

UDC 629.113

SCOPUS CODE 2203

<https://doi.org/10.36073/1512-0996-2024-3-189-200>

სატრანსპორტო პროცესების უსაფრთხოების უზრუნველყოფა საქართველოში

ელიზბარ დარჩიაშვილი	საავტომობილო ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის დეპარტამენტი, საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი, საქართველო, 0160, თბილისი, მ. კოსტავას 68 ^ა E-mail: e.darchiashvili@gtu.ge
ნინო თოფურია	საავტომობილო ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის დეპარტამენტი, საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი, საქართველო, 0160, თბილისი, მ. კოსტავას 68 ^ა E-mail: n.tofuria@gtu.ge
ომარ მეძველია	საავტომობილო ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის დეპარტამენტი, საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი, საქართველო, 0160, თბილისი, მ. კოსტავას 68 ^ა E-mail: medzveliao@mail.ru

რეცენზენტები:

ზ. ბოგველიშვილი, სტუ-ის სატრანსპორტო და მანქანათმშენებლობის ფაკულტეტის მოწვეული ასოცირებული პროფესორი, ტექნიკის მეცნიერებათა დოქტორი

E-mail: z.bogvelishvili@gtu.ge

მ. ცისკარიშვილი, შპს „რევერსის“ დირექტორი, ტექნიკის მეცნიერებათა კანდიდატი

E-mail: malkhaz.tsiskarishvili@gmail.com

ანოტაცია. საქართველოს კონკურენტული უპირატესობის უზრუნველყოფის მნიშვნელოვანი ფაქტორია სატრანსპორტო და ლოგისტიკური დარგების უსაფრთხო დერეფნების განვითარება, რომლის ერთ-ერთი ძირითადი ამოცანაა სატრანსპორტო პროცესების უსაფრთხოების უზრუნველყოფა, რისთვისაც საჭიროა გაანალიზდეს ქვეყანაში წლების განმავლობაში დაგროვილი სტატისტიკური მონაცემები და გლობალურ მიწოდების ჯაჭვში ინტეგრირების, ქვეყნის ლოგისტიკისა და ვაჭრობის სფე-

როების კონკურენტუნარიანობის გაზრდის მიზნით მოხდეს მიწოდების ჯაჭვის მართვის საუკეთესო მეთოდების დანერგვა. ამ კუთხით მნიშვნელოვანია საგზაო უსაფრთხოების დონის ამაღლება სხვადასხვა პასუხისმგებელი უწყების მხრიდან, შესაბამისად გარკვეულია დონისძიებებისა და აქტივობების განხორციელება. მიუხედავად იმისა, რომ გასულ წლებში ამ კუთხით მიღწეულია გარკვეული პროგრესი, საჭიროა ახალ ეტაპზე გადასვლა, რათა საქართველომ მიაღწიოს მნიშვნელოვნად გაუმჯობესებულ შედეგებს და წარმატებას, რათა არსებული ძირითადი პრობლემები

და საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებში დაშავებულითა მარვენბელი უახლოესი ათი წლისთვის 50%-მდე შემცირდეს.

საკვანძო სიტყვები: მიწოდების ჯაჭვი; საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევები; უსაფრთხოება.

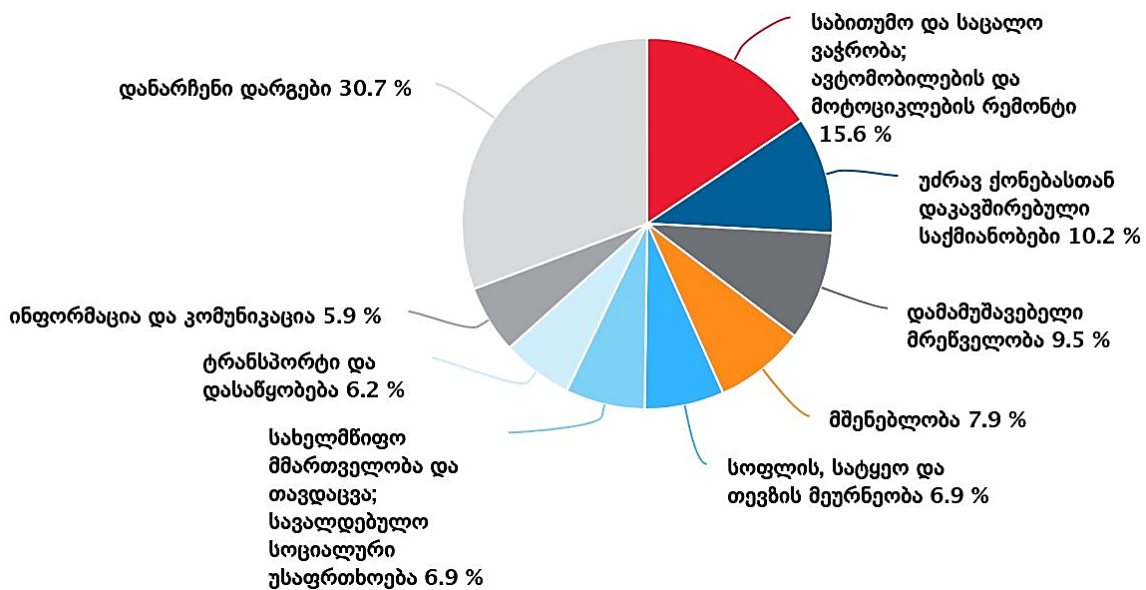
შესავალი

საქართველოს სოციალური და ეკონომიკური განვითარების მამოძრავებელი ძალა ტრანსპორტი და ლოგისტიკაა. სატრანსპორტო მომსახურებისა და უსაფრთხოების დონის ამაღლება ანუ სატრანს-

პორტო ქსელის გაუმჯობესება მნიშვნელოვანია საქართველოს ტურისტული პოტენციალის გაძლიერებისათვის.

ეფექტური სატრანსპორტო და ლოგისტიკური სისტემები ეკონომიკური და სოციალური განვითარების შესაძლებლობებს ქმნის. განვითარებულ ქვეყნებში გადაზიდვები და ლოგისტიკა მშპ-ის 6-25%-ს შეადგენს.

2023 წლის მდგომარეობით, საქართველოში ტრანსპორტი და დასაწყობება მთლიანი შიგა პროდუქტის 6.2%-ს შეადგენს, რაც ქვეყნის ეკონომიკის მნიშვნელოვანი ნაწილია.



სურ. 1. მთლიანი შიგა პროდუქტის დარგობრივი სტრუქტურა 2023 წელს, %

გლობალურ მიწოდების ჯაჭვში ინტეგრირებისა და ქვეყნის კონკურენტუნარიანობის გაზრდის მიზნით მნიშვნელოვანია მიწოდების ჯაჭვის მართვის საუკეთესო მეთოდები დაინერგოს. მიწოდების ჯა-

ჭვის ეფექტური მართვა კომპანიების კონკურენტული უპირატესობის უზრუნველყოფის მნიშვნელოვანი ფაქტორია.

აღნიშნულიდან გამომდინარე, ძირითადი სტრატეგიული მიზნებიდან ერთ-ერთია სატრანსპორტო და ლოგისტიკური დარგების უსაფრთხო კავშირებისა და დერეფნების განვითარება, რომლის ამოცანა სატრანსპორტო პროცესების უსაფრთხოების უზრუნველყოფაა.

ძირითადი ნაწილი

საქართველოს მთავრობის უმთავრესი სტრატეგია უსაფრთხოების უზრუნველყოფაა. მიუხედავად იმისა, რომ ტრანსპორტის თითოეული დარგი ამოიჩვენა უსაფრთხოების განსხვავებული თავისებურებით, საერთო პრინციპები და მიდგომები მაინც ყველა მათგანში იკვეთება. კერძოდ:

- ეფექტური თანამშრომლობა და კოორდინაცია სახელმწიფო უწყებებსა და კერძო სექტორებს შორის;
- ადამიანის ქცევის გაანალიზება უსაფრთხოების თვალსაზრისით;
- ინფრასტრუქტურული და მატერიალურ-ტექნიკური ღონისძიებების უზრუნველყოფა ადამიანის სიცოცხლის დაცვის მიზნით;
- უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული მონაცემების გაუმჯობესება;
- ახალი თანამედროვე ტექნოლოგიების დაწერვა უსაფრთხოების უზრუნველყოფისთვის;
- შესრულებადი რეგულაციების მიღება.

სატრანსპორტო პროცესის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მიმართულებით მთავრობის მთავარი ამოცანა სატრანსპორტო შემთხვევების და მათ-

გან გამოწვეული ადამიანების დაზიანების და დაღუპვის შემცირება.

ქვეყნის მთავარი მიზანია 2030 წლისთვის ამ მიმართულებით გაუმჯობესდეს უსაფრთხოების დონე ტრანსპორტის ყველა დარგში, თუმცა უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული გამოწვევები მეტწილად საავტომობილო ტრანსპორტზე მოდის, რისთვისაც აუცილებელი ხდება პრიორიტეტი ამ მიმართულებას მიენიჭოს.

საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოება ის თემაა, რომელიც არასდროს ამოიწურება. მისი გაუმჯობესება მხოლოდ სწორი ანალიზისა და რეალური გეგმის შემუშავებითაა შესაძლებელი, რომელიც ამ კუთხით მოწინავე ქვეყნების გამოცდილებას ეფუძნება.

ამავე დროს აღსანიშნავია, რომ საქართველოს გამორჩეული ადგილი უკავია მსოფლიო თანამეგობრობაში. იგი გამოიხატება საერთაშორისო შეთანხმებებსა და კონვენციებზე მიერთებაში, როგორც გაეროს წევრი ქვეყანა, ასევე ევროდირექტივებისა და ევრორეგულაციების იმპლემენტაციაში, როგორც ევროკავშირთან ასოცირების შესახებ დადებული შეთანხმების (მისი სრული დასახელება: ასოცირების შესახებ შეთანხმება, ერთი მხრივ, საქართველოსა და, მეორე მხრივ, ევროკავშირსა და ევროპის ატომური ენერჯის გაერთიანებას და მათ წევრ სახელმწიფოებს შორის, 2014 წ.) მონაწილე ქვეყანა და ახლა უკვე ევროკავშირის წევრობის კანდიდატი ქვეყანა წევრობის რეალური პერსპექტივით. ეს განსაკუთრებით სენსიტიურია ინფრასტრუქტურის განვითარებისა და სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის სიჩქარეების ზრდის გამო.

ისევ უნდა გავიმეოროთ უსაფრთხოების ამაღლების მრავალგზის აპრობირებული მიდგომა, რომელიც გულისხმობს სისტემას „მძლოლი-ავტომობილი-გზა“.

საგზაო უსაფრთხოების დონის ამაღლებისათვის მნიშვნელოვანია სხვადასხვა პასუხისმგებელი უწყების მხრიდან სხვადასხვა ღონისძიებისა და აქტივობის ეფექტური განხორციელება. მიუხედავად იმისა, რომ გასულ წლებში ამ კუთხით მიღწეულ იქნა გარკვეული პროგრესი, საგზაო უსაფრთხოების მიმართულებით საჭიროა ახალ ეტაპზე გადასვლა, რათა საქართველომ მიაღწიოს მნიშვნელოვნად გაუმჯობესებულ შედეგებს და ახალ წარმატებებს. აღნიშნული, პირველ რიგში, გამოიხატება საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 4 ივლისის №353 დადგენილებით საქართველოს 2022 – 2025 წლების საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგიისა და მისი 2022-2023 წლების სამოქმედო გეგმის დამტკიცების შესახებ, რომელიც განსაზღვრავს საქართველოს მთავრობის ხედვას და ძირითად პრიორიტეტებს ამ მიმართულებით და შესაბამისობაში იქნება საუკეთესო საერთაშორისო გამოცდილებასთან. კერძოდ, გამოვლენილი პრაქტიკის პარალელურად, ქვეყანაში საგზაო უსაფრთხოება გამყარდება ძირითადი პრობლემების გამოვლენითა და შეფასებით, დაგეგმილი, სისტემური, შედეგებზე ორიენტირებული რეაგირებით და მდგრადი გრძელვადიანი ინვესტიციით.

1-ელ ცხრილში მოცემულია საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაღუპულთა და დაშავებულთა სტატისტიკა 1980-2023 წლებში, ქვეყანაში რეგისტრირებულ ავტოსატრანსპორტო საშუალებების რაოდენობასთან დაკავშირებით.

1-ელ ცხრილში მოცემულია საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაღუპულთა და დაშავებულთა სტატისტიკა 1980-2023 წლებში, ქვეყანაში რეგისტრირებულ ავტოსატრანსპორტო საშუალებების რაოდენობასთან დაკავშირებით.

ცხრილი 1

საქართველოში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაღუპულთა და დაშავებულთა სტატისტიკა 1980-2023 წლებში

წლები	ავტოსატრანსპორტო საშუალებების რაოდენობა	საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების რაოდენობა	დაიღუპა	დაშავდა	სატრანსპორტო საშუალებები ერთ დაღუპულზე
1980	384 487	3 075	902	3 847	426
1981	390 668	3 071	897	3 826	435
1982	437 337	3 120	894	3 809	489
1983	479 623	3 017	822	3 650	583
1984	516 915	2 913	719	3 354	718
1985	552 193	2 552	660	3 118	836
1986	562 126	2 492	645	3 009	871
1987	585 488	2 413	622	2 825	941
1988	601 994	2 396	658	2 801	914

საინჟინრო საქმე – Engineering

1989	588 775	2 621	797	3 090	738
1990	635 112	2 963	1 067	3 484	596
1991	636 322	3 574	1 145	4 391	555
1992	685 866	2 504	883	3 253	776
1993	681 556	1 522	542	1 935	1 257
1994	537 144	1 539	494	1 977	1 087
1995	468 606	1 567	450	1 910	1 041
1996	396 590	1 627	437	2 018	907
1997	359 256	1 644	449	2 076	800
1998	340 166	1 752	466	2 136	729
1999	323 958	1 782	539	2 172	601
2000	317 888	1 708	500	2 082	635
2001	319 537	1 937	558	2 368	572
2002	323 501	2 011	515	2 509	628
2003	325 041	2 126	573	2 619	567
2004	338 080	2 936	637	4 069	530
2005	346 277	3 870	581	5 546	596
2006	510 600	4 795	675	7 084	756
2007	573 600	4 946	737	7 349	778
2008	613 070	6 015	867	9 063	707
2009	648 943	5 482	741	8 324	875
2010	702 700	5 099	685	7 560	1 025
2011	762 200	4 486	526	6 638	1 449
2012	831 600	5 359	605	7 734	1 374
2013	906 700	5 510	514	8 045	1 764
2014	999 100	5 992	511	8 539	1 955
2015	1 081 400	6 432	602	9 187	1 796
2016	1 167 200	6939	581	9 951	2 008
2017	1 259 597	6 079	517	8 461	2 436
2018	1 323 088	6 452	459	9 047	2 882
2019	1 375 841	5 839	481	7 921	2 860
2020	1 404 400	4 999	450	6 640	3 120
2021	1 490 200	5 863	449	7 705	3 318
2022	1 563 165	5 469	430	7 517	3 635
2023	1 680 436	5 594	442	7 310	3 801

საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაშავებულთა მაჩვენებელი პირდაპირ უკავშირდება საგზაო უსაფრთხოების მიმართულებით არსებულ ძირითად პრობლემას, შესაბამისად სრულიად რელევანტურია დადგენილი მიზნის და არსებული ძირითადი პრობლემის აღმოფხვრის საილუსტრაციოდ და გასაზომად წარმოდგენილი ინდიკატორის დადგენა.

ცხრილის ანალიზის საფუძველზე, რომელიც მოიცავს უნიკალურ სტატისტიკურ მონაცემებს 1980 წლიდან დღემდე, შეგვიძლია გარკვეული წინასწარი დასკვნები გავაკეთოთ:

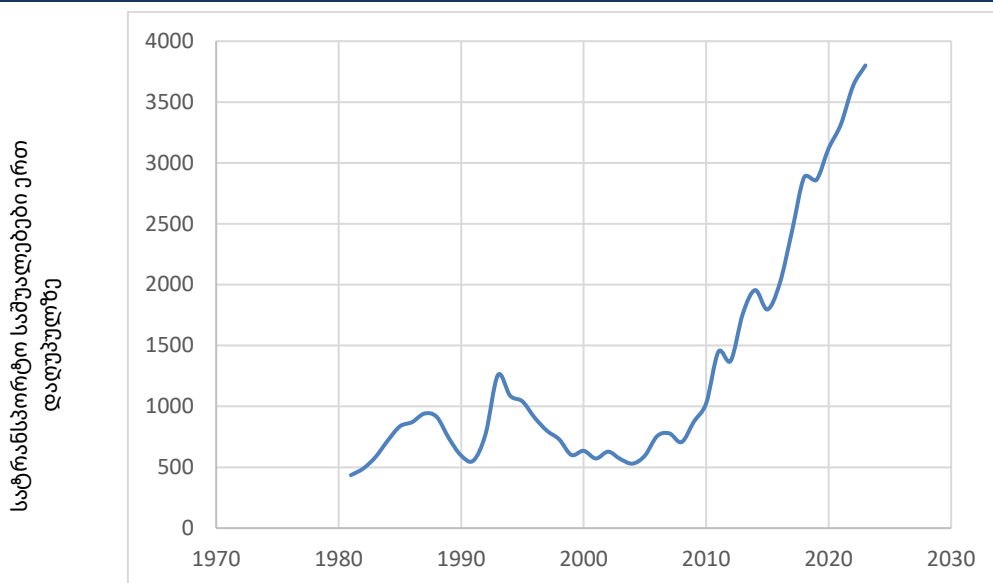
1. 1980-1989 წლების პერიოდში, როდესაც სატრანსპორტო საშუალებების რაოდენობა პრაქტიკულად გაორმაგდა როგორც საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების, ისე დაღუპულთა რაოდენობამ საგრძნობლად იკლო, რაც ჩვენი აზრით, გამოწვეული იყო საკანონმდებლო ცვლილებებით, როდესაც იწყებოდა საერთაშორისო მოთხოვნების მცირედით, მაგრამ მაინც გათვალისწინება საგზაო მოძრაობის ორგანიზაციაში, ზედამხედველობაში ენერგეტიკული კრიზისის ფონზე.

2. 1990-1992 წლებში მკვეთრად გაიზარდა დაღუპულთა რაოდენობა, რაც გამოწვეული იყო არასტაბილური პოლიტიკური და ეკონომიკური გარემოებით, საგზაო ზედამხედველობის პრაქტიკულად უმოქმედობის ფონზე.

3. 1993 წლის შემდეგ, 2006 წლამდე, იწყება სატრანსპორტო საშუალებების რაოდენობის მკვეთრი კლება, თუმცა დაღუპულთა რაოდენობის კლება არ ხდება ამ პროპორციით.

4. 2006 წლიდან იწყება სატრანსპორტო საშუალებების უწყვეტი მატება, რომელიც დღემდე გრძელდება, თუმცა ამ პერიოდში დაღუპულთა რაოდენობა 2017 წლამდე სტაბილურად 600–800 ადამიანის ფარგლებშია.

ცხრილში უსაფრთხოების დონის ყველაზე კარგ მახასიათებლად გამოთვლილია მსოფლიოში მიღებული და აღიარებული პარამეტრი, რომელიც უფრო ობიექტურია და მდგრადი, გამოხატავს თუ რამდენ სატრანსპორტო საშუალებაზე მოდის ერთი დაღუპული. რაც უფრო მაღალია ეს მაჩვენებელი, მით უკეთესია უსაფრთხოების ეფექტი. მე-2 სურ-ზე ნაჩვენებია ერთ დაღუპულზე მოსული სატრანსპორტო საშუალებების რაოდენობა წლების მიხედვით.



სურ. 2. ერთ დაღუპულზე მოსული სატრანსპორტო საშუალებების რაოდენობა წლების მიხედვით

როგორც დიაგრამის ანალიზი აჩვენებს, შეინიშნება პარამეტრის გაუმჯობესების ტენდენცია, გარდა 1989-1995 წლების პერიოდისა, როდესაც იყო ძირითადი გარდამტეხი პერიოდი, ერთი მხრივ, საქართველოში საერთაშორისო სატრანსპორტო დოკუმენტებზე მიერთების დასაწყებად (ეს პერიოდი უნდა დახასიათდეს უსაფრთხოების საკითხებში საქართველოს მიერთებით ყველაზე მნიშვნელოვან 1968 წლის ვენის კონვენციაზე „საგზაო მოძრაობის შესახებ“) და, მეორე მხრივ, სამწუხაროდ ემთხვევა არასტაბილურ ეკონომიკურ სიტუაციას.

ავტომწარმოებელთა ევროპული ასოციაციის (ACEA) მონაცემებით, 2019 წელს ევროკავშირში დარეგისტრირებული იყო 242 მლნ ავტომობილზე მეტი, რაც ყოველწლიურად 1,8 %-ით იზრდებოდა. დღეისათვის 255 მლნ-ს მიაღწია (მოსახლეობა, EC-ში 2019 წლის მონაცემებით, 447 მლნ-ს აღემატება).

ევროკავშირში ყოველ 1 000 მცხოვრებზე საშუალოდ 569 ავტომობილი მოდის.

ოფიციალური სტატისტიკით, 2023 წელს ევროკავშირში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებში დაღუპულთა საერთო რაოდენობა იყო 19 900 ადამიანი.

შესაბამისად, ევროკავშირში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების დროს მოდის ერთი დაღუპული 12 814 სატრანსპორტო საშუალებაზე და საქართველოს 2023 წლის მაჩვენებელზე (3 801) 3,4-ჯერ უკეთესია.

როგორც ვხედავთ, საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების ძირითადი პარამეტრები არ გვაძლევს იმის თქმის საშუალებას, რომ ახლო მომავალში მათი მნიშვნელობები ევროკავშირის ანალოგიურ მაჩვენებლებს მიუახლოვდება.

მათი შედარებითი გაუმჯობესება, ცხრილში მოყვანილი სიდიდეების ანალიზის საფუძველზე, ჩვენი აზრით, გამოწვეულია საქართველოს კანონმ-

დებლობაში ამ პერიოდში განხორციელებული არსებითი წინსვლით, რაც გამოიხატება საქართველოს მიერთებით საავტომობილო სფეროს ისეთ ძირითად შეთანხმებებთან, როგორებიცაა AETR – ევროპის შეთანხმება საერთაშორისო საავტომობილო მოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ საქართველოსა და ევროკავშირის შორის ასოცირების შესახებ შეთანხმების მომზადების პროცესის დაწყებაში, რამაც იმის საშუალება მოგვცა, რომ საკანონმდებლო აქტებში წინსწრებით მოგვეხდინა ზოგიერთი ევროკავშირის ფუნდამენტური დებულების არასრული, მაგრამ მნიშვნელოვანი საკითხების შეტანა.

ამასთან, ამ პერიოდში იწყება ასევე დარგის ისეთ ძირითად შეთანხმებებზე მიერთების პროცედურები, როგორიცაა ევროპის შეთანხმება სახიფათო ტვირთის საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვების შესახებ - ADR, ასევე „თვლიანი სატრანსპორტო საშუალებების, იმ მოწყობილობებისა და ნაწილების საგნებისათვის, რომლებიც შესაძლებელია დაყენდეს ან/და გამოყენებულ იქნეს თვლიან სატრანსპორტო საშუალებებზე, ერთგვაროვანი ტექნიკური მიწერილობის მიღების და მათ საფუძველზე გაცემული ოფიციალური დამტკიცების ურთიერთალიარების პირობების შესახებ“ და, რაც ყველაზე მნიშვნელოვანია, დაიწყო ზემოაღნიშნული ასოცირების შესახებ შეთანხმებით გათვალისწინებული დირექტივებისა და რეგულაციების მოთხოვნების ეტაპობრივი გათვალისწინება საქართველოს ტექნიკურ რეგლამენტებში. ეს მიმართულებებია: სატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკური ინსპექტირება (2009/40/EC, 2014/45/EU),

სიჩქარის შემზღვეველი მოწყობილობების გამოყენება (92/6/EEC), მძღოლთა მართვის უფლების გასაცემი წესების სრულყოფა (2006/126/EC), მძღოლთა შრომისა და დასვენების რეჟიმების რეგლამენტაცია ((EC N561/2006, (EEC)N3821/85, 2002/15/EC, (EU)N165/2014, (EU)2020/1054, N3821/85), გადამზიდველთა და მძღოლთა პროფესიული დონის ამაღლება ((EC) N 1071/2009, 2003/59/EC), ავტოსატრანსპორტო საქმიანობაზე მონიტორინგის თანამედროვე მეთოდების გამოყენება (2006/22/EC) და სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის წესების (2008/68/EC) დაცვის უზრუნველყოფა.

მძღოლთა მართვის უფლების გასაცემი წესების სრულყოფაში აუცილებელ დასაჩქარებელ ღონისძიებად მიგვაჩნია მძღოლთა მოსამზადებელი დაწესებულებების შესახებ საქართველოს კანონის “საგზაო მოძრაობის შესახებ” მე-60 მუხლით განსაზღვრული მძღოლთა მომზადების თეორიული და პრაქტიკული სწავლების კურსის სასწავლო პროგრამების შემუშავება და დამტკიცება, ვინაიდან მის გარეშე, მიუხედავად იმისა თუ რა დონეზე იქნება მძღოლთა პროფესიული დონის ამაღლება 2003/59/EC-ს დირექტივის შესაბამისად, მძღოლთა საწყისი მომზადების საფუძველს დიდი ხნით მნიშვნელოვანი ხარვეზი ექნება. დღევანდელი რეალობა იმაში მდგომარეობს, რომ, დამტკიცებული სასწავლო პროგრამის არარსებობის გამო, მძღოლთა მოსამზადებელი დაწესებულებები ძირითადად და არასავალდებულოდ სარგებლობს საქართველოს სახელმწიფო სტანდარტით მძღოლთა მომზადების შესახებ, რომელიც დამტკიცებული იყო განათლების მინისტრის 2000 წლის № 65 ბრძანებით და გაუქ-

მებუღია 2007 წლიდან. ამ გაუქმებული სტანდარტის მიხედვით არ არის გათვალისწინებული მომზადების პროცესში შუალედული შეფასების არანაირი ფორმა, რომელიც გადამწყვეტია და მნიშვნელოვანი (ვინაიდან მასზე მოდის შემაჯამებელი შეფასების 50%-ზე მეტი) მძღოლთა როგორც თეორიული, ისე პრაქტიკული ჩვევების საფუძვლების საბოლოოდ შესაფასებლად. მძღოლთა მხოლოდ ბოლო ეტაპზე გამოცდა, მიუხედავად იმისა, რომ ის დღეს ტარდება როგორც თეორიულ, ისე პრაქტიკულ შემადგენელ კომპონენტებად, მათ შორის უკვე რეალურ პირობებშიც, ვერ ჩაითვლება დღევანდელი გამოწვევის სრულფასოვანი გადაჭრის საკმარის გზად.

გადამწყვეტი მნიშვნელობა აქვს სისტემას „მძღოლი-ავტომობილი-გზა“ ერთ-ერთი ძირითადი რგოლის – მძღოლის შრომისა და დასვენების რეჟიმების დაცვას საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების მოხდენის პრევენციაზე. საერთაშორისო სტატისტიკური მონაცემებით, რომელიც გაეროს დოკუმენტებშია მოყვანილი, ამ რეჟიმების დასაცავად აუცილებელი სპეციალური აღმრიცხავი მოწყობილობის - ტაქოგრაფის გამოყენებამ (არაფერს ვამბობთ უშუალოდ რეჟიმების დაცვის ეფექტზე) 75%-თ შეამცირა მძღოლთა სიკვდილიანობა, რაც საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების დროსაა, ასევე სხვა დაღუპულ მონაწილეთა რიცხვის ძირითადი განმსაზღვრელი ფაქტორია. საქართველოს შიგა გადაზიდვა/გადაყვანებზე ამ რეჟიმების დაცვაზე დღესათვის არ არის დაწესებული არც დაცვის ვალდებულება და, შესაბამისად, არ ხორციელდება მასზე არავითარი ზედამხედველობა (მათ შორის არც საერთაშორისო გადაზიდვა/გადაყვანებზე, რომლებზედაც დაწესებულია მძღოლთა

შრომისა და დასვენების რეჟიმების დაცვის ვალდებულება).

სიჩქარის შემზღუდველი მოწყობილობების გამოყენება ასახულია საქართველოს კანონმდებლობაში, თუმცა მისი სრული გამოყენება არ და ვერ ხერხდება. დღესაც ხდება ამ მოწყობილობის გარეშე სატრანსპორტო საშუალებების იმპორტი იმის მიუხედავად, რომ, 92/6/EEC დირექტივის თანახმად, ეს არ უნდა დაიშვას, ისევე როგორც აღარ შეიძლება ისეთი სატრანსპორტო საშუალებების ქვეყანაში გადაადგილება (იგულისხმება ისეთი სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებსაც ქარხნული მონაცემებით შეუძლია განავითაროს დირექტივით დადგენილ მაქსიმალურ სიჩქარეზე ავტობუსებისათვის-100 კმ/სთ-ზე და სატვირთო ავტომობილებისათვის-90 კმ/სთ-ზე მეტი), რომლებიც არ არის აღჭურვილი ამ მოწყობილობებით.

ამასთანავე, სატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკური ინსპექტირების პროცესმა თავი უნდა მოუყაროს სავალდებულო და მნიშვნელოვანი შემოწმებითი პროცედურების გავლას და მოახდინოს დამატებით სხვადასახვა დოკუმენტის გადამოწმება, რომელიც ადასტურებს სატრანსპორტო საშუალების როგორც პერიოდული სერვისის, ისე უსაფრთხოების უზრუნველყოფისათვის აუცილებელი, ასოცირების შესახებ ხელშეკრულებით გათვალისწინებული სხვა მიმართულებებით შემოწმების გავლის (სახიფათო ტვირთის გადაზიდვა, სიჩქარის შემზღუდველი მოწყობილობები, სისტემა AdBLue, კატალიზური კონვერტორი, ეკიპირება და სხვა) პროცედურებს. დღეს სრული მოცულობით ჯერ ვერ ხორციელდება და ამას აქვს გარკვეული უარყოფითი გავლენა უსაფრთხოების დონეზე. მიზანშეწონილია,

რომ ამ პროცესებში უფრო სრულყოფილად იქნეს გათვალისწინებული საქართველოს საავტომობილო პარკის პარამეტრები და თავისებურებები.

1-ელ ცხრილის მონაცემებით, ამ საერთაშორისო დოკუმენტებთან მიერთების ღონისძიებების დაწყების მხოლოდ პირველმა ეტაპმა მოგვცა ის შედეგები, რომ გვაქვს უსაფრთხოების პარამეტრების გარკვეული გაუმჯობესება, მაგრამ ეს საკმარისი ამჟამად არ არის და სახეზეა ერთგვარი სტაბილური სტაგნაცია. წინასწარი ანალიზის საფუძველზე საქართველოსა და ევროკავშირის შორის, 2014 წელს ასოცირების შესახებ დადებული შეთანხმებით, გათვალისწინებული დირექტივებისა და რეგულაციების სრულყოფილი იმპლემენტაციის შედეგად (ჩვენი ანალიზით ემყარება არსებულ რეალობას, მისი დონე დღეს 20%-ს არ აღემატება), რასაც ემატება ზემოაღნიშნული საერთაშორისო შეთანხმებების სრული იმპლემენტაცია, რამდენიმე წელში ჩვენც გავალთ ევროკავშირის ზემოაღნიშნული მაჩვენებლების დონეზე, მით უმეტეს, რომ ამ შედეგების დადგომის დადამწყვეტ როლს შეასრულებს საქართველოსათვის ევროკავშირის სტატუსის მინიჭება შემდგომში წევრობის პერსპექტივით.

საკითხები, რომლებიც ევროპულ სატრანსპორტო კანონმდებლობაშია მკაფიოდ გამოკვეთილი, მოიცავს 8 დირექტივას და 3 რეგულაციას. თავის მხრივ, ეს დირექტივები და რეგულაციები, შინაარსიდან გამომდინარე, მოიცავს, სხვა დირექტივებსა და რეგულაციებს და მთლიანობაში განსაზღვრავს საავტომობილო ტრანსპორტის როგორც უსაფრთხოებას, ისე მის ეფექტურობას. შეთანხმების პირობებით ამ დოკუმენტების საქართველოს კანონმდებ-

ლობაში იმპლემენტაციისათვის დადგენილია კონკრეტული ვადები, რომლებიც ცალკეულად არის განსაზღვრული როგორც საერთაშორისო, ისე ქვეყნის შიგა გადაზიდვა/გადაყვანებისათვის.

ძირითადი ჩამორჩენა ქვეყნის შიგა გადაზიდვა/გადაყვანებშია, რაც გამოწვეულია სერიოზული საკანონმდებლო ხარვეზებით და დადგენილი წესების აღსრულების არასრულყოფილებით.

ერთ-ერთი განმსაზღვრელი ფაქტორი, რომელმაც მუდმივად უნდა იზრუნოს საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების ამაღლებაზე, იმ ორგანოს არარსებობაა, რომელიც იქნებოდა მთავარი პასუხისმგებელი მის ზრდაზე. პრობლემა განპირობებულია იმით, რომ საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების განმსაზღვრელი კომპეტენციები გაბნეულია სხვადასხვა უწყებაში, გაძნელებულია მათ შორის კოორდინაცია და ეს ქმნის არცთუ უმნიშვნელო პრობლემას. ეს არის ცნობილი უცხოელი ექსპერტების (მაგ., ბრიტანელი ჯინ ბრინი, რომელიც ამ საკითხებზე საქართველოში მუშაობდა რამდენიმე წლის განმავლობაში) დასკვნაც და რეკომენდაციაც.

დამუშავებული სტატისტიკური მონაცემების საფუძველზე დასახული ღონისძიებების გატარების შემდეგ უახლოეს ათ წელიწადში ქვეყანაში 50%-მდე შემცირდება საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად დაშავებულთა რაოდენობა.

დასკვნა

საქართველოში არსებული მდგომარეობა, საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების კუთხით, რომელიც ევროკავშირის ქვეყნების დონეს **3,4-ჯერ** ჩამორჩება, საჭიროებს რადიკალურ გაუმჯობესებას.

გადაუდებლად სწრაფად დაიწყო მძღოლთა მომზადების თეორიული და პრაქტიკული სწავლების კურსის სასწავლო პროგრამების შემუშავება და დამტკიცება, რომელიც დეტალურად რეგლამენტირებულია ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2006 წლის 20 დეკემბრის, 2006/126/EC დირექტივით მართვის მოწმობის შესახებ საქართველოს სპეციფიკის გათვალისწინებით, რაც გულისხმობს ამ სფეროში რამდენიმეწლიან არარეგლამენტირებულ საქმიანობას.

სრულად მოხდეს ტექნიკური ინსპექტირების პროცესების ჰარმონიზება ევროკავშირის კანონმდებლობასთან, რომელიც არის უფრო მოქნილი და ეფექტურია საქართველოს საავტომობილო პარკისათვის.

სრულფასოვნად ამუშავდეს სისტემა, რომელიც უზრუნველყოფს სიჩქარის შემზღვეველი მოწყობილობების გამოყენებას როგორც საერთაშორისო, ისე ქვეყნის შიგა გადაზიდვა/გადაყვანებისათვის.

ქვეყანაში შეიქმნას მთავარი მაკოორდინირებელი ორგანო, რომელიც პასუხისმგებელი იქნება საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოებაზე და უხელმძღვანელებს პროცესებს არსებული სიტუაციების მეცნიერული ანალიზისა და საერთაშორისო გამოცდილების გათვალისწინებით და პროფესიონალი სპეციალისტებისაგან დაკომპლექტდება.

ლიტერატურა

1. Ministry of Internal Affairs of Georgia. (n.d). *Official information of the Ministry of Internal Affairs of Georgia. Traffic accidents*. Retrieved from: <https://info.police.ge/page?id=105>
2. National Statistical Service of Georgia. (n.d). *Official information of the National Statistical Service of Georgia. Traffic accidents*. Retrieved from: <https://automobile.geostat.ge/ka/traffic-accidents>
3. *Association Agreement between Georgia, on the one hand, and the European Union and the European Atomic Energy Union and their member states, on the other hand. Annex XXIV*. (2014).
4. ACEA. (n.d). *Information from the European Association of Automobile Manufacturers*. Retrieved from: <https://dvizhok.su/business/v-acea-podschitali-kolichestvo-avtomobilej-na-evropejskix-dorogax>
5. AETR. (n.d). *European agreement: On the work of crews of vehicles producing international road traffic*.
6. Government of Georgia. (2013, December 24). *Law of Georgia On Road Traffic No. 1830*.
7. ADR (2022). *European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road*.
8. Jean Brin Consulting. (2013). *Georgia's national road safety strategy and action plan for 2014-2019*.
9. Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia. (2022). *National Strategy of Transport and Logistics of Georgia for 2023-2030*.

UDC 629.113

SCOPUS CODE 2203

<https://doi.org/10.36073/1512-0996-2024-3-189-200>

Ensuring the Safety of Transport Processes in Georgia

- Elizbar Darchiashvili** Department of Road Transport and Logistics, Georgian Technical University, Georgia, 0160, Tbilisi, 68^a, M. Kostava str.
E-mail: e.darchiashvili@gtu.ge
- Nino Topuria** Department of Road Transport and Logistics, Georgian Technical University, Georgia, 0160, Tbilisi, 68^a, M. Kostava str.
E-mail: n.tofuria@gtu.ge
- Omar Medzvelia** Department of Road Transport and Logistics, Georgian Technical University, Georgia, 0160, Tbilisi, 68^a, M. Kostava str.
E-mail: medzveliao@mail.ru

Reviewers:

- Z. Bogvelishvili**, Doctor of Technical Sciences, Visiting Associate Professor, Faculty of Transport and Machine Engineering, GTU
E-mail: z.bogvelishvili@gtu.ge
- M. Tsiskarishvili**, Director of "Revers" LLC, Candidate of Technical Sciences
E-mail: malkhaz.tsiskarishvili@gmail.com

Abstract. An important factor in ensuring Georgia's competitive advantage is the development of safe corridors in the transport and logistics sector, one of the main tasks of which is to ensure the safety of transport processes, and for this it is necessary to analyze the accumulated statistical data of the country over the years and integrating it into the global supply chain and increasing the competitiveness of the country's logistics and trade sectors. In order to implement best practices in supply chain management. In this regard, it is important to raise the level of road safety on the part of various responsible agencies, accordingly, to implement a number of measures and activities. Although some progress has been made in this regard in the past years, a new phase is needed in order for Georgia to achieve significantly improved results and success in order to reduce the existing major problems and the rate of road traffic accident injuries to 50% in the next ten years.

Keywords: safety; supply chain; traffic accidents.

განხილვის თარიღი 22.04.2024

შემოსვლის თარიღი 23.04.2024

ხელმოწერილია დასაბეჭდად 26.09.2024