საქართველოს 2023-2030 წლების ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის ეროვნული სტრატეგიის 2025-2026 წლების სამოქმედო გეგმის შესრულების

2025 წლის ანგარიში

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო

2026

სარჩევი

1. მოკლე შეჯამება …….....3
2. შესავალი…….....5
3. ზოგადი პროგრესი…….....6
4. დეტალური პროგრესი…….....10
5. გამოწვევები და რეკომენდაციები…….....29

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 **2025-2026 წლების სამოქმედო გეგმის** განხორციელების 2025 წლის ანგარიშს. მასში ასახულია შესაბამისი პასუხისმგებელი უწყებების მიერ 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 ჰაბად 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 ინტერმოდალური 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.

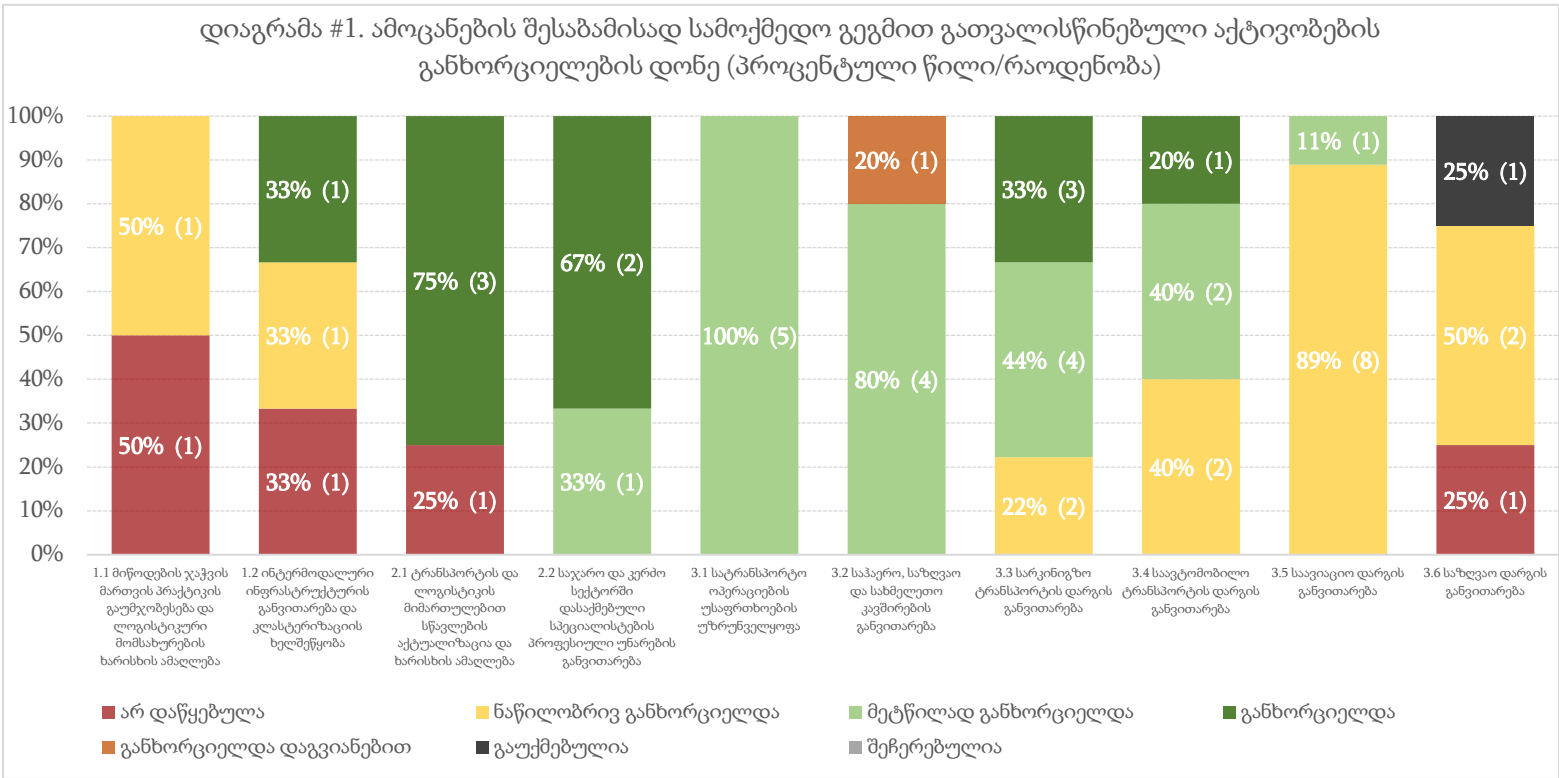
- *მიზანი 3. სატრანსპორტო დარგების, უსაფრთხო კავშირებისა და დერეფნების მდგრადი განვითარება*

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. 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	*15*
ინფრასტრუქტურული პროექტები	*10*
განათლება და ცნობიერების ამაღლება	*9*
კვლევები და შეფასებები	*6*
ტრანსპორტის გაციფროვნება	*3*
სხვა	*6*
სულ	*49*

განმახორციელებელი უწყებების მიერ მოწოდებული ინფორმაციით, 2025 წლის მდგომარეობით, სამოქმედო გეგმით გათვალიწინებული 49 აქტივობიდან 10 აქტივობა (20%) სრულად შესრულდა, მეტწილად განხორციელდა 17 აქტივობა (35%), ნაწილობრივ შესრულდა 16 აქტივობა (33%), არ დაწყებულა 4 აქტივობა (8%) და გაუქმებულია 1 აქტივობა (2%), დაგვიანებით განხორციელებულია 1 აქტივობა (2%), ხოლო შეჩერებულია 0 აქტივობა (0%).



მონიტორინგის პროცესში ძირითად გამოწვევად რჩება ამოცანის ინდიკატორებთან დაკავშირებით არასრულყოფილი მონაცემები. მთლიანობაში განსაზღვრულია ამოცანის შედეგის 19 ინდიკატორი, საიდანაც 3 ინდიკატორზე განახლებული ინფორმაცია არ

მოიპოვება. დანარჩენ 9 ინდიკატორთან მიმართებაში შეინიშნება პროგრესი, ხოლო 7 ინდიკატორის შემთხვევაში სამიზნე მაჩვენებელთან მიმართებით ამ ეტაპზე პროგრესი არ შეინიშნება. ამდენად, განსაკუთრებულ ყურადღებას საჭიროებს ის ამოცანები და შედეგის ინდიკატორები, რომელთა სამიზნე მაჩვენებლების ვერ მიღწევის რისკი მაღალია. ამასთან, მნიშვნელოვანია მუშაობის გაგრძელება ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის სფეროში მონაცემების გაუმჯობესების მიმართულებით, ვინაიდან სანდო და სრულყოფილი მონაცემები აუცილებელია მტკიცებულებებზე დაფუძნებული პოლიტიკის განსახორციელებლად.

2. შესავალი

ტრანსპორტი და დასაწყობება ერთ-ერთ ყველაზე მზარდი სექტორია საქართველოში. სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის 2024 წლის მონაცემებით, ტრანსპორტისა და დასაწყობების სექტორს საქართველოს მთლიან შიდა პროდუქტში დაახლოებით 6.3% უკავია. ამასთან, აღნიშნული სექტორის რეალურმა ზრდამ 2024 წელს 11.2%, ხოლო 2025 წლის 9 თვის წინასწარი მონაცემებით 8.0% შეადგინა.

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

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

პრიორიტეტულ მიმართულებას წარმოადგენს ევროკავშირის სატრანსპორტო სისტემაში და გლობალურ მიწოდების ჯაჭვში ქვეყნის ეფექტური ინტეგრაცია, რაც გულისხმობს ევროპული და საერთაშორისო 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 49 აქტივობას 2025-2026 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 „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.

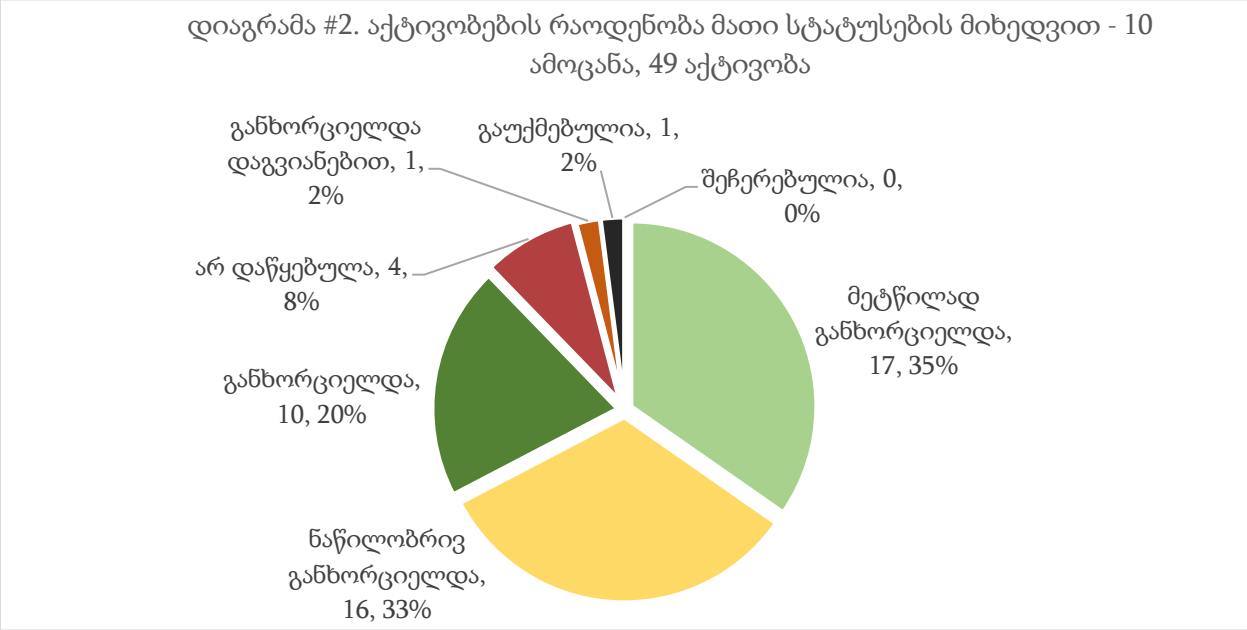
წინამდებარე წლიური ანგარიში მომზადდა საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მიერ, სტრატეგიის განმახორციელებელი უწყებებისაგან მოწოდებული სტატუს ანგარიშების საფუძველზე (იხ. დანართი 1), საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 20 დეკემბრის წლის №629 დადგენილებით დამტკიცებული „პოლიტიკის დოკუმენტების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

წინამდებარე ანგარიში აღწერს სტრატეგიის განხორციელების პროგრესს 2025 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით.

3. ზოგადი პროგრესი

საქართველოს 2023-2030 წლების ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის ეროვნული სტრატეგიის 2025-2026 წლების სამოქმედო გეგმა ჯამში მოიცავს 49 აქტივობას. 2025 წლის მდგომარეობით,

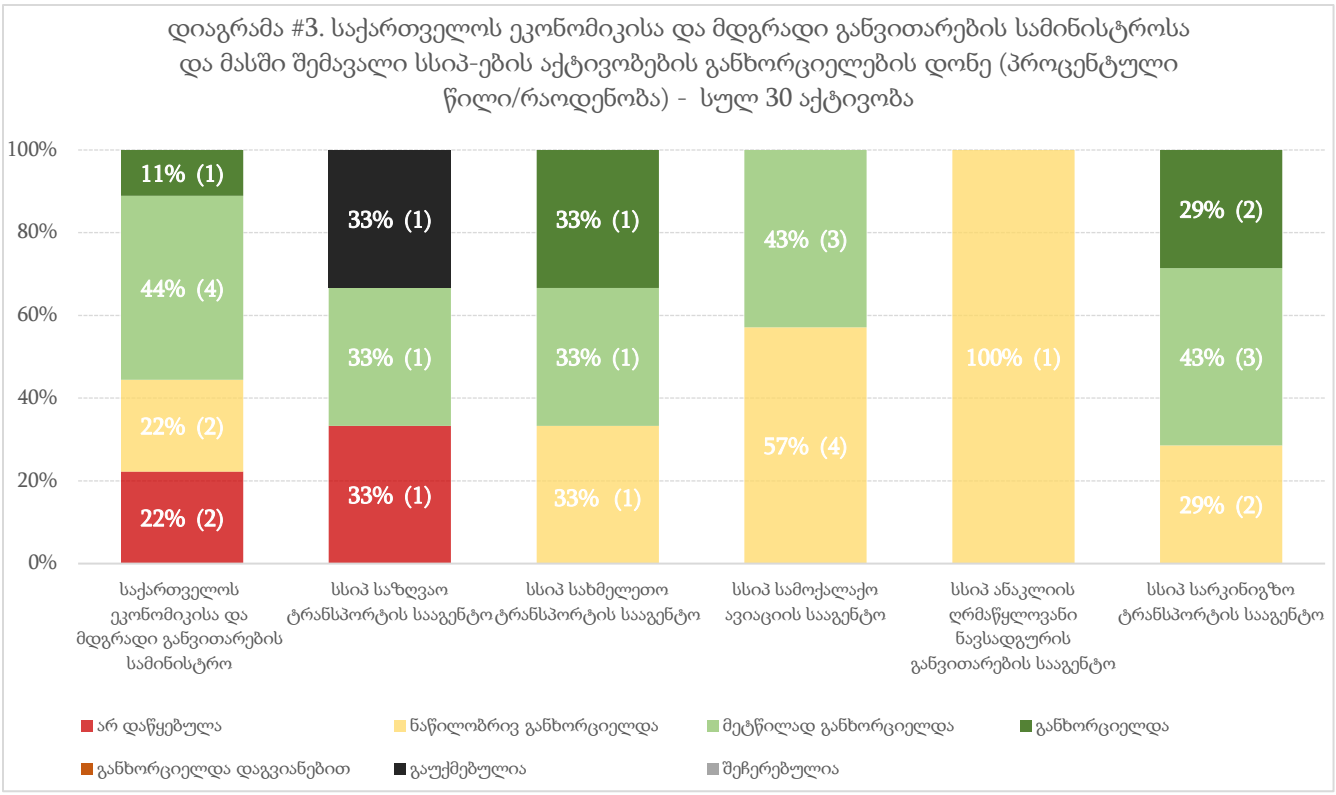
სამოქმედო გეგმის სრულად ან მეტწილად განხორციელების დონე შეადგენს 57%-ს, გარდა ამისა, დაახლოებით 33% აქტივობებისა ნაწილობრივ უკვე განხორციელებულია.



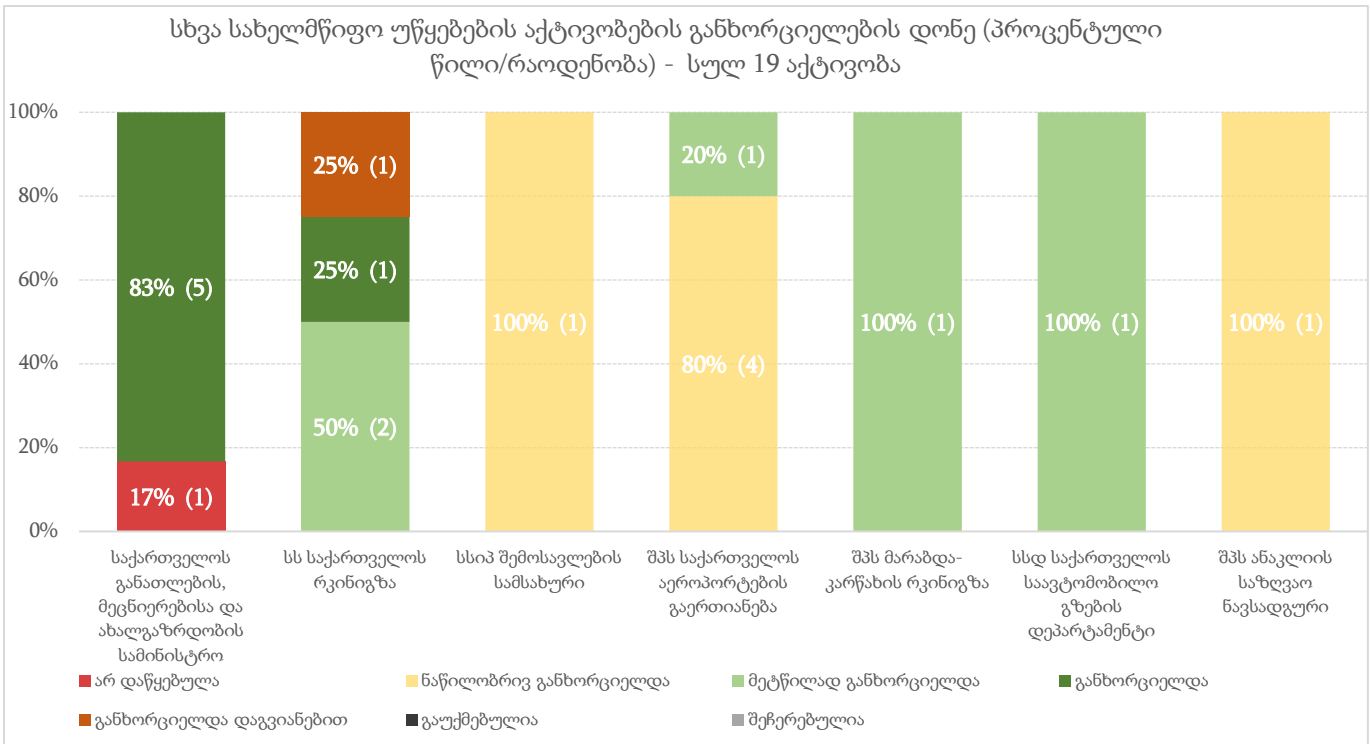
განხორციელების სტატუსის მიხედვით, სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებული 49 აქტივობა გადანაწილდა შემდეგნაირად:

1. განხორციელდა - 10 აქტივობა;
2. მეტწილად განხორციელდა - 17 აქტივობა;
3. ნაწილობრივ განხორციელდა - 16 აქტივობა;
4. არ დაწყებულა - 4 აქტივობა;
5. გაუქმებულია - 1 აქტივობა;
6. შეჩერებულია - 0 აქტივობა;
7. განხორციელდა დაგვიანებით - 1 აქტივობა.

უწყებების მიხედვით, სამოქმედო გეგმით გაწერილი აქტივობების უმრავლესობის (მთლიანობაში 30 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 3.3 (სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგის განვითარება) და ამოცანა 3.5 (საავიაციო დარგის განვითარება) ქვეშ. აქტივობების განხორციელება ამოცანების მიხედვით შემდეგნაირად ნაწილდება:

ცხრილი 2. აქტივობების განხორციელების სტატუსი ამოცანების მიხედვით

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

4. დეტალური პროგრესი

2025 წლის განმავლობაში განხორციელებული მნიშვნელოვანი ღონისძიებები და რეფორმები:

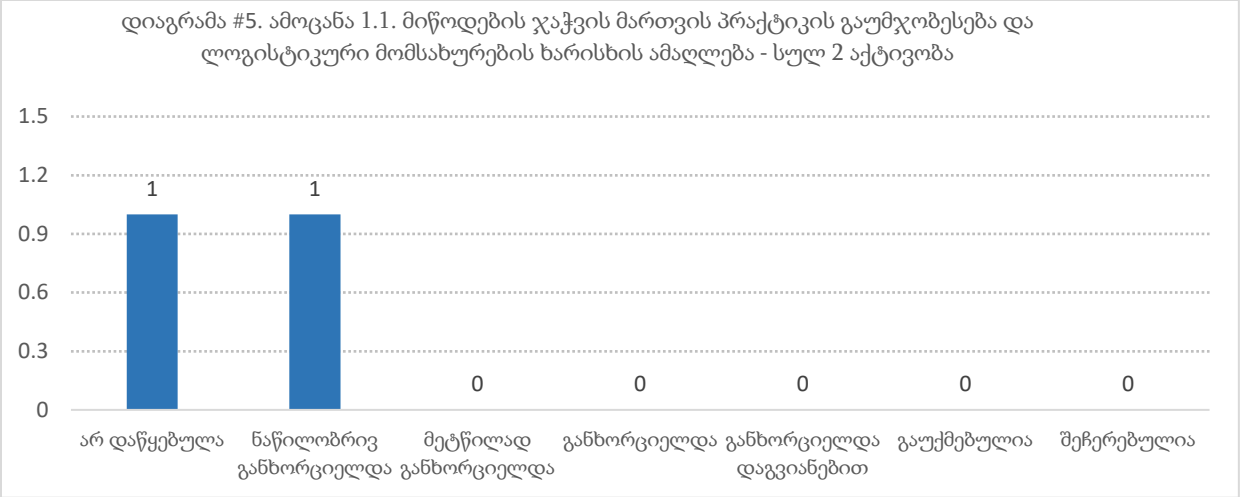
- ✓ ხელი მოეწერა „საქართველოს მთავრობასა და ისლანდიის მთავრობას შორის საჰაერო მიმოსვლის შესახებ“ შეთანხმებასა და „საქართველოს მთავრობასა და სერბეთის მთავრობას შორის საჰაერო მიმოსვლის შესახებ“ შეთანხმებას.
- ✓ საქართველოს, აზერბაიჯანის, ყაზახეთისა და ჩინეთის რკინიგზების მიერ შექმნილმა **ერთობლივმა საწარმომ** „MIDDLE CORRIDOR MULTIMODAL LTD” დაიწყო ფუნქციონირება.
- ✓ დასრულდა **რკინიგზის მოდერნიზაციის** პროექტი.
- ✓ 2025 წლის მდგომარეობით, დასრულებულია **ბაქო-თბილისი-ყარსის** სარკინიგზო ხაზის პროექტით გათვალისწინებული სამუშაოების 99%.
- ✓ დაიწყო **თბილისის ახალი საერთაშორისო აეროპორტის** განვითარების მიზნით კვლევების განხორციელებაზე მუშაობა.
- ✓ დასრულების ფაზაშია **ანაკლიის ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის** აკვატორიის ფსკერის დაღრმავებითი და ტალღმტეხელის პროექტირება/მშენებლობის მოსამზადებელი სამუშაოები, ხოლო საბაზისო დიზაინის მომზადება დასრულებულია.

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, როგორიცაა საწარმოს რესურსების დაგეგმვის და მარაგებისა და ტრანსპორტირების მართვის ავტომატიზებული სისტემები, დანერგვის ხელშეწყობის გზით.



ამოცანის 1.1-ის ფარგლებში განსაზღვრულია 2 აქტივობა, საიდანაც 2025 წლის მდგომარეობით ნაწილობრივ განხორციელდა 1 ღონისძიება, ხოლო არ დაწყებულა 1 აქტივობა.

განსაზღვრული აქტივობის ფარგლებში ყურადღება ეთმობა ლოგისტიკის სფეროში მოქმედი კომპანიებისთვის საკომუნიკაციო და ტექნოლოგიური სისტემების გამოყენებისა და მიწოდების ჯაჭვის მართვის საერთაშორისო პრაქტიკების შესახებ ცნობიერების ამაღლების მიზნით საინფორმაციო კამპანიის განხორციელებას. აღნიშნული ღონისძიების განხორციელება გათვალისწინებულია 2026 წლის მე-4 კვარტლისთვის.

საანგარიშო პერიოდის ფარგლებში ტვირთების საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვების ხელშეკრულების შესახებ კონვენციის (CMR) დამატებითი ოქმის (e-CMR) დანერგვასთან დაკავშირებით მომზადდა პირველადი შეფასება, რაც ითვალისწინებს ოქმის გავრცელების არეალისა და მიერთების შედეგად წევრი ქვეყნებისათვის შესაძლო სარგებლიანობის ანალიზს.

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		საბაზისო	სამიზნე			
			შუალედური			საბოლოო
	წელი	2021	2024	2026	2028	2030
	მაჩვენებელი	≈ 5%	>10%	>15%	>20%	>25%
ამოცანის შედეგის ინდიკატორი 1.1.2. აქტიური კომპანიების		საბაზისო	სამიზნე			
			შუალედური			საბოლოო
	წელი	2021	2024	2026	2028	2030

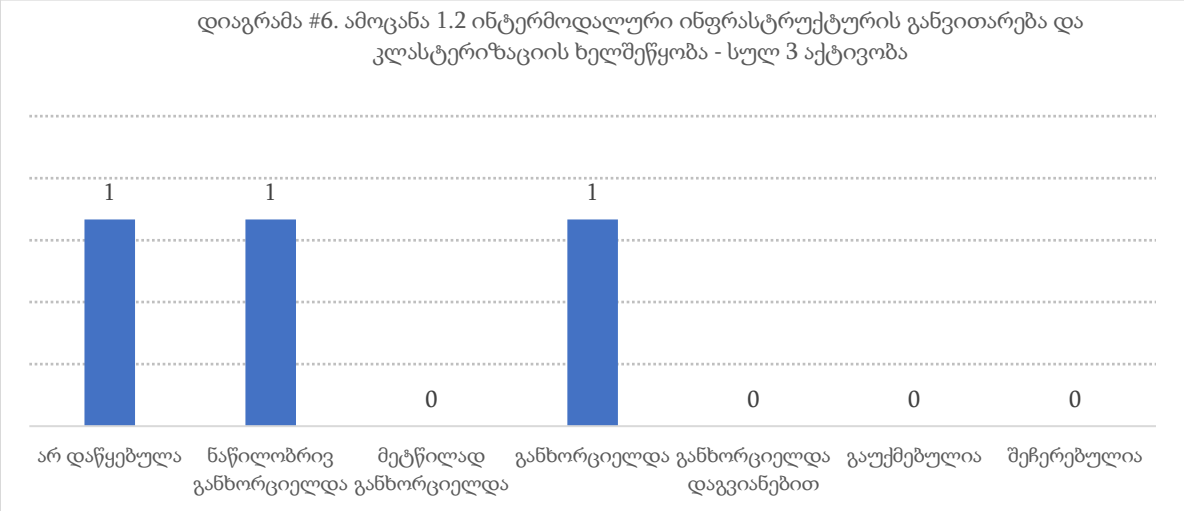
პროცენტული მაჩვენებელი, სადაც დანერგილია მინიმუმ ერთი ახალი ტექნოლოგია (ERP, WMS. TMS)	მაჩვენებელი	ექსპედიტორული კომპანიები - ≈10% ლოგისტიკური /სადისტრიბუციო კომპანიები - ≈ 30 %	≥17% ≥ 37 %	≥ 25% ≥45%	≥33% ≥ 53 %	≥ 40% ≥60%

მოცემული ამოცანის შედეგის ინდიკატორად განსაზღვრულია ერთის მხრივ ISO-ს სტანდარტების ხოლო მეორეს მხრივ თანამედროვე ტექნოლოგიების დანერგვის დონე. არასრული მონაცემების არსებობის გამო საანგარიშო პერიოდისთვის პროგრესის შეფასება სრულად ვერ ხერხდება. თუმცა, სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის მონაცემებით, 2024 წლის მდგომარეობით ტრანსპორტისა და დასაწყობების სექტორში საწარმოთა წილი, რომლებიც სარგებლობდნენ უშუალოდ ERP ტიპის პროგრამული უზრუნველყოფით შეადგენდა 9.4%-ს.

- **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 2025 წლის მდგომარეობით სრულად განხორციელდა 1, ნაწილობრივ შესრულდა 1, ხოლო არ დაწყებულა 1 აქტივობა.



საანგარიშო პერიოდის განმავლობაში, ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის (EBRD) მხარდაჭერით მომზადდა საქართველოსა და აზერბაიჯანში საკონტრეილერო გადაზიდვების მომსახურების განვითარების შესახებ ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთება. კვლევის განსახორციელებლად შეირჩა გერმანული საკონსულტაციო კომპანია Railistics GmbH. 2025 წლის 12 ივნისს ქ. თბილისში გაიმართა კვლევის საბოლოო ანგარიშის პროექტის პრეზენტაცია. აღნიშნული კვლევის ფარგლებში განხორციელდა ბაზრისა და მოთხოვნის ანალიზი, ტრანსპორტირების ხარჯების შეფასება, ტერმინალების ადგილმდებარეობის შერჩევა და მათი პროექტირება, დაგეგმილი ინვესტიციების შეფასება და ასევე, მარეგულირებელი და სამართლებრივი ჩარჩოს ანალიზი.

2025 წლის განმავლობაში საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო აქტიურად იყო ჩართული საერთაშორისო თუ ადგილობრივ ღონისძიებებში საქართველოს სატრანზიტო და ლოგისტიკური პოტენციალის წარმოჩენის მიზნით. ამასთან, 2025 წლის 22-23 ოქტომბერს გაიმართა თბილისის აბრეშუმის გზის ფორუმი, რომელსაც დაესწრო 2000-ზე მეტი სტუმარი მსოფლიოს 60-ზე მეტი ქვეყნიდან. აღნიშული ფორუმის ფარგლებში გაიმართა მაღალი დონის პანელური დისკუსია თემაზე „შუა დერეფანი: საიმედოობიდან ეფექტიანობამდე“, სადაც ხაზი გაესვა შუა დერეფნის მარშრუტის მნიშვნელობას, ამასთან აქცენტი გაკეთდა სატრანსპორტო სექტორში არსებულ ტენდენციებზე, გამოწვევებზე, მიმდინარე და დაგეგმილ საინვესტიციო პროექტებსა და ინიციატივებზე.

ცხრილი 4. ამოცანის შედეგის ინდიკატორები, საბაზისო და სამიზნე მაჩვენებლები

ამოცანის შედეგის ინდიკატორი 1.2.1 A და B კლასის საწყობების წილი მთლიან გაქირავებად სასაწყობე ფართში		საბაზისო	სამიზნე			
			შუალედური			საბოლოო
	წელი	2019	2024	2026	2028	2030
	მაჩვენებელი	49%	≥60%	≥65%	≥70%	≥75%
ამოცანის შედეგის ინდიკატორი 1.2.2 ლოგისტიკური ცენტრების რაოდენობა		საბაზისო	სამიზნე			
			შუალედური			საბოლოო
	წელი	2022	2024	2026	2028	2030
	მაჩვენებელი	0	≥1	≥2	≥2	≥4
ამოცანის შედეგის ინდიკატორი 1.2.3 პირდაპირი უცხოური ინვესტიციები (FDI) ტრანსპორტი და დასაწყობება		საბაზისო	სამიზნე			
			შუალედური			საბოლოო
	წელი	2021	2024	2026	2028	2030
	მაჩვენებელი	4,188 ათასი დოლარი	≥10%-იანი ზრდა	≥20%-იანი ზრდა	≥30%-იანი ზრდა	≥40%-იანი ზრდა

მოცემული ამოცანის შედეგის ინდიკატორად განსაზღვრულია A და B კლასის საწყობების წილი, ლოგისტიკური ცენტრების რაოდენობა და ტრანსპორტსა და დასაწყობებაში პირდაპირი უცხოური ინვესტიციების (FDI) ოდენობა.

2025 წელს 283 000 კვადრატულ მეტრ ფართობზე აშენდა თბილისის მშრალი პორტი, რომლის განვითარება დაგეგმილია სამ ეტაპად. პროექტის პირველი ფაზა, რომლის გამტარუნარიანობა 100 000 TEU-ს შეადგენს, ოფიციალურად გაიხსნა 2025 წლის 3 ივნისს. ამასთან, მიმდინარეობს მუშაობა ქუთაისში ლოგისტიკური ცენტრების განვითარებაზე.

რაც შეეხება, სექტორში ინვესტიციების მოზიდვას, აღსანიშნავია, რომ საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის 2024 წლის მონაცემებით, ტრანსპორტისა და დასაწყობების სექტორში პირდაპირი უცხოური ინვესტიციების მოცულობამ შეადგინა 05,189.4ათასი აშშ დოლარი, რაც 2021 წელთან შედარებით 3,149%-ით (32.5-ჯერ)მეტია. ამასთან, 2024 წელს ტრანსპორტისა და დასაწყობების სექტორის წილმა (პირდაპირი უცხოური ინვესტიციები საქართველოში ეკონომიკის სექტორების მიხედვით) შეადგინა 7%.

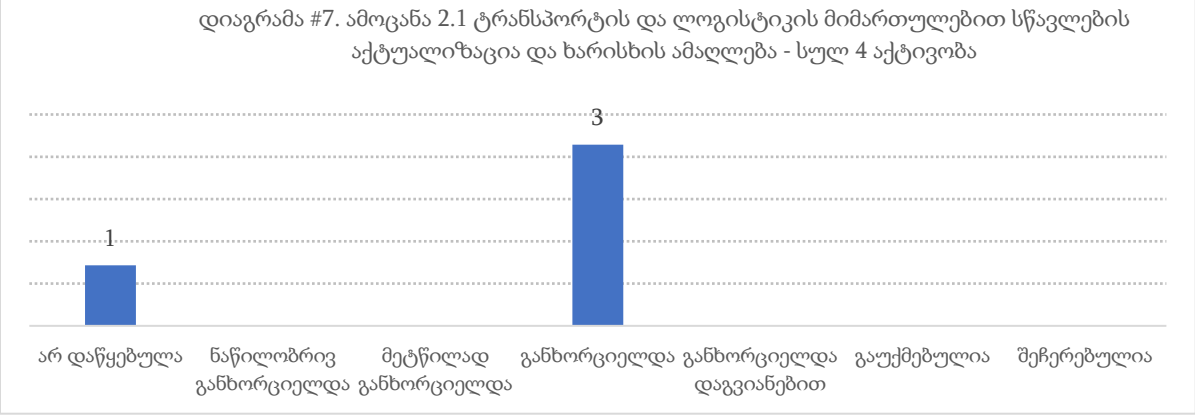
მიზანი 2. ადამიანური კაპიტალის განვითარება

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 4 აქტივობა, საიდანაც 2025 წლის მდგომარეობით სრულად განხორციელდა 3 აქტივობა, ხოლო არ დაწყებულა 1 ღონისძიება.



საანგარიშო პერიოდში პროფესიის სტანდარტებისა და პროფესიული საგანმანათლებლო სტანდარტების შემუშავების ახალი მარეგულირებელი ჩარჩოს გათვალისწინებით

გადამუშავებულია ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის მიმართულებით არსებული ყველა პროფესიული კვალიფიკაცია, მათ შორის, შესაბამისი პროფესიის სტანდარტები და პროფესიული საგანმანათლებლო სტანდარტები. შედეგად, 2025 წლის ბოლოსთვის განახლებულია 28 პროფესიის სტანდარტი და 28 პროფესიული საგანმანათლებლო სტანდარტი.

ამასთან, ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის მიმართულებით პროფესიული საგანმანათლებლო პროგრამების განმახორციელებელმა 8 დაწესებულებამ დაიმატა 7 ახალი პროფესიული საგანმანათლებლო პროგრამა, მათ შორის 5 უნიკალური დასახელების პროგრამა. რაც შეეხება უმაღლეს საგანმანათლებლო პროგრამებს, 2025 წელს აკრედიტაცია გაიარა შპს საქართველოს საავიაციო უნივერსიტეტის „საჰაერო ტრანსპორტის მენეჯმენტის“ სამაგისტრო პროგრამამ.

საანგარიშო პერიოდში სამუშაოები მიმდინარეობდა თბილისში მშენებლობისა და ლოგისტიკის (ტრანსპორტის) მიმართულების ექსელენს ცენტრის (CoE) განვითარების მიზნით, კერძოდ, საერთაშორისო ტენდერის გზით შერჩეულმა კომპანიამ 2025 წელს დაიწყო სამშენებლო სამუშაოების განხორციელება. ცენტრი ორიენტირებული იქნება კონკრეტულ დარგში მომავლის უნარების განვითარების საუკეთესო პრაქტიკის შექმნაზე და ამას უზრუნველყოფს სექტორთან მჭიდრო კავშირებით, მაღალტექნოლოგიური სასწავლო გარემოთი, ინოვაციური მიდგომებითა და კერძო სექტორზე ორიენტირებული სერვისებით.

ცხრილი 5. ამოცანის შედეგის ინდიკატორები, საბაზისო და სამიზნე მაჩვენებლები

ამოცანის შედეგის ინდიკატორი 2.1.1 ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის განხრით ახალი საბაკალავრო, სამაგისტრო და პროფესიული საგანმანათლებლო პროგრამების რაოდენობა		საბაზისო	სამიზნე			
			შუალედური			საბოლოო
	წელი	2022	2024	2026	2028	2030
	მაჩვენებელი	უმაღლესი 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 შედეგის ინდიკატორი 2.1.2 პროფესიით		საბაზისო	სამიზნე			
			შუალედური			საბოლოო
	წელი	2020	2024	2026	2028	2030

დასაქმებული ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის მიმართულების საბაკალავრო პროგრამების კურსდამთავრებულების წილი	მაჩვენებელი	56%	≥60%	≥65%	≥70%	≥75%

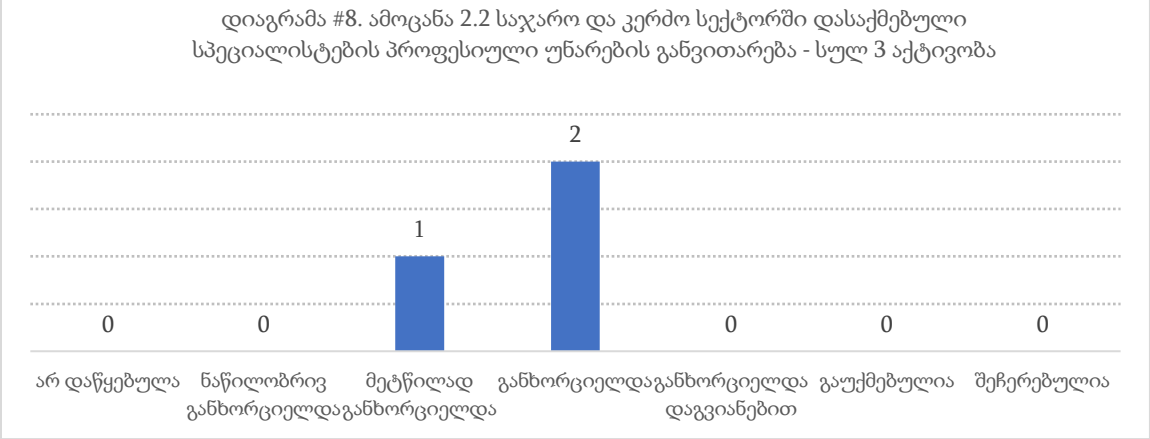
მოცემული ამოცანის ინდიკატორად განსაზღვრულია ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის განხრით ახალი უმაღლესი და პროფესიული საგანმანათლებლო პროგრამების რაოდენობა და პროფესიით დასაქმებული ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის მიმართულების საბაკალავრო პროგრამების კურსდამთავრებულების წილი. როგორც აღინიშნა, შემუშავდა შვიდი ახალი პროფესიული საგანმანათლებლო პროგრამა. აღნიშნული პროგრამების განხორციელების უფლება მოპოვებული აქვს პროფესიული საგანმანთლებლო პროგრამების განმახორციელებელ 8 დაწესებულებას. ასევე, 2025 წელს დანერგილია 1 ახალი უმაღლესი საგანმანათლებლო პროგრამა.

რაც შეეხება მეორე ინდიკატორს, უმაღლესი საგანმანათლებლო დაწესებულებების მიერ მოწოდებული ინფორმაციით, 2025 წლის მდგომარეობით პროფესიით დასაქმებული ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის მიმართულების საბაკალავრო პროგრამების კურსდამთავრებულების წილი 61%-ს შეადგენს, რაც მნიშვნელოვნად აღემატება სამიზნე მაჩვენებელს.

- **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 3 აქტივობა, საიდანაც 2025 წლის მდგომარეობით სრულად განხორციელდა 2, ხოლო მეტწილად განხორციელდა 1 აქტივობა.



2025 წლის მდგომარეობით, ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის მიმართულებით ავტორიზებულია 25 პროფესიული საგანმანათლებლო პროგრამა.

საანგარიშო პერიოდში ლოგისტიკისა და ტრანსპორტის მიმართულებით, დამსაქმებლის ჩართულობით, დაინტერესებული პირებისთვის შეთავაზებული პროფესიული მომზადება/გადამზადების პროგრამების რაოდენობა შეადგენს 15-ს, მათ შორის, ტრანსპორტის მომსახურებების მიმართულებით 11 პროგრამა, ხოლო ლოგისტიკის მიმართულებით 4 პროგრამა. ამასთან, 2025 წლისთვის დამატებით ერთმა დაწესებულებამ მოიპოვა ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის მიმართულებით 4 პროგრამის განხორციელების უფლება. 2025 წელს 14 პროგრამა განხორციელდა სახელმწიფო დაფინანსებით, ხოლო 1 პროგრამა პარტნიორი ორგანიზაციის ფინანსური ხელშეწყობით. პროგრამების განხორციელების პროცესში დამსაქმებლების სახით ჩართული იყვნენ, მათ შორის, შპს „ტრანსფორდი“ და სს „საქართველოს რკინიგზა“. 2025 წელს პროგრამებზე ჩარიცხული მსმენელთა რაოდენობა შეადგენს 328-ს.

ასევე, საქართველოს ნავსადგურების პერსონალისთვის ლურჯი ნავსადგურების (Blue Ports) კუთხით მასერტიფიცირებელი სასწავლო პროგრამის შემუშავების მიზნით მიმდინარეობს Blue Ports სილაბუსისა და მეთოდოლოგიის თარგმნის პროცესი ინგლისურიდან ქართულ ენაზე, და პროგრამის სილაბუსისა და მეთოდოლოგიაზე მუშაობა. პროექტის ფარგლებში, საანგარიშო პერიოდის განმავლობაში, 3-ჯერ შეიკრიბა ტექნიკური კომიტეტი სერტიფიცირების სისტემისა და სტანდარტების შემუშავების საკითხების განსახილველად. შედეგად, პროექტი გახანგრძლივდა 12 თვით, ხოლო დასრულების თარიღად განისაზღვრა 2026 წლის 31 ოქტომბერი.

ცხრილი 6. ამოცანის შედეგის ინდიკატორი, საბაზისო და სამიზნე მაჩვენებლები

		საბაზისო	სამიზნე			
			შუალედური			საბოლოო
ამოცანის შედეგის ინდიკატორი 2.2.1 ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის ინდუსტრიაში სერტიფიცირებული პროფესიონალების პროცენტული მაჩვენებელი	წელი	2020	2024	2026	2028	2030
	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.

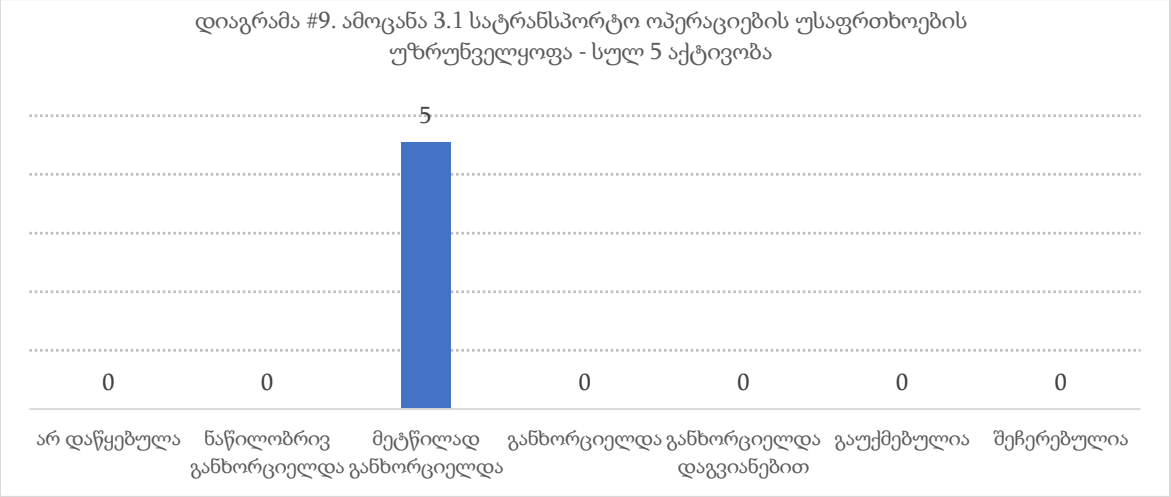
მიზანი 3. სატრანსპორტო დარგების, უსაფრთხო კავშირებისა და დერეფნების მდგრადი განვითარება

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 5 აქტივობა, საიდანაც 5-ვე აქტივობა მეტწილად განხორციელდა.



სარკინიგზო უსაფრთხოების მართვის სისტემების (SMS) მომზადებისა და დანერგვის მიზნით შემუშავებულია სარკინიგზო უსაფრთხოების მართვის სისტემის პროექტი. 2025 წლის საანგარიშო პერიოდისთვის დაიწყო და მიმდინარეობს დანერგვის პროცესი. ამასთან, სს „საქართველოს რკინიგზის“ ინფრასტრუქტურაზე მოძრაობის უსაფრთხოების სისტემის (რისკების) ფუნქციონალური შეფასების მეთოდოლოგიის დანერგვის პროცესის ფარგლებში მიმდინარეობს პარალელური მუშაობა, რაც ითვალისწინებს აღნიშნული მეთოდოლოგიის ინტეგრირებას სარკინიგზო უსაფრთხოების მართვის სისტემაში (SMS). პერსპექტივაში იგეგმება ზემოაღნიშნული ორი კომპონენტის, მოძრაობის უსაფრთხოების მენეჯმენტის სისტემის სახელმძღვანელოსა და უსაფრთხოების მართვის სისტემის გაერთიანება ერთიან სისტემად.

საანგარიშო პერიოდში მიმდინარეობდა მუშაობა შესაბამისი ანგარიშების მომზადებაზე ევროპის საბჭოს N965/2012 რეგულაციის სრულად დანერგვის შესაძლებლობის შესწავლისა და საჰაერო ხომალდების ექსპლუატანტებზე (ავიაკომპანიებზე) აღნიშნული რეგულაციით გათვალისწინებული მოთხოვნების ზეგავლენის შეფასების მიზნით და ასევე ევროპის საბჭოს N1178/2011 რეგულაციის სრულად დანერგვის შესაძლებლობის შესწავლისა და ეკიპაჟის წევრებზე (პილოტი/ბორტგამყოლი) აღნიშნული რეგულაციით გათვალისწინებული მოთხოვნების ზეგავლენის შეფასების მიზნით. ამასთან, მიმდინარეობდა მუშაობა შესაბამისი

ნორმატიული აქტის (სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის ბრძანება) დამტკიცებაზე, რომელიც დაადგენს საავიაციო ტექნიკის ფრენის ვარგისობის შენარჩუნებასთან დაკავშირებულ მოთხოვნებს ევროკავშირის შესაბამისი რეგულაციის მიხედვით (N1321/2014 Part M). აღნიშნულ ანგარიშებზე მუშაობის პროცესი გრძელდება ევროპის რეგულაციაში შესული ცვლილებების მიზეზით.

ცხრილი 7. ამოცანის შედეგის ინდიკატორები, საბაზისო და სამიზნე მაჩვენებლები

ამოცანის შედეგის ინდიკატორი 3.1.1 საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების რაოდენობა (ასკ და სსკ)		საბაზისო	სამიზნე			
			შუალედური			საბოლოო
	წელი	2019	2024	2026	2028	2030
	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			
			შუალედური			საბოლოო
	წელი	2019	2024	2026	2028	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.

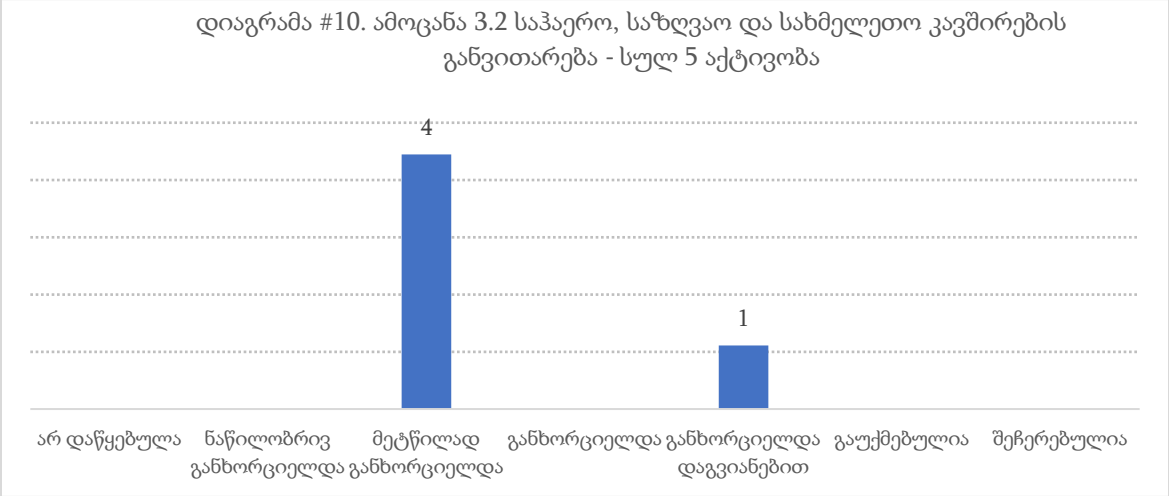
2024 წლის წინასწარი მონაცემებით საქართველოში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების რაოდენობამ საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის მიხედვით შეადგინა 59,973 ერთეული, ხოლო საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის მიხედვით- 5,969 ერთეული.

2025 წელს სულ 634 სარკინიგზო შემთხვევა დაფიქსირდა. მათ შორის: სატრანსპორტო შემთხვევა - 0, სატრანსპორტო ინციდენტი - 131, ხოლო სხვა ინციდენტი - 503 (2023 წელს სარკინიგზო შემთხვევების დათვლის მეთოდოლოგიის ცვლილების გამო 2019 წლის საბაზისო მონაცემებთან შედარება ვერ ხერხდება). 2025 წელს საზღვაო ტრანსპორტის მიმართულებით საზღვაო შემთხვევა და ინციდენტი არ დაფიქსირებულა, რაც 2019 წლის საბაზისო მაჩვენებელთან შედარებით 100%-იანი კლებაა. ამასთან, 2025 წლის განმავლობაში სამოქალაქო ავიაციის მიმართულებით სულ დაფიქსირდა 981 საავიაციო მოვლენა, მათ შორის: საავიაციო შემთხვევა - 1, სერიოზული ინციდენტი - 2, ინციდენტი - 976, მოვლენა რომელიც არ უკავშირდება საავიაციო უსაფრთხოებას - 2, რაც გაზრდილია საბაზისო მაჩვენებელთან შედარებით.

- **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 5 აქტივობა, საიდანაც აქტივობა, საიდანაც მეტწილად განხორციელდა 4 აქტივობა. , ხოლო დაგვიანებით განხორციელდა 1 აქტივობა.



2025 წელს საქართველოს, აზერბაიჯანის, ყაზახეთისა და ჩინეთის რკინიგზების მიერ დაფუძნებულმა ერთობლივმა საწარმომ „MIDDLE CORRIDOR MULTIMODAL LTD" დაიწყო ფუნქციონირება.

საზღვაო ტრანსპორტის, სახმელეთო ტრანსპორტისა და სამოქალაქო ავიაციის სფეროში აქტიურად გრძელდება რიგ ქვეყნებთან ორმხრივი შეთანხმებების გაფორმებაზე მუშაობის პროცესი. 2025 წლის 26 თებერვალს ხელი მოეწერა „საქართველოს მთავრობასა და ისლანდიის მთავრობას შორის საჰაერო მიმოსვლის შესახებ" შეთანხმებას.

ამასთან, 2025 წლის 10 თებერვალს ონლაინ ფორმატში გაიმართა ოთხმხრივი შეხვედრა რუმინეთის, საქართველოს, აზერბაიჯანის და თურქმენეთის მონაწილეობით. აღნიშნულ შეხვედრაზე მხარეების მიერ შეჯერდა შეთანხმების საბოლოო ტექსტი. 2025 წლის დეკემბრისთვის ,,რუმინეთის მთავრობას, საქართველოს მთავრობას, აზერბაიჯანის რესპუბლიკის მთავრობასა და თურქმენეთის მთავრობას შორის საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტის „შავი ზღვა - კასპიის ზღვა" დაარსებისა და ფუნქციონირების შესახებ" შეთანხმების საბოლოო პროექტთან დაკავშირებით დასრულდა შიდასახელმწიფოებრივი პროცედურები და გამოიცა ხელმოწერის უფლებამოსილება. თუმცა აზერბაიჯანული მხარის მიერ შეთანხმების ტექსტში შესაძლო შესწორებების ინიციატივის გათვალისწინებით შეთანხმების ხელმოწერა გადაიდო.

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

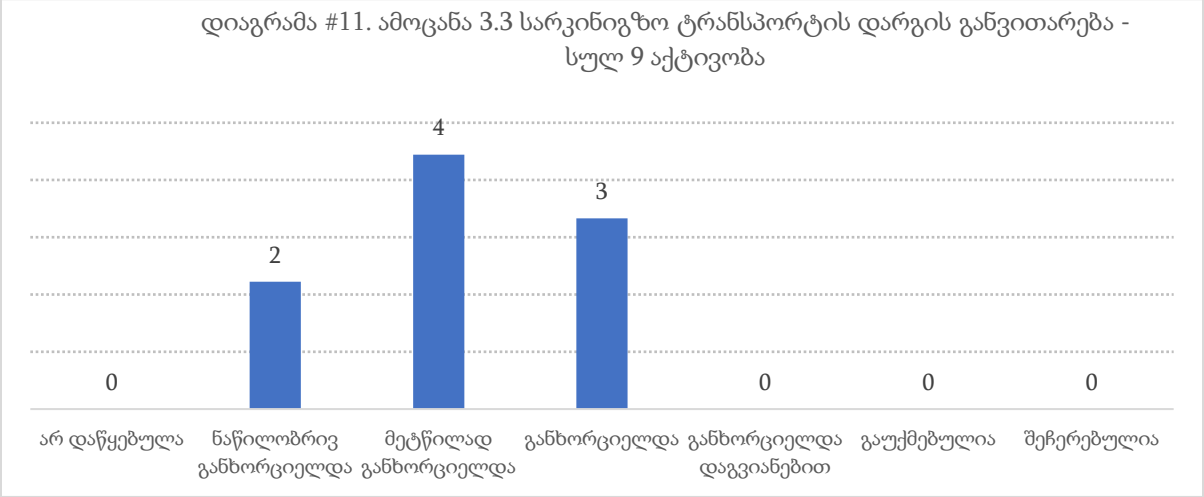
ამოცანის შედეგის ინდიკატორთან დაკავშირებით, 2025 წლის მონაცემებით, საერთაშორისო სატვირთო მოცულობებმა (სარკინიგზო და საავტომობილო ტრანსპორტი) შეადგინა ჯამში 27.9 მლნ ტონა, რაც 2022 წლის საბაზისო მაჩვენებელთან შედარებით 4.1 %-ით მეტია.

ამასთან, გრძელდება მუშაობა ტრანსპორტის სფეროში ორმხრივ და მრავალმხრივ მთავრობათაშორის შეთანხმებებზე. 2025 წელს გაფორმდა ორი ახალი შეთანხმება საჰაერო მიმოსვლის შესახებ (ისლანდიის რესპუბლიკასთან და სერბეთის რესპუბლიკასთან).

- **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 4, მეტწილად განხორციელდა 4 და ნაწილობრივ განხორციელდა 2 ღონისძიება.



ამოქმედებულია მატარებლის მემანქანეთა მართვის მოწმობის გაცემის სისტემა. სსიპ სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს მიერ შეიქმნა მატარებლის მემანქანის მართვის მოწმობის მისაღები გამოცდის ელექტრონული პლატფორმა და საგამოცდო მოდული, სადაც გამოცდაზე დაშვების მიზნით წინასწარი ელექტრონული რეგისტრაცია გაიარა 109-მა პირმა, აქედან გამოცდაზე დაშვებულ იქნა 97 პირი. სააგენტოში მემანქანის მართვის მოწმობის მისაღები გამოცდის ჩაბარების საფუძველზეა გაცემულია 92 მემანქანის მართვის მოწმობა. ჯამურად გაცემულია 966 მატარებლის მემანქანის მართვის მოწმობა.

სარკინიგზო უსაფრთხოების მართვისა და რეგულირების სისტემის დანერგვის მიზნით, სსიპ სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის №1-1/157 ბრძანებით დამტკიცებული უსაფრთხოების სერტიფიკატისა და უსაფრთხოების ავტორიზაციის ფორმების მონაცემების თანახმად შემუშავდა შესაბამისი დიზაინი და შესაბამისი კომპანიისგან შეძენილ დამცავ ნიშნებიან სპეციალურ ქაღალდზე დაიბეჭდა 120 უსაფრთხოების ავტორიზაცია და 4 უსაფრთხოების სერტიფიკატი. დოკუმენტბრუნვის ელექტრონულ სისტემაში განაცხადის რეგისტრაციის პირობების შესაბამისად, სულ მიღებულია 143 განცხადება, მათ შორის 5 სარკინიგზო საწარმოს მხრიდან, ხოლო 138 - ინფრასტრუქტურის მენეჯერების, მათ შორის მისასვლელი ლიანდაგის მფლობელების მხრიდან. წარმოდგენილი განცხადებების შესწავლისა და შეფასების პროცესში, თბილისსა და რეგიონებში განხორციელდა 139 ვიზიტი სააგენტოს უფლებამოსილი თანამშრომლების მხრიდან ზედამხედველობის ობიექტზე.

საქართველოს მთავრობის 2025 წლის 22 იანვრის №17 დადგენილებით დამტკიცებულია "სახიფათო ტვირთის რკინიგზით გადაზიდვის წესი".

ამასთან, „საქართველოს სარკინიგზო კოდექსში ცვლილების შეტანის შესახებ" საქართველოს კანონის შესაბამისად, სსიპ სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს მიერ მომზადებულია მგზავრთა უფლებების დაცვის წესის პროექტი.

რაც შეეხება ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო ხაზის პროექტის განხორციელებას, მშენებლობა უკვე დასრულებულია. დარჩენილია მხოლოდ მხარეებს შორის არსებული ხელშეკრულებებით გათვალისწინებული საბოლოო მიღება-ჩაბარებასთან დაკავშირებული იურიდიული პროცედურები.

ასევე დასრულებულია მოდერნიზაციის პროექტით გათვალისწინებული სამშენებლო სამუშაოები. სსიპ ტექნიკური და სამშენებლო ზედამხედველობის სააგენტოს მიერ გამოიცა ბრძანება N25-04/05 (24.12.2025წ.) მოდერნიზაციის პროექტის ექსპლუატაციაში მიღების შესახებ. ასევე დასრულებულია მე-9 გვირაბის უსაფრთხოების სისტემის სამონტაჟო სამუშაოები.

ცხრილი 9. ამოცანის შედეგის ინდიკატორები, საბაზისო და სამიზნე მაჩვენებლები			
ამოცანის 3.3.1	**ინდიკატორი** სარკინიგზო ტრანსპორტის	საბაზისო	სამიზნე

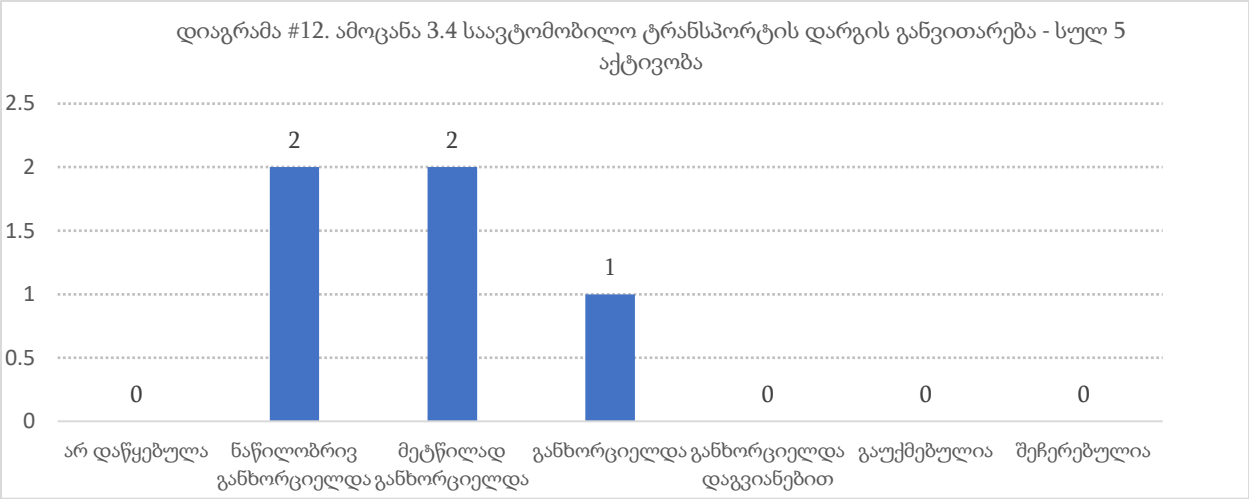
პროცენტული მაჩვენებელი ეროვნულ სახმელეთო ტრანსპორტში (ტვირთნაკადების ექსპორტი/იმპორტი/ტრანზიტი)			შუალედური			საბოლოო
	წელი	2022	2024	2026	2028	2030
	მაჩვენებელი	48%	≥58%	≥62%	≥66%	≥70%

რაც შეეხება მოცემული ამოცანის შედეგის ინდიკატორს, სარკინიგზო ტრანსპორტში ტვირთნაკადების (ექსპორტი/იმპორტი/ტრანზიტი) მოცულობამ 2025 წელს შეადგინა 12.2 მლნ ტონა, რასაც სახმელეთო ტრანსპორტში (რკინიგზა/საავტომობილო) 44%-ი უკავია. რკინიგზის სფეროში მიმდინარე 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 5 აქტივობა, საიდანაც სრულად განხორციელდა 1, მეტწილად განხორციელდა 2, ხოლო ნაწილობრივ განხორციელდა ასევე 2 ღონისძიება.



2025 წელს გაიხსნა ზემო ოსიაური-ჩუმათელეთის 6.4 ოთხ ზოლიან მაგისტრალურ მონაკვეთზე. ასევე, ჩუმათელეთი-ხევის 4 კმ-იანი მონაკვეთის დარჩენილ ორ ზოლზე და სამტრედია-გრიგოლეთის მე-2 ლოტის 6 კმ-იან, ოთხ ზოლიან მაგისტრალურ მონაკვეთზე.

შეიქმნა მძიმეწონიანი სატვირთო და სამგზავრო ავტოსატრანსპორტო საშუალებების გზებზე კონტროლის სისტემა.

ამასთან, მიმდინარეობს ქვეყნის შიდა და საერთაშორისო საავტომობილო სამგზავრო გადაყვანაში ჩართული პირების/ავტოსადგურების განებართვიანება/სერტიფიცირება. 2025 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, განებართვიანებული იყო 2593 სამგზავრო გადაყვანაში ჩართული გადამზიდველი. რაც შეეხება ავტოსადგურებს, ქვეყნის მასშტაბით სერტიფიცირებული იყო 15 ავტოსადგური. პროცესი გრძელდება და როგორც განებართვიანებული გადამზიდველების, ისე სერტიფიცირებული ავტოსადგურების რიცხვი იზრდება. აღნიშნულ პროცესში მნიშვნელოვან გამოწვევას წარმოადგენს ადგილობრივი მუნიციპალიტეტების მიერ მათ ადმინისტრაციულ ტერიტორიებზე ავტოსადგურების განთავსებისთვის შესაბამისი მიწის ნაკვეთების გამოყოფისა და მიზანშეწონილობაზე თანხმობების გაცემის პროცედურები, აგრეთვე ავტოსადგურების მფლობელების მხრიდან ინფრასტრუქტურის მოწესრიგებისთვის საჭირო ფინანსური რესურსების მობილიზებისა და შესაბამისი სამუშაოების განხორციელების ხანგრძლივი ვადები.

ცხრილი 10. ამოცანის შედეგის ინდიკატორები, საბაზისო და სამიზნე მაჩვენებლები

ამოცანის ინდიკატორი 3.4.1. არაუმეტეს 10 წლის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების წილის პროცენტული მაჩვენებელი საქართველოში პირველად რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების საერთო 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 (აღმოსავლეთ-დასავლეთის მაგისტრალი) მგზავრობის დრო		საბაზისო	სამიზნე			
			შუალედური			საბოლოო
	წელი	2022	2025			2030
	მაჩვენებელი	დაახლოებით 8 საათი	დაახლოებით 5 საათი			დაახლოებით 4 საათი

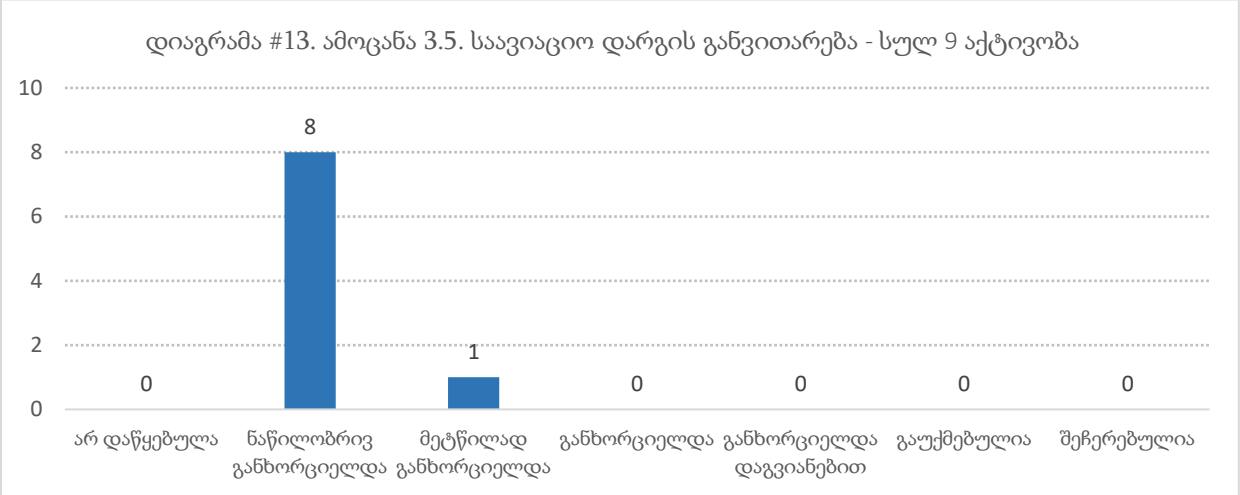
რაც შეეხება ამოცანის შედეგის ინდიკატორს, საქართველოში პირველადი რეგისტრაციის მიხედვით დარეგისტრირებული არაუმეტეს 10 წლის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების წილის მატება შეინიშნება. კერძოდ, 2025 წელს საქართველოში პირველადი რეგისტრაციის მიხედვით დარეგისტრირებულმა ავტოსატრანსპორტო საშუალებების რაოდენობამ შეადგინა 171,787 ერთეული, საიდანაც არაუმეტეს 10 წლის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების წილმა შეადგინა 71.4%. აღნიშნული მიმართულებით პოზიტიური ტენდენცია მომავალშიც გაგრძელდება, იმის გათვალისწინებით რომ 2023 წელს ქვეყანაში შემოღებულ იქნა ავტომობილის ემისიის ევრო 5 სტანდარტი.

ამასთან, 2025 წელს გაიხსნა აღმოსავლეთ-დასავლეთის საერთაშორისო მაგისტრალური გზის (E60 და E70-ის) შემადგენელი 16.4 კმ მონაკვეთი. საერთო ჯამში, აღმოსავლეთ-დასავლეთის მაგისტრალის 430 კილომეტრიდან უკვე გახსნილია 319 კმ. რაც 74%-ზე მეტია. შედეგად, 2025 წლის მდგომარეობით, მგზავრობის საშუალო დრო შეადგენს 5 საათს.

- **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 9 აქტივობა, საიდანაც მეტწილად განხორციელა 1, ხოლო ნაწილობრივ განხორციელდა 8 აქტივობა.



თბილისის ახალი საერთაშორისო აეროპორტის ეკონომიკური მიზანშეწონილობის კვლევის ჩასატარებლად, საერთაშორისო საკონსულტაციო კომპანიის შერჩევის მიზნით, აზიის განვითარების ბანკთან ერთად განხორციელდა მიზანშეწონილობის კვლევის სატენდერო პირობების (TOR) დამუშავება. ტენდერი გამოცხადდა 2025 წლის ივლისის თვეში, რომელშიც მონაწილეობა მიიღო სულ 32-მა კომპანიამ, რომელთა განხილვა და შეფასება განხორციელდა ADB-ის მიერ, რის შედეგადაც ვიწრო სიაში გამოვლინდა 6 კომპანია. აღნიშნული კომპანიების მიერ 2025 წელს განხორციელდა დეტალური შემოთავაზებების წარდგენა შემდგომი განხილვის მიზნით.

საანგარიშო პერიოდში განხორციელდა მესტიისა და თელავის აეროპორტების პროექტების ოპტიმიზაცია.

საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის დარგში უკანონო აქტებთან ბრძოლის" შესახებ 2010 წლის კონვენციასთან შეერთების ინიცირების, „საჰაერო ხომალდში ჩადენილ დანაშაულთა და ზოგიერთი სხვა მოქმედების შესახებ“ კონვენციის 2014 წლის ოქმთან შეერთების ინიცირების,

“საჰაერო ხომალდის გატაცების წინააღმდეგ ბრძოლის შესახებ" 1970 წლის კონვენციის 2010 წლის დამატებით ოქმთან შეერთების ინიცირების მიზნით შემუშავებულია პირველადი პროექტი და ამ ეტაპისთვის მიმდინარეობს კონსულტაციები შესაბამის უწყებებთან.

ცხრილი 11. ამოცანის შედეგის ინდიკატორები, საბაზისო და სამიზნე მაჩვენებლები

ამოცანის ინდიკატორი 3.5.1 აეროპორტების რაოდენობა, სადაც შესაძლებელია ტვირთების გადამუშავება		საბაზისო	სამიზნე			
			შუალედური			საბოლოო
	წელი	2022	2024	2026	2028	2030
	მაჩვენებელი	1	2	2	2	2
ამოცანის ინდიკატორი 3.5.2 საქართველოს საერთაშორისო აეროპორტებში მგზავრების რაოდენობა		საბაზისო	სამიზნე			
			შუალედური			საბოლოო
	წელი	2022	2024	2026	2028	2030
	მაჩვენებელი	4.4 მლნ მგზავრი	≥4.78 მლნ	≥5.68 მლნ	≥6.45 მლნ	≥7.09 მლნ

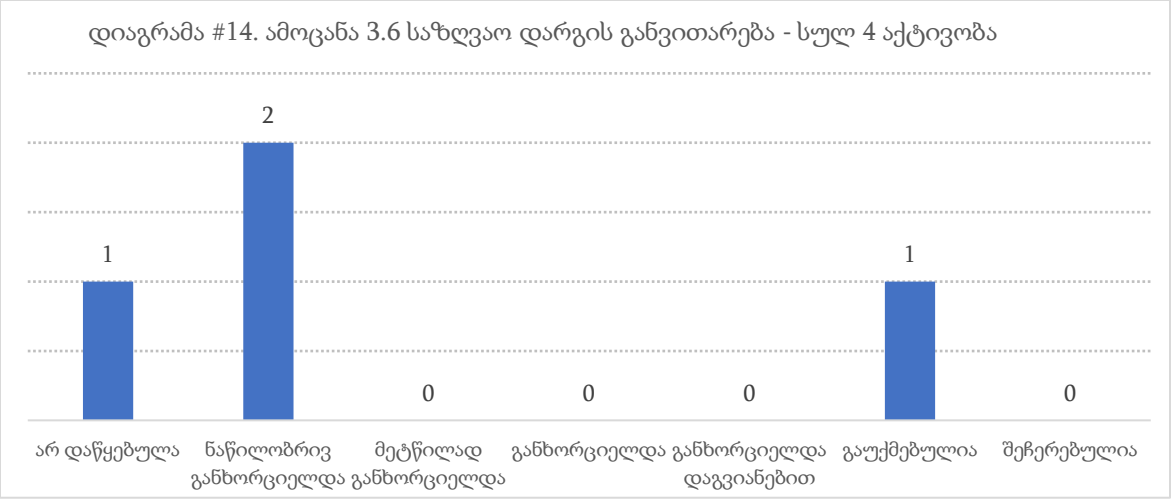
აღნიშნული ამოცანისთვის განსაზღვრულია შედეგის 2 ინდიკატორი - აეროპორტების რაოდენობა, სადაც შესაძლებელია ტვირთების გადამუშავება და საქართველოს საერთაშორისო აეროპორტებში მგზავრების ოდენობა. ამ ეტაპზე, ტვირთების დამუშავება შესაძლებელია მხოლოდ თბილისის საერთაშორისო აეროპორტში, თუმცა, აღსანიშნავია, რომ ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში მცირე ზომის სატვირთო ტერმინალის მშენებლობა დასრულდა 2024 წელს, რომლის აღჭურვა და ოპერირების დაწყება იგეგმება 2026 წლისთვის.

გასულ წელს საქართველოს აეროპორტები მოემსახურნენ 8.47 მილიონ მგზავრს. საბაზისო მაჩვენებელთან (2022 წლის მონაცემებთან) შედარებით, საქართველოს საერთაშორისო აეროპორტებში მგზავრთნაკადი გაზრდილია დაახლოებით 92.5%-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 4 აქტივობა, საიდანაც ნაწილობრივ შესრულდა 2, არ დაწყებულა 1 და გაუქმდა 1 აქტივობა.



საანგარიშო პერიოდში განხორციელდა სტრატეგიული ცვლილება ნავსადგურების გაერთიანების სისტემის (PCS) განვითარების მიდგომაში. თავდაპირველად დაგეგმილი იყო PCS-ის შექმნა, როგორც დამოუკიდებელი (standalone) პლატფორმის, თუმცა მიღებულ იქნა გადაწყვეტილება, რომ PCS-ის ფუნქციონალი დაიყოს ცალკეულ ფუნქციურ მოდულებად და მათი იმპლემენტაცია განხორციელდეს საზღვაო ერთი ფანჯრის (MSW) სისტემის ფარგლებში. აღნიშნული მიდგომა მიზნად ისახავს ერთიანი შესვლის პრინციპის და ერთიანი მომხმარებლის წვდომის უზრუნველყოფას, რაც შეამცირებს დუბლირებას, გააუმჯობესებს მონაცემთა ხარისხს და გაზრდის სისტემების ურთიერთთავსებადობას კერძო და საჯარო კომპანიებს შორის, როგორც ეროვნულ, ისე საერთაშორისო დონეზე.

ამჟამად მიმდინარეობს მოდულების დაგეგმვის და დაფინანსების მოძიების ეტაპი, რომლის დასრულების შემდეგ ეტაპობრივად დაიწყება შესაბამისი PCS ფუნქციური მოდულების განვითარება და ინტეგრაცია MSW სისტემაში. აქტივობის სრულად დასრულება დაგეგმილია 2027 წლის III კვარტალში. ცვლილებიდან გამომდინარე, შეიცვალა 2025 წლის სამოქმედო გეგმის დოკუმენტში მოცემული ბიუჯეტი და შესრულების ვადები, რაც დეტალურად იქნება ასახული 2026 წლის სამოქმედო გეგმაში.

ანაკლიის ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის პროექტთან დაკავშირებით, საანგარიშო პერიოდში მიმდინარეობდა კერძო ინვესტორის შერჩევის პროცედურები „საჯარო და კერძო თანამშრომლობის შესახებ“ საქართველოს კანონით განსაზღვრული პროცედურების დაცვით. აღნიშნულის ფარგლებში, ჩინურ-სინგაპურული კონსორციუმის მიერ წარმოდგენილი წინადადება, საჭიროებდა დამატებით დაზუსტებას. შესაბამისად, სააგენტოს მიერ რიგ საკითხებზე მოთხოვნილ იქნა დაზუსტებები რამდენიმე ეტაპად, რათა მოხდეს პოტენციური კერძო პარტნიორის წინადადების შეფასების დასრულება და შესარჩევი კომისიის მიერ შესაბამისი გადაწყვეტილების მიღება.

ანაკლიის ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის აკვატორიის ფსკერის დაღრმავებითი და ტალღმტეხელის პროექტირება/მშენებლობის სამუშაოებს ახორციელებს JV JAN DE NUL – PRIME CONCRETE, რომელთანაც 2024 წლის 29 აგვისტოს გაფორმდა ხელშეკრულება.

ანაკლიის ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის წყლის ინფრასტრუქტურის პროექტირებისა და სამშენებლო სამუშაოების ზედამხედველობას კი საქართველოს მთავრობის 2025 წლის 05 სექტემბრის N 1459 განკარგულების თანახმად სსიპ ლევან სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნული ბიურო ახორციელებს, რომელთანაც ხელშეკრულება 2025 წლის 09 ოქტომბერს გაფორმდა.

საანგარიშო პერიოდში, მოხდა ტალღამტეხის მშენებლობისათვის საჭირო ქვის ლოდების სამშენებლო ტერიტორიაზე შემოტანა, ჩატარდა ზღვის ფსკერის ბათიმეტრია და მონაცემები დამუშავდა კონტრაქტორი კომპანიის მიერ დაქირავებულ ქვეკონტრაქტორთან, საერთაშორისო ავტორიტეტულ საპროექტო/საინჟინრო კომპანია ,,Royal HaskoningDHV" ერთად. ამასთან, დასრულდა დანიის სამეფოს დედაქალაქში - ქალაქ კოპენჰაგენში არსებულ DHI-ს ლაბორატორიაში ანაკლიაში ასაშენებელი ტალღმტეხელის ჰიდრო-დინამიკური ზეგავლენის კვლევა-შეფასება. ასევე შესრულდა გეოლოგიური მოდელირება და ზღვის ფსკერის შესწავლა.

საანგარიშო პერიოდისათვის ანაკლიის ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის აკვატორიის ფსკერის დაღრმავებითი და ტალღმტეხელის პროექტირება/მშენებლობის მოსამზადებელი სამუშაოები (მობილიზაცია) დასრულების ფაზაშია, ხოლო საბაზისო დიზაინის მომზადება დასრულებულია.

ცხრილი 12. ამოცანის შედეგის ინდიკატორები, საბაზისო და სამიზნე მაჩვენებლები

ამოცანის ინდიკატორი 3.6.1. ახალი სანავსადგურე ინფრასტრუქტურა/ტერმინალი		საბაზისო	სამიზნე			
			შუალედური			საბოლოო
	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	2022	2024	2026	2028	2030
	მაჩვენებელი	146-ე ადგილი	≤125	≤115	≤105	≤95

აღნიშნული ამოცანისთვის განსაზღვრულია შედეგის ორი ინდიკატორი. პრიორიტეტულ საკითხს წარმოადგენს სანავსადგურე ინფრასტრუქტურის და მულტიმოდალური ტერმინალების განვითარება, როგორც სახელმწიფოს უშუალო მონაწილეობით ისე კერძო სექტორის ხელშეწყობით. როგორც აღინიშნა, მიმდინარეობს ანაკლიის პროექტზე კერძო ინვესტორის შერჩევის პროცესი. ამასთან, საანგარიშო პერიოდისათვის ანაკლიის ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის აკვატორიის ფსკერის დაღრმავებითი და ტალღმტეხელის პროექტირება/მშენებლობის მოსამზადებელი სამუშაოები (მობილიზაცია) დასრულების ფაზაშია.

რაც შეეხება მეორე ინდიკატორს, 2025 წლის მე-4 კვარტლის მონაცემებით, ნავსადგურების დაკავშირებადობის ინდექსში, საქართველოს 2022 წლის საბაზისო მაჩვენებელთან შედარებით

24 ადგილით აქვს პოზიცია გაუმჯობესებული და იკავებს 122-ე ადგილს. აღნიშნული ინდექსი ზომავს ქვეყნის ნავსადგურების ინტეგრაციის ხარისხს საზღვაო სატრანსპორტო ქსელში.

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, ამ ეტაპისთვის საჭირო რეგულარობით ვერ ხორციელდება 3 ინდიკატორის თაობაზე მონაცემების შეგროვება.
2. ამოცანების შესრულება - არსებული მონაცემებით, გაუმჯობესება დაფიქსირდა 9 შედეგის ინდიკატორთან მიმართებაში, 7 ინდიკატორის შემთხვევაში სამიზნე მაჩვენებელთან მიმართებით 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 - აქტივობების უმეტესობა მეტწილად შესრულებულია, თუმცა ნაწილის დასრულება სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებულ პერიოდში ვერ ხორციელდება.

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, რომლებთა მიმართებითაც ამ ეტაპზე არ ფიქსირდება პროგრესი და დაიგეგმოს დამატებითი ინტერვენციები სასურველი შედეგის მისაღწევად. ამასთან, გასაანალიზებელია, რამდენად რეალისტურად (ზედმეტად პესიმისტური ან ოპტიმისტური სცენარი) განისაზღვრა სამიზნე მაჩვენებელი და მოხდეს მათი შესწორება საჭიროებისამებრ.

აქტივობების დონეზე, აღსანიშნავია, რომ დაგეგმილი აქტივობების უმეტესობა დაწყებულია და მიმდინარეობს მუშაობის პროცესი მათი შესრულების ვადაში სრულად განხორციელების მიზნით. მნიშვნელოვანია ძალისხმევის გაძლიერება (მათ შორის საჭირო რესურსების მოძიება, დაინტერესებულ მხარეებთან აქტიური კომუნიკაცია) 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, საანგარიშო პერიოდში მიღწეული იქნა მნიშვნელოვანი შედეგები, მათ შორის საკონტრეილერო გადაზიდვების განვითარების ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთების მომზადება, ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის სფეროში საგანმანათლებლო და პროფესიული სტანდარტების სრულმასშტაბიანი განახლება და ახალი საგანმანათლებლო პროგრამების დანერგვა, მატარებლის მემანქანეთა მართვის მოწმობის გაცემის სისტემის ამოქმედება, მგზავრთა უფლებების დაცვის წესის შემუშავება და მძიმეწონიანი სატვირთო და სამგზავრო სატრანსპორტო საშუალებების გზებზე კონტროლის სისტემის შექმნა. არანაკლებ მნიშვნელოვანია აღნიშნული ცვლილებებისა და ინიციატივების ეფექტური იმპლემენტაცია და მუდმივი განვითარება, რაც მოითხოვს თანმდევ ღონისძიებებს, მათ შორის საზოგადოების ცნობიერების ამაღლებას და სათანადო ფინანსური თუ ადამიანური რესურსების მობილიზებას.

ძალა ერთობაშია