

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

2024 წლის ანგარიში

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო

სარჩევი

1. მოკლე შეჯამება	3
2. შესავალი.....	5
3. ზოგადი პროგრესი.....	6
4. დეტალური პროგრესი.....	9
5. გამოწვევები და რეკომენდაციები.....	28

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 2024 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 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 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.

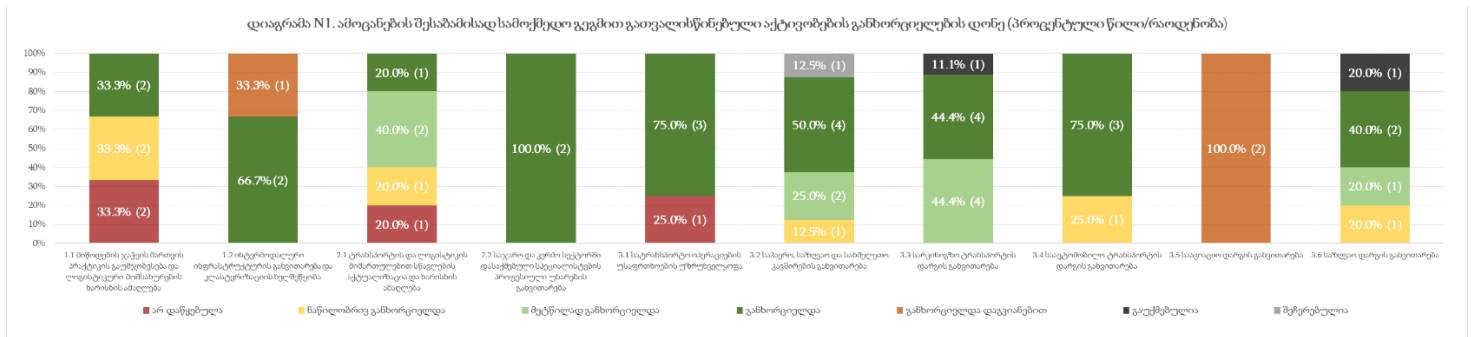
- *მიზანი 3. სატრანსპორტო დარგების, უსაფრთხო კავშირებისა და დერეფნების მდგრადი განვითარება*

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	11
ინფრასტრუქტურული პროექტები	10
განათლება და ცნობიერების ამაღლება	9
კვლევები და შეფასებები	11
ტრანსპორტის გაციფროვნება	4
სხვა	3
სულ	48

განმახორციელებელი უწყებების მიერ მოწოდებული ინფორმაციით, 2024 წლის მდგომარეობით, სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებული 48 აქტივობიდან 26 აქტივობა (54%) სრულად შესრულდა, მეტწილად განხორციელდა 9 აქტივობა (19%), ნაწილობრივ შესრულდა 6 აქტივობა (13%), არ დაწყებულა 4 აქტივობა (8%) და გაუქმებულია/შეჩერებულია 3 აქტივობა (6%).



მონიტორინგის პროცესში ძირითად გამოწვევად რჩება ამოცანის ინდიკატორებთან დაკავშირებით არასრულყოფილი მონაცემები. მთლიანობაში განსაზღვრულია ამოცანის შედეგის 19 ინდიკატორი, საიდანაც 3 ინდიკატორზე განახლებული ინფორმაცია არ მოიპოვება. დანარჩენ 10 ინდიკატორთან მიმართებაში შეინიშნება პროგრესი, ხოლო 5 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.

აქტივობების დონეზე, გამოწვევად გამოიკვეთა გარკვეული ღონისძიებების დადგენილ ვადებში განხორციელება, რაც განპირობებულია საკითხის კომპლექსურობით, ახალი გარემოებებით თუ სხვა მიზეზებით. ამდენად, მნიშვნელოვანია, მომავალ სამოქმედო გეგმაში რეალისტურად დაიგეგმოს განხორციელების ვადები და სამოქმედო გეგმის იმპლემენტაციის

საწყის ეტაპზევე დაიწყო საჭირო რესურსების მობილიზება და დაინტერესებულ მხარეებთან კომუნიკაცია.

2. შესავალი

ტრანსპორტი და დასაწყობება ერთ-ერთ ყველაზე მზარდი სექტორია საქართველოში. სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის 2023 წლის მონაცემებით, ტრანსპორტსა და დასაწყობებას საქართველოს მთლიან შიდა პროდუქტში დაახლოებით 6.1% უკავია. ამასთან, აღნიშნული სექტორის რეალურმა ზრდამ 2023 წელს 12.3%, ხოლო 2024 წლის 9 თვის წინასწარი მონაცემებით 10.5% 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 მიღწევით 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 „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.

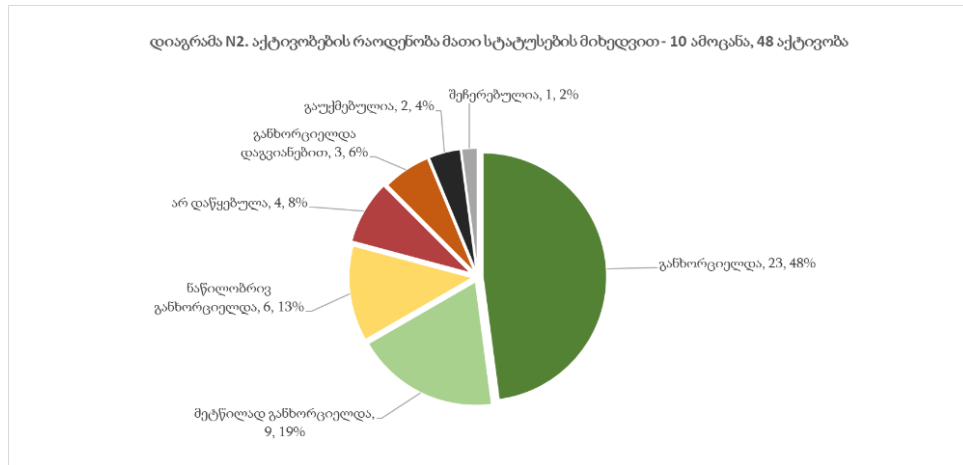
ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის ეროვნული სტრატეგიის და სამოქმედო გეგმის მონიტორინგის წლიური ანგარიში მზადდება საანგარიშო პერიოდის დასრულებიდან 60 კალენდარული დღის ვადაში. ამასთან, პროგრეს-ანგარიშების შემუშავება ხდება 6 თვეში ერთხელ.

წინამდებარე წლიური ანგარიში მომზადდა საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მიერ, სტრატეგიის განმახორციელებელი უწყებებისაგან მოწოდებული სტატუსანგარიშების 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 2024 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით.

3. ზოგადი პროგრესი

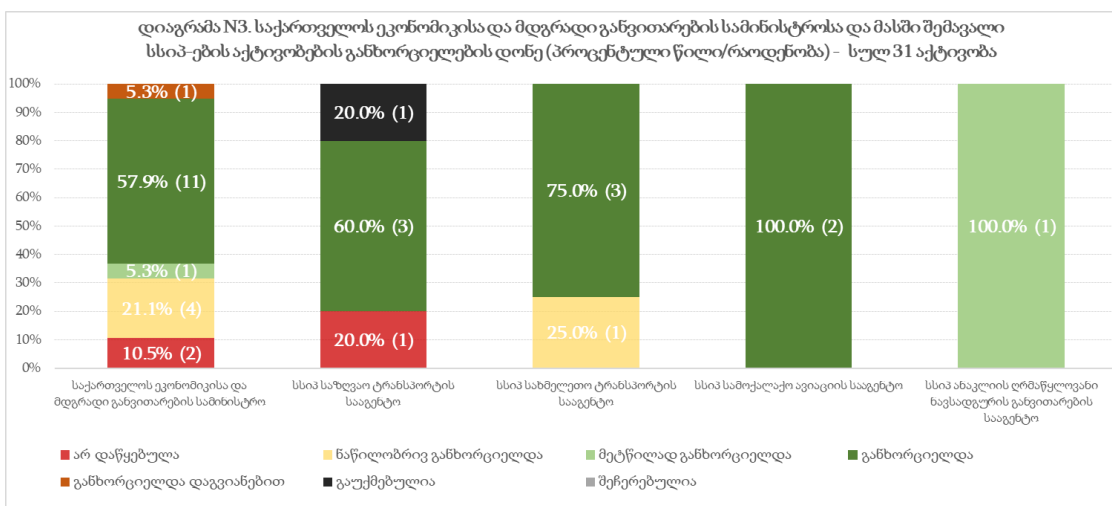
საქართველოს 2023-2030 წლების ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის ეროვნული სტრატეგიის 2023-2024 წლების სამოქმედო გეგმა ჯამში მოიცავს 48 აქტივობას. 2024 წლის მდგომარეობით, სამოქმედო გეგმის სრულად ან მეტწილად განხორციელების დონე შეადგენს 73%-ს, გარდა ამისა, დაახლოებით 13% აქტივობებისა ნაწილობრივ უკვე განხორციელებულია.



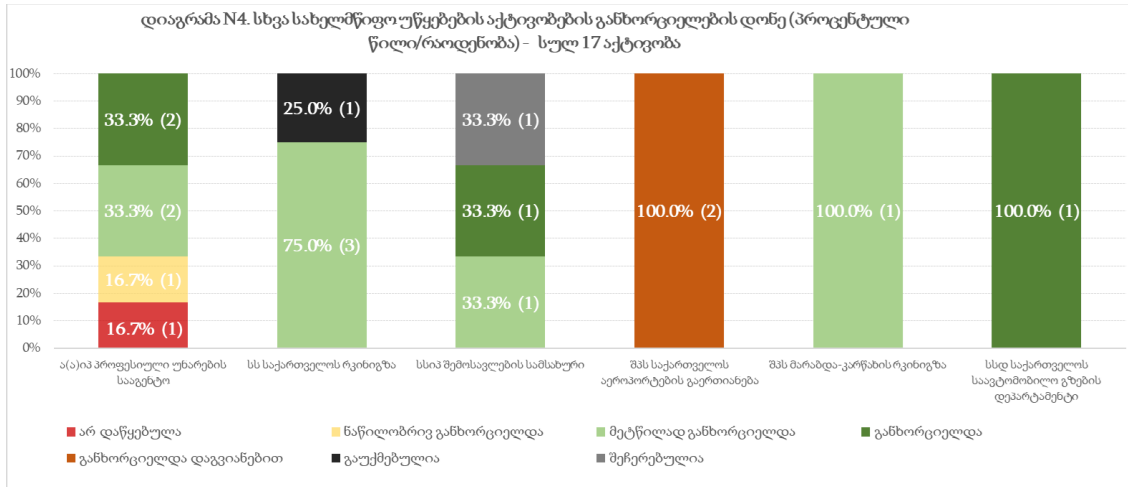
განხორციელების სტატუსის მიხედვით, სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებული 48 აქტივობა გადანაწილდა შემდეგნაირად:

1. განხორციელდა - 23 აქტივობა;
2. მეტწილად განხორციელდა - 9 აქტივობა;
3. ნაწილობრივ განხორციელდა - 6 აქტივობა;
4. არ დაწყებულა - 4 აქტივობა;
5. გაუქმებულია - 2 აქტივობა;
6. შეჩერებულია - 1 აქტივობა;
7. განხორციელდა დაგვიანებით - 3 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 დაწყებულა	ნაწილობრივ განხორციელდა	მეტწილად განხორციელდა	განხორციელდა	განხორციელდა დაგვიანებით	გაუქმებულია	შეჩერებულია	სულ
ამოცანა 1.1 მიწოდების ჯაჭვის მართვის პრაქტიკის გაუმჯობესება და ლოგისტიკური მომსახურების ხარისხის ამაღლება	2	2	0	2	0	0	0	6
ამოცანა 1.2 ინტერმოდალური ინფრასტრუქტურის განვითარება და კლასტერიზაციის ხელშეწყობა	0	0	0	2	1	0	0	3
ამოცანა 2.1 ტრანსპორტის და ლოგისტიკის მიმართულებით სწავლების აქტუალიზაცია და ხარისხის ამაღლება	1	1	2	1	0	0	0	5
ამოცანა 2.2 საჯარო და კერძო სექტორში დასაქმებული სპეციალისტების პროფესიული უნარების განვითარება	0	0	0	2	0	0	0	2
ამოცანა 3.1 სატრანსპორტო ოპერაციების უსაფრთხოების უზრუნველყოფა	1	0	0	3	0	0	0	4
ამოცანა 3.2 საჰაერო, საზღვაო და სახმელეთო კავშირების განვითარება	0	1	2	4	0	0	1	8
ამოცანა 3.3 სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგის განვითარება	0	0	4	4	0	1	0	9
ამოცანა 3.4 საავტომობილო ტრანსპორტის დარგის განვითარება	0	1	0	3	0	0	0	4
ამოცანა 3.5 საავიაციო დარგის განვითარება	0	0	0	0	2	0	0	2
ამოცანა 3.6 საზღვაო დარგის განვითარება	0	1	1	2	0	1	0	5

4. დეტალური პროგრესი

2024 წლის განმავლობაში განხორციელებული მნიშვნელოვანი ღონისძიებები და რეფორმები:

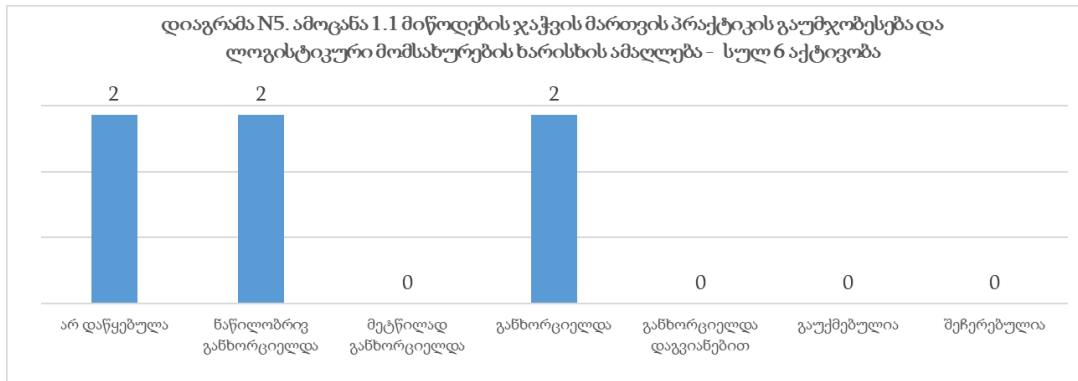
- ✓ განახლდა თბილისის ლოგისტიკური ცენტრის პროექტის შესახებ მიზანშეწონილობის კვლევა;
- ✓ ხელი მოეწერა საქართველოს მთავრობასა და ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის მთავრობას შორის ურთიერთგაგების მემორანდუმს შუა დერეფნის განვითარების შესახებ;
- ✓ გაფორმდა შეთანხმება საჰაერო მიმოსვლის შესახებ სეიშელის რესპუბლიკასთან და რუანდის რესპუბლიკასთან;
- ✓ ტრანსპორტის მიმართულებით განახლდა პროფესიული კვალიფიკაციები;
- ✓ დასრულდა ტრანზიტის საერთო პროცედურების შესახებ (CTC) და „საქონლით ვაჭრობაში ფორმალობების გამარტივების შესახებ“ (SAD) კონვენციებზე მიერთების პროცედურა;
- ✓ დაიწყო სარკინიგზო დარგის რეფორმის მე-2 ფაზის განხორციელება;
- ✓ დასრულდა რკინიგზის მოდერნიზაციის ფარგლებში ინფრასტრუქტურული სამუშაოები, მიმდინარეობს მე-9 გვირაბის უსაფრთხოების სისტემების მოწყობა;
- ✓ გაიხსნა აღმოსავლეთ-დასავლეთის საერთაშორისო მაგისტრალური გზის (E60 და E70-ის) შემადგენელი 35 კმ მონაკვეთი. რიკოთის მონაკვეთზე საერთო ჯამში დამატებით გაიხსნა 21 კმ გზა და ავტოტრანსპორტი უკვე სარგებლობს ახალი გზის 48 კმ-ით;
- ✓ დაიწყო მგზავრთა საქალაქთაშორისო გადაყვანებისა და სატრანსპორტო საშუალებების გზისპირა შემოწმების რეფორმების განხორციელება;
- ✓ დასრულდა ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის განვითარების გენერალურ გეგმაზე მუშაობა;
- ✓ დასრულდა ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში მცირე ზომის სატვირთო ტერმინალის მშენებლობა;
- ✓ დაიწყო ანაკლიის ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის აკვატორიის ფსკერის დაღრმავებითი და ტალღისმჭრელის პროექტირება/მშენებლობის მოსამზადებელი სამუშაოები;
- ✓ 2024 წლის 1 ოქტომბრიდან საქართველოს ნავსადგურებში რეალურ რეჟიმში გაეშვა „საზღვაო ერთი ფანჯრის“ სისტემა.

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 2024 წლის მდგომარეობით სრულად შესრულდა 2, ნაწილობრივ განხორციელებულია 2 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. ამასთან, 2024 წლის 1 მარტს „შავი ზღვის პლატფორმის“ ფარგლებში გაიმართა კერძო-საჯარო დიალოგის შეხვედრა, რომელზეც განხილულ იქნა ქვეყნის სატრანსპორტო პოლიტიკა, სიახლეები და შესაძლებლობები. როგორც აღინიშნა, ასევე შექმნილია საქართველოს ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის დარგის განვითარების უწყებათაშორისი კომისია, რომლის სხდომაზეც შესაძლებელია, მოწვეულ იქნან კერძო სექტორის წარმომადგენლები.

2024 წელს მომზადდა ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის სექტორში სტანდარტიზაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის (ISO) სტანდარტების დანერგვის შესაძლებლობის შესახებ კვლევა, რომლის ფარგლებშიც შესწავლილ იქნა ISO და ევროპული სტანდარტების ხელშეწყობის საერთაშორისო პრაქტიკები.

ცხრილი 3. ამოცანის შედეგის ინდიკატორები, საბაზისო და სამიზნე მაჩვენებლები							
ამოცანის შედეგის ინდიკატორი 1.1.1. - აქტიური კომპანიების პროცენტული მაჩვენებელი, სადაც დანერგილია ISO სერტიფიცირების სისტემის	წელი	საბაზისო	სამიზნე				
			შუალედური				საბოლოო
			2024	2026	2028	2030	
მაჩვენებელი		≈ 5%	>10%	>15%	>20%	>25%	

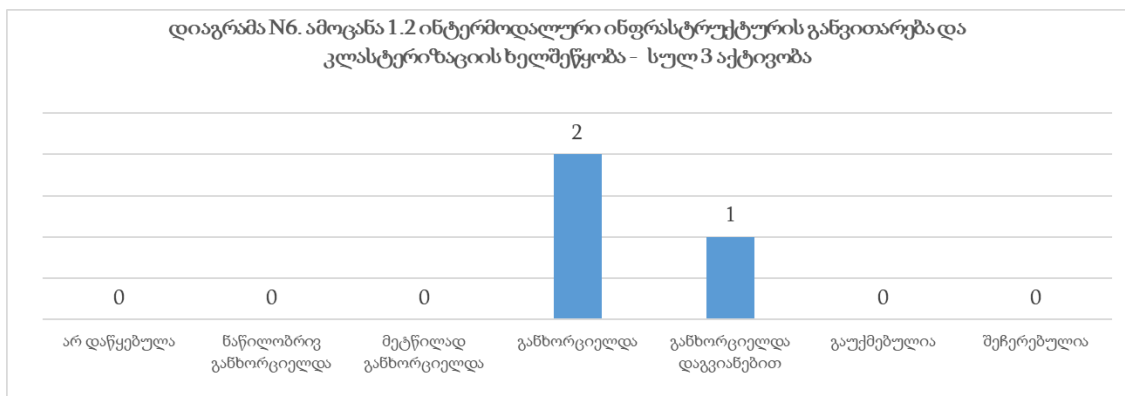
სტანდარტები სატვირთო გადაზიდვებსა და ლოგისტიკის სფეროში						
ამოცანის შედეგის ინდიკატორი 1.1.2. აქტიური კომპანიების პროცენტული მაჩვენებელი, სადაც დანერგულია მინიმუმ ერთი ახალი ტექნოლოგია (ERP, WMS, TMS)		საბაზისო	სამიზნე			
			შუალედური			საბოლოო
	წელი	2021	2024	2026	2028	2030
მაჩვენებელი	ექსპედიტორ ული კომპანიები - ≈10% ლოგისტიკუ რი /სადისტრიბ უციო 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, 2023 წლის მდგომარეობით ტრანსპორტისა და დასაწყობების სექტორში საწარმოთა წილი, რომლებიც სარგებლობდნენ უშუალოდ ERP ტიპის პროგრამული უზრუნველყოფით შეადგენდა 9.9%-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 2024 წლის მდგომარეობით სრულად შესრულდა 3-ვე ღონისძიება.



2023-2024 წლების განმავლობაში საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო აქტიურად იყო ჩართული საერთაშორისო თუ ადგილობრივ ღონისძიებებში საქართველოს სატრანზიტო და ლოგისტიკური პოტენციალის წარმოჩენის მიზნით. 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 მიემდგვნა შუა დერეფნის მზარდ როლს. ამასთან, ღონისძიების მეორე დღე მთლიანად დაეთმო საქართველოს საინვესტიციო შესაძლებლობების შესახებ სესიებს. ამასთან, 2024 წლის 2-5 მაისს საქართველომ უმასპინძლა აზიის განვითარების ბანკის (ADB) 57-ე წლიურ შეხვედრას, რომლის ფარგლებშიც გაიმართა სესია შუა დერეფნის („Middle Corridor: Reshaping Europe-Asia Connectivity“) შესახებ, სადაც სხვა საკითხებთან ერთად განხილულ იქნა საქართველოს როლი სატრანსპორტო დაკავშირებადობის გაძლიერებაში.

ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურის განვითარების მიმართულებით, აღსანიშნავია, რომ აზიის განვითარების ბანკის ხელშეწყობით განახლდა თბილისის ლოგისტიკური ცენტრის პროექტის მიზანშეწონილობის კვლევა, რომელიც მოიცავს ბაზრისა და სატრანსპორტო დანახარჯების ანალიზს, ტვირთწოდების პროგნოზებს, ობიექტის დიზაინს, ფინანსური და ეკონომიკური ანალიზსა და რეკომენდაციებს.

ცხრილი 4. ამოცანის შედეგის ინდიკატორები, საბაზისო და სამიზნე მაჩვენებლები

ამოცანის ინდიკატორი	შედეგის კლასის საწყობების წილი მთლიან გაქირავებად სასაწყობე ფართში	საბაზისო	სამიზნე			
			შუალედური			საბოლოო
	წელი	2019	2024	2026	2028	2030
	მაჩვენებელი	49%	≥60%	≥65%	≥70%	≥75%
ამოცანის ინდიკატორი	შედეგის ლოგისტიკური ცენტრების რაოდენობა	საბაზისო	სამიზნე			
			შუალედური			საბოლოო
	წელი	2022	2024	2026	2028	2030
	მაჩვენებელი	0	≥1	≥2	≥2	≥4
ამოცანის ინდიკატორი	შედეგის პირდაპირი უცხოური ინვესტიციები 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.

2024 წლის მდგომარეობით, საქართველოში გაქირავებადი მთლიანი სასაწყობო ფართი 577,130 კვ. მ შეადგენს, აქედან უმეტესი ნაწილი A და B კლასის ობიექტებია (98%). მეორე ინდიკატორთან დაკავშირებით, მიმდინარეობს მუშაობა თბილისსა და ქუთაისში ლოგისტიკური ცენტრების განვითარებაზე, რაც უზრუნველყოფს სამომავლოდ შესაბამისი ინფრასტრუქტურის შექმნას.

რაც შეეხება, სექტორში ინვესტიციების მოზიდვას, აღსანიშნავია, რომ საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის 2023 წლის მონაცემებით, ტრანსპორტისა და დასაწყობების სექტორში პირდაპირი უცხოური ინვესტიციების მოცულობამ შეადგინა 165,365.4 ათასი აშშ დოლარი, რაც 2021 წელთან შედარებით 5,072%-ით (50.7-ჯერ) მეტია. ამასთან, 2023 წელს ტრანსპორტისა და დასაწყობების სექტორის წილმა (პირდაპირი უცხოური ინვესტიციები საქართველოში ეკონომიკის სექტორების მიხედვით) შეადგინა 8.7%.

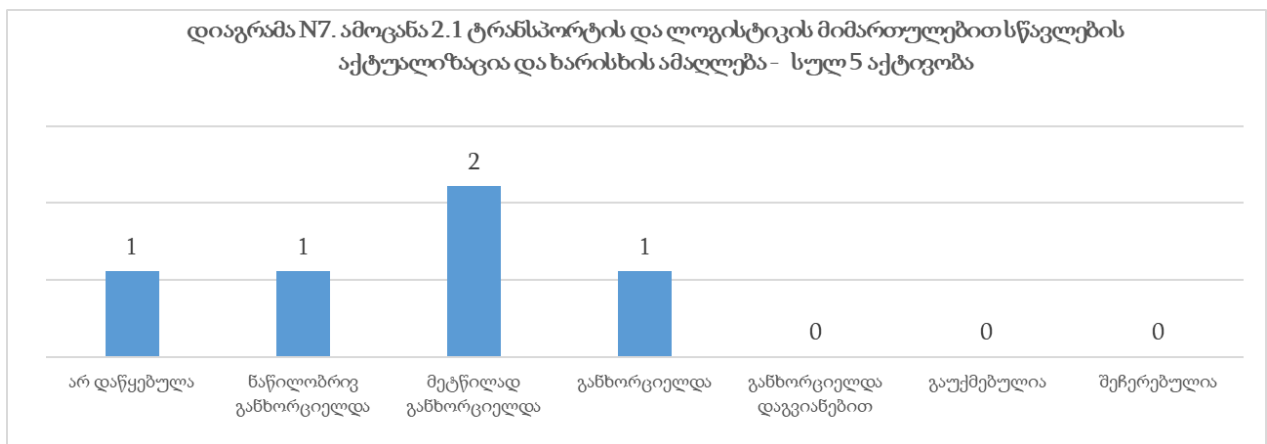
მიზანი 2. ადამიანური კაპიტალის განვითარება

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 5 აქტივობა, საიდანაც 2024 წლის მდგომარეობით სრულად განხორციელდა 1 აქტივობა, მეტწილად განხორციელდა 2, ნაწილობრივ განხორციელდა 1 და არ დაწყებულა 1 ღონისძიება.



ახალ მარეგულირებელ დოკუმენტებზე დაყრდნობით, ააიპ პროფესიული უნარების სააგენტოს კოორდინაციით, კერძო სექტორისა და დარგის ექსპერტების ჩართულობით, 2023 წელს დაიწყო პროფესიული კვალიფიკაციების გადახედვა - პროფესიის

სტანდარტების/საგანმანათლებლო სტანდარტების შემუშავება/განახლება. ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის მიმართულებით, სააგენტოს მიერ, რეგისტრირებულია შემდეგი პროფესიული კვალიფიკაციები: ტვირთების ექსპედიტორება, საჰაერო ხომალდების ოპერატიული ტექნიკური მომსახურება, საწყობის ოპერირება, რეაქტიული თვითმფრინავების ოპერატიულ ტექნიკური მომსახურება, მსუბუქი თვითმფრინავების ტექნიკური მომსახურება, აეროდრომის ექსპლუატაცია და მშენებლობა, საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვები. ამასთან, 2024 წელს განახლდა შემდეგი პროფესიული კვალიფიკაციები: რკინიგზის ლიანდაგის მშენებლობა, ამწის ოპერირება, საგემზანე განყოფილების ექსპლუატაცია, გემის სამანქანე განყოფილების ექსპლუატაცია, რკინიგზის ტრანსპორტზე სიგნალიზაცია, ცენტრალიზაცია და ბლოკირება, სარკინიგზო გადაზიდვები, ლოკომოტივის მართვა, ავტომობილის სავალი ნაწილის შეკეთება, ძრავას შეკეთება, ავტომობილის ელექტრონული სისტემების შეკეთება, აგრარული ტექნიკის შეკეთება, ავტოსატრანსპორტო საშუალების დებვა, ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მეთუნეუქე, რკინიგზის ელექტრომომარაგების მეურნეობა, რკინიგზის ლიანდაგის მონიტორინგი, სავაგონო მეურნეობა, რკინიგზის ელექტრო მოძრავი შემადგენლობა, ერთძრავიანი თვითმფრინავის კომერციული პილოტი, მრავალძრავიანი თვითმფრინავის კომერციული პილოტი, შვეულმფრენის თვითმფრინავის კომერციული პილოტი, აეროდრომის ექსპლუატაცია და მშენებლობა, მძიმე ტექნიკის ოპერირება. 2025 წლის ბოლომდე დასრულდება პროფესიული განათლების სისტემაში არსებული ყველა კვალიფიკაციის განახლება.

ამასთან, შემუშავდა ორი ახალი პროფესიული საგანმანათლებლო პროგრამა - ტვირთების ექსპედიტორება და საწყობების ოპერირება. ასევე, KFW-ის მხარდაჭერით მიმდინარეობს პროექტი, რომელიც ითვალისწინებს თბილისში მშენებლობისა და ლოგისტიკის მიმართულების ექსპლუატაციის ცენტრის განვითარებას. საანგარიშო პერიოდში განხორციელდა მოსამზადებელი სამუშაოები, რომლის შედეგადაც 2025 წლიდან დაიწყება სამშენებლო სამუშაოები. ცენტრში დაინერგება პროფესიული პროგრამები მშენებლობისა და ლოგისტიკის მიმართულებით.

მოკლევადიანი მომზადებისა და გადამზადების პროგრამების განხორციელების კუთხით, 2024 წლის მდგომარეობით, სისტემაში არსებობს 43 პროფესიული მომზადება/გადამზადების პროგრამები სატრანსპორტო საშუალებების, ტრანსპორტის მომსახურების და ლოგისტიკის, საწყობის ოპერირების მიმართულებით. აღნიშნული პროგრამების ფარგლებში პარტნიორ დაწესებულებებს წარმოადგენს 21 უნიკალური იურიდიული პირი/დამსაქმებელი ორგანიზაცია. 2024 წლის განმავლობაში განხორციელებულია/სასწავლო პროცესი დაწყებულია 23 პროფესიული მომზადებისა და გადამზადების პროგრამაზე (მათ შორის გათვალისწინებულია 5 უნიკალური პროფესიული მომზადებისა და გადამზადების პროგრამა, რომელზეც მიღება 2-3 ჯერ განხორციელდა).

საანგარიშო პერიოდში, გერმანიის საერთაშორისო თანამშრომლობის საზოგადოების (GIZ) ფინანსური მხარდაჭერით მომზადდა საინფორმაციო ვიდეორგოლები ახლად შემუშავებული ორი პროგრამის (ტვირთების ექსპედიტორება და საწყობის ოპერირება) პოპულარიზაციის ხელშეწყობისთვის.

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 განხრით ახალი საბაკალავრო, სამაგისტრო და პროფესიული საგანმანათლებლო პროგრამების რაოდენობა	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 ინდიკატორი	შედეგის 2.1.2	საბაზისო	სამიზნე				
პროფესიით დასაქმებული ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის მიმართულების საბაკალავრო პროგრამების კურსდამთავრებულების წილი	წელი	2020	2024	2026	2028	2030	
	მაჩვენებელი	56%	$\geq 60\%$	$\geq 65\%$	$\geq 70\%$	$\geq 75\%$	

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 ორი ახალი პროფესიული საგანმანათლებლო პროგრამა - ტვირთების ექსპედიერება და საწყობების ოპერირება. აღნიშნული პროგრამების განხორციელების უფლება მოპოვებული აქვს პროფესიული საგანმანათლებლო პროგრამების განმახორციელებელ 6 დაწესებულებას. ამასთანავე, ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის მიმართულებით მოქმედებს 18 უმაღლესი საგანმანათლებლო პროგრამა 8 უმაღლეს საგანმანათლებლო დაწესებულებაში. აქედან, საბაკალავრო სასწავლო საფეხურზე აღნიშნულ სასწავლო პროგრამათა რაოდენობა შეადგენს 10-ს, ხოლო სამაგისტრო საფეხურზე - 8.

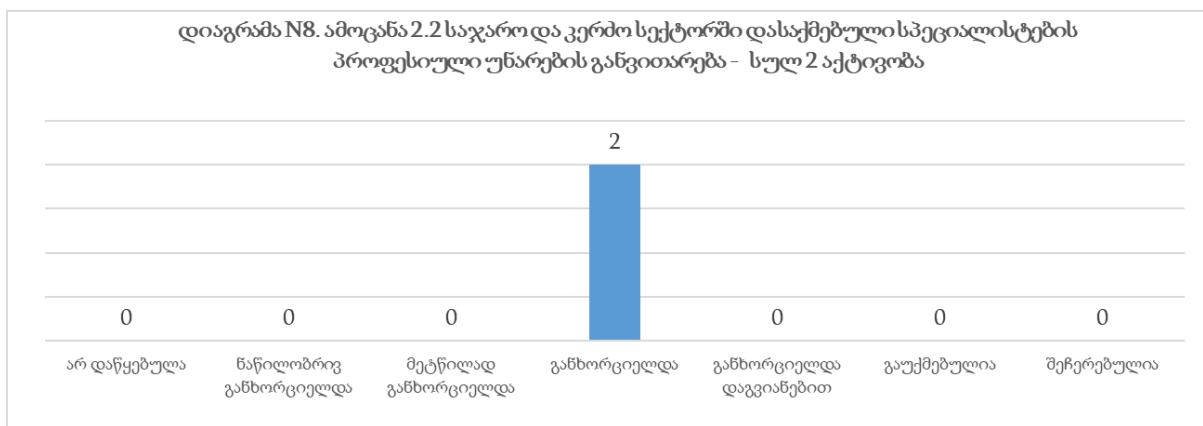
რაც შეეხება მეორე ინდიკატორს, უმაღლესი საგანმანათლებლო დაწესებულებების მიერ მოწოდებული ინფორმაციით, 2024 წლის მდგომარეობით პროფესიით დასაქმებული ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის მიმართულების საბაკალავრო პროგრამების

კურსდამთავრებულების წილი 70%-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 2 აქტივობა, რომლებიც 2024 წლის მდგომარეობით სრულად განხორციელდა.



საანგარიშო პერიოდში, 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			საბოლოო
			შუალედური			
	მაჩვენებელი	2020	2024	2026	2028	2030
სატრანსპორტო-ლოგისტიკურ კომპანიაში 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.

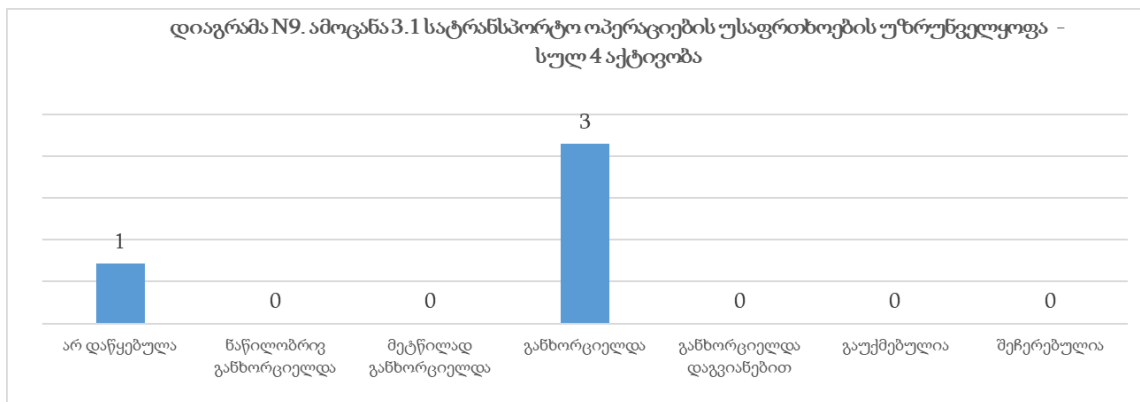
მიზანი 3. სატრანსპორტო დარგების, უსაფრთხო კავშირებისა და დერეფნების მდგრადი განვითარება

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	წელი	საბაზისო	სამიზნე			
		2019	შუალედური			საბოლოო
			2024	2026	2028	2030
საგზაო-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	წელი	საბაზისო	სამიზნე			
		2019	შუალედური			საბოლოო
			2024	2026	2028	2030
სარკინიგზო შემთხვევების, საავიაციო მოვლენების და საზღვაო ინციდენტების რაოდენობა	მაჩვენებელი	სარკინიგზო შემთხვევები: 109 საზღვაო შემთხვევა და ინციდენტი: 3 საავიაციო მოვლენა: 329	≥6%-ით შემცირება	≥10%-ით შემცირება	≥15%-ით შემცირება	≥30%-ით შემცირება

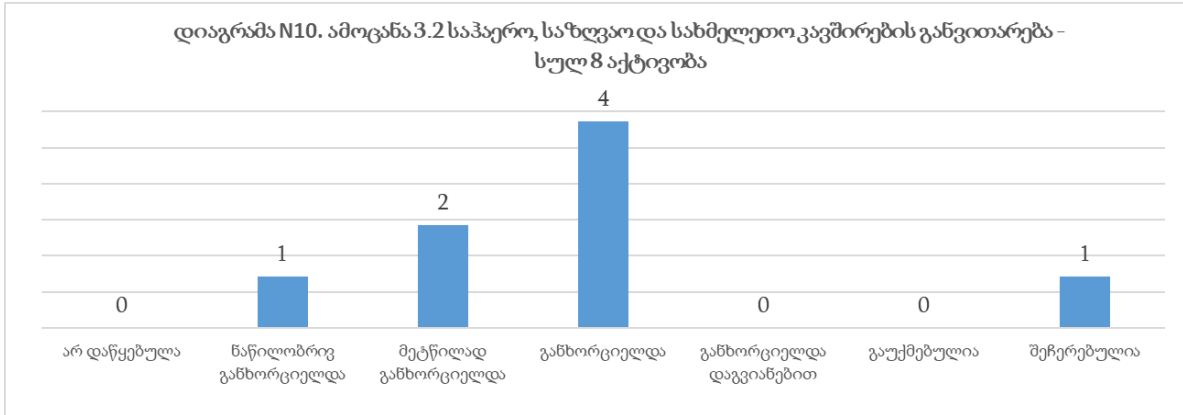
მოცემული ამოცანის შედეგის ინდიკატორად განსაზღვრულია საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების რაოდენობა (ასკ და სსკ) და სარკინიგზო შემთხვევების, საავიაციო მოვლენების და საზღვაო ინციდენტების რაოდენობა. პროგრესი ამ კუთხით არაერთგვაროვანია.

2024 წლის წინასწარი მონაცემებით საქართველოში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების რაოდენობამ საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის მიხედვით შეადგინა 54,984 ერთეული, ხოლო საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის მიხედვით - 5,866 ერთეული. ზრდა დიდწილად დაკავშირებულია ავტოპარკის და მობილობის გაზრდასთან (2024 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით საქართველოში აქტიური სტატუსით რეგისტრირებულმა სატრანსპორტო საშუალებებმა შეადგინა 1,870,638 ერთეული, რაც 2019 წლის ანალოგიურ პერიოდთან შედარებით 36%-ით მეტია). 2024 წელს სულ 584 სარკინიგზო შემთხვევა დაფიქსირდა. მათ შორის: სატრანსპორტო შემთხვევა - 1, სატრანსპორტო ინციდენტი - 126, ხოლო სხვა ინციდენტი - 457 (2023 წელს სარკინიგზო შემთხვევების დათვლის მეთოდოლოგიის ცვლილების გამო 2019 წლის საბაზისო მონაცემებთან შედარება ვერ ხერხდება). 2024 წელს საზღვაო ტრანსპორტის მიმართულებით სულ დაფიქსირდა 3 შემთხვევა და ინციდენტი, რაც 2019 წლის საბაზისო მაჩვენებლის იდენტურია. ამასთან, 2024 წლის განმავლობაში სამოქალაქო ავიაციის მიმართულებით სულ დაფიქსირდა 552 საავიაციო მოვლენა, 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 8 აქტივობა, საიდანაც სრულად განხორციელდა 4, მეტწილად განხორციელდა 2, ხოლო ნაწილობრივ შესრულდა 1 ღონისძიება, შეჩერებულია - 1 აქტივობა.



2023 წელს ევროკავშირის მხარდაჭერით განხორციელდა შავ ზღვაზე საბორნე მიმოსვლის განვითარების შესახებ კვლევა, რომელიც მოიცავს ბაზრის კვლევას, შემოთავაზებულ მარშრუტებზე ფინანსურ და ეკონომიკურ ანალიზს, მარკეტინგულ სტრატეგიასა და სამოქმედო გეგმას.

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.

რაც შეეხება ორმხრივ შეთანხმებებსა და მემორანდუმებს, 2024 წლის ოქტომბერში ხელი მოეწერა "საქართველოს მთავრობასა და სეიშელის რესპუბლიკის მთავრობას შორის საჰაერო მიმოსვლის შესახებ შეთანხმებასა" და "საქართველოს მთავრობასა და რუანდის რესპუბლიკის მთავრობას შორის საჰაერო მიმოსვლის შესახებ შეთანხმებას". ამასთან, 2024 წლის მაისში ბულგარეთის მხარესთან გაფორმდა სანაპირო ნაოსნობაში ჩართული მეზღვაურების სერტიფიკატების ურთიერთაღიარების შესახებ მემორანდუმი. 2024 წლის სექტემბერში ხელი მოეწერა „საქართველოს მთავრობასა და ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის მთავრობას შორის ურთიერთგაგების მემორანდუმს ჩინეთ-ევროპის სარკინიგზო ექსპრესისთვის სატრანსპორტო დერეფნების, ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტის (შუა დერეფანი) განვითარების შესახებ“, რომელიც ხელს შეუწყობს შუა დერეფანში დამატებითი ტვირთების მოზიდვას. გრძელდება მუშაობა სამოქალაქო ავიაციის, საავტომობილო და საზღვაო ტრანსპორტის სფეროებში სხვა ქვეყნებთან ახალი ორმხრივი შეთანხმებების გაფორმებაზე.

ამასთან, 2024 წლის განმავლობაში გაიმართა რამდენიმე ონლაინ შეხვედრა საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტის „შავი ზღვა - კასპიის ზღვა“ დაარსებისა და დანერგვის შესახებ შეთანხმების“ პროექტთან დაკავშირებით.

საანგარიშო პერიოდში ტრანსპორტის გაერთიანების (Transport Community_TCT) სამდივნოს მიერ მომზადდა ტრანს-ევროპულ სატრანსპორტო ქსელის მოთხოვნებთან დამკვირვებელი ქვეყნების (მათ შორის საქართველოს) სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის შესაბამისობის შეფასებები, რომელიც ეყრდნობა კითხვარების საფუძველზე ქვეყნების მიერ მიწოდებულ ინფორმაციას.

ტრანზიტის სისტემის საერთაშორისო დონეზე ფუნქციონირების მიზნით შემუშავებულ იქნა საკანონმდებლო აქტები და შევიდა შესაბამისი საკანონმდებლო ცვლილებები; დაზუსტდა გარანტიის წარდგენასა და გაანგარიშებასთან დაკავშირებული დებულებები. საქართველოს გავლით, „ტრანზიტის საერთო პროცედურის შესახებ“ კონვენციის (CTC) წევრი ქვეყნების დანიშნულებით გადაადგილებულ ტვირთებზე, არსებული პროცედურების პარალელურად, დაიწყო ახალი კომპიუტიზირებული სატრანზიტო სისტემის - NCTS გამოყენება.

მესამე ფაზის ტესტირების ფარგლებში, განხორციელდა სისტემის კონფიგურაცია, დამყარდა კავშირი საქართველოსა და ფინეთს, საქართველოსა და უკრაინას შორის. წარმატებით გაიცვალა საცდელი ინფორმაცია აღნიშნულ ქვეყნებთან. დამტკიცდა და დამზადდა ბიზნესის უწყვეტობის პროცედურისთვის განსაზღვრული სპეციალური შტამპების ფორმები, ასევე დამტკიცდა საერთო გარანტიის სერტიფიკატისა (TC31) და გარანტიის წარდგენისაგან გათავისუფლების სერტიფიკატის (TC33) ფორმები.

ვაჭრობაში ჩართული პირების ცნობიერების ამაღლების მიზნით შედგა 4 შეხვედრა, პროცედურის მფლობელების წარმომადგენლებს ჩაუტარდათ ინდივიდუალური და ჯგუფური სწავლებები (გადამზადდა საბაჟო დეპარტამენტის 300-მდე თანამშრომელი ახალი კომპიუტერიზებული სატრანზიტო სისტემის (NCTS) გამოყენებასთან დაკავშირებით).

2024 წლის განმავლობაში, პროექტის ფარგლებში, დასრულდა ტრანზიტის საერთო პროცედურების შესახებ“ (Common Transit Convention / CTC) და „საქონლით ვაჭრობაში ფორმალუბების გამარტივების შესახებ“ (Single Administrative Document / SAD) კონვენციებზე მიერთების პროცედურა. ასევე, დასრულდა სისტემის შესაბამისობის ტესტირების 3 ფაზა, რაც გულისხმობს ევროკომისიის მიერ წინასწარ შერჩეულ კონვენციის წევრ ქვეყნებს (საქართველო, თურქეთი, ბულგარეთი, ჩეხეთი და ავსტრია) შორის ტრანზიტის დეკლარაციის შესახებ ინფორმაციის ურთიერთგაცვლას. 2024 წლის ოქტომბერში, კონვენციასთან მიერთების მიზნით, საქართველომ მიიღო მოწვევა და შეერთების ინსტრუმენტი გაიგზავნა კონვენციის დეპოზიტორთან (ევროპის საბჭო). გაიმართა შეხვედრები ბანკებთან და სადაზღვეო კომპანიებთან. პროექტის განხორციელების შედეგად 2025 წლის 1 თებერვლიდან კონვენციასთან შეერთება შევიდა ძალაში.

ცხრილი 8. ამოცანის შედეგის ინდიკატორები, საბაზისო და სამიზნე მაჩვენებლები						
ამოცანის ინდიკატორი 3.2.1 საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვების	საბაზისო	სამიზნე				
		შუალედური			საბოლოო	
	წელი	2022	2024	2026	2028	2030

(სარკინიგზო და საავტომობილო) მოცულობა	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	

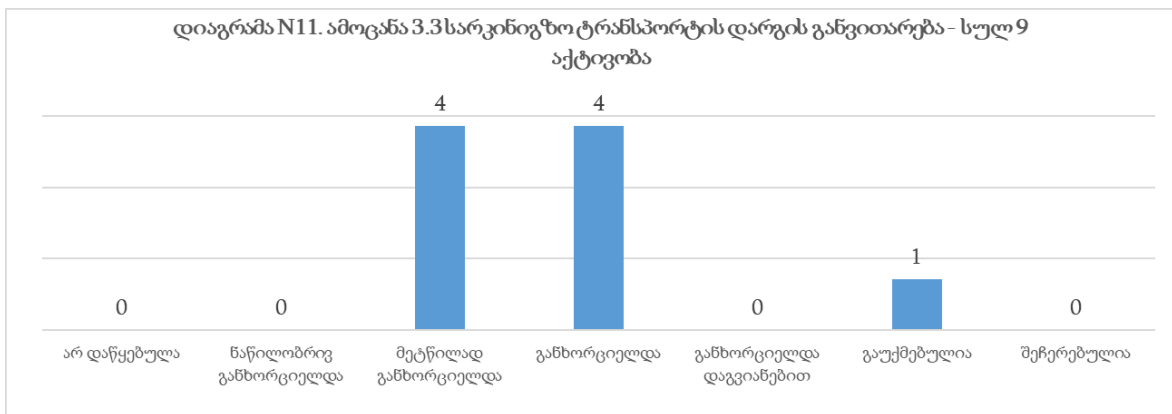
ამოცანის შედეგის ინდიკატორთან დაკავშირებით, საქართველოში ნარჩუნდება ტვირთნაკადების მზარდი დინამიკა, კერძოდ, 2024 წლის მონაცემებით, საერთაშორისო სატვირთო მოცულობებმა (სარკინიგზო და საავტომობილო ტრანსპორტი) შეადგინა ჯამში 28.2 მლნ ტონა, რაც 2022 წლის საბაზისო მაჩვენებელთან შედარებით 5.5 %-ით მეტია.

ამასთან, გრძელდება მუშაობა ტრანსპორტის სფეროში ორმხრივ და მრავალმხრივ მთავრობათაშორის შეთანხმებებზე. 2024 წელს გაფორმდა ორი ახალი შეთანხმება საჰაერო მიმოსვლის შესახებ (სეიშელის რესპუბლიკასთან და რუანდის 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 გაუქმდა (ჩანაცვლდა სხვა აქტივობით) 1 ღონისძიება.



სარკინიგზო დარგის შემდგომი განვითარების მიზნით, მიმდინარეობს სარკინიგზო დარგის რეფორმა, რომელიც დაყოფილია სამ ფაზად: I ფაზა – ინსტიტუციური ჩარჩოსა და უსაფრთხოების სისტემის ფორმირება – 2023 – 2025 წლები; II ფაზა – მგზავრთა უფლებების ევროპული სტანდარტების დანერგვა და სარკინიგზო ტექნიკური საწარმოების

სერტიფიცირება – 2024 – 2026 წლები; III ფაზა – სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგის ბაზრის რეგულირება და სარკინიგზო თავსებადობის უზრუნველყოფა – 2026-2027 წლები.

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. სანგარიშო პერიოდში აქტივობები ძირითადად მიმართული იყო საკანონმდებლო ბაზის ჩამოყალიბებაზე.

სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგის რეფორმის II ფაზის განხორციელებასთან დაკავშირებული მგზავრთა უფლებებისა და ვალდებულებების შესახებ ევროკავშირის N2021/782 რეგულაციის დანერგვის მიზნით, მომზადდა კანონპროექტი და 2024 წლის ივნისის თვეში ინიცირებულ იქნა საქართველოს პარლამენტში. რომლის საფუძველზეც, საქართველოს სარკინიგზო სფეროს საკანონმდებლო ბაზის სრულყოფის მიზნით, ხორციელდება ცვლილებები „საქართველოს სარკინიგზო კოდექსში“. კანონპროექტი ეხება:

- რკინიგზით მგზავრთა უფლებების, მგზავრთა გადაყვანის მომსახურების ხარისხისა და სარკინიგზო საწარმოების ანგარიშვალდებულებების გაზრდას;
- ტექნიკურ მომსახურებაზე პასუხისმგებელი (ECM) პირის განსაზღვრის ვალდებულებას, რომელიც უნდა ფლობდეს ტექნიკურ მომსახურებაზე პასუხისმგებელი პირის სერთიფიკატს;
- სახიფათო ტვირთის გადაზიდვაზე ზედამხედველობისა და მონიტორინგის საკითხს.

რაც შეეხება ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო ხაზის პროექტის განხორციელებას, დასრულებულია და ექსპლუატაციაში მიღებულ იქნა მარაბდა-თეთრიწყაროს სარკინიგზო უბანი, თეთრიწყარო-წალკის სარკინიგზო უბანი, ახალქალაქის სადგურის ვაგზლის შენობა, ახალქალაქი-კარწახის სარკინიგზო უბნის 6 კმ-იანი და 14 კმ-იანი მონაკვეთები და სადგური კარწახი. ამასთან დასრულების ეტაპზეა წალკა-ახალქალაქის სარკინიგზო უბანი და კარწახის სასაზღვრო გვირაბი და ახალქალაქის საერთაშორისო სადგური.

დასრულების ეტაპზეა რკინიგზის მოდერნიზაციის პროექტი. პროექტის ფარგლებში სრულად განხორციელებულია რკინიგზის ინფრასტრუქტურული სამუშაოები (მიწის ვაკისის, გვირაბების, ხიდების, ახალი სადგურების, ახალი წვევის ქვესადგურის მშენებლობა (ქვიშხეთის წვევის ქვესადგური) და 2 ქვესადგურის რეკონსტრუქცია (ზესტაფონი; მოლითი). ხელშეკრულების შესაბამისად დაწყებულია სატესტო რეჟიმი - 18 თვიანი დეფექტების შეტყობინების პერიოდი (DNP). მიმდინარეობს მე-9 გვირაბის უსაფრთხოების სისტემების მოწყობის სამუშაოები. ამასთან, დასრულებულია ძირულა-ხარაგაულის, ხაშური-ქვიშხეთი-მოლითის კენტი და წყვილი გადასარბენების საპროექტო ნიშნულზე გასწორება და მიღებულია ექსპლუატაციაში. სადგურ მოლითში განხორციელდა პროექტის კორექტირება, რის შედეგადაც დასრულება და ექსპლუატაციაში მიღება დაგეგმილია 2025 წლისთვის.

სარკინიგზო სატვირთო ინსპექტირების მიზნით, კარწახის საბაჟო გამშვები პუნქტის სარკინიგზო ხაზის მიმდებარე ტერიტორიაზე განთავსდა რკინიგზის სტაციონარული სკანერი.

მსოფლიო ბანკის მხარდაჭერით განხორციელდა ჩქაროსნული სარკინიგზო მომსახურების განვითარების შესახებ კვლევა, რომლის საფუძველზეც შეფასდა სარკინიგზო სისტემის არსებული მდგომარეობა და ბაზარი, მომზადდა ეკონომიკური და ფინანსური სარგებლიანობის ანალიზი და ასევე, გარემოსდაცვითი და სოციალური ზეგავლენის შეფასება.

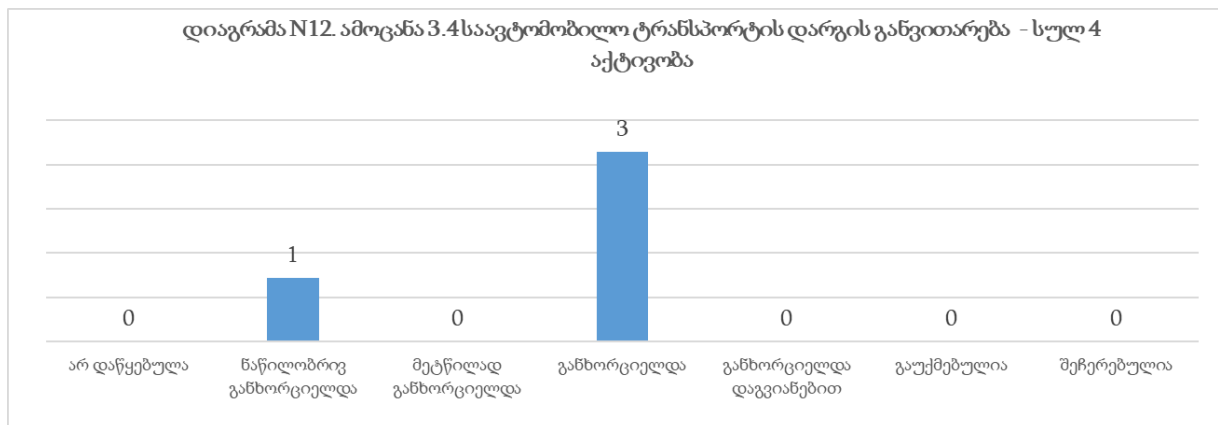
ცხრილი 9. ამოცანის შედეგის ინდიკატორები, საბაზისო და სამიზნე მაჩვენებლები							
ამოცანის 3.3.1 ტრანსპორტის პროცენტული მაჩვენებელი სახმელეთო ტრანსპორტში (ტვირთნაკადების ექსპორტი/იმპორტი/ტრანზიტი)	ინდიკატორი სარკინიგზო	საბაზისო	სამიზნე				
			წელი	შუალედური			საბოლოო
				2022	2024	2026	2028
	მაჩვენებელი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

რაც შეეხება მოცემული ამოცანის შედეგის ინდიკატორს, სარკინიგზო ტრანსპორტში ტვირთნაკადების (ექსპორტი/იმპორტი/ტრანზიტი) მოცულობამ 2024 წელს შეადგინა 12.2 მლნ ტონა, რასაც სახმელეთო ტრანსპორტში (რკინიგზა/საავტომობილო) 43.4%-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 4 აქტივობა, საიდანაც სრულად განხორციელდა 3, ხოლო ნაწილობრივ განხორციელდა 1 ღონისძიება.



2023 წელს აშენდა 35 კმ. მაგისტრალური გზა, კერძოდ, 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 გადამყვანი ოპერატორების განებარტვიანება, რაც ხელს შეუწყობს მომსახურების ხარისხის გაუმჯობესებას.

ამასთან, სატრანსპორტო საშუალებების გზისპირა კონტროლის განხორციელების მიზნით საქართველოს მთავრობაში წარდგენილ იქნა „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონში ცვლილების შეტანის თაობაზე და საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსში ცვლილების შეტანის შესახებ კანონპროექტები. საქართველოს პარლამენტის მიერ შესაბამისი ცვლილებები მიღებულ იქნა 2024 წლის 27 ივნისს.

ცხრილი 10. ამოცანის შედეგის ინდიკატორები, საბაზისო და სამიზნე მაჩვენებლები						
ამოცანის ინდიკატორი 3.4.1. არაუმეტეს 10 წლის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების პროცენტული მაჩვენებელი საქართველოში პირველად რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების საერთო რაოდენობაში		საბაზისო	სამიზნე			
	წელი	2021	შუალედური			საბოლოო
	მაჩვენებელი	60.8%	2024	2026	2028	2030
			≤71%	≤ 74%	≤76%	≤79%
ამოცანის ინდიკატორი 3.4.2. წითელი ხიდიდან სარფამდე (ადმოსავლეთ-დასავლეთის მაგისტრალი) მგზავრობის დრო		საბაზისო	სამიზნე			
	წელი	2022	შუალედური			საბოლოო
	მაჩვენებელი	დაახლოებით 8 საათი	2025			2030
			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, 2024 წელს საქართველოში პირველადი რეგისტრაციის მიხედვით დარეგისტრირებულმა ავტოსატრანსპორტო საშუალებების რაოდენობამ შეადგინა 151,707 ერთეული, საიდანაც არაუმეტეს 10 წლის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების წილმა შეადგინა 69.0%. აღნიშნული მიმართულებით პოზიტიური ტენდენცია მომავალშიც

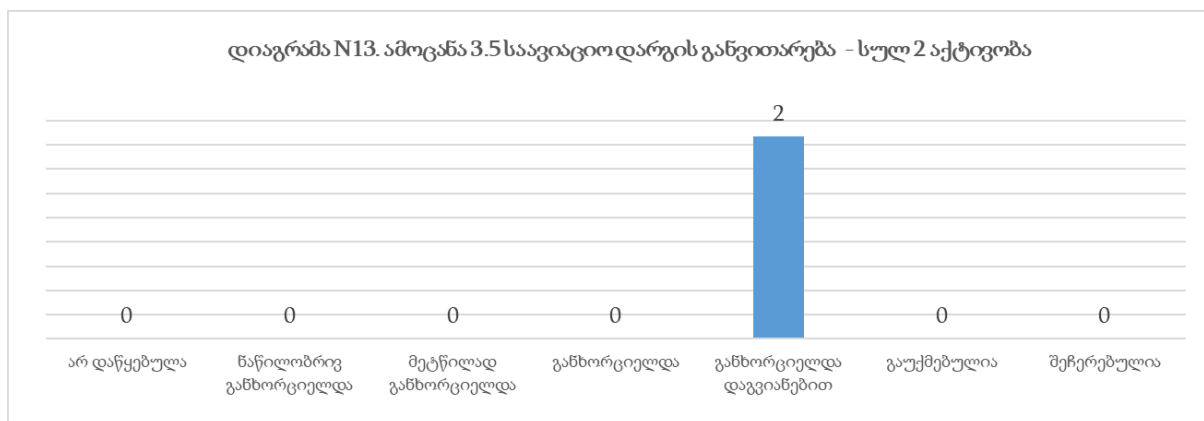
გაგრძელდება, იმის გათვალისწინებით რომ 2023 წელს ქვეყანაში შემოდებულ იქნა ავტომობილის ემისიის ევრო 5 სტანდარტი.

ამასთან, 2024 წელს გაიხსნა აღმოსავლეთ-დასავლეთის საერთაშორისო მაგისტრალური გზის (E60 და E70-ის) შემადგენელი 35 კმ მონაკვეთი. რიკოთის მონაკვეთზე საერთო ჯამში დამატებით გაიხსნა 21 კმ გზა და ავტოტრანსპორტი უკვე სარგებლობს ახალი გზის 48 კმ-ით. საერთო ჯამში, აღმოსავლეთ-დასავლეთის მაგისტრალის 430 კილომეტრიდან უკვე გახსნილია 302 კმ. რაც 70%-ზე მეტია. შედეგად, 2024 წლის მდგომარეობით, მგზავრობის საშუალო დრო შეადგენს 5 საათსა და 20 წუთს.

- **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, რომლებიც სრულად განხორციელდა.



2023 წლის 14 აგვისტოს გაფორმდა დავით აღმაშენებლის სახელობის ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის პროექტირების სახელმწიფო შესყიდვის ხელშეკრულება. გაზრდილი სამუშაოების მოცულობიდან გამომდინარე, 2024 წლის თებერვალში ხელშეკრულების ღირებულების ზრდა განხორციელდა. 2024 წლის ივნისის თვეში პროექტირება სრულად დასრულდა.

ამასთან, დავით აღმაშენებლის სახელობის ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის განვითარების გეგმის შემუშავების თაობაზე სახელმწიფო შესყიდვების ხელშეკრულება გაფორმდა საჰაერო ტრანსპორტის საერთაშორისო ასოციაციასთან (IATA) 2023 წლის 10 ოქტომბერს, 2024 წლის მაისის თვეში დასრულდა აეროპორტის განვითარების გენერალურ გეგმაზე მუშაობა.

ცხრილი 11. ამოცანის შედეგის ინდიკატორები, საბაზისო და სამიზნე მაჩვენებლები						
ამოცანის ინდიკატორი 3.5.1 აეროპორტების რაოდენობა, სადაც შესაძლებელია ტვირთების გადამუშავება		საბაზისო	სამიზნე			
	წელი	2022	შუალედური			საბოლოო
	მაჩვენებელი	1	2024	2026	2028	2030
ამოცანის ინდიკატორი 3.5.2 საქართველოს საერთაშორისო აეროპორტებში მგზავრების რაოდენობა		საბაზისო	სამიზნე			
	წელი	2022	შუალედური			საბოლოო
	მაჩვენებელი	4.4 მლნ მგზავრი	≥4.78 მლნ	≥5.68 მლნ	≥6.45 მლნ	≥7.09 მლნ

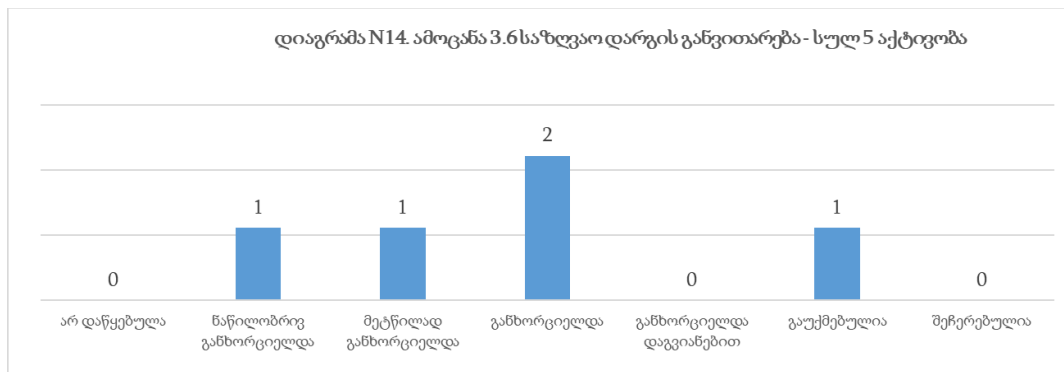
აღნიშნული ამოცანისთვის განსაზღვრულია შედეგის 2 ინდიკატორი - აეროპორტების რაოდენობა, სადაც შესაძლებელია ტვირთების გადამუშავება და საქართველოს საერთაშორისო აეროპორტებში მგზავრების ოდენობა. ამ მხრივ, აღსანიშნავია, რომ ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში მცირე ზომის სატვირთო ტერმინალის მშენებლობა დასრულდა 2024 წელს, რომლის აღჭურვა და ოპერირების დაწყება იგეგმება 2025 წლისთვის.

გასულ წელს საქართველოს აეროპორტები მოემსახურნენ 7.45 მილიონ მგზავრს, რაც 2024 წლის სამიზნე მაჩვენებელს მნიშვნელოვნად აღემატება. საბაზისო მაჩვენებელთან (2022 წლის მონაცემებთან) შედარებით, საქართველოს საერთაშორისო აეროპორტებში მგზავრთნაკადი გაზრდილია დაახლოებით 69.3%-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 2 და ნაწილობრივ შესრულდა 1, მეტწილად განხორციელდა 1 და გაუქმდა 1 აქტივობა.



ანაკლის ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის პროექტთან დაკავშირებით, 2024 წლის მაისში ჩინურ-სინგაპურულმა კონსორციუმმა დადგენილ ვადაში წარმოადგინა წინადადება.

წარმოდგენილი დოკუმენტაცია განხილულ იქნა სსიპ - ანაკლიის ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის განვითარების სააგენტოსა და დაქირავებული კონსულტანტების მიერ, რომლის შედეგადაც გამოიკვეთა საკითხები, რომლებიც საჭიროებდა დამატებით დაზუსტებებს. აღნიშნულიდან გამომდინარე, სააგენტოს მიერ რიგ საკითხებზე მოთხოვნილ იქნა განმარტებების და დაზუსტებების რამდენიმე რაუნდი, რათა მოხდეს პოტენციური კერძო პარტნიორის წინადადების შეფასების დასრულება და შესარჩევი კომისიის მიერ შესაბამისი გადაწყვეტილების მიღება. საბოლოო წინადადების მიღების ვადაა 2025 წლის აპრილი.

ამასთან, APM Terminals -თან გაიმართა რამდენიმე შეხვედრა ფოთის ნავსადგურის გაფართოების საინვესტიციო ხელშეკრულების პროექტთან დაკავშირებით.

„საზღვაო ნაოსნობის გაიოლების შესახებ საერთაშორისო კონვენციის“ (FAL Convention) ვალდებულების შესაბამისად, 2024 წლის 1 ოქტომბრიდან საქართველოს ნავსადგურებში რეალურ რეჟიმში გაეშვა „საზღვაო ერთი ფანჯრის“ სისტემა. შედეგად საქართველოს ნავსადგურებში გემების დაყოვნების დრო დაახლოებით 24 საათიდან 10 საათამდე არის შემცირებული.

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

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, 2024 წლის სექტემბერში დაიწყო ანაკლიის ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის აკვატორიის ფსკერის დაღრმავებითი და ტალღისმჭრელის პროექტირება/მშენებლობის მოსამზადებელი სამუშაოები. გარდა ამისა, 2023 წელს ყაზახურ-ქართული პარტნიორობით დაიწყო ფოთში მულტიმოდალური ტერმინალის მშენებლობა, რომლის დასრულებაც 2025 წელს იგეგმება.

რაც შეეხება მეორე ინდიკატორს, 2024 წლის მონაცემებით, ნავსადგურების დაკავშირებადობის ინდექსში, საქართველომ 30 ადგილით გაიუმჯობესა პოზიცია 2022 წლის

საბაზისო მაჩვენებელთან შედარებით და 116-ე ადგილი დაიკავა. 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 10 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 - აქტივობების უმეტესობა შესრულებულია, თუმცა ნაწილის დასრულება სამოქმედო გეგმის მოქმედების პერიოდში ვერ განხორციელდა. ამასთან, რამდენიმე აქტივობა გაუქმდა ან ჩანაცვლდა სხვა აქტივობით.

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, მნიშვნელოვანია, უფრო სიღრმისეულად გაანალიზდეს გარკვეული აქტივობების განხორციელების გაჭიანურების მიზეზები, რათა სამომავლოდ უზრუნველყოფილ იქნას სამოქმედო გეგმის სრულად შესრულების უფრო მაღალი მაჩვენებელი.

ამასთან, სტრატეგიის ამოცანებისა და მიზნების მისაღწევად მნიშვნელოვანია პროგრესის მდგრადობა იმ ღონისძიებებთან დაკავშირებით, რომლებიც უკვე განხორციელებულია. 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, ადმინისტრაციული შესაძლებლობების გაძლიერება და სხვ.) და სათანადო ფინანსური თუ ადამიანური რესურსების მობილიზებას რეფორმის წარმატებით განხორციელების უზრუნველსაყოფად.

