

ბორის გითოლენდია

საქართველოს სატრანსპორტო სექტორის, ევროპულ
სისტემებთან ურთიერთთავსებადობისა და
ინტერმოდალურობის პრობლემის ანალიზი

„ტექნიკური უნივერსიტეტი“

საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი

ბორის გითოლენდია

საქართველოს სატრანსპორტო სექტორის, ევროპულ
სისტემებთან ურთიერთთავსებადობისა და
ინტერმოდალურობის პრობლემის ანალიზი



დამტკიცებულია მონოგრაფიად
საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის
სარედაქციო-საგამომცემლო სამსახურის
მიერ. 25.12.2018, ოქმი №3

თბილისი
2018

უკ 656.2:656.078:479.2

მონოგრაფიაში განხილულია საქართველოს სატრანსპორტო სექტორის ევროპულ სატრანსპორტო სისტემებთან ურთიერთთავსებადობისა და ინ-ტერმოდალურობის პრობლემა და მოცემულია კვლევის ანალიზის შედეგები. ჩამოთვლილი და ნაჩვენებია ევროპულ სისტემებთან საქართველოს ტრანსპორტისა და მისი ინფრასტრუქტურის თავსებადობის, ტექნიკური პარამეტრებისა და ამ კუთხით არსებული გამოწვევების სხვა პრობლემური საკითხები, შემოთავაზებულია პრობლემის გადაჭრის გზები და ევროკავშირის სტანდარტებთან ადაპტირების შემდგომი პერსპექტივები.

ნაშრომი განკუთვნილია მეცნიერი მუშაკებისთვის, ტრანსპორტის პრო-ფილის მაგისტრანტებისა და დოქტორანტებისათვის, მონოგრაფია ასევე დიდ დახმარებას გაუწევს დარგის სპეციალისტებს. შესაძლებელია კვლევის შედეგები სალექციო ფორმატში გავაცნოთ შესაბამისი სპეციალობის სტუდენტებს, პროფესორ-მასწავლებლებს, საექსპერტო წრეებსა და ზოგადად ამ საკითხით დაინტერესებულ ადამიანებს.

რეცენზენტები: საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის
სატრანსპორტო და მანქანათმშენებლობის
ფაკულტეტის პროფესორი გოდერძი ტყემელაშვილი,

საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის
სატრანსპორტო და მანქანათმშენებლობის
ფაკულტეტის პროფესორი ოთარ გელაშვილი

მონოგრაფია მომზადებულია შოთა რუსთაველის ეროვნული სამეცნიერო ფონდის
ახალგაზრდა მეცნიერთა გრანტის საფუძველზე (NYS-2016-41).



Verba volant,
scripta manent

© საგამომცემლო სახლი “ტექნიკური უნივერსიტეტი”, 2018

ISBN 978-9941-28-384-0

<http://www.gtu.ge>

ყველა უფლება დაცულია. ამ წიგნის არც ერთი ნაწილის (იქნება ეს ტექსტი, ფოტო, ილუსტრაცია თუ სხვა) გამოყენება არანაირი ფორმით და საშუალებით (იქნება ეს ელექტრონული თუ მექანიკური) არ შეიძლება გამომცემლის წერილობითი ნებართვის გარეშე. საავტორო უფლებების დარღვევა ისჯება კანონით. წიგნში მოყვანილი ფაქტების სიზუსტეზე პასუხისმგებელია ავტორი/ავტორები. ავტორის/ავტორთა პოზიციას შეიძლება არ ემთხვეოდეს საგამომცემლო სახლის პოზიცია.

რედაქტორი ნ. სუხიტაშვილი

გადაეცა წარმოებას 26.12.2018. ხელმოწერილია დასაბეჭდად 28.12.2018.
ქაღალდის ზომა 60X84 1/16. პირობითი ნაბეჭდი თაბახი 9,5. #3039.

საგამომცემლო სახლი `ტექნიკური უნივერსიტეტი-, თბილისი, კოსტავას 77



Verba volant,
scripta manent



ბორის გითოლენდია

საქართველოს სატრანსპორტო სექტორის, ევროპულ
სისტემებთან ურთიერთთავსებადობისა და
ინტერმოდალურობის პრობლემის ანალიზი

„ტექნიკური უნივერსიტეტი“

ბორის გითოლენდია

საქართველოს სატრანსპორტო სექტორის, ევროპულ
სისტემებთან ურთიერთთავსებადობისა და
ინტერმოდალურობის პრობლემის ანალიზი

რეგისტრირებულია სტუ-ს
სარედაქციო-საგამომცემლო
საბჭოს მიერ

თბილისი

2018

მონოგრაფიაში განხილულია საქართველოს სატრანსპორტო სექტორის ევროპულ სატრანსპორტო სისტემებთან ურთიერთთავსებადობისა და ინტერმოდალურობის პრობლემა და მოცემულია კვლევის ანალიზის შედეგები. ჩამოთვლილი და ნაჩვენებია ევროპულ სისტემებთან საქართველოს ტრანსპორტისა და მისი ინფრასტრუქტურის თავსებადობის, ტექნიკური პარამეტრებისა და ამ კუთხით არსებული გამოწვევების სხვა პრობლემური საკითხები, შემოთავაზებულია პრობლემის გადაჭრის გზები და ევროკავშირის სტანდარტებთან ადაპტირების შემდგომი პერსპექტივები.

ნაშრომი განკუთვნილია მეცნიერ-მუშაკებისთვის, ტრანსპორტის პროფილის მაგისტრანტებისა და დოქტორანტებისათვის, მონოგრაფია ასევე, დიდ დახმარებას გაუწევს დარგის სპეციალისტებს. შესაძლებელია კვლევის შედეგები სალექციო ფორმატში გაცნობილი იყოს შესაბამისი სპეციალობის სტუდენტების, პროფესორ-მასწავლებლების, საექსპერტო წრეებისა და ზოგადად საკითხით დაინტერესებული ადამიანებისათვის.

მონოგრაფია მომზადებულია შოთა რუსთაველის ეროვნული სამეცნიერო ფონდის ახალგაზრდა მეცნიერთა გრანტის საფუძველზე (N YS-2016-41).

რეცენზენტები: პროფ. გოდერძი ტყეშელაშვილი
პროფ. ოთარ გელაშვილი

შესავალი

ცნობილია, რომ სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი გეოგრაფიული მდებარეობის გამო, საქართველოს, მთელს კავკასიაში და მის ფარგლებს გარეთაც, საკვანძო სატრანზიტო ფუნქცია აკისრია. საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ საქართველოს სატრანსპორტო მაგისტრალებმა დაიბრუნა საკუთარი ფუნქცია. მსოფლიოში მიმდინარე გლობალური ეკონომიკური და პოლიტიკური პროცესების გათვალისწინებით, ექსპერტების შეფასებით, უახლოეს მომავალში აღმოსავლეთსა და დასავლეთს შორის ვაჭრობის პარალელურად ტვირთბრუნვის მოცულობა გაიზრდება, შესაბამისად, საქართველოს ტრანსკავკასიური კორიდორის ფუნქცია ფართოვდება. თავის მხრივ, საქართველოს სატრანსპორტო სექტორის, ევროპულ და საერთაშორისო სისტემებთან ურთიერთთავსებადობა და დარგის ინტერმოდალურობის უზრუნველყოფა აუცილებელი პირობაა საქართველოს სატრანზიტო დერეფნის სრულყოფილად გამოყენებისათვის.

პრობლემის კვლევის თანამედროვე მდგომარეობის განხილვისას უნდა აღინიშნოს, მიუხედავად იმისა, რომ

ბოლო წლებში ტრანსპორტის სფეროს გაუმჯობესებისა და მოდერნიზაციის მიმართულებით – მათ შორის საერთაშორისო სატრანსპორტო სისტემებთან თავსებადობის კუთხით – ბევრი მნიშვნელოვანი პროექტი განხორციელდა, სატრანსპორტო დარგში ამჟამად არსებული მდგომარეობა მაინც აფერხებს ქვეყნის (რეგიონის) სატრანსპორტო პოტენციალის სრულად გამოყენების შესაძლებლობას.

ნაშრომში აღწერილია სატრანსპორტო დარგში ამ კუთხით არსებული პრობლემები და შემოთავაზებულია პრობლემების გადაჭრის გზები ამჟამად არსებული ვითარების გათვალისწინებით.

მონოგრაფიაში საუბარია „საქართველო-ევროკავშირის ასოცირების შესახებ შეთანხმებაზე“, რომელსაც ხელი 2014 წელს მოეწერა. წინა წლებში გაფორმებული საერთაშორისო ხელშეკრულებებისა და შეთანხმებებისაგან განსხვავებით, ეს ხელშეკრულება ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანი დოკუმენტია. მან შექმნა საქართველოსა და ევროკავშირის შორის თანამშრომლობის ახალი სამართლებრივი ჩარჩო. ეს ე.წ. „ახალი თაობის“ შეთანხმებაა, რამდენადაც, მანამდე გაფორმებული მსგავსი შეთანხმებებისგან განსხვავებით, მოიცავს თავისუფალი სავაჭრო სივრცის კომპონენტს (DC

FTA) და ითვალისწინებს ევროკავშირთან დაახლოვების მნიშვნელოვან კონკრეტულ მექანიზმებს, მათ შორის ტრანსპორტის ყველა სფეროში. ხელშეკრულების მე-6 კარი მთლიანად ეხება ტრანსპორტს.

ხელშეკრულებით აღებული ვალდებულებები და საკითხები ქართული საზოგადოებისათვის ახალი გამოწვევაა. სახელმწიფო დონეზე, უმაღლესი აღმასრულებელი და საკანონმდებლო სტრუქტურების, არასამთავრობო სექტორის და სხვა კომპეტენტური ორგანიზაციებისა თუ სპეციალისტების მონაწილეობით, ამჟამად აქტიურად მიმდინარეობს რეფორმირების – ევრორეგულაციების პრაქტიკაში დანერგვის რთული, მაგრამ აუცილებელი პროცესი.

უნდა აღინიშნოს, რომ ამ მონოგრაფიის თემატიკის მიმართულებით სრულყოფილი კვლევა აქმადე არ ჩატარებულა, თუ არ ჩავთვლით ცალკეული ექსპერტების საგაზეთო სტატიებს. შესაბამისად, დიდი მნიშვნელობა აქვს საქართველოს სატრანსპორტო სექტორის (ტრანსპორტის საგზაო, სარკინიგზო, საავიაციო და საზღვაო სახეობებში) ევროპულ სისტემებთან ურთიერთთავსებადობისა და ინტერმოდალურობის პრობლემის, ევროკავშირთან

ასოცირების ხელშეკრულების ტრანსპორტთან დაკავშირებული საკითხების კონტექსტში მეცნიერულ შესწავლას, რამაც, კვლევის შედეგების საფუძველზე, სხვადასხვა მეცნიერული ანალიზისა და დასკვნების მომზადების შესაძლებლობაც მოგვცა. სამეცნიერო კუთხით პროექტი არის ერთ-ერთი პირველი სერიოზული ნაბიჯი, რადგან გაწეული სამუშაოს შედეგად წარმოდგენილია:

ა) მეცნიერულად, ვრცლად, პირველად დამუშავდა საქართველოს ტრანსპორტისა და მასთან დაკავშირებული ძირითადი ინფრასტრუქტურის ევროკავშირის სტანდარტებთან შესაბამისობის საკითხი;

ბ) ერთ დოკუმენტად დამუშავდა და იდენტიფიცირდა საქართველოს ძირითადი სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მეტ-ნაკლებად ყველა ტექნიკური და საინჟინრო ნაკლოვანება. განხილულია, თუ რა სიმძლავრეებზე მუშაობენ და რა ტექნიკური და საკანონმდებლო ნორმებით ხელმძღვანელობს ისინი. შესაბამისად, ამის შემდგომ შესაძლებელი გახდა დარგების, სექტორის ინტერმოდალურობის და სამომავლო პოტენციალის შეფასებაც;

გ) მომზადდა ევროპულ სისტემებთან ურთიერთთავსებადობისა და ინტერმოდალურობის კონტექსტში საქართველოში მოქმედი სატრანსპორტო დარგების (საგზაო, სარკინიგზო, საავიაციო და საზღვაო სახეობები) ირგვლივ არსებული საკითხების თეორიული ნარატივი, კერძოდ, შეფასებულია საქართველოში არსებული ძირითადი სატრანსპორტო დარგების ტექნიკური, უსაფრთხოების, საკანონმდებლო და სხვა პარამეტრებისა და ნორმების თავსებადობა საერთაშორისო სტანდარტებთან;

დ) მეცნიერულად გაანალიზებულია საქართველოში მოქმედ სატრანსპორტო დარგებში არსებული ყველა პრობლემა. კერძოდ, აღიწერა ტრანსპორტის კონკრეტულ სფეროებში არსებული თანამედროვე ვითარება; კონკრეტული დარგები გაანალიზდა ევროპის სატრანსპორტო სისტემებთან თავსებადობის თვალსაზრისით, ამდენად, პროექტის ეს ნაწილი წარმოადგენს არა უბრალოდ აღწერას, არამედ – შედარებას, ახსნას და ანალიზს.

ე) შემოთავაზებულია საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის პერსპექტივების მიმოხილვა რეგიონალური ინტეგრაციის ჭრილში. იმის

გათვალისწინებით, რომ საქართველოს გეოგრაფიული მდებარეობა საკმაოდ მიმზიდველ გარემოს ქმნის საერთაშორისო ძლიერი მოთამაშეებისათვის;

ვ) მონოგრაფიაში წარმოდგენილია ჩვენი ხედვა საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის ევროკავშირის სტანდარტებთან სრულად ადაპტირების შემდგომი პერსპექტივების შესახებ, მოცემულია ინფორმაცია იმ სავარაუდო პოზიტიურ ეფექტსა და შესაძლებლობებზე, რომელიც გრძელვადიან პერიოდში (შეიძლება) ქვეყანას მოუტანს სატრანსპორტო სისტემის სრულყოფა.

ნაშრომში სიახლეა ისიც, რომ აქამდე მონოგრაფიულად არ გამოკვლეულა საქართველოს სატრანსპორტო დარგის საერთაშორისო სისტემებთან ურთიერთთავსებადობის და მისი ინტერმოდალურობისა პრობლემური ასპექტები. საქართველოში დღემდე არ არსებობდა ზემოთ ჩამოთვლილი მიმართულებით ერთ დოკუმენტად დამუშავებული არანაირი მასალა. შესაბამისად პროექტი საკმაოდ დიდი პრაქტიკული მნიშვნელობისაა.

მიგვაჩნია, რომ შეიქმნა ისეთი დოკუმენტი, რომელიც ხელს შეუწყობს საზოგადოების, ხელისუფლების კომპეტენტური ორგანოების, სხვა დაინტერესებული

ორგანიზაციებისა და პირების მეტ ინფორმირებას, რაც საბოლოო ჯამში, დაეხმარება დარგის განვითარებას და გააადვილებს საერთაშორისო საზოგადოებასთან სატრანსპორტო სფეროში თანამშრომლობას.

პროექტის შედეგად რეფერირებად სამეცნიერო კრებულში ინგლისურ ენაზე გამოქვეყნდა კვლევის შედეგების ამსახველი 2 სამეცნიერო სტატია და ქართულ ენაზე მომზადდა 4 სამეცნიერო სტატია. თემის პოპულარიზაციისა და კვლევის შედეგების გავრცელების მიზნით, გაკეთდა არაერთი მოხსენება საერთაშორისო და ადგილობრივ სამეცნიერო კონფერენციებზე მოხსენებების, საანგარიშო პრეზენტაციებისა და საჯარო ლექციის ორგანიზების გზით.

Introduction

“Case Analysis of the Georgian Transport Sector, Interoperability and Intermodality with the European Systems”

It is known that due to strategically important geographical location, Georgia has a key transit function across the Caucasus and even out of its territory. After the collapse of the Soviet Union, the transport routes of Georgia returned to their own function. According to experts, in the assessment of global economic and political processes in the world, the volume of turnover in parallel to trade between East and West in the nearest future will increase, and therefore the function of the Transcaucasian corridor of Georgia is expanding. In its turn, interoperability of the Georgian transport sector with European and international systems and the intermodality of the sector is a necessary condition for proper utilization of the Georgian transit corridor.

While it is important to note that when we study current state of problem, despite the fact that many of the major projects have been implemented in terms of improvement and modernization of transport field - including interoperability with international transport systems, the current situation in the

transport industry still prevents the country (region) to utilize transport potential entirely.

In this paper we describe the problems in this regard in the transport sector and offer the ways to solve the problems, considering the current situation.

The monograph is about "Georgia-EU Association Agreement", which was signed in 2014. Unlike the international treaties and agreements signed in previous years, this agreement is one of the most important documents. It has formed a new legal framework for cooperation between Georgia and the EU. This is so called The new Generation Agreement, as in contrast to previously signed agreements, it comprises the Free Trade Area Component (DC FTA) and envisages significant mechanisms for closer ties with the EU, including in all areas of transport. The 6th Chapter of the Agreement is entirely dedicated to transport.

The obligations and issues under the agreement are a new challenge for Georgian society. At the government level, with the participation of the executive and legislative agencies, NGOs and other competent organizations and specialists, the process is currently undergoing a difficult but essential process of reforming - adoption of EU regulations in practice.

We note that the complete study of this monograph topic was never carried out except some newspaper articles of individual experts. Accordingly, scientific study in the context of interoperability and intermodality of Georgian transport sector (land, rail, air, aviation and marine transport) with the European systems, issues associated with EU Association Agreement in the transport sector is of a great importance, that enabled us to prepare different scientific analyzes and conclusions based on the results of the research.

In the scientific context the project is one of the first serious steps because as a result of the work done, we presented the following:

A) It is the first time when scientists discussed the issue of conformity of the Georgian transport and its related infrastructure with EU standards;

B) We covered in a single document and identified more or less technical and engineering shortcomings of the main transport infrastructure of Georgia. We discussed the capacity of the power and the technical and legislative norms they use as a guidance. Consequently, it was possible to assess the sectoral intermodality and future potential;

C) We drafted theoretical narrative on the issues in the context of interoperability and intermodality with the European systems in the field of transportation (road, rail, aviation and marine) operating in Georgia. Namely, we assessed compatibility of technical, security, legislative and other parameters and norms of major transport sectors in Georgia with international standards;

D) We made scientific analysis of all the problems in the transportation sector operating in Georgia. Namely, we described the current situation in the specific areas of transport; We analysed the specific fields in terms of compatibility with European transport systems, so this part of the project is not just a description but a comparison, explanation and analysis.

E) We reviewed prospects of Georgian transport system in the context of regional integration. We considered that Georgia's geographical location makes a pretty attractive environment for strong international players;

F) Our vision is presented in the monograph on further prospects of fully adapting the European standards into Georgian transport system, providing information about the possible positive effects and opportunities that will provide long-term perfection of the transport system.

The paper is a novelty due to the fact that this is the first monograph study of the problematic aspects of interoperability and intermodality of Georgian transport sector with the international systems. Till present there had not been published any materials produced in one of the above-mentioned directions in Georgia. Accordingly, the project has a huge practical importance.

We believe that we published the document that will facilitate better informing of the public, government authorities, other stakeholders and interested persons, that finally will support development of the industry and facilitate the development of the field of transportation and cooperation with international community.

As a result of the project, two scientific articles on the results of the research were published in English language and four scientific articles have been prepared in Georgian language. With the aim of promoting the topic popularization and publication of research results, numerous reports were made in international and local scientific conferences, by organizing presentations and public

1. საქართველოს სატრანსპორტო სექტორის ზოგადი მიმოხილვა, ევროკავშირთან ტრანსპორტის სფეროში თანამშრომლობის კონტექსტის გათვალისწინებით

საქართველო მდებარეობს შავ და კასპიის ზღვებს შორის და ტერიტორიის ზომის შედარების თვალსაზრისით, იგი ირლანდიისა და ჩეხეთის რესპუბლიკის მსგავსია. ჩრდილოეთით, საქართველოს საზღვარი რუსეთის ფედერაციასთან დიდი კავკასიონის ქედზე გადის, მას სამხრეთით, თურქეთისა და სომხეთის რესპუბლიკები, ხოლო აღმოსავლეთით აზერბაიჯანის რესპუბლიკა ესაზღვრება, საქართველოს დასავლეთით საზღვარი შავი ზღვის სანაპიროა.

საქართველოს გეოგრაფიულ ადგილმდებარეობას მნიშვნელოვანი როლი აკისრია ქვეყნის ეკონომიკურ და პოლიტიკურ ცხოვრებაში. ისტორიულად, საქართველო წარმოადგენდა ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელ სატრანზიტო ტერიტორიას. სამხრეთ კავკასია ერთ-ერთი უმოკლესი გზაა შუა აზიიდან ევროპამდე და საკმაოდ მიმზიდველია საერთაშორისო გადაზიდვებისათვის. ამიტომაც, ქვეყანაში სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარებას და

საერთაშორისო სტანდარტებთან დაახლოებას განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება.

ტრანსპორტი და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა უდიდეს სტრატეგიულ როლს ასრულებს ნებისმიერ სახელმწიფოში, რადგანაც მათზე ბევრადაა დამოკიდებული ქვეყნის ეკონომიკის, საზოგადოებრივი ცხოვრების, კულტურის, მეურნეობისა და სხვა საჭირობო საკითხების განვითარება და გაძლიერება. აქედან გამომდინარე, ის სახელმწიფო, სადაც სატრანსპორტო და სამიმოსვლო პრობლემა მეტ-ნაკლებად მოგვარებულია, ითვლებოდა და ითვლება განვითარებულ და სწრაფად პროგრესირებად ქვეყნად.

თემის პირველ თავში, საქართველოს სატრანსპორტო პოტენციალისა და საკვლევი ობიექტის შესახებ ზოგადი სურათის წარმოდგენის მიზნით, მიზანშეწონილად მიმაჩნია წარმოვადგინო საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის ზოგადი, ძალიან მოკლე მიმოხილვა, სადაც წარმოდგენილია საქართველოში არსებული ყველაზე მნიშვნელოვანი ტრანსპორტის სახეობებისა და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის შესახებ მოკლე ინფორმაცია.

1.1. საქართველოს საავტომობილო გზები

საქართველოში საავტომობილო გზების ქსელი 20 000 კმ-ს აღემატება. საერთო სარგებლობის გზები სამ კატეგორიადაა დაყოფილი: საერთაშორისო მნიშვნელობის გზები, შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის გზები და ადგილობრივი მნიშვნელობის გზები. საქართველოს საავტომობილო გზების შესახებ კი ზოგადი ინფორმაცია შემდეგია: საქართველოს საერთო სარგებლობის საავტომობილო გზების სიგრძეა 20,293 კილომეტრი. მათ შორის: საერთაშორისო მნიშვნელობის – 1,455 კილომეტრი; შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის – 5,446 კილომეტრი; ადგილობრივი მნიშვნელობის – 15,415 კილო-მეტრი; ხიდები: 4,632 ცალი, საერთო სიგრძით 85 კმ; გვირაბები/გალერეები 19 ცალი, საერთო სიგრძით დაახლოებით 12 კმ. ყოველწლიურად ქვეყნის საავტომობილო გზებით თითქმის 24,5 მილიონი ტონა ტვირთის გადაზიდვა ხდება. საქართველოს საავტომობილო გზებით, დაახლოებით 257 მილიონი მგზავრი გადაადგილდება, საქართველოში გადაზიდული ტვირთის მოცულობაში დიდი ხვედრითი წილი, დაახლოებით 59.9 პროცენტი, საავტომობილო

გადაზიდვებზე მოდის. საქართველოში, ბოლო წლებში, გახორციელებული მნიშვნელოვანი ინვესტიციების მიუხედავად (განსაკუთრებით საერთაშორისო მნიშვნელობის გზებზე), მთლიანობაში, საქართველოს საგზაო ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესება მოითხოვს შემდგომ დიდ ძალისხმევას, განსაკუთრებით – რეგიონულ და ადგილობრივ დონეზე. საბჭოთა პერიოდში სატრანსპორტო სექტორის საქმიანობა ძირითადად ქვეყნის შიგნით ფუნქციონირებაზე იყო აგებული. საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ კი სატრანსპორტო სექტორი საერთაშორისო ბაზარზე გავიდა. თურქეთთან საზღვრის გახსნამ საქართველოში მკვეთრად გაზარდა საავტომობილო ტრანსპორტის საქმიანობის მასშტაბები.

1.2. საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტი

საქართველოს რკინიგზა შავ და კასპიის ზღვებს შორის მდებარე ევრაზიის სატრანსპორტო არტერიის ერთ-ერთ უმნიშვნელოვანეს ნაწილს წარმოადგენს, რომელიც უმოკლესი გზით აკავშირებს ევროპასა და ცენტრალურ აზიას. ამ ორი კონტინენტის სარკინიგზო ტრანსპორტით

დაკავშირების იდეა XIX საუკუნის 30-იან წლებში გაჩნდა, ხოლო 90-იანი წლების დასასრულს შავი და კასპიის ზღვების შემაერთებელი სარკინიგზო მაგისტრალის მშენებლობის დასრულებით შესაძლებელი გახადა აზერბაიჯანის ნავთობის ექსპორტირება მსოფლიოს ბაზარზე შავი ზღვის გავლით. სარკინიგზო ტრანსპორტი საქართველოში უკვე 135 წელს ითვლის. დღეისათვის, საქართველოს სალიანდაგო ინფრასტრუქტურა ქვეყნის მთელ ტერიტორიაზე გადაჭიმული და ის ძირითადად, საქართველოს მთავარ ურბანულ ცენტრებს აერთებს.

საქართველოში, დაახლოებით, 1500 კმ სიგრძის სარკინიგზო ქსელია. მათ შორის 1300 კმ-ზე ცოტა მეტი მოქმედი სარკინიგზო მაგისტრალია. შპს „საქართველოს რკინიგზის“ 100% წილის მფლობელია სახელმწიფო. შპს „საქართველოს რკინიგზა“ ფლობს და განკარგავს ქვეყნის სარკინიგზო ინფრასტრუქტურას. საქართველოს რკინიგზა მგზავრთა ბრუნვის თვალსაზრისით, შედარებით უმნიშვნელო როლს თამაშობს, თუმცა ტვირთბრუნვის თვალსაზრისით, ის გაცილებით უფრო მნიშვნელოვანია. ტვირთბრუნვის 40%-ზე მეტი, სწორედ, საქართველოს რკინიგზაზე მოდის. ყოველწლიურად რკინიგზით თითქმის

16,3 მილიონი ტონა ტვირთის გადაზიდვა ხდება. ხოლო დაახლოებით, 2,2 მილიონი მგზავრი გადაადგილდება. სამწუხაროდ, საქართველოს რკინიგზის ინფრასტრუქტურა და მთლიანად სალიანდაგო მეურნეობა თავისი გამტარუნარიანობით და ტექნიკური აღჭურვილობით საკმაოდ ჩამორჩება ევროპული სარკინიგზო სისტემის სტანდარტებსა და პარამეტრებს, ის საჭიროებს მოდერნიზებას და განვითარებას.

ასევე აღსანიშნავია, რომ საქართველოში უკვე დასრულდა უმნიშვნელოვანესი სარკინიგზო მაგისტრალის „ბაქო-თბილისი-ყარსის“ პროექტის მშენებლობა, ის ახალი სატრანსპორტო დერეფანია, რომელიც აერთიანებს აზერბაიჯანის, საქართველოსა და თურქეთის სარკინიგზო ხაზებს. ამ პროექტის განხორციელების შედეგად, თურქეთის გავლით, აიხსნება სარკინიგზო დერეფანი კასპიის ზღვიდან ევროპისკენ, რომელიც საბოლოოდ გამორიცხავს საზღვაო გზით გადაზიდვის საჭიროებას მას მერე, რაც სტამბულში, ბოსფორის სრუტეში გამავალი რკინიგზის გვირაბს შეუერთდება.

1.3. საქართველოს საზღვაო ნავსადგურები და ტერმინალები

საქართველოს შავი ზღვის სანაპიროზე ორი საზღვაო პორტი და სამი საზღვაო ტერმინალი ფუნქციონირებს: ფოთისა და ბათუმის პორტები, ყულევის ნავთობტერმინალი, სუფსის ნავთობტერმინალი და ბათუმის საზღვაო ტერმინალი.

ფოთის საზღვაო ნავსადგური 49 ჰექტარზეა განლაგებული და მთელი წლის განმავლობაში მუშაობს. ამჟამად პორტის მფლობელობაში არის ტვირთის ტრანსპორტირების კომპლექსი რომელიც 14 ნავმისადგომისგან შედგება და 2650 მეტრი სიგრძისაა. 11 ნავმისადგომი აღჭურვილია 6-40 ტონაზე გათვლილი პორტატული ამწეებით. ტვირთის ტრანსპორტირებისათვის საჭირო პირობები მორგებულია ყველანაირი ტვირთისა და პროდუქტის გადასაზიდად. ტვირთბრუნვა ფოთის პორტში მუდმივად იზრდება. 7 ტერმინალი გრძელვადიანი იჯარით არის გაცემული. ფოთის პორტი შავიზღვისპირა სხვადასხვა პორტს უკავშირდება პირდაპირი საავტომობილო საბორნე გადასასვლელებით. აქ ფუნქციონირებს ღია და დახურული სასაწყობე მეურნეობები, საავტომობილო და სარკინიგზო მიმოსვლის გზები,

გამანაწილებელი ქვესადგური და სხვა ინფრასტრუქტურული დამხმარე ნაგებობები და ა.შ.

სიდიდით მეორე პორტია ბათუმის საზღვაო სავაჭრო ნავსადგური, მას დიდი ისტორია აქვს, ის გამოირჩეოდა და ახლაც გამოირჩევა თავისი გეოსტრატეგიული და ბუნებრივი უპირატესობებით. ბათუმის ნავსადგურის განვითარების მთავარი ფაქტორი გახდა ბაქოდან ბათუმში რკინიგზით ტრანსპორტირებული ნავთობი.

კემბრიჯის ენერგომამდიებელი ასოციაციის პრეზიდენტი დანიელ ერგინი, თავის წიგნში „The Pirze“ აღნიშნავს, რომ ნავსადგურის გეოსტრატეგიული მდებარეობისა და ზემოთ ჩამოთვლილი უპირატესობების გამო, მსოფლიოში პირველად სწორედ ბათუმის ნავსადგურიდან მოხდა ნავთობის ტრანსპორტირება 1892 წლის აგვისტოში ტანკერის „მიურექსი“ მეშვეობით და ის იყო აგრეთვე პირველი ტანკერი, რომელმაც გაიარა სუეცის არხი იმავე წლის 22 აგვისტოს. ამ პროექტის ავტორები იყვნენ ისეთი გამოჩენილი პიროვნებები, როგორებიც არიან ნობელი, როტმილდი, სამუელი (ფირმის „შელი“ დამაარსებელი), მანთაშევი და სხვები. ბათუმის ნავსადგური ოდითგანვე

ცნობილი იყო, როგორც ევროაზიური და საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნის უმნიშვნელოვანესი ნაწილი.

საქართველოში საკმაოდ განვითარდა საზღვაო ტერმინალები, ბათუმში ფუნქციონირებს ბათუმის საზღვაო ტერმინალი, რომელიც პორტთან ერთად, საქართველოს შავი ზღვისპირეთში მძლავრ საზღვაო ინფრასტრუქტურას ქმნის. ნავთობტერმინალის გამტარუნარიანობაა 15 მლნ. ტონამდე წელიწადში. ტერმინალი სპეციალიზირებულია ნედლი ნავთობისა და პრაქტიკულად ყველა ტიპის ტვირთის გადამუშავებაზე.

რამდენიმე წლის წინ გაიხსნა ყულევის ახალი ტერმინალი შავ ზღვაზე (Black Sea Terminal LLC), ის კერძო საწარმოა, რომელიც აშენდა ფოთსა და ანაკლიას შორის მდებარე ტერიტორიაზე. ქართულ-ავსტრიულმა კომპანიამ ამ ტერმინალის მშენებლობა დაიწყო 2000 წლის აპრილში. ტერმინალის ოპერატორია „SOCAR“-ი (State Oil Company of Azerbaijan). ყულევის ტერმინალის გადაზიდვის სიმძლავრე არის დაახლოებით 6 მილიონი ტონა და მისი გაზრდა 10 მილიონ ტონამდეა შესაძლებელი.

მეორე ტერმინალი, რომელიც სუფსის ტერმინალის სახელითაა ცნობილი, ბაქო-სუფსის (WREP) ნავთობსადენის

აშენების პარალელურად შეიქმნა და ექსპლუატაციაში 1999 წელს შევიდა. ის ერთ-ერთი დიდი ტერმინალია შავი ზღვის აკვატორიაში. ტერმინალზე ძირითადად ბაქო-სუფსის ნავთობსადენიდან მოწოდებული ნავთობი იყრის თავს და ასევე რკინიგზითაც ხდება კასპიის ზღვის აუზიდან მოპოვებული ნავთობის მიწოდება, რომელის შემდეგ, შავი ზღვის გავლით ევროპის მიმართულებით გადაიზიდება.

1.4. საქართველოს მილსადენი ტრანსპორტი

საქართველოს ერთიან სატრანსპორტო სისტემაში მნიშვნელოვან ადგილს იკავებს მილსადენი ტრანსპორტი, რომლითაც ხორციელდება თხევადი ნავთობისა და გაზის გადაზიდვა ევროპისა და თურქეთის მიმართულებით. ისტორიულად, საქართველო საერთაშორისო ვაჭრობის მნიშვნელოვან გზაჯვარედინს წარმოადგენდა და დღესაც, გაზისა და ნავთობის ტრანზიტის მნიშვნელოვანი დერეფანია. დღეისათვის საქართველოზე გადის 3 საერთაშორისო მნიშვნელობის მილსადენი, ესენია ბაქო-სუფსა (WREP), ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანი (BTC), სამხრეთ კავკასიური მისადენი (SCP), რომელთა მეშვეობითაც ნედლი ნავთობი და

ბუნებრივი აირი შუა აზიიდან ევროპისაკენ გადაადგილდება. საქართველოს ტერიტორიაზე ასევე გადის მე-4 ე.წ. ჩრდილოეთ-სამხრეთის გაზის მაგისტრალური მილსადენი, რომლის მეშვეობით ბუნებრივი აირი რუსეთის ფედერაციიდან საქართველოს და სომხეთს მიეწოდება.

ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენი (Baku-Tbilisi-Cheyhan pipeline – BTC) არის კასპიის საზღვრების ნავთობსადენის მაგისტრალი, რომელიც აზერბაიჯანიდან საქართველოსა და თურქეთის ტერიტორიების გავლით ხმელთაშუა ზღვის პორტ ჯეიჰანამდე მიემართება. ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანი განზე ტოვებს ირანსა და რუსეთს და კვეცავს რუსეთის გავლენას ცენტრალურ აზიასა და სამხრეთ კავკასიის ქვეყნებზე. 1998 წლის „ანკარის დეკლარაციის“ თანახმად, ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანი ყველაზე უსაფრთხო და გეოპოლიტიკურად გამართლებულ მარშრუტად ითვლება. ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მილსადენის სიგრძე საქართველოს ტერიტორიის გავლით შავი ზღვის ნავსადგურამდე 500 კმ-ით ნაკლებია, ვიდრე რუსეთის პორტ ნოვოროსიისკამდე, მილსადენი 700 კმ-ით მოკლეა რუსეთის ტერიტორიაზე გამავალ ვარიანტებთან შედარებით. ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის საექსპორტო მილსადენის სიგრძე 1,768 კმ-ია (ის

მსოფლიოში სიგრძით II ნავთობსადენია). ნავთობსადენის მშენებლობა 2003 წლის აპრილში დაიწყო და 2005 წელს დასრულდა. ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მილსადენი შემუშავებულია კასპიის ზღვის აუზის ნავთობის ტრანსპორტირებისთვის. მილსადენი ყოველდღიურად დაახლოებით 1 მილიონ ბარელ აზერბაიჯანის ნედლე ნავთობს, და ყოველწლიურად 50 მილიონ ტონას ამუშავებს. ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მილსადენის კომპანია დაარსებულია ენერგოკომპანიების კონსორციუმის მიერ, რომელსაც ხელმძღვანელობს მილსადენის ოპერატორი კომპანია BP (British Petroleum). შეთანხმების შესაბამისად, საქართველო იღებს ტრანზიტის ღირებულებას – 0,12 აშშ დოლარს მილსადენში გავლილი ყოველი ბარელისთვის.

საქართველოს ტერიტორიაზე გამავალი კიდევ ერთი მილსადენია ბაქო-თბილისი-ერზერუმის, იგივე სამხრეთ კავკასიის (SCP) (შაჰდენიზის) გაზსადენი, რომელიც ექსპლუატაციაში 2006 წლის 20 დეკემბერს შევიდა. სამხრეთ კავკასიური გაზსადენი „შაჰდენიზის“ საბადოდან გადაიტანს გაზს მომხმარებლებამდე აზერბაიჯანში, საქართველოსა და თურქეთში. დღესდღეობით მისი უმთავრესი დანიშნულებაა შაჰდენიზის გაზის საბადოს აზერბაიჯანის სექტორიდან

საქართველოს გავლით, თურქეთის ბუნებრივი აირით მომარაგება. აღნიშნული გაზსადენის სიგრძეა 692 კილომეტრი, ხოლო წლიური გამტარუნარიანობა დაახლოებით 8 მილიარდი კუბური მეტრი ბუნებრივი აირია. ბუნებაზე უარყოფითი ზემოქმედების შემცირების მიზნით, გაზსადენი იმავე კორიდორში აშენდა, სადაც ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენი, გაზსადენი მიჰყვება ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მილსადენის მარშრუტს თურქეთამდე, სადაც ის უერთდება თურქეთის გაზგამანაწილებელ სისტემას.

საქართველოში შედარებით ყველაზე პატარა მილსადენია ბაქო-სუფსის ნავთობსადენი (WREP), მისი აშენება ჯერ კიდევ 1995 წელს დაიგეგმა და ექსპლუატაციაში 1999 წლის აპრილში შევიდა, ის საქართველოში გამავალ თანამედროვე მილსადენებს შორის პირველია, მისი მემშვეობით ნავთობი „ჩირაგ-გუნაშლი“-ს (აზერბაიჯანი) საბადოებიდან, საქართველოს გავლით, მიეწოდება სუფსის ტერმინალს და შემდგომ ევროპის მიმართულებით გემებით გადაიზიდება. ამ ხაზის წარმადობა წლიური 5,75 მილიონი ტონაა (115 ათასი ბარელი/დღეში), თუმცა დამატებითი საქაჩი სადგურების მონტაჟის შემთხვევაში, წარმადობა

შესაძლებელია გაიზარდოს 10 მილიონ ტონამდე (200 ათასი ბარელი დღეში). მილსადენში ძირითადად გაედინება „პირველადი ნავთობი“ კასპიის ზღვის რეგიონიდან, რომელსაც (AIOC) კონსორციუმი მოიპოვებს აზერბაიჯანის სანაპირო ზოლიდან.

რაც შეეხება ჩრდილოეთ-სამხრეთის მაგისტრალურ გაზსადენს, ის გადაჭიმულია საქართველო-რუსეთის საზღვრიდან საქართველო-სომხეთისა და საქართველო-აზერბაიჯანის საზღვრებამდე. მისი მთლიანი სიგრძე შეადგენს 235 კილომეტრს. ჩრდილოეთ-სამხრეთის გაზსადენი შედგება ორი მილისაგან: 1. 28 (DN700) ხაზი რომელიც 1970-იან წლების შუა პერიოდში და 2. 48 (DN1220) ხაზი რომელიც 1980-იან წლებში აშენდა. ორივე მილსადენი მეტ-ნაკლებად პარალელურ რეჟიმში მუშაობს მთლიან ჩრდილო-სამხრეთის დერეფანში. ორი მილსადენი ერთმანეთთან დაკავშირებულია 24 (DN500) მილით სხვადასხვა პუნქტებში მთლიან მარშრუტზე. ჩრდილოეთის მონაკვეთი შეადგენს 137 კმ-ს რუსეთის საზღვრიდან საგურამომდე (ტერიტორიული ერთეული საქართველოში). საგურამოდან საქართველო-სომხეთის საზღვრამდე 101 კმ მონაკვეთი, რომელიც აშენდა 1980 წელს და მისი მასშტაბებია

40 (DN1020). ეს მილსადენი გაზით ამარაგებს საქართველოს და რაც მთავარია, ჯერჯერობით ასევე არის სომხეთის გაზომმარაგების ერთადერთი წყარო. ბუნებრივი აირის მომწოდებელი არის რუსეთის „გაზპრომი“, ხოლო გაზსადენის ეროვნული ოპერატორი – გაზის ტრანსპორტირების საერთაშორისო კორპორაცია. ქართული მხარე ტრანზიტის საფასურს იღებს ნატურით – გაზით, მიწოდებული გაზის რაოდენობის 10%-ს.

1.5. საქართველოს საჰაერო ტრანსპორტი

საქართველო 1994 წელს გახდა სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის (ICAO) სრულუფლებიანი წევრი, რაც იმას ნიშნავს, რომ საქართველოს სამოქალაქო ავიაცია ფუნქციონირებს საერთაშორისო სტანდარტებისა და რეკომენდებული პრაქტიკის შესაბამისად. 2005 წლის 13 აპრილს – საქართველო გახდა ევროპის სამოქალაქო ავიაციის კონფერენციის წევრი (ECAC).

ამჟამად, საქართველოს სამი საერთაშორისო და ერთი ადგილობრივი მნიშვნელობის აეროპორტი ემსახურება. თბილისის საერთაშორისო აეროპორტი ყველაზე

დატვირთულია. მასზე აერომგზავრთა მთლიანი ბრუნვის 87% მოდის და სხვა აეროპორტებთან შედარებით, ყველაზე მეტ საერთაშორისო და შიდა ფრენებს ასრულებს. ეს უთანაბრობა უფრო თვალსაჩინოა ტვირთბრუნვის შემთხვევაში, რადგან სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს 2012 წლის მონაცემების თანახმად, საჰაერო ტვირთების 98%-ზე მეტი თბილისის საერთაშორისო აეროპორტზე მოდის. ასეთი სურათის მიუხედავად, უნდა აღინიშნოს, რომ ისეთი პატარა ქვეყნისთვის, როგორც საქართველოა, არსებული მდგომარეობა სრულიად ბუნებრივია. „თბილისის საერთაშორისო აეროპორტი“-ს ოპერატორია: შპს „ტავ-ჯორჯია“, აეროპორტს შეუძლია ნებისმიერი ტიპის საჰაერო ხომალდის მიღება და მომსახურება, სამგზავრო ტერმინალის გამტარუნარიანობაა 1500 მგზავრი/საათში, რეგულარული რეისები სრულდება ევროპისა და აზიის 30-ზე მეტი მიმართულებით.

ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტი აშენდა „ტავ აეროპორტების ჰოლდინგის“ ინვესტიციებით და გაიხსნა 2007 წელს. „ტავ ჰოლდინგმა“ ააშენა არა მარტო აეროპორტის სამგზავრო ტერმინალი, არამედ ასაფრენ-დასაფრენი ბილიკი და მოიპოვა ბათუმის აეროპორტის ოპერირების უფლება 20

წლის ვადით. ბათუმის აეროპორტი საქართველოში სიდიდით მეორე აეროპორტია და ემსახურება როგორც ადგილობრივ, ასევე საერთაშორისო რეისებს. აეროპორტის გამტარუნარიანობა 562 000 მგზავრია წელიწადში. აეროპორტს შეუძლია მცირე და საშუალოგაბარიტიანი საჰაერო ხომალდების მიღება და მომსახურება; სამგზავრო ტერმინალის გამტარუნარიანობაა 300 მგზავრი/საათში.

სიდიდით მესამე, ქუთაისის დავით აღმაშენებლის სახელობის საერთაშორისო აეროპორტი, 2012 წლის 27 სექტემბერს გაიხსნა. იურიდიული სტატუსია შპს (100% სახელმწიფო წილით); ICAO-ს კოდი – UGKO. აეროპორტის აეროვაგზალის გამტარუნარიანობა შეადგენს 150 მგზ/საათში აეროდრომი აღჭურვილია დაბალი ინტენსიურობის შუქსასიგნალო და რადიოსანავიგაციო სისტემებით. რეგულარული რეისები სრულდება დსთ-სა და ევროპის ქვეყნებში.

ასევე საქართველოს მაღალმთიან რეგიონში, კერძოდ მესტიაში რომელიც გამოირჩევა დიდი ტურისტული პოტენციალით, 2011 წელს ოფიციალურად გაიხსნა მესტიის თამარ მეფის სახელობის აეროპორტი, რომელიც განკუთვნილია საქართველოს ტერიტორიის ფარგლებში საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებისათვის.

საქართველოში სატრანსპორტო საქმიანობის მარეგულირებელ ძირითად ნორმატიულ აქტებს წარმოადგენს საქართველოს კონსტიტუცია, საერთაშორისო ხელშეკრულებები, კანონები ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სფეროს სახელმწიფო მართვისა და რეგულირების წესის, საავტომობილო ტრანსპორტის საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ, სამოქალაქო კოდექსი, საგადასახადო კოდექსი და სხვა შესაბამისი ნორმატიული აქტები.

დღეს, საქართველოსთვის როგორც დამოუკიდებელი ქვეყნისთვის მნიშვნელოვანია ეფექტური სატრანსპორტო სისტემის შექმნა. სწორი და გამიზნული პოლიტიკის გატარებით საქართველოში შესაძლებელია ტრანსპორტის სფეროს უპირატესი განვითარების უზრუნველყოფა.

ამ თავში დასკვნების სახით აღვნიშნავ, რომ საქართველოს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მოცულობა შეიძლება ითქვას, საკმაოდ მასტაბურია, ქვეყანაში მეტნაკლებად განვითარებულია სატრანსპორტო ქსელი და, რაც მთავარია, ფუნქციონირებს ტრანსპორტის ყველა ძირითადი სახეობა, რაც, თავის მხრივ ქვეყანას

კონკურენტუნარიანობის თვალსაზრისით, საკმაოდ მომგებიან პოზიციაში ამყოფებს.

1.6. ევროკავშირთან ტრანსპორტის სფეროში თანამშრომლობის შესახებ

ისტორიულად, საქართველოს საგარეო პოლიტიკა ყოველთვის იყო ორიენტირებული დასავლური სამყაროსკენ. საქართველოს დამოუკიდებლობის მოპოვების შემდეგ დემოკრატიული და ლიბერალური ღირებულებების გათავისებისაკენ სწრაფვა ამ სამყაროს წევრობის გამოვლინებაა.

ცნობილია, რომ საქართველომ დამოუკიდებლობის აღდგენის შემდეგ ბევრი მძიმე განსაცდელი გადაიტანა. სამოქალაქო ომი და კონფლიქტები, ენერგო და სატრანსპორტო ბლოკადა, უკიდურესად დამაბული კრიმინალური გარემო, გაწყვეტილი ეკონომიკური კავშირები – იმ ნეგატიური ფაქტორების მცირე ჩამონათვალია, რომელსაც დამოუკიდებლობის პირველ წლებში ქვეყნის უპრეცედენტო ეკონომიკური დაცემა მოჰყვა. ამას დაემატა საგარეო აგრესია მეზობელი სახელმწიფოსაგან. რუსეთის მიერ ოკუპაციის

პირობებში საქართველომ არა მხოლოდ დამოუკიდებლობის შენარჩუნება, არამედ თავის ისტორიულ მიზანთან – დასავლურ ინტეგრაციასთან – უფრო მჭიდროდ მიახლოებაც მოახერხა.

90-იანი წლების გეოპოლიტიკურმა ცვლილებებმა, სსრ კავშირის დაშლამ და დამოუკიდებელი სახელმწიფოების წარმოშობამ რეგიონში ახალი პოლიტიკურ-ეკონომიკური ინტერესები წარმოშვა. კასპიის რეგიონი მსოფლიოს წამყვანი სახელმწიფოების ყურადღების ცენტრში მოექცა. საერთაშორისო თანამეგობრობა დაინტერესდა საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციით, რაც მრავალ სხვა ფაქტორთან ერთად, საქართველოს ხელსაყრელმა გეოგრაფიულმა მდებარეობამაც განაპირობა. საქართველოსა და ევროპის შემდგომი თანამშრომლობის ფარგლებში დაიდო არაერთი საერთაშორისო ხელშეკრულება და შეთანხმება, მათ შორის ტრანსპორტის სფეროში, რამაც დიდი ბიძგი მისცა სხვადასხვა პროექტისა და თანამშრომლობის შემდგომ განვითარებას.

საქართველო-ევროკავშირის ურთიერთობები 1991-1992 წლებში დაიწყო. საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ მის ყოფილ ტერიტორიაზე უზარმაზარი პოლიტიკური, ეკონომიკური და სოციალური ვაკუუმი შეიქმნა, რასაც ყველა

სახის დახმარება ესაჭიროებოდა. 1991 წლის ბოლოს, მოვლენათა სწრაფი განვითარებისა და დახმარების საჭიროების ფონზე, ევროკავშირმა წამოიწყო ტექნიკური დახმარების პროგრამა „ტასისის“ განხორციელება (2007 წელს „ტასისი“ ჩაანაცვლა ევროპის სამეზობლო და პარტნიორობის ინსტრუმენტმა, რომლის მიზანი იყო ევროკავშირის პარტნიორობისა და თანამშრომლობის შეთანხმების განხორციელება და ახალი დამოუკიდებელი ქვეყნების საბაზრო ეკონომიკაზე გადასვლისა და დემოკრატიის განმტკიცების პროცესის ხელშეწყობა).

1993 წელს, ევროკომისიის ინიციატივით, პროექტ „ტასისის“ ფარგლებში შეიქმნა მასშტაბური რეგიონული პროგრამა „ტრასეკა“ (TRACECA – Transport Corridor Europe–Caucasus–Asia). „ტრასეკა“ არის ტექნიკური ფართომასშტაბიანი რეგიონული დახმარების პროგრამა, რომლის მიზანია შავი ზღვის გავლით განავითაროს ევროპასა და აზიას შორის სატრანსპორტო დერეფანი. ეს პროექტი გახდა საქართველოსა და მთლიანად სამხრეთ კავკასიის ქვეყნებისათვის პირველი შესაძლებლობა, რომელმაც ხელი შეუწყო რეგიონში სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაციას, ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო

დერეფნის მეტ-ნაკლებად ინტეგრაციას ტრანსევროპულ ქსელებთან და რეგიონული თანამშრომლობის სტიმულირებას. მოგვიანებით, სატრანსპორტო დერეფნის განვითარების პროექტებში, ევროკავშირის გარდა, ჩაერთო მსოფლიო ბანკი, ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკი, იაპონიის მთავრობა და ასევე, მსხვილი კერძო კომპანიები. პროექტის დაწყებიდან დღემდე „ტრასეკას“ ფარგლებში ტრანსპორტთან დაკავშირებული არაერთი ტექნიკური დახმარების და საინვესტიციო პროექტი დაფინანსდა. “ტრასეკას” მიერ მხარდაჭერილი იყო ტრანსპორტთან დაკავშირებული მნიშვნელოვანი ინიციატივები, რამაც საქართველოს საბაზრო ეკონომიკის განვითარებაში დიდი წვლილი შეიტანა.

განვითარების საწყის ეტაპზე ტრანსპორტის სფეროში თანამშრომლობა ტექნიკური დახმარების პროექტებით დაიწყო. ეს თანამშრომლობა მთელი რიგი ისეთი საკითხების შესწავლასაც გულისხმობდა, როგორცაა, არსებული გადაზიდვების სტრუქტურა, საავტომობილო და სარკინიგზო მაგისტრალების, საზღვაო ნავსადგურების, აეროპორტების არსებული მდგომარეობის შესწავლა, მათი ანალიზი, შეფასება და პერსპექტიული განვითარების პროექტების

შექმნა, ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფნის ტვირთნაკადის პროგნოზირება. ასევე დიდი ყურადღება დაეთმო საბაჟო და სასაზღვრო პროცედურების ანალიზს, მათ აუცილებელი გამარტივებისა და ამ სისტემაში ინფორმაციული და თანამედროვე კომუნიკაციური ტექნოლოგიების დანერგვის შესაძლებლობათა შესწავლას, ერთიანი სატარიფო პოლიტიკის საფუძვლების ფორმირებას, მისი მიმზიდველობის გაზრდის ანალიზს და ა. შ.

1994 წლიდან საქართველომ დაიწყო ევროკავშირთან პარტნიორობისა და თანამშრომლობის შეთანხმებაზე მუშაობა (PCA). ამ შეთანხმებამ, რომელიც ლუქსემბურგში 1996 წლის 22 აპრილს იყო ხელმოწერილი, განსაზღვრა ძირითადი ჩარჩო, რომლის მიხედვითაც უნდა განვითარებულიყო საქართველოსა და ევროკავშირს შორის ურთიერთობები, მათ შორის ტრანსპორტის სფეროში.

მნიშვნელოვანია აღინიშნოს, რომ ევროკავშირის გაფართოების შემდეგ (პირველად 2004 და, მეორედ, 2007 წლებში), ევროკავშირმა მის აღმოსავლეთით მდებარე ქვეყნებთან, ევროპის სამეზობლო პოლიტიკის ფარგლებში, კიდევ უფრო მტკიცე ურთიერთობები დაამყარა. ევროკავშირის მიერ საგარეო პოლიტიკის სფეროში ინიცირებული იყო ახალი

ინიციატივა – „აღმოსავლეთ პარტნიორობა“ (Eastern Partnership), რომლის მიზანი იყო ამ მეზობლების ევროპასთან უფრო მეტად დაახლოება და მათი მხარდაჭერა ეკონომიკური, სოციალური და პოლიტიკური რეფორმების პროცესში. შედეგად, ევროკავშირს და საქართველოს უფრო მჭიდრო ურთიერთობის საშუალება მიეცა, რაც გულისხმობდა მნიშვნელოვან ეკონომიკურ ინტეგრირებასა და ახლო პოლიტიკურ ურთიერთობას.

ევროკავშირის მხრიდან საკმაოდ მნიშვნელოვანი ინვესტიციები განხორციელდა სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარებისათვის. ცვლილებები შეეხო ტრანსპორტის ინფრასტრუქტურასთან დაკავშირებულ ყველა სფეროს. ევროკავშირი, საქართველოს დახმარების მიზნით, ამოცანების შესრულებაში აქტიურად იყო და ახლაც არის ჩართული სატრანსპორტო ქსელების (ავიაციის, რკინიგზისა და საზღვაო ტრანსპორტის) განვითარებაში. ევროკავშირის მხარდაჭერით სატრანსპორტო სექტორში მიმდინარეობს სხვა მნიშვნელოვანი რეგიონული ინიციატივები, რომლებიც საქართველოზეც ვრცელდება. არსებობს საერთაშორისო ლოგისტიკური ცენტრების პროექტი და სატრანსპორტო სექტორში პოტენციალის

ზრდისა და ტრენინგის მხარდაჭერის პროექტი. ევროკავშირი მხარს უჭერს აღმოსავლეთ პარტნიორებთან რეგიონულ თანამშრომლობას და, ასევე, თანამშრომლობას თვით ამ ქვეყნებს შორის. ამას ევროკავშირის მთელი რიგი ძირითადი პოლიტიკური ინიციატივების ფარგლებში ახორციელებს. ერთ-ერთი ყველაზე ბოლო ინიციატივაა ერთიანი სატრანსპორტო პოლიტიკის დოკუმენტის მომზადება, რომლის მიზნია, ისეთი საერთო წესების შემუშავება, რომლებიც გავრცელდება ყველა სახის საერთაშორისო ტრანსპორტზე, რომელიც გადაადგილდება ევროკავშირის ერთი ან რამდენიმე ქვეყნის გავლით (მუხლები 70-80). ამ პოლიტიკით ასევე განსაზღვრულია ის პირობები, რომელშიც არაადგილობრივი გადამზიდავები მოქმედებენ წვერი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე. ტრანსპორტის პოლიტიკის მიზანია, ამასთანავე, დარგის მდგრადი განვითარება და მისი უსაფრთხოების გაუმჯობესება.

2008 წლის 3 დეკემბერს გამოქვეყნდა ევროკომისიის კომუნიკე „აღმოსავლეთ პარტნიორობის“ შესახებ (საქართველო-ევროკავშირის სამოქმედო გეგმას, ხელი მოეწერა 2006 წელს), სადაც სატრანსპორტო პოლიტიკა ჩართული იყო ევროკავშირის მეზობლების პოლიტიკაში და დასახელდა

ერთ-ერთ პრიორიტეტულ მიმართულებად, როგორც ევროკავშირის, შავი ზღვისა და კასპიის ზღვის რეგიონების სახელმწიფოებს შორის ენერგეტიკისა და უსაფრთხოების საკითხებში ეფექტური თანამშრომლობის მნიშვნელოვანი ფაქტორი. მანამდე კი ევროკომისიამ, 2004 წელს, შექმნა ტრანსპორტის მაღალი დონის ჯგუფი, რომელსაც უნდა გამოეყენებინა პრიორიტეტული სატრანსპორტო დერეფნები და პროექტები გაფართოებულ ევროპასა და მეზობელ 26 ქვეყანას შორის. ევროკავშირის მხრიდან გამოჩენილი დიდი ინტერესის დამადასტურებელია ევროპის სამეზობლო პოლიტიკის ფარგლებში დამტკიცებული რიგი დოკუმენტები, რომლებიც ირიბად თუ პირდაპირ საქართველოსაც შეეხო.

2007 წლის იანვარში, კომისიამ მიიღო დოკუმენტი „ევროპასა და მის მეზობელ რეგიონებში ტრანსპორტის განვითარების რეკომენდაციის“ შესახებ, რომელშიც განხილული იყო ევროკავშირისა და მეზობელ ქვეყნებს შორის ტრანსპორტის განვითარების საერთო მდგომარეობა. ევროკავშირისა და მის მეზობელ სახელმწიფოებს შორის სატრანსპორტო კავშირების პრობლემებთან დაკავშირებული სამუშაოს შესასრულებლად გამოყენებული იყო მაღალი

დონის სპეციალისტთა რეკომენდაციები. შესწავლილი იყო საერთო სატრანსპორტო ქსელების შექმნის შესაძლებლობები, ძირითადი ტრანსპორტის სახეების, ალტერნატიული მარშრუტებისა და საერთაშორისო სატრანსპორტო გზების განვითარების შესაძლებლობები კასპიის ზღვისა და შავი ზღვის აუზის ქვეყნების რეგიონში.

სპეციალისტთა ჯგუფის მიერ საქართველოს მონაწილეობა სამი მიმართულებით იქნა განხილული, კერძოდ: 1. პრიორიტეტულ დერეფნად მიჩნეული იქნა საქართველოს სამხრეთ-აღმოსავლეთის ღერძი, რომელიც ევროკავშირს, ბალკანეთისა და თურქეთის გავლით აკავშირებს კავკასიასა და კასპიის ზღვის რეგიონთან. 2. ზღვების მაგისტრალების სატრანსპორტო ღერძი აკავშირებს ბალტიის, ხმელთაშუა, შავ ზღვებს და სახმელეთო გზით უკავშირდება კასპიის ზღვას. 3. ერთ-ერთ ცენტრალურ მარშრუტად განხილული იყო მიმართულება, რომელიც ევროპიდან მიდის უკრაინისკენ და შიდა საწყლო გზებით შავი და კასპიის ზღვებისკენ (მისი გაგრძელება უკრაინას და საქართველოს გავლით ევროპას აკავშირებს კავკასიასთან და ტრანსსიბირულ მაგისტრალთან, ხოლო ვოლგადონის სისტემა, ბალტიის ზღვასთან).

ფაქტია, რომ სტრატეგიაში წარმოდგენილი საპროექტო განაცხადებისა და პრიორიტეტული სატრანსპორტო დერეფნების განვითარების ჩამონათვალში საქართველო საკმაოდ მნიშვნელოვანი დერეფნების შემადგენელი მნიშვნელოვანი ნაწილია. კომისიამ იმ ქვეყნებისათვის, რომლებშიც პერსპექტიული მარშრუტები გადის, წარადგინა რეკომენდაციებისა და ღონისძიებების ჩამონათვალი. ყველა ძირითადი ტრანსპორტის სექტორში დაიგეგმა საგანგებოდ შერჩეული ღონისძიებებისა და რეფორმების განხორციელება, რეკომენდებული იყო ღონისძიებები საერთო ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესების, გზაში დროის შემცირების, საბაჟო პროცედურების შემსუბუქებისა და ადმინისტრაციული ბარიერების შემცირებისთვის. რეკომენდებული ღონისძიებები მიზნად ისახავს ტრანსპორტის მდგრადი ეროვნული პოლიტიკის განხორციელებასა და ყველა სახის ტრანსპორტისა და მასთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურის დახვეწას. დოკუმენტში აღნიშნულია, რომ ძალზე მნიშვნელოვანია ინფრასტრუქტურის განვითარების სტრატეგიის შემუშავება და საჭიროების შემთხვევაში, კანონმდებლობისა და მარეგულირებელი სისტემების დაახლოება ევროპულ და საერთაშორისო

სტანდარტებთან, განსაკუთრებით, უსაფრთხოების საკითხებში.

კომუნიკე ითვალისწინებდა რეგიონალური თანამშრომლობის გაგრძელებას ტრანსპორტის სფეროში, კასპიისა და შავი ზღვის რეგიონულ სატრანსპორტო საკითხებზე თანამშრომლობის 2004 წლის ნოემბერში ბაქოში ჩატარებული ევროკავშირი – შავი ზღვის – კასპიის ზღვის აუზის ქვეყნების ტრანსპორტის მინისტრთა კონფერენციის შედეგების კონტექსტში.

ზემოთ აღნიშნული რეკომენდაციებისა და ქვეყნის შიგნით ჩატარებული სამუშაოების შედეგად, მნიშვნელოვანი ცვლილებები განიცადა სატრანსპორტო სფეროსთან დაკავშირებულმა კანონმდებლობამ. კანონში აისახა ევროკავშირის ზოგიერთი დირექტივა. თუმცა, დღემდე არ არის მიღებული და პრაქტიკაში დანერგილი ევროკავშირის დირექტივებისა და რეკომენდაციების მნიშვნელოვანი ნაწილი. უნდა აღინიშნოს, რომ ამჟამად, პროცესი, „ასოცირების ხელშეკრულების“ მოთხოვნებიდან გამომდინარე, ინტენსიურად მიმდინარეობს.

2010 წლის 2 დეკემბერს, ევროკავშირმა და საქართველომ ხელი მოაწერეს შეთანხმებას საჰაერო

ტრანსპორტის სექტორში „ერთი მხრივ, ევროკავშირსა და მის წევრ ქვეყნებს შორის და მეორე მხრივ, „საქართველოს შორის ერთიანი საჰაერო სივრცის შესახებ“, რომლის დანართში მოცემულია ავიაციის სფეროში ევროკავშირის შესაბამისი კანონმდებლობის სია და იმპლემენტაციის ვადები, რომელიც ამარტივებს ბაზარზე არსებულ ორმხრივ შეზღუდვებს და საქართველოს ევროკავშირის შიდა საავიაციო ბაზართან დააკავშირებს. ამ პროცესის მხარდასაჭერად ევროკავშირმა წამოიწყო ე.წ. დამმობილების პროექტი – „საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სფეროში ნორმების, კანონმდებლობისა და სტანდარტების შესაბამისობაში მოყვანა ევროკავშირის ნორმებს, კანონმდებლობასა და სტანდარტებთან“.

გამოსაყოფია საზღვაო პროექტი, რომელიც, ასევე „ტრასეკას“ ფარგლებშია დაფინანსებული, ის უზრუნველყოფს შესაძლებლობების ზრდას იმისთვის, რომ გაიზარდოს ბათუმისა და ფოთის საზღვაო პორტების გამტარიანობა. აქვე აღვნიშნავ, რომ 2013 წლის 22 ნოემბერს ევროკომისიამ და ევროკავშირის წევრმა სახელმწიფოებმა აღიარეს საქართველოს მეზღვაურების ტრენინგებისა და კომპეტენციის დამადასტურებელი სერტიფიკატები. შედეგად, ქართველ მეზღვაურებს მიეცათ უფლება, რომ

დასაქმდნენ ევროკავშირის ქვეყნების დროშის ქვეშ მცურავ გემებზე.

2010 წლის 15 ივლისს დაიწყო ე.წ. „ასოცირების“ შესახებ შეთანხმებაზე მოლაპარაკებები (შეთანხმებას ოფიციალურად ეწოდება „ასოცირების შესახებ შეთანხმება ერთი მხრივ, ევროკავშირსა და ევროპის ატომური ენერჯის გაერთიანებას და მათ წევრ სახელმწიფოებს და მეორე მხრივ, საქართველოს შორის.“), რომლის ნაწილიცაა „ღრმა და ყოვლისმომცველ თავისუფალ სავაჭრო სივრცეზე შეთანხმება“ (DCFTA). 2013 წლის 29 ნოემბერს „აღმოსავლეთ პარტნიორობის“ ვილნიუსის სამიტზე „ასოცირების“ შესახებ შეთანხმების პარაფირება მოხდა და 2014 წლის 27 ივნისს მას ხელი მოეწერა.

„საქართველო-ევროკავშირის ასოცირების შესახებ შეთანხმება“ ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანი დოკუმენტია. მან ჩაანაცვლა 1996 წელს ხელმოწერილი „პარტნიორობისა და თანამშრომლობის შესახებ შეთანხმება“ (Partnership and Cooperation Agreement – PCA) და შექმნა საქართველოსა და ევროკავშირს შორის თანამშრომლობის ახალი სამართლებრივი ჩარჩო. ეს ე.წ. „ახალი თაობის“ შეთანხმებაა, რამდენადაც, მანამდე გაფორმებული მსგავსი

შეთანხმებებისგან განსხვავებით, მოიცავს თავისუფალი სავაჭრო სივრცის კომპონენტს (Deep and Comprehensive Free Trade Area – DC FTA) და ითვალისწინებს ევროკავშირთან დაახლოების მნიშვნელოვან კონკრეტულ მექანიზმებს.

„ასოცირების შესახებ შეთანხმების“ მიხედვით, საქართველო იღებს ვალდებულებას, განსაზღვრულ ვადებში ეტაპობრივად დაუახლოოს თავისი კანონმდებლობა ევროკავშირის კანონმდებლობასა და საერთაშორისო სამართლებრივ ინსტრუმენტებს სხვადასხვა სფეროში. ხელშეკრულებაში ერთ-ერთ მნიშვნელოვან ნაწილს წარმოადგენს ტრანსპორტი და მასთან დაკავშირებული საკითხები. შეთანხმების VI კარი (თავი პირველი, დანართი XXIV) ეხება ტრანსპორტის სექტორში თანამშრომლობას, სადაც ჩამოთვლილია ტექნიკური, სოციალური, ფისკალური და უსაფრთხოების პირობები, ასევე სხვა ასპექტები, რომლებიც, პირველ რიგში, ტრანსპორტის სფეროს მოდერნიზებას და ევროპული სტანდარტების დანერგვას და მასთან თავსებადობას ითვალისწინებს. მისი მიზანია საქართველოსა და ევროკავშირის სატრანსპორტო სექტორების ერთმანეთთან დაახლოება, საქართველოს გზებზე საგზაო უსაფრთხოების გაუმჯობესება, საქართველოს

სატრანსპორტო ქსელის დახვეწა, მგზავრებისა და ტვირთების უსაფრთხო გადაადგილება, დარგში მომუშავეთა სოციალური პრობემების გაუმჯობესება და გარემოზე ტრანსპორტის უარყოფითი ზემოქმედების შემცირება. კონკრეტულად, ხელშეკრულებით გათვალისწინებულია გაფართოვდეს თანამშრომლობა ტრანსპორტის სფეროშიც, რათა საქართველოში განვითარდეს მდგრადი სატრანსპორტო სისტემები, რომელიც მოიცავს ტრანსპორტის ყველა ტიპს. განსაკუთრებით ხელი უნდა შეეწყოს ეკოლოგიურად სუფთა, ეფექტურ და უსაფრთხო სატრანსპორტო სისტემების უზრუნველყოფას. ინტეგრაციის ხელშეწყობის მიზნით, მოხდეს ტრანსპორტის სხვადასხვა სახეობასთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურული პროექტების იდენტიფიცირება, შეფასება, ევროკავშირთან სატრანსპორტო სფეროში თანამშრომლობის განვითარება, ევროკავშირის სატრანსპორტო და საკომუნიკაციო ქსელებში ჩართვა, საგზაო, სარკინიგზო, საავიაციო და საზღვაო ტრანსპორტში ევროკავშირის ნორმებისა და სტანდარტების დანერგვა. საქართველოსა და ევროკავშირის შორის ასოცირების შესახებ შეთანხმების მიხედვით აღებული ვალდებულებები და საკითხები ქართული საზოგადოების ახალი გამოწვევაა,

რომელიც ხელმოწერიდან სხვადასხვა პერიოდის განმავლობაში უნდა შესრულდეს.

„ასოცირების შესახებ შეთანხმების“ განხორციელების მონიტორინგის მიზნით, შექმნილია ასოცირების საბჭო (საბჭოში შედიან მინისტრები). „ასოცირების შესახებ შეთანხმების“ გამოყენებისა და შესრულების ზედამხედველობისა და მონიტორინგის გარდა, ასოცირების საბჭო განიხილავს შეთანხმების ფარგლებში წარმოშობილ ნებისმიერ მნიშვნელოვან და საერთო ინტერესთა სფეროში შემავალ, სხვა ორმხრივ თუ მრავალმხრივ საკითხს. მისი მიზანია მონიტორინგი გაუწიოს პროცესს და დააჩქაროს საქართველოს კანონმდებლობის დაახლოება ევროკავშირის საკანონმდებლო ნორმებთან და სტანდარტებთან. ამ ურთიერთობების განვითარების ტემპი მთლიანად არის დამოკიდებული საქართველოს მონდომებასა და იმ კონკრეტულ წარმატებებზე, რომლებსაც ქვეყანა აღებული ვალდებულებების განხორციელების პროცესში მიაღწევს.

საქართველოს, როგორც არასდროს, დღეს ეძლევა შესაძლებლობა, თავისი გეოპოლიტიკური მდგომარეობის ეფექტიანად გამოყენებით, იპოვოს საკუთარი ადგილი გლობალიზაციისა და რეგიონალიზაციის გადაკვეთაზე;

ემლევა შესაძლებლობა დღევანდელი ურთიერთობებით, მასშტაბებითა და მრავალგვარი პოტენციური შესაძლებლობით აქტიურად ჩაერთოს თანამედროვე მსოფლიო ეკონომიკურ სივრცეში. საქართველოს შეუძლია შეასრულოს აღნიშნული პროცესების აქტიური სუბიექტის (და არა მარტო ობიექტის) ფუნქცია და ევრაზიის სივრცეში კავკასიის საერთო ბაზრის ინტეგრატორის როლი. ეს საქართველოს ისტორიული ამოცანაა.

ამრიგად, საქართველოს სატრანზიტო მაგისტრალი ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო მაგისტრალის მნიშვნელოვანი შემადგენელი ნაწილია და ევროკავშირის მიერ საქართველოს ევროპულ ქვეყნად აღიარების ერთ-ერთი დამატებითი წინაპირობა (ხელშემწყობი ფაქტორი).

2. საქართველოში ყველა სახის ტრანსპორტთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურის საერთაშორისო სტანდარტებთან შესაბამისობის იდენტიფიცირება და შეფასება

საქართველოში ტრანსპორტთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურის საერთაშორისო სტანდარტებთან შესაბამისობის შეფასებისას, მიზანშეწონილად მიმაჩნია, შევხებო საქართველოში უახლეს წარსულში მიმდინარე სოციალურ-ეკონომიკურ და პოლიტიკურ ფაქტებსა და მოვლენებს, რომლებმაც მნიშვნელოვნად განაპირობა საქართველოს ამჟამინდელი სოციალურ-ეკონომიკური მდგომარეობა, რამაც სხვადასხვა სფეროებთან ერთად, ზოგადად, სატრანსპორტო სისტემის მდგომარეობაზეც პოვა ასახვა.

საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდგომ პოსტსოციალისტური ქვეყნების ტრანსფორმაცია განსხვავებული ტრაექტორიით წარიმართა. მსგავსი სასტარტო პირობებიდან ამ ქვეყნებმა, სხვადასხვა გარე და შიდა ფაქტორის ზეგავლენით, განვითარების განსხვავებულ დონეს მიაღწია. საწყის ეტაპზევე პოსტსოციალისტური ქვეყნების

მოდერნიზაცია, ანუ ძველიდან ახალ სისტემაზე გადასვლა, გაიგივებული იყო დასავლური ტიპის სახელმწიფოს მშენებლობასთან. თავის მხრივ, ეს, ძირითადად, დემოკრატიული სისტემის ჩამოყალიბებასა და საბაზრო ეკონომიკაზე გადასვლას გულისხმობდა. საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ საქართველოს მიეცა შესაძლებლობა, თვითონ გადაეწყვიტა ეკონომიკური პროცესები და პოლიტიკური ინტეგრაციის საკითხები. ეს გზა კი მეტად მტკივნეული აღმოჩნდა.

საქართველოში ეკონომიკური განვითარება დამოუკიდებლობის აღდგენის დღიდან საკმაოდ რთული გზით წარიმართა. საქართველოსთვის 1990-იანი წლები იყო ყველაზე რთული პერიოდი, რომელიც დაიწყო ეთნოკონფლიქტებით და სამოქალაქო დაპირისპირებით. საბჭოთა კავშირის დაშლის პირველ წლებში, სხვადასხვა ეკონომიკური და პოლიტიკური მიზეზების გამო, ქართული ეკონომიკა მკვეთრად დაეცა. ეკონომიკური ვითარება და ზოგადი ფონი მნიშვნელოვნად გაუარესედა ბევრ პოსტსოციალისტურ და პოსტსაბჭოთა სახელმწიფოსთან შედარებით. საერთოდ, პოსტსაბჭოთა სივრცის ქვეყნებიდან საქართველოში, ფაქტობრივად, ყველაზე გვიან – 1995

წლიდან დაიწყო მშვიდობიანი სახელმწიფოებრივი მშენებლობა და ეკონომიკის ტრანსფორმაცია. 1994-1998 წლებში გატარდა რიგი რეფორმები ეკონომიკის სტაბილიზაციისა და ლიბერალიზაციის მიმართულებით, თუმცა, მიუხედავად ამისა, საქართველოს განვითარების დონე არასაკმარისი აღმოჩნდა სოციალური და ეკონომიკური წინსვლისათვის. საქართველოს ჰქონდა ის ფუნდამენტური პრობლემები, რაც ახასიათებს ტიპურ დაბალგანვითარებულ ეკონომიკას. ეს იყო საბიუჯეტო დეფიციტი, მზარდი სახელმწიფო ვალი, სუსტი საბანკო სისტემა, არასაკმარისი პროგრესი ინსტიტუციურ და სტრუქტურულ რეფორმებში, სახელმწიფო სისტემაში არსებული კორუფცია, სუსტი საბაზრო მექანიზმები, ყოფილი მეტროპოლიის მხრიდან თავსმოხვეული ეკონომიკური საბოტაჟი, სამხედრო-პოლიტიკური აგრესია და ა. შ. ყოველივე ზემოთ აღნიშნული, დამოუკიდებლობის საწყის ეტაპზე, მძიმე ეკონომიკური და სოციალური კრიზისის განვითარების ერთ-ერთი ძირითადი მიზეზი გახდა, რამაც უარყოფითი ზეგავლენა მოახდინა სახელმწიფოს სიძლიერესა და მის მიერ სოციალური ფუნქციების შესრულებაზე.

საქართველოს უძრაობის მდგომარეობიდან თავის დაღწევა შეეძლო დემოკრატიული კურსის გამლიერებით, რაც, ფაქტობრივად, ეკონომიკური ლიბერალიზაციის განმტკიცებასთან ერთად, მოითხოვდა სახელმწიფო ინსტიტუტების რადიკალურ ცვლილებასა და ახალი პოლიტიკური დემოკრატიული კურსის ფორმირებას.

სიტუაცია მნიშვნელოვნად შეიცვალა მას შემდეგ, როცა ქვეყანამ საბოლოოდ აირჩია პროდასავლური, საბაზრო ეკონომიკასა და დემოკრატიულ ფასეულობებზე ორიენტირებული განვითარების გზა. ეკონომიკის აღდგენასა და თანდათანობით წინსვლას ხელი ვერ შეუშალა ვერც ეკონომიკური ბლოკადის გამკაცრებამ და ვერც რუსეთის პირდაპირმა სამხედრო აგრესიამ, რომელიც გულისხმობს ქვეყნის სუვერენული ტერიტორიის დაახლოებით 20%-ის ოკუპაციას.

მაშინდელმა ხელისუფლებამ გააკეთა გარკვეული აქცენტები, რომლებიც ქვეყნის ეკონომიკურ, ინსტიტუციურ, სოციალურ და პოლიტიკურ განვითარებას მოიცავდა. 2004 წლიდან გარკვეული ეფექტური ცვლილებები განახორციელდა საჯარო ადმინისტრაციულ სტრუქტურებში. ეს იყო სტრუქტურული, საკადრო, ორგანიზაციული და ტექნოლოგიური ხასიათის

ცვლილებები. შესაბამისად, დაიძლია ქაოტურობა ამ სტრუქტურებში, გაიზარდა ორგანიზაციული მდგრადობისა და ქმედითობის ხარისხი, მკვეთრად შემცირდა კორუფციის მასშტაბი, დამყარდა ფისკალური დისციპლინა, გაუმჯობესდა საჯარო სერვისების მიწოდების ხარისხი და მექანიზმები, მოხდა კრიმინალის მკვეთრი შემცირება, ყურადღება გამახვილდა სტრანსპორტო ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესებაზე, ხელისუფლებამ დაიწყო ცალკეული სექტორული რეფორმები და ა.შ.

საქართველოს მთლიანი შიდა პროდუქტის (მშპ) ზრდის საკმაოდ ხანგრძლივი პერიოდი ჰქონდა, რომელიც დროებით შეფერხდა 2009 წელს, როდესაც 2008 წლის ომისა და მსოფლიო ეკონომიკური კრიზისის ზეგავლენით ქვეყანაში 3.8%-იანი კლება დაფიქსირდა. თუმცა, საქართველოს ეკონომიკა სწრაფად “მოვიდა გონს” და 2010 წლიდან მოყოლებული, საშუალო ეკონომიკური ზრდა საქართველოში 7%-ს შეადგენდა. მიუხედავად აშკარა პროგრესისა და თვალშისაცემი ეკონომიკური ზრდისა, საბოლოოდ, მთლიანობაში ვერ იქნა მიღწეული გარდატეხა ეკონომიკური განვითარების თვალსაზრისით. ეკონომიკური ზრდა ვერ აისახა დასაქმებაზე, ეკონომიკის ახალი

სექტორ(ებ)ის წარმოჩენასა და ტრადიციული სექტორების განვითარებაზე.

2012 წლის ბოლოს, საპარლამენტო არჩევნების შედეგად, ახალი ხელისუფლების არჩევას მოჰყვა სახელმწიფო პოლიტიკის მნიშვნელოვანი კორექტირება საერთო და კონკრეტულ სექტორებთან მიმართებით; დაიწყო ახალი პოლიტიკის შემუშავება როგორც რეგიონული და ადგილობრივი განვითარების, ასევე ზოგადად, ქვეყნის ეკონომიკური განვითარების ახალი ეროვნული პლატფორმის შემუშავების თვალსაზრისით.

სამწუხაროდ, მთავრობის შეცვლის შემდეგაც, ჯერჯერობით ვერ ხერხდება ძირეული ეკონომიკური ცვლილებები. ამჟამინდელი მთავრობის ეკონომიკური ზრდის უკანასკნელი პროგნოზების გათვალისწინებით, 2018 წლის მშპ–ს მოსალოდნელი რეალური ზრდა დაახლოებით 4,5% იქნება.¹ რაც ძალიან ახლოსაა საერთაშორისო სავალუტო ფონდის (IMF) მიერ 2017 წლის ანგარიშში საქართველოს ეკონომიკისთვის გამოცხადებულ პროგნოზთან (4.0%).

მას შემდეგ, რაც საქართველომ შეიძინა აზია-ევროპის დამაკავშირებელი კორიდორის სტატუსი, სახელმწიფოს

¹https://commersant.ge/?view=post&id=132760&lang_id=ge

წინაშე პრიორიტეტული გახდა სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარება. საქართველოს სატრანზიტო პოტენციალი რჩება ახალი ხელისუფლების პრიორიტეტად და გამოცხადებულია, როგორც ეკონომიკური ზრდისა და დასაქმების ძირითადი საფუძველი. პრიორიტეტულობა გულისხმობს, რომ საქართველოს მთავრობა, ევროპული ინტეგრაციისა და ქვეყანაში ცხოვრების დონის გაუმჯობესების მიზნით, ხელს შეუწყობს საკვანძო სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის, მრავალფუნქციური დერეფნის, სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარებას და გაზრდის მასზე ხელმისაწვდომობის შესაძლებლობებს.

2.1. საავტომობილო ტრანსპორტისა და მასთან დაკავშირებული ძირითადი ინფრასტრუქტურის ევროპულ სტანდარტებთან შესაბამისობის მოკლე ანალიზი

საქართველოს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურაში არსებობს საკმაოდ ძლიერი და პერსპექტიული სიმძლავრეები. დღეისათვის საქართველოზე გამავალი

სატრანზიტო დერეფნით გადაზიდვები ძირითადად ხორციელდება სარკინიგზო, საავტომობილო და ნავთობსადენი მაგისტრალებით, ხოლო ტვირთნაკადის გადამუშავება ხორციელდება ნავსადგურებისა და ნავთობტერმინალების დახმარებით.

საქართველოში საავტომობილო ტრანსპორტისა და მასთან დაკავშირებული ძირითადი ინფრასტრუქტურის ევროპულ სტანდარტებთან შესაბამისობის შეფასებისას, მიზანშეწონილია მოკლედ აღინიშნოს, რომ საქართველოში უახლეს წარსულში მიმდინარე სოციალურ-ეკონომიკურმა და პოლიტიკურმა ფაქტება და მოვლენებმა, რომლებმაც მნიშვნელოვნად განაპირობა საქართველოს ამჟამინდელი სოციალურ-ეკონომიკური მდგომარეობა, სხვადასხვა სფეროსთან ერთად, სატრანსპორტო სისტემისა და მათ შორის საავტომობილო ტრანსპორტის მდგომარეობაზეც პოვა ასახვა.

1990 წლის შემდეგ საავტომობილო მაგისტრალებმა დაიბრუნეს საკუთარი ფუნქცია. საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ, ბაზრების გაფართოების შედეგად, საქართველოში და საქართველოს გავლით ტვირთების გადაზიდვის მაჩვენებელი უკანასკნელი 10-15 წლის განმავლობაში

გაიზარდა, საქართველო მნიშვნელოვან სატრანზიტო ქვეყანად გადაიქცა².

დღესდღეობით, საქართველოს სატრანზიტო დერეფანში მოძრავი ტვირთების საკმაოდ დიდი მოცულობის გადაზიდვა საავტომობილო ტრანსპორტით ხდება, თავის მხრივ, საავტომობილო ტრანსპორტის ინფრასტრუქტურის ერთ-ერთ მნიშვნელოვან სახეს საავტომობილო გზები წარმოადგენს. მიუხედავად ამისა, საავტომობილო გზები ჯერ კიდევ ვერ აკმაყოფილებს გაზრდილ მოთხოვნებს. ფიზიკური ინფრასტრუქტურის ამჟამინდელი მდგომარეობა აფერხებს ქვეყნის (რეგიონის) სატრანსპორტო პოტენციალის სრულად გამოყენებას და ზრდის ტრანსპორტით მომსახურების ფასს საქართველოში. საბჭოთა პერიოდიდან დღემდე საქართველოში არ არსებობდა საგზაო სტანდარტების განმსაზღვრელი დოკუმენტი, რის გამოც არაეფექტურად იყო დაპროექტებული გზების დიზაინი და საჭირო დონეზე არ იყო უზრუნველყოფილი საგზაო უსაფრთხოება. პრობლემა დღესაც ბევრია: წლების განმავლობაში მიტოვებული და მოუვლელი მაგისტრალების უმეტესობა დაზიანდა; გზების

²სამთავრობო პროგრამა „მლიერი, დემოკრატიული, ერთიანი საქართველოსთვის“ - საქართველოს მთავრობა ქვეყნის ძირითადი მონაცემები და მიმართულებები 2016-2019 წლებისათვის;

მნიშვნელოვანი ნაწილი არ არის შესაბამისად აღჭურვილი, რათა გაუძლოს მოძრაობის ინტენსიურობასა და მძიმე ტექნიკის რაოდენობას; ორმხრივი მოძრაობის მქონე გზების არასაკმარისი რაოდენობა, დასახლებულ პუნქტებზე გავლა და არასათანადო ტექნიკური მდგომარეობა აფერხებს გამტარუნარიანობას და ზრდის სატრანზიტო დროს – ეს სირთულეებს უქმნის გადამზიდავ კომპანიებსა და მათ კლიენტებს, სატვირთო ავტომანქანების მძღოლებს, ქართველ ავტომობილისტებსა და ადგილობრივ მაცხოვრებლებს; ამასთან, მართალია, საქართველოს კანონმდებლობა გამგზავრებამდე სატრანსპორტო საშუალებების შემოწმებას მოითხოვს, თუმცა თავად სტანდარტები სათანადოდ განსაზღვრული არ არის. ასევე საქართველოში არ არსებობს საქალაქთაშორისო და საერთაშორისო მარშრუტებზე მძღოლების წინასამარშრუტო – ალკოჰოლსა და ნარკოლოგიურ ნივთიერებებზე შემოწმების მოთხოვნა, რაც ასევე მნიშვნელოვანი ფაქტორია ტვირთების უსაფრთხოდ გადატანისა და მგზავრების უსაფრთხოდ გადაყვანისათვის. სატრანსპორტო უბედურ შემთხვევათა რაოდენობა საქართველოში არის გაცილებით მეტი, ვიდრე საშუალოდ ევროკავშირის წევრ ქვეყნებში.

2005 წლიდან საქართველოში ხორციელდება ქვეყნის ძირითადი ავტომაგისტრალების გაუმჯობესების პროგრამა. საქართველოს სახელმწიფო ბიუჯეტიდან, ბოლო წლებში ძალზე მნიშვნელოვანი თანხები იხარჯებოდა და დღესაც იხარჯება საგზაო ინფრასტრუქტურის განვითარებაზე. საავტომობილო გზებზე მიმდინარე მნიშვნელოვანი სამუშაოებიდან აღსანიშნავია აღმოსავლეთ-დასავლეთის ჩქაროსნული ე.წ E-60 და E-70 საერთაშორისო დანიშნულების ახალი ავტომაგისტრალები, რომლებიც ქვეყნის დასავლეთ-აღმოსავლეთ ნაწილებს აერთიანებს, ხოლო საერთაშორისო საავტომობილო გზების ქსელში ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელი დერეფანია. დაგეგმარების მიზნებისათვის, აღმოსავლეთ-დასავლეთის მაგისტრალი სხვადასხვა სიგრძის მონაკვეთებად დაიყო. მაგისტრალის გაუმჯობესების ტექნიკური პროექტი შეესაბამება ტრანს-ევროპული მაგისტრალის (TEM) სტანდარტებს.

საქართველოში ეროვნული მდგრადი ტრანსპორტის პოლიტიკა არ შემუშავებულა და არც დამტკიცებულა. მთავრობაში მიიჩნევენ, რომ სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაცია შეესაბამება საერთაშორისო სტანდარტებს. 2010 წელს დამტკიცდა საავტომობილო გზების

უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგია და სამოქმედო გეგმა, თუმცა მთელ რიგ შემთხვევებში კვლავ პრობლემური რჩება მისი განხორციელება. გარდა ამისა, საერთაშორისო საავტომობილო სამგზავრო გადაყვანებისა და სატვირთო გადაზიდვების საერთაშორისო სტანდარტებთან სრულ შესაბამისობაში მოყვანის მიზნით, დამტკიცებულია სათანადო სხვადახვა ტექნიკური რეგლამენტი. ასევე აღსანიშნავია, რომ საქართველოს კანონმდებლობა მოითხოვს შიდა სახელმწიფოებრივი და საერთაშორისო მნიშვნელობის გზების რეაბალიტაციის შემთხვევაშიც კი გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ჩატარებას.

ასევე ცალკე უნდა აღინიშნოს ავტოსადგურები, რომლებიც საავტომობილო ტრანსპორტის ინფრატრუქტურის თვალსაზრისით მნიშვნელოვანი ობიექტია. საქართველოს კანონმდებლობა სამი კლასის ავტოსადგურს გამოყოფს. თითოეული კლასისთვის ხარისხისა და ტექნიკური აღჭურვილობის მიხედვით განსხვავებული მოთხოვნებია. თუკი პირველი კლასის ავტოსადგურებს სათანადოდ აღჭურვა მოეთხოვებათ, მესამე კლასის ავტოსადგურების მიმართ მხოლოდ მინიმალური სტანდარტები მოქმედებს. მფლობელს თავად შეუძლია, აირჩიოს, თუ რომელი ტიპის

ავტოსადგურს მოაწყობს. ამასთან, საქალაქთაშორისო რეისების შესრულების უფლება სამივე კლასის ავტოსადგურს აქვს³.

როგორც აღინიშნა, ბოლო დროს, რემონტდება დიდი დატვირთვის მქონე გზები, მაგრამ მიუხედავად ამისა, ჯერ კიდევ ძალიან ბევრია გასაკეთებელი სიტუაციის საბოლოო მოწესრიგებამდე. ბოლო წლებში განხორციელებული მნიშვნელოვანი ინვესტიციების მიუხედავად (განსაკუთრებით საერთაშორისო მნიშვნელობის გზებზე), მთლიანობაში, ქვეყნის საგზაო ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესება მოითხოვს შემდგომ დიდ ძალისხმევას, განსაკუთრებით – რეგიონულ და ადგილობრივ დონეზე, სადაც უმთავრესი პრობლემა ტრანსპორტის ნაკლებობა და ცუდი გზებია, განსაკუთრებით – მაღალმთიან რეგიონებში.

ვინაიდან სატრანზიტო ფუნქციის რეალიზების კონტექსტში სატვირთო გადაზიდვების დიდი ნაწილი ავტოტრანსპორტზე მოდის და საავტომობილო გზები და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ერთ-ერთ

³უსაფრთხო გადაადგილების შესაძლებლობები მგზავრებისთვის - პოლიტიკის დოკუმენტი. CRRC-საქართველოს და ფონდ „პარტნიორობა საგზაო უსაფრთხოებისთვის“ მიერ, აღმოსავლეთ-დასავლეთის მართვის ინსტიტუტის (EWMI) ACCESS-ის პროექტის ფარგლებში.

მნიშვნელოვან სახეობას წარმოადგენს, საავტომობილო გადაზიდვის მოცულობის ზრდას და მის მდგრადობას მეტწილად განსაზღვრავს საგზაო ინფრასტრუქტურის ხარისხი. აქედან გამომდინარე, გზების რეკონსტრუქცია და ახალი უსაფრთხო მონაკვეთების ევროპული სტანდარტებით მშენებლობა და საერთაშორისო სისტემებთან ინტერმოდალურობისა და ურთიერთთავსებადობის მიღწევა ქვეყნის განვითარების ერთ-ერთი პრიორიტეტული მიმართულება უნდა იყოს.

რაც შეეხება უშუალოდ ავტოსატრანსპორტო საშუალებებს, საქართველოში დღეისათვის ოფიციალური მონაცემებით რეგისტრირებულია 1.1 მილიონამდე ავტომობილი. საავტომობილო პარკი მოძველებულია. სხვადასხვა მონაცემებით, მანქანების 90% 10 წელზე მეტი ასაკისაა. შეზღუდვები არ არის დაწესებული ავტომანქანის ასაკზე, იმპორტზე, შესაბამისად, ბაზარი გაჯერებულია ამორტიზებული, გაუმართავი ავტომობილებით. მიუხედავად იმისა, რომ მარჯვენასაჭიანი მანქანების რეგისტრაციის შემთხვევაში 2017 წლიდან მოქმედებს შეზღუდვები, მაინც შესაძლებელია მარჯვენა და მარცხენასაჭიანი მანქანების თანაბარი ექსპლუატაცია. ამ

მხრივ, განსაკუთრებით მძიმე მდგომარეობაა შექმნილი საქართველოს დედაქალაქში. თბილისში, სადაც საქართველოს მოსახლეობის 1/3 ცხოვრობს, ავტომობილების დაახლოებით 40%-ა თავმოყრილი, რაც იწვევს სხვადასხვა პრობლემებს, როლმელთაგან შეიძლება გამოვყოთ:

- ✓ თავისუფლად გადაადგილების შეფერხება;
- ✓ გამონაბოლქვით ჰაერის დაბინძურება და ქალაქის ეკოლოგიური დეგრადაცია;
- ✓ ხმაურით დაბინძურება;
- ✓ ვიზუალური დაბინძურება;
- ✓ ავტოსადგომის პრობლემა;
- ✓ შენობებისა და გზების ამორტიზაციის გაზრდილი რისკი;
- ✓ ავტოავარიების გაზრდილი რისკი და ა.შ.

საქართველოში საავტომობილო ტრანსპორტის საერთაშორისო სტანდარტებთან შესაბამისობის შეფასებისას, მნიშვნელოვანია გაანალიზებული იყოს ის ძირითადი დირექტივები და რეკომენდაციები, რომელსაც ითვალისწინებს ასოცირების ხელშეკრულება და რომელიც ჯერ საქართველოში შესაბამის საკანონმდებლო დონეზე

სრულად არაა ინპლიმენტირებული და პრაქტიკაში დანერგილი.

„საქართველოს ევროკავშირთან ასოცირების ხელშეკრულების“ მე-6 ქვეთავში – რომელიც ტრანსპორტის სფეროში თანამშრომლობის გაღრმავებას ითვალისწინებს (ასოცირების ხელშეკრულების შეთანხმების VI კარი, თავი პირველი, დანართი XXIV), ტრანსპორტის საკითხებთან დაკავშირებით მითითებულია მრავალი დირექტივა (დიდი ნაწილი ტექნიკურია), რაც გასათვალისწინებელია ტრანსპორტის ყველა სახეობისთვის. აღნიშნულ ქვეთავში რეკომენდაციები და დირექტივები ასევე უშუალოდ ეხება საავტომობილო ტრანსპორტის, როგორც ტექნიკურ და უსაფრთხოების პირობებს, ასევე სოციალურ და ფისკალურ ასპექტებს.

საქართველოში ავტომობილების სავალდებულო ტექ-დათვალიერება 2013 წელს უნდა ამოქმედებულიყო, მაგრამ აღნიშნული ნორმის ამოქმედების ვადები, ხელისუფლების გადაწყვეტილებით, 2018 წლის იანვარამდე გადაიდო. ავტომობილის ტექნიკური მდგომარეობის ევროსტანდარტებთან შესაბამისობა, ევროკავშირთან ასოცირების ხელშეკრულების ფარგლებში, საქართველოს

მიერ აღებული ვალდებულებაა. ასოცირების ხელშეკრულების მიხედვით, საქართველომ ტექდათვალიერების სისტემის გამართვა და მისი ევროკავშირის 2009/40/EC დირექტივასთან ჰარმონიზება ავტობუსებისა და სატვირთო მანქანებისთვის შეთანხმების ძალაში შესვლიდან ორი წლის განმავლობაში, ხოლო სხვა კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებისათვის კი ხელშეკრულების რატიფიცირებიდან 4 წლის განმავლობაში უნდა მოახერხოს. მთავრობის გადაწყვეტილებას ავტომობილების ტექნიკური დათვალიერების⁴ შემოღებაზე ეკოლოგიური საფუძველიც აქვს. როგორც ცნობილია, ჰაერის დაბინძურების ძირითადი წყარო სატრანსპორტო საშუალებების გამონაბოლქვია. გარდა უსაფრთხოების ნორმებისა, ტექდათვალიერების კონტექსტში მნიშვნელოვანია ეკოლოგიის საკითხიც. ცნობილია, რომ საქართველოში მოძრავი ავტოსაშუალებების უმრავლესობას სპეციალური მოწყობილობა ე.წ. „კატალიზატორი“,

⁴ **ტექდათვალიერება** - ავტოსატრანსპორტო საშუალების გზისთვის ვარჯისობაზე სავალდებულო პერიოდული ტესტირება სხვადასხვა ტექნიკური ოპერაციებისა და პროცედურების ერთობლიობაა, რომლის მეშვეობითაც გარკვეული პერიოდულობით დგინდება მანქანის უსაფრთხოების ძირითადი ელემენტების ტექნიკური მდგომარეობა და ატმოსფერულ ჰაერში გაფრქვეულ გამონაბოლქვში მავნე ნივთიერებათა შემადგენლობა.

სავარაუდოდ, აღარ აქვს.⁵ ეკოლოგიური საკითხი, სწორედ, კატალიზატორს უკავშირდება.

საქართველოში უკვე ნაწილობრივ ამოქმედდა ევროსაბჭოს 2008 წლის 24 სექტემბრის 2008/68/EC დირექტივის მოთხოვნებიც, რომელიც სახიფათო ტვირთების შიდა და საერთაშორისო გადაზიდვებს ეხება. ამ მექანიზმების ამუშავება და მონიტორინგი ხორციელდება თანამედროვე ტექნოლოგიის დახმარებით, კერძოდ, ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე დამონტაჟებული სპეციალური მაკონტროლებელი ხელსაწყოთი – ციფრული ტაქოგრაფით, რომლის ფუნქციასაც გააკონტროლოს სახიფათო ტვირთების გადაზიდვა, სამგზავრო გადაზიდვებში ჩართული ტრანსპორტის სიჩქარე და მძღოლის მუშაობისა და დასვენების რეჟიმები (ევროპული კანონმდებლობით, იმ ავტომობილში, რომელსაც 3,5 ტონაზე მეტი ტვირთი გადააქვს, ან მინიმუმ 9 მგზავრი გადაჰყავს, აუცილებელია ციფრული ტაქოგრაფის გამოყენება, რომელიც საკონტროლო

⁵კატალიზატორი არის აგრეგატი, რომელიც მანქანაში დამონტაჟებულია ძრავსა და მაცუქს შორის. როცა ძრავში საწვავის არასრული წვა მიმდინარეობს, ანუ როცა საწვავის გარკვეული ნაწილაკები ბოლომდე არ იწვება, ისინი ატმოსფეროში გამოიფრქვევა. კატალიზატორი არის ის მოწყობილობა, რომელიც ამის ფილტრაციას ახდენს, ანუ აჩერებს მათ, არ უშვებს ატმოსფეროში და თვითონ წვავს, ხდება განმეორებითი წვა.

მექანიზმია. ის უწყვეტ რეჟიმში ავტომატურად ახორციელებს ამ ავტოსატრანსპორტო საშუალების მიერ გავლილ მანძილის, მოძრაობის სიჩქარეს, ასევე უძრაობის მდგომარეობას და მძღოლების მუშაობისა და დასვენების რეჟიმების პერიოდულობას).

აღსანიშნავია, რომ ჯერ ქვეყნის ტერიტორიის ფარგლებში ტრანსპორტირების განხორციელებისათვის ტაქოგრაფის გამოყენება სავალდებულო არ არის, ხოლო საერთაშორისო გადაზიდვებში ჩართული კომპანიებისთვის კი სავალდებულოა. ქვეყნის შიდა გადაზიდვებში მონაწილე კომპანიებმა ამ დირექტივის შესრულება ასოცირების შეთანხმების ძალაში შესვლიდან 5 წლის განმავლობაში უნდა უზრუნველყონ.

სახმელეთო ტრანსპორტის ადმინისტრაციაში უკვე არსებობს საკვალიფიკაციო ცენტრი, რომელიც მძღოლებს ციფრული ტაქოგრაფის გამოყენებას და ამ მოწყობილობისთვის საჭირო პლასტიკური ბარათებით სარგებლობას ასწავლის. ცენტრში, ტრენინგის გავლის შემდეგ, მოქალაქეებს შეუძლიათ აიღონ ტაქოგრაფიის ბარათი, რომელსაც ევროპის ყველა ქვეყანა აღიარებს. ასეთი ბარათი უნდა ჰქონდეს ყველა იმ ადამიანს, რომელიც

ევროკავშირის რომელიმე ქვეყანაში მძღოლად მუშაობას გეგმავს ან საქართველოში მოქმედ საერთაშორისო მარშრუტებზე მომუშავე კომპანიებში დასაქმებას აპირებს.

სატრანსპორტო გადაზიდვებში დასაქმებული მძღოლებისა და საერთაშორისო გადაზიდვაში ჩართული ყველა სატრანსპორტო საშუალებისთვის სოციალური პირობების გაუმჯობესებისა და ევროპულ სტანდარტებთან მიახლოების მიზნით, ასოცირების ხელშეკრულებით მნიშვნელოვანი დირექტივებია გათვალისწინებული. ამ მხრივ, გამოსაყოფია N561/2006 რეგულაცია საგზაო ტრანსპორტის გარკვეული სოციალური კანონმდებლობის ჰარმონიზაციასთან და 2006/22/EC დირექტივა საგზაო ტრანსპორტის ფუნქციონირებასთან დაკავშირებული სოციალური კანონმდებლობის შესახებ. აღნიშნული დირექტივების შესრულება მნიშვნელოვნად შეუწყობს ხელს დარგში დასაქმებული პერსონალის სოციალურ და სამუშაო პირობების გაუმჯობესებას.

2003/59/EC დირექტივით გათვალისწინებულია ტვირტის გადაზიდვის ან მგზავრთა გადაყვანის მიზნით გარკვეული სახის ავტოტრანსპორტის მძღოლების საწყისი კვალიფიკაციისა და პერიოდული ტრენინგების დანერგვა, რაც გაზრდის კვალიფიკაციასა და უნარებს და მოძრაობის

უსაფრთხოების თვალსაზრისით მოსალოდნელია, რომ გააუმჯობესებს მდგომარეობას.

ევროკავშირის სტანდარტით (დირექტივა 2002/15/EC) მძღოლებისათვის სამუშაო დროის ხანგრძლივობა კვირაში 48-60 საათამდე მერყეობს, ხოლო თუ მძღოლი ღამითაც იმუშაებს, მას უფლება აქვს 10 საათი იმუშაოს დღის განმავლობაში. საავტომობილო გადაზიდვებში ჩართულმა მძღოლებმა შესვენების გარეშე 6 საათზე მეტხანს არ უნდა იმუშაონ, 30 წუთი უნდა დაისვენონ იმ შემთხვევაში, თუ სამუშაო საათები ექვსიდან ცხრა საათს შეადგენს. თუ სამუშაო დრო გაგრძელდა ცხრა საათზე მეტ ხანს, მაშინ მძღოლისთვის გათვალისწინებულია მინიმუმ 45 წუთიანი შესვენება. დამქირავებელი ვალდებულია მძღოლს შეუქმნას ყველანაირი პირობა კომფორტულად მუშაობისათვის. ასოცირების შეთანხმება საქართველოს ხელისუფლებას ვალდებულებს, მომდევნო 4-5 წლის განმავლობაში ქართველი მძღოლებისთვის ევროპული სტანდარტების შესაბამისი სამუშაო პირობები დააკანონოს.

საქართველოსთვის აუცილებელია კიდევ ერთი 92/6/EEC დირექტივის შესრულება, რომელიც სამგზავრო და სატვირთო გადაზიდვების ტრანსპორტზე სიჩქარის

შეზღუდვის სპეციალური მოწყობილობის დამონტაჟებას ითვალისწინებს.

მნიშვნელოვანია 96/53/EC დირექტივა, რომელიც გაერთიანების ფარგლებში მოძრავი სატრანსპორტო საშუალებებისათვის ეროვნულ და საერთაშორისო გადაზიდვებში დასაშვებ მაქსიმალურ ზომებსა და საერთაშორისო გადაზიდვებში დასაშვებ მაქსიმალურ წონას ეხება. ამ დირექტივით გათვალისწინებული დებულება ხელს შეუწყობს ტრანსპორტის ინტერმოდალურობას და საერთაშორისო გადაზიდვებში მის შეუფერხებელ ჩართვას და საავტომობილი ინფრასტრუქტურის მოვლასა და შენახვას, რაც თავის მხრივ, ძალიან ძვირი ჯდება.

მნიშვნელოვანია ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2009/40/EC დირექტივა ძრავიანი სატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების საგზაო მოძრაობისთვის გამოსადეგი ტესტების შესახებ. დირექტივა უნდა შესრულდეს ორი წლის განმავლობაში ავტობუსებისა და სატვირთო მანქანებისთვის და ოთხი წლის განმავლობაში სხვა კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებისათვის.

უსაფრთხოების პირობების შესწავლისას გამოსაყოფია ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2006/126/EC დირექტივა

მართვის მოწმობების შესახებ, ეს დირექტივა გათვლილია ქართული მართვის მოწმობების, სატრანსპორტო საშუალებების ლიცენზიების ევროპაში აღიარებასა და ქართული კანონმდებლობის ევროპულთან დაახლოებაზე, რათა მათი მფლობელები თავისუფლად გადაადგილდნენ ევროპის ნებისმიერ ქვეყანაში. კანონი ითვალისწინებს ნებისმიერი სატრანსპორტო საშუალებისთვის და მძღოლებისთვის მართვის მოწმობების და ლიცენზიების ორმხრივი აღიარების პროცესს, აღნიშნული დირექტივის შესრულება საქართველოსთვის ძნელი არ იქნება, რადგან საქართველოში ამჟამადაც მოქმედებს მართვის მოწმობების გაცემის საკმაოდ დახვეწილი სისტემა.

უსაფრთხოების პირობების თვალსაზრისით, მნიშვნელოვანია 2008/68/EC დირექტივა სახიფათო ტვირთების შიდა გადაზიდვის შესახებ. დირექტივა უნდა იყოს შესრულებული ხელშეკრულების ძალაში შესვლიდან ოთხი წლის ვადაში და ის მკაცრად განსაზღვრავს სახიფათო ტვირთების ქვეყნის ტერიტორიაზე გადაზიდვის პირობებსა და წესებს.

2.2. საქართველოს საზღვაო და საჰაერო ტრანსპორტის საერთაშორისო სტანდარტებთან თავსებადობის მოკლე ანალიზი

როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, საქართველოს სატრანზიტო პოტენციალი არის ხელისუფლების პრიორიტეტი და გამოცხადებულია, როგორც ეკონომიკური ზრდისა და დასაქმების ძირითადი საფუძველი. პრიორიტეტულობა გულისხმობს, რომ სატრანსპორტო დერეფანში განსავითარებელია ტრანსპორტის საზღვაო და საჰაერო მიმართულებები.

საქართველოს საზღვაო პორტების სისტემა დღეისათვის წარმოდგენილი ორი მსხვილი – ბათუმისა და ფოთის პორტებით, აგრეთვე სუფსისა და ყულევის შედარებით მცირე ნავთობტერმინალებით, ისინი ძირითადად აკმაყოფილებს საქართველოს სატრანზიტო და ადგილობრივი ტვირთების მიღებისა და გადამუშავების ამოცანებს (ანაკლიის პორტის პროექტი ამ ნაშრომში განხილული არაა).

დღეისათვის საქართველოს ნავსადგურები ერთგვარი შემაერთებელი სატრანსპორტო ხაზებია, რომელიც აერთებს

ევროპას აზიასთან და პირიქით. ისინი უკავშირდება ილჩევსკის (უკრაინა), ვარნის (ბულგარეთი) და კავკასიის (რუსეთი) პორტებს პირდაპირი საბორნე სარკინიგზო ხაზით და ნოვოსიბირსკის (რუსეთი), ბურგასის (ბულგარეთი) და რიზეს (თურქეთი) პორტებს პირდაპირი საავტომობილო საბორნე გადასასვლელით. ნავსადგურები უკავშირდება კავკასიის, ცენტრალური აზიის, რუსეთისა და თურქეთის ქვეყნებს საავტომობილო და სარკინიგზო გზებით და აგრეთვე გამოიყენება როგორც მთავარი სატრანზიტო ნავსადგურები ყაზახეთისა და აზერბაიჯანის ნავთობის გადასამუშავებლად.

დღეს ნავსადგურები აღჭურვილია ყოველგვარი თანამედროვე ტექნიკით და შეესაბამება ევროპის სტანდარტებს. ფუნქციონირებს ღია და დახურული სასაწყობე მეურნეობები, საავტომობილო და სარკინიგზო მიმოსვლის გზები, გამანაწილებელი ქვესადგური და სხვა ინფრასტრუქტურული დამხმარე ნაგებობები. ნავსადგურებს აქვს შესაძლებლობა დააკმაყოფილოს კლიენტების მოთხოვნები სხვადასხვა გემებთან (თუმცა არა ღრმა წყალწვის), ტვირთებთან და მგზავრებთან მიმართებაში. ნავსადგურებს გააჩნია ნავთობის, მშრალი ტვირთის,

საკონტინერო, და სამგზავრო ტერმინალები, სარკინიგზო-საბორნე გადასასვლელები. ტერმინალები აღჭურვილია სათანადო ტექნიკითა და სიმძლავრეებით.

პორტები ფლობს სხვადასხვა საერთაშორისო სტანდარტებისა და ნორმების შესაბამისად გაცემულ სერთიფიკატებსა და ლიცენზიებს, მაგალითად: BUREAU VERITAS QUALITY INTERNATIONAL (ლონდონი) ISO 9002-1994 და ISO 9001-2000 საერთაშორისო სტანდარტის შესაბამისობის ხარისხის სერტიფიკატი; ახალი ვერსიის საერთაშორისო სტანდარტის შესაბამისობის „ხარისხის მართვის სერტიფიკატი ISO 9001:2000“; საქართველოს საზღვაო კოდექსის შესაბამისი სერტიფიკატი №06.438026 და სხვა. სტანდარტებს აქვს ისეთი მნიშვნელოვანი ფაქტორები, როგორცაა მომხმარებლის მოთხოვნათა დაკმაყოფილება, ევროკავშირის ბაზარზე გასვლა, პრესტიჟის, იმიჯის და კომპანიის ღირებულების ამაღლება; კონკურენტუნარიანობა შიდა და გარე ბაზრებზე; ყოველივე ზემოთაღნიშნული ამაღლებს ნავსადგურების კონკურენტუნარიანობას და განამტკიცებს მის მდგომარეობას საერთაშორისო ბაზარზე. ნავსადგურები ყოველ ექვს თვეში, გარე საინსპექციო შემოწმების დროს, ადასტურებს სერტიფიკატის მოთხოვნების შესაბამისობას.

ნავსადგურების მოდერნიზაციის პროექტში აქტიურადაა ჩართული ევროკავშირი და საზღვარგარეთის სხვა ქვეყნები. მათ აქვთ გაცნობიერებული თავიანთი როგორც ერთ-ერთი ყველაზე პერსპექტიული ნავსადგურების სამომავლო როლი საერთაშორისო ტვირთგადაზიდვებში. ამ კონტექსტში დიდი მნიშვნელობა ენიჭება სარკინიგზო-საბორნე კომპლექსს, ფოთი-ილიჩოვსკი-ვარნა, რომელიც ფოთის ნავსადგურს აკავშირებს უკრაინისა და ბულგარეთის ნავსადგურებთან და უზრუნველყოფს დიდი მოცულობის ტვირთბრუნვას.

ევროკავშირთან ასოცირების შეთანხმების ხელმოწერის შემდეგ საქართველოს მთავრობამ, საერთაშორისო სტანდარტებთან მიახლოების მიზნით, საზღვაო ტრანსპორტის სფეროში ძირეული რეფორმა უნდა გაატაროს. ევროკავშირი უფრო მეტად აკეთებს აქცენტს მეზღვაურთა სოციალურ-ეკონომიკური მდგომარეობის დაცვაზე, ვინაიდან ყველაზე მეტი პრობლემა მეზღვაურთა სამუშაო პირობებსა და შრომითი ანაზღაურების მიმართულებით ფიქსირდება. ევროკავშირის ერთ-ერთი მოთხოვნაა, რომ მეზღვაურთა უფლებები დაცული იყოს და მათი უფლებების დასაცავად პრევენციის მექანიზმი ამოქმედდეს.

საზღვაო ტრანსპორტის სფეროში საქართველოს ევროკავშირის 23 დირექტივა აქვს შესასრულებელი. დირექტივების დიდი ნაწილი ტექნიკურია. მეზღვაურთა სოციალურ-ეკონომიკური უფლებების გარდა, საქართველოს მთავრობამ ნავსადგურის უსაფრთხოებასა და გარემოს დაცვაზეც უნდა გაამახვილოს ყურადღება. გათვალისწინებულია საზღვაო ინფრასტრუქტურის მენეჯმენტის სტანდარტების დანერგვა საერთაშორისო წესებისა და კონვენციების შესაბამისად. ამასთან, მენეჯმენტის წარმართვა, როგორც ინფორმაციული უზრუნველყოფით, ასევე ტექნიკური საშუალებებით, მეთოდებითა და ხერხებით საჭიროა შეესაბამებოდეს მსოფლიოს წამყვანი პორტების მენეჯმენტებს.

რაც შეეხება საქართველოს საჰაერო ტრანსპორტს, დღესდღეობით, საქართველოში მოქმედებს სამი საერთაშორისო დანიშნულების აეროპორტი: თბილისის, ბათუმის და ქუთაისის, და ორი – ადგილობრივი დანიშნულების – მესტიის და ამბროლაურის აეროპორტები. რაც შეეხება დატვირთვას, ყველა მათგანი ფუნქციონირებს დანიშნულებისა და საქმიანობის მასშტაბის მიხედვით და

უსაფრთხოების მოქმედი სტანდარტის და კანონმდებლობის დაცვით.

ბოლო წლების განმავლობაში საქართველოს საავიაციო სფეროში უმნიშვნელოვანესი ცვლილებები განხორციელდა. ცვლილებები შეეხო უსაფრთხოების ნორმებს და ინფრასტრუქტურულ მიმართულებებს, რამაც გავლენა იქონია მგზავრობის ღირებულებაზე, თანამშრომელთა კვალიფიკაციასა და მგზავრთა კმაყოფილებაზე.

ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი გადაწყვეტილება 2005 წელს იქნა მიღებული, რის მიხედვითაც, ქართული ავიაბაზარი ლიბერალური გახდა და შეიქმნა კონკურენტული გარემო. ამის შედეგად, ავიაკომპანიებს თავისუფლად შეუძლიათ შემოვიდნენ საქართველოს ავიაბაზარზე, მგზავრებმა კი აირჩიონ სასურველი ავიაკომპანია. რეკონსტრუქცია ჩაუტარდა ან მთლიანად თავიდან აშენდა მოქმედი ყველა ძირითადი აეროპორტი და ასაფრენ-დასაფრენი ბილიკები და სხვა დამხმარე შენობა-ნაგებობები. ასევე სამოქალაქო ავიაციაში გამკაცრდა უსაფრთხოების ნორმები. კონკრეტულად კი, საერთაშორისო ორგანიზაციებთან თანამშრომლობით, დადგინდა ის ნორმები, რომლებსაც უნდა აკმაყოფილებდნენ

ავიაკომპანიები. ამის გამო, რიგ ქართულ ავიაკომპანიებს შეუჭრდათ ფრენის ლიცენზია, თუმცა საერთაშორისო საავიაციო ორგანიზაციების მოთხოვნებს თითქმის დაუახლოვდა ფრენის უსაფრთხოების ნორმები.

უსაფრთხოების ნორმების გამკაცრება უშუალოდ დაკავშირებულია „საქართველოსა და ევროკავშირსა და მის წევრ სახელმწიფოებს შორის ერთიანი საჰაერო სივრცის შესახებ“ (ECAA) შეთანხმებასთან, რომელსაც 2010 წლის 2 დეკემბერს მოეწერა ხელი. „ერთიანი ევროპის ცა“ გულისხმობს საჰაერო სივრცის ფუნქციურ ბლოკებად მოწყობას, უფრო ნაკადების, ვიდრე ეროვნული საზღვრების მიხედვით. პროექტი ითვალისწინებს ევროპის მასშტაბით ერთიანი წესების, მოთხოვნებისა და პროცედურების დანერგვას.

„ევროპის ერთიანი საჰაერო სივრცის“ (ECAA) შესახებ შეთანხმებით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესაბამისად, ცვლილებები შევიდა საქართველოს საავიაციო სფეროში მოქმედ 20-ზე მეტ ტექნიკურ რეგლამენტში. მიღებულია 5 ახალი ნორმატიული აქტი.

2012 წელს საქართველო ევროპის საჰაერო ნავიგაციის უსაფრთხოების ორგანიზაციის (EUROCONTROL) წევრი

გახდა. 2011 წლის ნოემბრიდან, ორგანიზაცია სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დახმარებას უწევს ევროპის ერთიანი საჰაერო სივრცის სტანდარტებით გათვალისწინებული ზედამხედველობის ეროვნული ორგანოს ჩამოყალიბების პროცესში, სპეციალისტების მომზადებასა და კვალიფიკაციის ამაღლებაში. საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო აქტიურად თანამშრომლობს ისეთ საერთაშორისო ორგანიზაციებთან, როგორცაა ევროპის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტო (EASA). როგორც ბენეფიციარი ორგანიზაცია, სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო აგრეთვე ჩართულია საჯარო სამსახურების დამმობილების პროგრამაში (TWINNING), რომელიც მიზნად ისახავს ევროკავშირის წევრი სახელმწიფოების ადმინისტრაციებსა და ბენეფიციარი ქვეყნის ადმინისტრაციას შორის თანამშრომლობას ინსტიტუციონალური განვითარების ხელშეწყობისა და ევროკავშირის სამართლებრივ ნორმებსა და სტანდარტებთან დაახლოების თვალსაზრისით.

საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სისტემამ გაიარა ევროპის უსაფრთხოების სააგენტოს ორი სტანდარტიზაციის ინსპექცია, რომელთაგან ერთი ორიენტირებული იყო უცხო ქვეყნის საჰაერო ხომალდების აუდიტის პროგრამაზე (EASA

SAFA STANDARTIZATION INSPECTION), ხოლო მეორე წარმოადგენდა კომბინირებულ, ყოვლისმომცველ ინსპექციას (EASA COMBINED STANDARTIZATION INSPECTION). ორივე შემთხვევაში აუდიტის შედეგებმა აჩვენა, რომ სამოქალაქო ავიაციის განვითარება განსაკუთრებით ფრენების უსაფრთხოების სფეროში სწორი მიმართულებით მიმდინარეობს. სტანდარტიზაციის ინსპექტირების დროს აღმოჩენელი ნაკლოვანებების აღმოფხვრის გეგმები ოფიციალურად იყო შეთამხბებული ევროპულ სტრუქტურასთან და აღნიშნული რეკომენდაციების შესრულების მიმართულებით საქმიანობა დღესაც გრძელდება.

რაც შეეხება ავიაციის მიმართულებით გასატარებელ ღონისძიებებს, ევროკავშირთან გაფორმებული ასოცირების ხელშეკრულების დანართში აღნიშნულია, რომ საჰაერო ტრანსპორტის სექტორში საქართველოს ეტაპობრივი დაახლოება ევროპულ სტანდარტებთან ექცევა „ერთი მხრივ, ევროკავშირსა და მის წევრ ქვეყნებს შორის და მეორე მხრივ, საქართველოს შორის ერთიანი საჰაერო სივრცის შესახებ“ შეთანხმებაში, რომელსაც ხელი მოეწერა 2010 წლის 2 დეკემბერს ბრიუსელში და რომლის დანართში მოცემულია

ავიაციის სფეროში ევროკავშირის შესაბამისი კანონმდებლობის სია და ვადები იმპლემენტაციისთვის.

საქართველო მსოფლიოს იმ ქვეყნების რიგს განეკუთვნება, სადაც ფუნქციონირებს ყველა ძირითადი სახეობის ტრანსპორტი, შესაბამისად, ტრანსპორტი და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა უდიდეს სტრატეგიულ როლს ასრულებს ქვეყნის ეროვნულ მეურნეობაში. ამიტომ სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესება აუცილებელი წინაპირობაა ქვეყნის ეკონომიკური და სოციალური განვითარებისთვის.

ძალისხმევა იქითკენ უნდა იყოს მიმართული, რომ მაქსიმალურად იყოს ხელშეწყობილი საქართველოსა და მისი სტრატეგიული პარტნიორებისათვის პრიორიტეტული სექტორები – ამ შემთხვევაში საქართველოს მთლიანი სატრანსპორტო სისტემის კონტექსტში ვგულისხმობთ საჰაერო და საზღვაო ტრანსპორტს და მის ინტეგრაციას რეგიონულ და ევროპულ ბაზრებში.

დღევანდელი მდგომარეობით, საქართველოში ტრანსპორტის დარგობრივი სახეობების განვითარების დონის მაჩვენებლები განსხვავებულია. ცალკეული შემთხვევების გარდა, იგი, უმეტესწილად, ვერ აკმაყოფილებს

განვითარებული ქვეყნებისა და მათ შორის, ევროკავშირის სტანდარტულ ნორმებს და მოითხოვს სისტემურ მოდერნიზაციას. ცალკეულ შემთხვევებად შესწავლილი მასალების საფუძვლეზე შეიძლება ითქვას, რომ საჰაერო და საზღვაო ტრანსპორტი და მისი ინფრასტრუქტურა, სხვა სახეობებისაგან განსხვავებით, უფრო დაახლოებულია საერთაშორისო სტანდარტებს და ხშირ შემთხვევაში აკმაყოფილებს საკმაოდ მაღალი დონის მოთხოვნებს. დარგები ფუნქციონირებს დანიშნულებისა და საქმიანობის მასშტაბის მიხედვით და უსაფრთხოების მოქმედი სტანდარტისა და კანონმდებლობის დაცვით.

ამრიგად, საქართველო ბოლო პერიოდში დგამს მნიშვნელოვან ნაბიჯებს ეროვნული სტანდარტების საერთაშორისო სტანდარტებთან დასაახლოებლად, თუმცა როგორც ზემოთაა ნაჩვენები, ჯერ კიდევ საკმაოდ ბევრია გასაკეთებელი.

2.3. საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტისა და მასთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურის ევროსტანდარტებთან თავსებადობის შესახებ

საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის კონტექსტში საქართველოს რკინიგზა კასპიისა და ცენტრალური აზიის რეგიონების ევროპასთან დასაკავშირებელ ალტერნატიულ გზად განიხილება. საქართველოს სტრატეგიული მნიშვნელობის პორტები და ტერმინალები – ბათუმი, ფოთი, ყულევი (სამომავლოდ ანაკლია) – პირდაპირ უკავშირდებიან აზერბაიჯანის, უკრაინის, რუსეთის, ბულგარეთის სარკინიგზო ხაზებს, ასევე, როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ მალე სრული დატვირთვით ამოქმედდება ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო მაგისტრალი, რომელიც საქართველოს რკინიგზას პირდაპირ დააკავშირებს თურქეთთან და ტრანსევროპულ სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურასთან.

ტრასეკას დერეფანი, რომელსაც შეუძლია ევროპისაკენ და ევროპიდან ტრანზიტის ძირითადი ნაკადების წარმართვა კავკასიის გავლით, საერთაშორისო საზოგადოებისა და მსხვილი გადამზიდავი კომპანიების ყურადღების ცენტრში უფრო აქტიურად ექცევა. ამ კონტექსტში ასევე შესაძლებელია

ვისაუბროთ ასევე ე.წ. „აბრეშუმის გზის“ პროექტზე, რომელზედაც საქართველოს ხელისუფლების წარმომადგენლები დიდ იმედებს ამყარებენ⁶.

საქართველოს უახლესი ისტორიის განვლილი პერიოდის უარყოფითი შედეგები შეეხო საქართველოს რკინიგზასაც. მიუხედავად უმძიმესი ეკონომიკური და პოლიტიკური მდგომარეობისა, საქართველოს რკინიგზამ თავდაპირველად გარკვეული წარმატებით შეძლო შეესრულებინა ქვეყნის ეკონომიკის გაჯანსაღების მასტიმულირებელი როლი. საქართველოს რკინიგზა ჩამოყალიბდა მომგებიან საწარმოდ, მაგრამ აღნიშნული წარმატებები მიღწეული იყო წარმოების მოცულობის ზრდით (ამ შემთხვევაში სატრანზიტო გადაზიდვების მოცულობის ზრდით), რაც თავის მხრივ, პოლიტიკური და ეკონომიკური ფაქტორების ზეგავლენით იყო გამოწვეული და არა წარმოების განვითარებით და მომსახურების ხარისხისა და ეფექტიანობის ამაღლებით.

ამ ეტაპზე საქართველოს რკინიგზით სატრანზიტო გადაზიდვები ნათლად ადასტურებს, რომ განსაკუთრებით

⁶<http://www.ipress.ge/new/15305-abreshumis-gzis-proehti-saqartveloshi-atasobit-akhal-samushao-adgils-sheqmnis>

ბოლო წლების მანძილზე მათი მოცულობის მნიშვნელოვანი ზრდა არ შეინიშნება, პირიქით ყოველწლიურად გვაქვს სატვირთო გადაზიდვების კლების საკმაოდ საგანგაშო ტენდენცია. 2017 წელს, სატრანსპორტო დერეფნით გადაზიდული ტვირთების მოცულობების კლების ტენდენციამ, 2016 წელთან შედარებით, შეუქცევადი ხასიათი მიიღო. საერთო ჯამში, კლებამ ოთხი წლის განმავლობაში დაახლოებით 30%-ს მიაღწია. მართალია, ამ მხრივ, დამატებით გასათვალისწინებელია ალტერნატიული დერეფნების გავლენა საქართველოზე გამავალი დერეფნის კონკურენტუნარიანობის ფაქტორზე და საქართველოს რკინიგზის კონკურენტუნარიანობის ხარისხი, თუმცა შექმნილი ვითარება მაინც საკმაოდ დამაფიქრებელია. ვინაიდან ჩვენი თემის მიზანი არის საქართველოს რკინიგზის სხვა პრობლემური საკითხის შესწავლა, ამ სტატიაში აღნიშნულ თემას ვრცლად არ შევხებით, თუმცა თვალსაჩინოებისათვის წარმოვადგენთ მოკლე ინფორმაციას ტვირთბრუნვის დინამიკის შესახებ.

რკინიგზის ტვირთბრუნვა 2012-2016 წლებში ასე გამოიყურება:⁷

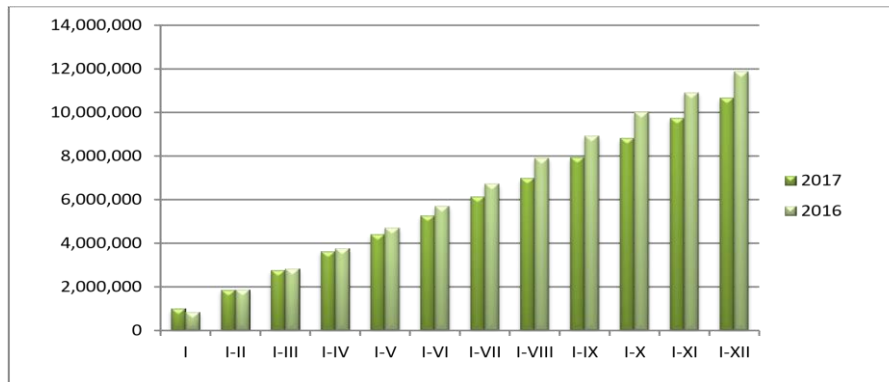
- 2012 წელი – 20.1 მილიონი ტონა
- 2013 წელი – 18.2 მილიონი ტონა
- 2014 წელი – 16.7 მილიონი ტონა
- 2015 წელი – 14.1 მილიონი ტონა
- 2016 წელი – 11.9 მილიონი ტონა
- 2017 წელი – 10.6 მილიონი ტონა

საქართველოში სარკინიგზო ტრანსპორტის და მასთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურის ევროსტანდარტებთან თავსებადობისა და შესაბამისობის შესწავლის და ამ საკითხის ზოგადი ანალიზისთვის, მნიშვნელოვანია თავდაპირველად შევაფასოთ „საქართველოს რკინიგზის“ ზოგადი მდგომარეობა და ამისათვის უნდა შევასდეს, თუ რა სიმძლავრეებზე მუშაობს ამჟამად „საქართველოს რკინიგზა“. ამის შემდგომ შესაძლებელი გახდება რკინიგზის სექტორის ინტერმოდალურობისა და სამომავლო პოტენციალის შეფასებაც. ჩვენი მოხსენების მიზანიც სწორედ ესაა.

⁷<http://www.tabula.ge/ge/story/117308-2016-tsels-rkinigzis-tvrtbrunva-16-it-shemcirda>

გადაზიდული ტვირთების რაოდენობა გადაზიდვის სახეობების მიხედვით ტონებში
2016-2017 წლები⁸

სულ გადაზიდვა	I	I-II	I-III	I-IV	I-V	I-VI	I-VII	I-VIII	I-IX	I-X	I-XI	I-XII
2017	1,010,465	1,857,182	2,771,406	3,625,560	4,406,730	5,264,393	6,136,415	6,988,580	7,940,727	8,822,227	9,738,196	10,672,568
2016	843,490	1,873,492	2,836,553	3,763,328	4,707,082	5,700,378	6,731,386	7,908,319	8,924,127	10,017,674	10,908,936	11,881,734



⁸http://www.railway.ge/files/mar/geo/gad_g1.pdf

როგორც ცნობილია, საქართველოს რკინიგზა სამ ფილიალად იყოფა: სატვირთო გადაზიდვები, სამგზავრო გადაზიდვები და ინფრასტრუქტურის ფილიალები. აღნიშნული ფილიალები იყოფს ისეთ საქმიანობას, როგორებიცაა სატვირთო გადაზიდვები, მგზავრთა მომსახურება და რკინიგზის ძირითადი ინფრასტრუქტურის მართვა. ზოგადად, სატვირთო გადაზიდვები რკინიგზის შემოსავლის გენერირების ძირითადი წყაროა, ხოლო სამგზავრო გადაზიდვები, უმეტეს შემთხვევაში ზარალიანი ოპერაციაა, რადგან მატარებლით მგზავრობის დაბალი ტარიფი საკმარისი არ არის რკინიგზის შენახვისა და მომსახურებისათვის. საქართველოს რკინიგზა მომგებიანი საწარმოა – საქართველოს რკინიგზაში სატვირთო გადაზიდვების წილი მთლიან ოპერაციებში საკმარისია მგზავრების ტრანსპორტირებიდან მიღებული ზარალის დასაფარად და დამატებით მოგების მისაღებად.

საკონსულტაციო ფირმა „Booz Allen Hamilton“-ის⁹ (BAH) კვლევის შეფასებით, დღეისათვის საქართველოს რკინიგზის მთავარი ხაზის საექსპლუატაციო სარკინიგზო მაგისტრალის ქსელი საკმაოდ ნორმალურ მდგომარეობაშია, მაგისტრალი მთლიანად ელექტროფიცირებულია, ხოლო ძირითადი მაგისტრალი ორმხრივი მოძრაობის საშუალებას იძლევა.

⁹Georgian Railways Restructuring Assistance. Assessment Report. May 2005, Booz Allen Hamilton.

საქართველოს რკინიგზის ინფრასტრუქტურა რამდენიმე კომპონენტისაგან შედგება, ესენია: ხიდები, გვირაბები და სარკინიგზო მაგისტრალი, კომუნიკაციის საშუალებები, ელექტროენერჯის მიწოდება, დეპოები, სადგურები და მასთან დაკავშირებული აღჭურვილობა. როგორც BAH-ი აღნიშნავს, სარკინიგზო მაგისტრალის მდგომარეობა დამაკმაყოფილებელია, თუმცა აუცილებელია შესაკეთებელი სამუშაოების ჩატარება (კერძოდ, რელსების ბალასტის არასაკმარისი სიღრმე მიჩნეულია სარკინიგზო ხაზის ძირითად ნაკლოვანებად), რათა რკინიგზას უფრო მძიმე ტვირთების სწრაფი ტრანსპორტირების საშუალება მიეცეს. ასევე მნიშვნელოვანია ხიდებისა და გვირაბების განახლება. მიმდინარე ეტაპზე სარკინიგზო მაგისტრალზე არსებული ხიდების უმეტესი ნაწილი 85 წელზე მეტი ხანდაზმულობისაა.

მიუხედავად იმისა, რომ გზების, ხიდებისა და გვირაბების მდგომარეობა ოპერაციების უწყვეტად წარმოების საშუალებას იძლევა, კრიტიკულ ადგილებში სარემონტო სამუშაოების ჩატარებას, კერძოდ, დაზიანებული რელსების გამოცვლას, ხიდების გამყარებას, გვირაბებში დრენაჟის სისტემის გამყარებას და ა.შ. დიდი მნიშვნელობა ენიჭება. რაც შეეხება საკომუნიკაციო სისტემას, საქართველოს რკინიგზაში საჭიროა ძველი სადისპეტჩერო სისტემის ახალი ციფრული საკომუნიკაციო და სასიგნალო სისტემით შეცვლა, რაც გააუმჯობესებს ლოკომოტივების

მძღოლებსა და დისპეტჩერებს შორის კომუნიკაციას და უზრუნველყოფს მატარებლების უფრო მობილურ და დროულ გადაადგილებას.

მიუხედავად იმისა, რომ სარკინიგზო მაგისტრალი საქართველოში მთლიანად ელექტროფიცირებულია, BAH-ის ექსპერტების შეფასებით, ელექტრომომარაგების სისტემა განახლებას საჭიროებს. ასევე საყურადღებოა რკინიგზის საქმიანობასთან დაკავშირებული გარემოს დაბინძურების პრევენციის ღონისძიებების გატარება.¹⁰

საქართველოს სარკინიგზო ინფრასტრუქტურას აქვს რიგი პრობლემები, რომლებმაც უკვე თავი იჩინა. ამ მხრივ, ჩვენი შეფასებით, მთავარი დაბრკოლება რკინიგზისთვის არის ინფრასტრუქტურის, დამხმარე ნაგებობების, ლოკომოტივების, ვაგონების და სხვა ინფრასტრუქტურული მიმართულებების ხანდაზმულობა.

დაბალი ტექნიკური აღჭურვილობა და განუვითარებელი ინფრასტრუქტურა მოდერნიზაციასა და განახლებას მოითხოვს. პრობლემაა გაზრდილი სარემონტო ხარჯები, რაც სერიოზულად აჩარბებს დასაშვებ ნორმას. ევროპულ სალიანდაგო ხაზებთან თავსებადობის თვალსაზრისით დიდ პრობლემას წარ-

¹⁰საქართველოს რკინიგზა პრობლემები და პერსპექტივები - ფონდი "ღია საზოგადოება საქართველოს" შიდა პროექტის "შპს. საქართველოს რკინიგზა - ანალიტიკური ანგარი";

მოადგენს ლიანდაგების ზომა, საქართველოს არა აქვს ლიანდაგების ე.წ. “ევროპული ზომა“, ვინაიდან ძალიან ძვირი ჯდება მისი შეცვლა. ლიანდაგების შეცვლა მოითხოვს ძალიან დიდ საინვესტიციო გადაწყვეტილებას და ხარჯს. ამავე დროს, არსებობს ამ პრობლემის გადაჭრის არაერთი გზა, ლიანდაგების შეცვლა მოითხოვს ძალიან დიდ საინვესტიციო გადაწყვეტილებას და ხარჯებს. ამავე დროს, არსებობს ამ პრობლემის გადაჭრის არაერთი გზა.

განსხვავებული ტექნიკური სტანდარტების გამო ევროკავშირის ”მაღალი დონის ჯგუფის” მიერ რეკომენდირებულია შემდეგი ღონისძიებების გატარების ხელშეწყობა:

- ✓ სასაზღვრო გამშვებ პუნქტებთან, უკრაინასა და პოლონეთის საზღვართან არსებულის მსგავსად, მულტიმოდალური ტვირთის მომარაგების ცენტრების გახსნა,
- ✓ გადაზიდვების განხორციელება ძირითადად კონტეინერების საშუალებით,
- ✓ მზავრთა გადაყვანის შემთხვევაში საზღვარზე მატარებლის ან ლოკომოტივების (გასაკუთრებულ შემთხვევაში) შეცვლის შესაძლებლობა და ა. შ.

ეს საკითხები საქართველოს რკინიგზისთვის მას შემდეგ გახდება უფრო მნიშვნელოვანი, რაც ამოქმედდება ბაქო-

თბილისი-ყარსის სარკინიგზო მაგისტრალი, რომელიც საქართველოს რკინიგზას პირდაპირ დააკავშირებს ტრანსევროპულ სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურასთან.

მოდრავი შემადგენლობის თანამედროვე მატარებლებით განახლების აუცილებლობა საქართველოს რკინიგზას ახალი ამოცანების წინაშე აყენებს. ინფრასტრუქტურის განახლებასთან ერთად აუცილებელი იქნება გარკვეული კაპიტალდაბანდების განხორციელება აღჭურვილობის თანამედროვე დიაგნოსტიკური ცენტრის ჩამოსაყალიბებლად, რის შედეგადაც თავიდან იქნება აცილებული მოძრავი ტექნიკის დაგვიანებული ან არასათანადო შეკეთება. დიაგნოსტიკური ცენტრის ჩამოსაყალიბებლად აუცილებელია როგორც შესაბამისი ტექნიკის შეძენა, ისე მომსახურე პერსონალის გადამზადება, რის შედეგადაც შესაძლებელი გახდება ახალი ტექნიკის გამოყენება და შენახვა. ამრიგად, საქართველოს რკინიგზის ოპერაციების უსაფრთხო და ეფექტური წარმოებისათვის და მომავალი განვითარებისათვის, დიდი ინვესტიციაა საჭირო.

2004-2007 წლებში საქართველოში განხორციელებულმა რეფორმებმა, სარკინიგზო წარმოების ეფექტიანი მენეჯმენტის პრინციპებით მართვის დაწყებამ რკინიგზის მომგებიანობის გაზრდისთვის ახალი პერსპექტივები წარმოაჩინა. დღეისათვის, საქართველოს რკინიგზაში გამიჯნულია სარკინიგზო ინფრასტრუქტურა და საექსპლუატაციო ფუნქციები. საქართველოს

რკინიგზაზე მოხდა საექსპლუატაციო (რკინიგზის გამოყენების, ოპერირების) ფუნქციის კომერციალიზაცია: საქართველოს რკინიგზაზე დაშვებულია მესამე მხარის მიერ მგზავრთა გადაყვანა და ტვირთის გადაზიდვის ორგანიზება, რაც, უკვე არსებული გამოცდილების შესაბამისად, ბევრად უწყობს ხელს რკინიგზის კომერციულად მომგებიან ორგანიზაციად ჩამოყალიბებას.

საქართველოს სარკინიგზო კოდექსის მე-8 მუხლის თანახმად,¹¹ საქართველოს რკინიგზაზე უკვე დაშვებულია, რომ მგზავრთა გადაყვანა, ტვირთის, ბარგის, ტვირთ-ბარგისა და ფოსტის გადაზიდვა განხორციელდეს რკინიგზის ან სხვა პირთა მფლობელობაში არსებული სატრანსპორტო საშუალებებითა და მოწყობილობებით, ამასთან, ახალ მოძრავ შემადგენლობას უნდა ჰქონდეს არსებულ მოთხოვნებთან შესაბამისობის დამადასტურებელი მოწმობა (სერტიფიკატი). ასევე აღსანიშნავია, რომ დასავლეთის ექსპერტთა მოსაზრებით, მაქსიმალური ეფექტურობის მისაღწევად მიზანშეწონილია რკინიგზის საექსპლუატაციო ფუნქციის სრული კომერციალიზაცია.

2007 წლიდან გარკვეული ნაბიჯები გადაიდგა რკინიგზის ქსელის გასაფართოებლად, მათ შორის, შიდა მაგისტრალების

¹¹იქვე - საქართველოს რკინიგზა პრობლემები და პერსპექტივები - ფონდი “ღია საზოგადოება საქართველოს” შიდა პროექტის ”შპს. საქართველოს რკინიგზა - ანალიტიკური ანგარი”;

და ელექტრომომარაგების რეაბილიტაციისა და მოდერნიზაციის მიმართულებით.

2009 წელს დაიწყო ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო მაგისტრალის მშენებლობა, რომელიც საქართველოს რკინიგზას პირდაპირ დააკავშირებს თურქეთთან და ევროპულ სატრანსპორტო მაგისტრალებთან. აღნიშნული რკინიგზა, უპირველეს ყოვლისა, მოიაზრება როგორც სატრანზიტო დერეფანი, პროექტის ძირითადი ტექნიკური პარამეტრების მიხედვით გათვალისწინებულია ახალი ევროპული ერთლიანდაგიანი ელექტროფიცირებული სარკინიგზო ხაზის მშენებლობა და არსებული რკინიგზის გარკვეული მონაკვეთის რეკონსტრუქცია. საწყის ეტაპზე საპროგნოზო და ტექნიკური გათვლებით დაუბრკოლებლად იქნება შესაძლებელი 10 მლნ ტონა ტვირთის გატარება. აღნიშნული ხაზის გახსნა 2018 წლის ბოლოსთვის იგეგმება.

2010 წელს თბილისიდან შავი ზღვის მიმართულების მთავარი მაგისტრალისა და უღელტეხილის მონაკვეთის მოდერნიზების მიზნით, დაიწყო პირველი რიგის სამუშაოები, რომელშიც მოიაზრებოდა მატარებლის სიჩქარის გაზრდა 55 კმ/სთ-დან 80 კმ/სთ-მდე, უღელტეხილის მონაკვეთზე და 65-90კმ/სთ-დან 120კმ/სთ-მდე დანარჩენ მაგისტრალზე.

2010 წლიდან დაიწყო თბილისის შემოვლითი რკინიგზის მშენებლობაც, რომელიც ამ ეტაპზე, მოქმედი მთავრობის გადაწყვეტილებით, შეჩერებულია.

1992 წლიდან საქართველო გაერთიანებულია რკინიგზის თანამშრომლობის ორგანიზაციაში (OSJD). ორგანიზაცია ითვალისწინებს საერთაშორისო სარკინიგზო გადაზიდვების განვითარებას ევროპა-აზიის მიმართულებით, მის ფარგლებში შემუშავებულია ვაგონების გამოყენების სპეციალური წესი, გაფორმებულია შეთანხმებები საერთაშორისო სარკინიგზო მიმოსვლის შესახებ, რაც რკინიგზას ხელსაყრელ პირობებს უქმნის, რათა შელავათიანი ტარიფით შეუფერხებლად განახორციელოს ტვირთის გადაზიდვა წევრი სახელმწიფოების რკინიგზებზე.

ამგვარად, საქართველოს, როგორც OSJD ორგანიზაციის წევრ სახელმწიფოს, ევროკავშირთან თანამშრომლობის ბაზაზე შესაძლებლობა ეძლევა, მოახდინოს კანონმდებლობის ჰარმონიზაცია ევროკავშირში მოქმედ სატრანსპორტო კანონმდებლობასთან. აგრეთვე 2011 წელს საქართველო შეუერთდა საერთაშორისო სარკინიგზო გადაზიდვების სამთავრობოთაშორისო ორგანიზაციის კონვენციას საერთაშორისო სარკინიგზო გადაზიდვების შესახებ (COTIF).

2016 წელს საქართველოში მგზავრთა გადაყვანისათვის შემოყვანილი იქნა თანამედროვე ტიპის ოთხი ახალი მატარებელი, რომლებიც აღჭურვილია საჭირო ყველა თანამედროვე

მოწყობილობით, ულტრათანამედროვე ტიპის უსაფრთხოების სისტემებით. აღნიშნული მატარებლები სრულ შესაბამისობაშია ევროპული უსაფრთხოების სტანდარტებთან.

2017 წელის 13 ივლისიდან (საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის ბრძანება №1-1/298) დაიწერა სატვირთო დოკუმენტაციის ელექტრონული ხელმოწერის სისტემა¹², რომელიც საშუალებას იძლევა ელექტრონულად იწარმოოს ადგილობრივი სატვირთო გადაზიდვების კომერციული და ფინანსური აღიკვეთისა და დარიცხვისათვის აუცილებელი დოკუმენტაცია (ქაღალდის გარეშე). ახალი სისტემა რკინიგზის მომხმარებელს აძლევს საშუალებას მსოფლიოს ნებისმიერი წერტილიდან დაინახოს და მოაწეროს ხელი სატვირთო ოპერაციებს, რაც მართვის თვალსაზრისით გამართლებულია და აადვილებს მომსახურების მოქნილობას.

საქართველო-ევროკავშირის შორის ასოცირების შეთანხმების მიხედვით, საქართველოს რკინიგზამ 8 ძირითადი დირექტივა და რეგულაცია უნდა დანერგოს. რეგულაციების ამოქმედება ეტაპობრივად 2018-2021 წლებში უნდა განხორციელდეს. 2022 წელი ის საბოლოო ვადაა, როდესაც დირექტივები ძალაში უნდა იყოს შესული. ამ მხრივ, გარკვეული მოსამზადებელი

¹²საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის, 2017 წლის 13 ივლისის ბრძანება №1-1/298

ნაბიჯები უკვე გადაიდგა. ევროკავშირის სარკინიგზო დირექტივების ძირითადი ასპექტებია:

- ✓ ტექნიკური და უსაფრთხოების პირობები და ურთიერთ-თავსებადობა (2004/49/EC დირექტივა გაერთიანების რკინიგზების უსაფრთხოების შესახებ);
- ✓ ბაზრის გახსნა და ინფრასტრუქტურაზე დაშვება (N 913/2010 რეგულაცია კონკურენტული ტვირთისთვის ევროპული სარკინიგზო ქსელის თაობაზე და 2012/34/EC დირექტივა, რომლის მეშვეობითაც ჩამოყალიბდა ერთიანი ევროპული სარკინიგზო ზონა);
- ✓ სისტემაში დასაქმებულთა კვალიფიკაცია და შრომითი პირობები იმ მატარებლის მემანქანების სერტიფიცირების შესახებ, რომლებიც მართავენ ლოკომოტივებსა და მატარებლებს გაერთიანების სარკინიგზო სისტემაში (2007/59/EC დირექტივა);
- ✓ გაერთიანების ფარგლებში სარკინიგზო სისტემის ურთიერთთავსებადობის შესახებ რკინიგზის ინფრასტრუქტურული კომპანიის ტარიფის დადგენა (2008/57/EC დირექტივა);
- ✓ საკითხები მგზავრთა უფლებების და საზოგადოებრივი სამგზავრო სარკინიგზო და საავტომობილო ტრანსპორტის მომსახურების, რკინიგზის მგზავრთა უფლებებისა და ვალდებულებების შესახებ და სატვირთო გადაზიდვის

ოპერატორების შესახებ (რეგულაცია EC – N 1370/2007) და EC N 1371/2007);

- ✓ მნიშვნელოვანი დირექტივები არსებობს გარემოს დაცვის თვალსაზრისით, სახიფათო ტვირთის შიდა ტრანსპორტირების შესახებ, რომელიც ეტაპობრივად დაინერგება (2008/68/EC დირექტივა).

ჩამოთვლილი დირექტივების მთავარი მიზანია სატრანსპორტო ბაზარზე ევროპული (მათ შორის საქართველოს) რკინიგზის პოზიციის გაუმჯობესება, ასევე ის, თუ როგორ გაიზარდოს რკინიგზის კონკურენტუნარიანობა ბაზარზე ტექნიკური პარამეტრების გაზრდით და პირობების გაუმჯობესებით. საბოლოო რეზულტატი იქნება ის, რომ საქართველოს რკინიგზა გახდება უფრო მოქნილი ოპერაციებში და ხელს შეუწყობს ჩამოყალიბდეს ნამდვილი ევროპული სტანდარტების რკინიგზად.

ამავე დროს, სხვადასხვა ობიექტური მიზეზის გამო, რთული მდგომარეობა შეიქმნა საერთაშორისო ბიზნეს-გარემოში, მწვავედება კონკურენცია სატრანსპორტო ბაზარზე, ტვირთმფლობელებისათვის გადაზიდვის ტარიფების, მომსახურების ხარისხის, ტვირთის უსაფრთხოების დაცვის, გადაზიდვის სისწრაფის, სასაზღვრო, საბაჟო გადასასვლელების შეუფერხებელი ფუნქციონირებისა და სხვა მაჩვენებლების მიხედვით. ამრიგად, არის საშიშროება უახლოეს მომავალში საქართველოს

რკინიგზამ დათმოს წამყვანი პოზიციები, რასაც შეუქცევადი ხასიათი ექნება თუ დროულად და რადიკალურად არ განხორციელდა სათანადო რეფორმები.

3. საქართველოს სატრანსპორტო სექტორის ინტერმოდალურობის ანალიზი

საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის განვითარება ეროვნული ეკონომიკის აღორძინების უმნიშვნელოვანესი ფაქტორია. შესაბამისად, ეფექტური და კონკურენტუნარიანი სატრანსპორტო და ლოგისტიკური სისტემის შექმნით ქვეყანას უზრუნველდება რეალური შანსი, იქცეს კავკასიისა და ცენტრალური აზიის სავაჭრო-ლოგისტიკურ ჰაბად. ინტერმოდალური სატრანსპორტო სისტემის ჩამოყალიბება და ლოგისტიკური ნიუ-ჰაუს მოზიდვა საქართველოს ერთ-ერთი უმთავრეს ამოცანას, რომლის შესრულება იძლევა საშუალებას, საქართველო გახდეს გლობალური სატრანსპორტო-ლოგისტიკური ქსელის ნაწილი და მოიზიდოს გლობალური ეკონომიკის უდიდესი ბაზრის მოთამაშეები.

ტერმინები „ინტერმოდალური“ და „ინტერმოდალიზმი“ შედარებით ახალია. მაგალითად, ის „Concix Oxford English Dictionary“-ში პირველად გამოიყენეს 1980-იან წლებში, თუმცა, ამ პერიოდში **ინტერმოდალიზმის** გაგება ჯერ კიდევ არ იყო იგივე, რაც მაგალითად, დღეს გვაქვს. იმავე ლექსიკონის მე-10 (1999 წ.) გამოცემაში ტერმინი „ინტერმოდალური“ განმარტებულია შემდეგნაირად: **ინტერმოდალური** ეწოდება ისეთ სატვირთო გადაზიდვებს, როდესაც სატრანსპორტო გადაზიდ-

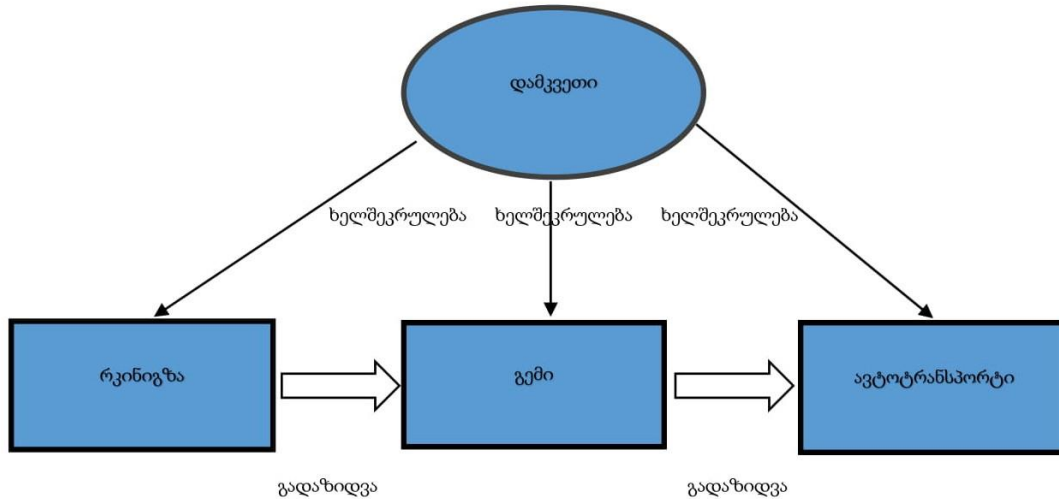
ვის პროცესში მიზანშეწონილი ან დასაშვებია, გამოიყენებულ იყოს ორი ან ორზე მეტი სატრანსპორტო საშუალება და უმეტეს შემთხვევაში, ტვირთის მიმღებს არ აქვს პირდაპირი შეხება სხვადასხვა სატერმინალო, საბაჟო და სხვა ლოჯისტიკურ პროცესებთან (cases, there is no direct connection or access between the loading/unloading point and the rail, inland waterway, sea, or air transport system).¹³

არსებობს ინტერმოდალური გადაზიდვების სხვა განმარტებებიც, თუმცა მათ შორის შინაარსობრივი განსხვავება დიდი არაა. ჩვენ მიერ ჩატარებული კვლევის პროცესში ჩამოვყალიბდით „ინტერმოდალური გადაზიდვების“ ჩვენეულ დეფინიციაზე: „ინტერმოდალური გადაზიდვა“ არის ტვირთების გადაზიდვა რამდენიმე სახის ტრანსპორტით. ამ დროს ერთ-ერთი გადაზიდვითაგანი აწარმოებს მთელი მიზიდვის ორგანიზებას გაგზავნის პუნქტიდან დანიშნულების პუნქტამდე, გადატვირთვის ერთი ან რამდენიმე პუნქტის გავლით. აქ არ არსებობს ოპერატორი და დამკვეთი თვითონ დებს ხელშეკრულებას ყოველ გადამტანთან, რომელიც პასუხისმგებელია თავის მონაკვეთზე. აქედან გამომდინარე, პასუხისმგებლობა, ლოჯისტიკური ჯაჭვის ყოველ რგოლზე, გადაზიდვის დამკვეთზე მოდის.

¹³ David Lowe - Intermodal Freight Transport pg. 31-32 - ISBN 0 7506 5935 1 - Copyright © 2005

ინტერმოდალური სისტემის ფუნქციონირების აუცილებელ პირობას წარმოადგენს საინფორმაციო სისტემის არსებობა. მისი დახმარებით ხორციელდება შეკვეთის შესრულება (გადაზიდვის ხელშეკრულება), ე.ი. ტვირთის მიზიდვის პროცესში მთელი პროცესის დაგეგმვა, მართვა და კონტროლი ინფორმაციის მიწოდების პროცესის წინმსწრები, თანმხლები და დამამთავრებელი ინფორმაციის მეშვეობით. ამჟამად, მთელი მსოფლიოს პრაქტიკაში, ფართოდ გამოიყენება მონაცემების ელექტრონული გაცვლის სხვადასხვა სისტემა, რომელთა გამოყენების ხარისხი განსაზღვრავს ლოჯისტიკური სატრანსპორტო სის-

იხ. ნახაზი 1 – ინტერმოდალური გადაზიდვების სქემა:¹⁴



¹⁴ სატრანსპორტო ლოჯისტიკა - განათლების ხარისხის განვითარების ეროვნული ცენტრი - ტ. ბოლქვაძე, ვ. ბოგველიშვილი, ნ. გულბიანი რ. თედორაძე ნ. თოფურია ნ. ბუთხუზი ფ. გოგიაშვილი თ. კოჩაძე პ. ცაგარეიშვილი - თბილისი 2015

ტემის კონკურენტუნარიანობას სატრანსპორტო მომსახურების მსოფლიო ბაზარზე.

როგორც ცნობილია, სატრანსპორტო გადაზიდვების დაგეგმვისას სხვადასხვა სახის ტრანსპორტის გამოყენება და გადაზიდვის ფორმის შერჩევა დამოკიდებულია სხვადასხვა ფაქტორზე (გეოგრაფიული, ინფრასტრუქტურული, უსაფრთხოება, სოციალურ-პოლიტიკური, ნორმატიულ-საკანონმდებლო, ტვირთების სატრანსპორტო დახასიათება და მრავალი სხვა), რომელიც საბოლოოდ ახდენს გავლენას კონკრეტულ სატრანსპორტო დერეფანში ტვირთის მოხვედრის შესაძლებლობაზე.

საქართველოს სატრანსპორტო სექტორის ინტერმოდალურობის პრობლემის შესწავლის კონტექსტში გთავაზობთ იმ პრობლემათა ჩამონათვალს, რომელიც, ჩვენი აზრით, გავლენას ახდენს საქართველოს სატრანსპორტო სექტორში ინტერმოდალური გადაზიდვების შედეგად მიზიდული **ტვირთების დინამიკაზე**:

- **ინფრასტრუქტურული პრობლემა.** მიუხედავად იმისა, რომ ბოლო წლებში გარემონტდა დიდი დატვირთვის მქონე გზები და მაგისტრალები, განხორციელდა მნიშვნელოვანი ინვესტიციები (განსაკუთრებით საერთაშორისო მნიშვნელობის გზებზე), ქვეყნის სატრანსპორტო ინფრას-

ტრუქტურა მოითხოვს დიდ ძალისხმევას ვითარების საბოლოო მოწესრიგებამდე;

- **ტექნიკური პარამეტრები.** სატრანსპორტო სისტემის შემადგენელ მოძრავ კომპონენტში თვალში საცემია ტექნიკური აღჭურვილობის დაბალი ხარისხი, რაც მოდერნიზაციასა და განახლებას მოითხოვს. ასევე ევროპულ სალიადანგო ხაზებთან თავსებადობის თვალსაზრისით დიდ პრობლემას წარმოადგენს ლიანდაგების ზომა, საქართველოს არა აქვს ლიანდაგების ე.წ. „ევროპული ზომა“, ვინაიდან ძალიან ძვირი ჯდება მისი შეცვლა. ლიანდაგების შეცვლა მოითხოვს ძალიან დიდ საინვესტიციო გადაწყვეტილებას და ხარჯს, ამავ დროს, არსებობს ამ პრობლემის გადაჭრის არაერთი გზა;
- **სასაწყობო მეურნეობების დაბალი დონე.** ერთ-ერთ ხელისშემშლელ პირობას საქართველოს სატრანსპორტო დერეფანში სასაწყობო მეურნეობების დაბალი დონე და არასაკმარისი რაოდენობა წარმოადგენს. დღეს საქართველოს ლოგისტიკურ ბაზარზე არ არსებობს A კლასის სასაწყობო მეურნეობები, არსებული B და C კლასის

საწყობები ძირითადად საბჭოთა სტილისა და სტრუქტურის ინფრასტრუქტურაა;¹⁵

- **ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურისა და ლოგისტიკური პროცესების მართვის ევროპული სტანდარტები.** დღეს უკვე აშკარა ხდება ის მოთხოვნები, რომლებსაც უცხოელი მომწოდებლები და მწარმოებლები უყენებენ წარმატებულ ქართულ სავაჭრო და საწარმოო კომპანიებს. მოთხოვნები მოიცავს ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურისა და ლოგისტიკური პროცესების მართვის დასავლურ სტანდარტებთან მიახლოების აუცილებლობას. ამ მიმართულებით ამჟამად იდგმება ქმედითი ნაბიჯები, თუმცა ჯერ არ არის დანერგილი მიწოდების ჯაჭვის საერთაშორისო სტანდარტების, მაგ., SCOR®-ის (Supply Chain Operations Reference) პროგრამები საქართველოს მოქმედ კომპანიებში;¹⁶
- **სამართლებრივი და საკანონმდებლო რეგულაციები.** ნაკლოვანებებია ტრანსპორტისა და ვაჭრობის სფეროში სამართლებრივი და საკანონმდებლო რეგულაციებისა და საერთაშორისო ხელშეკრულებების – მათ შორის „საქართველოს ევროკავშირთან ასოცირების ხელშეკრულების“

¹⁵გ. დობორჯგინიძე - საქართველოს ლოგისტიკის ასოციაცია - „ლოგისტიკის როლი ქართული ეკონომიკის განვითარებაში“

¹⁶ გ. დობორჯგინიძე - საქართველოს ლოგისტიკის ასოციაცია - „ლოგისტიკის როლი ქართული ეკონომიკის განვითარებაში“.

ფარგლებში აღებული ვალდებულებების ინკლიმენტაციის თვალსაზრისით. ამ მიმართულებით ჯერ კიდევ მნიშვნელოვანი ცვლილებებია განსახორციელებელი და **სათანადოდ დასახვეწია საკანონმდებლო ბაზა**. კერძოდ, საქართველოს ხელისუფლებამ, პირველ რიგში, უნდა განახორციელოს კანონების ევროპულთან ჰარმონიზაცია. „საქართველოს ევროკავშირთან ასოცირების ხელშეკრულები“ მე-6 ქვეთავში – რომელიც ტრანსპორტის სფეროში თანამშრომლობის გაღრმავებას ითვალისწინებს, მითითებულია ტრანსპორტის საკითხებთან დაკავშირებით მრავალი დირექტივა (დიდი ნაწილი ტექნიკურია), რაც გასათვალისწინებელია ტრანსპორტის ყველა სახეობის მიმართულებით. ამასთან, ასოცირების ხელშეკრულების 293-ე მუხლში ხაზგასმულია, რომ საქართველომ ხელი უნდა შეუწყოს ინტერმოდალური სატრანსპორტო პოლიტიკის შექმნას¹⁷;

- **ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის გრძელვადიანი სახელმწიფო სტრატეგია**. საქართველოში ჯერჯერობით არ არსებობს ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის გრძელვადიანი სახელმწიფო სტრატეგია, რომელიც აუცილებლად უნდა

¹⁷ გ. კვაშილავა - „ევროსტანდარტები ბათუმის სატრანსპორტო სისტემაში“. ეკონომიკა - 21 მარტი, 2016.

მომზადდეს (პროექტებზე მუშაობა უკვე დაწყებულია) და რომლის უმთავრესი მიზანი, ჩვენი აზრით, უნდა იყოს საქართველოს, როგორც ხელსაყრელი ადგილმდებარეობის ქვეყნის კონკურენტუნარიანობის გაზრდა და მისი გლობალურ სატრანსპორტო ქსელში ინტეგრაცია;

- **ეკონომიკური ფაქტორი.** სამწუხაროდ, ჯერჯერობით ვერ ხერხდება ძირეული ეკონომიკური ცვლილებების განხორციელება¹⁸, რაც ზოგადად გავლენას ახდენს სოციალურ-ეკონომიკურ ფონზე და ამცირებს დამატებითი ინვესტიციების შემოდინების პროცესს. ამ ეტაპზე საქართველოს სატრანსპორტო დერეფანში განხორციელებული სატრანზიტო გადაზიდვები ნათლად ადასტურებს, რომ ბოლო წლების მანძილზე ტვირთის მოცულობის მნიშვნელოვანი ზრდა არ შეინიშნება. აქ გასათვალისწინებელია ალტერნატიული დერეფნების გავლენა საქართველოზე გამავალი დერეფნის კონკურენტუნარიანობის ფაქტორზე და საქართველოს სატრანსპორტო დერეფნის კონკურენტუნარიანობის ხარისხი;
- **მენეჯმენტი.** ნაკლოვანებებია მენეჯმენტის სტანდარტების ხარისხში, რომელიც საჭიროებს კიდევ უფრო მეტად

¹⁸EBRD-ისდა მსოფლიო ბანკის პროგნოზით, 2018 წელს საქართველოს ეკონომიკური ზრდა დაახლოებით 4,2% იქნება

მიახლოებას საერთაშორისო წესებსა და კონვენციებთან შესაბამისობასთან;

- **პოლიტიკური ფაქტორი.** სამწუხაროდ, საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის **ინტერმოდალურობის პრობლემის ანალიზისას** საქართველოს სატრანსპორტო დერეფნის კონკურენტუნარიანობის კონტექსტში აუცილებელია აღინიშნოს პრობლემური პოლიტიკური შემადგენელი, რომელიც უკავშირდება რუსეთის მხრიდან საქართველოს ტერიტორიების ოკუპაციას და, ჩვენი აზრით, ეს, თავის მხრივ, ახდენს გავლენას ამ დრეფანში ტვირთების მოძრაობის დინამიკაზე.

4. ევროპულ და საერთაშორისო სტანდარტებთან საქართველოს ტრანსპორტო სისტემის დაახლოებისა და ადაპტირების გზები

ეკონომიკური გლობალიზაციის გაღრმავების პირობებში, ქვეყნებს შორის კავშირი წარმოუდგენელია განვითარებული და საერთაშორისო სტანდარტების სატრანსპორტო სისტემის გარეშე. სტრატეგიული გეოგრაფიული მდებარეობის გათვალისწინებით, ამ ეტაპზე საქართველოს გადაუდებელ ამოცანას წარმოადგენს გლობალურ სამყაროში ქვეყნის როლის ახლებური გააზრება და მისთვის დამატებითი საერთაშორისო ფუნქციის შექმნის აუცილებლობა, ეს კი სხვადასხვა საკითხთან ერთად შეუძლებელია მიღწეული იყოს საქართველოში ყველა სახის მაღალი საერთაშორისო სტანდარტების შესაბამისად განვითარებული ტრანსპორტის და მისი ევროპულ სისტემებთან ურთიერთთავსებადობის გარეშე.

ევროკავშირის ტრანსპორტის პოლიტიკა ამჟამად იმყოფება განვითარების გარდატეხის პერიოდში. მისი მომავალი დამოკიდებულია ტრანსპორტის რაციონალურ გამოყენებაზე; გადაზიდვების მულტიმოდალურ განვითარებაზე; კონკურენციის ამაღლებაზე; ეფექტურობაზე; მგზავრების გადაყვანის კომფორტსა და სისწრაფეზე; ტრანსპორტზე შემოთავაზებული მომსახურებების გაუმჯობესებაზე; გარემოზე ტრანსპორტის

მავნებელი გავლენის შემცირებაზე. დღევანდელი მოთხოვნები ევროკავშირის სატრანსპორტო პოლიტიკასთან დაკავშირებით, მოკლედ შეიძლება ფორმულირებული შემდეგი სტანდარტების სახით: **ეფექტურობა, უსაფრთხოება და გარემოს დაცვა.**

სწორედ ამიტომაც საქართველოსთვის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესება და ევროპულ სტანდარტებთან მიახლოება უნდა იყოს და არის უმნიშვნელოვანესი სტრატეგიული ამოცანა, მით უმეტეს ეს აუცილებელია ქვეყნის ეკონომიკური და სოციალური განვითარებისთვის. ფაქტობრივად, საქართველოს მიზანია ტრანსპორტის ინტეგრაცია ევროპულ სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურაში, მისი აღიარება ევროპული სატრანსპორტო სისტემის განუყოფელ ნაწილად. ამ მიზნის მიღწევისათვის საჭიროა საქართველომ განავითაროს სათანადო საკანონმდებლო ბაზა, სათანადო სტანდარტის ტრანსპორტი და სატრანსპორტო მომსახურება. თავის მხრივ ევროკავშირი ითვალისწინებს საქართველოს ევროპულ მისწრაფებებს. ევროკავშირი მიესალმება საქართველოს მზადყოფნას, გააღრმავოს თანამშრომლობა ყველა, მათ შორის, ტრანსპორტის სფეროში.

მონოგრაფიაზე მუშაობის პროცესში, სპეციალური ლიტერატურიდან და სხვადასხვა წყაროებიდან მოპოვებული მასალის დამუშავების შემდეგ მონოგრაფიაში წარმოდგენილია ზოგიერთი რეკომენდაცია და ხედვა ევროპულ და საერთაშორისო

სტანდარტებთან საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის დაახლოებისა და ადაპტირების გზების მიმართულებით:

1. პირველი რიგში, დასახული მიზნის მიღწევისათვის აუცილებელია საქართველოს მთავრობამ გამოავლინოს პოლიტიკური ნება და სურვილი აქტიურად იმუშაოს არსებული პრობლემების გადაწყვეტაზე, ტრანსპორტის სახეობების ყველა დონეზე სათანადო ფინანსირებაზე, სატრანსპორტო პოლიტიკის, ევროკავშირის ქვეყნებს და საერთაშორისო ორგანიზაციებს შორის თანამშრომლობის გაღრმავების, დარგის კოორდინირებული განვითარებისა და სახელმწიფოთაშორისო შეთანხმებების განხორციელებაზე. ამ მხრივ დღევანდელი მდგომარეობით ყველაზე მნიშვნელოვანია „საქართველო-ევროკავშირის ასოცირების შესახებ შეთანხმება“, სადაც საქართველო იღებს ვალდებულებას განსაზღვრულ ვადებში ეტაპობრივად დაუახლოვდეს საერთაშორისო სამართლებრივ და ტექნიკურ ინსტრუმენტებს სხვადასხვა, მათ შორის ტრანსპორტის სფეროში. ყველა მიმართულებით შედეგების მიღწევის ხარისხი მთლიანად დამოკიდებულია საქართველოს მთავრობის უნარზე, შეძლოს რეკომენდაციებისა და პრიორიტეტული რეფორმების განხორციელება საერთაშორისო და ევროპული ნორმებისა და პრინციპების შესაბამისად.

2. იმისათვის, რომ მოხდეს ტრანსპორტის ურთიერთთავსებადობის საკითხების მოგვარება და საქართველოს სატრან-

სპორტო სისტემა აქტიურად ჩაერთოს საერთაშორისო სტრან-სპორტო ქსელში, საჭიროა საქართველომ განავითაროს **სათა-ნადო საკანონმდებლო ბაზა**, განსაზღვრულ ვადებში ეტაპობ-რივად დაუახლოვოს თავისი კანონმდებლობა ევროკავშირის კანონმდებლობასა და საერთაშორისო სამართლებრივ ინსტრუ-მენტებს სხვადასხვა, მათ შორის ტრანსპორტის სფეროში და მოხდეს შესაბამისი კანონების, ნორმატიული აქტების, ტექნიკური რეგლამენტებისა და მარეგულირებელი წესების ევროკავშირის კანონმდებლობასთან ჰარმონიზება.

ასოცირების შესახებ შეთანხმების შესაბამის თავს ახლავს დანართები, რომელშიც მოცემულია ევროკავშირის კონკრე-ტული სამართლებრივი აქტები და მათთან საქართველოს კანონ-მდებლობის დაახლოების ვადები, რაც საქართველომ უნდა შეასრულოს შეთანხმებული ვადების მიხედვით. საუბარია ტრანსპორტის ოთხი ძირითადი დარგის – საავტომობილო ტრანსპორტის, სარკინიგზო ტრანსპორტის, საზღვაო ტრანსპორ-ტისა და საჰაერო ტრანსპორტის სფეროებში არსებული კანონ-მდებლობის ევროპულ კანონმდებლობასთან ჰარმონიზაციასა და მათი აღსრულების მექანიზმების შექმნაზე. საქართველოს სატრანსპორტო საქმიანობა სამართლებრივად აუცილებლად თავსებადი უნდა იყოს ამ სფეროს საერთაშორისო კანონმდებ-ლობასთან.

მიგვაჩნია, რომ აუცილებელია საქართველომ შექმნას ტრანსპორტის განვითარების სტრატეგიული ეროვნული დოკუმენტი – საქართველოს ტრანსპორტის ეროვნული პოლიტიკის შესახებ ე.წ. „ეროვნული სატრანსპორტო სტრატეგია“, სადაც ჩამოყალიბებული იქნება ქვეყნის ეკონომიკის განვითარების ხედვაა სატრანსპორტო სექტორში არსებული გამოწვევების გათვალისწინებით.

3. ყურადღება უნდა მიექცეს საერთო საგზაო ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესებას. კერძოდ:

- ✓ საჭირო საგზაო ინფრასტრუქტურული ღონისძიებები უნდა მოიცავდეს საერთაშორისო, შიდასახელმწიფოებრივი და ადგილობრივი მნიშვნელობის გზების სამშენებლო და სარეაბილიტაციო სამუშაოებს.
- ✓ უნდა ხდებოდეს გზების დიზაინისა და მახასიათებლების დაახლოების კონტროლი საერთაშორისო სტანდარტებთან.
- ✓ აუცილებელია დაზიანებული და შემდგომ რეაბილიტირებული მონაკვეთების მონიტორინგი, სახიდე გადასასვლელებისა და სხვა ხელოვნური ნაგებობების აღდგენითი და სარეკონსტრუქციო სამუშაოების უწყვეტად გაგრძელება.
- ✓ ავტომაგისტრალებისა და გზების გასწვრივ განლაგებულ კომერციულ და სერვისულ ობიექტებთან მისასვლელი მეორეხარისხოვანი და რაიონულ ცენტრთან მისასვლელი

საავტომობილო გზების, ძირითად საკურორტო, ისტორიულ და კულტურულ ძეგლებთან და მოსაზღვრე ქვეყნებთან მისასვლელი გზებისა და საბაზისო ინფრასტრუქტურის შემდგომი სრული რეაბილიტაცია და განვითარება და ა.შ.

4. მნიშვნელოვანია, გაგრძელდეს აქტიური მუშაობა საქართველოს გზებზე საგზაო უსაფრთხოების გაუმჯობესის მიმართულებით.

- ✓ სასწრაფოდ უნდა იყოს შემოღებული ავტომანქანების სავალდებულო ტექნიკური დათვალიერება რათა, ყველა ავტომობილის ტექნიკური მდგომარეობა ევროსტანდარტებთან მაქსიმალურად მოვიდეს შესაბამისობაში.
- ✓ საერთაშორისო ლოგისტიკურ სისტემებში მეტი ჩართულობისა და ურთიერთთავსებადობის უზრუნველსაყოფად საჭიროა საქართველოს საავტომობილო პარკის მოდერნიზაცია და მომსახურების ევროპულ სტანდარტებზე გადასვლა.
- ✓ საერთაშორისო გადაზიდვებში მონაწილე ავტოსატრანსპორტო საშუალებები აღჭურვილი უნდა იყოს ბორტული დიაგნოსტიკებისა და მოძრაობის რეჟიმების აღმრიცხველი ე.წ. ტახომეტრებით, მოძრაობისა და ეკოლოგიური უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მაღალეფექტიანი მოწ-

ყობილობებით, გაბარიტული, წონითი და ტექნიკური უნიფიცირების სხვა საშუალებებით.

- ✓ ევრორეგულაციებით ტექნიკური პირობების შესრულებისას ერთ-ერთი მთავარი მოთხოვნაა საავტომობილო ტრანსპორტის, კერძოდ, სატვირთო და სამგზავრო გადაზიდვების (9-ზე მეტი ადამიანი) ავტომობილებზე სიჩქარის შეზღუდვის მოწყობილობასთან დაკავშირებული რეგულაციების აღსრულება. რეგულირებას და კონტროლს უნდა დაექვემდებაროს ტვირთის წონაც და სახიფათო ტვირთის გადაზიდვა.
- ✓ განსაკუთრებული ყურადღება უნდა მიექცეს სატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოების პირობების დაცვას.

5. ევროპულ და საერთაშორისო სტანდარტებთან საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის დაახლოებისა და ადაპტირების სტრატეგიის წარმატებით განხორციელების მიზნით, მნიშვნელოვანია გათვალისწინებული იყოს **სოციალური ასპექტები**, რომლებიც ეხება ტრანსპორტის ყველა დარგში მომუშავეთა სოციალური პირობების გაუმჯობესებას. კერძოდ:

- ✓ მნიშვნელოვანია სატრანსპორტო საშუალებების მძღოლების, მატარებლის მემანქანეების, პილოტებისა და მეზღვაურების წინასაკვალიფიკაციო გადამზადების, სერტიფი-

ცირების ღონისძიებების გატარება და შემდგომი განვითარების პროფესიული ტრენინგების ხელშეწყობა.

- ✓ სისტემაში დასაქმებულთა საერთაშორისო სტანდარტების შესაბამისი შრომითი პირობების, სამუშაო და დასვენების სავალდებულო დროისა და საათების მკაცრი დაცვა და მონიტორინგი.
- ✓ მნიშვნელოვანია შემოღებულ იყოს საქალაქთაშორისო და საერთაშორისო მარშრუტებზე მძღოლების წინასამარშრუტო – ალკოჰოლსა და ნარკოლოგიურ ნივთიერებებზე შემოწმების მოთხოვნა.
- ✓ აუცილებელია სხვადასხვა კატეგორიის მართვის მოწმობების გაცემისას სატრანსპორტო საშუალების მართვის ტესტების მოთხოვნების მიახლოება ევროპულ სტანდარტებთან და სატესტო დამატებითი ღონისძიებების მკაცრი კონტროლი.
- ✓ გადასაჭრელია საკითხები მგზავრთა უფლებებისა და ვალდებულებების, ასევე საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მომსახურებების შესახებ.

6. დღეისათვის ქვეყნის ერთ-ერთ ძირითად პრიორიტეტს უნდა წარმოადგენდეს **უცხოური ინვესტიციების მოზიდვა და მისი სატრანსპორტო სფეროში განთავსება**. შესაბამისი გამოკვლევისა და დასაბუთების შემდეგ, ხელი უნდა შეეწყოს სათანადო სტანდარტის ლოგისტიკური ცენტრების მშენებლობას

სასაზღვრო ტერიტორიებზე, საავტომობილო და სარკინიგზო სადგურებსა და აეროპორტების მიმდებარედ, ასევე – კომპლექსურად თავმოყრილი სამრეწველო ობიექტების (ქარხნების) არეალში.

7. ხელი უნდა შეეწყოს **სარკინიგზო ტრანსპორტის სატვირთო გადაზიდვების მომსახურების გაუმჯობესებას** საზღვრის გადაკვეთის პროცედურებთან დაკავშირებული საკითხების ჩათვლით.

რკინიგზის ტრანსპორტის ევროსტანდარტებთან მიახლოებისა და მულტიმოდალურობის ხელშეწყობის მიზნით, აუცილებელია:

- ✓ ინფრასტრუქტურული და ტექნიკური ღონისძიების გატარება, რათა რკინიგზას უფრო მძიმე ტვირთების სწრაფი ტრანსპორტირების საშუალება მიეცეს.
- ✓ მნიშვნელოვანია დაზიანებული რელსების, მოძრავი შემადგენლობისა და ვაგონების განახლება, ხიდებზე და გვირაბებში დრენაჟის სისტემის გამყარება,
- ✓ საქართველოს რკინიგზაში არსებული ძველი სადისპეტჩერო სისტემის ახალი ციფრული საკომუნიკაციო და სასიგნალო სისტემით შეცვლა, რაც გააუმჯობესებს კომუნიკაციას და უზრუნველყოფს მატარებლების უფრო მობილურ და დროულ გადაადგილებას.

- ✓ აუცილებელია უწყვეტად ჩატარდეს შიდა მაგისტრალების და ელექტრომომარაგების რეაბილიტაციისა და მოდერნიზაციის ღონისძიებები.

ამ ღონისძიებების გატარება მნიშვნელოვანია იმისათვის, რომ უზრუნველყოფილი იყოს ტექნიკური და უსაფრთხოების პირობები და ურთიერთთავსებადობა ერთიან ევროპულ სარკინიგზო ზონასთან, რათა მოხდეს ბაზრის გახსნა და ინფრასტრუქტურაზე დაშვება. ევროპულ სტანდარტებთან დაახლოების მიზნით, აუცილებელია სარკინიგზო სისტემის ურთიერთთავსებადობის შესახებ რკინიგზის ინფრასტრუქტურაზე კომპანიების დაშვებისთვის ტარიფების დადგენა.

8. საქართველოს სატრანსპორტო სისტემა წარმოუდგენელია **საზღვაო პორტების** განვითარების გარეშე. საზღვაო ტრანსპორტის განვითარებისათვის მიგვაჩნია, რომ:

- ✓ საჭიროა საზღვაო ინფრასტრუქტურის მენეჯმენტის სტანდარტების კიდევ უფრო მეტად მიახლოება საერთაშორისო წესებისა და კონვენციების შესაბამისობასთან.
- ✓ შეიზღუდოს დოკუმენტაციის რაოდენობა, გაიზარდოს მისი ინფორმაციული მოცულობა, მოხდეს გადაწყვეტილებათა მიღების დროის შემცირება და ხარისხის ამაღლება.
- ✓ განხორციელდეს პორტის სახელმწიფო კონტროლისა და სადროშო პოლიტიკის მოთხოვნების, აგრეთვე, ტანკერე-

ბის უსაფრთხოების შესახებ „საზღვაო გარემოს დაცვის კომიტეტის“ რეზოლუციებისა და „საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის“ (IMO) შესაბამისი საერთაშორისო კონვენციების მოთხოვნათა ეფექტური და მკაცრი მონიტორინგი.

- ✓ საქმიანობის კონტროლის მიზნით, კარგი იქნება პორტებში თუ ამოქმედდება შიდა აუდიტორების სისტემა, რომელიც ყოველ წელს ჩაატარებს შესაბამის ანალიზს.

9. რაც შეეხება ავიაციის მიმართულებით გასატარებელ კონკრეტულ ღონისძიებებს, საჰაერო ტრანსპორტის სექტორში ევროკავშირთან ეტაპობრივი დაახლოება ექცევა „ერთი მხრივ, ევროკავშირსა და მის წევრ ქვეყნებს შორის და მეორე მხრივ, საქართველოს შორის ერთიანი საჰაერო სივრცის შესახებ“ შეთანხმების მოქმედების ქვეშ, შესაბამისად:

- ✓ კარგი იქნება თუ მოხდება ავიაციის სფეროში არსებული მარეგულირებელი სისტემის საერთაშორისო ნორმებთან დაახლოების ტემპების დაჩქარება და ხელშეწყობა.
- ✓ უსაფრთხოების საკითხების მკაცრი კონტროლი.
- ✓ შიდა ფრენების და ქართული ავიაკომპანიების წახალისება, განსაკუთრებით ტურისტულად აქტიურ ზონებში.
- ✓ მნიშვნელოვანია განხორციელდეს შესაბამისი ადმინისტრაციული ორგანოების მუდმივი კონტროლი ევრო-

კავშირის შესაბამისი კანონმდებლობის იმპლემენტაციის განხორციელების პროცესში.

10. დღეს ევროპული სტანდარტის სტრანსპორტო პოლიტიკის ერთ-ერთი ფუნდამენტური და უმთავრესი მოთხოვნაა **გარემოზე ყველა სახეობის ტრანსპორტის უარყოფითი ზემოქმედების შემცირება და მდგრადი ტრანსპორტის განვითარება**. ამ მიმართულებით ევროდირექტივების გათვალისწინებით, ერთ-ერთი პრიორიტეტული ამოცანაა, საქართველოში განვითარდეს მდგრადი სატრანსპორტო სისტემა, რომელიც მოიცავს ტრანსპორტის ყველა ტიპს. განსაკუთრებით ხელი უნდა შეეწყოს ეკოლოგიურად სუფთა, ეფექტურ და უსაფრთხო სატრანსპორტო სისტემის უზრუნველყოფას.

ჰაერის სისუფთავის ხარისხი და ჰაერის დაბინძურებაში ტრანსპორტის წილის შემცირება მნიშვნელოვანი გამოწვევაა საქართველოსთვის. მდგრადი განვითარება არა მხოლოდ კონკრეტული პრობლემების დაძლევის, არამედ კონკრეტული მიდგომების დანერგვასაც გულისხმობს. კერძოდ:

- ✓ უნდა მოხდეს საწვავის ხარისხის მკაცრი კონტროლი.
- ✓ მწვანე ტრანსპორტის განვითარებისა და მდგრადი ენერჯის გამოყენების ხელშეწყობა.
- ✓ ძირითადი სატრანსპორტო საშუალებებისა და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურისა და ლოჯისტიკურ ცენტრებში

ჰაერის დაბინძურების წინააღმდეგ შესაბამისი კანონ-
მდებლობის გამკაცრება.

- ✓ სხვადასხვა გზით შესაძლებელია წახალისდეს ტრან-
სპორტის სფეროში ჩართული ბიზნესის სოციალურ და
გარემოსდაცვითი თვალსაზრისით სასარგებლო საქმიან-
ობა და ა. შ.

წინამდებარე ნაშრომში ზოგადი და კონკრეტული საკით-
ხების ანალიზი საშუალებას იძლევა აღინიშნოს, რომ საქარ-
თველოს სატრანსპორტო სისტემის სრულყოფისა და მისი
ევროკავშირის სტანდარტებთან დაახლოების პრობლემები
აქტუალურია როგორც პოლიტიკური და ეკონომიკური, ასევე
პრაქტიკული თვალსაზრისით.

**5. საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის ევროკავშირის
სტანდარტებთან ადაპტირების შემდგომი პერსპექტივები,
მჭიდრო რეგიონული ინტეგრაციის გათვალისწინებით**

სამხრეთ კავკასიის ქვეყნების, მათ შორის საქართველოს, როლს და პოლიტიკურ და კულტურულ პროგრესს ოდითგანვე განაპირობებდა მისი გეოგრაფიული მდებარეობა, კერძოდ, კასპიის, შავი და ხმელთაშუა ზღვების აუზებთან მოსაზღვრეობა და ის უმოკლესი სავაჭრო ხიდი, რომელიც ამ ტერიტორიაზე გადიოდა და აკავშირებდა აზიასა და ევროპას. საბჭოთა იმპერიის პერიოდში კავკასიის რესპუბლიკების ეკონომიკა, მათ შორის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა, მხოლოდ ქვეყნის განაპირა, ჩიხურ და/ან ქვეყნისშიდა დანიშნულებების ობიექტებს მიეკუთვნებოდნენ და პრაქტიკულ ღირებულებას არ წარმოადგენდნენ დანარჩენი მსოფლიოს ეკონომიკური განვითარებისა და გლობალური ინტეგრაციის თვალსაზრისით. დამოუკიდებლობის მოპოვების შემდეგ ვითარება მკვეთრად შეიცვალა სხვადასხვა მიმართულებით. ქვეყნებს მეტ-ნაკლებად საშუალება მიეცა ემოქმედა დამოუკიდებლად, საკუთარი ეროვნული ინტერესების გათვალისწინებით. გეოპოლიტიკური ცვლილებების შედეგად, საქართველომ ძირეულად შეცვალა საგარეო კურსი. საქართველოს სწრაფვა ევროკავშირსა და შემდგომ ევროატლანტიკურ სტრუქტურებში გაწევრიანებისკენ

თანდათან განმტკიცდა და დღევანდელი მდგომარეობით, ერთი შეხედვით, შეუქცევად ხასიათს ატარებს.

საგარეო ეკონომიკური კავშირების სრულყოფა ყოველი ქვეყნის ეკონომიკური ეფექტურობის ზრდის უდიდესი რეზერვაა. დამოუკიდებლობის მოპოვებამ, რა თქმა უნდა, მკვეთრად გაზარდა საგარეო ეკონომიკური კავშირების გაფართოების შესაძლებლობები. დღის წესრიგში დადგა სავაჭრო ურთიერთობების განვითარება დასავლეთის ქვეყნებთან და ევროკავშირთან. ევროკავშირი, რომლის იურისდიქცია და წარმომადგენლობა 28 სახელმწიფოზე ვრცელდება, წარმოადგენს მრავალდონიან ეკონომიკურ-პოლიტიკური ინტეგრაციის უნიკალურ ერთობას. ევროკავშირს აქვს სხვადასხვა უპირატესობები, მათ შორის:

- უნიკალური ინსტიტუციური მოწყობა, საერთო დიდი ბაზარი (ევროკავშირი წარმოადგენს 500 მლნ-იან ბაზარს);
- ეკონომიკური, საზოგადოებრივი და ტექნოლოგიური განვითარების მაღალი დონე;
- ფინანსური დახმარების სისტემა და ფისკალური დეცენტრალიზაცია;
- ბაზარზე კონკურენციის ეფექტური რეგულირების მექანიზმები;
- მიუკერძოებელი სამართლებრივი უზრუნველყოფა;
- დემოკრატიის მაღალი სტანდარტები და სხვა;

- კავშირის პოლიტიკა ითვალისწინებს წევრ სახელმწიფოთა დამოუკიდებელი, ადგილობრივი ეკონომიკის საჭიროებებს და ინტერესებს;
- თანაბარუფლებიანი და თანაბარრესურსიანი წევრი სახელმწიფოები ქმნიან ძალთა ბალანსს, რის შედეგადაც გადაწყვეტილებები ყოველთვის ურთიერთშეთანხმებით მიიღება და ა.შ.

ამ და სხვა მიზეზთა გამო, ევროკავშირი, როგორც გაერთიანება, ეკონომიკური თვალსაზრისით, წარმოადგენს უზარმაზარ პლატფორმას და მიმზიდველია ყველა საერთაშორისო ურთიერთობებში მონაწილე ცივილიზებული მოთამაშისათვის.

ევროკავშირის საგარეო პოლიტიკისათვის, რომელიც, ბუნებრივია, თავის თავში მოიცავს სხვადასხვა ქვეყნებთან პოლიტიკური, ეკონომიკური და უსაფრთხოების სფეროებში თანამშრომლობის განვითარებას, ერთ-ერთ მნიშვნელოვან ბაზისად, თავიდანვე ენერგო უსაფრთხოების კონცეფცია იქცა, რომელიც რუსეთის გვერდის ავლით, კასპიის ზღვის რეგიონის ნავთობისა და გაზის ათვისების ხარჯზე, ძირითადად ენერგორესურსების წყაროების მოწოდების დივერსიფიკაციას ითვალისწინებს და შესაბამისად, ამ რეგიონებიდან ევროკავშირში ენერგორესურსების ექსპორტისთვის სატრანსპორტო ქსელების შექმნასა და განვითარებას გულისხმობს. ევროკავშირი ამ და სხვა, საკუთარი სტრატეგიული მიზნების განხორცი-

ელების მოტივით, ცდილობს, სხვადასხვა ეკონომიკური ინსტრუმენტებით სავაჭრო ურთიერთობები განავითაროს მეზობელ რეგიონებთან, აწესებს სავაჭრო შეთანხმებებს და აქტიურად თანამშრომლობს, მათ შორის, არამეზობელ პარტნიორებთან და ცდილობს საკუთარი ეკონომიკური შესაძლებლობები უფრო მეტად გაამყაროს მსოფლიო ბაზარზე.

უზარმაზარი უპირატესობებიდან გამომდინარე, ცნობილია, რომ ევროკავშირში ინტეგრაციის წინა პირობას გარკვეული ეკონომიკური და ინსტიტუციური რეფორმების გატარება წამოადგენს, დაწესებულია მთელი რიგი კრიტერიუმები, რისი დაკმაყოფილების გარეშე ევროკავშირის წევრობა და რეგიონალური ინტეგრაცია შეუძლებელია. მიუხედავად იმისა, რომ გაწევრიანების შესაძლებლობა, პირველ რიგში დამოკიდებულია მასში გაწევრიანების მსურველი ქვეყნის შესაძლებლობასა და მიზნების მიღწევის უნარზე, ევროკავშირი, თავის მხრივ, ცდილობს დაეხმაროს გაწევრიანების მსურველ ქვეყნებს მიზნების მიღწევაში.

როგორც ცნობილია, სპეციალური პროგრამების მხარდაჭერით (როგორცაა მაგალითად, TRASECA, INOGATE და სხვა), ბოლო ოცწლეულის მანძილზე ევროკავშირმა, ევროპის ცალკეულმა სახელმწიფოებმა და ევროპულმა კომპანიებმა უზრუნველყვეს მნიშვნელოვანი ღონისძიებების ჩატარება საქართველოში, ყველა სატრანსპორტო სახეობის და ზოგადად, სატრან-

სპორტო სისტემის და ენერგეტიკული პროექტების შექმნის, განახლებისა და მოდერნიზებისათვის. ასევე, ბოლო წლებში, საქართველომ მნიშვნელოვნად გააღრმავა ურთიერთობა ევროკავშირთან, რომელიც ამ დროისთვის განმტკიცებულია საქართველო-ევროკავშირის ურთიერთობის ისტორიაში არსებული, ყველაზე მძლავრი და ბევრისშემცველი ე.წ „საქართველო-ევროკავშირის ასოცირების“ ხელშეკრულებით, რომლის გაფორმებით საქართველო-ევროკავშირს შორის ურთიერთობები თვისობრივად ახალ, ისტორიულად უპრეცედენტო დონეზე გადავიდა.

მიუხედავად იმისა, რომ საკითხზე ზემოთ უკვე ვისაუბრეთ, აქ უფრო ვრცლად აღვნიშნავ, რომ ასოცირების შეთანხმება ასევე მოიცავს „ღრმა და ყოვლისმომცველ თავისუფალ სავაჭრო სივრცის შესახებ შეთანხმებას“, რომელიც ადგენს თავისუფალი ვაჭრობის რეჟიმს საქართველოსა და ევროკავშირს შორის და შეიცავს იმ ძირითად ეკონომიკურ და სავაჭრო მექანიზმებს, რომელიც ჩვენი და არა მარტო ჩვენი აზრით, პირველ რიგში, საქართველოსთვის არის სასარგებლო და მომგებიანი. მაგალითად, ევროკავშირსა და საქართველოს შორის ღრმა და ყოვლისმომცველი თავისუფალი სავაჭრო სივრცის შექმნის მიზანია ხელი შეუწყოს:

- ევროკავშირის ბაზართან თავსებადი სავაჭრო სისტემის ფორმირებას;

- საინვესტიციო გარემოს მიმზიდველობის გაზრდასა და უცხოური ინვესტიციების წახალისებას;
- ახალი სამუშაო ადგილების შექმნას უცხოური ინვესტიციების სტიმულირების შედეგად;
- ქართული პროდუქციის კონკურენტუნარიანობის ზრდას;
- ქართული ექსპორტის ზრდას;
- ქართული პროდუქციის ხარისხის გაუმჯობესებას;
- ეკონომიკის ზრდის სტიმულირებასა და ზოგადად, საქართველოს ეკონომიკურ განვითარებას და სხვა.

საქართველომ აიღო ვალდებულებები, რომ დასახული მიზნის მისაღწევად უზრუნველყოფს რეფორმებს ყველა, მათ შორის, ტრანსპორტის სფეროში, ევროკავშირის საერთო ევროპული სატრანსპორტო პოლიტიკის სახელმძღვანელო დოკუმენტებისა და რეკომენდაციების გათვალისწინებით.

თუ გავითვალისწინებთ იმ ღონისძიებათა კომპლექსის სიდიდესა და მნიშვნელობას, რომელსაც ტრანსპორტი უზრუნველყოფს ნებისმიერი ქვეყნის ეკონომიკაში, შეიძლება ითქვას, რომ საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის სრული მოდერნიზაცია და ევროპულ და საერთაშორისო სტანდარტებთან ადაპტირება, რეგიონალური ინტეგრაციის ჭრილში შეიძლება გახდეს ეკონომიკის შემდგომი განვითარებისა და ეროვნული გრძელვადიანი მიზნების მიღწევის საკვანძო წერტილი და მძლავრი ინსტრუმენტი.

საქართველოს სატრანსპორტო სისტემა მოიცავს სარკინიგზო და სავეტომობილო გზებს, საჰაერო და საზღვაო ცენტრებს, სამგზავრო და სატვირთო ტერმინალებსა და საკმაოდ მძლავრ სხვა სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურასა და საშუალებებს, მათი ეროვნული სტანდარტებთან ადაპტირება, ეროვნული სატრანსპორტო და საკომუნიკაციო ქსელებში ჩართვა საქართველოს მოქალაქეებსა და ბიზნესს სრულიად ახალ შესაძლებლობებს გაუხსნის და ხელს შეუწყობს ქვეყნის ეკონომიკურ ზრდას, კერძოდ:

- როგორც ცნობილია, სატრანსპორტო გადაზიდვების მოცულობების ზრდასა და მის მდგრადობას მეტწილად განსაზღვრავს ინფრასტრუქტურის ხარისხი. ტრანსპორტთან დაკავშირებული ტექნიკური და უსაფრთხოების საერთაშორისო პირობების შესრულებით დაიხვეწება სატრანსპორტო ქსელი და გაუმჯობესდება არსებული სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა;
- გაიზრდება საქართველოს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის გამტარუნარიანობა, სატრანსპორტო ნაკადების მოძრაობის სიჩქარეები და მათი გადაადგილების უსაფრთხოების ხარისხი, რაც ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელ, საქართველოზე გამავალ უმოკლეს მარშრუტს და ასევე შიდა და ადგილობრივი მნიშვნელობის სატრან-

სპორტო ინფრასტრუქტურას უფრო მიმზიდველს გახდის საერთაშორისო გადამზიდავი კომპანიებისათვის;

- სხვადასხვა საკანონმდებლო რეგულაციებისა და ნორმატიული აქტების ევროპულ კანონმდებლობასთან ჰარმონიზაციით და საქართველოში თანამედროვე და კონკურენტუნარიანი ევროპული სტანდარტების სატრანსპორტო სექტორის ჩამოყალიბებით, მოიხსნება ევროპისა და საქართველოს სატრანსპორტო სისტემებს შორის დღეს არსებული სამართლებრივი, ადმინისტრაციული და ტექნიკური ბარიერები, რაც ხელს შეუწყობს მულტიმოდალური საერთაშორისო გადაზიდვების ზრდას, ქართულ კომპანიებს გაუადვილებს მგზავრთა გადაყვანას და საქონლის გადატანას ევროპის ქვეყნებში და პირიქით;
- სატრანსპორტო სფეროში სოციალური და ფინანსური რეგულაციების გაუმჯობესება და ევროპულ კანონმდებლობასთან დაახლოება ხელს შეუწყობს ტრანსპორტის სფეროზე პასუხისმგებელი ადგილობრივი სახელმწიფო და კერძო ორგანიზაციების გაძლიერებას, იქ დასაქმებული ადამიანების უფლებების დაცვას, მუშაკთა სოციალურ ინტერესებს, მათი ცოდნისა და უნარების გაუმჯობესებას;
- ასევე მოხდება მომხმარებელთა უფლებების უკეთ დაცვა, რაც საბოლოოდ საქართველოში უამრავი ადამიანის ცხოვ-

რების დონეს აამაღლებს და კომფორტული ცხოვრების შესაძლებლობას გაზრდის;

- საქართველოს მიმზიდველობა ტრანსპორტის სფეროში შექმნის დამატებით პირობებს ინვესტიციებისთვის. ამ დარგში მეტი ინვესტიციების შემოდინება კი უმნიშვნელოვანესია ქვეყნის როგორც მაკროეკონომიკური, ისე მიკროეკონომიკური და სოციალური ეფექტის ზრდის მისაღწევად;
- გეოგრაფიული მდებარეობისა და სრულყოფილი სატრანსპორტო კოორდინაციის გაუმჯობესებით, საბაჟო პროცედურების დახვეწით და სხვა ტრანსპორტის სფეროსთან დაკავშირებული ხელშემწყობი ღონისძიებების გატარებით, საქართველოს გაუჩნდება შესაძლებლობა, რომ მომავალში მოიზიდოს ახალი მეგაპროექტები და მეტი საერთაშორისო ტვირთი;
- ტრანსპორტის სფეროში ნაჩვენები დადებითი შედეგების გათვალისწინებით, გაიზრდება თანამშრომლობის პერსპექტივა ევროკავშირის მიერ განხორციელებულ სხვადასხვა პოლიტიკასა თუ პროგრამაში, შეიქმნება შესაძლებლობა საქართველოს თანდათანობით ჩართვის ევროპის თანამეგობრობის ზოგიერთ ისეთ პროგრამაში, რომელიც ხელს უწყობს კავშირების დამყარებას ეკონომიკის სხვა-

დასხვა დარგის: კულტურული, საგანმანათლებლო, სამეცნიერო და სხვა საზოგადოებრივ სფეროებში;

- სატრანსპორტო სისტემის ევროკავშირის სტანდარტებთან შესაბამისობაში მოყვანა, გარემოსდაცვით კანონმდებლობასთან ჰარმონიზაცია და იმპლემენტაცია ხელს შეუწყობს მდგრადი, დაბალემისიანი მწვანე სატრანსპორტო სისტემის ჩამოყალიბებას, ეს კი, თავის მხრივ, მნიშვნელოვან როლს ითამაშებს საზოგადოებრივი ჯანმრთელობის გაუმჯობესებაში და წვლილს შეიტანს ქვეყნის წინაშე მდგარი გრძელვადიანი ამოცანის შესრულებაში, რასაც მდგრადი განვითარება ჰქვია.

ქვეყნის სატრანზიტო პოტენციალის განვითარება და საქართველოს ინტეგრაცია საერთაშორისო სატრანსპორტო სისტემებში შექმნის მტკიცე საფუძველს საქართველოს ევროკავშირში შემდგომი ეკონომიკური, პოლიტიკური და რეგიონალური ინტეგრირებისთვის, ამით საქართველო ორი დიდი ბაზრის – ევროპისა და აზიის სატრანსპორტო დერეფნის დამაკავშირებელი ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ცენტრი გახდება, შესაბამისად, საქართველო გეოსტრატეგიის საიმედო და აქტიურ სუბიექტად ჩამოყალიბდება, ამ ფუნქციის გაძლიერება და რეალიზაცია კი ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი პირობაა ქვეყნის ეკონომიკური და პოლიტიკური გრძელვადიანი სტაბილურობისთვის.

ევროკავშირსა და საქართველოს შორის არსებული თანამშრომლობიდან გამომდინარე, იქმნება საქართველოს ევროკავშირთან ღრმად ინტეგრირების პერსპექტივა. შესაბამისად, ევროკავშირის შიდა ბაზარზე საქართველოს აქტიურად დამკვიდრების შემდეგ გაიზრდება თანამშრომლობის პერსპექტივა ტრანსპორტის სფეროში, რაც დარგის მასშტაბურობისა და მნიშვნელობიდან გამომდინარე, შექმნის შემდგომი ეკონომიკური ინტეგრაციისა და განვითარებისათვის მტკიცე საფუძველს.

დასკვნა

ამრიგად, როგორც ჩვენ მიერ დამუშავებული და ზემოთაღწერილი მასალებიდან ჩანს, საქართველომ, ბოლო დროს, გადადგა მნიშვნელოვანი ნაბიჯები საქართველოს სატრანსპორტო სექტორში ინტერმოდალური გადაზიდვების სტიმულირებისა და ევროპულ სატრანსპორტო სისტემებთან ურთიერთთავსებადობის მიღწევის თვალსაზრისით, თუმცა როგორც ზემოთაა ნაჩვენები, ჯერ კიდევ ძალიან ბევრია გასაკეთებელი ვითარების საბოლოოდ მოსაწესრიგებლად.

ცხადია, რომ დღეს კონკურენცია არა მარტო კომპანიებსა თუ ინდუსტრიულ ქვეყნებს შორის მიმდინარეობს, არამედ რეგიონები და სატრანსპორტო დერეფნები ეპაექრებიან ერთმანეთს. საქართველო მისი ხელსაყრელი გეოსტრატეგიული ადგილმდებარეობის საშუალებით ბუნებრივ ლოგისტიკური ჰაბია. ამასთან საქართველო მსოფლიოს იმ ქვეყნების რიგს განეკუთვნება, სადაც ფუნქციონირებს ყველა ძირითადი სახეობის ტრანსპორტი, შესაბამისად, ტრანსპორტი და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა უდიდეს სტრატეგიულ როლს ასრულებს ქვეყნის ეროვნულ მეურნეობაში, რაც ბუნებრივად აძლევს მას განვითარების დიდ შესაძლებლობას.

თუმცა უნდა აღინიშნოს, რომ კვლევის შედეგად იდენტიფიცირებული და ზემოთ აღნიშნულ პრობლემათა ერთობ-

ლიობა ქვეყნის სატრანსპორტო სისტემას არ აძლევს საშუალებას სრულად გამოიყენოს აღნიშნული პოტენციალი. კვლევებიდან იკვეთება, რომ დღევანდელი მდგომარეობით, საქართველოში ტრანსპორტის დარგობრივი სახეობების განვითარების დონის მაჩვენებლები განსხვავებულია. ცალკეული შემთხვევების გარდა, იგი, უმეტესწილად, ვერ აკმაყოფილებს განვითარებული ქვეყნებისა და, მათ შორის, ევროკავშირის სტანდარტულ ნორმებს და მოითხოვს სისტემურ მოდერნიზაციას.

საქართველოში სატრანსპორტო დარგის ძირითადი პრობლემებია: ძირითადი ინფრასტრუქტურის ფიზიკური და ტექნიკური გაუმართაობა, ავტოპარკისა და მოძრავი შემადგენლობების სიძველე, საავტომობილო და სარკინიგზო გზების გამტარუნარიანობის დაბალი სიჩქარე და უსაფრთხოების არასაკმარისი ხარისხი, საკანონმდებლო რეგულაციები, ხშირ შემთხვევაში, შეუსაბამო დასავლურ სტანდარტებთან, მათ შორის გარემოზე მავნე ზემოქმედების კუთხით და ვერ პასუხობს თანამედროვე მოთხოვნებს და ა.შ.;

თუმცა ასევე აღსანიშნავია, რომ წინა წლებისაგან განსხვავებით, საქართველო გადასულია ევროკავშირთან ურთიერთობის აბსოლუტურად განსხვავებულ რეჟიმზე, (იგულისხმება „ასოცირების ხელშეკრულება“) რომელიც ქვეყანაში რეფორმებისა და წინსვლის – მათ შორის ტრანსპორტის სფეროში მეტ შესაძლებლობებსა და პერსპექტივებს იძლევა. მართალია, შე-

თანხმებები არ განსაზღვრავს კრიტერიუმებს და თანამშრომლობის ფორმებს შემდგომი საბოლოო მიზნებისთვის (მაგალითად, ევროკავშირში გაწევრიანების აუცილებელ კრიტერიუმებს), მაგრამ იგი ითვალისწინებს ევროკავშირის სტანდარტებთან დაახლოებისა და ჰარმონიზაციის უწყვეტ პროცესს, მრავალ, მათ შორის, ტრანსპორტის სფეროშიც.

საქართველოს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის საერთაშორისო სტანდარტებთან შესაბამისობის იდენტიფიცირებისას გამოიკვეთა, რომ საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის ევროპულ სისტემებთან ინტერმოდალურობისა და ურთიერთავსებადობისათვის და საერთაშორისო ლოგისტიკურ სისტემებში მეტი ჩართულობის უზრუნველსაყოფად საჭიროა საქართველოს ყველა სახეობის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურისა და სატრანსპორტო პარკის მოდერნიზაცია, ტრანსპორტის საგზაო, სარკინიგზო, საავიაციო და საზღვაო სახეობებში ევროკავშირის ნორმებისა და სტანდარტების სრულად დანერგვა.

რეფორმირების პროცესი და აღებული ვალდებულებების შესრულება ქართული საზოგადოებისთვის ახალი გამოწვევაა და შეიძლება, საზოგადოების ზოგიერთი წევრისთვის, ზოგ შემთხვევაში, მტკივნეულიც აღმოჩნდეს. ამის მიუხედავად, რეფორმები აუცილებელია. განვითარების ტემპი მთლიანად

არის დამოკიდებული საქართველოს მთავრობის მონდომებასა და მის კონკრეტულ წარმატებებზე.

მიუხედავად არსებული უამრავი მოსაზრებისა, დღეს გვაქვს რეალური საფუძველი ვივარაუდოთ, რომ საქართველოს ევროკავშირთან ინტეგრაციის პერსპექტივა, ერთი შეხედვით, შეუქცევად ხასიათს ატარებს, საკმაოდ რეალისტურია და მისი განვითარებაც ხელშეუხებელია და, რაც მთავარია უმნიშვნელოვანესია საქართველოსთვის. მიგვაჩნია, რომ ქართული სატრანსპორტო სისტემის დაახლოება ევროპულ სისტემებთან გააჩენს მეტ პერსპექტივას და ხელს შეუწყობს ევროპასთან არსებული თანამშრომლობიდან უფრო ღრმა პოლიტიკურ, ეკონომიკური და რეგიონალურ ინტეგრაციაზე გადასვლას, რაც ქვეყანას მხოლოდ სარგებელს მოუტანს.

კვლევის შედეგები და რეკომენდაციები რომელიც წარმოდგენილია ამ მონოგრაფიაში, მოხარული ვიქნებით, თუ დაეხმარება კომპეტენტურ ორგანიზაციებსა და საკითხით დაინტერესებულ პირებს. *მონოგრაფია მომზადებულია შოთა რუსთაველის ეროვნული სამეცნიერო ფონდის ახალგაზრდა მეცნიერთა გრანტის საფუძველზე (N YS-2016-41).*

Conclusion

Thus, as we find in the materials processed and as described above, Georgia recently has taken a number of important steps towards stimulating intermodal transportation in the Georgian transport sector and achieving interoperability with European transport systems, but as shown above, there is still much to be done for final regulation.

Obviously, competition today is not running only between companies and industrial countries but regions and transport corridors compete between each other. Georgia is a natural logistics hub through its favorable geostrategic location. In addition, Georgia belongs to the countries of the world where all major types of transport are functioning. Consequently, transport and transportation infrastructure plays a very strategic role in the country's national farming, which naturally gives a great opportunity for development.

However, it should be noted that the identification of the above-mentioned problems does not allow the country's transport system to fully utilize this potential. The research shows that today the level of development of transport sector types in Georgia is different. Except of some individual cases, it mostly does not meet the situation of developed countries, including the EU's standard norms and requires systemic modernization.

The major problems of transport in Georgia are: Physical and technical malfunction of basic infrastructures, outdated fleet and rolling stock, low speed of motor and railway traffic and low safety quality. Legislative regulations are often incompatible with Western standards, including environmental impacts and can not meet modern requirements, etc.;

However, it is noteworthy that, in contrast to previous years, Georgia has been transformed into an absolutely different mode of relations with the European Union (meaning "Association Agreement"), which provides more opportunities and perspectives in the field of reform and promotion in the country. Although the agreements does not define the criteria and formalities for further final purposes (for instance, the criteria required for membership in the EU), it provides the continuous process of approximation and harmonization with EU standards in many fields, among them in transport.

The identification of compatibility of Georgia's transport infrastructure with international standards revealed that for intermodality and interoperability of Georgian transport system with the European one and to ensure greater involvement into international logistics systems, we need to provide modernization of all types of transport infrastructure and fleet, fully implement EU norms and standards in road, rail, aviation and marine transport.

The reform process and the fulfillment of the obligations are a new challenge for the Georgian society and may be painful for some members of society. Nevertheless, reforms are necessary. The development rate is entirely dependent on the Government's commitment and its success.

Despite the numerous opinions, we have a real basis today that the prospective of Georgia's integration with the European Union seems to be irreversible, and it is quite realistic and its development is inviolable and is of a great importance for Georgia. We believe that bringing the Georgian transport system closer to European systems will give more prospects and possibilities to move to a more deep political, economic and regional integration with Europe, which will benefit the country.

We are happy if the findings and recommendations of the research presented in this monograph will be helpful for competent organizations and stakeholders. The monograph is prepared on the basis of the Young Scientists' Grant of Shota Rustaveli National Science Foundation (N YS-2016-41).

გამოყენებული ლიტერატურა

1. ბ. გითოლენდია – საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის ევროკავშირის სტანდარტებთან ადაპტირების შემდგომი პერსპექტივები რეგიონული ინტეგრაციის ჭრილში – სამეცნიერო ჟურნალი „ბიზნეს-ინჟინერინგი“ #1-2 – 2016 – გვ 229-232;
2. ბ. გითოლენდია – საქართველოსა და ევროკავშირის შორის ტრანსპორტის სფეროში თანამშრომლობის შესახებ – საქართველოს ახალგაზრდა მეცნიერთა საზოგადოებრივი აკადემია. საერთაშორისო სამეცნიერო ჟურნალი “ინტელექტუალი”. #30 ISSN 1512-2530 – 2015 წელი – გვ 105-113;
3. ბ. გითოლენდია – რამდენიმე რეკომენდაცია საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის ევროპულ და საერთაშორისო სტანდარტებთან დაახლოებისა და ადაპტირების შესახებ – შრომების კრებული “სატრანსპორტო ხიდი ევროპა-აზია” – თბილისი 2016 ISBN 978-9941-0-9270-1 – გვ 173-179;
4. ბ. გითოლენდია – საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტისა და მასთან დაკავშირებული ძირითადი ინფრასტრუქტურის ევროპულ სტანდარტებთან შესაბამისობის მოკლე ანალიზი – შრომების კრებული “სატრანსპორტო

ხიდი ევროპა-აზია” – თბილისი 2017 ISBN 978-9941-0-9270-1;

5. ბ. გითოლენდია – საქართველოს საზღვაო და საჰაერო ტრანსპორტის საერთაშორისო სტანდარტებთან თავსებადობის მოკლე ანალიზი – სტუ-ს ბიზნესტექნოლოგიების ფაკულტეტი – II საერთაშორისო სამეცნიერო კონფერენცია – „გლობალიზაცია და ბიზნესის თანამედროვე გამოწვევები“ – 2018;
6. ი. სუხიტაშვილი – "ევროკავშირის სატრანსპორტო პოლიტიკა 2010 წლადე";
7. ბ. გითოლენდია – “საქართველოს სატრანსპორტო დერეფნის განვითარების ეკონომიკური პრობლემები და მათი გადაჭრის მიმართულებები“ – დისერტაცია წარმოდგენილი დოქტორის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად – 2011 წ;
8. ნ. ანთაძე – „მწვანე ალტერნატივა“ – საქართველოს გარემოსდაცვითი კანონმდებლობის ევროკავშირის კანონმდებლობასთან კონვერგენცია – სახელმძღვანელო საზოგადოებრივი ორგანიზაციებისა და აქტივისტებითვის – 2013 წ;
9. ტ. ბოლქვაძე, ვ. ბოგველიშვილი, ნ. გულბიანი რ. თედორაძე ნ. თოფურია ნ. ბუთხუზი ფ. გოგიაშვილი თ. კოჩაძე კ. ცაგარეიშვილი – სატრანსპორტო ლოჯისტიკა –

- განათლების ხარისხის განვითარების ეროვნული ცენტრი – თბილისი 2015;
- 10.გ. დობორჯგინიძე – საქართველოს ლოგისტიკის ასოციაცია – „ლოგისტიკის როლი ქართული ეკონომიკის განვითარებაში“;
- 11.გ. კვაშილავა – „ევროსტანდარტები ბათუმის სატრანსპორტო სისტემაში“ ეკონომიკა – 2016;
- 12.ი. დანელია – გეოპოლიტიკური კვლევების საერთაშორისო ცენტრი – „ევრაზიული კავშირი თუ ევროკავშირი: ურთიერთგამომრიცხავი თუ ურთიერთშემავსებელი ეკონომიკური სისტემები“;
- 13.უსაფრთხო გადაადგილების შესაძლებლობები მგზავრებისთვის – პოლიტიკის დოკუმენტი. CRRC-საქართველოს და ფონდ „პარტნიორობა საგზაო უსაფრთხოებისთვის“ მიერ, აღმოსავლეთ-დასავლეთის მართვის ინსტიტუტის (EWMI) ACCESS-ის პროექტის ფარგლებში;
- 14.სამთავრობო პროგრამა „ძლიერი, დემოკრატიული, ერთიანი საქართველოსთვის“ – საქართველოს მთავრობა ქვეყნის ძირითადი მონაცემები და მიმართულებები 2016-2019 წლებისათვის;
- 15.საქართველოს მთავრობა – 2013 წ. – „საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების სტრატეგია – საქართველო 2020“;

16. „მწვანე ალტერნატივა“ – კვლევა” საქართველოს სატრანსპორტო სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა და მისი განვითარების გარემოსდაცვითი და სოციალური ასპექტები – 2007 წ;
17. „მწვანე ალტერნატივა“, 2013 წ. – კვლევა – „ევროპის სამეზობლო პოლიტიკის ევროკავშირი-საქართველოს სამოქმედო გეგმის გარემოს დაცვისა და მდგრადი განვითარების ნაწილის შესრულების ეფექტურობის შეფასება 2007-2012 წ.წ.“;
18. „საქართველო-ევროკავშირის ასოცირების შესახებ შეთანხმების“ გზამკვლევი;
19. Boris Gitolendia – “Ways of approximation and further compatibility of Georgian transport system with the European and International Standards“ – The international scientific and analytical, reviewed, printing and electronic journal of Paata Gugushvili Institute of Economics of Ivane Javakhishvili Tbilisi State University – 2018;
20. B. Gitolendia – „About compatibility of Georgian Railway transport and related infrastructure to European standards“ – RS Global – ISSN 2413-1032 – WORLD SCIENCE No. 5(33) Vol.1, pg 59-64 – May 2018;

21. Boris Gitolendia – Analysis of Intermodality Issue of Transportation System of Georgia – International Conference “Technological Innovations for Sustainable Society”, Vilnius College of Technologies and Design, Technical Faculty, – Vilnius, Lithuania – 2018;
22. I. Lashkhi, T. Pataraiia, G. Gabrielashvili, A. Imnaishvili – Project of Open Society Georgia Foundation– “Georgian Railway LLC – Drafting an Analytical Report”.; Office of the State Minister of Georgia on European and Euro-Atlantic Integration – “Georgia’s Progress Report on Implementation of the ENP Action Plan and the EaP Roadmaps” – 2014;
23. European Commission, Directorate-General for Communication Citizens information – THE EUROPEAN UNION EXPLAINED – „Transport“ – 2014;
24. ASSOCIATION AGREEMENT between the European Union and the European Atomic Energy Community and their Member States, of the one part, and Georgia, of the other part – Official Journal of the European Union – 2014;
25. European Commission, Directorate-General for Communication Citizens information – THE EUROPEAN UNION EXPLAINED – „Transport“ – 2014;
26. David Lowe – Intermodal Freight Transport – Copyright © 2005, -ISBN 0 7506 5935 1;

27. International Monetary Fund – Poverty Reduction Strategy Paper Progress Report- Economic Development and Poverty Reduction Program – 2006;

28. I. Lashkhi, T. Pataraiia, G. Gabrielashvili, A. Imnaishvili – Open Society Georgia Foundation – GEORGIAN RAILWAY PROBLEMS AND PERSPECTIVES;

ვებ-გვერდები:

1. http://europa.eu/pol/trans/index_en.htm
2. <http://www.economy.ge>
3. www.batumiport.com
4. www.gcaa.ge
5. www.mta.gov.ge
6. <http://mfa.gov.ge>
7. http://www.enpi-info.eu/maineast.php?id=272&id_type=10
8. <http://safedrive.ge>
9. http://eeas.europa.eu/georgia/assoagreement/pdf/ge-aa-title-vi-other-cooperation-policies_en.pdf
10. www.commersant.ge
11. <http://www.interpressnews.ge>
12. <http://www.eurocommunicator.ge>
13. <http://www.eu-nato.gov.ge/en/eu/agreement>
14. <http://www.economy.ge/ge/economic-data/transport>

15. <http://www.enterprisegeorgia.gov.ge/uploads/files/publications/5b4dd2c0a7ede-0.pdf>
16. https://eeas.europa.eu/delegations/georgia_ka_3.10.2017
17. http://europa.eu/pol/pdf/flipbook/en/regional_policy_en.pdf
18. <http://www.ipress.ge/new/15305-abreshumis-gzis-proeqti-saqartveloshi-atasobit-akhal-samushao-adgils-sheqmnis>

სარჩევი

შესავალი.....	4
1. საქართველოს სატრანსპორტო სექტორის ზოგადი მიმოხილვა, ევროკავშირთან ტრანსპორტის სფეროში თანამშრომლობის კონტექსტის გათვალისწინებით	15
1.1. საქართველოს საავტომობილო გზები	17
1.2. საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტი	198
1.3. საქართველოს საზღვაო ნავსადგურები და ტერმინალები.....	21
1.4. საქართველოს მილსადენი ტრანსპორტი.....	25
1.5. საქართველოს საჰაერო ტრანსპორტი	29
1.6. ევროკავშირთან ტრანსპორტის სფეროში თანამშრომლობის შესახებ	33
2. საქართველოში ყველა სახის ტრანსპორტთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურის საერთაშორისო სტანდარტებთან შესაბამისობის იდენტიფიცირება და შეფასება	
50	
2.1. საავტომობილო ტრანსპორტისა და მასთან დაკავშირებული ძირითადი ინფრასტრუქტურის ევროპულ სტანდარტებთან შესაბამისობის მოკლე ანალიზი	57
2.2. საქართველოს საზღვაო და საჰაერო ტრანსპორტის საერთაშორისო სტანდარტებთან თავსებადობის მოკლე ანალიზი.....	73

2.3. საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტის და მასთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურის ევროსტანდარტებთან თავსებადობის შესახებ	84
3. საქართველოს სატრანსპორტის სექტორის ინტერმოდალურობის ანალიზი	101
4. ევროპულ და საერთაშორისო სტანდარტებთან საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის დაახლოებისა და ადაპტირების გზები	111
5. საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის ევროკავშირის სტანდარტებთან ადაპტირების შემდგომი პერსპექტივები მჭიდრო რეგიონული ინტეგრაციის გათვალისწინებით	124
დასკვნა	135
გამოყენებული ლიტერატურა.....	142
სარჩევი	150