინალის“ მშენებლობისთვის 25 მილიონი დოლარის ინვესტიცია განხორციელდა, რომელიც ცენტრალური აზიის ქვეყნებიდან შავი-ზღვის ნავსადგურებში აზერბაიჯანისა და საქართველოს გავლით ლოგისტიკურ დერეფანს გააძლიერებს. ბათუმის ნავსადგურში „კარბამიდის ტერმინალის“ მშენებლობასთან დაკავშირებით კომპანია „Wondernet Exspress Investment Group“-სა და ამერიკულ კორპორაცია „Trammo“-ს შორის ხელშეკრულება 2019 წელს გაფორმდა. ტერმინალი აღჭურვილია მინერალური სასუქების გადატვირთვისთვის საჭირო თანამედროვე ტექნოლოგიით და წლის განმავლობაში 1 200 000 ტონამდე სასუქის გადამუშავებას შეძლებს.

ფოთის საზღვაო ნავსადგური (APM Terminals)

- ნავმისადგომების რაოდენობა - 15
- სიღრმე: 8-11 მ.

„ეიპიემ ტერმინალს ფოთი“

- ნავმისადგომები – 2, 7, 11,12,13,14
- წლიური გამტარუნარიანობა: 1.0 მლნ. ტონა საბორნე ტვირთი, 550 000 TEU

„პეის ჯგუფი“

- ნავმისადგომები – 3,4,5,6,8,9,10,15
- წლიური გამტარუნარიანობა - 4 მლნ. ტონა მშრალი ტვირთი,

„ჩენელ ენერჯი“

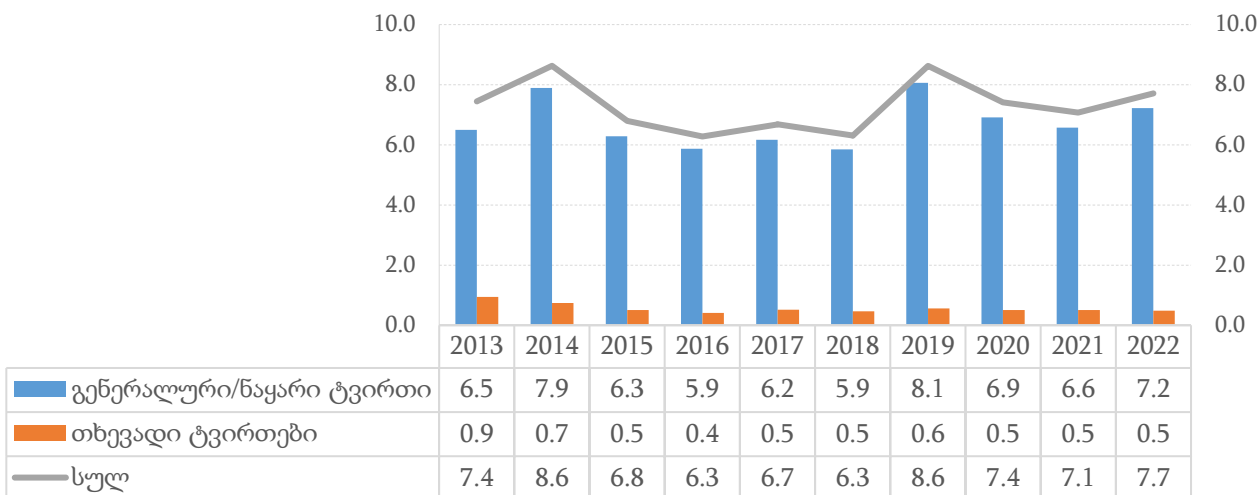
- ნავმისადგომები – 1
- წლიური გამტარუნარიანობა - 1 მლნ. ტონა ნავთობპროდუქტები

ფოთის ახალი საზღვაო ნავსადგური (პეის ჯგუფი)

- ნავმისადგომები - 4
- სიღრმე - 4 – 13 მ.
- წლიური გამტარუნარიანობა - 1.5 მლნ. მეტრული ტონა ნაყარი ტვირთი, 30000 მეტრული ტონა საბორნე ტვირთი, 100 000 TEU

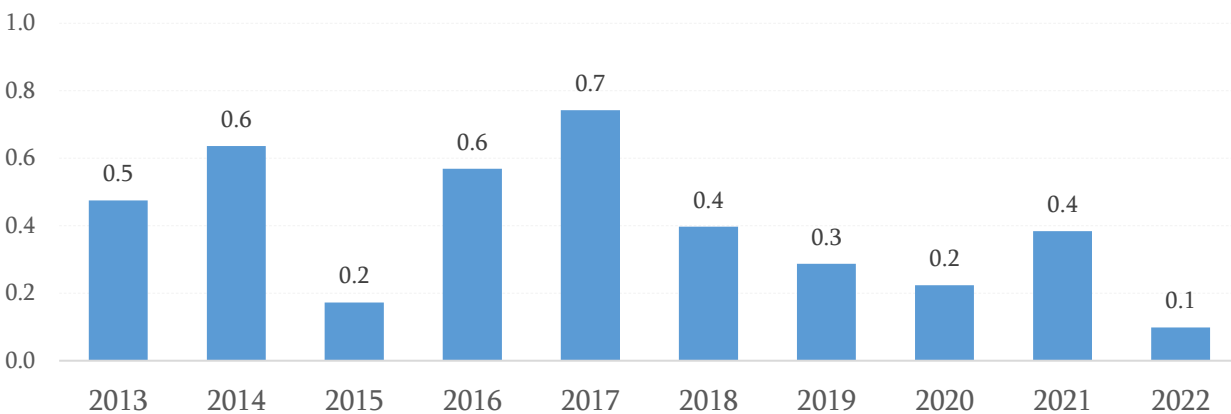
ბათუმის ნავსადგურისგან განსხვავებით, 2013-2022 წლების განმავლობაში ტვირთების გადამუშავების კუთხით ფოთის ნავსადგური შედარებით სტაბილური იყო. ბოლო წლებში ტვირთების ყველაზე დიდი რაოდენობა გადამუშავდა 2019 წელს, კერძოდ, 8.6 მლნ ტონა. 2022 წელს ფოთის საზღვაო ნავსადგურში ტვირთბრუნვა გასულ წელთან შედარებით 9%-ით გაიზარდა და 7.7 მლნ ტონა შეადგინა.

დიაგრამა 3. 2013-2022 წლებში ფოთის საზღვაო ნავსადგურში
გადამუშავებული ტვირთების რაოდენობა (მლნ. ტონა)



წყარო: კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგური

დიაგრამა 4. 2013-2022 წლებში ფოთის საზღვაო ნავსადგურის
საბორნე ტერმინალში გადამუშავებული ტვირთების რაოდენობა
(მლნ. ტონა)



წყარო: კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგური

აღსანიშნავია, რომ 2019 წელს დაფიქსირებულია კონტეინერების გადამუშავების რეკორდული რაოდენობა, რაც გამოწვეული იყო ირანის წინააღმდეგ აშშ-ს მიერ დაკისრებული სანქციებით, რის შედეგადაც საკონტეინერო გადაზიდვების გადმორთვა მოხდა საქართველოს ნავსადგურების მიმართულებით. ამასთან, 2019 წელს მოხდა სომხეთის მიმართულებით კონტეინერებით დიდი რაოდენობის მსუბუქი ავტოსატრანსპორტო საშუალებების გადაზიდვა, ვინაიდან 2020 წელს უნდა ამოქმედებულიყო „ევრაზიის ეკონომიკური კავშირის“

კანონი, რომელიც მკვეთრად გააძვირებდა განბაჟების ფასს. შესაბამისად, 2020-2021 წლებში 2019 წელთან შედარებით შემცირდა საკონტეინერო გადაზიდვები, რაც ასევე განპირობებული იყო კოვიდ 19-ის პანდემიით გამოწვეული შენელებული ეკონომიკური აქტივობით. რაც შეეხება 2022 წელს, ფოთის ნავსადგურში გადამუშავდა 357 623 კონტეინერი (TEU), რაც 2021 წელთან შედარებით 18%-ით მეტია. ბათუმის ნავსადგურის მსგავსად, აღნიშნულს ხელი შეუწყო საზღვაო გადაზიდვების ტარიფების შემცირებამ და ეკონომიკურმა ზრდამ.



წყარო: კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგური

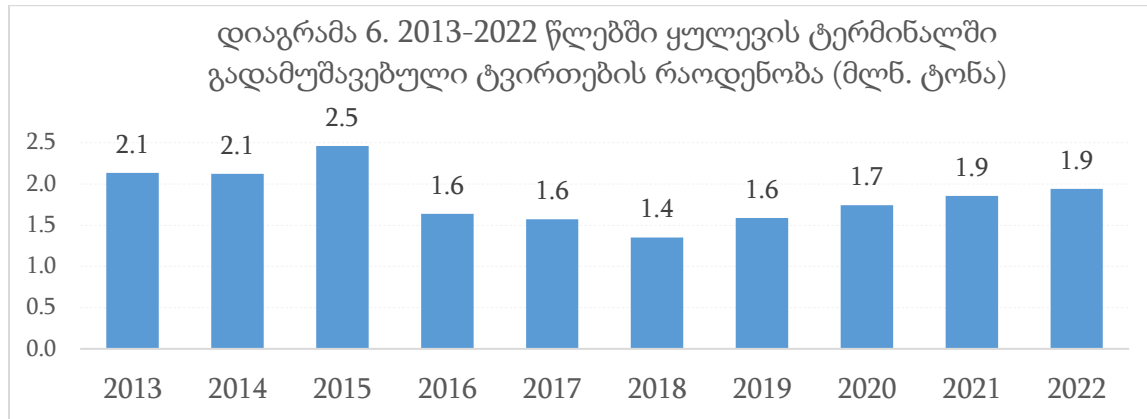
ინფრასტრუქტურის გამოყენების მხრივ, 2022 წელს ფოთის ნავსადგურში ნავთობპროდუქტების გამტარუნარიანობის ათვისება 48% იყო. საბორნე ტერმინალი დაიტვირთა 10%-ით, ხოლო მშრალი ტვირთების გამტარუნარიანობის ათვისების მაჩვენებელმა 65% შეადგინა. 2022 წელს საკონტეინერო გამტარუნარიანობის 55% იქნა გამოყენებული.

ცხრილი 3. 2022 წელს ფოთის საზღვაო ნავსადგურში გადამუშავებული ტვირთები და გამტარუნარიანობის ათვისების სტატისტიკა

	გადამუშავებული ტვირთები	ათვისება (%)
მშრალი ტვირთი	3.6 მლნ ტონა	65%
საბორნე გადასასვლელი	0.1 მლნ ტონა	10%
ნავთობპროდუქტები	0.5 მლნ ტონა	48%
კონტეინერები	357,623 TEU	55%

შავი ზღვის ტერმინალი (ყულევი)

- ნავმისადგომები - 2
- სიღრმე: 17.10 მ. და 13.60 მ.
- წლიური გამტარუნარიანობა: 5 მლნ. ტონა ნავთობპროდუქტები

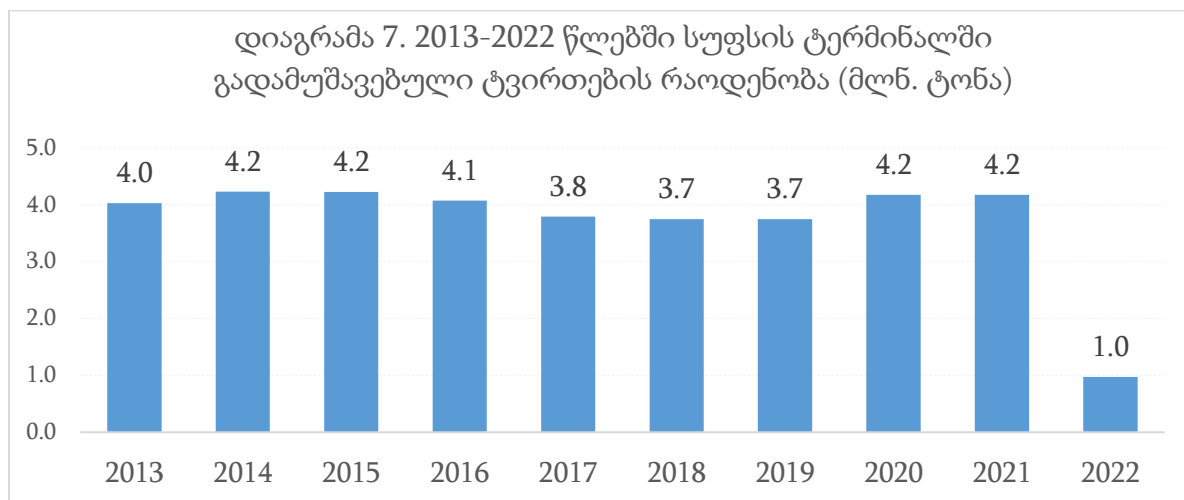


წყარო: შპს შავი ზღვის ტერმინალი

2022 წელს შავი ზღვის ტერმინალში 1.94 მლნ ტონა იქნა გადამუშავებული, რაც 4.6%-ით მეტია წინა წელთან შედარებით. რაც შეეხება გამტარუნარიანობის ათვისებას, 2022 წელს ამ მაჩვენებელმა 39% შეადგინა. აღსანიშნავია, რომ შავი ზღვის ტერმინალში გადამუშავებული ტვირთების რაოდენობა მეტწილად კავშირშია რკინიგზის მიერ გადაზიდული ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების რაოდენობის გადაზიდვებთან.

სუფსის საზღვაო ტერმინალი

- წლიური გამტარუნარიანობა: 8 მლნ. ტონა ნავთობი



წყარო: სს საქართველოს ნავთობისა და გაზის კორპორაცია

2022 წელს სუფსის საზღვაო ტერმინალში დაახლოებით 1 მლნ ტონა ნავთობპროდუქტი გადამუშავდა, რაც წინა წელთან შედარებით 77%-ით ნაკლებია. კლება ძირითადად განპირობებული იყო უკრაინაში საომარი მოქმედებების შედეგად შექმნილი უსაფრთხოების გამოწვევების გამო სუფსის ტერმინალში ტანკერების მიმოსვლის შემცირებით, თუმცა აღსანიშნავია, რომ წლის ბოლოს აღნიშნული სერვისები აღდგა. 2022 წელს ტერმინალის გამტარუნარიანობა 12%-ით იქნა ათვისებული.

საქართველოს ნავსადგურებში ტვირთების ნაკადის დიდი ნაწილი ტრანზიტულია. შესაბამისად, ტვირთნაკადებზე მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს გარე ფაქტორები როგორცაა მაგალითად მეზობელ ქვეყნებში ეკონომიკური აქტივობის შენელება თუ გააქტიურება. ამას თან ერთვის საზღვაო ნავსადგურების არასათანადო კონკურენტუნარიანობა, რაც საქართველოს როგორც საზღვაო ქვეყნის პოტენციალის სრულად რეალიზებას აფერხებს.

საზღვაო ტრანსპორტის მიმართულებით არსებული ძირითადი გამოწვევებია:

- **საქართველოს საზღვაო ნავსადგურების არასაკმარისი საიმედოობა**

გასულ წლებში ტვირთების ნაკადზე გავლენას ახდენდა (რაც ახლა გაცილებით შემცირებულია) ნავსადგურების ხშირი დახურვა უამინდობის გამო, ასევე ტვირთების სხვა ნავსადგურებზე/მარშრუტებზე/დერეფნებზე გადამისამართება. კერძო მმართველების მიერ განხორციელებული ინვესტიციების მიუხედავად, ფოთისა და ბათუმის ნავსადგურებს მნიშვნელოვანი საოპერაციო შეზღუდვები გააჩნიათ მათი კონფიგურაციის გამო. ფოთისა და ყულევის ნავსადგურებს ასევე გააჩნიათ სიღრმეებთან (მოსილვასთან) დაკავშირებული პრობლემები, რომლებიც მკვეთრად ზღუდავს ნავსადგურის ხელმისაწვდომობას და საშუალებას არ აძლევს საზღვაო გადამზიდავებს გამოიყენონ უფრო დიდი წყალწყვის გემები. აღნიშნული პრობლემის გამო ნავსადგურების ოპერატორები იძულებულნი არიან მუდმივ რეჟიმში აწარმოონ ნავსადგურში შემოსასვლელი არხების სიღრმის კონტროლი და დაღრმავების სამუშაოები, რაც მნიშვნელოვან ხარჯებთან არის დაკავშირებული.

ფიქსირებული გრაფიკის დადგენა გარკვეულ გამოწვევებთან არის დაკავშირებული. შავ ზღვაზე გემების შემოსვლა დამოკიდებულია ბოსფორის სრუტეზე, შესაბამისად, ამჟამად შემოსვლის განრიგს ხდის რთულად პროგნოზირებადს. გასათვალისწინებელია ისიც, რომ საქართველოში მოქმედებს სულ სამი საკონტეინერო ნავმისადგომი, 1 ბათუმში და 2 ფოთში.

2017 წელს ფოთის ნავსადგურმა შეიძინა ახალი, უფრო მძლავრი, სალოცმანო და საბუქსირე კატარლები, რომლებსაც უფრო მკაცრი ამინდის პირობებშიც შეუძლიათ მუშაობა. შედეგად, ნავსადგურის დახურვის ხანგრძლივობა წელიწადში დაახლოებით 15 დღემდე შემცირდა, ნაცვლად 90 დღისა.

გამოწვევას წარმოადგენს ასევე ის ფაქტორი, რომ ქართულ ნავსადგურებში არ არსებობს მხოლოდ ბორნისთვის გამოყოფილი ტერმინალი, რომელსაც არ სჭირდება ლოცმანისა და ბუქსირის დახმარება, რაც ამცირებს საქართველოს მიმართულებით და საქართველოდან საბორნე გადაზიდვების განხორციელებას.

სხვა გამოწვევებთან ერთად ასევე უნდა აღინიშნოს საზღვაო ნავსადგურებს, საზღვაო ხაზებსა და რკინიგზის ოპერატორს შორის კოორდინაციის ნაკლებობა, რაც ამცირებს გადაზიდვების ეფექტიანობას და ზრდის ტრანსპორტირების ხარჯებს.

▪ საქართველოს საზღვაო ნავსადგურებთან მოუხერხებელი სახმელეთო წვდომა

მოუხერხებელი სახმელეთო წვდომა ბათუმისა და ფოთის ნავსადგურების ერთ-ერთი მთავარი გამოწვევა იყო, თუმცა, ბოლო წლებში აქტიურად დაიწყო მუშაობა ამ გამოწვევის აღმოსაფხვრელად. ბათუმის ნავსადგურის მიმდებარე ტერიტორიაზე საცობების განმუხტვის მიზნით, 2018 წლის ივლისში დასრულდა ქალაქის შესასვლელში ოთხზოლიანი ერთკილომეტრიანი ესტაკადის მშენებლობა. ესტაკადამ განაცალკევა ბათუმის საკონტეინერო ტერმინალის და ქალაქში შესასვლელი გზები, შესაბამისად, მოხდა საცობების განმუხტვა. ინვესტიციები განხორციელდა ბათუმის ნავსადგურში კონტეინერების გადამუშავების წარმადობის გასაზრდელად, განცალკევდა ბორნების და საკონტეინერო სივრცეები და ასევე დაემატა საწყობი.

ფოთში საავტომობილო ტრანსპორტი მობილიზებულია ნავმისადგომებთან, საიდანაც კონტეინერები გემებიდან გადმოტვირთვის შემდეგ, ნავმისადგომიდან მოშორებით მდებარე საკონტეინერო ტერმინალებში გადააქვთ სატვირთო ავტომობილებით. ამასთან, სატვირთო ავტომობილების უმეტესი ნაწილი, რომელთა მეშვეობითაც კონტეინერები ორივე მიმართულებით გადააქვთ მოძველებული და არასაიმედოა. ასევე არასახარბიელოა ნავსადგურიდან დაშორებულ ტერმინალებთან მისასვლელი გზების და ტერმინალების აღჭურვილობის ხარისხი, რაც აფერხებს კონტეინერების დამუშავებას და მნიშვნელოვნად ზრდის ბორანის სატვირთო ოპერაციების ხანგრძლივობას, რომელიც ნეგატიურად მოქმედებს ნავსადგურის კონკურენტუნარიანობაზე. შესაბამისად, ნავსადგურის პროდუქტიულობის გაზრდის მიზნით გასაუმჯობესებელია სანავსადგურო სისტემა.

▪ სანავსადგურო მომსახურების მაღალი ტარიფები

საქართველოს საზღვაო ნავსადგურებში კერძო ოპერატორების ძალისხმევით გაიზარდა ეფექტურობა და ტვირთის გადამუშავების სიმძლავრეები, თუმცა, ასევე შეინიშნება ტარიფების ზრდა შეზღუდული კონკურენციის გამო. სახელმწიფოს არ გააჩნია არსებულ ნავსადგურებში ტარიფების რეგულირების ბერკეტი.

გემების მომსახურების ხარჯების მიხედვით (დისბურსმენტი, რომელიც წარედგინება გემის მესაკუთრეს ნავსადგურში გემის მომსახურებისთვის გაწეული ხარჯებისათვის), შავი და მარმარილოს ზღვების აუზში ერთ-ერთი ყველაზე ძვირი ქართული ნავსადგურებია. მაღალი ტარიფების, სავაჭრო დისბალანსისა და ნავმისადგომებზე ლოდინის ხანგრძლივი დროის კომბინაცია წარმოადგენს ნავსადგურებში დამატებითი ტვირთნაკადების მოზიდვის ხელისშემშლელ ფაქტორს.

ამასთან, რიგ შემთხვევებში ნავსადგურებში მომსახურების ტარიფები არ არის გამჭვირვალე.

ზემოაღნიშნულის გარდა, გასათვალისწინებელია, რომ საქართველოში ამჟამად არ რეგულირდება შიდა სახმელეთო წყლების ტრანსპორტი. შესაბამისად, არსებობს შიდა სახმელეთო ტრანსპორტის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული გამოწვევები.

2.3.2 სარკინიგზო ტრანსპორტის მიმართულებით არსებული მდგომარეობა და გამოწვევები

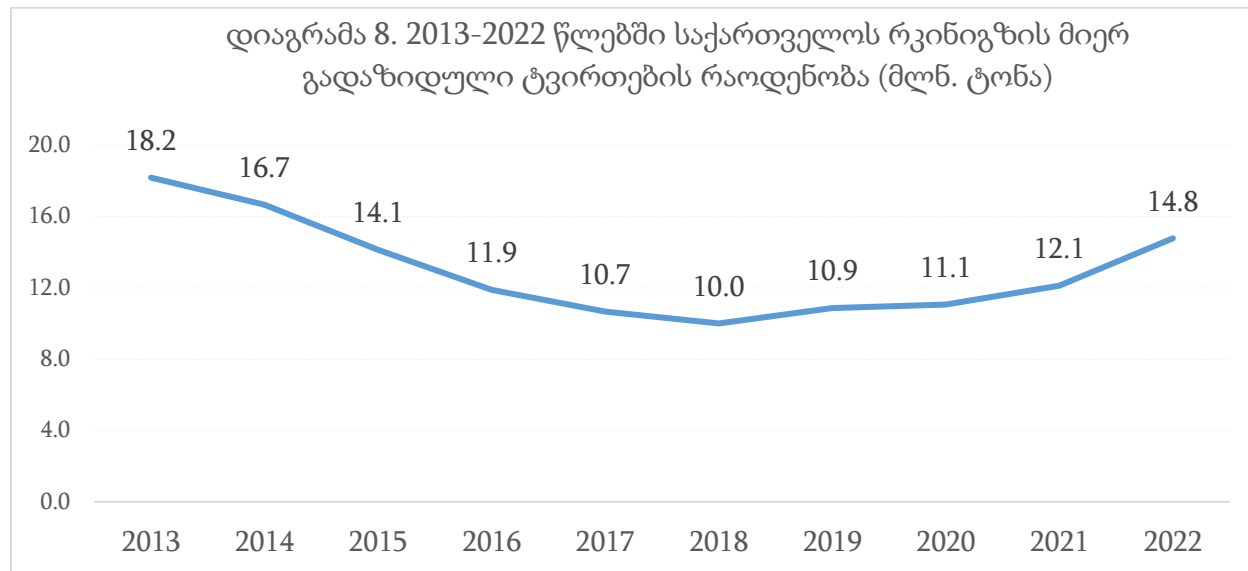
საქართველოს რკინიგზა ექსპლუატაციას უწევს საერთო ჯამში 2000 კმ სიგრძის ლიანდაგს, 259 სამგზავრო დანიშნულების პუნქტს და ასევე, 109 სატვირთო დანიშნულების პუნქტს. ძირითადი სადგურები მდებარეობს სამტრედიაში, ზესტაფონში, ხაშურში, გორსა და თბილისში, ასევე, ფოთის და ბათუმის ნავსადგურების მახლობლად. ბაქო-თბილისი-ყარსის ახალმა რკინიგზამ საქართველოს გავლით ერთმანეთთან უნდა დააკავშიროს თურქეთი და აზერბაიჯანი. მომავალში რკინიგზის ამ მაგისტრალის არსებობა წაახალისებს თურქ ტვირთმფლობელებს, რომ მათ ექსპორტი საავტომობილო ტრანსპორტიდან სარკინიგზო ტრანსპორტზე გადაიტანონ, ხოლო არაკონტეინერიზებული მშრალი ტვირთები კონტეინერებით ჩაანაცვლონ. გრძელვადიან პერსპექტივაში ბაქო-თბილისი-ყარსის პროექტს გააჩნია პოტენციური გაზდეს საქართველოს გავლით ევროპა-აზიის დამაკავშირებელი დერეფნის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი მარშრუტი.

საქართველოს რკინიგზის ტვირთბრუნვის დინამიკა

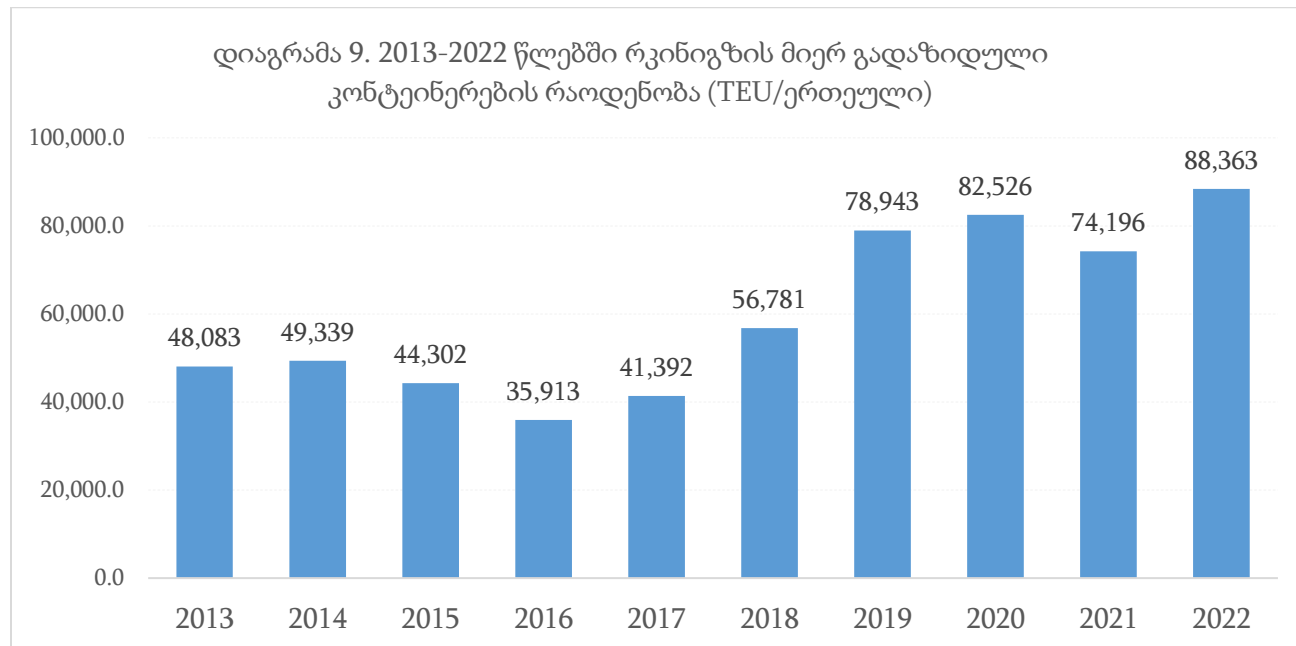
სატვირთო გადაზიდვებით და მასთან დაკავშირებული სერვისებით მიღებული შემოსავალი საქართველოს რკინიგზის შემოსავლების დაახლოებით 90%-ს შეადგენს. 2018 წლამდე ჭრილში რკინიგზით გადაზიდული ტვირთების მოცულობა მნიშვნელოვნად შემცირდა, რაც უმეტესწილად განპირობებული იყო რკინიგზით თხევადი ტვირთების (განსაკუთრებით ნედლი ნავთობის) გადაზიდვის შემცირებით. რკინიგზაზე ნედლი ნავთობის გადაზიდვის კლება, რომელსაც მთლიან გადაზიდვებში დიდი წილი ეჭირა, გამოწვეული იყო მისი ნავთობსადენებში გადამისამართებით.

აღსანიშნავია, რომ 2019 წელს ბოლო წლებთან შედარებით, პირველად დაფიქსირდა სატვირთო გადაზიდვების ზრდა, როგორც კონტეინერების რაოდენობაში, ასევე ტონებში.

ახალი ტრანსკონტინენტური მიმართულებების განვითარებამ, რეგიონში გაუმჯობესებულმა ეკონომიკურმა მდგომარეობამ, კონკურენტ დერეფნებზე სანქციების დაწესებამ და მეზობელ ქვეყნებში ახალმა საბაჟო რეგულაციებმა დადებითად იმოქმედა საქართველოს რკინიგზის გადაზიდვების მაჩვენებლებზე.



წყარო: სს საქართველოს რკინიგზა



წყარო: სს საქართველოს რკინიგზა

2022 წელს დაფიქსირდა 21.8%-იანი ზრდა, კერძოდ, რკინიგზით ჯამში გადაიზიდა დაახლოებით 14.8 მლნ ტონა (ათვისებულ იქნა რკინიგზის გამტარუნარიანობის 53%) . ამასთან, აღსანიშნავია ბოლო წლებში რკინიგზის საკონტეინერო გადაზიდვების უმეტესად მზარდი ტენდენცია, რომელიც ეპიდსიტუაციის მიუხედავად 2020 წელსაც შენარჩუნდა. 2022 წელს სარკინიგზო-საკონტეინერო გადაზიდვების მოცულობა გაიზარდა 19.1%-ით.

საქართველოში რკინიგზის პოტენციალი, როგორც ეკოლოგიურად უფრო სუფთა და უსაფრთხო ტრანსპორტის სახეობა, არასაკმარისად არის გამოყენებული, რაც უკავშირდება შემდეგ ძირითად გამოწვევებს :

- **გასაუმჯობესებელი ინფრასტრუქტურა და სავაგონო-სალოკომოტივო პარკი**

სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის თვალსაზრისით ძირითად პრობლემას წარმოადგენს ხაშურსა და ზესტაფონს შორის მდებარე 17 კილომეტრიანი მონაკვეთი, რომელზეც მთიანი რელიეფის გამო შეზღუდულია მოძრაობის სიჩქარე. ფოთსა და თბილისს შორის სატვირთო მატარებლის მოძრაობის დრო ამჟამად შეადგენს 10-15 საათს.

დამატებით გამოწვევას წარმოადგენს საქართველოს რკინიგზის არსებული სავაგონო-სალოკომოტივო პარკი, რომლის ნაწილიც ტექნიკური პარამეტრებისა და მდგომარეობის გათვალისწინებით მოძველებულია და განახლებას/მოდერნიზებას საჭიროებს.

- **სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგის არაეფექტური ინსტიტუციური მოწყობა**

ამჟამად საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტი წარმოადგენს თითქმის სრულად დაურეგულირებელ დარგს, რაც მათ შორის, გამოიხატება იმაში, რომ სს „საქართველოს რკინიგზას“ აკისრია რამდენიმე ისეთი ფუნქცია და მოვალეობა, რომლებიც თავისი შინაარსით უფრო მეტად განეკუთვნებიან სახელმწიფოს მიერ განსახორციელებელ საჯარო ვალდებულებას ან ფუნქციას. აღნიშნული ართულებს სს „საქართველოს რკინიგზის“ როგორც კერძო სამართლის იურიდიული პირის მიერ თავისი კომერციული ინტერესების სრულად რეალიზებას და ამით გადაყვანა/გადაზიდვის ოპერაციებზე კონკურენტუნარიანობის ამღლებას. საქართველოს სარკინიგზო დარგის ამგვარი ინსტიტუციური მოწყობა წარმოადგენს მოძველებულ პრაქტიკას საუკეთესო ევროპული და საერთაშორისო გამოცდილების გათვალისწინებით.

ამ მხრივ მნიშვნელოვან გამოწვევას წარმოადგენს ასოცირების შეთანხმების შესაბამისად სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგში ევროკავშირის 8 საკანონმდებლო აქტის იმპლემენტაცია, რაც, უშუალოდ აღნიშნული რეგულაციების მოთხოვნებისა და მათი შინაარსის გათვალისწინებით, გამოიწვევს სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგის სრულ რეფორმირებასა და რესტრუქტურირებას.

აღნიშნული რეგულაციებიდან, რკინიგზის მგზავრთა უფლებებისა და მოვალეობების შესახებ რეგულაცია (EC) 1371/2007 საქართველოში უკვე შესრულდა 2017 წლიდან, საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის №1-1/586 ბრძანებით. ამასთან, 2020 წლის ივნისში მიღებული იქნა საქართველოს სარკინიგზო კოდექსში ცვლილების შეტანის თაობაზე საქართველოს კანონი, რომელიც უზრუნველყოფს ევროკავშირის №1370/2007 რეგულაციასთან (მგზავრთა საჯარო მომსახურების ვალდებულების შესახებ) საქართველოს კანონმდებლობის დაახლოებას. ამასთან, მიმდინარეობს მუშაობა ევროკავშირის 2007/59/EC დირექტივასთან „იმ მატარებლის მემანქანეთა სერტიფიცირების შესახებ, რომლებიც მართავენ ლოკომოტივებსა და მატარებლებს გაერთიანების სარკინიგზო სისტემაში“ და „სახიფათო ტვირთის სახმელეთო ტრანსპორტირების შესახებ“ ევროკავშირის 2008/68/EC დირექტივასთან საქართველოს კანონმდებლობის დაახლოების მიზნით.

აქვე აღსანიშნავია საქართველოს სახელმწიფო საწარმოთა ყოვლისმომცველი რეფორმის 2023-2026 წლების სტრატეგია, რომელიც 2022 წლის 14 დეკემბერს დამტკიცდა და ითვალისწინებს სახელმწიფო საწარმოების მათ შორის სს „საქართველოს რკინიგზის“ რეფორმირებას.

■ ახალი სარკინიგზო დერეფნების არასაკმარისი კონკურენტუნარიანობა

საქართველოს სტრატეგიული გეოპოლიტიკური მდებარეობა განაპირობებს მეზობელი ქვეყნების, ისევე როგორც ევროპის და აღმოსავლეთ აზიის ქვეყნების ინტერესს გამოიყენონ საქართველო სატრანსპორტო რეგიონად. ამასთან, სარკინიგზო ტრანსპორტი ერთ-ერთი ყველაზე უსაფრთხო, ეკოლოგიურად სუფთა და სწრაფი გადაზიდვის საშუალებაა.

საქართველოს რკინიგზა რამდენიმე დერეფნის განვითარების ორგანიზაციის წევრია.

ამ მხრივ, აღსანიშნავია ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი - „შუა დერეფანი“, რომელიც ითვალისწინებს ჩინეთიდან ევროპისა და უკუმიმართულებით



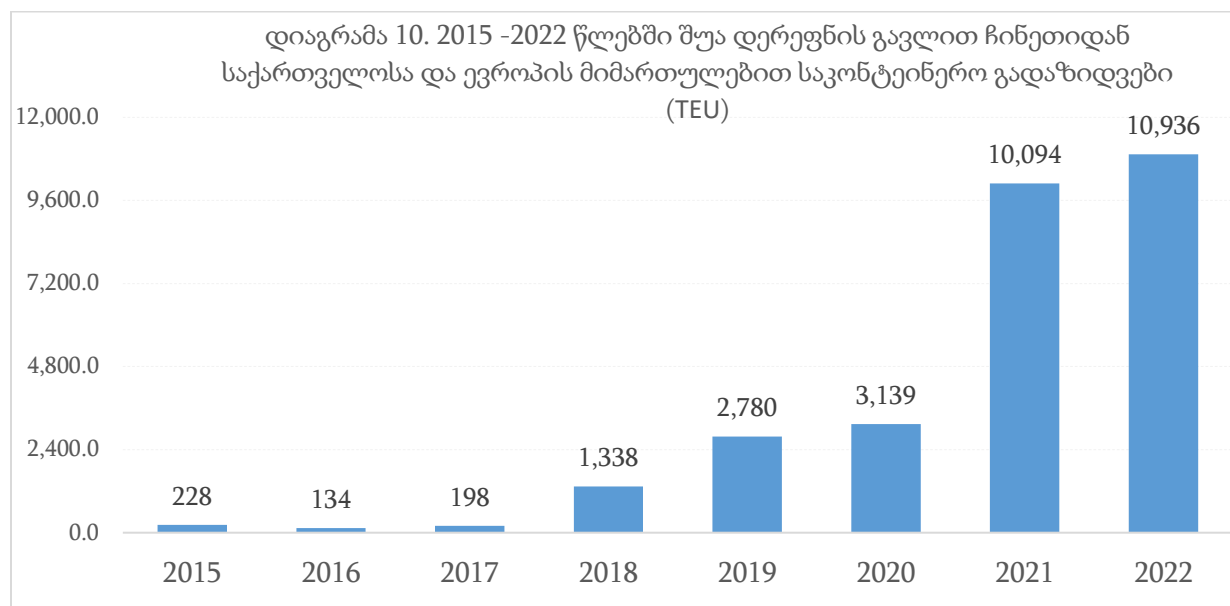
ტვირთების გადაზიდვას ყაზახეთის, აზერბაიჯანისა და საქართველოს გავლით. გრძელვადიან პერსპექტივაში მნიშვნელოვანი პოტენციალი აქვს სამხრეთ-დასავლეთ დერეფანსაც, რომელიც აკავშირებს სპარსეთის ზღვის ქვეყნებს და ინდოეთს ევროკავშირის ქვეყნებთან საქართველოს გავლით.

შუა დერეფნის განვითარება იწყება 2013 წლიდან, როდესაც ხელი მოეწერა შეთანხმებას „ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტის განვითარების საკოორდინაციო

კომიტეტის დაფუძნების შესახებ", რომელიც შემდგომში გარდაიქმნა არაკომერციულ იურიდიულ პირად ასოციაციის ფორმით. 2017 წელს ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტის სახელი შეიცვალა შუა დერეფნით „Middle Corridor“. ჩინეთიდან შუა დერეფნის გავლით პირველი სარკინიგზო-საკონტეინერო გადაზიდვა განხორციელდა 2015 წელს.

აღსანიშნავია, რომ ჩინეთიდან საქართველოსა და ევროპის მიმართულებით საკონტეინერო გადაზიდვების რაოდენობაში დაფიქსირებულია მკვეთრი ზრდა. მიუხედავად კოვიდ 19-ის პანდემიის გავრცელებით წარმოქმნილი მსოფლიო გამოწვევებისა და ტრანსპორტის და ვაჭრობის სფეროში არსებული შეფერხებებისა, აღნიშნული მარშრუტით 2021 წელს გადაიზიდა 10,094 TEU, რაც გასული წლის პერიოდთან შედარებით 221.6%-ით მეტია. ხოლო 2022 წელს გადაიზიდა 10,936 TEU, რაც წარმოადგენს 8.3%-იან ზრდას.

დიაგრამა 10-ში მოცემულია ჩინეთიდან/ჩინეთისკენ შუა დერეფნის გავლით გადაზიდული კონტეინერების რაოდენობა.



წყარო: სს საქართველოს რკინიგზა

გადაზიდვების ზრდის მაღალი მაჩვენებლები ხაზს უსვამს შემდეგ დადებით ტენდენციებს საქართველოს სარკინიგზო დერეფნის განვითარების კუთხით:

- საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვების ბაზარი ეცნობა საქართველოს, როგორც სატრანზიტო ქვეყანას;
- სარკინიგზო ტრანსპორტით გადაიზიდება ახალი ტვირთი, რომელიც საქართველოზე გამავალი დერეფნით სხვა არცერთი სატრანსპორტო საშუალებით არ გადაიზიდებოდა;

- დამატებითი ტვირთნაკადების მოზიდვის პერსპექტივა უზრუნველყოფს საზღვაო ხაზების ინტერესს, განახორციელონ პირდაპირი რეგულარული გადაზიდვები საქართველოს საზღვაო ნავსადგურებსა და სხვა ევროპულ ნავსადგურებს შორის.

მიუხედავად ზემოაღნიშნულისა, შუა დერეფნის პოტენციური სრულად ათვისებული არ არის. ამ მიმართულებით ძირითად გამოწვევებს წარმოადგენს:

- ✓ **ოპერაციული სირთულეები** - შუა დერეფანზე არის ოთხამდე ტრანს-გადაზიდვის წერტილი, რაც განპირობებულია კასპიის და შავი ზღვის არსებობით. აღნიშნული ართულებს ოპერაციებს და ზრდის ხარჯებს. ამასთან, შუა დერეფნის ასოციაციის წევრების უმეტესობას არ აქვს საერთაშორისო ბლოკ მატარებლების ოპერირების გამოცდილება, რაც იწვევს ზოგ შემთხვევაში შეფერხებების წარმოქმნას სამართლებრივ პროცედურებთან დაკავშირებით.
- ✓ **აღმოსავლეთს და დასავლეთს შორის ტვირთბრუნვის დისბალანსი** - ჩინეთსა და ევროპას შორის, ჩინეთსა და თურქეთს და საქართველოს შორის არსებობს არათანაბარი ტვირთბრუნვა. მაგალითად, ჩინეთიდან დაახლოებით 4-ჯერ მეტი იმპორტია საქართველოში, ვიდრე ექსპორტი. უფრო დიდია სხვაობა ჩინეთსა და თურქეთს შორის. უარყოფითი სავაჭრო სალდო განაპირობებს კონტეინერების ქირაობის ღირებულების ზრდას, რაც საბოლოოდ მომხმარებლის დანახარჯს ზრდის.
- ✓ **გეგმიური ბლოკ მატარებლების არასტაბილურობა** - ჩინეთიდან შუა დერეფანზე კონტეინერების გადაზიდვა ხდება ბლოკ მატარებლებით. სუსტ მხარეს წარმოადგენს ხშირ შემთხვევაში ბლოკ მატარებლების ფიქსირებული განრიგის გარეშე მოძრაობა, რაც იწვევს სერვისის მიმართ ნაკლებ ნდობას.
- ✓ **კონტეინერის მიკვლევადობის სისტემების არარსებობა** - ამ ეტაპზე შუა დერეფანზე ფართო გამოყენებაში არ არის კონტეინერის ადგილმდებარეობის მონიტორინგის ჯიპიესის ან სხვა ტიპის სისტემები. შედარებისათვის, სატვირთო ავტოსატრანსპორტო საშუალებები ხშირ შემთხვევაში გამოიყენებენ ჯიპიეს სისტემებს, რაც მომხმარებლისთვის ძალიან მოსახერხებელია.
- ✓ **შავ ზღვაზე პირდაპირი საკონტეინერო ფიდერული/საბორნე სერვისების განვითარების საჭიროება** - საქართველოს მიმართულებით დამატებითი ტვირთნაკადების მოზიდვა ნაწილობრივ დამოკიდებულია შავ ზღვაზე საბორნე ხაზებისა და საკონტეინერო/ფიდერული გადაზიდვების გამართულ და შეუფერხებელ მუშაობაზე. საქართველოს ნავსადგურებიდან შავი ზღვის სხვადასხვა ნავსადგურში პირდაპირი საბორნე და საკონტეინერო/ფიდერული გადაზიდვების შემდგომი განვითარება მნიშვნელოვან როლს ითამაშებს ქვეყნის სატრანსპორტო დერეფნის განვითარების კუთხით, ვინაიდან საზღვაო მიმოსვლა წარმოადგენს საქართველოსა და შავ ზღვაში მდებარე ისეთ ქვეყნებთან როგორებიცაა რუმინეთი, ბულგარეთი და უკრაინა, დაკავშირების უმოკლეს გზას.

მიმდინარეობს საქართველოს, რუმინეთის, ბულგარეთის, უკრაინის და თურქეთის ნავსადგურებს შორის საბორნე/საკონტეინერო მიმოსვლის განვითარების მიზნით ტექნიკურ-ეკონომიკურ კვლევა, რომელიც ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს თხოვნით ევროკომისიის მიერ ფინანსდება. იგი მოიცავს ბაზრის კვლევას, შესაძლო მარშრუტების შეთავაზებას, ფინანსურ ანალიზს, მარკეტინგულ სტრატეგიას და გეგმას.

- ✓ **კასპიის ზღვაზე ნავსადგომის პრობლემა** - კასპიის ზღვა გამოირჩევა არასახარბიელო კლიმატური პირობებით, რაც ზოგ შემთხვევაში ზრდის სატრანზიტო პერიოდს. უამინდობის გამო ხშირია კურიკის (ყაზახეთი), აქტაუს (ყაზახეთი) და ალიატის (აზერბაიჯანი) ნავსადგურებში ბორნის მიღების შეჩერება. ალიატის და კურიკის ნავსადგურებს შედარებით უკეთესი გეოგრაფიული მდებარეობა აქვთ, თუმცა შეფერხებები მაინც ფიქსირდება. კასპიის ზღვაზე გარკვეული პერიოდის განმავლობაში შეჩერებული იყო საკონტეინერო ფიდერული გემების მიმოსვლა (განახლდა მხოლოდ 2019 წლის აპრილში). აღსანიშნავია, რომ ბორნით კასპიის ზღვის კვეთა უფრო ძვირია ვიდრე ფიდერული გემის სერვისის ღირებულება.

სარკინიგზო ტრანსპორტის მიმართულებებით არსებული გამოწვევები განაპირობებს იმას, რომ რკინიგზა საავტომობილო ტრანსპორტთან შედარებით ნაკლებად კონკურენტუნარიანი რჩება. 2022 წლის მონაცემებით, საერთაშორისო სახმელეთო გადაზიდვებში სარკინიგზო ტრანსპორტს 48% უკავია.

გასულ წლებში საქართველოს რკინიგზის საქმიანობაზე უარყოფითად იმოქმედა რეგიონში არსებულმა არასახარბიელო მაკროეკონომიკურმა გარემომ, რაც გამოწვეული იყო ნავთობის ფასის დაცემით. ამასთან, ნავსადგურების ხანგრძლივი ვადით ხშირმა დახურვამ მომხმარებლებს საავტომობილო ტრანსპორტის გამოყენებისაკენ უბიძგა. 2020 წელს Covid-19-ით გამოწვეულმა პანდემიურმა ვითარებამ და კრიზისმა უარყოფითი გავლენა როგორც ყველა სხვა სტრუქტურასა თუ ბიზნეს ერთეულზე, ასევე, საქართველოს რკინიგზაზეც იქონია. მიუხედავად ამისა, საქართველოს რკინიგზა მნიშვნელოვან ძალისხმევას მიმართავს მისი სერვისების გაუმჯობესებისა და ადაპტირებისათვის, რაც გამოიხატა საქართველოს ფარგლებში საკონტეინერო გადაზიდვების მომსახურების ტარიფების ეროვნულ ვალუტაზე (ლარში) გადაყვანაში ან ტვირთების გარკვეული ტიპებისთვის, როგორცაა ჯართი, სრული ვაგონის გადაზიდვის შემთხვევაში ტარიფზე ფასდაკლების შეთავაზებაში, ახალ ინიციატივებში, მათ შორის, საკონტეინერო გადაზიდვებსა და შავ ზღვაზე ახალი საკონტეინერო გემით მიმოსვლის განვითარებაში და ა.შ.

გრძელვადიანი ხელშეკრულებების გაფორმება შეღავათიანი პირობებით დაასტაბილურებს და გაზრდის ტვირთნაკადს, ასევე ნაყარი ტვირთის შესაძლო კონტეინერიზაცია უნდა განიხილებოდეს როგორც მომავლის ერთ-ერთი პროექტი. არანაყარი ტვირთების (განსაკუთრებით კონტეინერების) მოზიდვაზე ძალისხმევის კონცენტრირება არის საქართველოს რკინიგზის გრძელვადიანი კომერციული პრიორიტეტი.

2.3.3 საავტომობილო ტრანსპორტის მიმართულებით არსებული მდგომარეობა და გამოწვევები

როგორც ცხრილი 4-დანაც ჩანს, ბოლო წლების განმავლობაში საერთაშორისო სატვირთო საავტომობილო გადაზიდვები მთლიანობაში სტაბილურად მზარდი დინამიკით ხასიათდება. ზრდის ტენდენცია შენარჩუნებულია 2022 წელსაც, კერძოდ, საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვების მოცულობა 13%-ით გაიზარდა და 14 მლნ შეადგინა.

ცხრილი 4. სატვირთო ავტოსატრანსპორტო საშუალებებით გადაზიდული საერთაშორისო ტვირთების რაოდენობა (ათასი ტონა) ⁶									
რეჟიმი	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
საქართველოს ექსპორტი	692.0	910.6	968.9	1,430.8	1,253.7	1,513.0	1,388.1	1,650.2	1,748.0
ზრდა წინა წელთან შედარებით	-	31.6%	6.4%	47.7%	-12.4%	20.7%	-8.3%	18.9%	5.9%
საქართველოს იმპორტი	2,975.8	2,952.1	3,299.0	3,705.0	4,015.2	4,376.6	4,062.1	4,472.4	4,814.1
ზრდა წინა წელთან შედარებით	-	-0.8%	11.8%	12.3%	8.4%	9.0%	-7.2%	10.1%	7.6%
საქართველოს ტრანზიტი	2,638.3	2,708.4	2,886.1	3,628.5	3,992.5	4,783.2	5,506.6	6,143.7	7,322.5
ზრდა წინა წელთან შედარებით	-	2.7%	6.6%	25.7%	10.0%	19.8%	15.1%	11.6%	19.2%
სულ	6,306.1	6,571.1	7,154.0	8,764.3	9,261.4	10,673.0	10,956.6	12,266.7	13,884.7
ზრდა წინა წელთან შედარებით	-	4.2%	8.9%	22.5%	5.7%	15.2%	2.7%	12.0%	13.2%

მიუხედავად მზარდი ტენდენციისა, საავტომობილო ტრანსპორტის მიმართულებით არსებობს არაერთი გამოწვევა, რაც დარგის ეფექტურ ფუნქციონირებას აფერხებს, კერძოდ:

- **გასაუმჯობესებელი საგზაო ინფრასტრუქტურა**

ქვეყნის გეოგრაფიის და გადაზიდვების შედარებით მცირე მანძილის გამო საგზაო ქსელი საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის მთავარი კომპონენტია. ის ასევე მნიშვნელოვან როლს თამაშობს სამხრეთ კავკასიასა და ცენტრალურ აზიაში მდებარე ზღვაზე გასასვლელის არმქონე ქვეყნების ერთმანეთთან დაკავშირებაში. აღმოსავლეთ-დასავლეთის ავტომაგისტრალი, ისევე როგორც ჩრდილოეთის და სამხრეთის მიმართულება წარმოადგენს ძირითად ღერძს,

⁶ 1) წყარო : სსიპ შემოსავლების სამსახური. 2) ინფორმაცია ექსპორტისა და იმპორტის შემთხვევაში სსიპ შემოსავლების სამსახურის მიერ მოწოდებულია ნეტოში, ხოლო ტრანზიტის შემთხვევაში-ბრუტოში. 3) ხშირ შემთხვევაში სხვაობა ბრუტოსა და ნეტოს შორის დაახლოებით 3%-ია. 4) გადაზიდვების ჯამი მოცემულია დაშვებებით, კერძოდ, ექსპორტისა და იმპორტის ნეტო დაჯამებულია ტრანზიტის ბრუტოს 3%-ის გამოკლებით.

რომელიც ქვეყნის ყველა რეგიონთან და ქალაქთან წვდომის საშუალებას იძლევა. შესაბამისად ავტომაგისტრალის მშენებლობა საქართველოს მთავრობის პრიორიტეტს წარმოადგენს.

საერთაშორისო ქსელის გარკვეული ნაწილი უკვე გაუმჯობესდა და კიდევ უფრო გაუმჯობესდება აღმოსავლეთ-დასავლეთის ავტომაგისტრალზე მიმდინარე სამუშაოებით, რომლის ძირითადი მონაკვეთების დასრულებაც 2024 წლის ბოლოსთვისაა დაგეგმილი. შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზები, რომლებიც ერთმანეთთან აკავშირებს ქალაქებს, ურბანულ და ეკონომიკურ ცენტრებს, ძირითადი ქსელის მეორე კომპონენტს წარმოადგენს. ადგილობრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების ქსელი ადგილობრივი ტრანსპორტის მცირე ნაკადის მქონე გზებისგან შედგება, რომლებიც ქალაქებს, სოფლებს და დაბებს ემსახურებიან. მიუხედავად მრავალი წარმატებით განხორციელებული პროექტისა, კვლავ რჩება გამოწვევები და აღნიშნული გზების მდგომარეობა გაუმჯობესებას საჭიროებს.

▪ **საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად გამოწვეული სიკვდილიანობის და დაშავების მაღალი მაჩვენებელი**

საგზაო უსაფრთხოების დონის გაუმჯობესება საქართველოს მთავრობის ერთ-ერთ მთავარ გამოწვევას წარმოადგენს. აღნიშნული მიზნით, მიღებულ იქნა 2022-2025 წლების საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგია 2022-2023 წლების სამოქმედო გეგმასთან ერთად. სტრატეგია განსაზღვრავს ძირითად პრიორიტეტებს ქვეყანაში საგზაო უსაფრთხოების მდგომარეობის გაუმჯობესების მიმართულებით, კერძოდ დასახულია შემდეგი ამოცანების შესრულება:

- ✓ საგზაო უსაფრთხოების ეფექტური მართვა;
- ✓ უსაფრთხო ავტომობილები;
- ✓ საგზაო მოძრაობის მონაწილეების უსაფრთხოება;
- ✓ უსაფრთხო საგზაო ინფრასტრუქტურა;
- ✓ ეფექტური რეაგირება საგზაო შემთხვევის შემდგომ.

ბოლო წლებში საგზაო უსაფრთხოების გაუმჯობესების კუთხით გადადგმული არაერთი მნიშვნელოვანი ღონისძიების მიუხედავად, საქართველოს გზებზე სიკვდილიანობის და დაშავების მაჩვენებელი კვლავ მაღალი რჩება. 2022 წელს 5469 საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა დაფიქსირდა, რის შედეგადაც დაიღუპა 430 და დაშავდა 7517 ადამიანი.

ქვეყანაში საგზაო უსაფრთხოების დონის ამაღლება წარმოადგენს სოციალურ-ეკონომიკურ საკითხს, ვინაიდან საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებით გამოწვეული სიკვდილიანობა და ტრავმები ხარჯად აწევს ქვეყნის ეკონომიკასაც. აღნიშნული პრობლემის მოგვარება საჭიროებს მტკიცებულებებზე დაფუძნებულ და შედეგზე ორიენტირებულ საგზაო უსაფრთხოების პოლიტიკას.

აქვე აღსანიშნავია, რომ ქვეყანაში საგზაო უსაფრთხოების გაუმჯობესების მიმართულებით ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ნაბიჯი იყო ავტოსატრანსპორტო საშუალების სავალდებულო პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების შემოღება, რაც წლების განმავლობაში არ ხორციელდებოდა. მნიშვნელოვანია აღნიშნული მიმართულებით არსებული ხარვეზების იდენტიფიცირება, მათი აღმოფხვრა და პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების რეფორმის შემდგომი დახვეწა და განვითარება.

■ **საავტომობილო გადაზიდვები და მგზავრთა გადაყვანების მიმართულებით არსებული გამოწვევები**

საზღვარზე ფიზიკური პირის, სატრანსპორტო საშუალებისა და საქონლის კანონიერად და შეუფერხებლად გადაადგილების პროცესის უზრუნველსაყოფად ყველა მეზობელ ქვეყანასთან არსებული საერთაშორისო შეთანხმებით განსაზღვრულია გამშვები პუნქტები. საბაჟო გამშვები პუნქტების გახსნის შესახებ საერთაშორისო შეთანხმებები გაფორმდა აზერბაიჯანის რესპუბლიკასა და სომხეთის რესპუბლიკასთან - 1993 წელს, რუსეთის ფედერაციასთან - 1994 წელს, თურქეთის რესპუბლიკასთან - 1996 წელს. თუმცა ხაზგასასმელია, რომ საქართველოს ტერიტორიის ოკუპირების მასშტაბი შეეხო, როგორც სახმელეთო გამშვებ პუნქტებს, ასევე საზღვაო პუნქტებსაც და საერთაშორისო აეროპორტსაც.

საქართველო-აზერბაიჯანის საზღვრო გამტარი პუნქტების გავლით გადაზიდული ტვირთების გათვალისწინებით, სტრატეგიულ პროექტს წარმოადგენს საქართველო - აზერბაიჯანის საზღვარზე ახალი საბაჟო გამშვები პუნქტის მშენებლობა. ერთი გაჩერების პრინციპზე დაფუძნებული საბაჟო გამშვები პუნქტის დაარსება ხელს შეუწყობს ვაჭრობის გამარტივებას, საბაჟო ფორმალობების განხორციელებასა და რეგიონულ განვითარებას.

გასათვალისწინებელია ის ფაქტიც, რომ ბოლო პერიოდში საქართველოს ტრანზიტული როლის საგრძნობლად გაზრდის ფონზე, სახელმწიფო საზღვართან არსებული TIR პარკები ვერ ახერხებენ მძიმეწონიანი სატრანსპორტო საშუალებების რიგების შეუფერხებლად მართვას. შედეგად, სატრანსპორტო საშუალებების განთავსება ხდება საერთო სარგებლობის გზისპირა ზოლში, რაც იწვევს ავტოსაგზაო შემთხვევებს და ადგილობრივი მოსახლეობის უკმაყოფილებას.

სატვირთო საავტომობილო გადაზიდვების მიერ შეთავაზებული დაბალი ხარისხის მომსახურება (არ იგულისხმება „ECMT“-ს სანებართვო სისტემაში ჩართული გადაზიდვები, რომელთა რაოდენობაც შედარებით მცირეა) ხელს უშლის დარგის მოდერნიზაციას, განვითარებას და საუკეთესო საერთაშორისო პრაქტიკების დანერგვას და მსხვილი 3PL მომსახურების მიმწოდებლების ქართულ ბაზარზე შემოსვლას. გარდა საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვებში ჩართული კომპანიებისა, რომელთა რეგულირებაც ხორციელდება საერთაშორისო ხელშეკრულებების შესაბამისად, ადგილობრივი კომპანიების შიდა ბაზარზე წვდომა არ არის სათანადოდ დარეგულირებული. ბაზარზე შესვლის წინაპირობების არარსებობა ქმნის გამჭვირვალობის და უსაფრთხოების

გამოწვევებს, ბაზრის მონიტორინგის სირთულეებს, სექტორის კონკურენტულობის გაზრდისა და ეფექტურობის ამაღლების ინსტრუმენტების ნაკლებობას.

არასათანადო რეგულირება საავტომობილო ტრანსპორტის დარგში გამოწვევას წარმოადგენს როგორც კომპანიების (ბაზარზე წვდომა), ასევე, გადაზიდვებში ჩართული ფიზიკური პირების დონეზე (წვდომა პროფესიაზე). მაგალითისათვის, არ არსებობს შიდა გადაზიდვებში ჩართული კომპანიების მენეჯერების სერტიფიცირების ვალდებულება, რომლებსაც საერთაშორისო პრაქტიკის შესაბამისად, მოეთხოვებათ დარგში მუშაობის პროფესიული გამოცდილება და კვალიფიკაცია. ამასთან, გასათვალისწინებელია პროფესიონალი მძღოლების კვალიფიკაციის დონე, რომელიც საჭიროებს მნიშვნელოვნად გაუმჯობესებას, რათა უზრუნველყოფილ იქნეს ქართველი მძღოლების მხრიდან შესაბამისი საერთაშორისო რეგულაციების დაკმაყოფილება და წვდომა ევროპულ და სხვა უცხო ქვეყნების ბაზრებთან.

მნიშვნელოვან გამოწვევას წარმოადგენს ქვეყნის შიდა საქალაქთაშორისო მგზავრთა გადაყვანების მიმართულებით არსებული მდგომარეობა, რაც უმეტესწილად დაკავშირებულია ავტოსადგურებისა და მგზავრთა გადამყვანი ოპერატორების მხრიდან მომსახურებისა და უსაფრთხოების დაბალ სტანდარტებთან, ბაზარზე კონკურენტუნარიანი გარემოს არარსებობასთან, სუსტ და ლიბერალურ მარეგულირებელ კანონმდებლობასთან და ა.შ.

- **ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მისი ნაწილების ტექნიკური მახასიათებლების შესახებ ნორმატიული ბაზის არარსებობა**

საავტომობილო ტრანსპორტის დარგში ერთ-ერთ გამოწვევას წარმოადგენს ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მისი ნაწილების ტექნიკური მახასიათებლების შესახებ ნორმატიული ბაზის არარსებობა. შესაბამისად, ასევე არ არსებობს ტექნიკურ მოთხოვნებთან ავტოსატრანსპორტო საშუალების/ნაწილების შესაბამისობის დამდგენი უწყება. აღნიშნული, გარდა უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული გამოწვევებისა, ზღუდავს საქართველოში ავტოწარმოების განვითარებას, ვინაიდან შეუძლებელია საქართველოში ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისთვის საიდენტიფიკაციო 17 ციფრიანი (VIN) კოდის მინიჭება. ამდენად, სათანადო ნორმატიული ბაზის არარსებობა მთელ რიგ პრობლემებს უჩენს ქართველ მეწარმეებს და ასევე წარმოადგენს შემაფერხებელ ფაქტორს უცხოელი ინვესტორებისთვის, რომლებსაც სურთ დაიწყონ საქართველოში ავტომობილების წარმოება.

აღსანიშნავია, რომ საქართველო 2015 წლის 26 მარტიდან შეუერთდა გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის ევროპული ეკონომიკური კომისიის ეგიდით შემუშავებულ, 1958 წლის 20 მარტს ქ. ჟენევაში გაფორმებულ „თვლიანი სატრანსპორტო საშუალებებისათვის და იმ მოწყობილობების და ნაწილების საგნებისათვის, რომლებიც შესაძლებელია დაყენდეს ან/და გამოყენებულ იქნეს თვლიან სატრანსპორტო საშუალებებზე, ერთგვაროვანი ტექნიკური მიწერილობების მიღების და ამ მიწერილობების საფუძველზე გაცემული ოფიციალური

დამტკიცების ურთიერთაღიარების პირობების შესახებ“ შეთანხმებას (ე.წ. „სატრანსპორტო საშუალებების ტიპის აღიარების შესახებ“ 1958 წლის შეთანხმებას). შეერთება ძალაში შევიდა 2015 წლის 25 მაისიდან.

აღნიშნული შეთანხმება ახდენს ხელმომწერ სახელმწიფოებს შორის ძირითადი ურთიერთობების რეგლამენტირებას თვლიანი სატრანსპორტო საშუალებების და მათი მოწყობილობების და ნაწილების საგნების უნიფიკაციის კუთხით და გამორიცხავს ამ პროდუქციის განმეორებით ოფიციალურ გამოცდას და დამტკიცებას შეთანხმების სხვა მონაწილე ქვეყნის მიერ მისი გამოყენებისას.

გაეროს ევროპის ეკონომიკური კომისიის მხარდაჭერით და დაფინანსებით განხორციელდა პროექტი, რომლის საშუალებითაც შემუშავდა ტიპის აღიარების შეთანხმების საქართველოში იმპლემენტაციის მიზნით შესაბამისი საკანონმდებლო პროექტი. ამასთან, 2022 წლის 20 ოქტომბერს მიღებულ იქნა „საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“ საქართველოს კანონში ცვლილების შეტანის თაობაზე“ საქართველოს კანონი. აღნიშნული კანონის საფუძველზე შემუშავდა საქართველოს მთავრობის 2023 წლის 16 იანვრის N15 დადგენილება ტექნიკური რეგლამენტის „სატრანსპორტო საშუალებისა და ავტონაწილების ტიპის დამტკიცების წესის“ დამტკიცების თაობაზე.

„სატრანსპორტო საშუალებების ტიპის აღიარების შესახებ“ შეთანხმების იმპლემენტაცია ხელს შეუწყობს ზემოაღნიშნული პრობლემების მოგვარებას.

3.2.4 საჰაერო ტრანსპორტის მიმართულებით არსებული მდგომარეობა და გამოწვევები

ამჟამად საქართველოში ფუნქციონირებს სამი საერთაშორისო (თბილისი, ქუთაისი, ბათუმი) და ოთხი ადგილობრივი დანიშნულების აეროპორტი (მესტია, ამბროლაური, თელავი და ნატახტარი), რომელთაგან ორი (თელავი, ნატახტარი) კერძო საკუთრებაშია, დანარჩენს კი ფლობს სახელმწიფო კომპანია შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება. თბილისის და ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტებს კონცესიური (ბათუმის შემთხვევაში იჯარის და წილის მართვის) ხელშეკრულების საფუძველზე 2027 წლამდე მართავს თავ ურბან საქართველო, ხოლო ქუთაისის აეროპორტს მართავს შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება. სამივე აეროპორტი მოდერნიზებულ იქნა გასული ათწლეულის განმავლობაში.

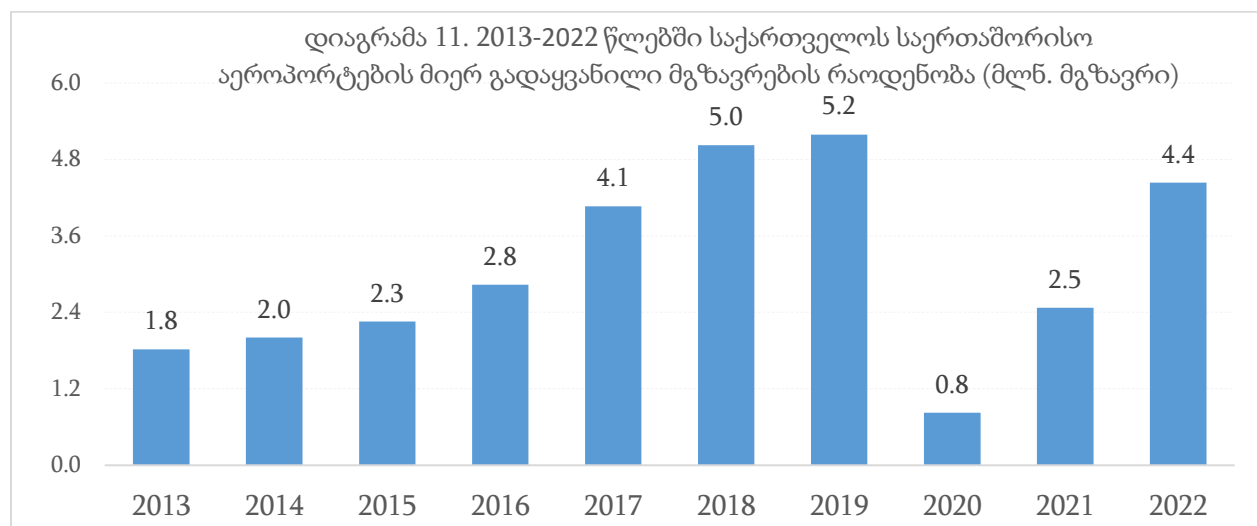
თბილისის აეროპორტს პრაქტიკულად ნებისმიერი გაბარიტების თვითმფრინავის მიღება შეუძლია. 2016 წელს ძირითადი ასაფრენ-დასაფრენი ბილიკი კაპიტალურად შეკეთდა და TAV-მა ახალი 12 000 კვადრატული მეტრი ფართის მქონე მოფრენის ტერმინალი ააშენა. ტერმინალი ექსპლუატაციაში 2017 წლის ივლისში შევიდა. შედეგად, აეროპორტის მგზავრთა გამტარუნარიანობა 2.5-ჯერ გაიზარდა. ქალაქი ბათუმი წარმოადგენს საქართველოს ერთ-ერთ

ძირითად ტურისტულ მიმართულებას, შესაბამისად ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტი ფუნქციონირებს მკვეთრი სეზონური პიკით ზაფხულში. აეროპორტს არ გააჩნია ტვირთების გადამუშავებისათვის საჭირო აღჭურვილობა. 2020-2021 წლებში განხორციელდა ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტის გაფართოების სამუშაოები, რის შედეგადაც, სამგზავრო ტერმინალს წლიურად 1.2 მილიონი მგზავრის მომსახურება შეუძლია.

ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტიდან ძირითადად ფრენებს დაბალბიუჯეტის ავიაკომპანიები ახორციელებენ და ძირითად მიმართულებებს ევროპის ქალაქები წარმოადგენს.

ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში მგზავრთნაკადის მზარდმა ტენდენციამ ახალი სამგზავრო ტერმინალის მშენებლობის საჭიროება წარმოშვა. შედეგად, 2017 წლის სექტემბერში დაიწყო ქუთაისის აეროპორტის სამგზავრო ტერმინალის გაფართოების მიზნით სამშენებლო სამუშაოები, რომლებიც დასრულდა 2021 წელს. ახალი სამგზავრო ტერმინალი დაახლოებით 5-ჯერ მეტ ფართობზეა განლაგებული. დაახლოებით 3-ჯერ გაიზარდა ჩამოფრენისა და გაფრენის სივრცეები, კომერციული დანიშნულების ფართების ოდენობა, ასევე ტექნიკური და ადმინისტრაციული სივრცეები ტერმინალის შეუფერხებელი ფუნქციონირებისათვის. მგზავრთა გამტარუნარიანობა კი გაოთხმაგდა (დაახლოებით 2.5 მლნ მგზავრი წელიწადში). 2022 წლის ოქტომბერში ასევე განხორციელდა ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის ასაფრენ დასაფრენი ზოლის რეაბილიტაცია. ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის გაფართოებასთან ერთად საჭიროა საზოგადოებრივი ტრანსპორტის კავშირის გაზრდა საქართველოს ქალაქებთან და მჭიდროდ დასახლებულ პუნქტებთან.

დიაგრამა 11-ში მოცემულია მგზავრთნაკადების სტატისტიკა საქართველოს საერთაშორისო აეროპორტებში:



წყარო: შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება და შპს ტავ ურბან საქართველო

2019 წლის მონაცემებით, საქართველოს საერთაშორისო აეროპორტების მიერ გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობამ 5.2 მლნ. 2020 წლის პერიოდში გადაყვანილი იქნა 0.8 მლნ. მგზავრი, 2019 წელთან შედარებით 84.1%-ით ნაკლები, რაც ბუნებრივია მსოფლიოში გავრცელებული პანდემიის ფონზე. 2022 წელს საქართველოს საერთაშორისო აეროპორტები 4.4 მლნ მგზავრს მოემსახურა.

2017 წლიდან საერთაშორისო მიგრაციის ორგანიზაციის მხარდაჭერით მიმდინარეობდა მგზავრების შესახებ წინასწარი ინფორმაციის გაცვლის სისტემაზე მუშაობა, რომელიც 2019 წლის ბოლოს დაინერგა. სისტემა შემუშავებულია IATA-ს, ICAO-ს და WCO-ს შესაბამისი რეკომენდაციებისა და სტანდარტების შესაბამისად და მიზნად ისახავს უზრუნველყოს მონაცემების გაცვლის ჩარჩო, რომელშიც ჩართული იქნებიან სათანადო ავია გადაყვანები/გადამზიდავები. აღნიშნული სისტემის ფარგლებში წარმოდგენილი მონაცემები, მიმართული იქნება მგზავრებთან დაკავშირებული რისკების წინასწარ შეფასებასა და მართვასთან, რაც თავის მხრივ დადებითად აისახება პროცედურების გამარტივებასა და დაჩქარებაზე.

საქართველო 2005 წლიდან სამოქალაქო ავიაციის მიმართულებით ატარებს ლიბერალურ პოლიტიკას, რაც დადებითად აისახა მგზავრთნაკადის ზრდაზე ბოლო ათწლეულები, წელიწადში საშუალო 19% ზრდით. 2010 წელს, ერთი მხრივ საქართველოსა და მეორე მხრივ, ევროკავშირს და მის წევრ სახელმწიფოებს შორის გაფორმდა „ერთიანი საჰაერო სივრცის შესახებ შეთანხმება“. შეთანხმებით ქვეყანამ აიღო ვალდებულება დანერგოს სამოქალაქო ავიაციის მიმართულებით მთელი რიგი რეგულაცია/დირექტივები შემდეგ სფეროებში: საავიაციო ბაზარზე წვდომა, საჰაერო მოძრაობის მართვა, ფრენის უსაფრთხოება, საავიაციო უშიშროება, გარემოს დაცვა და მომხმარებელთა უფლებები. მოგვიანებით 2014 წელს გაფორმებული ასოცირების შეთანხმების შესაბამისად "ერთიანი საჰაერო სივრცის შესახებ" შეთანხმებით ნაკისრი რეგულაცია/დირექტივების დანერგვა, განისაზღვრა ასოცირების ფარგლებში საქართველოს ვალდებულებად სამოქალაქო ავიაციის მიმართულებით.

ამ ეტაპზე, საქართველოს სრულად/ნაწილობრივ დანერგილი აქვს შეთანხმებით გათვალისწინებული რეგულაციების მნიშვნელოვანი ნაწილი. აღსანიშნავია, რომ შეთანხმება აგრეთვე ითვალისწინებს საქართველოს ავიაგადამზიდველებისთვის ევროკავშირის სახელმწიფოებთან სრულად ჰაერის მე-5 თავისუფლების გამოყენების შესაძლებლობას, მას შემდეგ რაც საქართველო საჰაერო ტრანსპორტის სფეროში სრულად დანერგავს ამავე შეთანხმებით გათვალისწინებულ ევროკავშირის კანონმდებლობას. ევროკავშირთან ჰაერის მე-5 თავისუფლებით სარგებლობა კი დადებითად აისახება საქართველოში საჰაერო ტრანსპორტის ეკონომიკურ განვითარებაზე.

ამავე შეთანხმებით ნაკისრი ვალდებულების ფარგლებში, საქართველომ სრულად უზრუნველყო სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების რეესტრიდან იმ ტიპის საჰაერო ხომალდების ამოღება, რომლებიც ვერ აკმაყოფილებდნენ ევროპის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტოს (EASA) მოთხოვნებს და შესაბამისად არ ფლობდნენ ამავე სააგენტოს მიერ გაცემულ ტიპის სერტიფიკატს. შესაბამისად, საქართველომ გადადგა მნიშვნელოვანი ნაბიჯი საქართველოში რეგისტრირებული სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების ფრენის უსაფრთხოების გაუმჯობესების თვალსაზრისით. ამავე დროს, ევროკავშირთან დაახლოების თვალსაზრისით, მნიშვნელოვან მიზანს წარმოადგენს საქართველოს ევროპის ერთიან საჰაერო სივრცეში (Single European Sky) ინტეგრაციის პროცესის გაღრმავებაც.

ზემოაღნიშნული რეგულაცია/დირექტივების ეროვნულ კანონმდებლობაში დანერგვის პარალელურად, უწყვეტად მიმდინარეობს „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის დანართებით გაწერილი სტანდარტების და რეკომენდებული პრაქტიკის ასახვა და მუდმივი განახლება საავიაციო უსაფრთხოების და უშიშროების მიმართულებით.

ამ ეტაპზე საქართველოს მიერ მიმდინარეობს იკაოს მიერ შემუშავებული უახლესი სტანდარტის (CORSIA) ეროვნულ კანონმდებლობაში დანერგვის მიზნით შესაბამისი ნორმატიული აქტის შემუშავება, რომელიც უზრუნველყოფს საქართველოში რეგისტრირებული ავიაგადამზიდველების მიერ საერთაშორისო ფრენებზე გაფრქვეული ნახშირორჟანგის მონიტორინგს და ქმნის მნიშვნელოვან წინაპირობას სამოქალაქო ავიაციაში ბიოლოგიურად სუფთა საწვავზე გადასვლის მიმართულებით.

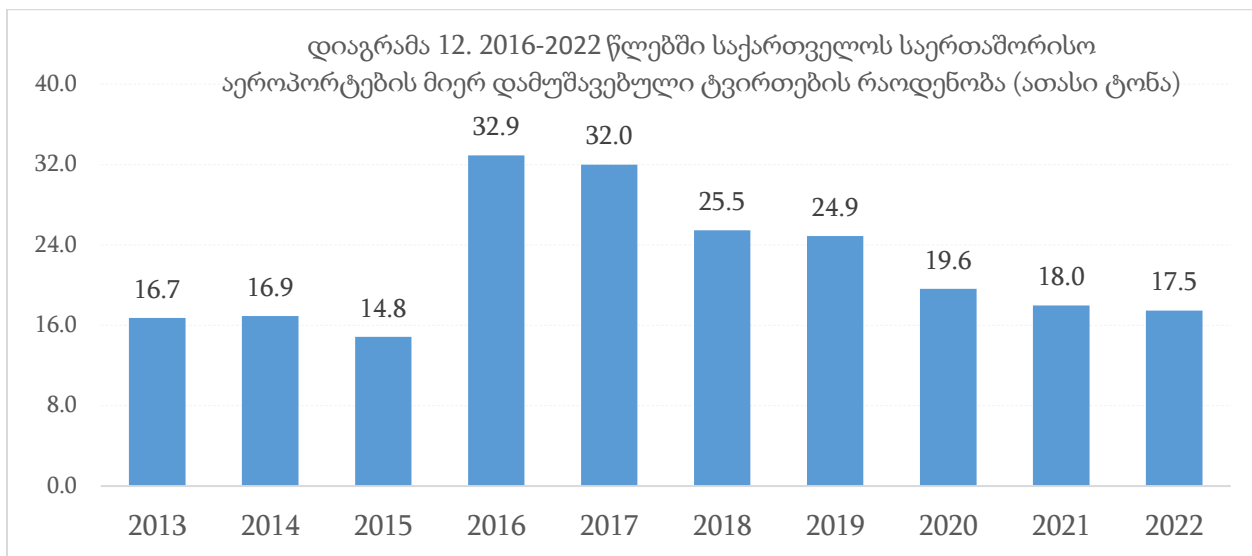
ამასთან, საქართველოს ორმხრივი ხელშეკრულებები საჰაერო ტრანსპორტის სფეროში გაფორმებული აქვს 35-ზე მეტ ქვეყანასთან, ევროკავშირთან და მის წევრ სახელმწიფოებთან. აღნიშნულმა ხელშეკრულებებმა მნიშვნელოვანი როლი შეასრულეს საქართველოს საჰაერო კავშირების განვითარების თვალსაზრისით, რაც აუცილებელია ტურიზმის მზარდი ინდუსტრიის მხარდასაჭერად. მოსალოდნელია, რომ საჰაერო მგზავრთნაკადი 2030 წლამდე სტაბილურად გაიზრდება, რაც გააჩენს სამგზავრო ტერმინალების გამტარუნარიანობის გაზრდის საჭიროებას.

აღნიშვნას საჭიროებს ის ფაქტიც, რომ საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ინდუსტრია საჭიროებს ისეთი მნიშვნელოვანი სფეროს რეგულირებას, როგორიცაა საერთო დანიშნულების ავიაცია. ამ მიმართულებით საქართველო აქტიურად მუშაობს შესაბამისი საკანონმდებლო ბაზის შემუშავების მიზნით.

სამოქალაქო ავიაცია 2020 წელს დადგა ურთულესი გამოწვევების წინაშე. კოვიდ-19 შეზღუდვების შედეგად, მთელი მსოფლიოს მასშტაბით სამოქალაქო ავიაციის ინდუსტრიამ უდიდესი ფინანსური ზარალი განიცადა. სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო

ორგანიზაციის (ICAO) მონაცემებით, 2020 წელს დანაკარგი 391 მილიარდ ამერიკულ დოლარს შეადგენს, ასევე, დაიკარგა მილიონობით სამუშაო ადგილი.

რაც შეეხება საჰაერო სატვირთო გადაზიდვებს, თბილისის საერთაშორისო აეროპორტი ერთადერთი აეროპორტია საქართველოში სადაც ტვირთის გადამუშავება ხდება. ტვირთის უმეტესი ნაწილი იმპორტული საყოფაცხოვრებო და პირადი ნივთებია. როგორც დიაგრამა 13-დანაც ჩანს, საქართველოში საჰაერო ტრანსპორტით შემოსული ტვირთნაკადის მოცულობა მცირეა. 2022 წელს საჰაერო გადაზიდვების მოცულობა წინა წელთან შედარებით შემცირდა 2.8%-ით და 17.5 ათასი ტონა შეადგინა. ზოგადად, ტვირთების მოკრძალებული მოცულობების გამო მსხვილი საერთაშორისო საავიაციო სატვირთო გადამზიდვების მოზიდვა სირთულეს წარმოადგენს.



წყარო: შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება და შპს ტავ ურბან საქართველო

2020 წელს საჰაერო სატვირთო გადაზიდვებზე უარყოფითად იმოქმედა COVID-19-ის გავრცელების აღკვეთის გამო დაწესებულმა სამგზავრო გადაყვანებზე შეზღუდვებმა, რადგან სამგზავრო საჰაერო ხომალდებითაც ხდება გარკვეული რაოდენობის ტვირთის გადაზიდვა. შესაბამისად, აღნიშნული ვირუსის გავრცელებით გამოწვეული კრიზისი დაძლევა წარმოადგენს მნიშვნელოვან გამოწვევას საჰაერო სატვირთო გადაზიდვების სექტორისთვისაც.

საავიაციო სატვირთო გადაზიდვების ჩამოყალიბებას ხელი უნდა შეუწყოს მზარდმა ელექტრონულმა კომერციამ, მაღალი ღირებულების ტვირთების იმპორტმა და მაღალი ღირებულების სასოფლო-სამეურნეო პროდუქციის ექსპორტმა. ამასთან, ბაქოს საერთაშორისო აეროპორტი კონკურენციას უწევს, თბილისის საერთაშორისო აეროპორტს, ვინაიდან იგი

(ბაქო) საჰაერო სატვირთო გადაზიდვების რეგიონული ჰაზია, რაც გამოწვეულია იაფი საავიაციო საწვავით და საჰაერო ტვირთების შედარებით დიდი ბაზრით.

ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში საჰაერო სატვირთო გადაზიდვებზე მნიშვნელოვანი მოთხოვნა ამჟამად არ არსებობს. ტვირთის მცირე მოცულობები, რომლებიც აეროპორტში მუშავდება ძირითადად მოიცავს გზავნილებს. თუმცა, აეროპორტის ტერიტორიაზე მთავარი გზის გასწვრივ მდებარე მიწის ნაკვეთის ნაწილი მომავალში შეიძლება სატვირთო ოპერაციებისათვის იქნეს გამოყენებული.

ამდენად, ავიაციის სფეროში ძირითადი გამოწვევები უკავშირდება როგორც სააეროპორტო ინფრასტრუქტურის შემდგომ განვითარებას შესაბამისი გამტარუნარიანობის უზრუნველსაყოფის მიზნით, ისე ევროპული და საერთაშორისო სტანდარტების დროულად და ეფექტურად დანერგავს.

3. ხედვა, სტრატეგიული მიზნები და ამოცანები

წინამდებარე სტრატეგიის ხედვა: **საქართველოს როგორც რეგიონულ სატრანსპორტო და ლოგისტიკურ ჰაზად ჩამოყალიბება.**

ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის სექტორის საქმიანობა საბაზრო მოთხოვნებითაა განპირობებული, რაც სტიმულს აძლევს კერძო სექტორს განუწყვეტლივ განავითაროს და გააუმჯობესოს სერვისები და დააკმაყოფილოს ბაზარზე არსებული საჭიროებები. საქართველოს მთავრობის პოლიტიკა მიმართულია კერძო სექტორის ხელშეწყობაზე და მეტი შესაძლებლობების შექმნაზე. აღნიშნულიდან გამომდინარე, ძირითად სტრატეგიულ მიზნებს წარმოადგენს შემდეგი მიმართულებები, რომელთა მიღწევისთვის შესაბამისი ამოცანებია გაწერილი:

1. ლოგისტიკური სექტორის ეფექტურობის და კონკურენტუნარიანობის ამაღლება;
2. ადამიანური კაპიტალის განვითარება;
3. სატრანსპორტო დარგების, უსაფრთხო კავშირებისა და დერეფნების მდგრადი განვითარება.

სტრატეგიული მიზნები და ამოცანები განისაზღვრა სიტუაციის ანალიზისას გამოკვეთილი პრობლემების გათვალისწინებით და ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის სექტორის განვითარებაზე პასუხისმგებელ შესაბამის სამთავრობო უწყებებთან შეთანხმებით.

სტრატეგიული მიზნების განსახორციელებლად მნიშვნელოვანია საუკეთესო საერთაშორისო გამოცდილების გამოყენება და სატრანსპორტო-ლოგისტიკური აქტივობების

განვითარებისათვის ხელსაყრელი მექანიზმების შექმნა. გარდა ამისა, ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის დარგის შემდგომი განვითარება თანხვედრაში უნდა იყოს ქვეყნის გარემოსდაცვით პრიორიტეტებთან და საერთაშორისო ვალდებულებებთან. შესაბამისად, დიდი მნიშვნელობა ენიჭება ქვეყანაში ეკოლოგიურად სუფთა ტრანსპორტისა და მწვანე ლოგისტიკის ხელშეწყობას ტრანსპორტის გარემოზე მავნე ზემოქმედების შემცირებისა და მდგრადობის უზრუნველყოფისათვის.

პრიორიტეტულ საკითხს ასევე წარმოადგენს ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის მიმართულებით სტატისტიკური მონაცემების და ინდიკატორების შეგროვებისა და დამუშავების მეთოდოლოგიის გაუმჯობესება, ვინაიდან სანდო და სრულყოფილი მონაცემების არსებობა წარმოადგენს მნიშვნელოვან წინაპირობას დარგში მაღალი ხარისხის კვლევების წარმოებისთვის და კვლევებზე დაფუძნებული გადაწყვეტილებების მიღებისთვის როგორც საჯარო, ისე კერძო სექტორში.

მიზანი 1. ლოგისტიკური სექტორის ეფექტურობის და კონკურენტუნარიანობის ამაღლება

წინამდებარე სტრატეგია მიზნად ისახავს ლოგისტიკური სექტორის გაძლიერებას და კონკურენტუნარიანობის ამაღლებას ლოგისტიკური სერვისების გაუმჯობესების, მიწოდების ჯაჭვის თანამედროვე პრაქტიკების დანერგვისა და ლოგისტიკური და ინდერმოდალური ინფრასტრუქტურის განვითარების გზით. აღნიშნული ხელს შეუწყობს საქართველოს ლოგისტიკური პოტენციალის რეალიზებას და სექტორიდან შემოსავლების გაზრდას.

ამოცანა 1.1. მიწოდების ჯაჭვის მართვის პრაქტიკის გაუმჯობესება და ლოგისტიკური მომსახურების ხარისხის ამაღლება

ლოგისტიკური მომსახურების გაუმჯობესებისთვის საჭიროა საერთაშორისო სტანდარტების (ISO და სხვა) დანერგვა სახელმწიფოს, კერძო სექტორსა და დარგობრივ ასოციაციებს შორის მუდმივი დიალოგის გზით. ISO სერტიფიცირების სისტემა მოიცავს შვიდ სტანდარტს სატვირთო გადაზიდვებსა და ლოგისტიკის სფეროებში, ასევე მენეჯმენტის ოთხ სტანდარტს, რომელთა დანერგვა გააუმჯობესებს ლოგისტიკური პროცესების მართვას. კერძოდ:

ლოგისტიკის სფერო

EN 13011: 2000 - - სატრანსპორტო მომსახურებები - საქონლის ტრანსპორტირების ჯაჭვი - წარმადობის მდგომარეობის დეკლარაციის სისტემა

CEN/TR 14310: 2002 - ტვირთის ტრანსპორტირების მომსახურებები - ტვირთის ტრანსპორტირების ჯაჭვის გარემოს მაჩვენებლის დეკლარაცია და რეპორტი

EN 13876: 2002 - ტრანსპორტი. ლოგისტიკა და მომსახურებები. ტვირთის ტრანსპორტირების ჯაჭვში. ტვირთის ტრანსპორტირების მომსახურებების მიწოდების წარმოების წესები

EN 12507:2005 - სატრანსპორტო მომსახურებები. საგზაო ტრანსპორტირების, შენახვა, დისტრიბუცია და სარკინიგზო ტვირთების ინდუსტრიის EN ISO 9001:2000-ის გამოყენების გზამკვლევი

EN 12798:2006 - ტვირთის ტრანსპორტირების და ლოგისტიკის სტანდარტები

EN 15696:2007 - შენახვის თვითმომსახურება - შენახვის თვითმომსახურების სერვისის მახასიათებლები.

მენეჯმენტის სტანდარტები

ISO 9001 - ხარისხის მართვის სისტემები

ISO 14001 - გარემოს მართვის სისტემები

ISO 16091:2018 - ინტეგრირებული ლოგისტიკის სისტემები

ISO 28000 - მიწოდების ჯაჭვის უსაფრთხოების მართვის სისტემები

ამ მიმართულებით 2030 წლისთვის უნდა დაინერგოს ზემოაღნიშნული სტანდარტები, რომლებიც უზრუნველყოფენ მომსახურების ხარისხის გაუმჯობესებას, რაც მომხმარებელთა კმაყოფილების წინაპირობაა.

აღნიშნულის გარდა, საერთაშორისო პრაქტიკაში გამოიყენება აკრედიტაციისა და რეპუტაციის შეფასების სხვადასხვა ინსტრუმენტი - ე.წ. „ღია წვდომის პლატფორმები“, რომელთა ინიცირება ხდება პროფესიული ასოციაციების მიერ. „ღია წვდომის პლატფორმების“ მეშვეობით ვრცელდება ინფორმაცია სერვისის მიწოდებაზე, მიმწოდებლების საქმიანობის შეფასებაზე და მომხმარებელთა კმაყოფილების მაჩვენებლებზე. მსგავსი ტიპის ინსტრუმენტები მუდმივად ახდენს ბაზრის ხარისხის მონიტორინგს და ზრდის კერძო სექტორის კონკურენტუნარიანობას.

ამასთან, საქართველოში ლოგისტიკური მომსახურების ეფექტურობისა და საიმედოობის უზრუნველსაყოფად მნიშვნელოვანია საინფორმაციო და საკომუნიკაციო ტექნოლოგიების სისტემების ინტეგრაცია. საინფორმაციო და საკომუნიკაციო ტექნოლოგიები აუმჯობესებს გადაზიდვების და ლოგისტიკური ოპერაციების მიკვლევადობას და ზრდის მიწოდების ჯაჭვის პროცესების კოორდინაციას. ლოგისტიკის სექტორში საინფორმაციო და საკომუნიკაციო ტექნოლოგიების ინფრასტრუქტურის უწყვეტი გაუმჯობესება საშუალებას მისცემს სატრანსპორტო და ლოგისტიკურ კომპანიებს ქაღალდზე დაფუძნებული და ხელით შესასრულებელი პროცედურები ავტომატური პროცესებით ჩაანაცვლონ, რაც გაზრდის კომპანიებს შორის ინფორმაციისა და საქონლის ნაკადის მოძრაობის სიჩქარეს და ხელს შეუწყობს ელექტრონული ბიზნესის დანერგვას.

ამდენად, საინფორმაციო და საკომუნიკაციო ტექნოლოგიების გამოყენება გააუმჯობესებს ლოგისტიკური ოპერაციების ეფექტურობას და მიწოდების ჯაჭვის მართვაში ჩართულ

კომპანიებს ინფორმაციისა და საქონლის ნაკადის მოძრაობის ოპტიმიზაციის საშუალებას მისცემს.

საქართველოს მთავრობის ამოცანაა ხელი შეუწყოს სფეროში ახალი ტექნოლოგიების დანერგვას, როგორცაა საწარმოს რესურსების დაგეგმვის (ERP), მარაგებისა და ტრანსპორტირების მართვის ავტომატიზებული სისტემები (WMS, TMS).

ამასთან, ხელი შეეწყობა ლოგისტიკისა და მიწოდების ჯაჭვის მართვის საერთაშორისო პრაქტიკის ფართო დანერგვას, მათ შორის, თანამედროვე ტექნოლოგიების გამოყენებისა და გარე მომსახურების შესყიდვის შესაძლებლობებზე ცნობიერების ამაღლების გზით.

ამოცანა 1.2 ინტერმოდალური ინფრასტრუქტურის განვითარება და კლასტერიზაციის ხელშეწყობა

კონკურენტუნარიანი ინტერმოდალური ტრანსპორტი საჭიროებს ინვესტირებას ინტერმოდალურ ინფრასტრუქტურაში ისეთი ლოგისტიკური კვანძების გარშემო, როგორებიცაა საზღვაო ნავსადგურები და ლოგისტიკური ცენტრები. საზღვაო ნავსადგურებში, ოპტიმალური გადაწყვეტილებაა რკინიგზასთან დაკავშირებულ ნავმისადგომებზე მდებარე ტერმინალების ეფექტური ფუნქციონირება, რაც შესაძლებელს გახდის უშუალოდ ტერმინალიდან კონტეინერების მიღებას და გაგზავნას საავტომობილო და სარკინიგზო ტრანსპორტის მეშვეობით. აღნიშნულის გათვალისწინებით იგეგმება ფოთის პორტისა და ფოთის თავისუფალი ინდუსტრიული ზონის სარკინიგზო ინფრასტრუქტურით დაკავშირება, რაც ითვალისწინებს 1.7 კმ სიგრძის ახალი ლიანდაგის და საჭირო სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის მოწყობას. აღნიშნულის შედეგად, შესაძლებელი გახდება ნავმისადგომიდან მოშორებით მდებარე საწყობებში შუალედური მოქმედებების შესრულების თავიდან აცილება, რაც ხელს შეუწყობს გადაზიდვისთვის საჭირო დროის და ჩატვირთვა-გადმოტვირთვის ხარჯების შემცირებას.

მატარებლები ტერმინალსა და რკინიგზის ძირითად ქსელს შორის დაუბრკოლებლად უნდა მოძრაობდნენ, რასაც ფოთისა და ბათუმის ნავსადგურები ამ ეტაპზე სრულად ვერ უზრუნველყოფენ. საშუალო და გრძელვადიან პერსპექტივაში, ანაკლიის ნავსადგური, ტექნიკურად გამართულ ალტერნატივას წარმოადგენს. ასევე, ლოგისტიკური პლატფორმების ფარგლებში მდებარე, ინფორმაციის და კომუნიკაციის ტექნოლოგიების თანამედროვე საშუალებებით აღჭურვილი სარკინიგზო-საკონტეინერო ეზოების განვითარება ხელს შეუწყობს ტვირთის ნაკადების ოპტიმიზაციას, შეამცირებს საბოლოო მომხმარებელამდე მიწოდების ხარჯებს და გააუმჯობესებს სარკინიგზო ტრანსპორტის კონკურენტუნარიანობას.

აღნიშნულის გათვალისწინებით, მიზანშეწონილია საქართველოს რკინიგზამ გრძელვადიან პერსპექტივაში განავითაროს საკონტეინერო ტერმინალი აღმოსავლეთ საქართველოში განთავსებულ მომავალ საშუალო ზომის თუ უფრო ფართო მასშტაბიან ცენტრების

მიმდებარედ ფოთი-თბილისი, თბილისი-ერევანი, თბილისი-ბაქო, თბილისი-ყარსი და სხვა ტრანსკონტინენტური დერეფნების მარშრუტებზე ბლოკ-მატარებლების კიდეც უფრო ეფექტური მომსახურების მიზნით.

ლოგისტიკის სექტორის პოტენციალის მაქსიმალურად გამოყენებისთვის საჭიროა არამარტო გადაზიდვების ხარჯების და დროის შემცირება ლოგისტიკური პროცესების გაჯანსაღების გზით, არამედ ქვეყანაში დამატებითი ღირებულების მომსახურებების განვითარებაც, რაც საქართველოში ტვირთების გადამუშავებას და მათთვის დამატებული ღირებულების მინიჭებას გულისხმობს. აღნიშნული ხელს შეუწყობს ტრანზიტული ტვირთებიდან მეტი ეკონომიკური სარგებლის მიღებას. ამასთან, დამატებული ღირებულის მომსახურების განვითარება საშუალებას მოგვცემს მოვიზიდოთ მეტი ტვირთი, რაც ასევე აისახება ქვეყნის შემოსავლების ზრდაზე.

ამდენად, საქართველოს გლობალური ღირებულების ჯაჭვში წარმატებით ინტეგრაციის და ტრანზიტული ტვირთებიდან შემოსავლების გაზრდის უზრუნველსაყოფად დიდი მნიშვნელობა მიენიჭება ინვესტიციების მოზიდვას ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურის განვითარებაში.

ლოგისტიკური ცენტრების განვითარება დაკავშირებულია ისეთ სარგებელთან როგორიცაა:

- ინფრასტრუქტურული ხარვეზების შემცირება, რაც საჭიროა საერთაშორისო სავაჭრო ბრუნვის გასაზრდელად;
- ქვეყანაში იმპორტის, ექსპორტის, ტრანზიტისა და შიდა ლოგისტიკის პრობლემების გადაჭრის ალტერნატიული გზების შეთავაზება;
- სინერგიის უზრუნველყოფა გადამზიდავებსა და ტვირთმფლობელებს შორის, რომლებიც იზოლირებულნი არიან სივრცითი და ფიზიკური წვდომის თვალსაზრისით.
- ინტერმოდალური ოპერაციების უზრუნველყოფა.

ორივე ფორმის (დამოუკიდებელი კომპანიების ლოკაციების ან ლოგისტიკური ცენტრების) კომბინირება ქმნის ლოგისტიკისათვის საჭირო ინფრასტრუქტურის ან ლოგისტიკის „უმრავი ქონების“ ტერიტორიული განვითარების საშუალებას ქვეყანაში. იგი გამომდინარეობს იმ ობიექტების და ლოკაციების იდენტიფიცირებიდან, სადაც განვითარებულია ლოგისტიკური საქმიანობები, სახელდობრ, ტვირთის დახარისხების, შენახვისა და დასაწყობების ოპერაციები, გადაზიდვის კონსოლიდირების, დატვირთვისა და გადმოტვირთვის პროცესები, ტრანზიტული გადაზიდვები, შეფუთვა და სხვ.

საქართველოში, ისევე როგორც ყველგან, ლოგისტიკური საშუალებების დიდი უმრავლესობა სხვადასხვა ლოკაციაზეა განთავსებული. სივრცითი კონცენტრირების რამდენიმე გამონაკლისს წარმოადგენს, მაგალითისათვის, სასაწყობო ლოკაცია ლილოსა და დიდუბეში

თბილისის საქალაქო აგლომერაციაში, სადაც მესამე მხარის სასაწყობო კომპანია სხვადასხვა მომხმარებელს სთავაზობს სივრცეს, მარაგების მართვასა და კლიენტთა მომსახურებას.

ბოლო წლებში საქართველოში გადაიდგა არაერთი ნაბიჯი ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურის განვითარებასთან დაკავშირებით. პრიორიტეტად განისაზღვრა ლოგისტიკური ცენტრების განვითარება აღმოსავლეთ და დასავლეთ საქართველოში. ლოგისტიკური ცენტრის მასშტაბების განვითარება კი ცალსახად დამოკიდებულია საქართველოში და რეგიონში არსებულ მოთხოვნებზე, რამაც შეიძლება გამოიწვიოს ჯერ მცირე მასშტაბის, ხოლო გრძელვადიან პერიოდში ფართომასშტაბიანი ლოგისტიკური ცენტრების განვითარება.

აღმოსავლეთ და დასავლეთ საქართველოში განვითარებული ლოგისტიკური ცენტრები შეიძლება სამხრეთ კავკასიასა და ცენტრალურ აზიაში მულტიმოდალური ლოგისტიკური ქსელის შექმნისათვის საუკეთესო პრაქტიკის მაგალითად იქნეს გამოყენებული. საქართველოს მთავრობის ამოცანაა არა მარტო ის, რომ ლოგისტიკური ცენტრების განვითარების საწყის ეტაპზე საჯარო-კერძო სექტორის თანამშრომლობის ფარგლებში იმოქმედოს როგორც პარტნიორმა, არამედ, განაგრძოს მხარდაჭერა გრძელვადიან პერიოდში რათა ლოგისტიკური ცენტრის განვითარების შესახებ ცნობადობის ამაღლების მეშვეობით მოიზიდოს საერთაშორისო 3PL ოპერატორები და გლობალური მოთამაშეები.

ამასთან, საქართველოს მთავრობა ხელი შეუწყობს ინტერმოდალური ინფრასტრუქტურის განვითარებას და ლოგისტიკური ოპერაციების კლასტერიზაციას კერძო ინვესტორებთან თანამშრომლობით და ბიზნესის წახალისებით, რაც გულისხმობს:

- გრძელვადიანი განვითარების ან/და ლოგისტიკური კლასტერების გაფართოების მიზნით ხელსაყრელი ლოკაციების შერჩევას;
- ობიექტის საავტომობილო და სარკინიგზო კავშირით ასევე ძირითადი კომუნიკაციებით უზრუნველყოფას;
- ლოგისტიკურ სერვისებთან მჭიდროდ დაკავშირებული დარგების მოზიდვის მიზნით კლასტერების ფარგლებში სამრეწველო ზონების ჩამოყალიბებას;
- საერთაშორისო ფორუმებზე საქართველოს სატრანზიტო და ლოგისტიკური პოტენციალის წარმოჩენას, დარგში ინვესტიციების მოზიდვის მიზნით.

ლოგისტიკის და ლოგისტიკასთან დაკავშირებული ოპერაციების კლასტერიზაცია გამოიწვევს ოპერაციების მრავალფუნქციურობასა და მეტ პროდუქტიულობას.

მიზანი 2. ადამიანური კაპიტალის განვითარება

ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის სექტორში განათლების და კომპეტენციების განვითარება წარმოადგენს ერთ-ერთ ძირეულ ფაქტორს დარგის განვითარებისთვის საქართველოში. მნიშვნელოვანია, დაჩქარდეს ლოგისტიკისა და მიწოდების ჯაჭვის მართვის სწავლების ხარისხის გაუმჯობესება, იმისათვის, რომ უზრუნველყოფილ იქნეს მართვის საჭირო უნარ-ჩვევები. ასევე, უნდა განვითარდეს იმ უნარ-ჩვევების მქონე სამუშაო ძალა, რომელიც დააკმაყოფილებს ბაზრის არსებულ და მომავალ მოთხოვნებს.

აქტუალურ საკითხს ასევე წარმოადგენს საჯარო სექტორში შესაბამისი, კონკურენტუნარიანი პირობების შექმნა ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის მიმართულებით კვალიფიციური კადრების შენარჩუნების მიზნით.

ადამიანური კაპიტალის განვითარების ღონისძიებები აგრეთვე მიმართული იქნება ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის სექტორში ქალების ჩართულობის გაძლიერებაზე.

ამოცანა 2.1. ტრანსპორტის და ლოგისტიკის მიმართულებით სწავლების აქტუალიზაცია და ხარისხის ამაღლება

მნიშვნელოვანია, რომ საქართველოში ლოგისტიკისა და მიწოდების ჯაჭვის მართვის ცოდნისა და განათლების არსებული დონე შეესაბამებოდეს ბაზარზე არსებულ მოთხოვნებს. ამ კუთხით, იგეგმება დარგობრივი უნარების ორგანიზაციების, დარგობრივი ასოციაციებისა და კერძო სექტორის ჩართულობით ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის მიმართულებით კვალიფიკაციების გადახედვა და ახალი პროფესიული და საგანმანათლებლო სტანდარტების შემუშავება.

საერთაშორისო ექსპერტების თანახმად, ქვეყანაში ლოგისტიკური სტანდარტებისა და განათლების დონის საერთაშორისო დონემდე გაზრდას ბევრად მეტი დრო (საშუალოდ ათიდან თხუთმეტ წლამდე) სჭირდება, ვიდრე ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურის განვითარებას. აქედან გამომდინარე, საჭიროა პროაქტიული ნაბიჯები ქვეყანაში ადამიანური რესურსების განვითარების ხელშეწყობის მიზნით.

შესაბამისად, ყურადღება გამახვილდება ლოგისტიკის სპეციალისტების მომზადებაზე, რომლებსაც ექნებათ სათანადო უნარ-ჩვევები საინფორმაციო ტექნოლოგიების სფეროში, საფუძვლიანი განათლება მიწოდების ჯაჭვის მართვის ყველა ასპექტთან დაკავშირებით, მათ შორის, შემდეგი მიმართულებებით: პროგნოზირება და შესყიდვები, მარაგების მართვა, საწყობის მართვა, კლიენტების მომსახურება, ტრანსპორტი და საავტომობილო პარკის მენეჯმენტი და კონტროლი. ლოგისტიკის სფეროში არსებულ სასწავლო დაწესებულებებს თანამედროვე ლოგისტიკისა და მიწოდების ჯაჭვის მართვის სწავლების განხრით არ გააჩნიათ საკმარისი ადამიანური რესურსები და უნარები. საჭიროა, მოზიდულ იქნეს საერთაშორისო უნივერსიტეტები, ლოგისტიკასა და მიწოდების ჯაჭვის მართვის სფეროში საერთაშორისოდ აღიარებული სასწავლო კურსების დასანერგად.

ასევე, როგორც უმაღლესი, ისე პროფესიული განათლების დონის გაუმჯობესებისათვის საჭიროა, დაინერგოს საერთაშორისოდ აღიარებული საკვალიფიკაციო სტანდარტები. ევროპის ლოგისტიკის ასოციაციის (ELA) მიერ შექმნილი ლოგისტიკის სპეციალისტთა ევროპული საკვალიფიკაციო სტანდარტები ფართოდ გამოიყენება ევროკავშირში და მის ფარგლებს გარეთ. ევროპის ლოგისტიკის ასოციაცია 1998 წლიდან იყენებს ამ სტანდარტებს როგორც ლოგისტიკისა და მიწოდების ჯაჭვის მართვის სტანდარტების კომპლექტს. ევროპის ლოგისტიკის ასოციაციის საკვალიფიკაციო სტანდარტები გამოიყენება არა მარტო ლოგისტიკის სპეციალისტების სერტიფიცირებისთვის, არამედ უმაღლესი საგანმანათლებლო პროგრამებისთვის, სადაც ბაკალავრიატისა და სამაგისტრო კურსის სტუდენტების სერტიფიცირებაა შესაძლებელი.

ზემოაღნიშნულის გათვალისწინებით, ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის სფეროში ცოდნისა და უნარ-ჩვევების გაუმჯობესების მიზნით მოხდება:

- ტრანსპორტის და ლოგისტიკის მიმართულებით საგანმანათლებლო/სასწავლო პროგრამებში საგანმანათლებლო და პროფესიული ხარვეზების გამოვლენის მიზნით საჭიროებების შეფასება;
- საერთაშორისო უნივერსიტეტებთან თანამშრომლობით ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის განხრით ბაკალავრის და სამაგისტრო დონეზე ერთობლივი საგანმანათლებლო პროგრამების შემუშავებასა და განხორციელებაში ეროვნული საგანმანათლებლო დაწესებულებების მხარდაჭერა;
- ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის პროგრამებზე ხელმისაწვდომობის გაუმჯობესება, მათ შორის დეფიციტურ და პრიორიტეტულ მიმართულებებზე სასწავლო გრანტების გამოყოფის გზით;
- საერთაშორისო ორგანიზაციებისა და დონორების დახმარებით ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის ასოციაციების მხარდაჭერა, ლოგისტიკის სფეროს სპეციალისტებისათვის ევროპის ლოგისტიკის ასოციაციის საკვალიფიკაციო სტანდარტების დანერგვის მიზნით;
- საერთაშორისო ორგანიზაციებისა და დონორების დახმარებით დარგობრივი ასოციაციების და ადგილობრივი ინსტიტუტების მხარდაჭერა მიწოდების ჯაჭვის ეფექტურობის შეფასების ინსტრუმენტებისა და ეფექტურობის საბაზისო მაჩვენებლების შემუშავების მიზნით.

ამოცანა 2.2. საჯარო და კერძო სექტორში დასაქმებული სპეციალისტების პროფესიული უნარების განვითარება

ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის დარგის განვითარებისა და ადამიანური კაპიტალის გაძლიერების მიზნით მნიშვნელოვანია როგორც საჯარო, ისე კერძო სექტორში დასაქმებული სპეციალისტების უნარების განვითარება. ამ მხრივ, აქტუალურ საკითხს წარმოადგენს

პროფესიული მომზადებისა და გადამზადების პროგრამების განვითარება, რომელიც წარმოადგენს კადრების გადამზადების უმოკლეს გზას.

ამასთან, აუცილებელია კერძო სექტორის წახალისება, იმისათვის რომ ისინი აქტიურად ჩაერთონ როგორც საგანმანათლებლო პროგრამების განვითარებაში, ისე პრაქტიკების განხორციელებაში და მატერიალურ-ტექნიკური ბაზების შექმნის თანადაფინანსებაში. კერძო სექტორის ჩართულობის უზრუნველყოფის მიზნით, მოხდება დარგობრივი უნარების ორგანიზაციების ე.წ. „დუო-ების“ განვითარების ხელშეწყობა, რომელიც წარმოადგენს დარგობრივი ასოციაციებისა და კერძო სექტორის გაერთიანებას. აღნიშნული მნიშვნელოვანია როგორც გრძელვადიანი და მოკლევადიანი პროგრამების შემუშავების პროცესში შრომის ბაზრის საჭიროებების მეტად ასახვისათვის, ისე პროგრამების განხორციელების, საკვალიფიკაციო გამოცდების დაგეგმვისა და ადმინისტრირების პროცესებში მათი ჩართულობისთვის და ადამიანური რესურსების განვითარებისა და დარგის საჭიროებების დროული იდენტიფიცირებისთვის.

განსაკუთრებული პრიორიტეტი მიენიჭება პროგრამების განხორციელებას სამუშაოზე დაფუძნებული სწავლების მიდგომით, დუალური ან კოოპერატიული ფორმით. აღნიშნული გულისხმობს სწავლის შედეგების მიღწევას რეალურ სამუშაო გარემოში - თეორიულ სწავლებასთან ერთად, პრაქტიკული ცოდნის შეძენა ინსტრუქტორის ზედამხედველობის ქვეშ მუშაობის გზით.

საავტომობილო ტრანსპორტი

მნიშვნელოვანია, საავტომობილო ტრანსპორტის მიმართულებით დასაქმებული პერსონალის კვალიფიკაციის ამაღლება და გადამზადება იმისთვის, რომ უზრუნველყოფილ იქნეს მათი კონკურენტუნარიანობა საერთაშორისო სატრანსპორტო ბაზარზე.

აღსანიშნავია, რომ „საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“ საქართველოს კანონში შევიდა ცვლილება, რომლის საფუძველზეც კერძო სექტორს უფლება ეძლევა, სსიპ სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს მხრიდან შესაბამისი სტატუსის მინიჭების შემთხვევაში, განახორციელოს საერთაშორისო გადაზიდვა-გადაყვანაში და სახიფათო ტვირთების გადაზიდვაში ჩართული პირების სწავლება. ამასთან, გაგრძელდება, სსიპ სახმელეთო სატრანსპორტო სააგენტოს საკვალიფიკაციო ცენტრის, რომელიც აკრედიტირებულია საავტომობილო ტრანსპორტის საერთაშორისო კავშირის (IRU) აკადემიის მიერ, შემდგომი განვითარება და პერსონალის მომზადების ხარისხის ამაღლება.

საქართველოსა და ევროკავშირის შორის ასოცირების შეთანხმების ფარგლებში, საერთაშორისო და ევროპული სტანდარტების მოთხოვნები (მათ შორის, მაგალითად, საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ ევროპის შეთანხმებით (AETR), ტვირთის გადაზიდვის ან მგზავრთა გადაყვანის მიზნით გარკვეული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მძღოლების საწყისი

კვალიფიკაციისა და პერიოდული გადამზადების შესახებ ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2003 წლის 15 ივლისის 2003/59/EC დირექტივით დადგენილი მძღოლის საკვალიფიკაციო მოთხოვნები) სავალდებულო უნდა გახდეს ადგილობრივ გადაზიდვა-გადაყვანებზე. ასევე დასაწესდება ეფექტური მონიტორინგის სისტემა სახიფათო ტვირთების ქვეყნის შიდა გადაზიდვაზე არსებული მოთხოვნების შესრულების უზრუნველყოფის მიზნით. ამასთან, მნიშვნელოვანია საჭირო მასშტაბის ინფრასტრუქტურის მოწყობა, რაც თავისთავად მოიცავს ინსტრუქტორების, სასწავლო გეგმების შემუშავებას და სხვა თანმდევი საკითხების გადაჭრას.

საქართველოში და ევროკავშირის ქვეყნებში მძღოლებზე მზარდი მოთხოვნის გათვალისწინებით და ადგილობრივ და საერთაშორისო ბაზარზე ლეგალურად დასაქმების ხელშესაწყობად ყურადღება გამახვილდება პროფესიული კომპეტენციის მქონე მძღოლების მომზადებაზე როგორც თეორიულ, ასევე პრაქტიკულ ნაწილში.

პროფესიულ მომზადებას აღნიშნულ სფეროში განსაკუთრებით საჭიროებენ მძღოლები, რადგან უწყვეტ როგორც საერთაშორისო გადაზიდვა-გადაყვანებში მონაწილეობა, ისე ქვეყნის ტერიტორიაზე საქმიანობის განხორციელება, კერძოდ: საქალაქთაშორისო, ტურისტული და საექსკურსო (მათ შორის ბავშვთა) გადაყვანები, სახიფათო ტვირთის გადაზიდვა, მაღალუქებიანი ტვირთის გადაზიდვა, სახანძრო-სამაშველო სატრანსპორტო საშუალებების მართვა, სასწრაფო სამედიცინო დანიშნულების ავტომობილების მართვა, სხვა სპეციალური ავტომობილების მართვა და ა.შ.

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, იგეგმება მაღალტექნოლოგიური თანამედროვე ინფრასტრუქტურის მქონე საკვალიფიკაციო ცენტრის მშენებლობა, რის შედეგადაც შესაძლებელი გახდება ყველა ზემოაღნიშნულ პრობლემასთან და გამოწვევასთან გამკლავება.

საზღვაო ტრანსპორტი

საზღვაო ტრანსპორტის მიმართულებით ყურადღება მიექცევა „დეფიციტურ სპეციალობებს“. კერძოდ, ასეთ სპეციალობებს განეკუთვნება:

- **ნავსადგურში და გემზე მომუშავე პერსონალი**, რომელიც საჭიროებს მუდმივ გადამზადებას, განსაკუთრებით, ნავსადგურებში კონტეინერების ტვირთბრუნვის რადიკალური ზრდის ფონზე. მნიშვნელოვანია, რომ შესაბამისი კურსები და პროფესიული მიმართულებები ხელმისაწვდომი იყოს ბათუმის საზღვაო აკადემიის გარდა სხვა სასწავლებლებშიც. ასევე დეფიციტურია და მეტ პოპულარიზაციას მოითხოვს ისეთი მიმართულებები როგორიცაა გემის სამანქანე განყოფილების ექსპლუატაცია და საგემბანე განყოფილების ექსპლუატაცია.
- **საზღვაო/ჰიდრო ინჟინერიის** მიმართულებით მნიშვნელოვანია შესაბამისი სპეციალისტების არსებობა იმისთვის, რომ მოხდეს გემთმშენებლობის ქარხნ(ებ)ის დაკომპლექტება (საშუალოდ მცირე ზომის ქარხანა საჭიროებს 150-200 კვალიფიციურ

კადრს). გარდა ამისა, აუცილებელია შესაბამისი სპეციალისტების არსებობა საზღვაო სანაპირო ნაგებობის დაზიანების შემთხვევაში (ამჟამად, ასეთ შემთხვევებში, საჭირო ხდება სპეციალისტების საზღვარგარეთიდან მოწვევა).

- **საზღვაო ეკონომიკის, ფინანსების და დაზღვევის სპეციალისტები.** საქართველოში არსებული ბაზარი ვერ პასუხობს მზარდ მოთხოვნას საზღვაო ფინანსებისა და დაზღვევის სპეციალისტებზე. მნიშვნელოვანია, რომ საზღვაო ეკონომიკა და ფინანსები როგორც სასწავლო პროგრამა და მიმართულება იყოს სასწავლებლებში ხელმისაწვდომი და ისწავლებოდეს, როგორც ცალკე საგანი.
- **საზღვაო ბიზნესის მართვის სპეციალისტები.** საზღვაო ინდუსტრიის განვითარებასთან ერთად, იზრდება აღნიშნულ სპეციალისტებზე მოთხოვნაც. შესაბამისად, მნიშვნელოვანია, რომ სულ მცირე მოკლევადიანი კურსები მაინც იყოს ხელმისაწვდომი საზღვაო ბიზნესის მართვის მიმართულებით.
- **სპეციფიკური საზღვაო-საწვრთნელი კურსები.** საერთაშორისო საზღვაო ტენდენციების გათვალისწინებით, მიზანშეწონილია, საქართველოში შეიქმნას მოკლე სასწავლო კურსები ისეთი მიმართულებით, როგორიცაა პოლარული ნავიგაცია და გაზის საწვავზე მომუშავე გემების გაცნობითი და გაფართოებული კურსები.
- **ჰიდროგრაფიის სპეციალისტები.** ამ მხრივ მნიშვნელოვანია ისეთი პროფესიების განვითარება, როგორიცაა: ოკეანოგრაფიული დაკვირვებებისა და საზღვაო კვლევების დაგეგმარების სპეციალისტი, საზღვაო კარტოგრაფი, საზღვაო-სანავიგაციო რუკების კორექტორი/სპეციალისტი, ჰიდროგრაფიული კვლევის ინჟინერი, საზღვაო სინოპტიკოს-მეტეოროლოგი, რადიო-ნავიგაციური საშუალებების სპეციალისტი, ნავიგაციური ტელექსის სპეციალისტი, ნავიგაციის დამხმარე საშუალებების სპეციალისტი.

სამოქალაქო ავიაცია

საქართველოს საავიაციო ინდუსტრიაში მნიშვნელოვანია გადაიჭრას კვალიფიციური კადრების (მათ შორის მფრინავთა) დეფიციტის საკითხი, რაც საკმაოდ კომპლექსური თემაა და საჭიროებს სხვადასხვა სახელმწიფო უწყებას შორის კოორდინაციას და თანამშრომლობას.

მოხდება ავიაციის მიმართულებით პროფესიული განათლების განვითარების ხელშეწყობა და შრომის ბაზრის მოთხოვნების დროულად რეაგირების მიზნით მოკლე ციკლის პროგრამების მიდგომების დანერგვა.

ასევე, მნიშვნელოვანია სახელმწიფოს პოლიტიკა აეროპორტებისა და აეროდრომების სპეციალისტებთან მიმართებით. საერთაშორისო აეროპორტების განვითარების კვალდაკვალ, საჭიროა შესაბამისი პროფესიონალების მომზადება, აგრეთვე საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურეთა მოსამზადებელი კურსების განვითარება.

სარკინიგზო ტრანსპორტი

სარკინიგზო ტრანსპორტის მიმართულებით მნიშვნელოვანია კიდევ უფრო განვითარდეს ევროპულ საუკეთესო პრაქტიკაზე/გამოცდილებაზე დაფუძნებული სწავლების დუალური მეთოდით ტრანსპორტის დარგში განათლების მიწოდება, რადგან სარკინიგზო ინდუსტრია მოითხოვს განათლების სხვადასხვა დონის ძალზე მრავალფეროვანი კვალიფიკაციის მქონე სპეციალისტებით დაკომპლექტებას (მექანიკა, მშენებლობა, ელექტრობა, ავტომატიზაცია, მომსახურება, უსაფრთხოება და სხვ.).

ამ მხრივ, გაგრძელდება სარკინიგზო ტრანსპორტის კოლეჯის განვითარება, მისი სერვისის ხელმისაწვდომობის არეალის გაფართოება და ცნობადობის ამაღლება.

მიზანი 3. სატრანსპორტო დარგების, უსაფრთხო კავშირებისა და დერეფნების მდგრადი განვითარება

ქვეყანაში სატრანსპორტო დარგების ეფექტური ფუნქციონირების უზრუნველყოფისათვის ყურადღება გამახვილდება ტრანსპორტის სფეროში სამართლებრივი და ინსტიტუციური ჩარჩოს გაუმჯობესებაზე, სატრანსპორტო უსაფრთხოების დონის ამაღლებაზე და საერთაშორისო სატრანსპორტო სისტემებსა და ქსელებში ქვეყნის ინტეგრაციაზე. ამასთან, გადაიდგმება კონკრეტული ნაბიჯები საქართველოზე გამავალი სატრანსპორტო მარშრუტების კონკურენტუნარიანობის და მიმზიდველობის ამაღლებისათვის, მათ შორის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურაში ინვესტიციების განხორციელების და დერეფნის წევრ ქვეყნებთან თანამშრომლობის გაძლიერების გზით.

ამოცანა 3.1. სატრანსპორტო ოპერაციების უსაფრთხოების უზრუნველყოფა

უსაფრთხოების უზრუნველყოფა წარმოადგენს საქართველოს მთავრობის უმთავრეს სტრატეგიულ მიზანს. ტრანსპორტის თითოეულ დარგს გააჩნია უსაფრთხოების განსხვავებული თავისებურება, თუმცა, საერთოა ის ძირითადი პრინციპები/მიდგომები, რომლებიც ყველა მათგანში იკვეთება. კერძოდ, ასეთი მიდგომებია:

- სახელმწიფო უწყებებსა და კერძო სექტორს შორის ეფექტური კოორდინაცია და თანამშრომლობა;
- უსაფრთხოების მიზნებისთვის, ადამიანის ქცევის შეცნობა/გაანალიზება;
- ინფრასტრუქტურული და მატერიალურ-ტექნიკური კონტრ-ღონისძიებების უზრუნველყოფა ადამიანის სიცოცხლის გადარჩენის მიზნით, უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული მონაცემების გაუმჯობესება;
- თანამედროვე ტექნოლოგიებისა და ავტომატიზაციის გამოყენება უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად;
- შესრულებაზე დაფუძნებული რეგულაციების მიღება.

საქართველოს მთავრობის მთავარი ამოცანა სატრანსპორტო ოპერაციების უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მიმართულებით სატრანსპორტო შემთხვევების და მათგან გამოწვეული ადამიანის ჯანმრთელობის მძიმე დაზიანების და დაღუპვის შემცირებაში მდგომარეობს. 2030 წლისთვის მიზანშეწონილია გაუმჯობესდეს უსაფრთხოების დონე ტრანსპორტის ყველა დარგში, თუმცა, იმის გათვალისწინებით, რომ უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული გამოწვევები უმეტესწილად გამომდინარეობს საავტომობილო ტრანსპორტიდან, აუცილებელია პრიორიტეტი სწორედ ამ უკანასკნელ დარგს მიენიჭოს. აღნიშნული საკითხი მთლიანად დაიფარება საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიით და სამოქმედო გეგმით.

საქართველოს მთავრობა ყურადღებას გაამახვილებს უსაფრთხოების არსებულ რისკებთან სარკინიგზო ტრანსპორტში, მოხდება ადრეული რისკების შეფასება/იდენტიფიცირება და პრიორიტეტი მიენიჭება იმ ღონისძიებებს, რომლებიც სწორედ მსგავსი მიდგომიდან გამომდინარეობენ. უსაფრთხოების კომპონენტის გათვალისწინებით, გაგრძელდება ინვესტიციების განხორციელება ახალი და არსებული სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის ან/და მოძრავი შემადგენლობის უზრუნველყოფის მიმართულებით.

აგრეთვე, პრიორიტეტი მიენიჭება სარკინიგზო ტრანსპორტის უსაფრთხოების არსებული კანონმდებლობის გადახედვას, ახალი ევროპული და საერთაშორისო რეგულაციების დამკვიდრების მიზნით. ამ მხრივ, მნიშვნელოვანია, სარკინიგზო ტრანსპორტის უსაფრთხოების ინსტიტუციური ჩარჩოს ფორმირება და გაძლიერება, რაც გამოიხატება, შესაბამისად, ქვეყანაში რკინიგზის დარგის ტექნიკური მარეგულირებლის დაფუძნებითა და ეფექტური ფუნქციონირებით.

სამოქალაქო ავიაციის და საზღვაო ტრანსპორტის მხრივ, საქართველოს მთავრობის ამოცანაა საჰაერო და საზღვაო სივრცეების უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მიზნით შესაბამისი სპეციალური ინფრასტრუქტურისა და ტექნიკური ბაზის გაუმჯობესება. აგრეთვე, აღნიშნული მიმართულებით მნიშვნელოვანია გაგრძელდეს საერთაშორისო სტანდარტებისა და რეგულაციების დანერგვის პროცესი, რაც ხელს უწყობს უსაფრთხოების მაღალი დონის შენარჩუნებასა და შემდგომ განვითარებას.

შიდა სახმელეთო წყლების ტრანსპორტის რეგულირების მიზნით „ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ“ საქართველოს კანონში განხორციელდება ცვლილება. საკანონმდებლო ცვლილებით, მოხდება საქართველოს შიდა სახმელეთო წყლების ტრანსპორტის უსაფრთხოების წესების შემუშავება და დამტკიცება. შედეგად, აღნიშნული საკანონმდებლო ცვლილება უზრუნველყოფს საქართველოს მდინარეებზე, ტბებსა და წყალსაცავებზე მცურავი საშუალებების ნაოსნობის უსაფრთხოების დონის ამაღლებას.

ამოცანა 3.2. საჰაერო, საზღვაო და სახმელეთო კავშირების განვითარება

საზღვაო ნავსადგურებში საავტომობილო და სარკინიგზო კავშირების გაუმჯობესების მხარდაჭერა

ქ. ბათუმში, მათ შორის, ნავსადგურის მიმდებარე ტერიტორიაზე საცობების განმუხტვის მიზნით, 2018 წლის ივლისში, დასრულდა ქალაქის შესასვლელში ოთხზოლიანი ერთკილომეტრიანი ესტაკადის მშენებლობა. საავტომობილო ნაკადების ეფექტური მართვის, ასევე ტერმინალის გამტარუნარიანობის ზრდის მიზნით ესტაკადის მიმდებარე მიწის ნაკვეთებზე (დაახლოებით 3 ჰექტარზე) 2019 წლის თებერვალში ბათუმის ნავსადგურში გაიხსნა ახალი საკონტეინერო ტერმინალი, რომელიც ასევე მოიცავს სატვირთო საავტომობილო საშუალებებისთვის საპარკინგე ადგილს და სასაწყობო ინფრასტრუქტურას.

ქალაქ ფოთში, გადაზიდვების ინტენსივობიდან გამომდინარე, შესაძლებელია დღის წესრიგში დადგეს ნავსადგურის და საკონტეინერო ნავმისადგომის შესასვლელი/გასასვლელი კარიბჭეებისკენ მიმავალი გზების გაუმჯობესების საკითხი. ეს ასევე ეხება საკონტეინერო ნავმისადგომის შესასვლელ/გასასვლელ კარიბჭეებსაც. ქალაქ ფოთში, მდინარე რიონზე მიმდინარე საავტომობილო სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა ხელს შეუწყობს მაღალი ინტენსივობის საერთაშორისო მნიშვნელობის გზაზე უსაფრთხო საავტომობილო მგზავრობისა და შეუფერხებელი სატრანზიტო მიმოსვლის უზრუნველყოფას. გარდა ამისა, ქალაქში მძიმე სატვირთო მანქანების მოძრაობის შედეგად გამოწვეული გზის საფარის დაზიანებების გათვალისწინებით, შესწავლილ უნდა იქნეს სატვირთო ავტომობილების მოძრაობისათვის განკუთვნილი/სავალდებულო მარშრუტების განსაზღვრის საკითხი.

ასევე, როგორც ზემოთ აღინიშნა, იგეგმება ფოთის თავისუფალი ინდუსტრიული ზონის განვითარების ხელშეწყობისა და მისი საინვესტიციო პოტენციალის გაზრდის მიზნით, ფოთის ნავსადგურთან დამაკავშირებელი სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის მშენებლობა, რაც გამოიწვევს სატვირთო გადაზიდვების მოცულობის ზრდას. აღნიშნულის მიზნით სს „საქართველოს რკინიგზის“ მიერ მიმდინარე ეტაპისათვის დადგენილია საჭირო ფართობი და კონფიგურაცია და აქტიურ ფაზაშია გეოლოგიური კვლევები სამშენებლო პროექტის შემუშავებისათვის.

რაც შეეხება ანაკლიის ღრმაწყლოვან ნავსადგურს, აშენდება ნავსადგურთან დამაკავშირებელი საგზაო და სარკინიგზო ინფრასტრუქტურა.

საბაჟო ინფრასტრუქტურის გაციფროვნება

უმნიშვნელოვანესია ქმედითი ნაბიჯები გადაიდგას ციფრული საბაჟოს კონცეფციის დანერგვის თვალსაზრისითაც. ციფრული საბაჟოს კონცეფციის ფარგლებში უნდა მოხდეს საბაჟო ფორმალობების მაქსიმალური გაციფროვნება, მათ შორის, საბაჟო მონაცემების

ელექტრონულად გაცვლის არეალის გაფართოება, როგორც საერთაშორისო, ასევე ეროვნულ დონეზე, საბაჟო კონტროლის პროცედურების სრულად გაციფროვნება, გადამხდელზე ორიენტირებული ელექტრონული სერვისების გაფართოება, დოკუმენტების მატერიალური ფორმის ელექტრონულით სრულად ჩანაცვლება და სხვ. ციფრული საბაჟოს რეალიზების თვალსაზრისით გამოსაყოფია წარმატებული თანამშრომლობა სხვა ქვეყნის შესაბამის უწყებებთან საერთაშორისო ვაჭრობასთან დაკავშირებული მონაცემების ელექტრონული გაცვლის მიმართულებით.

ევროკავშირთან ინტეგრაციის პროცესში დიდი მნიშვნელობა აქვს საბაჟო მიმართულებით არსებული პროექტების წარმატებით დანერგვას. ამ მხრივ უმნიშვნელოვანესია ისეთი მიმდინარე სტრატეგიული პროექტების წარმატებით დასრულება, როგორიცაა მათ შორის, „ტრანზიტის საერთო პროცედურების შესახებ (CTC)“ და „ერთიანი ადმინისტრირების დოკუმენტის (SAD)“ კონვენციებთან მიერთება და „ახალი კომპიუტერიზებული სატრანზიტო სისტემის (NCTS)“ იმპლემენტაცია, ავტორიზებული ეკონომიკური ოპერატორის (AEO) ინსტიტუტის დანერგვა და ურთიერთაღიარების მიღწევა ევროკავშირთან, თურქეთთან, ჩინეთთან და სხვა სტრატეგიულ პარტნიორებთან და საბაჟო ლაბორატორიის პროექტის განხორციელება.

ამჟამად მიმდინარე NCTS პროექტის იმპლემენტაციის შედეგად შესრულდება ასოცირების შეთანხმების ფარგლებში ნაკისრი ვალდებულებები და განხორციელდება ევროკავშირთან ინტეგრაციის პროცესის მხარდაჭერა; დაინერგება ევროკავშირთან ერთიანი სატრანზიტო პროცედურები და ჩამოყალიბდება ახალი კომპიუტერიზებული სატრანზიტო სისტემა; გამარტივდება საერთაშორისო ვაჭრობაში მონაწილე პირთათვის საზღვრის კვეთასთან დაკავშირებული ვალდებულებები; შემცირდება საბაჟო პროცედურებისათვის საჭირო დრო; ინფორმაციის წინასწარი დამუშავებით ამალდება საბაჟო რისკების მართვის და საბაჟო კონტროლის პროცედურების ეფექტურობა ასევე გაიზრდება კონვენციის წევრ ქვეყნების მიმართულებით ტვირთის გადაზიდვის საქართველოს სატრანზიტო კონკურენტუნარიანობის მაჩვენებელი.

აქვე აღსანიშნავია ევროკავშირის უმნიშვნელოვანესი ინიციატივა EU4Digital, რომელიც ხელს უწყობს ვაჭრობის გამარტივებას და ჰარმონიზაციას აღმოსავლეთ პარტნიორობის ქვეყნებს შორის და ევროკავშირთან; აღნიშნული ხორციელდება ისეთი ძირითადი მიმართულებების მხარდაჭერით როგორიცაა ელექტრონული კომერცია, ელექტრონული საბაჟო და ელექტრონული ლოგისტიკა და ციფრული სატრანსპორტო დერეფნები. ევროკავშირის მიერ სახელმწიფოთაშორისი ელექტრონული ვაჭრობის მხარდაჭერის ფარგლებში მოიაზრება პლატფორმები ელექტრონული ინვოისების, ელექტრონული გადაზიდვის დოკუმენტების (CMR), ელექტრონული სერტიფიკატების გაცვლისათვის, რაც მნიშვნელოვანად გაამარტივებს ექსპორტის პროცედურებს ელექტრონული დოკუმენტაციით ვაჭრობის და ელექტრონული ლოგისტიკის საშუალებით, შეამცირებს შეფერხებებს საზღვარზე, გაზრდის ოპერაციების

უსაფრთხოებას და გამჭვირვალობას, შეამცირებს ადმინისტრაციულ ხარჯებს და გაყალბების გზით შემოსავლების დანაკარგებს და გააუმჯობესებს ციფრული ეკონომიკის კონკურენტუნარიანობას.

საქართველოს ადგილმდებარეობიდან გამომდინარე ასევე გაგრძელდება ცენტრალური აზიის რეგიონალური ეკონომიკური თანამშრომლობის პროგრამაში მათ შორის სატრანზიტო სისტემის (CAREC Advanced transit System – CATS) და საბაჟო ინფორმაციის ურთიერთგაცვლის (Customs Information Common Exchange - ICE) პროექტის განხორციელებაში აქტიური მონაწილეობა.

ასევე მიმდინარეობს მუშაობა eTIR კომპიუტერიზაციის პროექტზე, რომელიც გულისხმობს გაეროს ერთიანი TIR პლატფორმის საშუალებით TIR გარანტიით მოძრავი ტვირთების გადაზიდვებთან დაკავშირებული ინფორმაციის ელექტრონულად გაცვლას საბაჟო ადმინისტრაციებს შორის.

საქართველო - აზერბაიჯანის საზღვარზე ახალი საბაჟო გამშვები პუნქტის მშენებლობა ერთობლივი მართვის პრინციპზე

დღის წესრიგში დგას საქართველოსა და აზერბაიჯანის რესპუბლიკას შორის ახალი საბაჟო გამშვები პუნქტის მშენებლობის საკითხი, რომელიც ხელს შეუწყობს ქვეყნების სატრანზიტო და ლოგისტიკური შესაძლებლობების განვითარებას და კიდევ უფრო გააძლიერებს რეგიონის სატრანსპორტო და სავაჭრო კავშირებს. ერთობლივი მართვის პრინციპებზე დაფუძნებული ახალი საბაჟო გამშვები პუნქტი, საშუალებას იძლევა თავიდან იქნეს აცილებული საბაჟო კონტროლის პროცედურების დუბლირება, რაც თავის მხრივ შეამცირებს საზღვრის კვეთის პროცედურებზე დახარჯულ დროს და გაზრდის ტრანსსასაზღვრო სავაჭრო ნაკადებს. აღნიშნული ასევე შეესაბამება მსოფლიო სავაჭრო ორგანიზაციის „ვაჭრობის ხელშეწყობის შესახებ“ შეთანხმების-(WTO TFA) მე-8 მუხლს, სასაზღვრო უწყებების თანამშრომლობის შესახებ, ისევე როგორც, ევროკავშირის კოორდინირებული საზღვრის მართვის სფეროში თანამშრომლობის მე-3 პუნქტს და შემოსავლების სამსახურის სტრატეგიას „საზღვრის კვეთის გამარტივების ვალდებულებების შესახებ“.

პროექტის განხორციელება დამოკიდებულია საერთაშორისო დონორებისგან რესურსების მოძიებაზე.

ავტოპარკირების ცენტრების განვითარება

საერთო სარგებლობის გზისპირა ზოლში მძიმეწონიანი სატრანსპორტო საშუალებების ქაოტურად განთავსების აღსაკვეთად და რიგების ეფექტურად მართვის უზრუნველსაყოფად იგეგმება „საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“ საქართველოს კანონში ცვლილება საავტომობილო ტრანსპორტის ავტოპარკირების ცენტრის სტატუსის შემოღების მიზნით. კერძოდ, საერთაშორისო გადაზიდვებში ჩართული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების

მძღოლებს ვალდებულება ექნებათ, TIR პარკებში შესვლამდე გამოცხადեն აღნიშნულ ავტოპარკირების ცენტრში, რომელიც ელექტრონული პლატფორმით დაკავშირებული იქნება TIR პარკებთან.

ქვეყნის სატრანსპორტო და ლოგისტიკური პოტენციალის განვითარების მიზნით საერთაშორისო პროგრამებში/ორგანიზაციებში თანამშრომლობის გაძლიერება

სატრანსპორტო მარშრუტების განვითარება და დივერსიფიკაცია საქართველოს მთავრობის ერთ-ერთ პრიორიტეტს წარმოადგენს.

საქართველო არის წევრი ქვეყანა არაერთი საერთაშორისო ორგანიზაციის/პროგრამისა, რომელთა საქმიანობის ძირითად მიზანს წარმოადგენს სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობების ხელშეწყობა და სექტორული თანამშრომლობის გაძლიერება, მათ შორის, ტრანსპორტის სფეროში.

საქართველო ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის - ტრასეკას წევრია მისი დაარსების დღიდან - 1993 წლიდან. ამასთან, 2016 წელს საქართველო შეუერთდა ცენტრალური აზიის რეგიონალური ეკონომიკური თანამშრომლობის (CAREC) პროგრამას და მოხდა მისი ჩართვა CAREC-ის დერეფნებში. საქართველო გააგრძელებს აღნიშნულ პროგრამების ფარგლებში სხვადასხვა პროექტებსა და ინიციატივებში მონაწილეობას სატრანსპორტო და ლოგისტიკური შესაძლებლობების გაძლიერების მიზნით.

სატრანსპორტო კავშირების განვითარების მიზნით საქართველო ასევე გააგრძელებს თანამშრომლობას გაეროს ევროპის ეკონომიკურ კომისიასთან (UNECE) და ასევე, აზიისა და წყნარი ოკეანეთის ეკონომიკურ და სოციალურ კომისიასთან (UNESCAP). საქართველო წარმოადგენს აზიური მაგისტრალური ქსელის და ტრანს-აზიური რკინიგზის ქსელის შესახებ სამთავრობათაშორისო შეთანხმებების ხელშემაკრებელ მხარეს. იგი ასევე ჩართულია UNECE-ის ევრო-აზიური სატრანსპორტო კავშირების (EATL) პროექტში, რომელიც 2002 წლიდან ხორციელდება.

ტრანსპორტის სფეროში საქართველო აქტიურად თანამშრომლობს ევროკავშირთან არამარტო სამართლებრივი დაახლოების, არამედ სატრანსპორტო მიმოსვლის გაუმჯობესების კუთხითაც, მათ შორის, აღმოსავლეთ პარტნიორობის (EaP) ფორმატში. პრიორიტეტს ასევე წარმოადგენს ტრანს-ევროპული სატრანსპორტო ქსელში (TEN-T) ქვეყნის ინტეგრაცია.

ზემოაღნიშნული პროგრამების/ორგანიზაციების და სხვა საერთაშორისო ფორმატების (საერთაშორისო სატრანსპორტო ფორუმი - ITF, შავი ზღვის ეკონომიკური თანამშრომლობის ორგანიზაცია - BSEC და ა.შ.) გამოყენებით, გაძლიერდება კოორდინაცია პარტნიორ ქვეყნებთან საქართველოზე გამავალი დერეფნების გამართული ფუნქციონირების უზრუნველყოფისა და მათი კონკურენტუნარიანობის გაზრდის მიზნით.

შუა დერეფნის და საქართველოზე გამავალი სხვა სატრანსპორტო მარშრუტების განვითარება

ევროკავშირის ქვეყნების ვაჭრობა სამხრეთ კავკასიის ქვეყნებთან, თურქმენეთთან, ყაზახეთთან და ჩინეთთან შეადგენს 156 მილიონ ტონას - დაახლოებით 9 მილიონ კონტეინერს. ევროპასა და ჩინეთს შორის ტვირთბრუნვის 1 პროცენტი უჭირავს სარკინიგზო გადაზიდვებს ჩრდილოეთის დერეფნის გავლით და აღნიშნული მაჩვენებელი მზარდია. ზემოხსენებული ბრუნვიდან მოკლევადიან პერსპექტივაში შესაძლებელია მინიმუმ 90 000 კონტეინერის მოზიდვა საქართველოს ტერიტორიის გავლით, ხოლო 2026 წლამდე შეიძლება ეს რაოდენობა 220 000-მდე გაიზარდოს. აღსანიშნავია, რომ ცენტრალურ აზიასა და ევროპას შორის ვაჭრობის ხარჯზე შესაძლებელია 160 000-მდე კონტეინერის მოზიდვა.⁷

აღნიშნულის გათვალისწინებით, საქართველოს რკინიგზის და დერეფნის სხვა მონაწილე ორგანიზაციების ამოცანაა არსებული ხარვეზების აღმოფხვრა და ევროპა აზიის მრავალმილიონიანი ტვირთბრუნვის მაქსიმალურად დიდი მოცულობის გატარება. არსებული გამოწვევების გადაჭრის მიზნით განხორციელდება შემდეგი აქტივობები:

- **ერთიანი ელექტრონული სისტემის შექმნა** - სისტემა, სადაც ინტეგრირებული იქნება დოკუმენტაციის ელექტრონული ცვლა და კონტეინერების მიკვლევადობის სისტემების ფუნქციონირება. 2019-2020 წლებში მსოფლიოში ახალი კორონავირუსის გავრცელებამ ცხადყო გაციფროვნების მნიშვნელობა ლოგისტიკის ინდუსტრიაში. შესაბამისად, გაციფროვნება წარმოადგენს არა მხოლოდ ინფორმაციის ხელმისაწვდომობის, გამჭვირვალობისა და გადაზიდვის სიმარტივის ერთ-ერთ მნიშვნელოვან კომპონენტს, არამედ უსაფრთხოების წინაპირობასაც.
- **ცარიელი კონტეინერების ჩაწოდების ტერმინალის განვითარების შესაძლებლობის განხილვა** - ამ მიზნით მნიშვნელოვანია საზღვაო ხაზებთან თანამშრომლობა. ცარიელი კონტეინერების ჩაწოდების ტერმინალის შექმნა შეამცირებს ხარჯებს და მომხმარებელს თავიდან ააცილებს დამატებით საზრუნავს.
- **ფიქსირებული გრაფიკის მქონე ბლოკ მატარებლების ამოქმედება** - აღნიშნული გარკვეულ ხარჯებთან იქნება დაკავშირებული საწყის ეტაპზე დატვირთვის დაბალი მაჩვენებლების გამო. საქართველოს რკინიგზამ სხვა ქვეყნის რკინიგზებთან უნდა გაინაწილოს რისკი და დანიშნოს გეგმური მატარებლები. გაგრძელდება ჩინეთის ქალაქებიდან ბლოკ-მატარებლების რეგულარული მიმოსვლის განვითარებაზე მუშაობა.
- **მარკეტინგული ღონისძიებები** - ამ ეტაპზე შესაძლებელია ყველა იმ ტვირთის კონტეინერიზაცია, რომლის გაბარიტიც კონტეინერის ზომებს არ სცდება. აღნიშნულის მისაღწევად საჭიროა კომუნიკაციის გააქტიურება ტვირთმფლობელებთან და

⁷ KPMG Georgia, Feasibility study for the development of ferry & container feeder services between ports of Georgia, Bulgaria, Romania and Ukraine, 2019

კონტეინერების უპირატესობებზე მათი მუდმივი ინფორმირება. ასევე აუცილებელია პირდაპირი მარკეტინგის გააქტიურება დერეფნის უპირატესობების ცნობადობის გაზრდის მიზნით. ეს შეიძლება მიღწეულ იქნეს ფორუმების და კონფერენციების ორგანიზებით და თემატურ გამოფენებში მონაწილეობით. განხორციელდება ექსპედიტორულ კომპანიებსა და ტვირთმფლობელებთან კომუნიკაცია მათი დერეფნის გამოყენებით დაინტერესების გაზრდის მიზნით.

- **პირდაპირი საკონტეინერო ფიდერული/საბორნე სერვისების განვითარება შავ ზღვაზე** - საჭიროა ინტენსიური თანამშრომლობა საქართველოს, რუმინეთსა და უკრაინის ნავსადგურებს შორის პირდაპირი ფიდერული კავშირების შემდგომი განვითარებისა და ტვირთნაკადების მოზიდვის მიმართულებით. ამასთან, 2026 წლისთვის მოსალოდნელია საქართველოსა და ევროპის ნავსადგურებს შორის გადაზიდვები 9 მილიონი ტონით გაიზარდოს, რაც საჭიროებს დამატებით სიმძლავრეებს შავ ზღვაზე.⁸

შუა დერეფნის გარდა, საქართველო ჩართულია სხვა ინიციატივებშიც, რომლებიც ევროპა-აზიას შორის სატრანსპორტო მარშრუტების განვითარებას ისახავს მიზნად. საქართველოს მთავრობის მიზანია აღნიშნული სატრანსპორტო მარშრუტების განვითარებით ხელი შეუწყოს ქვეყნებს შორის შეუფერხებელ მიმოსვლას და დამატებითი ტვირთნაკადების მოზიდვას.

საერთაშორისო სატრანსპორტო კავშირების სამართლებრივი ბაზის განვითარება

დღევანდელი მდგომარეობით, საქართველოს მთლიანობაში გაფორმებული აქვს 100-ზე მეტი ორმხრივი სამთავრობათშორისო შეთანხმება საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვების განვითარების მიზნით. საქართველოს მთავრობის ამოცანაა კიდევ უფრო განავითაროს სატრანსპორტო კავშირები და არსებული სამართლებრივი ბაზის დახვეწის გზით ხელი შეუწყოს ქვეყნებს შორის შეუფერხებელ მიმოსვლას. აღნიშნულის გათვალისწინებით, საჭიროების შესაბამისად, დამატებით იგეგმება ტრანსპორტის სფეროში შეთანხმებების გაფორმება როგორც ორმხრივ ისე მრავალმხრივ დონეზე.

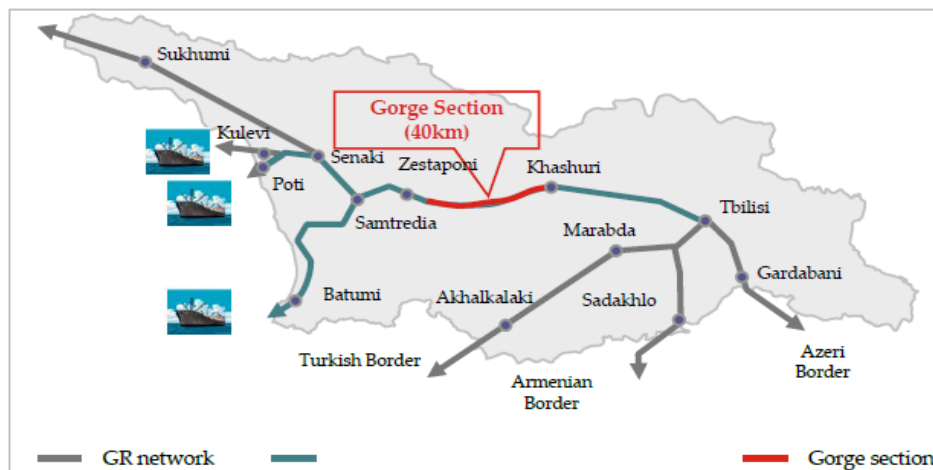
ამასთან, გრძელვადიან პერსპექტივაში მიზანშეწონილია ევროკავშირის წევრ ქვეყნებთან საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვების ლიბერალიზაცია, კერძოდ, არსებული კვოტირებული ნებართვების სისტემის გაუქმება. აღნიშნული ხელს შეუწყობს საქართველოსა და ევროკავშირს შორის სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობების გაღრმავებას და ქვეყნის ინტეგრაციას ევროპულ სატრანსპორტო სისტემაში.

⁸ KPMG, Feasibility study for the development of ferry & container feeder services between ports of Georgia, Bulgaria, Romania and Ukraine, Georgia 2019

ამოცანა 3.3. სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგის განვითარება

რკინიგზის მოდერნიზაცია

სს „საქართველოს რკინიგზამ“ 2011 წლის 20 სექტემბერს, დაიწყო რკინიგზის მოდერნიზაციის პროექტის განხორციელება. თბილისი-მახინჯაურის სარკინიგზო მონაკვეთის მოდერნიზაციის პროექტის (სურათი 1) სამშენებლო და საპროექტო სამუშაოები ხორციელდება სს „საქართველოს რკინიგზის“ და ჩინეთის რკინიგზის 23-ე ბიუროს შორის 2011 წლის 12 აგვისტოს დადებული კონტრაქტის შესაბამისად.



სურათი 1. რკინიგზის მოდერნიზაციის პროექტი

წყარო: საქართველოს რკინიგზა

მიმდინარე ეტაპისთვის შესრულებულია სამუშაოების დაახლოებით 96%. სამშენებლო სამუშაოების დასრულება იგეგმება უახლოეს 2 წელიწადში. პროექტის ექსპლუატაციაში მიღების შემდეგ რკინიგზის წლიური გამტარუნარიანობა გაიზრდება 27 მილიონიდან 48 მილიონ ტონამდე, ხოლო ავტომატური ბლოკირების სისტემის დამონტაჟების შემთხვევაში, შესაძლებელი იქნება გამტარუნარიანობა გაიზარდოს 100 მილიონ ტონამდე. მოდერნიზაციის პროექტის მთავარი მიზანია უსაფრთხოების გაზრდა, მსვლელობის დროისა და ინფრასტრუქტურული ხარჯების შემცირება.

ბაქო-თბილისი-ყარსის ახალი სარკინიგზო ხაზის მშენებლობა

ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზა რეგიონული მნიშვნელობის სარკინიგზო მაგისტრალია, რომელიც ერთმანეთს პირდაპირ აკავშირებს აზერბაიჯანს, საქართველოსა და თურქეთს. 2007 წლის 7 იანვრიდან სამხრეთი ხელშეკრულების ხელმოწერის შემდეგ დაიწყო პროექტის განხორციელება. იგი აერთიანებს სამხრეთ კავკასიის სარკინიგზო გზებს ევროპასთან თურქეთის გავლით. მოცემული მაგისტრალი შეამცირებს ტვირთების გადაზიდვის დროს

აზიიდან ევროპისკენ. პერსპექტივაში ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო მაგისტრალი გახდება ევროპა-კავკასია-აზიის სარკინიგზო დერეფნის ნაწილი.

ბაქო-თბილისი-ყარსის ახალი სარკინიგზო ხაზის პროექტის ფარგლებში, რომლის მიზანია აზია-ევროპის სარკინიგზო დერეფნის განვითარება, გათვალისწინებულია მარაბდა-კარწახის 180კმ სიგრძის სარკინიგზო უბნის რეაბილიტაცია, რეკონსტრუქცია და მშენებლობა, რომელიც შედგება: მარაბდა-ახალქალაქის სარეკონსტრუქციო სარეაბილიტაციო უბნისგან - საექსპლუატაციო სიგრძით 153 კმ და ახალქალაქი-კარწახი (თურქეთის საზღვარი) – 27 კმ. სიგრძის ახალი სამშენებლო უბნისგან.

პროექტის რეალიზაცია დაყოფილია 6 ეტაპად:

I ეტაპი	მარაბდა - თეთრიწყარო, სიგრძით - 29,2 კმ;
II ეტაპი	თეთრიწყარო - წალკა, სიგრძით - 49,7 კმ;
III ეტაპი	წალკა - ახალქალაქი, სიგრძით - 74,1 კმ;
IV ეტაპი	ახალქალაქის ვაგზალი;
V ეტაპი	ახალქალაქის სარკინიგზო სადგური;
VI ეტაპი	ახალქალაქი-კარწახი-თურქეთის საზღვარი (გვირაბის ჩათვლით)-27,0 კმ.

მარაბდა-ახალქალაქი-კარწახის სარკინიგზო უბნის რეაბილიტაცია, რეკონსტრუქცია და მშენებლობა მიმდინარეობს წელიწადში 5 მლნ ტონა ტვირთბრუნვაზე და 1 მლნ. მგზავრთნაკადზე დამუშავებული პროექტის შესაბამისად (წელიწადში 15 მლნ ტონა ტვირთბრუნვის პერსპექტივით), რომლის მიხედვითაც გათვალისწინებულია არსებულ სარკინიგზო ხაზზე ყველა დარგის ობიექტების სრული რეაბილიტაცია, რეკონსტრუქცია და მშენებლობა თანამედროვე ტექნოლოგიების გამოყენებით.



სურათი 2. ბაქო-თბილისი-ყარსის პროექტი

წყარო: საქართველოს რკინიგზა

2017 წლის ოქტომბრიდან ახალ სარკინიგზო ხაზზე ხორციელდება საცდელი გადაზიდვები. ბაქო-თბილისი-ყარსის პროექტის ექსპლუატაციაში შესვლის, ასევე, თურქეთში მარმარის გვირაბის სატვირთო მატარებლებისთვის სრულად გახსნის შემდეგ შესაძლებელი გახდება თურქეთის გავლით ევროკავშირის ქვეყნებისთვის სარკინიგზო ტრანსპორტით ტვირთის მიწოდება.

ზემოაღნიშნული პროექტების დასრულების შედეგად გაიზრდება საქართველოს სარკინიგზო გადაზიდვების გამტარუნარიანობა, სისწრაფე და საიმედოობა. აღსანიშნავია, რომ რკინიგზის კონკურენტუნარიანობის ამაღლება ხელს შეუწყობს სატვირთო გადაზიდვების ეკოლოგიურად სუფთა ტრანსპორტზე გადასვლას, რაც წარმოადგენს სტრატეგიულ პრიორიტეტს. ამასთან, მოხდება საქართველოში და მეზობელ ქვეყნებში ჩქაროსნული რკინიგზის განვითარების პერსპექტივების შეფასება დემოგრაფიული და ეკონომიკური ფაქტორების გათვალისწინებით.

სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის განვითარებასთან ერთად ასევე ეტაპობრივად განახლდება რკინიგზის სავაგონო-სალოკომოტივო პარკი.

სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგის რესტრუქტურია და რეფორმირება

საქართველოს რკინიგზა ტრანსპორტის მარშრუტის კონკრეტულ სეგმენტზე მომსახურების ექსკლუზიური მიმწოდებელია. სატვირთო ექსპედიტორებს და ლოგისტიკური მომსახურების პროვაიდერებს მარშრუტის მთელ მანძილზე გაფორმებული აქვთ შეთანხმებები საქართველოს რკინიგზასთან. რკინიგზის თანამშრომლობის გაღრმავება კერძო სექტორთან მნიშვნელოვანია ისეთი სატრანსპორტო სერვისების შესაქმნელად, რომლებიც კონკურენტუნარიანი იქნებიან ალტერნატიულ მარშრუტებთან, დერეფნებთან ან სატრანსპორტო სახეობებთან მიმართებით.

ასოცირების შეთანხმებით გათვალისწინებული ნორმატიული აქტებიდან 2012/34/EC დირექტივა „ერთიანი ევროპული სარკინიგზო ზონის შექმნის შესახებ“ და 2004/49/EC დირექტივა „გაერთიანების რკინიგზების უსაფრთხოების შესახებ“ უზრუნველყოფს საქართველოს სარკინიგზო სექტორის სრულ რესტრუქტურია და რეფორმირებას. კერძოდ, აღნიშნული დირექტივები ძირითადად ითვალისწინებენ:

- სარკინიგზო ოპერატორების (სამგზავრო და სატვირთო) და ინფრასტრუქტურის მენეჯერის სამართლებრივ და ფინანსურ გამიჯვნას;
- ინფრასტრუქტურის მენეჯერის ძირითადი ფუნქციების დამოუკიდებლობას და მისი დაფინანსების წესებს;
- სარკინიგზო ტრანსპორტის მარეგულირებელი ორგანოს შექმნას;
- უსაფრთხოების სახელმწიფო ორგანოს შექმნას და მოთხოვნებს უსაფრთხოების სერტიფიკატის და ავტორია და მისანიჭებლად;
- სარკინიგზო ინციდენტების და შემთხვევების მოკვლევის ბიუროს შექმნას;

ამასთან, დაგეგმილი ცვლილებები ხელს შეუწყობს ბიზნეს გარემოს კიდევ უფრო გაჯანსაღებას.

მნიშვნელოვანია სარკინიგზო სამგზავრო გადაყვანების მიმართულებით სახელმწიფოს სოციალური პასუხისმგებლობის განსაზღვრა და ამ მიმართულებით დანახარჯების კომპენსირების მექანიზმის დანერგვა, რაც გათვალისწინებულია ევროკავშირის №1370/2007 რეგულაციით საზოგადოებრივი მომსახურების ვალდებულების თაობაზე.

შესაბამისად, დარგში არსებული გამოწვევების გათვალისწინებით, ამასთან, თანამედროვე და საუკეთესო ევროპული პრაქტიკაზე დაფუძნებული მიდგომების საქართველოში დანერგვის მიზნით, განხორციელდება სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგის რესტრუქტურირაცია და რეფორმირება, რაც უშუალოდ დაკავშირებულია სწორედ ზემოთ ხსენებული ევროპული რეგულაციების შეთანხმებულ ფარგლებში სრულყოფილად იმპლემენტაციასთან.

სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგის რეფორმირებისას საქართველოს მთავრობა ძირითადად იხელმძღვანელებს ევროკავშირის მიერ დაფინანსებული პროექტის ფარგლებში “Facility for the implementation of the Association Agreement in Georgia” გამოყოფილი ტექნიკური დახმარების შედეგად მომზადებული პოლიტიკის დოკუმენტით „საქართველოს სარკინიგზო დარგის მომავალი, ევროკავშირის კანონმდებლობის ტრანსპოზიციის გათვალისწინებით,“ რომელიც საქართველოში დღეს არსებული მდგომარეობის გათვალისწინებით განსაზღვრავს მნიშვნელოვან ხედვებსა და მიდგომებს საქართველოში ევროპული სარკინიგზო სისტემის ჩამოყალიბების მიმართულებით. ამასთან, სარკინიგზო ტრანსპორტის სფეროში ევროკავშირი-საქართველოს ასოცირების შეთანხმებით გათვალისწინებული დირექტივების ეფექტურად დანერგვისა და შესრულების ხელშეწყობის მიზნით განხორციელდა ტვინინგის პროექტი.

სარკინიგზო სატვირთო გადაზიდვებში კერძო სექტორის მოზიდვა

მიუხედავად იმისა, რომ სარკინიგზო-საკონტეინერო გადაზიდვებს მზარდი ტენდენცია გააჩნია, საქართველოს რკინიგზა მნიშვნელოვნად ჩამორჩება საავტომობილო ტრანსპორტს.

აღნიშნულის გათვალისწინებით, მიზანშეწონილია სარკინიგზო-საკონტეინერო გადაზიდვებში კერძო სექტორის მოზიდვა. ამ მიმართულებით საჭიროა მუშაობა როგორც ექსპედიტორ კომპანიებთან, ასევე, საერთაშორისო საზღვაო ხაზებთან, რომლებსაც გააჩნიათ მსოფლიოს სხვადასხვა კუთხეში საკონტეინერო ბლოკ-მატარებლების ოპერირების გამოცდილება.

ამასთან, გადაზიდვების გაზრდის მიზნით მნიშვნელოვანია მომსახურების განვითარებისა და გაყიდვების მიმართულების კიდევ უფრო გაძლიერება, რათა მომხმარებელზე

ორიენტირებული და გამჭვირვალე ახალი სერვისები შეიქმნას, რომლებიც, ბაზრისათვის საინტერესო და მიმზიდველი იქნება.

სარკინიგზო მულტიმოდალური გადაზიდვების განვითარება

ეკომეგობრული სატრანსპორტო საშუალებით, სარკინიგზო ტრანსპორტით გადაზიდვების წილის გასაზრდელად, ასევე საგზაო ინფრასტრუქტურის ცვეთის და გადატვირთვის შესამცირებლად, განიხილება საკონტრეილერო გადაზიდვების (სატვირთო ავტომობილების და მისაბმელების ტრანსპორტირება სპეციალიზირებული სარკინიგზო პლატფორმების გამოყენებით) განვითარება. აღნიშნული პროექტის განსახორციელებლად იგეგმება ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთების მომზადება. ამასთან, პროექტის ფარგლებში განიხილება ბათუმისა და რუსთავის ტერმინალებში სატრანზიტო საავტომობილო გზავნილების საკონტრეილერო პლატფორმებზე დატვირთვა და გადაზიდვა. გრძელვადიან პერსპექტივაში აღნიშნული მომსახურების განვრცობა შესაძლებელია საქართველოსა და აზერბაიჯანის ტერიტორიაზე, რაც დადებითად იმოქმედებს საქართველოში სარკინიგზო გადაზიდვების მთლიან მოცულობაზე.

სახელმწიფო საკონტრეილერო გადაზიდვების წახალისების მიზნით შესაძლოა განხორციელდეს შესაბამისი საკანონმდებლო ცვლილებები. აღნიშნული გულისხმობს საკონტრეილერო გადაზიდვებში ჩართული სატვირთო ავტოსატრანსპორტო საშუალებების გათავისუფლებას გზათსარგებლობის საფასურისგან.

ამოცანა 3.4. საავტომობილო ტრანსპორტის დარგის განვითარება

აღმოსავლეთ-დასავლეთის ჩქაროსნული ავტომაგისტრალის მშენებლობა

აღმოსავლეთ-დასავლეთის ავტომაგისტრალის 234 კმ უკვე დასრულებულია, ხოლო 108 კმ-მდე გზის მშენებლობა მიმდინარეობს, მათ შორის, ხევი-უბისას, უბისა-შორაპანის, გრიგოლეთი-ჩოლოქის და სხვა მონაკვეთები. მომდევნო წლები გარდამტეხი იქნება აღნიშნული მაგისტრალის მშენებლობის კუთხით და ეტაპობრივად დასრულდება სხვადასხვა მონაკვეთები. 2030 წლისთვის კი სრულად დასრულებული იქნება წითელი ხიდი-სარფის არსებული მარშრუტის 430 კილომეტრი გზის მშენებლობა. შესაბამისად, წითელი ხიდი-სარფის არსებული მარშრუტის სიგრძე, რომელიც ამჟამად 460 კმ-ს შეადგენს, პროექტების დასრულების შემდგომ, გადაადგილების მანძილს 30 კმ-ით შეამცირებს. შედეგად, მგზავრობის დრო განახევრდება და ნაცვლად 8 საათისა, გახდება 4 საათი, ხოლო გამტარუნარიანობა გაიზრდება საშუალოდ 3-ჯერ. გაგრძელდება მაგისტრალური გზების მშენებლობა სატრანსპორტო დერეფნების განვითარების მიზნით და 2030 წლის ბოლოსთვის ჯამში აშენდება 760 კმ მაგისტრალური გზა.

პროექტი ხორციელდება სახელმწიფო ბიუჯეტით და ფინანსური ინსტიტუტების (World Bank, ADB, JICA, EIB, AIIB,) დაფინანსებით.



სურათი 3. აღმოსავლეთ-დასავლეთის მაგისტრალის მშენებლობა - 430კმ

წყარო: საავტომობილო გზების დეპარტამენტი

საავტომობილო ტრანსპორტის დარგის რეგულირების გაუმჯობესება

შიდა საავტომობილო გადაზიდვების მოწესრიგების მიზნით, მნიშვნელოვანია მოქნილი სალიცენზიო/სანებართვო პროცედურების დანერგვა, რითაც განისაზღვრება გადამზიდავების რეპუტაციის, ფინანსური შესაძლებლობის და კვალიფიკაციის მინიმალური კრიტერიუმები. საჭიროა ახალი რეგულაციებით ბაზარზე წვდომის შესაძლებლობა გააჩნდეთ როგორც იურიდიულ, ასევე, ფიზიკურ პირებს. საწყის ეტაპზე ბაზარზე წვდომისათვის საჭირო ფინანსური მოთხოვნები უნდა იყოს მარტივად შესრულებადი როგორც მოქმედი სატრანსპორტო კომპანიებისათვის, ასევე, სხვა დაინტერესებული იურიდიული/ფიზიკური პირებისთვის. ამასთან, ეტაპობრივად უნდა განხორციელდეს ფინანსური მოთხოვნების ზრდა, იმისათვის რომ ბაზრის მოთამაშეების მხრიდან უზრუნველყოფილ იქნეს გარანტიები ხარისხიანი სერვისის მიწოდების კუთხით. ფინანსური მოთხოვნების წარდგენისას, გათვალისწინებული უნდა იქნეს საავტომობილო პარკის მოცულობა. ახალი რეგულაციებით, ასევე, უნდა მოხდეს დიფერენციაცია კომპანიების საკუთრებაში არსებულ და მესამე მხარის ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე.

საქართველოსა და ევროკავშირს შორის გაფორმებული ასოცირების შეთანხმების შესაბამისად, საქართველომ ნაწილობრივ დანერგა 2009 წლის 21 ოქტომბრის ევროპარლამენტისა და საბჭოს (EC) N 1071/2009 რეგლამენტი, რომელიც ადგენს ავტოსატრანსპორტო ოპერატორის დასაქმების მიზნით შესასრულებელი პირობების შესახებ საერთო წესებს. აღნიშნული რეგლამენტი საქართველოში ვრცელდება მხოლოდ საერთაშორისო გადაყვანა/გადაზიდვის

განმახორციელებელ სუბიექტებზე. შესაბამისად, მნიშვნელოვანია რეგლამენტის მოთხოვნების დანერგვა შიდა გადაზიდვებში ჩართული კომპანიების მიმართაც. საჭიროა შიდა გადაზიდვებში ჩართულ კომპანიებს გააჩნდეთ:

- კარგი რეპუტაცია;
- სტაბილური წარმომადგენლობა - ოფისი სადაც შენახული იქნება საფინანსო თუ სატრანსპორტო პროცესების მართვასთან დაკავშირებული დოკუმენტაცია;
- ფინანსური უზრუნველყოფისთვის საჭირო რესურსი;
- სათანადო პროფესიონალური კვალიფიკაცია.

გარდა ზემოხსენებულისა, ეკოლოგიური მდგომარეობის გაუმჯობესების კუთხით განხილული იქნება შემდეგი ღონისძიებების განხორციელების შესაძლებლობა:

- კერძო ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ქართული ავტოპარკის მოდერნიზაციის მხარდაჭერა (მაგ. უტილიზაციის კონცეფციის შემუშავება და ა.შ.).
- საწვავის მოხმარების დაბალი ოდენობის მქონე ავტომანქანების და ელექტრომობილების გამოყენების ხელშეწყობა და მხარდაჭერა (მაგ. სადისტრიბუციო სექტორში ელექტრომობილების გამოყენების წახალისება; ელექტრომობილების დასატენი ინფრასტრუქტურის განვითარება);
- საწვავისათვის გამკაცრებული სტანდარტების შემუშავება და საავტომობილო ტრანსპორტის ენერგოეფექტურობის ხელშეწყობა.
- საშუალო და გრძელვადიან პერსპექტივაში იმპორტირებულ ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე ემისიების სტანდარტების დაწესება.).

საავტომობილო კომპანიებს შორის თანამშრომლობის და კონსოლიდაციის მხარდაჭერა

საერთაშორისო და ასევე რეგიონში არსებული გამოწვევების გათვალისწინებით, მიზანშეწონილია, რომ საქართველოს მთავრობამ საავტომობილო ტრანსპორტის დარგში (ისევე, როგორც სატრანსპორტო და ლოგისტიკის ინდუსტრიის სხვა დარგებში) მხარი დაუჭიროს მცირე კომპანიების თანამშრომლობას, კონსოლიდაციას და შერწყმას, დაეხმაროს საბაზრო მოთამაშეებს, რომ მათ მიაღწიონ ოპერირების ისეთ მასშტაბს, რაც საშუალებას მისცემს მათ, ითანამშრომლონ საერთაშორისო ან მინიმუმ, რეგიონალური როლი.

2021 წლის მონაცემებით საერთაშორისო სატრანსპორტო გადაზიდვებში 5000-მდე ქართული სატვირთო კომპანია იყო დაკავებული, ჯამში 12 000-მდე სატვირთო ავტომანქანით. შესაბამისად, ერთ კომპანიაზე საშუალოდ 2,4 ავტომანქანა მოდის, ასევე, დიდია ინდივიდუალური გადაზიდვების წილი.

გაგრძელდება ორმხრივი და მრავალმხრივი საერთაშორისო შეთანხმებების გაფორმება, რომლებიც ქართულ კომპანიებს საქმიანობის თანაბარი პირობებით უზრუნველყოფს. დამატებით, მიზანშეწონილია, შეიქმნას წახალისების მექანიზმები საავტომობილო

გადამზიდავებისათვის, რათა მათ კოოპერატიული სქემების მეშვეობით გააერთიანონ ძალები. უფრო მჭიდრო თანამშრომლობა და კონსოლიდაცია ქართულ საწარმოებს საშუალებას მისცემს შეამცირონ დანახარჯები მასშტაბის ზრდის ხარჯზე (მასშტაბის ეკონომია), ასევე, გაზარდონ მომსახურების პაკეტი და არეალი (მაგ: 2PL ტრანსპორტის ან საწყობის ოპერატორობიდან სრულფასოვან 3PL-მომსახურებაზე გადავიდნენ).

ზემოხსენებული ამოცანის განსახორციელებლად, განხილული იქნება:

- მინიმალური მარეგულირებელი ზომების განხორციელება;
- სამართლიანი და თავისუფალი კონკურენციის უზრუნველყოფა;
- პროფესიული ორგანიზაციების და ასოციაციების მეშვეობით დარგის მსოფლიო სტანდარტების და საუკეთესო პრაქტიკების შესახებ ინფორმაციის გავრცელების ხელშეწყობა და მხარდაჭერა;
- სხვა ქვეყნებში არსებული იმ სამართლებრივი დებულებების შესწავლა, რომლებიც ხელს უწყობენ საბაზრო მოთამაშეებს შორის თანამშრომლობას და კონსოლიდაციას და მათი დანერგვა საქართველოს კანონმდებლობაში.

მგზავრთა ქვეყნის შიდა (საქალაქთაშორისო) გადაყვანების მოწესრიგება

მოსახლეობისა და ტურისტების მომსახურების დონის ამაღლების მიზნით შემუშავებულია საკანონმდებლო ცვლილებათა პაკეტი, რომელიც ითვალისწინებს რეგულარული სამგზავრო გადაყვანის (მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში რეგულარული სამგზავრო გადაყვანის გარდა), საერთაშორისო სამგზავრო გადაყვანის და საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვის ოპერაციების სანებართვო სისტემაში მოქცევას.

კანონპროექტის მიღება უზრუნველყოფს მგზავრთა გადაყვანის სფეროს გაჯანსაღებას და ავტოსატრანსპორტო ბაზარზე კონკურენტუნარიანი გარემოს შექმნას. კერძოდ, დაგეგმილი ცვლილებები მიზნად ისახავს ავტოსადგურების მხრიდან კონკურენციის დარღვევის ფაქტების აღმოფხვრას, მათი თანამედროვე მოთხოვნათა შესაბამისად რეკონსტრუქციასა და ახალი საერთაშორისო დონის ავტოსადგურების მშენებლობის სტიმულირებას და გადაყვანის დადგენილი პირობების გარანტირებულ შესრულებას. გაუმჯობესდება უსაფრთხოება, ეკოლოგიური მაჩვენებლები და მომხმარებელთა მომსახურების ხარისხი. საკანონმდებლო ცვლილებები უზრუნველყოფს ავტოსატრანსპორტო პროცესის მონაწილეთა უფლებების დაცვას და სამგზავრო გადაყვანებში პერსონალის მაღალკვალიფიციური, პროფესიონალი და გამოცდილი კადრებით დაკომპლექტებას. ამდენად, აღნიშნული რეფორმა ხელს შეუწყობს ქვეყნის სატრანსპორტო სისტემის ევროპულ და მსოფლიო სატრანსპორტო სისტემაში ინტეგრაციის პროცესს და ტურიზმის განვითარებას.

გაეროს ე.წ. „სატრანსპორტო საშუალებების ტიპის აღიარების შესახებ“ 1958 წლის შეთანხმების იმპლემენტაცია

საქართველოს მთავრობის ამოცანაა მომავალ წლებში განახორციელოს 1958 წლის 20 მარტს ქ. ჟენევაში გაფორმებული „თვლიანი სატრანსპორტო საშუალებებისათვის და იმ მოწყობილობების და ნაწილების საგნებისათვის, რომლებიც შესაძლებელია დაყენდეს ან/და გამოყენებულ იქნეს თვლიან სატრანსპორტო საშუალებებზე, ერთგვაროვანი ტექნიკური მიწერილობების მიღების და ამ მიწერილობების საფუძველზე გაცემული ოფიციალური დამტკიცების ურთიერთაღიარების პირობების შესახებ შეთანხმების“ (ე.წ. „სატრანსპორტო საშუალებების ტიპის აღიარების შესახებ“ 1958 წლის შეთანხმების) სრული იმპლემენტაცია საქართველოში, რათა საავტომობილო ტრანსპორტის დარგში გაჩნდეს ახალი შესაძლებლობები ინვესტიციების მოზიდვისა და ავტომობილების წარმოების მიმართულებით.

ჭკვიანი სატრანსპორტო სისტემების (ITS) განვითარება

ჭკვიანი სატრანსპორტო სისტემების დანერგვის ხელშეწყობა მნიშვნელოვან ამოცანას წარმოადგენს, როგორც სახელმწიფო, ასევე, კერძო სექტორის მიერ გადაწყვეტილების მიღების პროცესის გაუმჯობესების მიზნით. წინამდებარე ქვეთავში მოცემულია ინტელექტუალური სატრანსპორტო საშუალებების ორი მაგალითი საუკეთესო საერთაშორისო პრაქტიკის გათვალისწინებით.

1. მობილური ტელეფონის მონაცემები და ტრანსპორტის მოდელირება

სატრანსპორტო ინდუსტრია მოითხოვს მგზავრობაზე მოთხოვნის ასახვას ტრანსპორტის სფეროში ინვესტიციებისა და კაპიტალდაბანდების ეფექტურობის შესაფასებლად. ტრადიციულად, მგზავრობაზე მოთხოვნის შესახებ ინფორმაციის შეგროვება ხდებოდა პირადი ინტერვიუების მეშვეობით, რაც ძვირი და შრომატევადი პროცესია.

შესაბამისად, სატრანსპორტო დარგის პროფესიონალები მონაცემების მობილური ტელეფონებიდან მიღებაზე გადადიან, რაც მობილური ქსელის ოპერატორებთან თანამშრომლობის შესახებ ხელშეკრულებების გაფორმებით არის შესაძლებელი. აღნიშნული გზით მოპოვებული მონაცემებს ტრადიციული მეთოდებით მიღებულ ინფორმაციასთან შედარებით შემდეგი უპირატესობა გააჩნია:

- მობილური ქსელის ოპერატორებიდან მიღებული მონაცემები უფრო საიმედო და წარმომადგენლობითია, ვიდრე ტრადიციული მეთოდებით მიღებული ინფორმაცია;
- აღნიშნული მონაცემების მიღება უფრო იაფი და მარტივია.

2. ჭკვიანი მობილურობის მხარდასაჭერად ტრანსპორტში დიდი და ღია მონაცემების გამოყენება

ისტორიულად, ტრანსპორტის შესახებ მონაცემებს სივრცეში ფიქსირებული წერტილებიდან აგროვებდნენ - ხშირ შემთხვევაში საგნების დათვლით (მაგ. მგზავრების/ავტომანქანების). GPS-ის სატელიტურმა ტექნოლოგიამ, მონაცემთა შეგროვების ციფრულმა ფორმებმა, სწრაფმა საკომუნიკაციო ქსელებმა და მონაცემების კომპიუტერული დამუშავების მომატებულმა სიმძლავრემ გაზარდა მონაცემთა შეგროვების სიჩქარე, მოცულობა და მრავალფეროვნება, რის შედეგადაც იქმნება სულ უფრო და უფრო მეტი მონაცემთა ბაზები, რომლებიც ქმნიან წარმოდგენას იმაზე თუ როგორ მოქმედებენ ადამიანები და როგორ იქცევიან სისტემები. საავტომობილო ტრანსპორტის სფეროში ჭკვიანი სატრანსპორტო სისტემების აპლიკაციების დანერგვა მძღოლებს საშუალებას აძლევს და აიძულებს მყისიერად მოახდინონ რეაგირება საგზაო სიტუაციაზე, შეარჩიონ ალტერნატიული მარშრუტები, შეამცირონ მგზავრობის ხარჯები, თავიდან აიცილონ არასაჭირო მოძრაობა და საცობში მოხვედრა. მაგალითად, სატვირთო ავტომობილების მძღოლებს, რომლებიც სათანადოდ არიან ინფორმირებულნი სარფის სასაზღვრო გამტარ პუნქტებამდე მოძრაობის და ლოდინის სავარუდო ხანგრძლივობის შესახებ შემოსავლების სამსახურის მიერ შექმნილ „TIR“ პარკინგის ადგილებთან, შეუძლიათ აირჩიონ მოძრაობის ოპტიმალური მარშრუტი, რითაც განიტვირთება თურქეთში მიმავალი ავტომანქანების ნაკადი.

ზემოხსენებულის გათვალისწინებით ყურადღება გამახვილდება ჭკვიანი სატრანსპორტო სისტემების განვითარების ხელშეწყობაზე, რაც პირველ რიგში გულისხმობს შესაძლო მხარდამჭერი ღონისძიებების იდენტიფიცირებას.

ამოცანა 3.5. საავიაციო დარგის განვითარება

ლოგისტიკის ჭრილში საჰაერო ტრანსპორტის მიმართულებით ძირითად ამოცანას საჰაერო სატვირთო გადაზიდვების განვითარება წარმოადგენს. საშუალო ან გრძელვადიან პერიოდში საბაზრო მოთხოვნების გათვალისწინებით მნიშვნელოვანია ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში სატვირთო ტერმინალის განვითარება, რაც შეიძლება განხილულ იქნეს როგორც სატვირთო, ისე - სამგზავრო ხომალდების ჭრილში. ტერმინალის განვითარებაზე მუშაობის დაწყება მიზანშეწონილია შესაბამისი ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთების შემდეგ, რომლის მიხედვითაც გაკეთდება ბაზრის მოთხოვნის დეტალური ანალიზი და განისაზღვრება სახელმწიფო და კერძო სექტორის მონაწილეობის პირობები, ბიზნეს მოდელი და ასევე, ტერმინალის კონცეპტუალური დიზაინი. ამასთანავე, დაგეგმილი ქუთაისის ლოგისტიკური ცენტრი ხელს შეუწყობს მოთხოვნის გაზრდას საჰაერო ტვირთებზე (მაგ. მაღალი ღირებულების სასოფლო-სამეურნეო პროდუქცია). საბაზრო მოთხოვნების გათვალისწინებით შესაძლებელია საჰაერო ხომალდების ტექნიკური მომსახურების ცენტრის განვითარება კერძო ინვესტიციის მოზიდვით, თუმცა აღნიშნული პროექტის

განხორციელებამდე აუცილებელია ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის განვითარების გენერალური გეგმის შემუშავება.

ამასთან, აეროპორტების შემდგომი განვითარების კვლევის ფარგლებში შესწავლილ უნდა იქნას ქუთაისის აეროპორტთან თავისუფალი ეკონომიკური ზონის განვითარების მიზანშეწონილობის საკითხი.

ქვეყნის საჰაერო სატვირთო გადაზიდვების პოტენციალის გაუმჯობესების და ასევე, ქუთაისის აეროპორტის მომსახურების არეალის გაზრდის მიზნით, მნიშვნელოვანია 3,200-3,500 მეტრიანი ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის და შესაბამისი სააეროდრომო ინფრასტრუქტურის მშენებლობა. აღნიშნული გააჩენს შესაძლებლობას, ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტით ისარგებლონ დიდი ზომის (ე.წ. wide body) საჰაერო ხომალდებმა, რაც შორი მანძილებიდან ახალი ავიამიმართულებების დამატების შესაძლებლობას შეუწყობს ხელს. ამასთან, ახალი ადზ-ს მშენებლობა ხელს შეუწყობს აეროპორტთან ლოგისტიკური ცენტრისა და სატვირთო ტერმინალის განვითარების შესაძლებლობას.

ტურიზმის ხელშეწყობის მიზნით სახელმწიფოს მიერ განისაზღვრება საერთაშორისო და ადგილობრივი აეროპორტების შემდგომი განვითარების გრძელვადიანი გეგმა.

გაგრძელდება ქვეყნის ლიბერალური პოლიტიკა სამოქალაქო ავიაციის სექტორში და გააქტიურდება მუშაობა ავიაკომპანიების მოზიდვისა და ახალი მიმართულებების განვითარების კუთხით.

ასევე გაგრძელდება სამოქალაქო ავიაციის სფეროში ევროკავშირთან და მის წევრ სახელმწიფოებთან გაფორმებული „ერთიანი საჰაერო სივრცის შესახებ“ შეთანხმებით გათვალისწინებული რეგულაციების და ICAO-ს სტანდარტების დანერგვა, რაც პირველ რიგში უზრუნველყოფს გაუმჯობესებულ ფრენის უსაფრთხოებას და მომსახურების ხარისხის ამაღლებას.

ამოცანა 3.6. საზღვაო დარგის განვითარება

სანავსადგურო ინფრასტრუქტურის განვითარება

არსებული, ისევე როგორც ახალი სანავსადგურო ინფრასტრუქტურის განვითარება საქართველოს მთავრობის ერთ-ერთ პრიორიტეტულ მიმართულებას წარმოადგენს. აღნიშნული მიზნით, მნიშვნელოვანია ანაკლიაში ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის მშენებლობის საკითხი.

ანაკლიის ნავსადგურს ექნება შემდეგი უპირატესობები:

- სტრატეგიული მდებარეობა;
- შესაძლებლობა მიიღოს დიდი ზომის გემები (პანამაქსი);
- მომსახურების მიღება „ერთი გაჩერების“ პრინციპით;
- სწრაფი და მარტივი პროცედურები;
- წლის ნებისმიერ პერიოდში უსაფრთხო ნაოსნობის შესაძლებლობა.
- მაღალი გამტარუნარიანობა

პროექტის თანახმად, პირველი ფაზის ღირებულება შეადგენს 500 მლნ აშშ დოლარს, გამტარუნარიანობა 600 ათასი კონტეინერი იქნება (დაახლოებით 7.8 მლნ ტონა ტვირთი).

პორტის პირველი ფაზა გათვლილი იქნება საკონტეინერო ტვირთზე, საწყისი მოთხოვნით 0.6 მლნ საკონტეინერო ერთეულით. პირველი ფაზის მშენებლობა უნდა დაიწყოს კონცესიის ხელშეკრულების გაფორმებიდან 9 თვეში და დასრულდეს მშენებლობის დაწყების თარიღიდან არაუგვიანეს სამი წლის ვადაში. საპროგნოზო მაჩვენებელი 2040 წლისთვის - 1.6 მლნ საკონტეინერო ერთეული. აღსანიშნავია, რომ პროექტს განახორციელებს სახელმწიფოს და კერძო პარტნიორის მიერ დაფუძნებული ერთობლივი საწარმო, სადაც სახელმწიფოს ექნება 51%-იანი წილი. სახელმწიფო უზრუნველყოფს ინვესტორისთვის საინვესტიციო ტერიტორიისა და უკვე განხორციელებული კვლევების გადაცემას.

ანაკლიის ნავსადგურის, ასევე მასთან დამაკავშირებელი გზისა და რკინიგზის მშენებლობის პარალელურად, ერთ-ერთ მნიშვნელოვან ამოცანას წარმოადგენს პოტენციური მომხმარებლების (ექსპედიტორები, საზღვაო ხაზები, ტვირთმფლობელები და ტვირთების მიმღებები, ავტოსატრანსპორტო კომპანიები) დარწმუნება ახალი ობიექტის კომერციულ, ტექნიკურ სარგებლიანობაში და ღირებულებით უპირატესობაში. შესაბამისად, ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრომ და სსიპ ანაკლიის ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის განვითარების სააგენტომ ხელი უნდა შეუწყონ ანაკლიის ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის ინვესტორს და მომავალ ოპერატორს, რომ მათი მხარდაჭერით და მონაწილეობით რეგულარულად გაიმართოს მრგვალი მაგიდები და ფორუმები დაინტერესებულ მხარეებთან. აღნიშნული ასევე საშუალებას მისცემს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს და სსიპ - ანაკლიის ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის განვითარების სააგენტოს დააზუსტონ ნაკადების პროგნოზები და ნავსადგურის განვითარების გეგმები.

კორპორაცია „ფოთის საზღვაო ნავსადგურმა“ დააანონსა ნავსადგურის ჩრდილოეთით გაფართოების პროექტი. მთავრობის ამოცანაა სახელმწიფოს, სანავსადგურო ინდუსტრიის და ინვესტორისთვის სასარგებლოდ ოპტიმალური გადაწყვეტილების მიღება.

ამასთან, ფოთის ნავსადგურში ახალი, მულტიფუნქციური საზღვაო ტერმინალის მშენებლობის პროექტის პირველი ფაზა დასრულდა, რომელსაც სატრანსპორტო კომპანია „პეის ჯგუფი“ ახორციელებს. ეს გახდება მძლავრი საზღვაო ინფრასტრუქტურის ნაწილი, რომელიც საქართველოს საკუთარი სატრანსპორტო დერეფნის ჩამოყალიბებაში

მნიშვნელოვნად დაეხმარება. აშშ-ს მთავრობის კერძო საინვესტიციო კორპორაციამ (OPIC) აღნიშნული პროექტი 50 მილიონი აშშ დოლარით დააფინანსა. ახალი, ულტრათანამედროვე ტერმინალი 25 ჰა მიწის ფართობზე განთავსდება. ნავსადგურის აკვატორია 12 მეტრამდე გაღრმავდება, რის შედეგადაც ნავსადგური 253 მეტრამდე სიგრძისა და 50,000 ტონამდე ტვირთწარმოების გემების მიღებას შეძლებს. „პეის ტერმინალის“ პროექტის დასრულების შემდეგ, ფოთის ახალ ნავსადგურში მოწყობილი, ულტრათანამედროვე ნავსადგურისა და ტერმინალის კომპლექსი „პეის ჯგუფის“ სანავსადგურო ინფრასტრუქტურას კიდევ უფრო გააძლიერებს. პირველის ფაზის დასრულების შემდეგ „პეის ჯგუფის“ ტვირთამტარიანობა 2.5 მილიონი ტონით გაიზარდა და კომპანიის არსებული წლიური ტვირთბრუნვის მოცულობას თითქმის გაორმაგდა.

სანავსადგურო სექტორის საქმიანობის მოქნილი რეგულირებისა და მონიტორინგის დანერგვა

გემების მომსახურების ხარჯების მიხედვით (ინვოისი, რომელიც წარედგინება გემის მესაკუთრეს ნავსადგურში გემის მომსახურებისთვის გაწეული ხარჯებისათვის), შავი და მარმარილოს ზღვების აუზში ერთ-ერთი ყველაზე ძვირი ქართული ნავსადგურებია. ანაკლიის ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის მშენებლობა გაზრდის კონკურენციას სანავსადგურო სექტორში და დიდწილად გადაჭრის აღნიშნულ პრობლემას. დამატებით, შესაძლებელია დაინერგოს მოქნილი რეგულაცია (სახელმწიფოს მიერ შესაბამისი ნავსადგურების მფლობელების წინაშე არსებული სახელშეკრულებო ვალდებულებების გათვალისწინებით), რომლებიც დააწესებს ძირითად პრინციპებს და განსაზღვრავს ნავსადგურების საქმიანობის საკანონმდებლო ჩარჩოს. აღნიშნულიდან გამომდინარე, მიზანშეწონილია განხილულ იქნეს ევროპული გამოცდილება, მათ შორის, „სანავსადგურო სერვისების მიწოდების ჩარჩოსა და ნავსადგურების ფინანსური გამჭირვალობის ერთიანი წესების შექმნის შესახებ“ ევროკავშირის 2017 წლის 15 თებერვლის 2017/352 დირექტივის დებულებების დანერგვის შესაძლებლობა. აღსანიშნავია, რომ ევროკავშირის 2017/352 დირექტივა წარმოადგენს ე.წ. „მსუბუქი რეგულირების“ კარგ მაგალითს. დირექტივის დანერგვით შესაძლებელი იქნება სანავსადგურო სექტორის საქმიანობის მეტი გამჭირვალობის უზრუნველყოფა სექტორში ლიბერალური პოლიტიკის შენარჩუნების პარალელურად.

ქართული სანავსადგურო სექტორის საიმედოობის გაზრდა

ქართულ ნავსადგურებში ტექნიკური გადაიარაღებით და მომსახურების ხარისხის ამაღლებით შესაძლებელი გახდება რეგულარული სატრანსპორტო სერვისების სტაბილურობისა და საიმედოობის უზრუნველყოფა, ასევე, გემების მოცდენებით გამოწვეული ხარჯის შემცირება. აღნიშნული, ასევე, შესაძლებელს გახდის ნავმისადგომის ერთი ფანჯრის პრინციპის ფარგლებში გემების ფიქსირებული გრაფიკით მომსახურებას და რეგულარული გრაფიკის მქონე ბლოკ მატარებლების ორგანიზებას. საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო აწარმოებს რეგულარულ დიალოგს სანავსადგურო ოპერატორებთან ნავსადგურებში ფიქსირებული გრაფიკის შემოღების

მიზნით. ამასთან დაკავშირებით, სსიპ საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტო ახორციელებს კონსულტაციებს დაინტერესებულ მხარეებთან და საჭიროების შემთხვევაში, შეიტანს შესაბამის ცვლილებებს ნავსადგურის წესებში.

საზღვაო სერვისების გაციფროვნება

საზღვაო დარგის კონკურენტუნარიანობის ამაღლებისთვის საზღვაო სერვისების გაციფროვნება მნიშვნელოვან ამოცანას წარმოადგენს. საჭიროა ადმინისტრაციული ტვირთის შემცირება გემებისთვის და ციფრული ინფორმაციის გამოყენება, რათა გაუმჯობესდეს საზღვაო ტრანსპორტის ეფექტურობა, მიმზიდველობა, გარემოსდაცვითი მდგრადობა და მოხდეს სექტორის ინტეგრაცია ციფრულ მულტიმოდალურ ლოგისტიკურ ჯაჭვში.

ამასთან, ევროკავშირი-საქართველოს ასოცირების ხელშეკრულების ფარგლებში, საქართველოს აღებული აქვს ვალდებულება დანერგოს 2010 წლის 20 ოქტომბრის 2010/65/EU დირექტივა „გაერთიანების წევრი სახელმწიფოების ნავსადგურებში შემოსული ან/და ნავსადგურებიდან გასული გემების ფორმალობებთან დაკავშირებული ანგარიშების შესახებ“, რომელიც არეგულირებს ევროკავშირის სახელმწიფოების ნავსადგურებში შემოსული ან/და ნავსადგურებიდან გასული გემების ფორმალობებთან დაკავშირებულ ანგარიშებას და ნავსადგურებში ეროვნული საზღვაო ერთი ფანჯრის დანერგვას (National Maritime Single Window). აღნიშნული დირექტივის, რომელიც ცნობილია როგორც „ანგარიშების დირექტივა“ („reporting formalities directive“), მიზანია ნავსადგურებში გემების გაფორმებასთან დაკავშირებული ადმინისტრაციული პროცედურების ჰარმონიზაცია და გაიოლება. საქართველო, აგრეთვე წარმოადგენს „საზღვაო მოძრაობის გაიოლების შესახებ საერთაშორისო კონვენციის“ (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL)) წევრ სახელმწიფოს, რომლის მიხედვითაც სახელმწიფოებს აქვთ ვალდებულება ნავსადგურებში დანერგონ ინფორმაციის ელექტრონული გაცვლის პროცედურები ერთი ფანჯრის პრინციპის გამოყენებით. როგორც კონვენციაში, ისე დირექტივაში მოცემულია FAL-ის ფორმები, რომლებიც წარმოადგენენ შესაბამის სახელმწიფო უწყებებში წარსადგენ სავალდებულო დოკუმენტებს (მაგ: Cargo Declaration, Crew List, Passenger List და ა.შ). აღნიშნული დოკუმენტების გარეშე გემის ნავსადგურში შესვლის ნებართვა არ მიეცემა და შესაბამისად ვერ მოხდება გემთან დაკავშირებული შემდგომი ოპერაციების განხორციელება. შესაბამისად, დირექტივის მიზანია გემთან დაკავშირებული სავალდებულო დოკუმენტების ერთი ფანჯრის პრინციპით გადაგზავნა შესაბამისი უწყებებისთვის ელექტრონულად რაც აღკვეთს დუბლირების საჭიროებას და გააუმჯობესებს და ააჩქარებს გემის გაფორმების პროცესს.

აღსანიშნავია ის ფაქტი, რომ 2010/65/EU დირექტივა ჩანაცვლდა 2019 წლის 20 ივნისის 2019/1239 „ევროპული საზღვაო ერთი ფანჯრის გარემოს შექმნის“ შესახებ რეგულაციით (REGULATION (EU) 2019/1239 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 20 June 2019 “establishing a European Maritime Single Window environment and repealing Directive 2010/65/EU”).

ხოლო 2010/65/EU დირექტივა ძალას კარგავს 2025 წლის 15 აგვისტოდან. აღნიშნული რეგულაციის მიზანია ევროკავშირის წევრ ქვეყნებში გემის გაფორმებასთან დაკავშირებით წევრ სახელმწიფოებში არსებული გემის შესვლა/გასვლასთან დაკავშირებული ფორმალობების ჰარმონიზაცია, რომელიც დირექტივით არ იყო სრულად უზრუნველყოფილი.

ნაოსნობის განვითარება

მნიშვნელოვანია საქართველოს დროშის განვითარების ხელშეწყობა და გემთმფლობელების მოზიდვა საქართველოს გემების სახელმწიფო რეესტრში გემების დასარეგისტრირებლად. ქართული დროშით გემთმფლობელების მოზიდვა გრძელვადიანი გეგმა და საჭიროებს წამახალისებელი ღონისძიებების განხორციელებას.

ამასთან, საქართველოში გემის სარემონტო ინფრასტრუქტურის არქონის გამო საქართველოს შიდა ნაოსნობის ფლოტი მეზობელ ქვეყნებში (მაგალითად თურქეთში, უკრაინასა და ბულგარეთში) გადადის შესაბამისი მომსახურების მიღების მიზნით. აღნიშნულიდან გამომდინარე, გამოხატულია როგორც კერძო, ისე საჯარო ინტერესი, რომ საქართველოში მოხდეს აღნიშნული სფეროს განვითარების ხელშეწყობა. 2021 წლის იანვრიდან ძალაშია ახალი ბრძანება „მცურავი საშუალებისთვის განკუთვნილი დოკის ტექნიკური ზედამხედველობის განხორციელების და დოკზე სამუშაო სტანდარტების წესი“, რომელიც ხელს შეუწყობს ზემოაღნიშნული სფეროს განვითარებას.

4. ლოგიკური ჩარჩო - შესაბამისი დანართი (დანართი № 1)

5. განხორციელება

სტრატეგიის განხორციელების კოორდინაციას უზრუნველყოფს საქართველოს ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის დარგის განვითარების უწყებათაშორისი კომისია, რომლის შემადგენლობაშიც შევლენ შემდეგი უწყებების წარმომადგენლები:

- საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო
- საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო
- საქართველოს განათლებისა და მეცნიერების სამინისტრო
- საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტრო
- საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტრო

- საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი
- სსიპ „შემოსავლების სამსახური“
- სსიპ „სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო“
- სსიპ „საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტო“
- სსიპ „სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტო“
- სსიპ „ანაკლიის ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის განვითარების სააგენტო“
- სსიპ „სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო“
- შპს „საქართველოს გაერთიანებული აეროპორტები“
- სს „საქართველოს რკინიგზა“

ზემოაღნიშნული უწყებები პასუხისმგებელი იქნებიან სტრატეგიით განსაზღვრული მიზნებისა და ამოცანების განხორციელებაზე.

უწყებათაშორისი კომისია შეიკრიბება წელიწადში სულ მცირე ორჯერ. კომისიის ფარგლებში შეიქმნება სამუშაო ჯგუფები, რომლებიც მოამზადებენ რეკომენდაციებს კომისიისთვის შემდეგი მიმართულებებით: ლოგისტიკის ინდექსის (LPI) გაუმჯობესება, საზღვრის გადაკვეთის პროცედურების მართვა, სატრანსპორტო დერეფნის მენეჯმენტი, სატრანსპორტო და ლოგისტიკის მარეგულირებელი კანონმდებლობა, განათლება, ა.შ. სამუშაო პროცესის ეფექტურობის გაზრდის მიზნით სამუშაო ჯგუფებში, საჭიროების შემთხვევაში კი, კომისიის სხდომებზე მოწვეულ იქნებიან კერძო სექტორის და დარგობრივი ასოციაციების წარმომადგენლები.

საჭიროების შესაბამისად, წინამდებარე სტრატეგიის დოკუმენტში ცვლილებების განხორციელების თაობაზე გადაწყვეტილებას იღებს უწყებათაშორისი კომისია.

6. მონიტორინგი და შეფასება

სტრატეგიის განხორციელების მონიტორინგსა და შეფასებას ზედამხედველობას გაუწევს საქართველოს ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის დარგის განვითარების უწყებათაშორისი კომისია. მონიტორინგისა და შეფასების პროცესის კოორდინაციას უშუალოდ განახორციელებს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო კომისიის სამდივნოს მეშვეობით.

საქართველოს 2023-2030 წლების ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის ეროვნული სტრატეგიისა და 2023-2024 წლების სამოქმედო გეგმის მონიტორინგის შედეგად მომზადდება მონიტორინგის წლიური ანგარიშები (საანგარიშო პერიოდის დასრულებიდან 60 კალენდარული დღის ვადაში). ამასთან, პროგრეს-ანგარიშების შემუშავება მოხდება 6 თვეში

ერთხელ. მონიტორინგის პროცესში მონაწილეობას მიიღებენ საქართველოს ტრანსპორტის და ლოგისტიკის დარგის განვითარების უწყებათაშორის კომისიაში შემავალი უწყებები, რომლებიც ინფორმაციას მიაწვდიან საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს.

საქართველოს 2023-2030 წლების ტრანსპორტის და ლოგისტიკის ეროვნული სტრატეგიის განხორციელების შუალედური და საბოლოო შეფასება განხორციელდება საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს კოორდინაციით, რომელიც უზრუნველყოფს საჭირო მონაცემთა შეგროვებასა და ანალიზს. შეფასების შუალედური ანგარიში მომზადდება 2027 წლის პირველ ნახევარში, ხოლო საბოლოო ანგარიში - 2031 წლის პირველ ნახევარში. საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო უზრუნველყოფს მონიტორინგის წლიური ანგარიშების, ასევე შეფასების შუალედური და საბოლოო ანგარიშების გამოქვეყნებას თავის ოფიციალურ ვებგვერდზე.

7. გამოყენებული ლიტერატურა

Colliers International, *Industrial and Logistics Market in Georgia, 2019*

EGIS International, *Development of the Georgian National Logistics Strategy for 2017-2026 and Action Plan for 2017-2020 under East-West Highway Corridor Improvement Project, 2017*

KPMG Georgia, *Feasibility study for the development of ferry & container feeder services between ports of Georgia, Bulgaria, Romania and Ukraine, 2019*

UNCTAD, *The Review of Maritime Transport 2021*

World Bank, *Connecting to Compete 2023: Trade Logistics in an Uncertain Global Economy, Logistics Performance Index and Its Indicators, 2023*

საქსტატი, *ქალი და კაცი საქართველოში*, სტატისტიკური პუბლიკაცია, თბილისი 2022