



საქართველოს 2023-2030 წლების ტრანსპორტისა
და ლოგისტიკის ეროვნული სტრატეგიის
2023-2024 წლების სამოქმედო გეგმის
შესრულების წლიური ანგარიში

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო

2024 წლის თებერვალი

სარჩევი

1. მოკლე შეჯამება	3
2. შესავალი.....	5
3. ზოგადი პროგრესი.....	6
4. დეტალური პროგრესი.....	9
5. გამოწვევები და რეკომენდაციები.....	26

1. მოკლე შეჯამება

წინამდებარე დოკუმენტი წარმოადგენს საქართველოს მთავრობის 2023 წლის 15 აგვისტოს № 315 დადგენილებით დამტკიცებული საქართველოს 2023 – 2030 წლების ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის ეროვნული სტრატეგიისა და მისი 2023-2024 წლების სამოქმედო გეგმის განხორციელების 2023 წლის ანგარიშს. მასში ასახულია შესაბამისი პასუხისმგებელი უწყებების მიერ 2023 წლის განმავლობაში სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებული აქტივობების შესრულების მდგომარეობა, ამოცანების შედეგის ინდიკატორებთან მიმართებაში პროგრესის შესახებ ინფორმაცია, არსებული გამოწვევები და რეკომენდაციები.

ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის ეროვნული სტრატეგია შემუშავდა სექტორის განვითარების მიმართულებით თანმიმდევრული პოლიტიკის განსახორციელებლად. ამასთან, შექმნილია საქართველოს ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის დარგის განვითარების უწყებათაშორისი კომისია, რომელიც ასრულებს მაკოორდინირებელ ფუნქციას და უზრუნველყოფს აღნიშნული სტრატეგიისა და მისი სამოქმედო გეგმის განხორციელებას.

სტრატეგიული მიზნები და ამოცანები განისაზღვრა სიტუაციის ანალიზისას გამოკვეთილი პრობლემების გათვალისწინებით და ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის სექტორის განვითარებაზე პასუხისმგებელ შესაბამის სამთავრობო უწყებებთან შეთანხმებით. კერძოდ, სტრატეგიით დასახულია 3 სტრატეგიული მიზანი და 10 ამოცანა საქართველოს სატრანსპორტო და ლოგისტიკურ ჰაზად ჩამოყალიბების ხელშესაწყობად:

- მიზანი 1. ლოგისტიკური სექტორის ეფექტურობის და კონკურენტუნარიანობის ამაღლება

სტრატეგია მიზნად ისახავს ლოგისტიკური სექტორის გაძლიერებას და კონკურენტუნარიანობის ამაღლებას ლოგისტიკური სერვისების გაუმჯობესების, მიწოდების ჯაჭვის თანამედროვე პრაქტიკების დანერგვისა და ლოგისტიკური და ინდერმოდალური ინფრასტრუქტურის განვითარების გზით.

- მიზანი 2. ადამიანური კაპიტალის განვითარება

ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის სექტორში განათლების და კომპეტენციების განვითარება წარმოადგენს ერთ-ერთ ძირეულ ფაქტორს დარგის გაძლიერებისთვის საქართველოში. სტრატეგია ორიენტირებულია ტრანსპორტის სფეროში სწავლების ხარისხის გაუმჯობესებაზე და ბაზრის საჭიროებების შესაბამისი უნარ-ჩვევების მქონე სამუშაო ძალის განვითარების ხელშეწყობაზე.

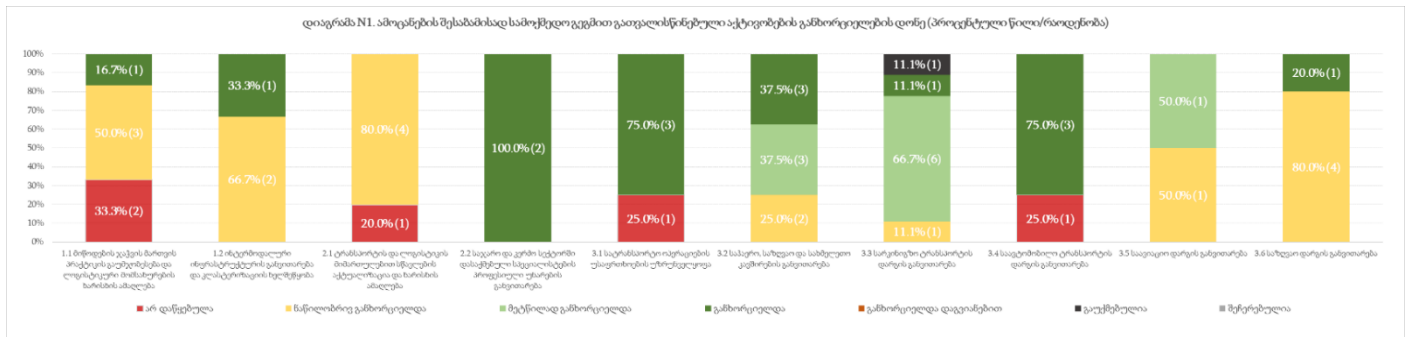
- მიზანი 3. სატრანსპორტო დარგების, უსაფრთხო კავშირებისა და დერეფნების მდგრადი განვითარება

ქვეყანაში სატრანსპორტო დარგების ეფექტური ფუნქციონირების უზრუნველსაყოფად სტრატეგია მიმართულია ტრანსპორტის სფეროში სამართლებრივი და ინსტიტუციური ჩარჩოს გაუმჯობესებაზე, სატრანსპორტო უსაფრთხოების დონის ამაღლებაზე და საერთაშორისო სატრანსპორტო სისტემებსა და ქსელებში ქვეყნის ინტეგრაციაზე. ამასთან, პრიორიტეტს წარმოადგენს საქართველოზე გამავალი სატრანსპორტო მარშრუტების კონკურენტუნარიანობის და მიმზიდველობის ამაღლება, მათ შორის სატრანსპორტო

ინფრასტრუქტურაში ინვესტიციების განხორციელების და დერეფნის წევრ ქვეყნებთან თანამშრომლობის გაძლიერების გზით.

ცხრილი 1. სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებული აქტივობების კატეგორია	N
სამართლებრივი და ინსტიტუციური ჩარჩო	11
ინფრასტრუქტურული პროექტები	10
განათლება და ცნობიერების ამაღლება	9
კვლევები და შეფასებები	11
ტრანსპორტის გაციფროვნება	4
სხვა	3

განმახორციელებელი უწყებების მიერ მოწოდებული ინფორმაციით, საანგარიშო პერიოდში სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებული 48 აქტივობიდან 31% (15 აქტივობა) სრულად შესრულდა, მეტწილად განხორციელდა 21% (10 აქტივობა), ხოლო ნაწილობრივ შესრულდა 35% (17 აქტივობა). არ დაწყებულა 5 აქტივობა (11%) და გაუქმდა (ჩანაცვლდა სხვა აქტივობით) 1 დონისიძიება.



ამდენად, სამოქმედო გეგმის დიდი ნაწილი უკვე შესრულებულია. გაგრძელება აქტიური მუშაობა მათ შორის დონორ ორგანიზაციებთან და პარტნიორ ქვეყნებთან აქტიური თანამშრომლობით, რათა უზრუნველყოფილ იქნას დარჩენილი სამუშაოების დროულად განხორციელება.

მონიტორინგის პროცესში ძირითად გამოწვევად რჩება ამოცანის ინდიკატორებთან დაკავშირებით არასრულყოფილი მონაცემები. მთლიანობაში განსაზღვრულია ამოცანის შედეგის 19 ინდიკატორი, საიდანაც 5 ინდიკატორზე 2023 წლის განახლებული ინფორმაცია არ მოიპოვება. დანარჩენ 8 ინდიკატორთან მიმართებაში შეინიშნება პროგრესი, ხოლო 6 ინდიკატორთან - ამ ეტაპზე პროგრესი არ ფიქსირდება. ამდენად, განსაკუთრებულ ყურადღებას საჭიროებს ის ამოცანები და შედეგის ინდიკატორები, რომელთა სამიზნე მაჩვენებლების ვერ მიღწევის რისკი მაღალია. ამასთან, მნიშვნელოვანია მუშაობის გაგრძელება ტრანსპორტისა და ლოჯისტიკის სფეროში მონაცემების გაუმჯობესების მიმართულებით, ვინაიდან სანდო და სრულყოფილი მონაცემები აუცილებელია მტკიცებულებებზე დაფუძნებული პოლიტიკის განსახორციელებლად.

2. შესავალი

საქართველოს ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის სექტორი მზარდი დინამიკით ხასიათდება. სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის 2022 წლის მონაცემებით, ტრანსპორტსა და დასაწყობებას საქართველოს მთლიან შიდა პროდუქტში დაახლოებით 6.5% უკავია. თუმცა აღნიშნული სექტორის წვლილი ქვეყნის სოციალურ-ეკონომიკურ განვითარებაში გაცილებით მაღალია, თუ გავითვალისწინებთ მის როლს ეკონომიკური აქტივობის ხელშეწყობისა და მობილობის უზრუნველყოფის თვალსაზრისით, რაც თავის მხრივ, გულისხმობს ისეთ მნიშვნელოვან შესაძლებლობებზე და სერვისებზე ხელმისაწვდომობის გაზრდას როგორცაა დასაქმება, განათლება და სხვა.

საქართველოს სატრანსპორტო-ლოგისტიკური პოტენციალის უკეთ გამოყენებისათვის შემუშავდა და საქართველოს მთავრობის 2023 წლის 15 აგვისტოს № 315 დადგენილებით დამტკიცდა ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის 2023 – 2030 წლების ეროვნული სტრატეგია და მისი სამოქმედო გეგმა, რომელიც უზრუნველყოფს დარგში კოორდინირებული და ერთიანი პოლიტიკის განხორციელებას შესაბამისი უწყებების ჩართულობით.

აღნიშნული დოკუმენტი ეხება ყველა სატრანსპორტო დარგს (სამოქალაქო ავიაცია, საავტომობილო, სარკინიგზო და საზღვაო ტრანსპორტი) და ითვალისწინებს როგორც სატვირთო გადაზიდვების ისე სამგზავრო გადაყვანების სფეროს განვითარებასა და გაუმჯობესებას.

პრიორიტეტს წარმოადგენს ევროკავშირის სატრანსპორტო სისტემაში ქვეყნის ინტეგრაცია, რაც გულისხმობს ევროპული სტანდარტების დანერგვას და თავსებადობის გაუმჯობესებას. ამასთან, სტრატეგია იზიარებს მდგრადი განვითარების პრინციპებს და ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის სექტორის ზრდის ხელშეწყობის პარალელურად მიმართულია გარემოზე მავნე ზემოქმედების შემცირებისკენ.

სტრატეგიის ხედვაა: საქართველოს როგორც რეგიონალურ სატრანსპორტო და ლოგისტიკურ ჰაბად ჩამოყალიბება. 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.

განსაკუთრებული ყურადღება ეთმობა ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურის და ლოგისტიკური მომსახურების ხარისხის გაუმჯობესებას, სამუშაო ძალის კვალიფიკაციის ამაღლებას, საავტომობილო, სარკინიგზო, საზღვაო ტრანსპორტის და სამოქალაქო ავიაციის სფეროების ეფექტური ფუნქციონირების უზრუნველყოფას და საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტების კონკურენტუნარიანობის გაზრდას.

უშუალოდ სამოქმედო გეგმა მოიცავს 48 აქტივობას 2023-2024 წლებისთვის, რომლის ბიუჯეტიც მთლიანობაში შეადგენს დაახლოებით 1.2 მილიარდ ლარს. სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებული აქტივობების განხორციელება ფინანსდება სახელმწიფო ბიუჯეტიდან, ასევე სახელმწიფო კომპანიების სახსრებით და დონორი ორგანიზაციების მიერ.

ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის ეროვნული სტრატეგია 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 ივლისს დამტკიცებულ 2022 - 2025 წლების საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიის მიზნებსა და ამოცანებთან.

სტრატეგიის განხორციელების მონიტორინგსა და შეფასებას ზედამხედველობას უწევს საქართველოს მთავრობის 2023 წლის 15 აგვისტოს №314 დადგენილებით შექმნილი საქართველოს ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის დარგის განვითარების უწყებათაშორისი კომისია, რომლის შემადგენლობაშიც შედიან ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის სექტორის განვითარებაზე პასუხისმგებელი შესაბამის სამთავრობო უწყებები. აღნიშნული პროცესის კოორდინაციას ახორციელებს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო.

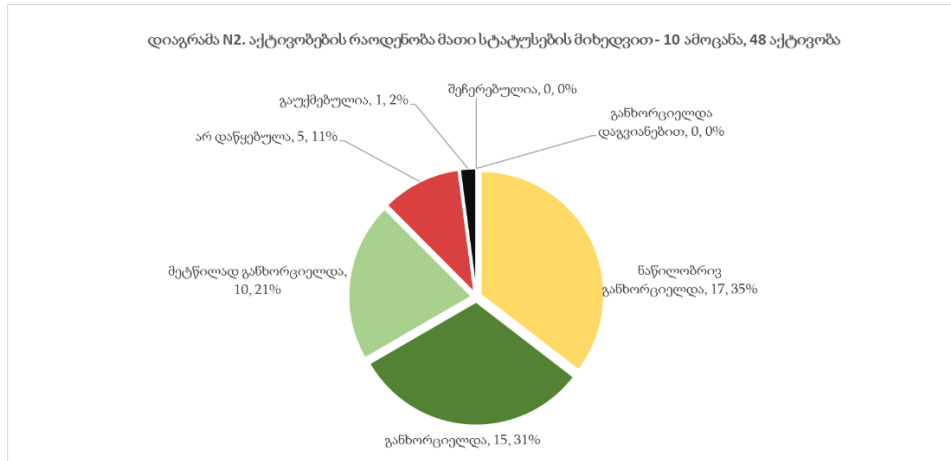
ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის ეროვნული სტრატეგიის და სამოქმედო გეგმის მონიტორინგის წლიური ანგარიში მზადდება საანგარიშო პერიოდის დასრულებიდან 60 კალენდარული დღის ვადაში. ამასთან, პროგრეს-ანგარიშების შემუშავება ხდება 6 თვეში ერთხელ.

წინამდებარე წლიური ანგარიში მომზადდა საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მიერ, სტრატეგიის განმახორციელებელი უწყებებისაგან მოწოდებული სტატუს ანგარიშების საფუძველზე (იხ. დანართი 1), საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 20 დეკემბრის წლის №629 დადგენილებით დამტკიცებული „პოლიტიკის დოკუმენტების შემუშავების, მონიტორინგისა და შეფასების წესის“ შესაბამისად.

წინამდებარე ანგარიში აღწერს სტრატეგიის განხორციელების პროგრესს 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით.

3. ზოგადი პროგრესი

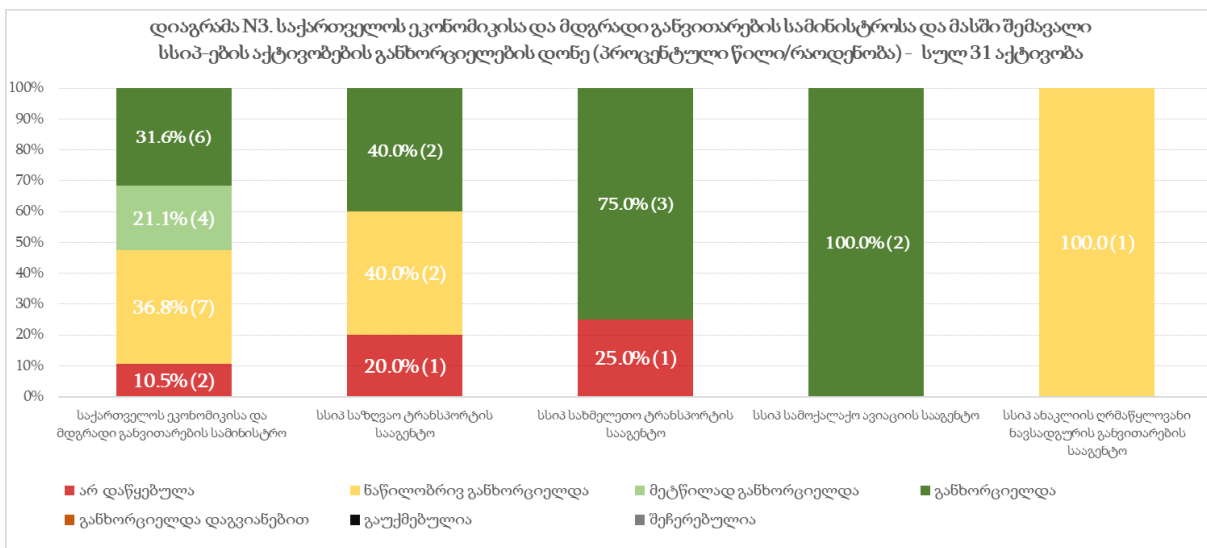
საქართველოს 2023-2030 წლების ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის ეროვნული სტრატეგიის 2023-2024 წლების სამოქმედო გეგმა ჯამში მოიცავს 48 აქტივობას. საანგარიშო პერიოდში განხორციელებული ღონისძიებების შედეგად, სამოქმედო გეგმის სრულად ან მეტწილად განხორციელების დონე შეადგენს 52%-ს, გარდა ამისა, დაახლოებით 35% აქტივობებისა ნაწილობრივ უკვე განხორციელებულია.



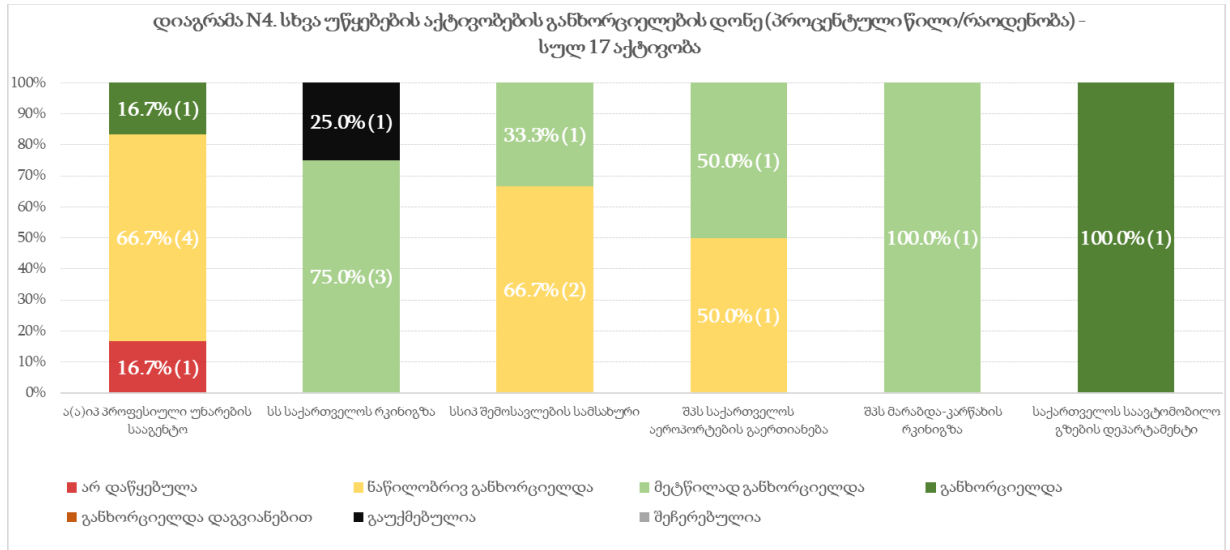
განხორციელების სტატუსის მიხედვით, სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებული 48 აქტივობა გადანაწილდა შემდეგნაირად:

1. განხორციელდა - 15 აქტივობა;
2. მეტწილად განხორციელდა - 10 აქტივობა;
3. ნაწილობრივ განხორციელდა - 17 აქტივობა;
4. არ დაწყებულა - 5 აქტივობა;
5. გაუქმებულია - 1 აქტივობა;
6. შეჩერებულია - 0 აქტივობა;
7. განხორციელდა დაგვიანებით - 0 აქტივობა;

უწყებების მიხედვით, სამოქმედო გეგმით გაწერილი აქტივობების უმრავლესობის (მთლიანობაში 31 აქტივობა) განხორციელებაზე პასუხისმგებელია საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო და მისი სტრუქტურის ქვეშ შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირები (იხ. დიაგრამა N3).



სხვა უწყებების მიერ განხორციელებული აქტივობების შესრულების მდგომარეობა მოცემულია ქვემოთ.



ყველაზე მეტი აქტივობა გათვალისწინებულია ამოცანა 3.2 (საჰაერო, საზღვაო და სახმელეთო კავშირების განვითარება) და ამოცანა 3.3 (სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგის განვითარება) ქვეშ. აქტივობების განხორციელება ამოცანების მიხედვით შემდეგნაირად ნაწილდება:

ცხრილი 2. აქტივობების განხორციელების სტატუსი ამოცანების მიხედვით

ამოცანა	არ დაწყებულია	ნაწილობრივ განხორციელდა	მეტწილად განხორციელდა	განხორციელდა	გაუქმებულია	სულ
ამოცანა 1.1 მიწოდების ჯაჭვის მართვის პრაქტიკის გაუმჯობესება და ლოგისტიკური მომსახურების ხარისხის ამაღლება	2	3	0	1	0	6
ამოცანა 1.2 ინტერმოდალური ინფრასტრუქტურის განვითარება და კლასტერიზაციის ხელშეწყობა	0	2	0	1	0	3
ამოცანა 2.1 ტრანსპორტის და ლოგისტიკის მიმართულებით სწავლების აქტუალიზაცია და ხარისხის ამაღლება	1	4	0	0	0	5
ამოცანა 2.2 საჯარო და კერძო სექტორში დასაქმებული სპეციალისტების პროფესიული უნარების განვითარება	0	0	0	2	0	2
ამოცანა 3.1 სატრანსპორტო ოპერაციების უსაფრთხოების უზრუნველყოფა	1	0	0	3	0	4
ამოცანა 3.2 საჰაერო, საზღვაო და სახმელეთო კავშირების განვითარება	0	2	3	3	0	8
ამოცანა 3.3 სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგის განვითარება	0	1	6	1	1	9
ამოცანა 3.4 საავტომობილო ტრანსპორტის დარგის განვითარება	1	0	0	3	0	4
ამოცანა 3.5 საავიაციო დარგის განვითარება	0	1	1	0	0	2
ამოცანა 3.6 საზღვაო დარგის განვითარება	0	4	0	1	0	5

4. დეტალური პროგრესი

2023 წლის განმავლობაში განხორციელებული მნიშვნელოვანი ღონისძიებები და რეფორმები:

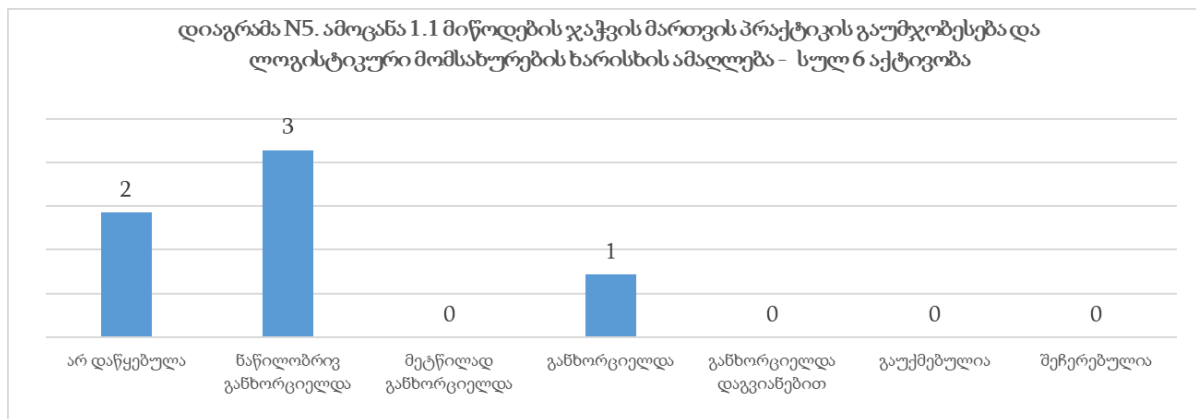
- ✓ დაიწყო სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგის რეფორმის I ფაზის განხორციელება
- ✓ საქალაქთაშორისო საავტომობილო სამგზავრო გადაყვანების მოწესრიგების მიზნით განხორციელდა შესაბამისი საკანონმდებლო ცვლილებები
- ✓ მიღებულ იქნა "მეზღვაურთა შრომის შესახებ" კანონი, რომელიც მნიშვნელოვნად გააუმჯობესებს ქართველი მეზღვაურების შრომით უფლებებს
- ✓ მიღებულ იქნა საკანონმდებლო ცვლილებები შიდა სახმელეთო წყლების ტრანსპორტის რეგულირების მიზნით, რაც უზრუნველყოფს საქართველოს მდინარეებზე, ტბებსა და წყალსაცავებზე ნაოსნობის უსაფრთხოების დონის ამაღლებას
- ✓ დაიწყო ანაკლიის ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის პროექტზე კერძო პარტნიორის შერჩევის პროცესი
- ✓ 2023 წლის მდგომარეობით, დასრულებულია რკინიგზის მოდერნიზაციის პროექტით გათვალისწინებული სამუშაოების 98%

მიზანი 1. ლოგისტიკური სექტორის ეფექტურობის და კონკურენტუნარიანობის ამაღლება

ლოგისტიკური სექტორის ეფექტურობის და კონკურენტუნარიანობის ამაღლების მიმართულებით განსაზღვრულია ორი ამოცანა.

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

აღნიშნული ამოცანა ითვალისწინებს მიწოდების ჯაჭვის მართვის გაუმჯობესებას და ლოგისტიკური სერვისების ხარისხის ამაღლებას საერთაშორისო მიდგომების და სტანდარტების (მათ შორის ISO სტანდარტები) და ახალი ტექნოლოგიების, როგორცაა საწარმოს რესურსების დაგეგმვის და მარაგებისა და ტრანსპორტირების მართვის ავტომატიზებული სისტემები, დანერგვის ხელშეწყობის გზით.



ამოცანის 1.1-ის ფარგლებში განსაზღვრულია 6 აქტივობა, საიდანაც 2023 წლის მდგომარეობით შესრულდა 1, ხოლო ნაწილობრივ განხორციელებულია 3 ღონისძიება. არ დაწყებულა 2 აქტივობა.

საჯარო და კერძო სექტორს შორის დიალოგის გაძლიერების მიმართულებით, 2023 წლის 14 სექტემბერს ინვესტორთა საბჭოს წევრებთან გაიმართა შეხვედრა საქართველოს 2023-2030 წლების ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის ეროვნული სტრატეგიის განხილვის მიზნით. დისკუსიის ფარგლებში განხილულ იქნა ტრანსპორტის სფეროში არსებული გამოწვევები, შესაძლებლობები და სამომავლო გეგმები. შეხვედრას ესწრებოდნენ საერთაშორისო ფინანსური ინსტიტუტების და ბიზნეს ასოციაციების წარმომადგენლები. ამასთან, როგორც აღინიშნა, შექმნილია საქართველოს ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის დარგის განვითარების უწყებათაშორისი კომისია, რომლის სხდომაზეც შესაძლებელია, მოწვეულ იქნან კერძო სექტორის წარმომადგენლები.

ამასთან, დაგეგმვის ეტაპზეა საკომუნიკაციო და ტექნოლოგიური სისტემებისა და მიწოდების ჯაჭვის მართვის საერთაშორისო მიდგომების შესახებ ცნობიერების ამაღლების ღონისძიებები.

ცხრილი 3. ამოცანის შედეგის ინდიკატორები, საბაზისო და სამიზნე მაჩვენებლები						
ამოცანის შედეგის ინდიკატორი 1.1.1. - აქტიური კომპანიების პროცენტული მაჩვენებელი, სადაც დანერგილია ISO სერტიფიცირების სისტემის სტანდარტები სატვირთო გადაზიდვებსა და ლოგისტიკის სფეროში	წელი	საბაზისო	სამიზნე			
		2021	შუალედური			საბოლოო
		2024	2026	2028	2030	
მაჩვენებელი		≈ 5%	>10%	>15%	>20%	>25%
ამოცანის შედეგის ინდიკატორი 1.1.2. აქტიური კომპანიების პროცენტული მაჩვენებელი, სადაც დანერგილია მინიმუმ ერთი ახალი ტექნოლოგია (ERP, WMS, TMS)	წელი	საბაზისო	სამიზნე			
		2021	შუალედური			საბოლოო
		2024	2026	2028	2030	
მაჩვენებელი		ექსპედიტორული კომპანიები - ≈10% ლოგისტიკური /სადისტრიბუცი კომპანიები - ≈ 30 %	≥17% ≥ 37 %	≥ 25% ≥45%	≥33% ≥ 53 %	≥ 40% ≥60%

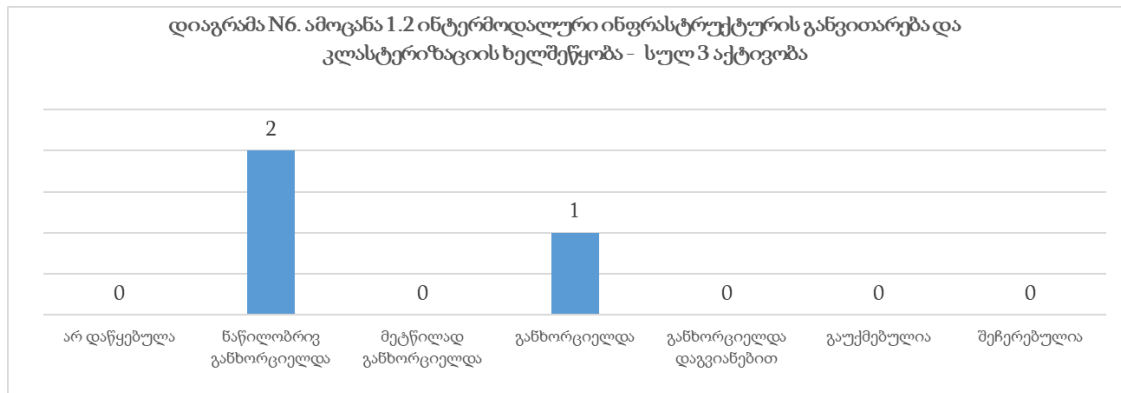
მოცემული ამოცანის შედეგის ინდიკატორად განსაზღვრულია ერთის მხრივ ISO-ს სტანდარტების ხოლო მეორეს მხრივ თანამედროვე ტექნოლოგიების დანერგვის დონე. არასრული მონაცემების არსებობის გამო 2023 წლის პერიოდისთვის პროგრესის შეფასება ვერ

ხერხდება. თუმცა სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის ზოგადი მონაცემებით, 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, საწარმოთა წილი, რომლებიც სარგებლობდნენ ERP ტიპის პროგრამული უზრუნველყოფით საშუალოდ შეადგენს 10.4% (აღნიშნული მერყეობს 9.5%-იდან 56.3%-მდე საწარმოს ზომის მიხედვით).

- **ამოცანა 1.2 ინტერმოდალური ინფრასტრუქტურის განვითარება და კლასტერიზაციის ხელშეწყობა**

აღნიშნული ამოცანა ითვალისწინებს ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესებას და ლოგისტიკური ოპერაციების კლასტერიზაციას, რაც უზრუნველყოფს ლოგისტიკური ხარჯების ოპტიმიზაციას და პროდუქტიულობის გაზრდას.

ამოცანის 1.2-ის ფარგლებში გათვალისწინებულია 3 აქტივობა, საიდანაც 2023 წლის მდგომარეობით შესრულდა 1, ხოლო ნაწილობრივ განხორციელებულია 2 ღონისძიება.



2023 წლის განმავლობაში საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო აქტიურად იყო ჩართული საერთაშორისო თუ ადგილობრივ ღონისძიებებში საქართველოს სატრანზიტო და ლოგისტიკური პოტენციალის წარმოჩენის მიზნით. 2023 წლის 20 ოქტომბერს ქ. ჰააგაში (ნიდერლანდების სამეფო) ყაზახეთის, საქართველოს, აზერბაიჯანის და თურქეთის რესპუბლიკის საელჩოების ჩართულობით გაიმართა ღონისძიება „Middle Corridor - New Horizon for Europe“, სადაც გაკეთდა პრეზენტაცია საქართველოს სატრანზიტო-ლოგისტიკურ შესაძლებლობებზე და შუა დერეფნის სამომავლო პერსპექტივებზე. აღნიშნულ შეხვედრას ესწრებოდნენ ნიდერლანდების სამეფოს საგარეო საქმეთა სამინისტროს, აკრედიტებული დიპლომატიური მისიების, საწარმოთა სააგენტოს (RVO) და ბიზნეს წრეების, ასევე მონაწილე ქვეყნების სახელმწიფო უწყებებისა და სატრანსპორტო კომპანიების წარმომადგენლები.

ამასთან, 2023 წლის 26-27 ოქტომბერს გაიმართა თბილისის აბრეშუმის გზის ფორუმი, რომელსაც დაესწრო 2000-ზე მეტი სტუმარი მსოფლიოს 60-ზე მეტი ქვეყნიდან. ერთ-ერთი მაღალი დონის პანელური დისკუსია მიეძღვნა შუა დერეფნის მზარდ როლს. ამასთან,

ღონისძიების მეორე დღე მთლიანად დაეთმო საქართველოს საინვესტიციო შესაძლებლობების შესახებ სესიებს.

ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურის განვითარების მიმართულებით, აღსანიშნავია, რომ აზიის განვითარების ბანკის ხელშეწყობით დაიწყო თბილისის ლოგისტიკური ცენტრის პროექტის მიზანშეწონილობის კვლევის განახლება, რომლის დასრულებაც იგეგმება 2024 წლის აგვისტოში. ამასთან, მიმდინარეობს ინტერმოდალური ინფრასტრუქტურის განვითარების ხელშეწყობის კუთხით საერთაშორისო პრაქტიკების შესწავლა და დამატებითი ღონისძიებების იდენტიფიცირება.

ცხრილი 4. ამოცანის შედეგის ინდიკატორები, საბაზისო და სამიზნე მაჩვენებლები						
ამოცანის ინდიკატორი 1.2.1 A და B კლასის საწყოების წილი მთლიან გაქირავებად სასაწყობე ფართში	შედეგის	საბაზისო	სამიზნე			
			შუალედური			საბოლოო
	წელი	2019	2024	2026	2028	2030
	მაჩვენებელი	49%	≥60%	≥65%	≥70%	≥75%
ამოცანის ინდიკატორი 1.2.2 ლოგისტიკური ცენტრების რაოდენობა	შედეგის	საბაზისო	სამიზნე			
			შუალედური			საბოლოო
	წელი	2022	2024	2026	2028	2030
	მაჩვენებელი	0	≥1	≥2	≥2	≥4
ამოცანის ინდიკატორი 1.2.3 პირდაპირი ინვესტიციები (FDI) ტრანსპორტი და დასაწყობება	შედეგის	საბაზისო	სამიზნე			
	უცხოური		შუალედური			საბოლოო
	წელი	2021	2024	2026	2028	2030
	მაჩვენებელი	4188 ათასი დოლარი	≥10%-იანი ზრდა	≥20%-იანი ზრდა	≥30%-იანი ზრდა	≥40%-იანი ზრდა

მოცემული ამოცანის შედეგის ინდიკატორად განსაზღვრულია A და B კლასის საწყოების წილი, ლოგისტიკური ცენტრების რაოდენობა და ტრანსპორტსა და დასაწყობებაში პირდაპირი უცხოური ინვესტიციების (FDI) ოდენობა. თბილისის და ქუთაისის ლოგისტიკური ცენტრების პროექტზე მუშაობა დაწყებულია, რაც უზრუნველყოფს სამომავლოდ შესაბამისი ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურის განვითარებას.

რაც შეეხება, სექტორში ინვესტიციების მოზიდვას, აღსანიშნავია, რომ საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის 2022 წლის მონაცემებით, ტრანსპორტისა და დასაწყობების სექტორში პირდაპირი უცხოური ინვესტიციების მოცულობამ შეადგინა 90,147.9 ათასი აშშ დოლარი, რაც 2021 წელთან შედარებით 2728.9%-ით (27.3-ჯერ) მეტია. ამასთან, 2022 წელს ტრანსპორტისა და დასაწყობების სექტორის წილმა (პირდაპირი უცხოური ინვესტიციები საქართველოში ეკონომიკის სექტორების მიხედვით) შეადგინა 4.3%.

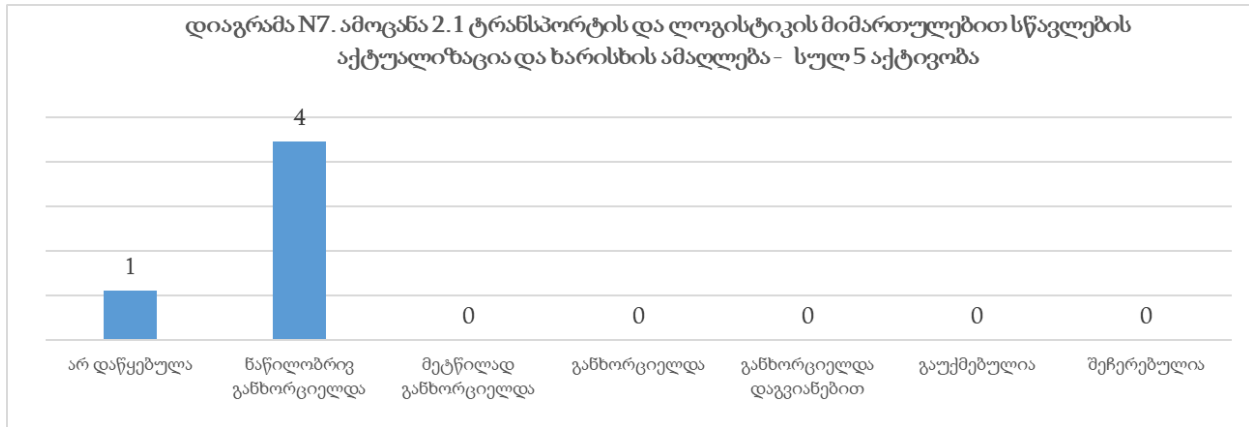
მიზანი 2. ადამიანური კაპიტალის განვითარება

ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის სექტორში ადამიანური კაპიტალის განვითარების მიმართულებით განსაზღვრულია ორი ამოცანა.

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

აღნიშნული ამოცანა ითვალისწინებს ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის მიმართულებით კვალიფიკაციების გადახედვას და ახალი პროფესიული და საგანმანათლებლო სტანდარტების და პროგრამების შემუშავებას, ბაზრის მოთხოვნის შესაბამისად.

ამოცანის 2.1-ის ფარგლებში განსაზღვრულია 5 აქტივობა, საიდანაც 2023 წლის მდგომარეობით ნაწილობრივ განხორციელებულია 4 ღონისძიება, არ დაწყებულა 1 აქტივობა.



პროფესიული კვალიფიკაციების შემუშავებისა და გადამუშავების ახალი მეთოდოლოგიის შესაბამისად შემუშავებულია დარგობრივი რუკის სამუშაო ვერსია. დაწყებულია საკოორდინაციო სამუშაოები დაინტერესებულ მხარეებთან და კერძო სექტორთან ვალიდაციის მიზნით. ამავე მეთოდოლოგიის შესაბამისად ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის მიმართულებით შემუშავებულია ორი ახალი პროფესიის და საგანმანათლებლო სტანდარტი - ტვირთების ექსპედიერება, საწყობის ოპერირება. 2024 წელს დაგეგმილია დარგობრივი რუკის შემუშავება ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის მიმართულებით, არსებული პროგრამების გადახედვა და ახალი პროგრამების შემუშავებაზე მუშაობის დაწყება.

ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის მიმართულებით მოქმედებს 10-მდე უმაღლესი საგანმანათლებლო პროგრამა. 2024 წელს ამ მიმართულებით ახალი პროგრამის დანერგვა უმაღლესი განათლების საფეხურზე არ მომხდარა. შემუშავებულია ორი ახალი პროფესიული პროგრამა - ტვირთების ექსპედიერება და საწყობების მართვა. საქართველოს განათლების, მეცნიერებისა და ახალგაზრდობის სამინისტროს პროფესიული უნარების სააგენტოსთან ერთად აქტიურად მუშაობს პროფესიული საგანმანათლებლო დაწესებულებების გაძლიერებაზე, აღნიშნული პროგრამების დანერგვისა და განხორციელების უფლების მოპოვების მიზნით.

ამასთან, 2023 წელს 6 პროფესიული საგანმანათლებლო დაწესებულების და 6 პარტნიორი ორგანიზაციის ჩართულობით განხორციელდა 7 მოკლევადიანი მომზადებისა და გადამზადების პროგრამა ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის მიმართულებით.

გერმანიის საერთაშორისო თანამშრომლობის საზოგადოების (GIZ) ფინანსური მხარდაჭერით მომზადდა საინფორმაციო ვიდეორგოლები ახლად შემუშავებული ორი ახალი პროგრამის (ტვირთების ექსპედიცია და საწყობის ოპერირება) პოპულარიზაციის ხელშეწყობისთვის.

გარდა ამისა, უნარების სააგენტოს დაწესებული აქვს მოლაპარაკებები დაინტერესებულ მხარეებთან ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის მიმართულებით დარგობრივი უნარების ორგანიზაციის დაფუძნების მიმართულებით.

ცხრილი 5. ამოცანის შედეგის ინდიკატორები, საბაზისო და სამიზნე მაჩვენებლები

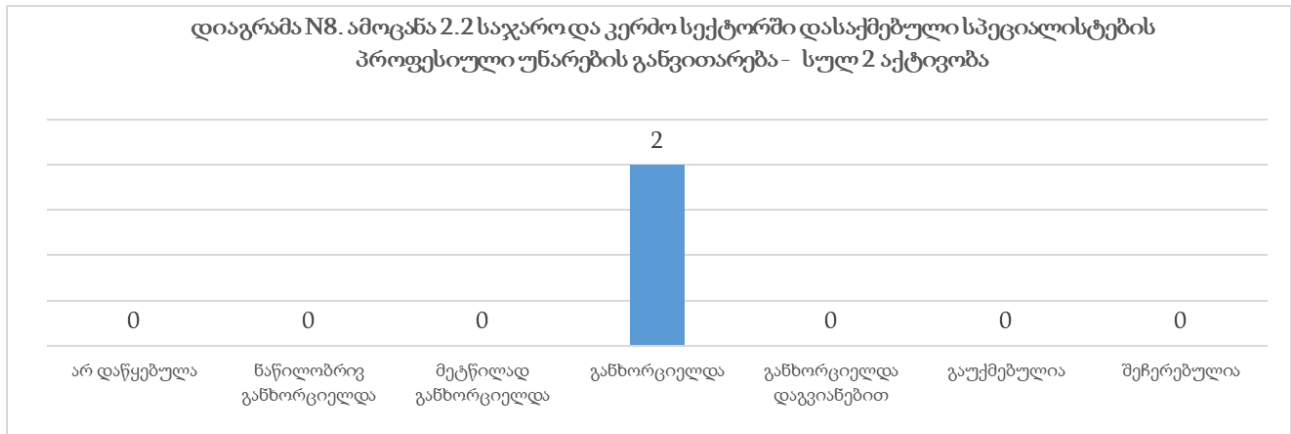
ამოცანის ინდიკატორი	შედეგის 2.1.1	საბაზისო	სამიზნე				
			წელი	შუალედური			საბოლოო
				2022	2024	2026	2028
ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის განხორციელების ახალი საბაკალავრო, სამაგისტრო და პროფესიული საგანმანათლებლო პროგრამების რაოდენობა	მაჩვენებელი	უმადლესი საგანმანათლებლო პროგრამა - 8; პროფესიული პროგრამა - 16	ახალი უმაღლესი საგანმანათლებლო პროგრამა - ≥ 1 ახალი პროფესიული პროგრამა - ≥ 1	ახალი უმაღლესი საგანმანათლებლო პროგრამა - ≥ 2 ახალი პროფესიული პროგრამა - ≥ 2	ახალი უმაღლესი საგანმანათლებლო პროგრამა - ≥ 2 ახალი პროფესიული პროგრამა - ≥ 2	ახალი უმაღლესი საგანმანათლებლო პროგრამა - ≥ 3 ახალი პროფესიული პროგრამა - ≥ 4	
ამოცანის ინდიკატორი	შედეგის 2.1.2	საბაზისო	სამიზნე				
			წელი	შუალედური			საბოლოო
				2020	2024	2026	2028
პროფესიული დასაქმებული ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის მიმართულების საბაკალავრო პროგრამების კურსდამთავრებულების წილი	მაჩვენებელი	56%	$\geq 60\%$	$\geq 65\%$	$\geq 70\%$	$\geq 75\%$	

მოცემული ამოცანის ინდიკატორად განსაზღვრულია ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის განხორციელების ახალი უმაღლესი და პროფესიული საგანმანათლებლო პროგრამების რაოდენობა და პროფესიული დასაქმებული ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის მიმართულების საბაკალავრო პროგრამების კურსდამთავრებულების წილი. როგორც აღინიშნა 2023 წელს დაემატა 2 ახალი პროფესიული პროგრამა. რაც შეეხება მეორე ინდიკატორს, განახლებული მონაცემები არ მოიპოვება.

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

აღნიშნული ამოცანა მიმართულია ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის დარგში დასაქმებული სპეციალისტების კომპეტენციის გაუმჯობესებაზე.

ამოცანა 2.2-ის ფარგლებში გათვალისწინებულია 2 აქტივობა, რომლებიც 2023 წლის მდგომარეობით სრულად განხორციელდა.



2023 წელს ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის მიმართულებით 11 პროფესიული საგანმანათლებლო დაწესებულება ახორციელებდა 31 პროფესიულ საგანმანათლებლო პროგრამას სამუშაოზე დაფუძნებული სწავლების გზით.

ამასთან, სსიპ - სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს საკვალიფიკაციო ცენტრში, 2023 წლის განმავლობაში, მძღოლთა პროფესიული კვალიფიკაციის ამაღლების მიზნით ჩატარდა 40 ტრენინგი და ჯამში მომზადდა/გადამზადდა 364 პირი.

ცხრილი 6. ამოცანის შედეგის ინდიკატორი, საბაზისო და სამიზნე მაჩვენებლები

ამოცანის შედეგის ინდიკატორი 2.2.1 ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის ინდუსტრიაში სერტიფიცირებული პროფესიონალების პროცენტული მაჩვენებელი	წელი	საბაზისო	სამიზნე			
			შუალედური			საბოლოო
			2020	2024	2026	2028
მაჩვენებელი		სატრანსპორტო-ლოგისტიკურ კომპანიებში დასაქმებულთა 53%	≥58%	≥63%	≥68%	≥73%

ამოცანის შედეგის ინდიკატორად განსაზღვრულია ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის ინდუსტრიაში სერტიფიცირებული პროფესიონალების პროცენტული მაჩვენებელი. ამ ეტაპზე პროგრესის შეფასება ვერ ხერხდება განახლებული მონაცემების არარსებობის გამო.

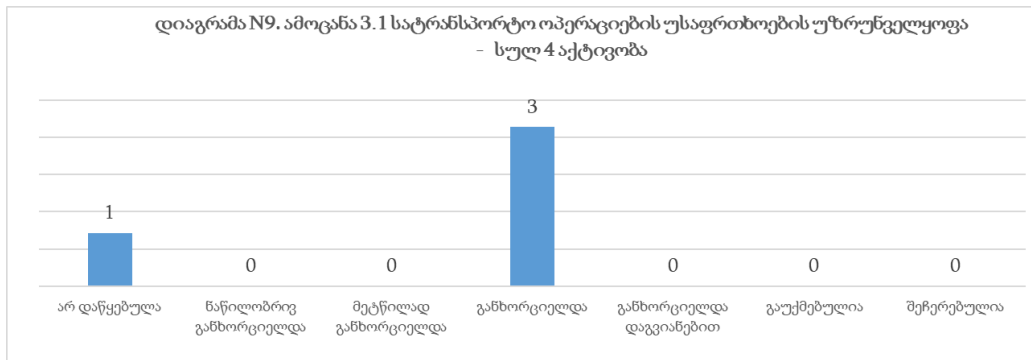
მიზანი 3. სატრანსპორტო დარგების, უსაფრთხო კავშირებისა და დერეფნების მდგრადი განვითარება

სატრანსპორტო დარგების, უსაფრთხო კავშირებისა და დერეფნების მდგრადი განვითარების მიმართულებით განსაზღვრულია 6 ამოცანა.

- ამოცანა 3.1. სატრანსპორტო ოპერაციების უსაფრთხოების უზრუნველყოფა**

მოცემული ამოცანა ითვალისწინებს სატრანსპორტო ოპერაციების უსაფრთხოების ამაღლებას (მათ შორის სტანდარტების გაუმჯობესებით) და სატრანსპორტო შემთხვევების და მათგან გამოწვეული ადამიანის ჯანმრთელობის მძიმე დაზიანების და დაღუპვის შემცირებას.

ამოცანა 3.1 -ის ფარგლებში განსაზღვრულია 4 აქტივობა, საიდანაც 3 ღონისძიება სრულად განხორციელდა, ხოლო 1 ჯერ არ დაწყებულა.



მიღებულ იქნა სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის ბრძანება “საფრენად ვარგისობის კომბინირებული საწარმოს სერტიფიცირების წესის” დამტკიცების შესახებ და „საავიაციო ტექნიკის საფრენად ვარგისობის მართვის საწარმოს სერტიფიცირების წესის“ დამტკიცების შესახებ. ამასთან, დამტკიცდა „სამოქალაქო აეროდრომის დაცვის არეს (აეროდრომის რაიონის) დადგენისა და ამ რაიონში ობიექტის დასაშვები სიმაღლის განსაზღვრის წესი“.

მიღებულ იქნა საკანონმდებლო ცვლილებები შიდა სახმელეთო წყლების ტრანსპორტის რეგულირების მიზნით, რომლის მიზანია შიდა სახმელეთო წყლების ტრანსპორტის ქვეყნის ერთიან სატრანსპორტო სისტემაში მოქცევა და საქართველოს მდინარეებზე, ტბებსა და წყალსაცავებზე მცურავი საშუალებების ნაოსნობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფა.

ცხრილი 7. ამოცანის შედეგის ინდიკატორები, საბაზისო და სამიზნე მაჩვენებლები						
ამოცანის შედეგის ინდიკატორი 3.1.1 საგზაო-	წელი	საბაზისო	სამიზნე			
			შუალედური			საბოლოო
			2024	2026	2028	
		2019	2024	2026	2028	2030

სატრანსპორტო შემთხვევების რაოდენობა (ასკ და სსკ)	მაჩვენებელი	35,427 (ასკ) 5,839 (სსკ)	2%/5%-ით შემცირება	3%/8%-ით შემცირება	6%/12%-ით შემცირება	10%/15%-ით შემცირება
ამოცანის შედეგის ინდიკატორი 3.1.2 სარკინიგზო შემთხვევების, საავიაციო მოვლენების და საზღვაო ინციდენტების რაოდენობა		საბაზისო	სამიზნე			
	წელი	2019	2024	2026	2028	საბოლოო 2030
	მაჩვენებელი	სარკინიგზო შემთხვევები: 109 საზღვაო შემთხვევა და ინციდენტი: 3 საავიაციო მოვლენა: 329	≥6%-ით შემცირება	≥10%-ით შემცირება	≥15%-ით შემცირება	≥30%-ით შემცირება

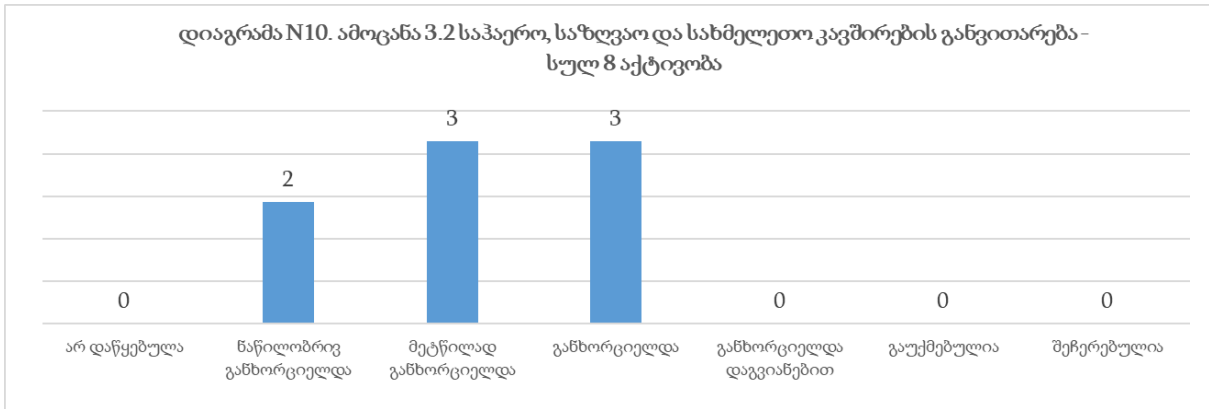
მოცემული ამოცანის შედეგის ინდიკატორად განსაზღვრულია საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების რაოდენობა (ასკ და სსკ) და სარკინიგზო შემთხვევების, საავიაციო მოვლენების და საზღვაო ინციდენტების რაოდენობა. პროგრესი ამ კუთხით არაერთგვაროვანია. 2023 წლის წინასწარი მონაცემებით, 2019 წლის საბაზისო მაჩვენებელთან შედარებით საქართველოში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების რაოდენობა საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის მიხედვით გაზრდილია (50,009), თუმცა შემცირებულია საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის შესაბამისად (5,594). 2023 წელს სულ 458 სარკინიგზო შემთხვევა დაფიქსირდა. მათ შორის: სატრანსპორტო შემთხვევა - 2, სატრანსპორტო ინციდენტი - 135, ხოლო სხვა ინციდენტი - 321 (2023 წელს სარკინიგზო შემთხვევების დათვლის მეთოდოლოგიის ცვლილების გამო 2019 წლის საბაზისო მონაცემებთან შედარება ვერ ხერხდება). ამასთან, 2023 წელს სულ 1 საზღვაო შემთხვევა და ინციდენტი დაფიქსირდა. 2023 წელს დაფიქსირდა 521 საავიაციო მოვლენა, მათ შორის: ინციდენტი - 505, შემთხვევა - 0, სერიოზული შემთხვევა - 10, სხვა - 6.

- **ამოცანა 3.2. საჰაერო, საზღვაო და სახმელეთო კავშირების განვითარება**

აღნიშნული ამოცანა ითვალისწინებს საერთაშორისო სატრანსპორტო კავშირების გაუმჯობესებას და საქართველოზე გამავალი სატრანსპორტო მარშრუტების კონკურენტუნარიანობის ამაღლებას.

ამოცანა 3.2 -ის ფარგლებში განსაზღვრულია 8 აქტივობა, საიდანაც სრულად განხორციელდა 3, მეტწილად განხორციელდა 3, ხოლო ნაწილობრივ შესრულდა 2 ღონისძიება.

გაეროს ევროპის ეკონომიკური კომისიის (UNECE) ეგიდით შექმნილი “ტრანს-კასპიური და ალმათი-სტამბულის დერეფნების საკოორდინაციო კომიტეტის“ მიერ დამტკიცდა 2023-2025 წლების სამუშაო გეგმა, რომელიც ითვალისწინებს რეგულარული სერვისების განვითარების ხელშეწყობას, რომლის ფარგლებშიც იგეგმება არსებული განრიგების შეფასება და სამომავლო რეკომენდაციების შემუშავება.



ევროკავშირის მხარდაჭერით განხორციელდა შავ ზღვაზე საბორნე/ფიდერული მიმოსვლის განვითარების შესახებ კვლევა, რომელიც მოიცავს ბაზრის კვლევას, შემოთავაზებულ მარშრუტებზე ფინანსურ და ეკონომიკურ ანალიზს, მარკეტინგულ სტრატეგიასა და სამოქმედო გეგმას. საბოლოო ანგარიშის წარდგენა მოხდა 2023 წლის ივლისში. აღნიშნულზე დაყრდნობით, გრძელდება მუშაობა შავ ზღვაზე სერვისების გაუმჯობესების მიმართულებით.

2023 წლის თბილისის აბრეშუმის გზის ფორუმის ფარგლებში გაფორმდა საქართველოსა და კატარის სახელმწიფოს შორის მეზღვაურთა სერტიფიკატების ურთიერთალიარების შესახებ ურთიერთანამშრომლობის მემორანდუმი, რაც შეუწყობს ხელს შეუწყობს ქართველი მეზღვაურების დასაქმებას. ამასთან, 2023 წლის 4 დეკემბერს გაფორმდა საჰაერო მიმოსვლის შესახებ შეთანხმება ომანთან. აღნიშნული შეთანხმება, ავიაკომპანიებისთვის მიმზიდველს გახდის საქართველოსა და ომანს შორის პირდაპირი რეგულარული ფრენების განხორციელებას და ხელს შეუწყობს ტურიზმისა და ქვეყნებს შორის სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობების გაღრმავებას. გრძელდება დანარჩენ სატრანსპორტო შეთანხმებებზე (შვედეთი, მონღოლეთი ალბანეთი და სხვ.) მუშაობა/მოლაპარაკებების პროცესი.

2023 წელს ტრანსპორტის გაერთიანების (Transport Community_TCT) სამდივნოს მიერ მომზადდა ტრანს-ევროპულ სატრანსპორტო ქსელის მოთხოვნებთან (Regulation (EU) No 1315/2013) TCT-ში დამკვირვებელი ქვეყნების (მათ შორის საქართველოს) სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის შესაბამისობის შეფასება, რომელიც ეყრდნობა კითხვარების საფუძველზე ქვეყნების მიერ მიწოდებულ ინფორმაციას.

ახალი კომპიუტერიზებული სატრანზიტო სისტემის (NCTS) გაცნობის მიზნით გაიმართა შეხვედრები საერთაშორისო ვაჭრობაში ჩართულ პირებთან, პოტენციურ ტრანზიტის პროცედურის მფლობელებსა და სისტემის მომხმარებლებთან, საერთო ჯამში 40 მონაწილესთან, რომელთაც გაეცნოთ ტრანზიტის ახალი კომპიუტერიზებული სისტემის ფუნქციონირების წესი. სისტემის ეროვნულ დონეზე ფუნქციონირებისას გამარტივებული პროცედურებით სარგებლობის მიზნით საერთო გარანტიის წარდგენის უფლება 2023 წლის ოქტომბრის თვეში მიენიჭა 7 კომპანიას.

ამასთან, განხორციელდა საკანონმდებლო ცვლილება პირის TIR პროცედურაზე დაშვების/გაუქმების/შეჩერების კრიტერიუმების განსაზღვრის თაობაზე .

გრძელდება EU4Digital-ის პროექტში საქართველოს მონაწილეობა. კერძოდ, განიხილება ციფრული სატრანსპორტო დერეფნების (eFTI-ის განხორციელება) ფარგლებში დაგეგმილ საპილოტე აქტივობაში საქართველოს ჩართვა.

აღსანიშნავია, რომ საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მიმართვის საფუძველზე მსოფლიო ბანკმა დაიწყო მუშაობა შუა დერეფნის გაციფროვნების შესაძლებლობების შესწავლის მიზნით. 2023 წელს შემუშავდა შუა დერეფნის გაციფროვნების სტრატეგია „Caucasus Framework for Corridor Digitalization: Strategic Pillars for the Digitalization of the Middle Corridor“. ამ ეტაპზე გრძელდება სამუშაო შეხვედრები, კვლევის საფუძველზე შემდგომი ნაბიჯების განსაზღვრის მიზნით.

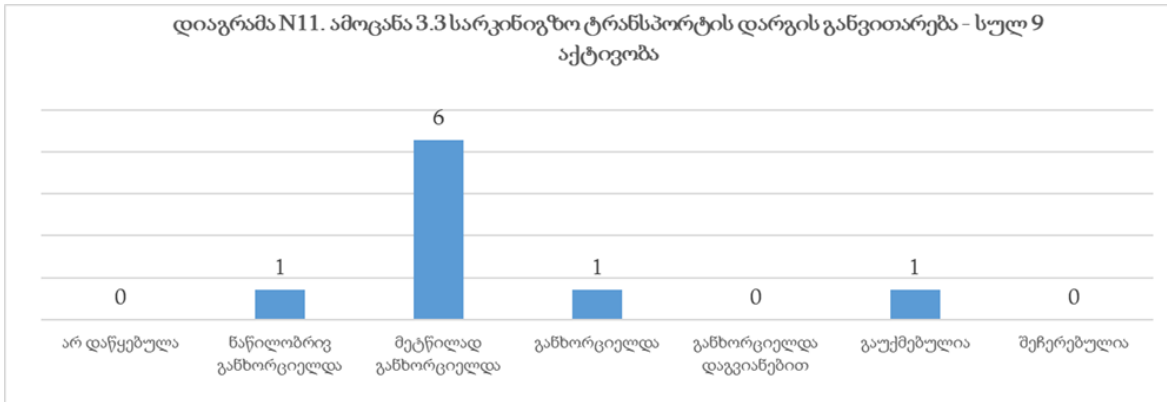
ცხრილი 8. ამოცანის შედეგის ინდიკატორები, საბაზისო და სამიზნე მაჩვენებლები						
ამოცანის ინდიკატორი 3.2.1 საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვების (სარკინიგზო და საავტომობილო) მოცულობა		საბაზისო	სამიზნე			
			შუალედური			საბოლოო
	წელი	2022	2024	2026	2028	2030
	მაჩვენებელი	26.8 მლნ ტონა	≥9%-იანი ზრდა	≥20%-იანი ზრდა	≥30%-იანი ზრდა	≥41%-იანი ზრდა
ამოცანის ინდიკატორი 3.2.2. სახმელეთო, საზღვაო და სამოქალაქო ავიაციის სფეროში გაფორმებული ორმხრივი/მრავალმხრივი შეთანხმებების რაოდენობა		საბაზისო	სამიზნე			
			შუალედური			საბოლოო
	წელი	2022	2024	2026	2028	2030
	მაჩვენებელი	104	≥ 111	≥ 115	≥ 119	≥124

ამოცანის შედეგის ინდიკატორთან დაკავშირებით, საქართველოში ნარჩუნდება ტვირთნაკადების მზარდი დინამიკა, კერძოდ, 2023 წლის მონაცემებით, საერთაშორისო ტვირთების რაოდენობამ (სარკინიგზო და საავტომობილო ტრანსპორტი) შეადგინა ჯამში 27.2 მლნ ტონა, რაც საბაზისო მაჩვენებელთან შედარებით 1.5 %-ით მეტია. ამასთან, გრძელდება მუშაობა ტრანსპორტის სფეროში ორმხრივ და მრავალმხრივ მთავრობათაშორის შეთანხმებებზე. 2023 წელს გაფორმდა ორი ახალი შეთანხმება საჰაერო მიმოსვლის შესახებ (დიდი ბრიტანეთისა და ჩრდილოეთ ირლანდიის გაერთიანებული სამეფოსთან და ომანთან).

- **ამოცანა 3.3. სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგის განვითარება**

აღნიშნული ამოცანა ითვალისწინებს როგორც სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის და სავაგონო-სალოკომოტივო პარკის გაუმჯობესებას ასევე სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგის რეფორმირებას.

ამოცანა 3.3 -ის ფარგლებში განსაზღვრულია 9 აქტივობა, საიდანაც სრულად განხორციელდა 1, მეტწილად განხორციელდა 6, ნაწილობრივ შესრულდა 1 და გაუქმდა (ჩანაცვლდა სხვა აქტივობით) 1 ღონისძიება.



2023 წლის 1 ივლისიდან დაფუძნდა სარკინიგზო უსაფრთხოების ეროვნული ორგანო (National Safety Authority), სარკინიგზო ტრანსპორტის სფეროს ტექნიკური რეგულირებისა და ზედამხედველობის მიზნით - სსიპ სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს სახით.

ამასთან, საკანონმდებლო ჩარჩოს ფორმირების მიზნით დაწესდა ძირითადი მოთხოვნები სარკინიგზო ტრანსპორტის სისტემაში უსაფრთხოების მიმართულებით, კერძოდ, განისაზღვრა მოთხოვნა სარკინიგზო ოპერატორებისთვის უსაფრთხოების სერტიფიკატის და ინფრასტრუქტურის მენეჯერისთვის უსაფრთხოების ავტორიზაციის ფლობასთან დაკავშირებით და შეიქმნა საფუძველი უსაფრთხოების დეტალური წესების შემუშავებისა და დამტკიცების მიმართულებით. შეიქმნა სამართლებრივი საფუძველი რკინიგზით სახიფათო ტვირთების გადაზიდვის მარეგულირებელი წესების შემდგომი შემუშავებისა და მიღებისთვის. დაწესდა ძირითადი მოთხოვნები მატარებლის მემანქანებისათვის მართვის მოწმობისა და შესაბამისი სარკინიგზო ოპერატორის/ინფრასტრუქტურის მენეჯერის მიერ გაცემული სერტიფიკატის ფლობასთან დაკავშირებით. ამ ეტაპზე მიმდინარეობს მუშაობა კანონქვემდებარე აქტებზე, რომელთა დამტკიცებაც იგეგმება 2024 წლის განმავლობაში.

რაც შეეხება ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო ხაზის პროექტის განხორციელებას, ექსპლუატაციაში მიღებულ იქნა მარაბდა-თეთრიწყაროს (I ეტაპი) და თეთრიწყარო-წალკის (II ეტაპი) სარკინიგზო უბნები, ასევე, ახალქალაქის სადგურის ვაგზლის შენობა. სამშენებლო სამუშაოები დასრულდა ახალქალაქი-კარწახის სარკინიგზო უბნის 14კმ.-იან და 6კმ.-იან მონაკვეთებზე და სადგურ კარწახში.

დასასრულს უახლოვდება რკინიგზის მოდერნიზაციის პროექტი. დასრულებულია მიწის ვაკისის მშენებლობა ძირულა-ხარაგაულის მონაკვეთზე, ზვარე-ქვიშხეთის უბანზე და ახალ სადგურებში, მიმდინარეობს მოლითის სადგურის მიმდებარედ მიწის ვაკისის მოწყობის სამუშაოები, დასრულებულია 3 ახალი გვირაბის მიღება. პროექტის ფარგლებში ასევე დასრულებულია 5 ხიდის სამშენებლო სამუშაოები და მიღება, 2 ახალი სადგურის მშენებლობა (სადგური ძირულა; სადგური ქვიშხეთი) და მიმდინარეობს სადგური მოლითის სამშენებლო სამუშაოები. დასრულების ეტაპზეა ახალი წევის ქვესადგურის მშენებლობა (ქვიშხეთის წევის ქვესადგური) მიმდინარეობს 2 ქვესადგურის რეკონსტრუქცია (ზესტაფონი; მოლითი).

ხაშური-ზესტაფონის სარკინიგზო მონაკვეთზე რეაბილიტირებულია/აშენებულია 4 სადგური და დანერგილია მიკროპროცესორული სისტემა. ამჟამად, მე-5 სადგურის (მოლითი) რეაბილიტაცია/მშენებლობა მიმდინარეობს.

2023 წლის IV კვარტალის მდგომარეობით სარკინიგზო სატვირთო ინსპექტირების მიზნით, კარწახის საბაჟო გამშვები პუნქტის სარკინიგზო ხაზის მიმდებარე ტერიტორიაზე რკინიგზის სტაციონარული სკანერის განთავსების მიზნით დაწყებულია სამშენებლო სამუშაოები. ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის მიერ გადმოცემული იქნა ინსპექტირების სისტემა.

საანგარიშო პერიოდში მსოფლიო ბანკის დაფინანსებით შეირჩა საკონსულტაციო კომპანია ჩქაროსნული სარკინიგზო მომსახურების განვითარების შესახებ კვლევის მოსამზადებლად. პირველადი შედეგები წარმოდგენილ იქნა პრეზენტაციის სახით 2023 წლის დეკემბერში. კვლევა დასრულდება 2024 წლის I კვარტალში.

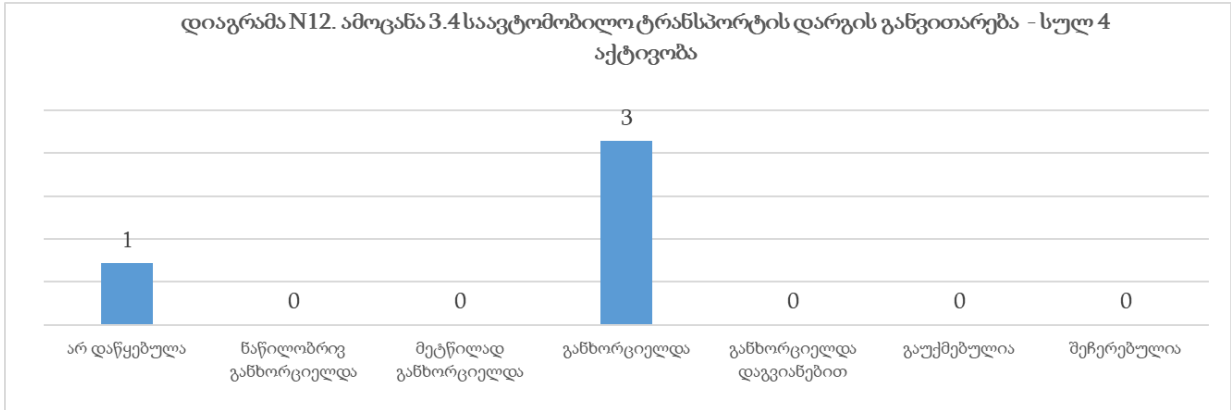
ცხრილი 9. ამოცანის შედეგის ინდიკატორები, საბაზისო და სამიზნე მაჩვენებლები							
ამოცანის 3.3.1 ტრანსპორტის პროცენტული მაჩვენებელი სახმელეთო ტრანსპორტში (ტვირთნაკადების ექსპორტი/იმპორტი/ტრან ზიტი)	ინდიკატორი სარკინიგზო	საბაზისო	სამიზნე				
			შუალედური				საბოლოო
			წელი	2022	2024	2026	2028
	მაჩვენებელი	48%	≥58%	≥62%	≥66%	≥70%	

რაც შეეხება მოცემული ამოცანის შედეგის ინდიკატორს, სარკინიგზო ტრანსპორტში ტვირთნაკადების (ექსპორტი/იმპორტი/ტრანზიტი) რაოდენობამ შეადგინა 11.9 მლნ ტონა, რასაც ეროვნულ სახმელეთო ტრანსპორტში (რკინიგზა/საავტომობილო) 43.9%-ი უკავია. რკინიგზის სფეროში ზემოაღნიშნული ინფრასტრუქტურული პროექტების და ინსტიტუციური რეფორმის განხორციელების შედეგად მომავალში უფრო გაიზრდება რკინიგზის კონკურენტუნარიანობა.

ამოცანა 3.4. საავტომობილო ტრანსპორტის დარგის განვითარება

აღნიშნული ამოცანა ითვალისწინებს საგზაო ინფრასტრუქტურის და საავტომობილო ტრანსპორტის დარგში საკანონმდებლო ჩარჩოს გაუმჯობესებას და ასევე, სექტორიდან მავნე გამონაბოლქვის შემცირების ხელშეწყობას.

ამოცანა 3.4 -ის ფარგლებში განსაზღვრულია 4 აქტივობა, საიდანაც სრულად განხორციელდა 3, ხოლო არ დაწყებულა 1 ღონისძიება.



აშენებულია 35 კმ. მაგისტრალური გზა, კერძოდ, 2023 წელს კახეთის მიმართულებით დასრულდა ვაზიანის შემოსავლელი (ლოტი 0) საავტომობილო გზა. ასევე F2 ხევი-უბისა, F3 უბისა-შორაპანი და გრიგოლეთი ქობულეთის 6 კილომეტრიანი მონაკვეთი. რეაბილიტაცია-პერიოდული შეკეთება ჩაუტარდა 472 კმ-მდე საავტომობილო გზას.

ქვეყნის შიდა საავტომობილო სამგზავრო გადაყვანის და საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვის მოწესრიგების მიზნით 2023 წლის 30 ნოემბერს მიღებულ იქნა შესაბამისი საკანონმდებლო ცვლილებები. საქალაქთაშორისო მგზავრთა გადაყვანის რეფორმის ფარგლებში მოხდება ავტოსადგურების სერტიფიცირება და მგზავრთა გადაყვანი ოპერატორების განებართვისება, რაც ხელს შეუწყობს მომსახურების ხარისხის გაუმჯობესებას.

ამასთან, სატრანსპორტო საშუალებების გზისპირა კონტროლის განხორციელების მიზნით საქართველოს მთავრობაში წარდგენილია „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონში ცვლილების შეტანის თაობაზე და საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსში ცვლილების შეტანის შესახებ კანონპროექტები.

ცხრილი 10. ამოცანის შედეგის ინდიკატორები, საბაზისო და სამიზნე მაჩვენებლები						
ამოცანის ინდიკატორი 3.4.1. არაუმეტეს 10 წლის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების პროცენტული მაჩვენებელი საქართველოში რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების რაოდენობაში		საბაზისო	სამიზნე			
			შუალედური			საბოლოო
	წელი	2021	2024	2026	2028	2030
	მაჩვენებელი	60.8%	≤71%	≤ 74%	≤76%	≤79%
ამოცანის ინდიკატორი 3.4.2. წითელი ხიდიდან სარფამდე		საბაზისო	სამიზნე			
			შუალედური			საბოლოო
	წელი	2022	2025			2030

(ადმოსავლეთ-დასავლეთის მაგისტრალი) მგზავრობის დრო	მაჩვენებელი	დაახლოებით 8 საათი	დაახლოებით 5 საათი	დაახლოებით 4 საათი
---	-------------	--------------------	--------------------	--------------------

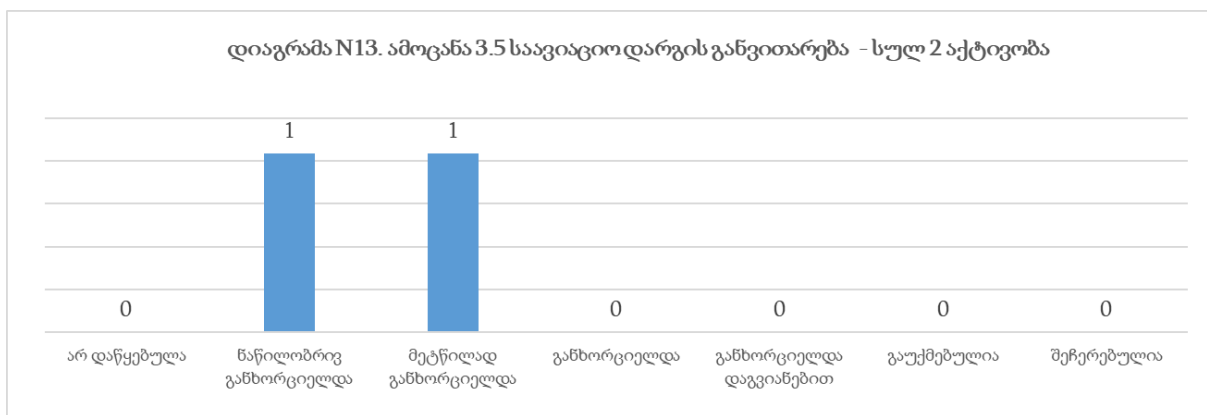
რაც შეეხება ამოცანის შედეგის ინდიკატორს, საქართველოში პირველადი რეგისტრაციის მიხედვით დარეგისტრირებული არაუმეტეს 10 წლის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების წილის მატება შეინიშნება. კერძოდ, 2023 წელს საქართველოში პირველადი რეგისტრაციის მიხედვით დარეგისტრირებულმა ავტოსატრანსპორტო საშუალებების რაოდენობამ შეადგინა 163,218 ერთეული, საიდანაც არაუმეტეს 10 წლის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების წილმა შეადგინა 62.9%. აღნიშნული მიმართულებით პოზიტიური ტენდენცია მომავალშიც გაგრძელდება, იმის გათვალისწინებით რომ 2023 წელს ქვეყანაში შემოდებულ იქნა ავტომობილის ემისიის ევრო 5 სტანდარტი.

ამასთან, 2023 წელს გაიხსნა ადმოსავლეთ-დასავლეთის საერთაშორისო მაგისტრალური გზის (E60-ის) შემადგენელი რიკოთის ჩქაროსნული მაგისტრალის 27 კმ-იანი მონაკვეთი. ახალი გზის ხევი-შორაპნის მონაკვეთი 4 ზოლიანია, რომელიც 65 ხიდსა და 38 გვირაბს მოიცავს. ახალი მონაკვეთი გადაადგილების მანძილს 8 კმ-ით, გადაადგილების დროს კი 25 წუთით ამცირებს. ამ მონაკვეთზე (უბისა) არის საქართველოში ყველაზე გრძელი - 1362 მეტრის ხიდი და ამავე მონაკვეთზე ყველაზე გრძელი გვირაბის სიგრძე 1640 მეტრია.

- **ამოცანა 3.5. საავიაციო დარგის განვითარება**

აღნიშნული ამოცანა ითვალისწინებს ავიაციის სფეროში საერთაშორისო სტანდარტების დანერგვას, ავიაკომპანიების მოზიდვასა და დაკავშირებადობის გაუმჯობესებას და ასევე, საერთაშორისო და ადგილობრივი აეროპორტების შემდგომ განვითარებას.

ამოცანა 3.5 -ის ფარგლებში განსაზღვრულია 2 აქტივობა, საიდანაც მეტწილად განხორციელდა 1 და ნაწილობრივ შესრულდა 1 ღონისძიება.



2023 წლის 14 აგვისტოს გაფორმდა, დავით აღმაშენებლის სახელობის ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის პროექტირების სახელმწიფო შესყიდვის ხელშეკრულება, რომლის მოწოდება განსაზღვრულია 2024 წლის თებერვლამდე.

ამასთან, დავით აღმაშენებლის სახელობის ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის განვითარების გეგმის შემუშავების თაობაზე სახელმწიფო შესყიდვების ხელშეკრულება გაფორმდა 2023 წლის 10 ოქტომბერს, რომლის მოწოდების ვადაა 2024 წლის 10 აპრილი.

ცხრილი 11. ამოცანის შედეგის ინდიკატორები, საბაზისო და სამიზნე მაჩვენებლები						
ამოცანის ინდიკატორი 3.5.1 აეროპორტების რაოდენობა, სადაც შესაძლებელია ტვირთების გადამუშავება		საბაზისო	სამიზნე			
	წელი	2022	2024	2026	2028	საბოლოო
	მაჩვენებელი	1	2	2	2	2
ამოცანის ინდიკატორი 3.5.2 საქართველოს საერთაშორისო აეროპორტებში მგზავრების რაოდენობა		საბაზისო	სამიზნე			
	წელი	2022	2024	2026	2028	საბოლოო
	მაჩვენებელი	4.4 მლნ მგზავრი	≥4.78 მლნ	≥5.68 მლნ	≥6.45 მლნ	≥7.09 მლნ

აღნიშნული ამოცანისთვის განსაზღვრულია შედეგის 2 ინდიკატორი - აეროპორტების რაოდენობა, სადაც შესაძლებელია ტვირთების გადამუშავება და საქართველოს საერთაშორისო აეროპორტებში მგზავრების ოდენობა. ამ მხრივ, აღსანიშნავია, რომ ამჟამად დასრულებულია ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის მცირე ზომის სატვირთო ტერმინალის პროექტირება და დაიწყება მშენებლობის პროცესი. 2024 წლის ბოლომდე ქუთაისის აეროპორტი შეძლებს მოემსახუროს საჰაერო ტვირთებს.

აღსანიშნავია, რომ 2023 წლის განმავლობაში 100%-ით მოხდა თბილისის და ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტების მგზავრთნაკადის აღდგენა პრეპანდემიურ პერიოდთან შედარებით. ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის მგზავრთნაკადიც პრეპანდემიურ პერიოდთან შედარებით გაიზარდა 91%-ით და რეკორდულ 1.67 მილიონ მგზავრს მიაღწია. საბაზისო მაჩვენებელთან (2022 წლის მონაცემებთან) შედარებით, საქართველოს საერთაშორისო აეროპორტებში მგზავრთნაკადი გაზრდილია დაახლოებით 36%-ით.

• ამოცანა 3.6 საზღვაო დარგის განვითარება

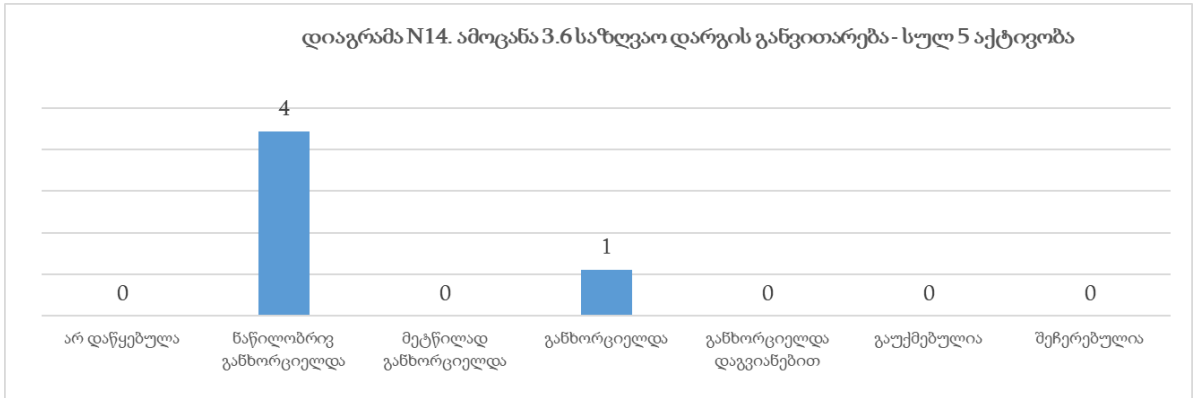
აღნიშნული ამოცანა ითვალისწინებს საზღვაო დარგის განვითარებას სტანდარტების ამაღლებით, სანავსადგურო ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესებით, საზღვაო სერვისების გაციფროვნებითა და ნაოსნობის განვითარებით.

ამოცანა 3.6 -ის ფარგლებში განსაზღვრულია 5 აქტივობა, საიდანაც განხორციელდა 1 და ნაწილობრივ შესრულდა 4 ღონისძიება.

ანაკლიის ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის პროექტის ფარგლებში 2023 წლის თებერვალში გამოცხადდა ინტერესთა გამოხატვა ინვესტორის შერჩევის მიზნით. საკვალიფიკაციო დოკუმენტაცია წარმოდგენილ იქნა 4 კანდიდატის მხრიდან, რის შემდეგაც შერჩეულ იქნა 2 კვალიფიციური კანდიდატი, რომელიც გადაყვანილ იქნა შემდგომ ეტაპზე და რომლებსაც,

დაეგზავნათ მოთხოვნა წინადადებათა წარმოდგენაზე - RFP. ამ ეტაპზე მიმდინარეობს შერჩევის პროცესში.

ამასთან, გრძელდება საქართველოს მთავრობასა და APM Terminals შორის მოლაპარაკებები ფოთის ნავსადგურის გაფართოების საინვესტიციო ხელშეკრულების პროექტთან დაკავშირებით.



საქართველოს ნავსადგურებში სატესტო რეჟიმში მიმდინარეობს „საზღვაო ერთი ფანჯრის“ სისტემის აქტიური დანერგვა/გაუმჯობესება და სისტემის სრულყოფისთვის სხვადასხვა მოდულების ჩაშენება. შემუშავებულია „საზღვაო ერთი ფანჯრის“ სისტემის ფუნქციონირებისთვის შესაბამისი ნორმატიული აქტების პროექტები.

გრძელდება მუშაობა საქართველოს საზღვაო დროშის განვითარების და გემების მოზიდვის მიმართულებით. ახალი ტექნოლოგიური გემების რეგისტრაციის კონცეფციის შემუშავება წარმოადგენს საზღვაო დროშის განვითარების სამოქმედო გეგმის ნაწილს. დაწყებულია მუშაობა საქართველოს საზღვაო დროშის განვითარებისთვის საჭიროებების კვლევაზე, მათ შორის საჭირო საკანონმდებლო ცვლილებების იდენტიფიცირებაზე.

აღსანიშნავია, რომ 2023 წლის 31 მაისს მიღებულ იქნა საქართველოს კანონი "მეზღვაურთა შრომის შესახებ", რომელიც ძალაში შედის 2024 წლის 1 ივლისს. აღნიშნული მნიშვნელოვნად გააუმჯობესებს ქართველი მეზღვაურების შრომით უფლებებს.

ცხრილი 12. ამოცანის შედეგის ინდიკატორები, საბაზისო და სამიზნე მაჩვენებლები

ამოცანის ინდიკატორი	საბაზისო	სამიზნე				
		შუალედური				საბოლოო
		წელი	2024	2026	2028	2030
ამოცანის ინდიკატორი 3.6.1. ახალი სანავსადგურე ინფრასტრუქტურა/ტერმინალი	წელი	2023	2024	2026	2028	2030
	მაჩვენებელი	N/A	≥1	≥1	≥1	≥3
ამოცანის ინდიკატორი 3.6.2. ნავსადგურების დაკავშირებადობის ინდექსი (Liner Shipping Connectivity Index - LSCI)	საბაზისო	სამიზნე				
		შუალედური				საბოლოო
		წელი	2024	2026	2028	2030
მაჩვენებელი	146-ე ადგილი	≤125	≤115	≤105	≤95	

აღნიშნული ამოცანისთვის განსაზღვრულია შედეგის ორი ინდიკატორი. სანავსადგურე ინფრასტრუქტურასთან დაკავშირებით, როგორც აღნიშნა, მიმდინარეობს ანაკლის ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის პროექტზე კერძო პარტნიორის შერჩევის პროცესი და ასევე, გრძელდება მოლაპარაკებები ფოთის გაფართოების პროექტზე. ამასთან, 2023 წელს ყაზახურ-ქართული პარტნიორობით დაიწყო ფოთში მულტიმოდალური ტერმინალის მშენებლობა, რომლის დასრულებაც 2024 წელს იგეგმება.

რაც შეეხება მეორე ინდიკატორს, 2023 წლის მონაცემებით, ნავსადგურების დაკავშირებადობის ინდექსში, საქართველომ 6 ადგილით გაიუმჯობესა პოზიცია საბაზისო მაჩვენებელთან შედარებით და 140-ე ადგილი დაიკავა.

5. გამოწვევები და რეკომენდაციები

ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის სექტორის შეუფერხებელი და ეფექტური ფუნქციონირების უზრუნველყოფა პრიორიტეტულ საკითხს წარმოადგენს ქვეყნის ეკონომიკური განვითარებისა და სოციალური კეთილდღეობისთვის. ამასთან, მზარდი მობილობისა და ტვირთნაკადების ფონზე, კიდევ უფრო აქტუალური ხდება მდგრადი განვითარების საკითხები მათ შორის ტრანსპორტის უსაფრთხოება და დეკარბონიზაცია. ამდენად, ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის 2023-2030 წლების სტრატეგიით დასახული მიზნებისა და ამოცანების განხორციელება მოითხოვს კომპლექსურ და თანმიმდევრულ ღონისძიებებს.

წლიური ანგარიშის შეფასების საფუძველზე, სტრატეგიის იმპლემენტაციის კუთხით გამოიკვეთა შემდეგი ძირითადი გამოწვევები და რისკები:

1. მონაცემების ხელმისაწვდომობა - ზოგიერთ ამოცანასთან მიმართებაში პროგრესის სრულყოფილად შეფასება ვერ ხდება ახალი/სრული მონაცემების არარსებობის გამო, რაც მონიტორინგის პროცესს ართულებს. კერძოდ, საჭირო რეგულარობით ვერ ხორციელდება 5 ინდიკატორის თაობაზე მონაცემების შეგროვება.
2. ამოცანების შესრულება - არსებული მონაცემებით, გაუმჯობესება დაფიქსირდა 8 შედეგის ინდიკატორთან მიმართებაში, 6 ინდიკატორთან დაკავშირებით პროგრესი არ შეინიშნება. აქვე, გასათვალისწინებელია, რომ რეფორმებისა და ინფრასტრუქტურული პროექტების განხორციელება ხანგრძლივი პროცესია, შესაბამისად, მათი გავლენა და შედეგები უფრო თვალსაჩინო იქნება შედარებით ხანგრძლივ პერსპექტივაში.
3. აქტივობების განხორციელება - უმეტესობა აქტივობების დასრულებულია ან მიმდინარეობს მათზე მუშაობა. გარკვეულ რისკებთანაა დაკავშირებული ის აქტივობები, რომელთა განხორციელებაც ჯერ არ დაწყებულა.

ზემოაღნიშნული გამოწვევების საპასუხოდ, მნიშვნელოვანია, რომ პირველ რიგში მოხდეს ამოცანების ინდიკატორების შეფასება. კერძოდ, ერთის მხრივ, უნდა განისაზღვროს, თუ რა

მონაცემები შეიძლება შეგროვდეს უფრო მეტი სიხშირით და დაიგეგმოს შესაბამისი ღონისძიებები. იმ ინდიკატორებთან დაკავშირებით, რომლებიც პრობლემურია მონაცემების მოპოვების კუთხით, მნიშვნელოვანია განისაზღვროს ალტერნატიული და ამასთან სანდო ინდიკატორები/წყაროები და საჭიროების შემთხვევაში, განხორციელდეს შესაბამისი ცვლილებები.

რაც შეეხება ამოცანების შესრულებას, განსაკუთრებული ყურადღება უნდა მიექცეს იმ ინდიკატორებს, რომლებთან მიმართებითაც ამ ეტაპზე არ ფიქსირდება პროგრესი. ამასთან, გასაანალიზებელია, რამდენად რეალისტურად (ზედმეტად პესიმისტური ან ოპტიმისტური სცენარი) განისაზღვრა სამიზნე მაჩვენებელი და მოხდეს მათი დაკორექტირება საჭიროებისამებრ.

აქტივობების დონეზე, მნიშვნელოვანია ძალისხმევის გაძლიერება (მათ შორის დონორის მოძიება და საჭირო რესურსების მობილიზება) იმ ღონისძიებებთან დაკავშირებით, რომლებიც ჯერ არ დაწყებულა ან საწყის ეტაპზეა, რათა უზრუნველყოფილ იქნას ვადებში მათი განხორციელება.

ამასთან, სტრატეგიის ამოცანებისა და მიზნების მისაღწევად მნიშვნელოვანია პროგრესის მდგრადობა იმ ღონისძიებებთან დაკავშირებით, რომლებიც უკვე განხორციელებულია. როგორც აღინიშნა, სარკინიგზო, საავტომობილო და საზღვაო ტრანსპორტის სფეროში განხორციელდა მნიშვნელოვანი საკანონმდებლო ცვლილებები (რკინიგზის რეფორმა, საქალაქთაშორისო სამგზავრო გადაყვანების მოწესრიგება, შიდა სახმელეთო წყლების რეგულირების ქვეშ მოქცევა). არანაკლებ მნიშვნელოვანია აღნიშნული ცვლილებების პრაქტიკაში იმპლემენტაცია, რაც მოითხოვს თანმდევ ღონისძიებებს (კანონქვემდებარე აქტების შემუშავება, რეფორმაზე ცნობიერების ამაღლება და სხვ.) და სათანადო ფინანსური თუ ადამიანური რესურსების მობილიზებას რეფორმის წარმატებით განხორციელების უზრუნველსაყოფად.

