



სსიპ სარკინიგზო  
ტრანსპორტის სააგენტო

სარკინიგზო ტრანსპორტის  
დარგის რეფორმის

# ანგარიში

2023/2025



# სარჩევი

<b>შეჯამება</b> .....	<b>3</b>
<b>შემაჯავებელი მიმოხილვა</b> .....	<b>4</b>
<b>სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგის რეგულირების მიზნები და ამოცანები</b> .....	<b>6</b>
<b>სარკინიგზო ტრანსპორტის სექტორის მდგომარეობა რეგულირება</b> .....	<b>8</b>
<b>თავი I</b> ინსტიტუციური ჩარჩოს ფორმირება და სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს დაფუძნება .....	<b>9</b>
<b>თავი II</b> ადმინისტრაციული შესაძლებლობების შექმნა და ძირითადი საქმიანობის სრულყოფა .....	<b>13</b>
<b>თავი III</b> სარკინიგზო დარგის მარეგულირებელი სამართლებრივი ბაზის განვითარება .....	<b>19</b>
<b>თავი IV</b> სარკინიგზო უსაფრთხოების მართვისა და რეგულირების სისტემის დანერგვა და გაუმჯობესება .....	<b>27</b>
<b>თავი V</b> რკინიგზით სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის რეგულირება საერთაშორისო სტანდარტების შესაბამისად .....	<b>34</b>
<b>თავი VI</b> მატარებლის მემანქანეთა მართვის მოწმობის გაცემისა და სერტიფიცირების დანერგვა და გაუმჯობესება .....	<b>38</b>
<b>თავი VII</b> სამგზავრო სარკინიგზო ტრანსპორტის მართვა და განვითარება .....	<b>48</b>
<b>თავი VIII</b> სარკინიგზო თავსებადობის რეგულირების სისტემის დანერგვა .....	<b>61</b>
<b>თავი IX</b> თანამშრომლობის გაძლიერება სარკინიგზო სფეროში მოქმედ საერთაშორისო და დონორ ორგანიზაციებთან .....	<b>63</b>
<b>თავი X</b> სააგენტოს სერვისების ერთიანი ელექტრონული პროგრამის - „ციფრული რკინიგზა“ (Digital Railway) შექმნა და გაუმჯობესება .....	<b>68</b>
<b>შეჯამება და გამოწვევები</b> .....	<b>71</b>



# შემოკლება

შემოკლება	სრული დასახელება
<b>ა(ა)იპ</b>	არასამეწარმეო (არაკომერციული) იურიდიული პირი
<b>ასოსიროპის შეთანხმება</b>	ერთი მხრივ ევროკავშირის და ევროპის ატომური ენერჯის გაერთიანებას და მათ წევრ სახელმწიფოებსა და მეორე მხრივ, საქართველოს შორის ასოცირების შესახებ შეთანხმება
<b>კოტიფი - COTIF</b>	საერთაშორისო სარკინიგზო გადაზიდვის შესახებ 1980 წლის 9 მაისის კონვენცია
<b>სააგენტო</b>	საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტო
<b>საქართველოს რკინიგზა</b>	სს „საქართველოს რკინიგზა“
<b>სს</b>	სააქციო საზოგადოება
<b>სსიპ</b>	საჯარო სამართლის იურიდიული პირი
<b>ხელშეკრულება</b>	2024 წლის 14 ივნისს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოსა და სს „საქართველოს რკინიგზას“ შორის გაფორმებული საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულება №1370/2024
<b>ABC</b>	Activity-Based Costing - საქმიანობის სახეების მიხედვით ხარჯთაღრიცხვა
<b>ADB</b>	Asian Development Bank - აზიის განვითარების ბანკი
<b>CSI</b>	Common Safety Indicators - უსაფრთხოების საერთო ინდიკატორები
<b>CST</b>	Common Safety Targets - უსაფრთხოების სამიზნე მაჩვენებლები
<b>DGSA</b>	Dangerous Good Safety Adviser - სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის სპეციალისტი
<b>eTDS</b>	მატარებლის მემანქანეთა ელექტრონული საინფორმაციო ბაზა
<b>ERA</b>	The European Union Agency for Railways - ევროპის სარკინიგზო სააგენტო
<b>KPIs</b>	Key Performance Indicators - მომსახურების შესრულების ძირითადი ინდიკატორები
<b>NIB</b>	National Investigation Body - მოკვლევის ეროვნული ბიურო
<b>NSA</b>	National Safety Authority - უსაფრთხოების ეროვნული ორგანო
<b>OECD</b>	Organisation for Economic Co-operation and Development - ეკონომიკური თანამშრომლობისა და განვითარების ორგანიზაცია
<b>OTIF</b>	Organisation intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires - საერთაშორისო სარკინიგზო გადაზიდვების სამთავრობათაშორისო ორგანიზაცია
<b>PMRI</b>	Product Market Regulation Indicators - პროდუქტის ბაზრის რეგულირების შეფასების ინდიკატორები
<b>PSO</b>	Public Service Obligation - საზოგადოებრივი მომსახურების ვალდებულება
<b>RID</b>	Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail - რკინიგზით სახიფათო ტვირთების საერთაშორისო გადაზიდვის შესახებ რეგულაცია
<b>SMS</b>	Safety Management System - უსაფრთხოების მართვის სისტემა
<b>TSI</b>	Technical Specifications for Interoperability - თავსებადობის ტექნიკური სპეციფიკაციები
<b>TCT</b>	Transport Community Treaty - ტრანსპორტის გაერთიანების ორგანიზაცია
<b>UNDP</b>	United Nations Development Programme - გაეროს განვითარების პროგრამა

# შემაჯავებელი მიმოხილვა

წინამდებარე ანგარიში ასახავს საქართველოში სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგში 2023–2025 წლებში განხორციელებული რეფორმის ფარგლებში გატარებულ ღონისძიებებსა და მიღწეულ შედეგებს. იგი წარმოადგენს რეფორმის პირველი ფაზის სისტემურ მიმოხილვას და აერთიანებს ინსტიტუციური, სამართლებრივი და ადმინისტრაციული განვითარების ძირითად მიმართულებებს, რომლებიც საფუძვლად დაედო დარგის რეფორმირებას.

განხორციელებული ღონისძიებების მიზანი იყო სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგში თანამედროვე, უსაფრთხო და ეფექტიანი მართვის სისტემის ჩამოყალიბება და მისი ეტაპობრივი დაახლოება საერთაშორისო დაევროპულ სტანდარტებთან.

რეფორმის პირველი ფაზის განხორციელების შედეგად:

-  **ჩამოყალიბდა ახალი ინსტიტუციური ჩარჩო** - შეიქმნა დარგის ტექნიკური მარეგულირებელი და ეროვნული უსაფრთხოების ორგანო - სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტო, ასევე განისაზღვრა სარკინიგზო შემთხვევებისა და ინციდენტების დამოუკიდებელი მოკვლევის განმახორციელებელი ორგანო;
-  **ჩამოყალიბდა ახალი სამართლებრივი ბაზა** - შემუშავდა და დამტკიცდა სარკინიგზო დარგის მარეგულირებელი ჯამში 5 საკანონმდებლო და 22 კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტი, რის შედეგადაც შეიქმნა დარგის ინსტიტუციური განვითარების მყარი საფუძველი, სარკინიგზო უსაფრთხოებისა და საოპერაციო საქმიანობის ეფექტურობის გაზრდის მიზნით;
-  **დაინერგა სარკინიგზო უსაფრთხოების თანამედროვე მარეგულირებელი სისტემა** – შემუშავდა შესაბამისი კანონმდებლობა, რომლის საფუძველზეც პრაქტიკულად სრულად მოექცა რეგულირების ქვეშ საქართველოს სარკინიგზო ქსელი, მათ შორის როგორც ძირითადი ინფრასტრუქტურა, ისე მისასვლელი ლიანდაგები. დარგში მოქმედ ორგანიზაციებზე გაცემულია 120-ზე მეტი უსაფრთხოების ავტორიზაცია და სერტიფიკატი, რაც ქმნის შემდგომი რეგულირებისა და ზედამხედველობის მნიშვნელოვან შესაძლებლობებს. დარგში მოქმედმა ორგანიზაციებმა დაინერგეს უსაფრთხოების მართვის სისტემები (SMS), აღმოიფხვრა ინფრასტრუქტურის ოპერირებასთან დაკავშირებული უსაფრთხოების რისკის შემცველი ხარვეზები, გაიზარდა ანგარიშვალდებულება სახელმწიფოს წინაშე და მნიშვნელოვნად ამაღლდა პერსონალის ცნობიერებისა და კომპეტენციის დონე, რაც უზრუნველყოფს უსაფრთხოების ხარისხის სისტემურ გაუმჯობესებას;
-  **დაინერგა მემანქანეთა სერტიფიცირების სისტემა საერთაშორისო სტანდარტების შესაბამისად** – მემანქანეთა მართვის მოწმობებისა და სერტიფიკატების გაცემა პირველად დაექვემდებარა სახელმწიფო ადმინისტრირებას. ძველი, საკანონმდებლო საფუძვლის არმქონე სისტემა ჩანაცვლდა ახალი მოდელით, რომელიც მოიცავს ელექტრონულ სახელმწიფო რეესტრს, გამოცდების სისტემას, პროფესიული სწავლებისა და სამედიცინო მოთხოვნების რეგულირებას. შედეგად, სააგენტოს მიერ გაცემულია 987 მატარებლის მემანქანის მართვის მოწმობა, ინფრასტრუქტურის მენეჯერებისა და სარკინიგზო საწარმოების მიერ გაიცა 804 მატარებლის მემანქანის სერტიფიკატი, ამასთან, სააგენტოს მიერ აღიარებულია ერთი სასწავლო ცენტრი, 51 მემანქანეთა გამომცდელი და 5 სამედიცინო დაწესებულება;
-  **დაინერგა სახიფათო ტვირთების რეგულირების სისტემა** – დამტკიცდა საერთაშორისო სტანდარტებთან ჰარმონიზებული კანონმდებლობა, რომლის საფუძველზე სახელმწიფო რეგულირებას საერთაშორისო სტანდარტების შესაბამისად ექვემდებარება სახიფათო ტვირთის რკინიგზით გადაზიდვასთან დაკავშირებული პროცესები, რითიც კიდევ უფრო იზრდება დარგში მოქმედი ოპერატორების ანგარიშვალდებულებისა და მის კვალდაკვალ - სარკინიგზო უსაფრთხოების ხარისხი;



**გაუმჯობესდა მგზავრთა გადაყვანის მართვის სისტემა** – საზოგადოებრივი მომსახურების (PSO) ახალი მოდელის ფარგლებში დაიხვეწა სამგზავრო ტრანსპორტის ფინანსური ანგარიშგება და ამოქმედდა მომსახურების ხარისხის შეფასების მექანიზმები, მათ შორის შესრულების ინდიკატორები (KPIs) და მგზავრთა კმაყოფილების კვლევები;



**საქართველოს კანონმდებლობა დაუახლოვდა ევროკავშირის სტანდარტებს** - სრულად შესრულდა ასოცირების შესახებ შეთანხმებით გათვალისწინებული ევროკავშირის 4 დირექტივა და დაიწყო 2 დირექტივისა და 1 რეგულაციის აქტიური დანერგვის პროცესი.

საქართველოსთვის, ევროპულ სტანდარტებთან შესაბამისი ხედვის საფუძველზე განხორციელებული ინსტიტუციური გარდაქმნა უზრუნველყოფს გამჭვირვალე, დამოუკიდებელი და ეფექტიანად ორგანიზებული სარკინიგზო დარგის მმართველობითი სისტემის ჩამოყალიბებას. აღნიშნული ცვლილებები არ წარმოადგენს მხოლოდ ევროკავშირის კანონმდებლობასთან შესაბამისობის უზრუნველყოფის პროცესს — არამედ იგი არის პრაქტიკული აუცილებლობა, რომელიც უზრუნველყოფს ქვეყნისთვის სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი დარგის უსაფრთხო, ეფექტიან და მდგრად ფუნქციონირებას.

რეფორმის შედეგად ყალიბდება სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგის მართვის ახალი ინსტიტუციური ჩარჩო, რომელიც ცვლის აქამდე დამკვიდრებულ პრაქტიკებს და მათ ანიჭებს სტრუქტურირებულ და თანამედროვე კანონმდებლობაზე დაფუძნებულ ხასიათს. შესაბამისად, იზრდება დარგში მოქმედი სუბიექტების ანგარიშვალდებულება სახელმწიფოს წინაშე და მნიშვნელოვნად უმჯობესდება გამჭვირვალობის ხარისხი.

საერთო ჯამში, განხორციელებული რეფორმა ხელს უწყობს სარკინიგზო დარგის ეფექტურობის ზრდას და ქმნის საფუძველს მისი შემდგომი განვითარებისთვის. აღნიშნული პროცესი დადებითად აისახება ქვეყნის ეკონომიკურ განვითარებაზე და აძლიერებს საქართველოს პოზიციას საერთაშორისო და რეგიონულ სატრანსპორტო დერეფნებში, მათ შორის შუა დერეფნის კონტექსტში.



# სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგის რეფორმირების მთავარი მიზანია საქართველოში სარკინიგზო ტრანსპორტის, როგორც ყველაზე უსაფრთხო, მწვანე და მდგრადი ტრანსპორტის, ეფექტურობის გაზრდა და განვითარება. აღნიშნული რეფორმის განხორციელება დაიწყო 2023 წელს და გათვალისწინებულია მისი 3 ფაზად განხორციელება 2023-2028 წლებში.

## I ფაზა (2023 – 2025 წლები):

### ინსტიტუციური ჩარჩო:

ინსტიტუციური ჩარჩოს ფორმირების ეტაპზე შეიქმნა სარკინიგზო ტრანსპორტის მარეგულირებელი ორგანო სსიპ სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს სახით და სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგში მომხდარი შემთხვევების/ინციდენტების დამოუკიდებელი გამოძიებისა და მოკვლევის წარმოების უფლებამოსილება განესაზღვრა სატრანსპორტო უსაფრთხოების მოკვლევის ბიუროს.

### სამართლებრივი ჩარჩო:

რეფორმის პირველი ფაზის ფარგლებში საკანონმდებლო ბაზა შეიქმნა და პრაქტიკაში დაინერგა შემდეგი მიმართულებებით:

- ▶ სარკინიგზო უსაფრთხოების ერთიანი მარეგულირებელი სისტემა
- ▶ მატარებლის მემანქანეთა მართვის მოწმობებისა და სერტიფიცირების სისტემა
- ▶ სახიფათო ტვირთების რკინიგზით გადაზიდვების რეგულირება
- ▶ საზოგადოებრივი სარკინიგზო სატრანსპორტო მომსახურების ვალდებულება

## II ფაზა (2025–2026 წლები):

რეფორმის II ფაზა ითვალისწინებს სარკინიგზო ტრანსპორტის მიმართულებით ახალი საკანონმდებლო ბაზის შექმნას და მის პრაქტიკაში განხორციელებას შემდეგი მიმართულებებით:

- ▶ მგზავრთა უფლებებისა და ვალდებულებების შესახებ
- ▶ სარკინიგზო უსაფრთხოების შესახებ - ტექნიკურ მომსახურებაზე პასუხისმგებელი პირების თვალსაზრისით
- ▶ სარკინიგზო უსაფრთხოების ზედამხედველობის სისტემის ამოქმედება და განვითარება
- ▶ სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის სპეციალისტის ინსტიტუტის დანერგვა.

## III ფაზა (2026–2028 წლები):

რეფორმის III ფაზის ფარგლებში გათვალისწინებულია შემდეგი საკითხების დანერგვა:

- ▶ სარკინიგზო ბაზრის მარეგულირებელი ახალი რეგულაციები
- ▶ სარკინიგზო მოძრავი შემადგენლობის და ინფრასტრუქტურის კომპონენტების სახელმწიფო რეგისტრაციის სისტემის შექმნა

სარკინიგზო ინფრასტრუქტურისა და მოძრავი შემადგენლობისა და მათი შემადგენელი ნაწილების ტექნიკური სპეციფიკაციებისა და სტანდარტების დაწესება საკანონმდებლო დონეზე

სარკინიგზო ინფრასტრუქტურისა და მოძრავი შემადგენლობის მდგომარეობისა და ტექნიკური მახასიათებლების შესაბამისობის შემფასებელი სისტემის შექმნა.

რეფორმის ფარგლებში დაგეგმილი საკითხების იმპლემენტაციის შედეგად, იქმნება სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგის მართვის ახალი ინსტიტუციური მიდგომა, იცვლება დღეს პრაქტიკაში დამკვიდრებული მიდგომები და მათ მიეცემა სტრუქტურირებული ხასიათი, რაც დაფუძნებული იქნება თანამედროვე, გამჭვირვალე და ეფექტურ კანონმდებლობაზე. განხორციელებული რეფორმის შედეგად ამალდება სარკინიგზო უსაფრთხოების დონე, დარგში მოქმედი სუბიექტების მხრიდან იზრდება სახელმწიფოს წინაშე ანგარიშვალდებულება, უმჯობესდება დარგის გამჭვირვალობის ხარისხი და ამალდება სარკინიგზო გადაყვანა-გადაზიდვების საოპერაციო დონეზე მომუშავე პირების კომპეტენცია.

საქართველოში სარკინიგზო დარგის რეფორმა ხორციელდება საქართველოსა და ევროკავშირის შორის 2014 წლის 27 ივნისს გაფორმებული [ასოცირების შესახებ შეთანხმების](#) ფარგლებში. სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგში გათვალისწინებულია ევროკავშირის 8 სამართლებრივი აქტის (დირექტივა/რეგულაცია) დანერგვა, რომლებთან მიმართებაში საქართველოს გააჩნია სამართლებრივი დაახლოების ვალდებულება ამავე შეთანხმებით განსაზღვრულ ვადებში.

რეფორმის ფარგლებში გათვალისწინებული საერთაშორისო რეგულაციების იმპლემენტაცია საფუძვლიანი წინაპირობაა საქართველოში სარკინიგზო ტრანსპორტის განვითარებისა და კანონმდებლობის სრულყოფისთვის. შესაბამისად, დიდია მისი მნიშვნელობა სატრანსპორტო სექტორისთვის.



# სარკინიგზო ტრანსპორტის საქართველოს დემოკრატიული რეფორმა

საქართველოში სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგში რეფორმის დაწყებამდე არსებული სტრუქტურული მოდელიდან გამომდინარე, პოლიტიკის განსაზღვრა, კანონმდებლობის თანახმად, არ ექვემდებარებოდა არც ერთ სახელმწიფო უწყებას, არ არსებობდა დარგის ტექნიკური მარეგულირებელი სახელმწიფო უწყება და შესაბამისად არ ხდებოდა დარგის ტექნიკური რეგულირება, რაც გულისხმობს უსაფრთხოების მიმართულებით ტექნიკური წესების/სტანდარტების შემუშავებასა და მათ შესრულებაზე ზედამხედველობის განხორციელებას. სარკინიგზო შემთხვევებისა და ინციდენტების მოკვლევა არ ხორციელდებოდა დამოუკიდებელი უწყების მიერ.

რეფორმის განხორციელებამდე პრაქტიკულად არ არსებობდა დარგის მარეგულირებელი საკანონმდებლო ნორმატიული ბაზა, რომელიც კანონებისა და ტექნიკური რეგლამენტების დონეზე მოაწესრიგებდა ამ დარგს. ამასთან, არსებული საქართველოს სარკინიგზო კოდექსი თანამედროვე პრაქტიკებთან შესაბამისობაში მოყვანის მიზნით საჭიროებდა მნიშვნელოვან განახლებას. პრაქტიკაში რკინიგზა ხელმძღვანელობდა ძირითადად ორგანიზაციის შიდა პროცედურების საფუძველზე დამტკიცებული წესებითა და ინსტრუქციებით, რომელთაც არ გააჩნდათ საკანონმდებლო საფუძველი და არ შეესაბამებოდა თანამედროვე საერთაშორისო მიდგომებს. არ არსებობდა სარკინიგზო დარგში სპეციალიზებული სწავლების მარეგულირებელი კანონმდებლობა და შესაბამისად არ ხდებოდა პროფესიული კადრების მოსამზადებელი სასწავლო ცენტრების აღიარება და მონიტორინგი. ამასთან, არ არსებობს აკრედიტებული ან სერტიფიცირებული დამხმარე ფუნქციების განმახორციელებელი დაწესებულებები, მათ შორის სარკინიგზო სისტემების (მოძრაობის შემადგენლობა, ინფრასტრუქტურის კომპონენტები) შესაბამისობის შემფასებელი ორგანოები, მოვლა-შენახვაზე პასუხისმგებელი ერთეულები და სხვა დამხმარე სარკინიგზო ფუნქციების განმახორციელებელი პირები.

დარგის ფუნქციონირება ყველა მიმართულებით ფაქტობრივად სრულად ექვემდებარებოდა სახელმწიფო საწარმოს, სს „საქართველოს რკინიგზას“, რომელიც მათ შორის ახორციელებდა ისეთ ფუნქციებს, რომლებიც კარგი მმართველობის (Good Governance) პრინციპებისა და საუკეთესო საერთაშორისო პრაქტიკის გათვალისწინებით, არ არის მიზანშეწონილი თავს იყრიდეს ერთ ორგანიზაციაში და როგორც წესი, მსგავსი ფუნქციები სახელმწიფო უწყებების პირდაპირ, საჯარო უფლებამოსილებებს წარმოადგენს, როდესაც ერთმანეთისგან საკანონმდებლო და ინსტიტუციურ დონეზე მკაფიოდ გამიჯნულია **(1) პოლიტიკის განსაზღვრა, (2) რეგულირება და (3) საოპერაციო საქმიანობა**. ამასთან, საქართველოს რკინიგზას გააჩნია მთელი რიგი სოციალური პასუხისმგებლობებისა, მათ შორის მგზავრთა გადაყვანისა და ინფრასტრუქტურის კაპიტალური განახლებების მიმართულებით, რაც აფერხებს მისი, როგორც კომერციული მიზნების მქონე საწარმოს, ამოცანების სრულად რეალიზებას.

ყოველივე აღნიშნული ქმნიდა შეუსაბამობის მაღალ ხარისხს თანამედროვე საუკეთესო საერთაშორისო მოდელთან და პრაქტიკებთან მიმართებით და საჭიროებდა სისტემურ რეფორმირებას. ანგარიშში წარმოდგენილია ინფორმაცია 2023-2025 წლებში სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგის რეფორმის ფარგლებში განხორციელებული ღონისძიებებისა და რეფორმის I ფაზის შედეგების შესახებ.



# ტავი I

ინსტიტუციური რაწარმის ფორმირება  
და სარკინიგზო ტრანსპორტის  
სააგენტოს დაფუძნება

2023/2025

სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგში არსებული სიტუაციისა და ზემოთ აღწერილი შეუსაბამობების აღმოფხვრის მიზნით, რეფორმის I ფაზის ფარგლებში საქართველოს მოქმედ კანონმდებლობაში 2023 წლის მაისში განხორციელდა ცვლილებები, რის შედეგადაც საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მიენიჭა სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგში **პოლიტიკის განსაზღვრის უფლებამოსილება**, რითიც აღმოიფხვრა სატრანსპორტო კანონმდებლობაში არსებული ხარვეზი და სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგი დაექვემდებარა ქვეყნის ერთიან სატრანსპორტო პოლიტიკას, სხვა სატრანსპორტო დარგების (საავტომობილო, საზღვაო, საჰაერო) მსგავსად.

ამასთან, სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგში მომხდარი **შემთხვევების/ინციდენტების დამოუკიდებელი მოკვლევის** წარმოების მიზნით, შესაბამისი ფუნქციები დაემატა ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სატრანსპორტო უსაფრთხოების მოკვლევის ბიუროს.

2023 წლის 1 ივლისს **დაფუძნდა სარკინიგზო უსაფრთხოების ეროვნული ორგანო** (National Safety Authority), სარკინიგზო ტრანსპორტის სფეროს ტექნიკური რეგულირებისა და ზედამხედველობის მიზნით - საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირი - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს („სააგენტო“) სახით, რაც ასევე შესაბამისობაშია ქვეყნის ერთიანი სატრანსპორტო სისტემის მართვის მოდელთან. კერძოდ, აღნიშნულ უწყებას ეკისრება ერთგვაროვანი ამოცანები და ფუნქციები ტრანსპორტის სხვა დარგებში მოქმედი ტექნიკური მარეგულირებელი უწყებების მსგავსად (სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო, საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტო). მსგავსი მოდელით სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგის ინსტიტუციური მართვა არის დამკვიდრებული პრაქტიკა საუკეთესო საერთაშორისო გამოცდილების გათვალისწინებით. სარკინიგზო ტრანსპორტის მართვა მსგავსი ფორმით მოწყობილია ევროკავშირის წევრ ყველა ქვეყანაში, ასევე სხვა განვითარებულ ქვეყნებში (მაგალითად, აშშ, ავსტრალია, გაერთიანებული სამეფო, იაპონია, სამხრეთ კორეა და სხვა) და აღმოსავლეთ ევროპის და რეგიონის ზოგიერთ ქვეყანაში (მათ შორის სერბეთი, ბოსნია-ჰერცეგოვინა, ჩრდილოეთ მაკედონია, მოლდოვა და სხვა).

2023 წლის მაისში საქართველოს პარლამენტის მიერ სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგის რეფორმის I ფაზის განხორციელებასთან დაკავშირებული საკანონმდებლო ცვლილებების მიღებასთან ერთად განისაზღვრა გარდამავალი/მოსამზადებელი პერიოდი 2025 წლის 1 იანვრამდე. აღნიშნული ვადა აუცილებელი იყო სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს დაფუძნებისთვის, ადმინისტრაციული პროცედურებისა და პროცესების და ტექნიკური საჭიროებების უზრუნველსაყოფად, სააგენტოს, როგორც სახელმწიფო უწყების, შეუფერხებელი ფუნქციონირებისთვის, ადამიანური რესურსების შერჩევა-მოხილვისთვის და სააგენტოს დასაკომპლექტებლად, სააგენტოს თანამშრომელთა გადასამზადებლად ახალი ფუნქციების შესასრულებლად მათი კომპეტენციის ამაღლების მიზნით, ნორმატიული აქტების მოსამზადებლად და კანონმდებლობითი საქმიანობისთვის, რაც აუცილებელი იყო სააგენტოს მიერ ფუნქციების პრაქტიკაში განსახორციელებლად 2025 წლისთვის. ამასთან, მოსამზადებელი პერიოდი გამოყენებულ იქნა რეფორმის შესახებ ცნობიერების ამაღლების მიზნით, როგორც იმ პირების მიმართ, რომელთაც უშუალოდ ეხებათ რეფორმა, ასევე ფართო საზოგადოებისთვის.

## 1.1. საპარტოლბრივი რაზმი










სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტო თავის საქმიანობაში ხელმძღვანელობს საქართველოს კონსტიტუციით, საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულებებით, „საჯარო სამართლის იურიდიული პირის შესახებ“, „ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ“ საქართველოს კანონებით, საქართველოს სარკინიგზო კოდექსით, სააგენტოს დებულებით და სხვა საკანონმდებლო და კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტებით.

## სააგენტოს დებულება

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის 2023 წლის 29 ივნისის 1-1/250 ბრძანებით დამტკიცდა – [საჯარო სამართლის იურიდიული პირის - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს დებულება](#), რომელიც განსაზღვრავს სააგენტოს მიზანსა და ფუნქციებს, სააგენტოს სტრუქტურას და სტრუქტურული ქვედანაყოფის ფუნქციებს, სააგენტოს სახელმწიფო კონტროლის წესებს, დაფინანსებასა და საბუღალტრო ანგარიშგებასთან დაკავშირებულ დებულებებს, რეორგანიზაციისა და ლიკვიდაციის წესებს და ა.შ.

## სააგენტოს ფუნქციები

დღეისთვის, სააგენტოს მიერ ხორციელდება საკანონმდებლო მანდატის ფარგლებში მინიჭებული უფლებამოსილებების პრაქტიკაში შესრულება. **სააგენტოს ძირითადი ფუნქციები მოიცავს**, მაგრამ არ შემოიფარგლება შემდეგით:

-  სარკინიგზო საწარმოსთვის უსაფრთხოების სერტიფიკატის გაცემა, განახლება, შეჩერება და გაუქმება;
-  ინფრასტრუქტურის მენეჯერისთვის უსაფრთხოების ავტორიზაციის მინიჭება, განახლება, შეჩერება და გაუქმება;
-  ინფრასტრუქტურის მენეჯერისა და სარკინიგზო საწარმოს ინსპექტირების, მონიტორინგისა და ზედამხედველობის განხორციელება;
-  მემანქანის მართვის მოწმობის გაცემა, მემანქანის გამოცდების ორგანიზება, სამედიცინო დაწესებულებების, სასწავლო ცენტრების და გამომცდელების აღიარება; მემანქანის სერტიფიკატის ფორმების შემუშავება და დამტკიცება, მათ შესაბამისობაზე ზედამხედველობა;
-  სახიფათო ტვირთის რკინიგზით გადაზიდვის წესების შემუშავება და მის შესრულებაზე ზედამხედველობა;
-  რკინიგზით მგზავრების გადაყვანასა და ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებული უსაფრთხოების წესების/ტექნიკური რეგლამენტების შემუშავება;
-  უსაფრთხოების წესების/ტექნიკური რეგლამენტების შესრულების ზედამხედველობა;
-  ტექნიკური მომსახურების განმახორციელებელი პირების (ECM) სერტიფიცირება;
-  რკინიგზით მგზავრთა გადაყვანის უზრუნველსაყოფად საზოგადოებრივი მომსახურების ვალდებულების (PSO) ფარგლებში კომპეტენტური ორგანოს ფუნქციების შესრულება

## სააგენტოს სტრუქტურა

**სააგენტო შედგება სტრუქტურული ერთეულებისგან, რომელთაც მინიჭებული აქვთ შემდეგი უფლებამოსილებები:**

**სარკინიგზო უსაფრთხოების დეპარტამენტი:** სარკინიგზო უსაფრთხოების ზედამხედველობა უსაფრთხოების სერტიფიკატის გაცემა, ინფრასტრუქტურის მენეჯერისთვის უსაფრთხოების ავტორიზაციის მინიჭება, ინფრასტრუქტურის მენეჯერისა და სარკინიგზო საწარმოს ინსპექტირება, მონიტორინგი და ზედამხედველობა, მემანქანის მართვის მოწმობის გაცემა და სერტიფიკატის ფორმების შემუშავება, მემანქანეთა სწავლებისა და გამოცდების მონიტორინგის განხორციელება,



მემანქანის მართვის მოწმობის მისაღები გამოცდების ჩატარება, პირისათვის სასწავლო ცენტრის სტატუსის მინიჭება, მემანქანეთა სამედიცინო შემოწმებაზე უფლებამოსილი სამედიცინო დაწესებულებისა და ექიმის აღიარება, რკინიგზით მგზავრთა გადაყვანასა და ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებული უსაფრთხოების წესების შემუშავება, სახიფათო ტვირთის რკინიგზით გადაზიდვის წესების შემუშავება, სახიფათო ტვირთის რკინიგზით გადაზიდვის წესების შესრულების მონიტორინგი, სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის სპეციალისტის სწავლების განმახორციელებელი პირის სტატუსის აღიარება და მისი ინსპექტირება, სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის სპეციალისტის სერტიფიკატის მისაღები გამოცდის ჩატარება და სერტიფიკატის გაცემა, და.ა.შ;

**ანალიტიკური და საზოგადოებრივი მომსახურების დეპარტამენტი:** სტატისტიკური და ანალიტიკური საქმიანობის განხორციელება, მოკლე, საშუალო და გრძელვადიანი განვითარების გეგმის შემუშავება, ინოვაციური პროექტების ინიცირება და მათი შედეგების ანალიზი, რკინიგზით მგზავრთა გადაყვანის სფეროს შესწავლა, ანალიზი და შესაბამისი რეკომენდაციების შემუშავება, საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების პროექტის შემუშავება სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგში შესაბამის კანონმდებლობასთან შესაბამისობის უზრუნველყოფის გათვალისწინებით, საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების შესრულებაზე ზედამხედველობა;

**იურიდიული დეპარტამენტი:** სააგენტოს სამართლებრივი მომსახურებით უზრუნველყოფა. სააგენტოს საქმიანობასთან დაკავშირებული სამართლებრივი საკითხების ანალიზი და სამართლებრივი აქტების მომზადება, სააგენტოს სტრუქტურულ ერთეულებთან ერთად, შესაბამის საერთაშორისო ორგანიზაციების მოთხოვნებთან ეროვნული კანონმდებლობის ჰარმონიზაციის საკითხებზე წინადადებების მომზადება, სააგენტოს წარმომადგენლობის უზრუნველყოფა სასამართლოში, ადმინისტრაციულ ორგანოებთან, სამართლებრივ საკითხებზე კონსულტაციის გაწევა, საჯარო ინფორმაციის გაცემისა და პროაქტიულად გამოქვეყნების უზრუნველყოფა; საერთაშორისო ხელშეკრულებებისა და, შეთანხმებების პროექტების ექსპერტიზა და დასკვნების მომზადება, რკინიგზის მგზავრებისთვის მათ უფლებებთან დაკავშირებულ საკითხებზე კონსულტაციის გაწევა, რკინიგზის მგზავრთა უფლებების დარღვევის შესახებ საჩივრების განხილვა, რკინიგზის მგზავრთა უფლებების დაცვის წესის შესრულების შემოწმება (ინსპექტირება);

**სარკინიგზო თავსებადობის დეპარტამენტი:** სარკინიგზო თავსებადობის სისტემის დანერგვაში მონაწილეობა და სარკინიგზო თავსებადობის წესების შემუშავება, სარკინიგზო თავსებადობის შემფასებელი ორგანოების რეგულირებისა და სერტიფიცირებისთვის სათანადო პირობების მომზადება, ფიქსირებული ინსტალაციების ექსპლუატაციაში მიღების ავტორიზაციის, სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალების ბაზარზე განთავსების ავტორიზაციისა და სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალების ტიპის ავტორიზაციის გაცემისათვის სათანადო პირობების მომზადების უზრუნველყოფა, სარკინიგზო ინფრასტრუქტურისა და მოძრავი შემადგენლობის სახელმწიფო რეგისტრაციისა და შესაბამისი რეესტრის წარმოებისათვის სათანადო პირობების მომზადება, სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგში საერთაშორისოდ დამკვიდრებული თავსებადობის ტექნიკური სპეციფიკაციების (TSIs) ანალიზი და მათ დანერგვაში მონაწილეობა;

**ადმინისტრაციული და მომსახურების დეპარტამენტი:** სააგენტოში საქმისწარმოებისა და დოკუმენტბრუნვის ორგანიზება, საარქივო საქმის წარმოება, ფინანსური და მატერიალურ-ტექნიკური უზრუნველყოფა, ბიუჯეტის პროექტის შედგენისა და მისი აღსრულების ჩათვლით, სააგენტოს ბუღალტრული აღრიცხვის წარმოება, შესყიდვების პროცედურების განხორციელება კანონმდებლობის შესაბამისად, სააგენტოს მატერიალურ-ტექნიკური უზრუნველყოფა, ბალანსზე არსებული ქონების დაცვა, მოვლა-პატრონობა და მოწესრიგება, კომპიუტერული ქსელის ადმინისტრირება.

სააგენტოს თანამშრომელთა საერთო რაოდენობა შედგება 28 სამტატო ერთეულისგან.



# ტაჭი II

ადვინისტრაციული შესაქმნაობაბის  
შაქმნა და ქირითადი საქმინაბობის  
სრუნაყობა

2023/2025

## 2.1. ადმინისტრაციული პროცესები

### მატერიალურ-ტექნიკური უზრუნველყოფა

სააგენტოს შექმნის შემდეგ, შეირჩა საოფისე ფართი (იჯარის ხელშეკრულების ფარგლებში), რომელიც განისაზღვრა სააგენტოს იურიდიულ მისამართად. აუცილებელი სამუშაო გარემოს შექმნის მიზნით, მოეწყო კომპიუტერული ქსელი, ეტაპობრივად აღიჭურვა საჭირო ავეჯით, ინვენტარითა და სხვადასხვა კომპიუტერული ტექნიკით.

სააგენტოს მატერიალურ-ტექნიკური მიზნების უზრუნველსაყოფად, მიმდინარეობს სააგენტოს ბალანსზე არსებული ქონების აღრიცხვა და დაცვა, ყოველწლიური გეგმიური ინვენტარიზაცია, მოვლა-პატრონობა და მოწესრიგება, კომპიუტერული ქსელის ადმინისტრირება.

### სააგენტოს ბიუჯეტი

სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს მიერ მისი ფუნქციების შესასრულებლად 2023 წლის ივლისში „საჯარო სამართლის იურიდიული პირის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-13 მუხლის 21 პუნქტის შესაბამისად გამოიყო 1 500 000 ლარი. 2023 წელს აღნიშნული თანხიდან ათვისებულ იქნა 463 553.60 ლარი, ხოლო დარჩენილი თანხა განთავსდა სააგენტოს საკუთარ ბიუჯეტში შემდგომი გამოყენების მიზნით.

დასახელება	დამოკიდებული გეგმა	საკასო ხარჯი
საკუთარი სახსრები	1,500,000.00	463,553.60
ხარჯები	1,296,000.00	389,638.11
შრომის ანაზღაურება	450,000.00	186,173.33
საქონელი და მომსახურება	838,000.00	203,464.78
სოციალური უზრუნველყოფა	2,000.00	0.00
სხვა ხარჯები	6,000.00	0.00
არაფინანსური აქტივების ზრდა	204,000.00	73,915.49

2024 წელს სააგენტოს დაფინანსებამ სახელმწიფო ბიუჯეტით შეადგინა 1 500 000 ლარი, საიდანაც ათვისებულ იქნა 1 336 839.99 ლარი (89%). საკუთარი სახსრებიდან კი საკასო ხარჯმა შეადგინა 144 655.59 ლარი.

დასახელება	დამოკიდებული გეგმა	საკასო ხარჯი
საბიუჯეტო სახსრები	1,500,000.00	1,336,839.99
ხარჯები	1,500,000.00	1,336,839.99
შრომის ანაზღაურება	900,000.00	832,635.32
საქონელი და მომსახურება	600,000.00	504,204.67
საკუთარი სახსრები	1,036,450.00	144,655.59
ხარჯები	537,450.00	62,065.03
საქონელი და მომსახურება	484,450.00	55,543.30



სოციალური უზრუნველყოფა	50,000.00	4,233.27
სხვა ხარჯები	3,000.00	2,288.46
<b>არაფინანსური აქტივების ზრდა</b>	<b>499,000.00</b>	<b>82,590.56</b>

2025 წელს სააგენტოს დაფინანსებამ სახელმწიფო ბიუჯეტით შეადგინა 1 514 405 ლარი, საბიუჯეტო სახსრებიდან გაწეულმა საკასო ხარჯმა შეადგინა 1 476 556.88 ლარი, ხოლო საკუთარი სახსრებიდან - 638 063.99 ლარი.

დასახელება	დაბიუჯეტური ბაზა	დაუსტავი ბაზა	საკასო ხარჯი
საბიუჯეტო სახსრები	1,500,000.00	1,514,405.00	1,476,556.88
<b>ხარჯები</b>	<b>1,480,000.00</b>	<b>1,494,405.00</b>	<b>1,472,949.38</b>
შრომის ანაზღაურება	1,000,000.00	1,014,405.00	1,014,394.06
საქონელი და მომსახურება	477,000.00	477,000.00	456,672.89
სხვა ხარჯები	3,000.00	3,000.00	1,882.43
<b>არაფინანსური აქტივების ზრდა</b>	<b>20,000.00</b>	<b>20,000.00</b>	<b>3,607.50</b>
საკუთარი სახსრები	<b>700,000.00</b>	<b>950,000.00</b>	<b>638,063.99</b>
<b>ხარჯები</b>	<b>600,000.00</b>	<b>850,000.00</b>	<b>569,978.99</b>
საქონელი და მომსახურება	545,000.00	605,000.00	341,341.72
მიმდინარე გრანტები სახელმწიფო ბიუჯეტს	0.00	220,000.00	215,220.00
სოციალური უზრუნველყოფა	50,000.00	20,000.00	12,580.15
სხვა ხარჯები	5,000.00	5,000.00	837.12
<b>არაფინანსური აქტივების ზრდა</b>	<b>100,000.00</b>	<b>100,000.00</b>	<b>68,085.00</b>

2025 წელს სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს გაწეული მომსახურების შედეგად მიღებული აქვს საქართველოს კანონმდებლობით ნებადართული (საკუთარი) შემოსავალი 2 133 368 ლარი.

2026 წელს სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოსთვის სახელმწიფო ბიუჯეტიდან გამოყოფილია 1 500 000 ლარი.

დასახელება	2026 წლის დაბიუჯეტური ბაზა
საბიუჯეტო სახსრები	1,500,000.00
<b>ხარჯები</b>	<b>1,495,000.00</b>
შრომის ანაზღაურება	1,197,000.00
საქონელი და მომსახურება	295,000.00
სხვა ხარჯები	3,000.00
არაფინანსური აქტივების ზრდა	5,000.00
<b>საკუთარი სახსრები</b>	<b>1,185,000.00</b>

<b>ხარჯები</b>	<b>1,090,000.00</b>
შრომის ანაზღაურება	336,000.00
<b>საქონელი და მომსახურება</b>	<b>731,000.00</b>
სოციალური უზრუნველყოფა	20,000.00
<b>სხვა ხარჯები</b>	<b>3,000.00</b>
<b>არაფინანსური აქტივების ზრდა</b>	<b>95,000.00</b>

## 2.2. სააგენტოს მიერ განსახორციელებელი აქტივობების განსაზღვრა

სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგის რეფორმის განსახორციელებლად სააგენტოს მიერ შემუშავდა დეტალური სამოქმედო გეგმა. აღნიშნული გეგმა განახლებადია ყოველწლიურად და აერთიანებს თითოეული დეპარტამენტისთვის სავალდებულოდ შესასრულებლად განსაზღვრული აქტივობების დეტალურ ჩამონათვალს. სააგენტოს შექმნიდან დღემდე დაგეგმილი აქტივობების შესრულების მაღალი მაჩვენებელი ფიქსირდება. 2024 წლისთვის სააგენტოს შიდა სამოქმედო გეგმით განსაზღვრული იყო სულ 38 აქტივობის/ქვეაქტივობის განხორციელება. მათგან 32 განხორციელდა სრულად, 1 განხორციელდა დაგვიანებით, 1 მეტწილად განხორციელდა (რომელიც გადმოვიდა 2025 წლის სამოქმედო გეგმაში და განხორციელდა), 3 - ნაწილობრივ. მხოლოდ ერთი აქტივობა არ განხორციელებულა. ჯამურად, განხორციელდა შესასრულებელი აქტივობების 92%, ხოლო სხვა აქტივობებში დაფიქსირდა 50%-იანი შესრულების მაჩვენებელი. 2025-2026 წლებისთვის განსაზღვრულია 94 ქვეაქტივობის განხორციელება 57 აქტივობის ფარგლებში.

სააგენტოს მიერ შესასრულებელი აქტივობები ასევე განსაზღვრულია სახელმწიფო დონეზე შემუშავებული სტრატეგიების სამოქმედო გეგმებში. კერძოდ, სააგენტოს სავალდებულოდ შესასრულებლად განსაზღვრული აქვს აქტივობები საქართველოს 2023-2030 წლების ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის ეროვნული სტრატეგიის ფარგლებში და საქართველოს განვითარების სტრატეგია - ხედვა 2030-ის ფარგლებში. სააგენტო ასევე წარადგენს ანგარიშს 2025-2028 წლების სამთავრობო პროგრამის მიზნებისთვის ეკონომიკური განვითარების ნაწილში.

### სააგენტოს საქმიანობასთან დაკავშირებული შესაბამისი დოკუმენტების და დამხმარე მასალების მომზადება

2024 წლის განმავლობაში მომზადდა/ითარგმნა შემდეგი დოკუმენტები:

- 1** ერთიანი უსაფრთხოების სერტიფიკატის მისაღებად განაცხადის წარდგენის შესახებ სახელმძღვანელო განმცხადებლებისათვის;
- 2** სახელმძღვანელო სარკინიგზო შემთხვევებისა და ინციდენტების მოკვლევის ანგარიშების შესახებ;
- 3** სახელმძღვანელო ერთიანი უსაფრთხოების ინდიკატორების დანერგვის შესახებ (EU) 2016/798 დირექტივის დანართი;
- 4** სახელმძღვანელო უსაფრთხოების სფეროში სერტიფიცირებისა და ზედამხედველობისათვის ევროკავშირის რკინიგზების სააგენტო სახელმძღვანელო ზედამხედველობის შესახებ;
- 5** სახელმძღვანელო მონიტორინგის ერთიანი უსაფრთხოების მეთოდის შესახებ კომისიის (EU) N°1078/2012 რეგულაციის გამოყენების თაობაზე);



- 6 2021 წლის რეგულაცია (EU) 2021/782 რკინიგზის მგზავრთა უფლებებისა და ვალდებულებების შესახებ;
- 7 სახელმძღვანელო რისკების დონის განსაზღვრისა და შეფასების ერთიანი უსაფრთხოების მეთოდის მიღების შესახებ;
- 8 სახელმძღვანელო უსაფრთხოების სფეროში სერტიფიცირებისა და ზედამხედველობისათვის აღსრულების მართვის მოდელის თაობაზე;
- 9 სახელმძღვანელო უსაფრთხოების სფეროში სერტიფიცირებისა და ზედამხედველობისათვის მართვის სიმწიფის მოდელის შესახებ;
- 10 რისკების შეფასებისა და ერთიანი უსაფრთხოების მეთოდის შესახებ რეგულაციის ხელშემწყობი რამდენიმე შესაძლო ინსტრუმენტის ამსახველი მაგალითების კრებული.

### სააგენტოს ოფიციალური ვებგვერდის შექმნა

2024 წელს შეიქმნა სააგენტოს ოფიციალური ვებ-გვერდი, ([www.rta.gov.ge](http://www.rta.gov.ge)), სადაც გამოქვეყნდა ინფორმაცია სააგენტოს ფუნქციებისა და მომსახურებების, საჯაროდ ხელმისაწვდომი ინფორმაციის, სააგენტოს საქმიანობასთან დაკავშირებული კანონმდებლობისა და მიმდინარე პროექტების შესახებ, რაც დაინტერესებულ პირებს საშუალებას აძლევს, მარტივად მიიღონ სანდო და განახლებული ინფორმაცია სააგენტოს საქმიანობის შესახებ.

### პერსონალური მონაცემების დამუშავება

სააგენტოს დირექტორის შესაბამისი ბრძანების საფუძველზე, სააგენტოში განისაზღვრა პერსონალურ მონაცემთა დაცვის ოფიცერი. სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2024 წლის 31 მაისის №1-1/58 ბრძანებით სააგენტოში განისაზღვრა პერსონალურ მონაცემთა დაცვის ოფიცერი.

სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2024 წლის პირველი მარტის №1-1/31 ბრძანებით დამტკიცდა „სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოში ვიდეომონიტორინგის განხორციელების, ვიდეოჩანაწერზე წვდომის, მისი შენახვის, წაშლისა და განადგურების წესი“.

„სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოში მონაცემთა დამუშავებასთან დაკავშირებული ინფორმაციის აღრიცხვის შესახებ“ საჯარო სამართლის იურიდიული პირის - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2024 წლის 25 აპრილის №1-1/42 ბრძანებით აღრიცხვა და დანართის სახით დამტკიცდა სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოში მონაცემთა დამუშავებასთან დაკავშირებული ინფორმაცია.

### საჯარო ინფორმაცია

"საჯარო ინფორმაციის ელექტრონული ფორმით მოთხოვნისა და პროაქტიულად გამოქვეყნების შესახებ" საქართველოს მთავრობის [2013 წლის 26 აგვისტოს №219 დადგენილების](#) შესაბამისად, სააგენტოს დირექტორის 2025 წლის 24 მარტის №1-1/29 ბრძანებით დამტკიცდა „საჯარო ინფორმაციის პროაქტიულად გამოქვეყნებისა და ელექტრონული ფორმით მოთხოვნის წესი“. სააგენტოში განისაზღვრა საჯარო ინფორმაციის გაცემაზე პასუხისმგებელი პირი.

### შრომის უსაფრთხოება

სააგენტოს ადმინისტრაციული და მომსახურების დეპარტამენტის ერთი თანამშრომელი გადამზადდა შრომის უსაფრთხოების საკითხებში და მიიღო შესაბამისი სერტიფიკატი. შედეგად, სააგენტოს ჰყავს სერტიფიცირებული შრომის უსაფრთხოების სპეციალისტი, [„შრომის უსაფრთხოების შესახებ“ საქართველოს კანონის](#) მე-7 მუხლის მე-2 პუნქტის მოთხოვნის შესაბამისად.



## სააგენტოს მომსახურების სახეებისა და საფასურის განსაზღვრა

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის [2025 წლის 31 იანვრის №1-1/24 ბრძანებით](#) დამტკიცდა „საჯარო სამართლის იურიდიული პირის - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს მიერ გაწეული მომსახურების სახეების, ვადების, საფასურის განაკვეთების, ასევე საფასურის გადახდისა და გადახდილი საფასურის დაბრუნების წესი და პირობები“. მომსახურების საფასურების განაკვეთები განისაზღვრა საქმიანობის სახეების მიხედვით ხარჯთაღრიცხვის ABC (Activity Based Costing) მეთოდით. საფასურის განაკვეთები დადგინდა სააგენტოს მიერ გაწეული მომსახურებისთვის, რომელიც, მათ შორის, დაკავშირებულია უსაფრთხოების სერტიფიკატის /ავტორიზაციის გაცემასთან, მემანქანის მართვის მოწმობის გაცემასთან, პირისთვის სასწავლო ცენტრის სტატუსის მინიჭებასთან, სამედიცინო დაწესებულების აღიარებასთან და სხვა.



# ტავი III

საჩივიდებო დარბის  
მარბუდირბადი სმარტდბრნი  
ბაზის მანვითარბა

2023/2025

საანგარიშო პერიოდში მიღებულ იქნა სარკინიგზო დარგის მარეგულირებელი არაერთი სამართლებრივი აქტი, მათ შორის: 5 საკანონმდებლო აქტი; 22 კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტი (საქართველოს მთავრობის 3 დადგენილება, საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის 2 ბრძანება; სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 17 ნორმატიული აქტი - ბრძანება) და საქართველოს მთავრობის 1 განკარგულება. სარკინიგზო დარგის მომწესრიგებელი აღნიშნული სამართლებრივი აქტები უზრუნველყოფს ეროვნული კანონმდებლობის დაახლოებას საერთაშორისო და ევროკავშირის სტანდარტებთან, სარკინიგზო უსაფრთხოების უზრუნველყოფას და სარკინიგზო დარგის სუბიექტების ჩამოყალიბებასა და ინსტიტუციურ განვითარებას.



## მიღებული საკანონმდებლო აქტები:

➤ 2023 წლის 31 მაისის [საქართველოს კანონი „ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ“ საქართველოს კანონში ცვლილების შეტანის თაობაზე](#). შეიქმნა და სარკინიგზო ტრანსპორტის სფეროს ტექნიკურ მარეგულირებელ ორგანოდ განისაზღვრა სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტო.

➤ 2023 წლის 31 მაისის [საქართველოს კანონი „საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსში ცვლილების შეტანის შესახებ“](#). ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევებზე განისაზღვრა მატარებლის მემანქანის მართვის მოწმობის პირობებისა და მემანქანის სერტიფიცირების წესების დარღვევა, საქართველოს სარკინიგზო კოდექსით გათვალისწინებული სარკინიგზო უსაფრთხოების წესის დარღვევა და სახიფათო ტვირთის რკინიგზით გადაზიდვის წესის დარღვევა. დაწესდა ადმინისტრაციული სახდელები, ხოლო აღნიშნულ ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა საქმეების განხილვისა და ადმინისტრაციული სახდელების დადების უფლება მიენიჭა სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს.

➤ 2023 წლის 31 მაისის [საქართველოს კანონი „საქართველოს სარკინიგზო კოდექსში ცვლილების შეტანის შესახებ“](#). საკანონმდებლო დონეზე განისაზღვრა სარკინიგზო დარგის მნიშვნელოვანი სუბიექტები და განიმარტა ისეთი მნიშვნელოვანი ტერმინები, როგორებიცაა: ინფრასტრუქტურის მენეჯერი, სარკინიგზო საწარმო/გადამზიდეველი, მატარებლის მემანქანე და სხვა. სარკინიგზო ტრანსპორტის სფეროს რეგულირებისა (მათ შორის ტექნიკური რეგულირება) და ზედამხედველობის განმახორციელებელ სახელმწიფო ორგანოდ განისაზღვრა სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტო. ცვლილების შედეგად, სარკინიგზო ინფრასტრუქტურაზე დაშვების უფლება მიენიჭა სარკინიგზო საწარმოს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ ის ფლობს სააგენტოს მიერ გაცემულ უსაფრთხოების სერტიფიკატს, ხოლო სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის მართვისა და ოპერირების უფლება მიენიჭა ინფრასტრუქტურის მენეჯერს, თუ მას გააჩნია სააგენტოს მიერ მინიჭებული უსაფრთხოების ავტორიზაცია. ცვლილების შედეგად, გაჩნდა ახალი დებულებები, რომლებიც უკავშირდება სახიფათო ტვირთს, მემანქანის მართვის მოწმობის გაცემასა და სერტიფიცირებას, ასევე სერიოზული სარკინიგზო შემთხვევის, სარკინიგზო შემთხვევისა და ინციდენტის სამსახურეობრივი მოკვლევის განხორციელებას.

➤ 2025 წლის 29 აპრილის [საქართველოს კანონი „საქართველოს სარკინიგზო კოდექსში ცვლილების შეტანის შესახებ“](#).



აღნიშნული ცვლილებით განისაზღვრა ახალი ტერმინები: ტექნიკური მომსახურებისთვის პასუხისმგებელი პირი, ტექნიკური მომსახურებისთვის პასუხისმგებელი პირის სერტიფიკატი, ტუროპერატორი, ბილეთების გამყიდველი, დანიშნულების პუნქტი და სხვა.



ახალი კანონით მოწესრიგდა სახიფათო ტვირთის რკინიგზით გადაზიდვაზე ზედამხედველობისა და მონიტორინგის საკითხები.



ასევე, საქართველოს სარკინიგზო კოდექსში შესული ცვლილებები უზრუნველყოფს რკინიგზის მგზავრთა მომსახურების დონისა და სარკინიგზო საწარმოების ანგარიშვალდებულების გაზრდასა და მნიშვნელოვან სიახლეებს ითვალისწინებს რკინიგზის მგზავრთა უფლებების დაცვის კუთხით. ერთ-ერთ მნიშვნელოვან საკითხს, რკინიგზით მგზავრთა გადაყვანის კუთხით, რასაც კანონი აწესრიგებს, წარმოადგენს ერთი მხრივ, მგზავრთა ინფორმირება მგზავრობასთან დაკავშირებულ რიგ საკითხებზე და მეორე მხრივ, ინფორმაციის მიმოცვლა ინფრასტრუქტურის მენეჯერს, სარკინიგზო საწარმოს, ბილეთების გამყიდველს, ტუროპერატორსა და რკინიგზის სადგურის მენეჯერს შორის, რათა დროულად იქნას უზრუნველყოფილი არსებული ინფორმაციის განახლება და თავის მხრივ, მგზავრთათვის ზუსტი ინფორმაციის მიწოდება. აღნიშნული კანონის შესაბამისად, სარკინიგზო კოდექსით განისაზღვრა მნიშვნელოვანი გარანტიები შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე და გადაადგილების შეზღუდული უნარის მქონე პირების გადაყვანისათვის. აღნიშნული კანონი დეტალურად აწესრიგებს მგზავრის უფლებებსა და გარანტიებს იმ შემთხვევაში, თუ გადაყვანის ხელშეკრულებით გათვალისწინებულ დანიშნულების პუნქტში ჩასვლა დაიგვიანებს. კანონი ასევე, დეტალურად აწესრიგებს კომპენსაციის გაანგარიშების წესს დანიშნულების პუნქტში ჩასვლის დაგვიანების შემთხვევაში. კანონით, მგზავრს წარმოემოხა უფლება, საჩივრით მიმართოს სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს, რომელიც თავის მხრივ, თუ გამოავლენს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევას, უფლებამოსილია, შეადგინოს ადმინისტრაციული სამართალდარღვევის ოქმი, მიიღოს შესაბამისი გადაწყვეტილება და სამართალდამრღვევს დააკისროს ადმინისტრაციული პასუხისმგებლობა. მგზავრს ასევე, უფლება აქვს საჩივრით მიმართოს სარკინიგზო საწარმოს ან რკინიგზის სადგურის მენეჯერს საქართველოს სარკინიგზო კოდექსითა და რკინიგზის მგზავრთა უფლებების დაცვის წესით განსაზღვრულ მათ პასუხისმგებლობას დაქვემდებარებულ საკითხებთან დაკავშირებით.



კანონით გათვალისწინებულ ერთ-ერთ მნიშვნელოვან სიახლეს წარმოადგენს ტექნიკური მომსახურებისთვის პასუხისმგებელი პირი. კერძოდ, თითოეული სატრანსპორტო საშუალების სარკინიგზო ქსელში გამოყენებამდე, უნდა განისაზღვროს მის ტექნიკურ მომსახურებაზე პასუხისმგებელი პირი, რომელიც უნდა ფლობდეს ტექნიკურ მომსახურებისთვის პასუხისმგებელი პირის სერტიფიკატს.



2025 წლის 29 აპრილის [საქართველოს კანონი „საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსში ცვლილების შეტანის შესახებ“](#). ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევად განისაზღვრა რკინიგზის მგზავრთა უფლებების დაცვის წესის დარღვევა. დაწესდა შესაბამისი ადმინისტრაციული სახდელი, ხოლო აღნიშნულ ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევის საქმეების განხილვისა და ადმინისტრაციული სახდელების დადების უფლება მიენიჭა სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს.



## საქართველოს მთავრობის სამართლებრივი აქტები:



(EU) 2016/798 დირექტივის მოთხოვნებთან სამართლებრივი დაახლოების და პრაქტიკაში დანერგვის მიზნით, „სარკინიგზო უსაფრთხოების წესის დამტკიცების თაობაზე“ [საქართველოს მთავრობის 2024 წლის 22 ნოემბრის №394 დადგენილებით](#) დამტკიცდა „სარკინიგზო უსაფრთხოების წესი“. აღნიშნული წესი ადგენს სარკინიგზო უსაფრთხოების მართვის სისტემასთან დაკავშირებულ მოთხოვნებს, სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგის სუბიექტების უფლება-მოვალეობებსა და პასუხისმგებლობებს, სარკინიგზო უსაფრთხოების ნორმების შემუშავებასა და მართვასთან დაკავშირებულ მოთხოვნებს, უსაფრთხოების საერთო მეთოდებს, უსაფრთხოების სერტიფიკატის გაცემის/უსაფრთხოების ავტორიზაციის მინიჭების, მონიტორინგისა და ზედამხედველობის წესებს.



2007/59/EC დირექტივის მოთხოვნებთან სამართლებრივი დაახლოებისა და პრაქტიკაში დანერგვის მიზნით, „მემანქანის მართვის მოწმობისა და მემანქანის სერტიფიკატის გაცემის, განახლებისა და აღდგენის, მათი მოქმედების შეჩერებისა და გაუქმების წესებისა და პირობების დამტკიცების შესახებ“ [საქართველოს მთავრობის 2024 წლის 25 დეკემბრის №442 დადგენილებით](#) დამტკიცდა „მემანქანის მართვის მოწმობისა და მემანქანის სერტიფიკატის გაცემის, განახლებისა და აღდგენის, მათი მოქმედების შეჩერებისა და გაუქმების

წესები და პირობები”. აღნიშნული წესის მიზანია მატარებლის მემანქანის მართვის მოწმობისა და მატარებლის მემანქანის სერტიფიკატის გაცემის, განახლებისა და აღდგენის, მათი მოქმედების შეჩერებისა და გაუქმების პირობებისა და წესების დადგენა და აღნიშნულის ფარგლებში, სსიპ –სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს, მატარებლის მემანქანების, სარკინიგზო საწარმოს, ინფრასტრუქტურის მენეჯერის, სასწავლო ცენტრისა და სხვა სუბიექტების პასუხისმგებლობების განსაზღვრა.

➤ „საერთაშორისო სარკინიგზო გადაზიდვის შესახებ“ 1980 წლის 9 მაისის [კონვენციის](#) (კოტიფი) C დანართის – [სახიფათო ტვირთების საერთაშორისო სარკინიგზო გადაზიდვის შესახებ რეგულაციისა \(RID\)](#) და საქართველოს სარკინიგზო კოდექსის შესაბამისად, შემუშავდა და „სახიფათო ტვირთის რკინიგზით გადაზიდვის წესის დამტკიცების თაობაზე“ [საქართველოს მთავრობის 2025 წლის 22 იანვრის №17 დადგენილებით](#) დამტკიცდა „სახიფათო ტვირთის რკინიგზით გადაზიდვის წესი“. აღნიშნული წესი განსაზღვრავს რკინიგზით სახიფათო ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებულ სამართლებრივ ურთიერთობებს, მათ შორის, სახიფათო ტვირთების კლასიფიკაციისა და შეფუთვის პირობებს, სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის მონაწილეების უფლება-მოვალეობებს, მარკირებისა და საშიშროების ნიშნების განთავსების მოთხოვნებს, სახიფათო ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებულ დოკუმენტაციას, უსაფრთხოების ზომებს, სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის, დატვირთვის, გადმოტვირთვისა და დამუშავების პირობებს, ზედამხედველობასა და პასუხისმგებლობასთან დაკავშირებულ დებულებებს, სახიფათო ტვირთთან დაკავშირებული შემთხვევების შესახებ სააგენტოსთვის ანგარიშის წარდგენის პირობებს.

➤ „საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების გაფორმებაზე კომპეტენტური ორგანოს განსაზღვრის, საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულებაზე მონიტორინგის განმარტებული უწყებათაშორისი კომისიის შექმნისა და მისი დებულების დამტკიცების შესახებ“ [საქართველოს მთავრობის 2024 წლის 24 აპრილის №608 განკარგულება](#). განკარგულების თანახმად, საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების გაფორმებაზე კომპეტენტურ ორგანოდ განისაზღვრა სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტო. ასევე, განისაზღვრა სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს უფლება, რომ საზოგადოებრივი სარკინიგზო სატრანსპორტო მომსახურების უზრუნველყოფის მიზნით, სს „საქართველოს რკინიგზასთან“ გააფორმოს საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულება პირდაპირი მინიჭების გზით. აგრეთვე, განკარგულებით დამტკიცდა საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულებაზე მონიტორინგის განმარტებული უწყებათაშორისი კომისიის შემადგენლობა და „საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულებაზე მონიტორინგის განმარტებული უწყებათაშორისი კომისიის დებულება“.

**საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის მიერ მიღებული ნორმატიული აქტები:**

➤ [საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის 2023 წლის 29 ივნისის №1-1/250 ბრძანება](#) „საჯარო სამართლის იურიდიული პირის - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს დებულების დამტკიცების შესახებ“, რითაც განისაზღვრა სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს მიზნები, ფუნქციები, სტრუქტურა და სააგენტოს კონტროლთან დაკავშირებული დებულებები.

➤ „საჯარო სამართლის იურიდიული პირის - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს მიერ გაწეული მომსახურების სახეების, ვადების, საფასურის განაკვეთების, ასევე საფასურის გადახდისა და გადახდილი საფასურის დაბრუნების წესებისა და პირობების დამტკიცების შესახებ“ [საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის 2025 წლის 31 იანვრის №1-1/24 ბრძანება](#). აღნიშნული სამართლებრივი აქტის მიზანია სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს მიერ გაწეული მომსახურების სამართლებრივი მოწესრიგებისა და მომსახურების მაღალი ხარისხის უზრუნველყოფა. ასევე, წესი განსაზღვრავს სააგენტოს მიერ გაწეული მომსახურების სახეებს, ვადებს, საფასურების განაკვეთებს, მათი გადახდის და გადახდილი საფასურის დაბრუნების წესსა და პირობებს.

## სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის ნორმატიული აქტები:

### **სარკინიგზო უსაფრთხოების უზრუნველყოფა**

სარკინიგზო ტრანსპორტის სფეროში უსაფრთხოების ერთიანი სტანდარტების ჩამოყალიბების მიზნით დამტკიცდა:

➤ „უსაფრთხოების სერტიფიკატისა და უსაფრთხოების ავტორიზაციის ფორმების დამტკიცების შესახებ“ [სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2024 წლის 27 დეკემბრის №1-1/157 ბრძანება](#). აღნიშნული ბრძანება უზრუნველყოფს სერტიფიკატისა და ავტორიზაციის ერთიან ფორმას, სანდოობას, დაცვას, სარკინიგზო უსაფრთხოების დონის გაზრდასა და ჰარმონიზაციას ევროკავშირის სტანდარტებთან.

➤ „ინფრასტრუქტურის მენეჯერისა და სარკინიგზო საწარმოს ინსპექტირების, მონიტორინგისა და ზედამხედველობის განხორციელების წესის დამტკიცების შესახებ“ სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის [სააგენტოს დირექტორის 2024 წლის 27 დეკემბრის №1-1/158 ბრძანება](#). აღნიშნული წესი ადგენს სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს მიერ უსაფრთხოების სერტიფიკატის და უსაფრთხოების ავტორიზაციის მინიჭების შემდგომ, სარკინიგზო საწარმოების და ინფრასტრუქტურის მენეჯერების ზედამხედველობის განხორციელების წესსა და პირობებს.

➤ „ტექნიკური მომსახურებისთვის პასუხისმგებელი პირის ინსპექტირების, მონიტორინგისა და ზედამხედველობის განხორციელების წესის დამტკიცების შესახებ“ სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის [სააგენტოს დირექტორის 2025 წლის 29 დეკემბრის №1-1/153 ბრძანება](#). აღნიშნული ნორმატიული აქტი განსაზღვრავს სააგენტოს მიერ ტექნიკური მომსახურებისთვის პასუხისმგებელი პირის სერტიფიკატის მინიჭების შემდგომ, ტექნიკური მომსახურებისთვის პასუხისმგებელი პირის ინსპექტირების, მონიტორინგისა და ზედამხედველობის განხორციელების წესსა და პირობებს.

➤ „ტექნიკური მომსახურებისთვის პასუხისმგებელი პირის სერტიფიკატის ფორმის დამტკიცების შესახებ“ [სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 9 იანვრის № 1-1/2 ბრძანება](#). აღნიშნული ბრძანება ადგენს ტექნიკური მომსახურებისთვის პასუხისმგებელი პირის სერტიფიკატის ფორმასთან, შევსება-გაცემასთან და დამცავ ნიშნებთან დაკავშირებულ ინფორმაციას, რაც უზრუნველყოფს სერტიფიკატის ერთიან ფორმას, სანდოობას, დაცვას, სარკინიგზო უსაფრთხოების დონის გაზრდასა და ჰარმონიზაციას ევროკავშირის სტანდარტებთან.

### **მატარებლის მემანქანეთა საქმიანობის რეგულირება**

მატარებლის მემანქანეთა საქმიანობის რეგულირების, მათი კვალიფიკაციის, სერტიფიცირებისა და პროფესიული მომზადების სისტემის დახვეწისა და უსაფრთხოების სტანდარტების ამაღლების მიზნით დამტკიცდა:

➤ „მემანქანის სერტიფიცირებისა და მემანქანის მართვის უფლების შესახებ ნორმების დარღვევის აღკვეთისა და პრევენციის მიზნით გეგმური და არაგეგმური ინსპექტირების განხორციელების წესის დამტკიცების შესახებ“ სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის [სააგენტოს დირექტორის 2024 წლის 24 დეკემბრის №1-1/152 ბრძანება](#). აღნიშნული წესი ადგენს სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს მიერ მატარებლის მემანქანის სერტიფიცირებისა და მემანქანის მართვის უფლების შესახებ ნორმების დარღვევის აღკვეთისა და პრევენციის მიზნით ინსპექტირების განხორციელების მიზნებსა და წესს.

➤ „მემანქანის მართვის მოწმობების რეესტრის წარმოების წესის დამტკიცების შესახებ“ სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის [სააგენტოს დირექტორის 2024 წლის 24 დეკემბრის №1-1/151 ბრძანება](#). აღნიშნული ბრძანების მიზანია მატარებლის მემანქანის მართვის მოწმობებისა და მემანქანის სერტიფიკატების აღრიცხვის, სისტემატიზაციის, ერთიანი ცენტრალიზებული სისტემის არსებობისა და სარკინიგზო სექტორში ანგარიშვალდებულებისა და უსაფრთხოების მაღალი სტანდარტის უზრუნველყოფა.

➤ „მატარებლის მემანქანის მართვის მოწმობისა და მემანქანის სერტიფიკატის ფორმების დამტკიცების შესახებ“ სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს [დირექტორის 2024 წლის 27 დეკემბრის №1-1/155 ბრძანება](#). აღნიშნული ბრძანება უზრუნველყოფს მატარებლის მემანქანის მართვის მოწმობისა და სერტიფიკატის ერთიან ფორმებს, სანდოობას, დაცვას, სარკინიგზო უსაფრთხოების დონის გაზრდასა და ჰარმონიზაციას ევროკავშირის სტანდარტებთან.

➤ „მატარებლის მემანქანეთა პროფესიული სწავლების წესებისა და პირობებისა და მემანქანის გამოცდის ჩატარების წესისა და პირობების დამტკიცების შესახებ“ სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის [სააგენტოს დირექტორის 2024 წლის 27 დეკემბრის №1-1/156 ბრძანება](#). აღნიშნული სამართლებრივი აქტი განსაზღვრავს მატარებლის მემანქანის მართვის მოწმობის მისაღებად საჭირო პროფესიული სწავლების, მემანქანის მართვის მოწმობის მისაღები და მემანქანის სასერტიფიკატო გამოცდის ჩატარების წესებსა და პირობებს. ასევე, წესის მიზანია უზრუნველყოს მატარებლის მემანქანეთა პროფესიული განათლების ეფექტური და თანამედროვე მოთხოვნების შესაბამისი სისტემის დანერგვა.

➤ „პირისთვის სასწავლო ცენტრის სტატუსის მინიჭებისა და ამ სტატუსის შეჩერებისა და გაუქმების წესების დამტკიცების შესახებ“ სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის [სააგენტოს დირექტორის 2024 წლის 27 დეკემბრის №1-1/154 ბრძანება](#). აღნიშნული წესი განსაზღვრავს მატარებლის მემანქანის პროფესიული განათლების განმახორციელებელი პროფესიული საგანმანათლებლო დაწესებულებისათვის სასწავლო ცენტრის სტატუსის მინიჭების პროცესს.

➤ „მატარებლის მემანქანეთა ჯანმრთელობის მდგომარეობის შეფასებისა და მატარებლის მემანქანის ჯანმრთელობის მდგომარეობის შესახებ ცნობის (ფორმა №IV-100/ა) გაცემის უფლებამოსილების მქონე სამედიცინო დაწესებულებისა და ექიმის აღიარებისა და მათი მონიტორინგის განხორციელების წესის დამტკიცების შესახებ“ სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის [სააგენტოს დირექტორის 2025 წლის 27 აგვისტოს №1-1/105 ბრძანება](#). აღნიშნული წესი ადგენს მატარებლის მემანქანეთა ჯანმრთელობის მდგომარეობის შეფასებისა და მატარებლის მემანქანის ჯანმრთელობის მდგომარეობის შესახებ ცნობის (ფორმა №IV-100/ა) გაცემის უფლებამოსილების მქონე სამედიცინო დაწესებულებისა და მისი უფლებამოსილი ექიმის აღიარებისა და მათი მონიტორინგის განხორციელების წესს. აგრეთვე, წესის მიზანია მატარებლის მემანქანეთა ჯანმრთელობის მდგომარეობის შეფასების ერთიანი და სრულყოფილი სისტემის ჩამოყალიბება და მატარებლის მემანქანეთა ჯანმრთელობის მდგომარეობის შეფასებაში საერთაშორისოდ აღიარებული სტანდარტებისა და მოთხოვნების დანერგვა.

## **ადმინისტრაციული სამართალდარღვევის საქმის წარმოების უზრუნველყოფა**

ადმინისტრაციული სამართალდარღვევების აღრიცხვისა და წარმოების პროცესის ერთიანი სტანდარტების დადგენის მიზნით დამტკიცდა:

➤ „საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა ოქმის ფორმის, მისი შევსების, შენახვის, გამოყენებისა და აღრიცხვა-ანგარიშგების წესის დამტკიცების შესახებ“ სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს [დირექტორის 2025 წლის 17 ივნისის №1-1/58 ბრძანება](#). აღნიშნული სამართლებრივი აქტი ადგენს სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა ოქმის შევსების, შენახვის, გამოყენებისა და აღრიცხვა-ანგარიშგების წესს და განსაზღვრავს სააგენტოს ადმინისტრაციული პასუხისმგებლობის დაკისრების შესახებ ადმინისტრაციული სამართალდარღვევის ოქმის ფორმას.



## საჯარო ინფორმაციის ხელმისაწვდომობის უზრუნველყოფა

გამჭვირვალობის, მოქალაქეთა ინფორმირებულობისა და საჯარო ინფორმაციის ხელმისაწვდომობის მიზნით დამტკიცდა:



„საჯარო ინფორმაციის პროაქტიულად გამოქვეყნებისა და ელექტრონული ფორმით მოთხოვნის წესის დამტკიცების შესახებ“ სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის [სააგენტოს დირექტორის 2025 წლის 24 მარტის №1-1/29 ბრძანება](#). აღნიშნული წესი განსაზღვრავს სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოში საჯარო ინფორმაციის პროაქტიულად გამოქვეყნებისა და საჯარო ინფორმაციის ელექტრონული ფორმით მოთხოვნის წესს, ასევე პროაქტიულად გამოსაქვეყნებელი საჯარო ინფორმაციის ნუსხას.



## სახიფათო ტვირთის რკინიგზით გადაზიდვის რეგულირება

2008 წლის 24 სექტემბრის ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2008/68/EC დირექტივასთან (სახიფათო ტვირთის შიდა ტრანსპორტირების შესახებ) დაახლოების მიზნით, რომელიც ითვალისწინებს „საერთაშორისო სარკინიგზო გადაზიდვის შესახებ“ 1980 წლის 9 მაისის კონვენციის (კოტიფი) C დანართის – სახიფათო ტვირთების საერთაშორისო სარკინიგზო გადაზიდვის შესახებ რეგულაციის (RID) მოთხოვნების გამოყენებას სარკინიგზო გადაზიდვებში, მომზადდა საქართველოს მთავრობის 2025 წლის 22 იანვრის №17 დადგენილებაში „სახიფათო ტვირთის რკინიგზით გადაზიდვის წესის დამტკიცების თაობაზე“ განსახორციელებელი ცვლილების პროექტი, რომელიც გადის შესაბამის პროცედურებს.

სახიფათო ტვირთის რკინიგზით ეფექტიანი, უსაფრთხო და სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის სპეციალისტთან დაკავშირებული რეგულირების მიზნით დამტკიცდა:



[სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 27 თებერვლის №1-1/28 ბრძანებით](#) „სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის სპეციალისტის სწავლების განმახორციელებელი პირის სტატუსის აღიარების, შეჩერებისა და გაუქმების წესი და პირობები“, რის საფუძველზეც, სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის სპეციალისტის სწავლების განმახორციელებელი პირის აღიარებას განახორციელებს სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტო. სააგენტო უფლებამოსილია, განახორციელოს სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის სპეციალისტის სწავლების პროცესის და სწავლების განმახორციელებელი პირის ინსპექტირება და დარღვევის შემთხვევაში ეფექტური რეაგირება სწავლების განმახორციელებელი პირის სტატუსის შეჩერების ან გაუქმების გზით. აღნიშნული წესის მიზანია, უზრუნველყოს სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის სპეციალისტის სწავლების ხარისხისა და ეფექტიანობის კონტროლი.



[სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 27 თებერვლის №1-1/32 ბრძანებით](#) „სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის სპეციალისტის სერტიფიკატის გაცემის, განახლების, აღდგენის, მოქმედების შეჩერებისა და გაუქმების წესები, პირობები და სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის სპეციალისტის სერტიფიკატის ფორმა“. წესი აღდგენს სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის სპეციალისტის სერტიფიკატის გაცემის, განახლების, აღდგენის, მოქმედების შეჩერებისა და გაუქმების პირობებსა და პროცედურებს, რათა სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის სპეციალისტის ფუნქციების განხორციელების უფლება მიეცეს კვალიფიციურ პირებს, რომლებიც აკმაყოფილებენ ამ წესით დადგენილ მოთხოვნებს. აღნიშნული პროექტი უზრუნველყოფს სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის უსაფრთხოების სტანდარტის გაზრდას.



[სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 27 თებერვლის №1-1/31 ბრძანებით](#) „სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის სპეციალისტის სწავლებისა და შესაბამისი გამოცდის ჩატარების წესები და პირობები“. აღნიშნული წესი უზრუნველყოფს სპეციალისტის ეფექტურ სწავლებას გადაზიდვის, შეფუთვის, დატვირთვის, გადმოტვირთვისა და დახარისხების სფეროებში, RID-ისა და ეროვნული კანონმდებლობის მოთხოვნების შესაბამისად, ამავდროულად სპეციალისტის ცოდნის შემოწმებას, მის კომპეტენციას, მაღალ პროფესიულ კვალიფიკაციას და უსაფრთხოების საერთაშორისო სტანდარტებთან შესაბამისობას.

» [სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 27 თებერვლის №1-1/30 ბრძანებით](#) „სახიფათო ტვირთის რკინიგზით გადაზიდვის წესის შესრულების ზედამხედველობისა და მონიტორინგის განხორციელების წესი“, რომელიც ხელს შეუწყობს უსაფრთხოების უზრუნველყოფას სახიფათო ტვირთის რკინიგზით გადაზიდვის პროცესში შესაბამისი ხარვეზებისა თუ ნაკლოვანებების გამოვლენის გზით, დამოუკიდებელი ორგანოს, კერძოდ სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს მიერ.

» [სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 27 თებერვლის №1-1/29 ბრძანებით](#) „სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს მიერ აღიარებული სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის სპეციალისტის სწავლების განმახორციელებელი პირის ინსპექტირების წესი“, რომელიც მიზნად ისახავს, რომ სააგენტოს მიერ აღიარებული სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის სპეციალისტის სწავლების განმახორციელებელი პირის მიერ ორგანიზებული სწავლების პროცესი უზრუნველყოფდეს სათანადო ცოდნის მიცემას სახიფათო ტვირთის სპეციალისტის პროფესიით დაინტერესებული პირებისათვის.

### **შიშინარა პროექტები**

» 2021 წლის 29 აპრილის ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2021/782 დირექტივის (რკინიგზის მგზავრთა უფლებებისა და ვალდებულებების შესახებ) იმპლემენტაციის მიზნით, სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს მიერ მომზადდა მგზავრთა უფლებების დაცვის წესის პროექტი, რომელიც მიზნად ისახავს, სარკინიგზო ტრანსპორტში მგზავრთა უფლებების დაცვის მაღალი სტანდარტის დამკვიდრებას, მათ შორის მგზავრთა ინფორმირების, თანაბარი მოპყრობის, დისკრიმინაციის აკრძალვის, დახმარებისა და კომპენსაციის მიღების უზრუნველყოფის, აგრეთვე სარკინიგზო საწარმოთა ვალდებულებების მკაფიო განსაზღვრის გზით. წესის ამოცანაა, უზრუნველყოს მგზავრთა უფლებების რეალიზაცია, მომსახურების ხარისხისა და ნდობის გაუმჯობესება სარკინიგზო სექტორში. აღნიშნული წესის დამტკიცება ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის მიერ განხორციელდება 2026 წლის 1 მაისამდე.

» 2016 წლის 11 მაისის ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2016/797 (სარკინიგზო სისტემის ურთიერთთავსებადობის შესახებ), რომელმაც ჩაანაცვლა „სარკინიგზო სისტემის ურთიერთთავსებადობის შესახებ“ ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2008 წლის 17 ივნისის 2008/57 (EC) დირექტივა) დირექტივასთან დაახლოების მიზნით, სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს მიერ მომზადდა საქართველოს კანონის პროექტი „საქართველოს სარკინიგზო კოდექსში ცვლილების შეტანის შესახებ“, რომელიც მიზნად ისახავს, დაინერგოს სარკინიგზო სისტემის ერთიანი ტექნიკური სპეციფიკაციები, რომელთან თავსებადობაც უნდა შეფასდეს სათანადოდ, დამოუკიდებელი და კომპეტენტური სუბიექტების მიერ და რკინიგზის ქვესისტემების გამოყენება არ მოხდეს სათანადო ავტორიზაციის გარეშე. ყოველივე აღნიშნულთან ერთად, კანონის მიზანია, შეიქმნას სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებების, სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალების ტიპისა და სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის რეესტრი. აღნიშნული დარღვევების პრევენციისა და ეფექტური რეაგირების მიზნით მომზადდა საქართველოს კანონის პროექტიც „საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსში ცვლილების შეტანის შესახებ“. გასათვალისწინებელია, რომ საქართველოს სარკინიგზო კოდექსში განსახორციელებელი ცვლილების პროექტი პარლამენტში წარდგენამდე გადის შესაბამისი მომზადებისა და უწყებრივი შეთანხმებების პროცედურებს.

» 2026-2028 წლისთვის სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგის რეფორმის მე-3 ფაზის შესაბამისად, 2012 წლის 21 ნოემბრის ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2012/34 დირექტივასთან (ერთიანი ევროპული სარკინიგზო სივრცის შექმნის შესახებ) დაახლოების მიზნით, სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს მხრიდან დაიწყო დირექტივით გათვალისწინებული საკითხების დეტალური ანალიზი და საქართველოს კანონის „საქართველოს სარკინიგზო კოდექსში ცვლილების შეტანის შესახებ“ პროექტზე მუშაობა. აღნიშნული მიზნად ისახავს უსაფრთხო, კონკურენტული და ეფექტური სარკინიგზო ბაზრის შექმნას, რაც მიიღწევა ინფრასტრუქტურის მენეჯერისა და სარკინიგზო საწარმოს ფუნქციური გამიჯვნითა და დამოუკიდებელი მართვით, სარკინიგზო საწარმოს ლიცენზირების ვალდებულების დადგენით, სარკინიგზო ინფრასტრუქტურით სარგებლობის საფასურებსა და გამტარუნარიანობასთან დაკავშირებული სამართლიანი, ეფექტური და არადისკრიმინაციული წესების შემუშავებითა და მარეგულირებელი ორგანოს ეფექტიანი ფუნქციონირებით.



# ტაპი IV

სარკინიგომ უსაფრთხოების მართვისა  
და რეგულირების სისტემის დანერგვა  
და გაუმჯობესება

2023/2025

## 4.1. სარკინიგზო უსაფრთხოების წესების შედგენა

სარკინიგზო სფეროს საკანონმდებლო ბაზის სრულყოფის მიზნით, შემუშავდა „სარკინიგზო უსაფრთხოების წესი“ „რკინიგზის უსაფრთხოების შესახებ“ ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2016 წლის 11 მაისის [\(EU\) 2016/798](#) დირექტივის და მისგან გამომდინარე რეგულაციების საფუძველზე.

სარკინიგზო უსაფრთხოების წესის შემუშავების პროცესში, შეიქმნა სამუშაო ჯგუფი, რომლის ფარგლებშიც ჩართული იყვნენ ექსპერტები სს „საქართველოს რკინიგზის“ მხრიდან. სამუშაო ჯგუფის ფარგლებში გამართულ შეხვედრებზე განხილულ იქნა საქართველოში არსებული პრაქტიკა და ევროკავშირის სტანდარტები სარკინიგზო უსაფრთხოების რეგულირებასთან მიმართებით.

სარკინიგზო უსაფრთხოების წესი დამტკიცდა [საქართველოს მთავრობის 2024 წლის 22 ნოემბრის №394 დადგენილებით](#) „სარკინიგზო უსაფრთხოების წესის დამტკიცების თაობაზე“.

მარეგულირებელი ახალი კანონმდებლობის მოთხოვნების შესახებ დეტალური ინფორმაციის მიწოდების, შესაძლო გამოწვევების იდენტიფიცირებისა და მათი გადაჭრის გზების ერთობლივად დასახვის მიზნით სააგენტოს მხრიდან გაიმართა ერთიანი საინფორმაციო სახის შეხვედრები საქართველოს სარკინიგზო დარგის წარმომადგენლებთან (ქ. თბილისსა და ქ. ბათუმში), რომლებსაც ესწრებოდნენ სს „საქართველოს რკინიგზის“, შპს „მარაბდა-კარწახის რკინიგზის“ და სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგში მოქმედი კერძო სექტორის წარმომადგენლები.

ახალი საკანონმდებლო მოთხოვნების ეფექტურად დანერგვის მიზნით, მისასვლელი ღიანდაგის მფლობელებისა და სარკინიგზო საწარმოების/ინფრასტრუქტურის მენეჯერებისთვის უსაფრთხოების მართვის სისტემის შესამუშავებლად, **სააგენტოს მიერ მომზადდა სახელმძღვანელო მითითებების დოკუმენტი**, რომელიც ეფუძნება ევროპის სარკინიგზო სააგენტოს მიერ გამოქვეყნებულ სახელმძღვანელო დოკუმენტებსა და რეგულაციებს.

სარკინიგზო დარგის წარმომადგენლების მოთხოვნის საპასუხოდ, წესის სამართლებრივი მოთხოვნების შესახებ დამატებითი განმარტებების მიწოდების მიზნით სააგენტოს წარმომადგენლების მიერ გაიმართა **150-ზე მეტი ინდივიდუალური/საკონსულტაციო შეხვედრა**, აგრეთვე წარმოებდა აქტიური კონსულტაციები სატელეფონო ფორმატშიც უსაფრთხოების მართვის სისტემის და განცხადებების წარდგენის პროცედურებთან დაკავშირებით.

სარკინიგზო უსაფრთხოების წესის მოქმედება ვრცელდება საქართველოს რკინიგზის სისტემაზე და ადგენს სარკინიგზო უსაფრთხოების უზრუნველყოფის პრინციპებს სისტემური მიდგომის გზით. ამასთან წესი განსაზღვრავს პასუხისმგებლობებსა და ვალდებულებებს: სარკინიგზო საწარმოებისთვის, ინფრასტრუქტურის მენეჯერებისთვის, მათ შორის მისასვლელი ღიანდაგის მფლობელებისთვის და სარკინიგზო დარგის სხვა სუბიექტებისთვის, რომლებსაც პოტენციური გავლენა აქვთ რკინიგზის სისტემის უსაფრთხო ექსპლუატაციაზე.

წესის თანახმად, 2025 წლის 1 იანვრიდან სარკინიგზო საწარმოებს ინფრასტრუქტურაზე დაშვების, ხოლო ინფრასტრუქტურის მენეჯერებს, მათ შორის მისასვლელი ღიანდაგის მფლობელებს, სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის მართვისა და ოპერირების უფლებისთვის, წარმოეშვა უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის ფლობის ვალდებულება.

სააგენტოს დირექტორის [2024 წლის 27 დეკემბრის №1-1/157 ბრძანებით](#) დამტკიცდა „უსაფრთხოების სერტიფიკატისა და უსაფრთხოების ავტორიზაციის ფორმები“, რომელთა შემუშავება განხორციელდა (EU) 2016/798 დირექტივის და მისგან გამომდინარე რეგულაციების მოთხოვნის საფუძველზე, რომლის თანახმადაც შესწავლილ იქნა ევროპის ქვეყნებში არსებული პრაქტიკა და გაანალიზდა დოკუმენტური მოთხოვნები. საერთაშორისო პრაქტიკის შესწავლის საფუძველზე სააგენტომ უზრუნველყო ფორმების შინაარსის, სტრუქტურისა და მოთხოვნების ევროპული სტანდარტების მიხედვით შემუშავება, რის შედეგადაც დამტკიცდა შესაბამისი ფორმები.

## 4.2 სარკინიგზო საწარმოებისა და ინფრასტრუქტურის მენეჯერების უსაფრთხოების სარტიფიკაცია/ავტორიზაცია

სარკინიგზო უსაფრთხოების წესის გარდამავალი დებულების თანახმად, საქართველოს რკინიგზის სისტემაში მოქმედ სარკინიგზო საწარმოებსა და ინფრასტრუქტურის მენეჯერებს, არაუგვიანეს 2025 წლის 1 მაისისა უნდა მიემართათ სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოსთვის უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის მისაღებად, რის შემდგომაც ისინი უფლებამოსილნი იქნებოდნენ, შეუფერხებლად გაეგრძელებინათ საქმიანობა სააგენტოს მხრიდან უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის გაცემისა და მინიჭების თაობაზე გადაწყვეტილების მიღებამდე. აღნიშნულ პერიოდში, უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის მინიჭების მოთხოვნით, განცხადებითა და თანდართული დოკუმენტაციით, სააგენტოს მიმართა 100-ზე მეტმა კომპანიამ.

დარგის წარმომადგენლების მოთხოვნის გათვალისწინებით, საქართველოს მთავრობის დადგენილებაში განხორციელებული ცვლილების თანახმად, უსაფრთხოების ავტორიზაციის მოსაპოვებლად **განცხადების წარდგენის ვადა 2025 წლის 20 ივნისამდე გახანგრძლივდა**. აღნიშნულმა, საკანონმდებლო მოთხოვნებთან შესაბამისობის დაცვით, განცხადების წარდგენის და საქმიანობის შეუფერხებლად წარმართვის შესაძლებლობა მისცა იმ სუბიექტებს, რომლებსაც აქამდე არ მიუწვდებოდა ხელი რეგისტრაციისთვის საჭირო დოკუმენტაციის წარდგენაზე.


უსაფრთხოების სერტიფიკატს/ავტორიზაციას გასცემს სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტო სარკინიგზო საწარმოების/ინფრასტრუქტურის მენეჯერების მიერ შემუშავებული უსაფრთხოების მართვის სისტემის შეფასების საფუძველზე - 5 წლის ვადით.

2025 წლის განმავლობაში სააგენტოში წარდგენილ იქნა 143 განცხადება, მათ შორის:

- 01** სს „საქართველოს რკინიგზის“ მხრიდან წარდგენილი იქნა 3 განცხადება - ორი განცხადება უსაფრთხოების სერტიფიკატის მისაღებად, როგორც სარკინიგზო საწარმო ტვირთის გადაზიდვისა და მგზავრთა გადაყვანის საქმიანობების განხორციელებისთვის, ხოლო ერთი განცხადება - უსაფრთხოების ავტორიზაციის მინიჭების მოთხოვნით, როგორც ინფრასტრუქტურის მენეჯერი, რკინიგზის საერთო სარგებლობის ქსელის მართვისა და ექსპლუატაციისთვის;
- 02** 138 განცხადება უსაფრთხოების ავტორიზაციის მინიჭების მოთხოვნით წარდგენილი იქნა მისასვლელი ლიანდაგის მფლობელების მიერ, მათ მფლობელობაში არსებული სარკინიგზო მისასვლელი ლიანდაგის ექსპლუატაციისთვის;
- 03** 4 განცხადება უსაფრთხოების სერტიფიკატის მიღების მოთხოვნით წარდგენილი იქნა იმ სარკინიგზო საწარმოების მიერ, რომლებიც რკინიგზის სადგურებში საკუთარი სამანევრო ლოკომოტივებით ახორციელებენ სამანევრო სამუშაოებს და მისასვლელ ლიანდაგებზე ვაგონების მიწოდება-გამოტანის ოპერაციებს.

უსაფრთხოების ავტორიზაციის/სერტიფიკატის მოთხოვნით წარდგენილი განცხადებების განხილვის ფარგლებში, სააგენტოს წარმომადგენლების მიერ განხორციელდა ჯამში 139 ვიზიტი საქართველოს მთელ ტერიტორიაზე არსებულ სარკინიგზო ობიექტებზე, რომლის ფარგლებშიც მოხდა განმცხადებლების ობიექტებზე სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის დათვალიერება და აღრიცხვა.

**ამ ეტაპზე გაცემულია 121 უსაფრთხოების ავტორიზაცია და 6 უსაფრთხოების სერტიფიკატი მათ შორის:**

-  სს „საქართველოს რკინიგზის“ მიერ წარმოდგენილი განცხადებების განხილვის შედეგად, მისი საქმიანობის სახისა და მასშტაბის გათვალისწინებით, გაცემულია 1 უსაფრთხოების ავტორიზაცია რკინიგზის საერთო სარგებლობის ქსელის მართვისა და ექსპლუატაციისათვის და 2 უსაფრთხოების სერტიფიკატი - მგზავრთა გადაყვანასა და ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებული საქმიანობისთვის;

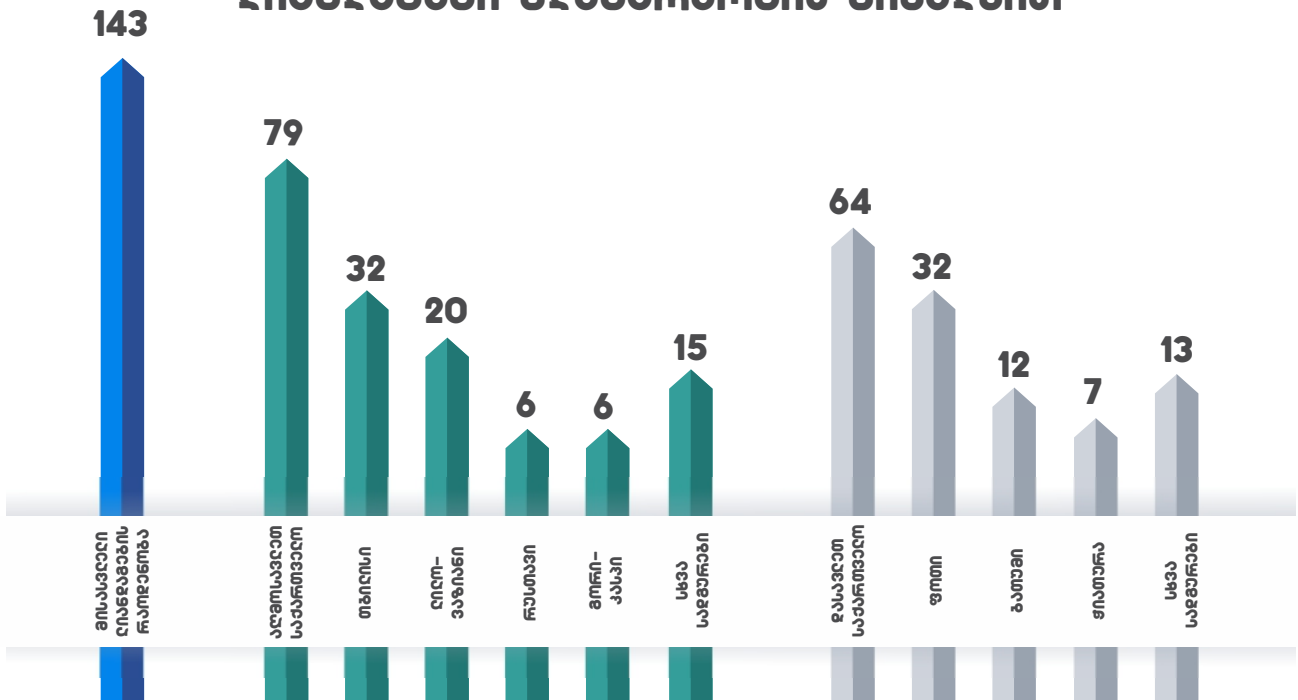


4 უსაფრთხოების სერტიფიკატი გაცემულია იმ სარკინიგზო საწარმოებზე, რომლებიც ბათუმისა და ფოთის სადგურებში საკუთარი სამანევრო ლოკომოტივებით ახორციელებენ სამანევრო სამუშაოებს და მისასვლელ ლიანდაგებზე ვაგონების მიწოდება-გამოტანის ოპერაციებს;

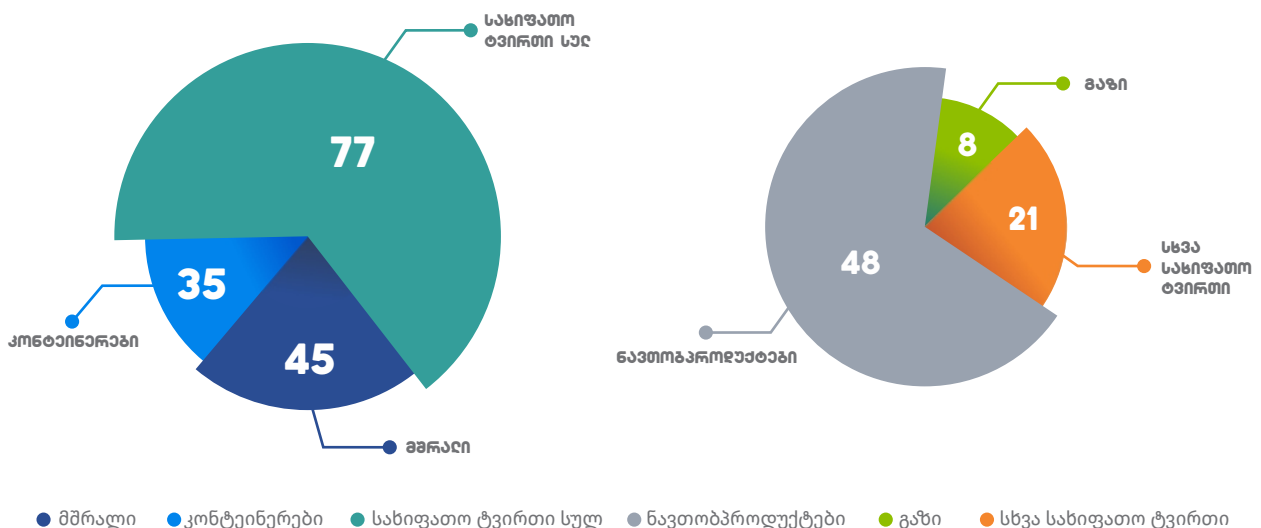


120 უსაფრთხოების ავტორიზაცია გაცემულია მისასვლელი ლიანდაგის მფლობელებისთვის, რომლებიც საერთო ჯამში ფლობენ 143 მისასვლელ ლიანდაგს მთელი საქართველოს მასშტაბით.

## ავტორიზებული მისასვლელი ლიანდაგები მდებარეობის მიხედვით



## ავტორიზებული მისასვლელი ლიანდაგები საქმიანობის სახეობის მიხედვით



უსაფრთხოების სერტიფიცირება/ავტორიზაციის გაცემის პროცესში მნიშვნელოვან ეტაპს წარმოადგენდა სარკინიგზო საწარმოების, ინფრასტრუქტურის მენეჯერების, მათ შორის მისასვლელი ლიანდაგის მფლობელების მხრიდან **უსაფრთხოების მართვის სისტემის შემუშავება**, რომლის შეფასების საფუძველზეც განხორციელდა უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის გაცემა და რომლის ფარგლებშიც მოწესრიგდა მნიშვნელოვანი მიმართულებები: კომპანიების მიერ განისაზღვრა სარკინიგზო უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მექანიზმები, სერიოზული რისკები და მათი პრევენციის ღონისძიებები, თანამშრომელთა კომპეტენციების მართვის საკითხები, მოწესრიგდა ტექნიკური დოკუმენტაციის მართვა, აქტივების მოვლა-შენახვის და ტექნიკური მომსახურების პირობები, რაც საერთო ჯამში უზრუნველყოფს მათ უსაფრთხო და გამართულ ექსპლუატაციას. ამასთან, ავტორიზებული პირების მხრიდან დაინერგა უსაფრთხოების შიდა მონიტორინგის სისტემა, რისთვისაც განისაზღვრა მათ მიერ განსახორციელებელი მონიტორინგის პირობები და პერიოდულობა, აგრეთვე დადგინდა მოკვლევის შედეგად მიღებული ინფორმაციის მართვის და მუდმივი გაუმჯობესების საკითხები.





ასევე, უსაფრთხოების მართვის სისტემა შემუშავებულ იქნა სს „საქართველოს რკინიგზის“ მიერ, რომლის განხილვისა და შეფასების საფუძველზე, უსაფრთხოების შესაბამისი ავტორიზაციისა და სერტიფიკატების გაცემით დადასტურდა, რომ სს „საქართველოს რკინიგზა“ აკმაყოფილებს სარკინიგზო უსაფრთხოებასთან დაკავშირებულ მოქმედ საკანონმდებლო მოთხოვნებს, რაც უზრუნველყოფს სარკინიგზო ოპერაციების უსაფრთხოდ განხორციელებას, რისკების ეფექტიან მართვას, მგზავრთა და ტვირთის გადაზიდვის პროცესის სანდოობას. აღნიშნული ფაქტი განსაკუთრებული მნიშვნელობის მატარებელია ქვეყნის სატრანსპორტო სისტემის მდგრადობის, უსაფრთხოების კულტურის გაძლიერებისა და საერთაშორისო სარკინიგზო სივრცეში ინტეგრაციის კუთხით.

შედეგად, სარკინიგზო უსაფრთხოების თანამედროვე სისტემური მიდგომები დაინერგა საქართველოს მთლიან სარკინიგზო ქსელზე, რომელიც, თავის მხრივ, სრულად მოექცა სახელმწიფო რეგულირების ფარგლებში. ამასთან, მნიშვნელოვანია, რომ ახალმა მარეგულირებელმა ჩარჩომ გაზარდა სახელმწიფოს წინაშე ანგარიშვალდებულებისა და გამჭვირვალობის ხარისხი სარკინიგზო დარგის სუბიექტებისთვის.

### 4.3 ტექნიკური მომსახურებისთვის პასუხისმგებელი პირი

საქართველოს სარკინიგზო კოდექსში 2025 წლის 29 აპრილს განხორციელებული ცვლილებების მიხედვით, დამტკიცდა **ტექნიკური მომსახურებისთვის პასუხისმგებელი პირების სერტიფიცირების** მოთხოვნა. აღნიშნულის თანახმად, თითოეული სატრანსპორტო საშუალების სარკინიგზო ქსელში გამოყენებამდე, უნდა განისაზღვროს მის მოვლა-შენახვასა და ტექნიკური მომსახურებისთვის პასუხისმგებელი პირი, რომელიც რეგისტრირებული უნდა იყოს საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად და ფლობდეს ტექნიკური მომსახურებისთვის პასუხისმგებელი პირის სერტიფიკატს.

საქართველოს სარკინიგზო კოდექსით გათვალისწინებული მოთხოვნების უზრუნველსაყოფად, სააგენტოს მიერ შემუშავდა სარკინიგზო უსაფრთხოების წესში შესაბამისი ცვლილებების პროექტი, რომელიც დამტკიცდა საქართველოს მთავრობის 2026 წლის 31 მარტის №132 დადგენილებით. აღნიშნულით განისაზღვრება:

-  ტექნიკური მომსახურებისთვის პასუხისმგებელი პირის სერტიფიცირების საკითხები, მათ შორის, სერტიფიცირების სავალდებულო შემთხვევები და ამ წესიდან გამონაკლისები;
-  ტექნიკური მომსახურებისთვის პასუხისმგებელი პირის სერტიფიკატის მიღების წინაპირობები, მოთხოვნები და კრიტერიუმები;
-  ტექნიკური მომსახურებისთვის პასუხისმგებელი პირის მიერ სააგენტოს ინფორმირების ვალდებულება;
-  ტექნიკური მომსახურების პროცესში ჩართულ მხარეთა, სარკინიგზო საწარმოს, ინფრასტრუქტურის მენეჯერის და სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალების მფლობელის ვალდებულებები;



ტექნიკური მომსახურებისთვის პასუხისმგებელი პირის ანგარიშის შემუშავების ვალდებულება;



ტექნიკური მომსახურებისთვის პასუხისმგებელი პირის სერტიფიკატის მისაღებად/ვადის გასაგრძელებლად განცხადების წარდგენისა და მისი განხილვის საკითხები;



ტექნიკური მომსახურებისთვის პასუხისმგებელი პირის სერტიფიკატის გაცემის, განახლების, შეჩერებისა და გაუქმების შემთხვევები, წინაპირობები და მათ შესახებ გადაწყვეტილების მიღების წესი.

ამასთან, [სააგენტოს დირექტორის 2025 წლის 29 დეკემბრის №1-1/153 ბრძანებით](#) დამტკიცდა „ტექნიკური მომსახურებისთვის პასუხისმგებელი პირის ინსპექტირების, მონიტორინგისა და ზედამხედველობის განხორციელების წესი“, ხოლო [სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 09 იანვრის №1-1/2 ბრძანებით](#) დამტკიცდა „ტექნიკური მომსახურებისთვის პასუხისმგებელი პირის სერტიფიკატის ფორმა“.

შედეგად, საქართველოში პირველად ჩამოყალიბდა ტექნიკური მომსახურებისთვის პასუხისმგებელი პირის (ECM-ის ანალოგიური) სერტიფიცირების სამართლებრივი და ინსტიტუციური ჩარჩო, რაც სრულ შესაბამისობაშია ევროკავშირის 2016/798 დირექტივის მოთხოვნებთან; უზრუნველყოფილია სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკური გამართულობისა და უსაფრთხოების მართვის სისტემური მიდგომის დანერგვა; მკაფიოდ განისაზღვრა პასუხისმგებლობები ტექნიკური მომსახურების პროცესში ჩართული ყველა სუბიექტისთვის, რამაც შეამცირა ფუნქციების გადაფარვისა და პასუხისმგებლობის გაურკვევლობის რისკები; შექმნილია წინაპირობები საერთაშორისო პრაქტიკასთან შემდგომი დაახლოებისა და სამომავლოდ სარკინიგზო თავსებადობის (interoperability) დასაწინააღმდეგებლად.

#### 4.4. სარკინიგზო უსაფრთხოების ზედამხედველობის სისტემის შექმნა

უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის გაცემის შემდეგ, სააგენტო განხორციელებს ზედამხედველობის პროცესს ინფრასტრუქტურის მენეჯერისა და სარკინიგზო საწარმოს ინსპექტირების, მონიტორინგისა და ზედამხედველობის განხორციელების წესის თანახმად.

ზედამხედველობის მიზანს წარმოადგენს სარკინიგზო საწარმოებისა და ინფრასტრუქტურის მენეჯერების მიერ სარკინიგზო უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მიზნით სარკინიგზო უსაფრთხოების წესით დადგენილი ვალდებულებების მუდმივი შესრულების და უსაფრთხოების მართვის სისტემის ეფექტურობის შემოწმება.

სააგენტოს მიერ სარკინიგზო დარგის ზედამხედველობის ეფექტიანობის გაზრდის მიზნით, 2026 წლის 1 იანვარს სააგენტოში განხორციელდა სტრუქტურული ცვლილება და ზედამხედველობის მიმართულება გამოიყო ცალკე სამმართველოს სახით. აღნიშნული ცვლილებით სააგენტომ უზრუნველყო სარკინიგზო დარგის ზედამხედველობის ყველა მიმართულების გაერთიანება ერთი სტრუქტურული ქვედანაყოფის ქვეშ. ზედამხედველობის სამმართველოს განესაზღვრა კონკრეტული მიზნები და მიმართულებები და დაკომპლექტდა შესაბამისი გამოცდილების მქონე თანამშრომლებით.

სარკინიგზო დარგის სუბიექტების ეფექტიანი ზედამხედველობის განხორციელების მიზნით, საუკეთესო საერთაშორისო პრაქტიკის გათვალისწინებით და საქართველოს მოქმედ კანონმდებლობაზე დაყრდნობით შემუშავდა **ზედამხედველობის მეთოდოლოგია**, სახელმძღვანელო დოკუმენტი. დოკუმენტში განისაზღვრა სააგენტოს ზედამხედველობის ძირითადი მიმართულებები, ზედამხედველობის მეთოდები, სარკინიგზო დარგში არსებული რისკების იდენტიფიცირების, ანალიზის და დარგის სუბიექტების რისკის პროფილების შექმნის მეთოდოლოგიები. სახელმძღვანელო მოიცავს სააგენტოს უფლებამოსილების ფარგლებში, სარკინიგზო დარგის ზედამხედველობის ყველა მიმართულებას და რისკზე დაფუძნებული ზედამხედველობის ფარგლებში გეგმური და არაგეგმური აუდიტისა და ინსპექტირების მეთოდების გამოყენებით დარგის ყველა სუბიექტის ზედამხედველობას.

შემუშავდა სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული სარკინიგზო საწარმოების და ავტორიზებული ინფრასტრუქტურის მენეჯერების, მათ შორის მისასვლელი ლიანდაგის მფლობელების აუდიტის, როგორც სააგენტოს ზედამხედველობის ერთ-ერთი მეთოდის, ჩატარების მეთოდოლოგია, სახელმძღვანელო



დოკუმენტი, რომელიც ეფუძნება აუდიტის საერთაშორისო სტანდარტების ძირითად პრინციპებს და წარმოადგენს სააგენტოს მიერ განხორციელებულ სტრუქტურირებულ, სისტემურ და მტკიცებულებებზე დაფუძნებულ ზედამხედველობის მეთოდს, რომლის მიზანია სარკინიგზო საწარმოსა და ინფრასტრუქტურის მენეჯერის, მათ შორის მისასვლელი ლიანდაგის მფლობელის უსაფრთხოების მართვის სისტემის, შიდა პროცესების, კონტროლის მექანიზმებისა და ორგანიზაციული მართვის მოდელის შესაბამისობის შეფასება საქართველოს მოქმედი კანონმდებლობისა და დადგენილი მოთხოვნების მიმართ.

შემუშავდა სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული სარკინიგზო საწარმოების და ავტორიზებული ინფრასტრუქტურის მენეჯერების, მათ შორის მისასვლელი ლიანდაგის მფლობელების ინსპექტირების, როგორც სააგენტოს ზედამხედველობის ერთ-ერთი მეთოდის, ჩატარების მეთოდოლოგია, სახელმძღვანელო დოკუმენტი. ინსპექტირება წარმოადგენს სააგენტოს ზედამხედველობის პრაქტიკულ და ოპერაციულ მეთოდს, რომლის მიზანია კონკრეტულ დროსა და ადგილას სარკინიგზო უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული კონკრეტული მოთხოვნების შესრულების ფაქტობრივი გადამოწმება.

შემუშავდა სააგენტოს მიერ დადგენილი საკანონმდებლო მოთხოვნების შესაბამისი მატარებლის მემანქანის მართვის მოწმობისა და სერტიფიკატის მქონე მატარებლის მემანქანეთა ინსპექტირების, როგორც სააგენტოს ზედამხედველობის ერთ-ერთი მეთოდის, ჩატარების მეთოდოლოგია, სახელმძღვანელო დოკუმენტი. მემანქანეთა ინსპექტირება წარმოადგენს სააგენტოს მიერ განხორციელებული სარკინიგზო უსაფრთხოების ზედამხედველობის სპეციალიზებულ მეთოდს, რომელიც მიმართულია როგორც მემანქანის მიერ საქმიანობის განხორციელების სამართლებრივ, პროფესიულ და ოპერაციულ მოთხოვნებთან შესაბამისობის გადამოწმებაზე, ასევე მემანქანის დამსაქმებელი სარკინიგზო საწარმოს ან ინფრასტრუქტურის მენეჯერის მიერ კანონმდებლობით განსაზღვრული მოთხოვნების შესრულების შემოწმებაზე.

ეფექტიანი ზედამხედველობის განხორციელების მიზნით განხორციელდა სარკინიგზო დარგში მოქმედი ზედამხედველობის ობიექტების იდენტიფიცირება, ზედამხედველობის მიზნებიდან გამომდინარე მათ შესახებ საჭირო ინფორმაციის შეგროვება და მისი დახარისხება. შეიქმნა **ზედამხედველობის ობიექტების რეესტრი**. რეესტრი მოიცავს სრულყოფილ და მუდმივად განახლებად ინფორმაციას ეფექტიანი ზედამხედველობისთვის.

შეგროვებული და დაჯგუფებული ინფორმაციის საფუძველზე მოხდა სარკინიგზო დარგში არსებული და დარგის სუბიექტების საქმიანობის რისკების იდენტიფიცირება, დაჯგუფება და მათი შეფასება. შეიქმნა დარგის სუბიექტების რისკის პროფილები და შემუშავდა **რისკის პროფილების რეესტრი**. რისკის შეფასების და შესაბამისი რისკის პროფილების შექმნის პროცესის მიზანია უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული რისკების იდენტიფიცირება, მათი შეფასება და პრიორიტეტების მინიჭება კონკრეტული ზედამხედველობის ობიექტის ზედამხედველობის სიხშირის, მიმართულებების და მეთოდების დადგენა.

სააგენტოს ზედამხედველობის მეთოდოლოგიის საფუძველზე მუშავდება **2026 წლის ზედამხედველობის გეგმა**, რომლის ფარგლებშიც 2026 წლის მეორე ნახევრიდან განხორციელდება სარკინიგზო დარგის შერჩეულ სუბიექტთა აუდიტი და ინსპექტირება. სააგენტოს მიერ სარკინიგზო დარგის ზედამხედველობა ეფუძნება რისკზე დაფუძნებულ ზედამხედველობის პრინციპს. შესაბამისად ზედამხედველობის ობიექტების, აგრეთვე ზედამხედველობის მეთოდების შერჩევა განხორციელდება ზედამხედველობის ობიექტების რეესტრის და რისკის პროფილების ანალიზის შედეგად.

სააგენტოს ზედამხედველობის მიზნებიდან გამომდინარე, აგრეთვე 2026 წლის მეორე ნახევრიდან განსაზღვრული ზედამხედველობის ობიექტების აუდიტის და ინსპექტირების ეფექტიანი განხორციელებისთვის, სააგენტოს თანამშრომლების იდენტიფიცირებისთვის, აგრეთვე მომატებული საფრთხის შემცველ ობიექტებზე შრომის უსაფრთხოებისა და ჯანმრთელობის დაცვის მიზნებისთვის, სააგენტოს შესაბამისი თანამშრომლებისათვის განხორციელდა სპეცტანსაცმლის, ჩაფხუტების, ბრენდირებული უნიფორმების შეძენა. ამასთან, ზედამხედველობის პროცესის ობიექტურობისა და გამჭვირვალობის უზრუნველსაყოფად, სააგენტოს უფლებამოსილი თანამშრომლების მიერ გამოვლენილი შეუსაბამობებისა და მტკიცებულებების დოკუმენტირების მიზნით, შეძენილ იქნა პლანშეტები და სამხრეკამერები.



# ტაჭი V

რკინიგზით სასიფათო ტვირთის  
გადარღვევის რეგულირება სარეგულაციო  
სტანდარტების შესაბამისად

2023/2025

## 5.1. საქართველოში სახიფათო ტვირთის სარკინიგზო გადაზიდვის რეგულირება 2008/68/EC დირექტივის მოთხოვნების შესაბამისად RID-ის რეგულაციის საფუძველზე

სახიფათო ტვირთის რკინიგზით გადაზიდვის წესი

სახიფათო ტვირთის რკინიგზით გადაზიდვის წესის შემუშავების პროცესში, შეიქმნა სამუშაო ჯგუფი, რომლის ფარგლებშიც ჩართული იყვნენ დარგის შესაბამისი ექსპერტები. სამუშაო ჯგუფის ფარგლებში გამართულ შეხვედრებზე განხილულ იქნა სახიფათო ტვირთის ტრანსპორტირების არსებული პრაქტიკა, ამასთან განხილულ იქნა წესის ამოქმედების შედეგად პრაქტიკულ განხორციელებასთან დაკავშირებული საკითხები.

სახიფათო ტვირთის რკინიგზით გადაზიდვის წესი შემუშავდა „სახიფათო ტვირთების შიდა ტრანსპორტირების თაობაზე“ ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2008 წლის 24 სექტემბრის (EC) 2008/68 დირექტივისა და მისგან გამომდინარე „საერთაშორისო სარკინიგზო გადაზიდვის შესახებ“ 1980 წლის 9 მაისის კონვენციის (კოტიფი) C დანართის – [სახიფათო ტვირთების საერთაშორისო სარკინიგზო გადაზიდვის შესახებ რეგულაციის \(RID\)](#) საფუძველზე.

სახიფათო ტვირთის რკინიგზით გადაზიდვის წესი დამტკიცდა [საქართველოს მთავრობის 2025 წლის 22 იანვრის №17 დადგენილებით](#) „სახიფათო ტვირთის რკინიგზით გადაზიდვის წესის დამტკიცების თაობაზე“.

სახიფათო ტვირთის რკინიგზით გადაზიდვის წესი განსაზღვრავს სახიფათო ტვირთის სარკინიგზო ტრანსპორტირების უსაფრთხოებასთან დაკავშირებულ მოთხოვნებს და მისი დებულებები ვრცელდება საქართველოს ტერიტორიაზე სახიფათო ტვირთის რკინიგზით შიდა გადაზიდვაზე და სახიფათო ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებულ საქმიანობაზე. წესი შესასრულებლად სავალდებულოა ყველა იმ მონაწილისთვის, ვინც ჩართულია სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის პროცესში.

სააგენტოს მიერ განხორციელდა „საერთაშორისო სარკინიგზო გადაზიდვის შესახებ“ 1980 წლის 9 მაისის კონვენციის (კოტიფი) C დანართის – სახიფათო ტვირთების საერთაშორისო სარკინიგზო გადაზიდვის შესახებ **რეგულაციის (RID) თარგმნა** და მოხდა მისი გამოქვეყნება სააგენტოს ვებ-გვერდზე დარგის წარმომადგენლებისთვის გაზიარების მიზნით.

შედეგად, მოწესრიგდა სარკინიგზო ოპერაციებთან დაკავშირებული მნიშვნელოვანი და კომპლექსური საკითხები, რომელთა განხორციელება, სახიფათო ტვირთის სპეციფიკური თვისებებისა და მომეტებული საფრთხიდან გამომდინარე, დაკავშირებულია ადამიანის სიცოცხლესა და ჯანმრთელობაზე, აგრეთვე გარემოზე მნიშვნელოვანი უარყოფითი ზემოქმედების მომატებულ რისკებთან. აღნიშნული წესის შემუშავებამ უზრუნველყო სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის პროცესში ჩართული თითოეული სუბიექტის საქმიანობის მკაფიო რეგულირება, უსაფრთხოების მოთხოვნების დაწესება და პრევენციული ღონისძიებების გაძლიერება, რაც ხელს უწყობს სარკინიგზო შემთხვევებისა და ინციდენტების რისკის შემცირებას.

ამასთან, წესის დანერგვამ გააუმჯობესა სარკინიგზო ტრანსპორტირების სფეროში პასუხისმგებლობების განაწილების გამჭვირვალობა, გაზარდა პროცესების კონტროლის ეფექტიანობა და უზრუნველყო საერთაშორისო სტანდარტებთან ჰარმონიზაცია, რაც, საბოლოო ჯამში, ქმნის უფრო უსაფრთხო, პროგნოზირებად და მდგრად სატრანსპორტო გარემოს.

### სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის სპეციალისტი

[საქართველოს მთავრობის 2025 წლის 22 იანვრის №17 დადგენილებით](#) დამტკიცებული „სახიფათო ტვირთის რკინიგზით გადაზიდვის წესის“ მოთხოვნების და საერთაშორისო სარკინიგზო გადაზიდვის შესახებ“ 1980 წლის 9 მაისის კონვენციის (კოტიფი) C დანართის – სახიფათო ტვირთების საერთაშორისო სარკინიგზო გადაზიდვის შესახებ რეგულაციის (RID) („RID“) 1.8.3 პუნქტის და მისგან გამომდინარე დებულებების მიხედვით მომზადდა **სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის სპეციალისტისა (DGSA)** და მისი სწავლების საკითხებთან დაკავშირებით სახელმძღვანელო დოკუმენტი.






საქართველოს სარკინიგზო კოდექსში 2025 წლის 29 აპრილს განხორციელებული ცვლილებების მიხედვით (ცვლილებების პროექტის ინიცირება განხორციელდა სააგენტოს მიერ), განისაზღვრა **სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის სპეციალისტის ყოლის ვალდებულება**, იმ იურიდიული პირისათვის, რომლის საქმიანობა მოიცავს სახიფათო ტვირთის რკინიგზით გადაზიდვას ან/და სახიფათო ტვირთის შეფუთვას, დატვირთვას, გადმოტვირთვას ან/და დახარისხებას, ჰყავდეს ერთი ან ერთზე მეტი სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის სპეციალისტი. ამასთან, კანონმდებლობით განისაზღვრა, რომ სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის სპეციალისტს უნდა ჰქონდეს სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის სპეციალისტის სერტიფიკატი, რომელსაც გასცემს სააგენტო 5 წლის ვადით.

სააგენტოს მიერ მომზადებული პროექტის საფუძველზე, განხორციელდა ცვლილება [საქართველოს მთავრობის 2025 წლის 22 იანვრის №17 დადგენილებით](#) დამტკიცებულ „სახიფათო ტვირთის რკინიგზით გადაზიდვის წესში“, რომლითაც განისაზღვრა, რომ შესაბამის იურიდიულ პირებს 2027 წლის 1 იანვრიდან დანიშნული უნდა ჰყავდეთ მინიმუმ ერთი სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის სპეციალისტი.

სერტიფიკატი გაიცემა სააგენტოს მიერ აღიარებულ სასწავლო ცენტრში, შესაბამისი სასწავლო კურსის გავლის შემდეგ, სააგენტოში ჩაბარებული გამოცდის შედეგების საფუძველზე.

სახიფათო ტვირთების უსაფრთხოების სპეციალისტის სერტიფიცირების მოთხოვნის საკანონმდებლო საფუძველების თანახმად, საერთაშორისო პრაქტიკის შესწავლის შედეგად სააგენტომ მოამზადა **DGSA**-ს სწავლების პროგრამასთან დაკავშირებული მასალები და სახელმძღვანელო დოკუმენტები, რომლებიც ადგენს **RID** რეგულაციის თანახმად განსაზღვრულ საკითხებს და რომელთა სწავლებაც უნდა განხორციელდეს სპეციალისტების სწავლება სააგენტოს მიერ აღიარებულ სასწავლო ცენტრებში.

საქართველოს სარკინიგზო კოდექსში განხორციელებული ცვლილებების თანახმად, სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის ბრძანებით დამტკიცდა სახიფათო ტვირთების რკინიგზით გადაზიდვის წესის შესრულების ზედამხედველობასა და სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის სპეციალისტთან დაკავშირებული შემდეგი კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტები:

-  [სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 27 თებერვლის №1-1/28 ბრძანებით](#) დამტკიცდა „სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის სპეციალისტის სწავლების განმარტებული პირის სტატუსის აღიარების, შეჩერებისა და გაუქმების წესი და პირობები“.
-  [სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 27 თებერვლის №1-1/32 ბრძანებით](#) დამტკიცდა „სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის სპეციალისტის სერტიფიკატის გაცემის, განახლების, აღდგენის, მოქმედების შეჩერებისა და გაუქმების წესები, პირობები და სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის სპეციალისტის სერტიფიკატის ფორმა“.
-  [სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 27 თებერვლის №1-1/31 ბრძანებით](#) დამტკიცდა „სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის სპეციალისტის სწავლებისა და შესაბამისი გამოცდის ჩატარების წესები და პირობები“.
-  [სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 27 თებერვლის №1-1/30 ბრძანებით](#) დამტკიცდა „სახიფათო ტვირთის რკინიგზით გადაზიდვის წესის შესრულების ზედამხედველობისა და მონიტორინგის განხორციელების წესი“.
-  [სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 27 თებერვლის №1-1/29 ბრძანებით](#) დამტკიცდა „სსიპ – სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს მიერ აღიარებული სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის სპეციალისტის სწავლების განმარტებული პირის ინსპექტირების წესი“.

აღნიშნული საკანონმდებლო აქტების დამტკიცების შედეგად ჩამოყალიბდა სახიფათო ტვირთის რკინიგზით გადაზიდვის სფეროში სპეციალისტთა მომზადების, სერტიფიცირების, სახიფათო ტვირთის რკინიგზით გადაზიდვის ზედამხედველობის ერთიანი და სისტემური მარეგულირებელი ჩარჩო. მიღებული კანონ-ქვემდებარე ნორმატიული აქტების საფუძველზე უზრუნველყოფილია შესაბამისი კვალიფიკაციის მქონე სპეციალისტების მომზადებისა და შეფასების გამჭვირვალე, სტანდარტიზებული და საერთაშორისო მოთხოვნებთან ჰარმონიზებული პროცედურების დანერგვა. ამასთან, დარეგულირდა სწავლების განმახორციელებელი პირების აღიარების, მათი საქმიანობის მონიტორინგისა და ინსპექტირების მექანიზმები, რაც მნიშვნელოვნად ზრდის სწავლების ხარისხის კონტროლის ეფექტიანობას. ასევე, განისაზღვრა სერტიფიკატების გაცემის, განახლების, აღდგენისა წესები, რაც უზრუნველყოფს სპეციალისტთა უწყვეტ პროფესიულ შესაბამისობას დადგენილ მოთხოვნებთან.

შედეგად, ზემოაღნიშნული რეგულაციების ამოქმედებამ გააძლიერა სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის პროცესის უსაფრთხოების ზედამხედველობა, გაზარდა პასუხისმგებლობისა და ანგარიშვალდებულების ხარისხი და შექმნა მყარი საფუძველი რისკების პრევენციისა და ეფექტიანი მართვისთვის. შედეგად, მნიშვნელოვნად გაუმჯობესდა როგორც ოპერაციული უსაფრთხოების დონე, ისე სექტორის ინსტიტუციური მდგრადობა და შესაბამისობა საერთაშორისო სტანდარტებთან.



# ტაჭი VI

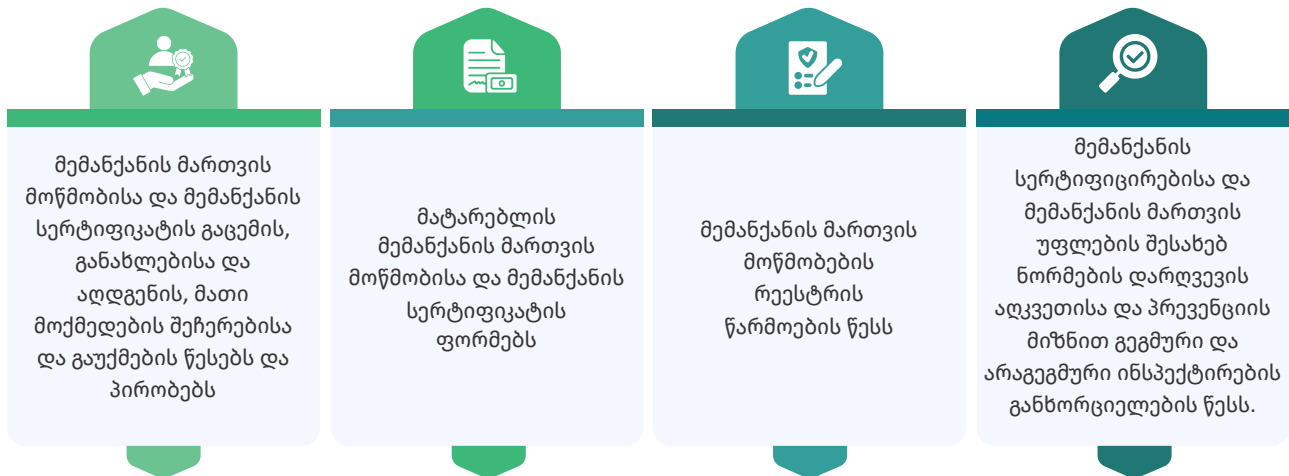
მატარებლის მამაქანათა მარტვის  
მონემზის მაცამისა და სარტოჭოცოიკაბის  
ღანერმვა და მანუმჯობანება

2023/2025

## 6.1. მატარებლის მემანქანეთა მართვის მოწმობის გაცემისა და სერტიფიკაციის მართვის საკანონმდებლო ბაზის შექმნა

სააგენტოს მიერ მემანქანის მართვის მოწმობისა და მემანქანის სერტიფიკაციის გაცემის, განახლებისა და აღდგენის, მათი მოქმედების შეჩერებისა და გაუქმების წესები და პირობები შემუშავდა "ლოკომოტივებისა და მატარებლების მემანქანეების სერტიფიცირების თაობაზე" ევროპარლამენტისა და საბჭოს [2007/59/EC დირექტივის](#) საფუძველზე და უზრუნველყოფს მემანქანეთა მართვის მოწმობების გაცემისა და სერტიფიცირებისათვის სწავლების, გამოცდების და ჯანმრთელობის მდგომარეობის შემოწმების სისტემური პროცესის შექმნას. ამასთან, განსაზღვრავს პასუხისმგებლობებსა და ვალდებულებებს როგორც ფიზიკური პირებისადმი, აგრეთვე, სარკინიგზო დარგის სუბიექტებისადმი (სარკინიგზო საწარმო, ინფრასტრუქტურის მენეჯერი).

შემუშავების პროცესი წარმართა სამუშაო ჯგუფის ფორმატში, სააგენტოსა და დარგის წარმომადგენლების მონაწილეობით, რომლის შედეგადაც შემუშავდა და დამტკიცდა ნორმატიული აქტები, რომლებიც აწესრიგებს და განსაზღვრავს შემდეგ საკითხებს:

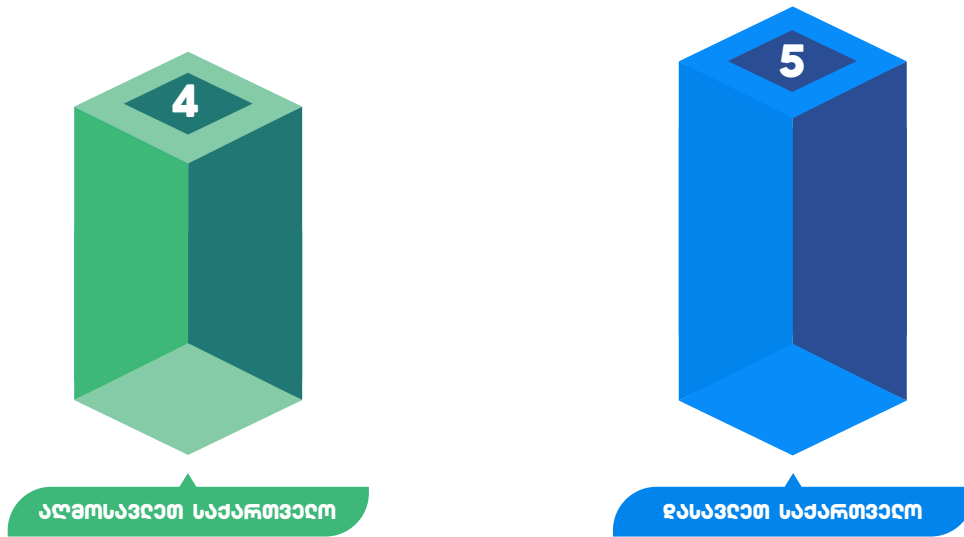


## 6.2. სახელმწიფო დაწესებულების აღიარების პროცესი

გარდა ამისა, საქართველოს სარკინიგზო კოდექსში 2025 წლის 29 აპრილს განხორციელებული ცვლილებების მიხედვით, 2025 წლის 1 სექტემბრიდან სააგენტო აღიარებს მემანქანეთა ჯანმრთელობის მდგომარეობის შეფასებისა და მემანქანის ჯანმრთელობის მდგომარეობის შესახებ ცნობის (ფორმა №IV-100/ა) გაცემის უფლებამოსილების მქონე სამედიცინო დაწესებულებასა და ექიმს და ახორციელებს მათ მონიტორინგს. ამ მიზნით, [სააგენტოს დირექტორის 2025 წლის 27 აგვისტოს №1-1/105 ბრძანებით](#) დამტკიცდა „მატარებლის მემანქანეთა ჯანმრთელობის მდგომარეობის შეფასებისა და მატარებლის მემანქანის ჯანმრთელობის მდგომარეობის შესახებ ცნობის (ფორმა №IV-100/ა) გაცემის უფლებამოსილების მქონე სამედიცინო დაწესებულებისა და ექიმის აღიარებისა და მათი მონიტორინგის განხორციელების წესი“.

სამედიცინო დაწესებულებების აღიარების პროცესის ხელშეწყობისა და ახალი საკანონმდებლო მოთხოვნების უფექტიანი დანერგვის მიზნით, სააგენტოს მიერ განხორციელდა აქტიური კომუნიკაცია დაახლოებით ოცდაათ სამედიცინო დაწესებულებასთან. ამ პროცესის საფუძველზე, მიმდინარე ეტაპზე, სააგენტოს მიერ საქართველოს მასშტაბით აღიარებულია 5 სამედიცინო დაწესებულების 9 ფილიალი, რომლებიც უფლებამოსილნი არიან განახორციელონ მემანქანეთა ჯანმრთელობის მდგომარეობის შეფასება და შესაბამისი ცნობის გაცემა.

## ალიარაბული სამედიცინო დაწესებულებების განაწილება



შედეგად, საქართველოში პირველად ჩამოყალიბდა მემანქანეთა სამედიცინო შემოწმების ერთიანი, რეგულირებული და სტანდარტიზებული სისტემა, რომელიც ეფუძნება უსაფრთხოების მაღალი სტანდარტების უზრუნველყოფას; უზრუნველყოფილია მემანქანეთა ჯანმრთელობის მდგომარეობის შეფასების პროცესის სანდოობა, გამჭვირვალობა და ერთგვაროვანი მიდგომა ქვეყნის მასშტაბით; მკაფიოდ განისაზღვრა სამედიცინო დაწესებულებებისა და ექიმების პასუხისმგებლობები, რაც ამცირებს არაკვალიფიციური ან არაერთგვაროვანი შეფასებების რისკს; შეიქმნა ეფექტიანი მონიტორინგის მექანიზმი, რომელიც უზრუნველყოფს აღიარებული სუბიექტების საქმიანობის უწყვეტ ზედამხედველობას და ხარისხის კონტროლს;

### 6.3. მატარებლის მემანქანეთა ელექტრონული საინფორმაციო ბაზა – ETDS

შემუშავდა და დაინერგა მატარებლის მემანქანეთა ელექტრონული საინფორმაციო ბაზა - eTDS (Electronic Train Drivers System), რომელიც აერთიანებს მატარებლის მემანქანის მართვის მოწმობებისა და მატარებლის მემანქანის სერტიფიკატების რეესტრს, აგრეთვე მატარებლის მემანქანეთა მართვის მოწმობის მისაღები გამოცდების, სააგენტოს მიერ აღიარებული სასწავლო ცენტრების, სამედიცინო დაწესებულების და მატარებლის მემანქანეთა სასერტიფიკატო გამოცდების წარმმართველ სააგენტოს მიერ აღიარებულ გამომცდელთა ელექტრონულ ინფორმაციებსა და რეესტრებს.

ელექტრონული საინფორმაციო ბაზის (eTDS) სისტემაზე წვდომის შესაძლებლობა უზრუნველყოფილია სააგენტოს შესაბამისი თანამშრომლებისათვის, სისტემაში რეგისტრირებული მომხმარებლებისთვის, მემანქანეთა დამსაქმებელი კომპანიებისა და სხვა უფლებამოსილი სუბიექტებისათვის.

სისტემის შექმნა დაეფუძნა საერთაშორისო პრაქტიკის ანალიზსა და დარგის წარმომადგენლებთან კონსულტაციებს, რომლის შედეგად, პირველად სახელმწიფო უწყებაში დაინერგა მთლიანად ელექტრონული მომსახურების სისტემა, მატარებლის მემანქანებისათვის, სააგენტოს მიერ აღიარებული გამომცდელების, სასწავლო ცენტრებისა და სამედიცინო დაწესებულებებისათვის.

ელექტრონული საინფორმაციო ბაზა (eTDS) უზრუნველყოფს მატარებლის მემანქანეთა მართვის მოწმობის გაცემის, ადღენის, განახლების, ცვლილების შეტანის, მოწმობის შეჩერებისა და გაუქმების, აგრეთვე, მართვის მოწმობის მისაღებ გამოცდაზე დაშვების საკითხებთან დაკავშირებული პროცესების ეფექტურ წარმართვას. სისტემაში შესაძლებელია განცხადებისა და მასზე თანდართული ყველა დოკუმენტის ელექტრონულად რეგისტრაცია, რაც მნიშვნელოვნად აუმჯობესებს განაცხადებების განხილვისა და წარმოების პროცესებს, უზრუნველყოფს ადამიანური რესურსების ოპტიმალურად გამოყენების შესაძლებლობას.

მატარებლის მემანქანეთა ელექტრონულ საინფორმაციო ბაზაში რეგისტრირებულ პირებთან, ოპერატიული და ეფექტიანი კომუნიკაციის მიზნით დანერგილია მოკლე ტექსტური შეტყობინებების სისტემა (SMS), რომელიც უზრუნველყოფს ინფორმაციის დროულ მიწოდებას განცხადების სტატუსის, გამოცდის თარიღის, მართვის მოწმობის სტატუსისა და სხვა მნიშვნელოვანი საკითხების შესახებ. აგრეთვე, პირს შეუძლია გაცენოს სააგენტოს მიერ მის განცხადებასთან დაკავშირებით მიღებულ ოფიციალურ გადაწყვეტილებას. SMS სისტემა მნიშვნელოვან როლს ასრულებს მემანქანეთა სამედიცინო შემოწმების პროცესშიც. პროგრამიდან ავტომატურად იგზავნება შეტყობინებები ჯანმრთელობის ცნობის ვადის ამოწურვის შესახებ როგორც მემანქანებისთვის, ასევე მათი დამსაქმებლებისთვის. აღნიშნული სერვისი უზრუნველყოფს ინფორმაციის დროულ მიღებას და ზრდის მემანქანეთა ინფორმირებულობის დონეს.




შედეგად, მემანქანეთა ელექტრონული საინფორმაციო ბაზა (eTDS) ქმნის ერთიან ცენტრალიზებულ პლატფორმას, რომელიც აერთიანებს მონაცემებს მართვის მოწმობების, სერტიფიკატებისა და საგამოცდო მოდულების შესახებ და უზრუნველყოფს წვდომას რეგისტრირებული მომხმარებლებისა და მემანქანეთა დამსაქმებელი კომპანიებისთვის. მისი მიზანია სააგენტოს მიერ მომსახურების ხელმისაწვდომობის, მოქნილობისა და ეფექტიანობის გაზრდა.

#### **6.4. მემანქანეთა მართვის მოწმობის გასაქმის გარდასავალი პერიოდი**

„მემანქანის მართვის მოწმობისა და მემანქანის სერტიფიკატის გაცემის, განახლებისა და აღდგენის, მათი მოქმედების შეჩერებისა და გაუქმების წესისა და პირობების“ გარდამავალი დებულებებით განისაზღვრა, რომ საქართველოს სარკინიგზო ქსელში 2025 წლის 1 იანვრის მდგომარეობით დასაქმებულ მოქმედ მატარებლის მემანქანებსა და იმ მემანქანის თანამშემწეებს, რომლებიც ფლობდნენ სს „საქართველოს რკინიგზის“ მიერ გაცემულ მართვის უფლების დამადასტურებელ მოწმობას, მატარებლის მემანქანის მართვის მოწმობის მისაღებად სააგენტოსათვის განცხადებითა და კანონმდებლობით განსაზღვრული შესაბამისი დოკუმენტაციით უნდა მიემართათ არაუგვიანეს 2025 წლის 1 აპრილამდე, რის საფუძველზეც მათთვის სააგენტოს მიერ უსასყიდლოდ გაიცემოდა მატარებლის მემანქანის მართვის მოწმობა.

დადგენილებით განსაზღვრული გარდამავალი პერიოდის დაწესების მთავარ მიზანს წარმოადგენდა მოქმედი მატარებლის მემანქანების გამოცდილებისა და კვალიფიკაციის გათვალისწინებით სარკინიგზო საწარმოებისა და ინფრასტრუქტურის მენეჯერების საქმიანობის უწყვეტობისა და ეფექტიანობის შენარჩუნება, აგრეთვე 2025 წლის 1 იანვრის მდგომარეობით დასაქმებული მემანქანებისა და მემანქანის თანამშემწეების კომპეტენციისა და პრაქტიკული გამოცდილების აღიარება.

დამატებით, მატარებლის მემანქანეთა მართვის მოწმობის მიღებისადმი მოტივაციის გაზრდის მიზნით, დადგენილების გარდამავალი დებულებებით განისაზღვრა, რომ 2025 წლის 31 დეკემბრამდე მართვის მოწმობის მისაღებ გამოცდაზე სააგენტოს მიერ აღიარებულ სასწავლო ცენტრში პროფესიული სწავლების გავლის გარეშე დაიშვებოდნენ პირები, რომლებიც 2025 წლის 1 იანვრის მდგომარეობით აკმაყოფილებდნენ ერთ-ერთ შემდეგ პირობას:

-  დასაქმებულნი იყვნენ სარკინიგზო საწარმოში ან/და ინფრასტრუქტურის მენეჯერთან მემანქანის თანამშემწის პოზიციაზე;
-  ფლობდნენ სს „საქართველოს რკინიგზის“ მიერ გაცემულ მატარებლის მართვის მოწმობას;
-  ფლობდნენ მატარებლის მართვასთან დაკავშირებულ პროფესიული ან უმაღლესი განათლების დამადასტურებელ დოკუმენტს სარკინიგზო ტრანსპორტის ელექტრომექანიკოსის მიმართულებით.

ამასთან, 2025 წლის 1 იანვრის მდგომარეობით სარკინიგზო საწარმოში ან/და ინფრასტრუქტურის მენეჯერთან მემანქანის თანაშემწის პოზიციაზე დასაქმებული პირები გათავისუფლდნენ როგორც მატარებლის მემანქანის მართვის მოწმობის მისაღებ გამოცდაზე დაშვების საფასურის, აგრეთვე მემანქანის მართვის მოწმობის დამზადების საფასურის გადახდის ვალდებულებებისგან.

მატარებლის მემანქანეთა დამსაქმებელი კომპანიების წარმომადგენლებისთვის სააგენტოს მიერ გაიმართა ორი გაფართოებული საინფორმაციო და სამი მიზნობრივი საკონსულტაციო შეხვედრა, მართვის მოწმობის გაცემის პირობებთან დაკავშირებით. დარგის წარმომადგენლების ინფორმირებისთვის მიმდინარეობდა აქტიური საინფორმაციო კამპანია, მათ შორის სოციალური ქსელის მეშვეობით.

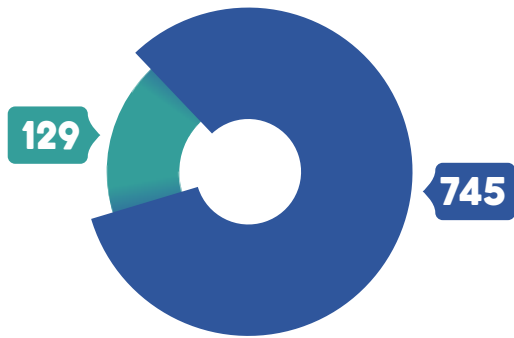
ამასთან, სააგენტომ წინასწარ უზრუნველყო როგორც ორგანიზაციული, ისე ტექნიკური და ადამიანური რესურსების მობილიზება, რათა ეფექტიანად განხორციელებულიყო მემანქანეთა მიღება, განცხადებების დამუშავება და რეგისტრაციის პროცესი, რაც უზრუნველყოფდა განცხადებების შეუფერხებელ მიღებასა და განხილვას, ადმინისტრაციული პროცედურების ოპტიმიზაციასა და მომსახურების ხარისხის მაღალ სტანდარტს. სააგენტოს მიერ, მატარებლის მემანქანეთა მართვის მოწმობის გაცემისა და მატარებლის მემანქანეთა ელექტრონულ საინფორმაციო ბაზაში - eTDS რეგისტრაციის მიზნით, განხორციელდა შესაბამისი მატერიალურ-ტექნიკური აღჭურვილობის შეძენა. აგრეთვე, ბაზრის კვლევისა და შესაბამისი კონსულტაციების შედეგად, შეირჩა მატარებლის მემანქანის მართვის მოწმობის დოკუმენტის დამამზადებელი კომპანია.

### 6.5. მემანქანეთა მართვის მოწმობის გაცემა

დადგენილებით განსაზღვრული გარდამავალი პერიოდის ფარგლებში, მატარებლის მემანქანის მართვის მოწმობის მიღების მიზნით სააგენტოს განცხადებით მიმართა სხვადასხვა სარკინიგზო საწარმოში და ინფრასტრუქტურის მენეჯერთან 2025 წლის 1 იანვრის მდგომარეობით დასაქმებულმა, ჯამში 880-მა მოქმედმა მატარებლის მემანქანემ და მატარებლის მემანქანის თანაშემწემ. აღნიშნულმა პირებმა, გარდამავალი დებულებებით განსაზღვრული დოკუმენტაციის სააგენტოში წარდგენის შემდეგ, წარმატებით გაიარეს რეგისტრაცია მატარებლის მემანქანეთა ელექტრონულ საინფორმაციო ბაზაში – eTDS, რაც უზრუნველყოფს მონაცემთა ერთიან სისტემატიზაციასა და ეფექტიან ადმინისტრირებას.

წარმოდგენილი განცხადებებისა და თანდართული დოკუმენტაციის დეტალური შესწავლისა და შესაბამისობის შეფასების შედეგად, სააგენტოს მიერ მატარებლის მემანქანის მართვის მოწმობა გაიცა 874 პირზე, მათ შორის სს „საქართველოს რკინიგზაში“ დასაქმებულ 745 პირზე და მისასვლელი ლიანდაგის მფლობელებთან დასაქმებულ 129 პირზე. აღნიშნული შედეგი მიუთითებს გარდამავალი მექანიზმის ეფექტიანობაზე, როგორც არსებული კვალიფიციური კადრების სწრაფი და შეუფერხებელი ინტეგრაციის, ისე ადმინისტრაციული პროცესების ოპტიმიზაციის მიმართულებით.

### გარდამავალ პერიოდში პირდაპირი წესით გაცემული მართვის მოწმობის რაოდენობა



■ მისასვლელი ლიანდაგის მფლობელი ■ სს საქართველოს რკინიგზა

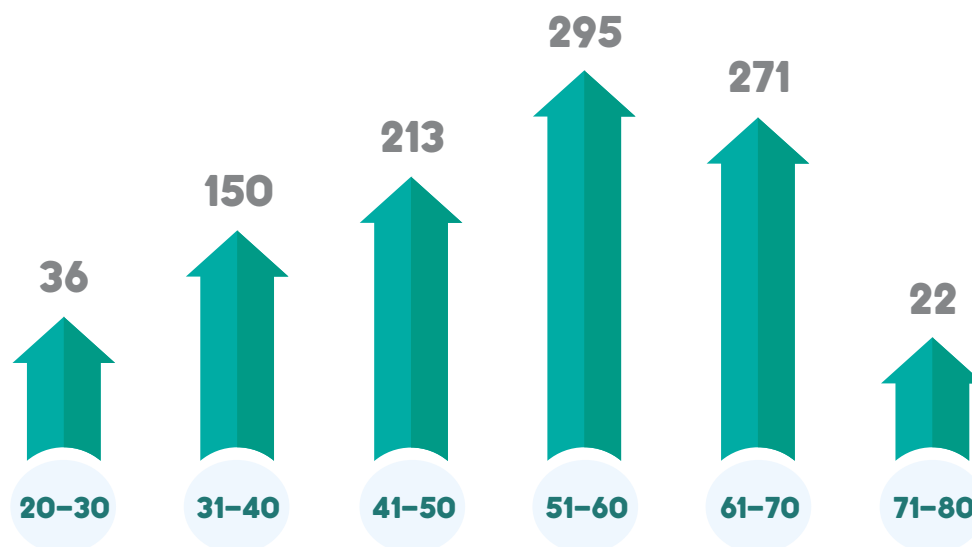
გარდამავალი პერიოდით განსაზღვრულ ვადაში და დაწესებული საშეღავათო პირობებით განსაზღვრულმა პირებმა, მატარებლის მემანქანის მართვის მოწმობის მისაღებ გამოცდაზე გასვლის მიზნით, ელექტრონულ ფორმატში გაიარეს წინასწარი რეგისტრაცია, ჯამურად - 158 პირმა. მათგან გამოცდაზე დაშვებული იქნა 119 პირი (მათ შორის განმეორებით დაშვების უფლებით ისარგებლა 26 პირმა). მატარებლის მემანქანის გამოცდის შედეგების მიხედვით, 113 პირმა წარმატებით ჩააბარა გამოცდა და მათთვის გაიცა მატარებლის მემანქანის მართვის მოწმობა.

### გარდამავალ პერიოდში მატარებლის მემანქანის მართვის მოწმობის გასვლის სტატისტიკა



ჯამურად, 2026 წლის 1 აპრილის მდგომარეობით, სააგენტოს მიერ გაცემულია **ჯამურად 987 მატარებლის მემანქანის მართვის მოწმობა**. აღნიშნული შედეგი ცხადყოფს, რომ გარდამავალი პერიოდის ფარგლებში განხორციელებული პროცედურები ეფექტიანად უზრუნველყოფს მემანქანეთა კვალიფიკაციის დადასტურებას, ადმინისტრაციული პროცესების ოპტიმიზაციას და სარკინიგზო სექტორში უსაფრთხოების სტანდარტების მაღალ დონეზე დამკვიდრებას.

### მემანქანეთა ასაკობრივი განაწილება



განხორციელებულმა პროცესმა ასევე უზრუნველყო მემანქანეთა მონაცემების ცენტრალიზებული აღრიცხვა სახელმწიფო რეგისტრაციის ფარგლებში, რაც მნიშვნელოვანწილად ზრდის ინფორმაციის გამჭვირვალობასა და კონტროლის ეფექტიანობას. შექმნილი მექანიზმები ხელს უწყობს უსაფრთხოების სტანდარტების პრაქტიკულ დანერგვას, მონიტორინგის გაძლიერებას და ოპერაციული უსაფრთხოების დაცვას. საბოლოო ჯამში, აღნიშნული ნაბიჯები დადებითად აისახება არა მხოლოდ სარკინიგზო ოპერაციების უსაფრთხოებაზე, არამედ მთლიანად სექტორის ინსტიტუციურ მდგრადობასა და საერთაშორისო სტანდარტებთან შესაბამისობაზე.

## 6.6. მატარებლის მემანქანეთა მართვის მოწყობის მისაღები გამოცდა

საქართველოს მთავრობის 2024 წლის 25 დეკემბრის №442 დადგენილებით განისაზღვრა, რომ მატარებლის მემანქანის მართვის მოწმობის მისაღებ გამოცდებს ატარებს სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტო, რაც ქმნის სამართლებრივ და ინოვაციურ ჩარჩოს პროფესიული კვალიფიკაციის დამოუკიდებლად დადასტურებისთვის.

სააგენტომ პირველად სახელმწიფოში შექმნა სრულად ელექტრონული, გამჭვირვალე და სამართლიანი გამოცდების პროცედურა. გამოცდის ჩასატარებლად მომზადდა ტესტური სახის საგამოცდო კითხვები სავარაუდო პასუხებთან ერთად, შეიქმნა სპეციალური ელექტრონული პლატფორმა, სადაც გამოქვეყნდა საგამოცდო თემატიკა და სიმულაციური ტესტები, რაც საშუალებას აძლევს კანდიდატებს გამოცდისთვის მომზადება განახორციელონ დამოუკიდებლად, რეალურ საგამოცდო ფორმატში.

მოქნილობისა და ეფექტურობის გაზრდის მიზნით, სააგენტომ უზრუნველყო მატარებლის მემანქანეთა მართვის მოწმობის მისაღებ გამოცდაზე დასაშვებად პირველადი ელექტრონული რეგისტრაციის გავლის შესაძლებლობა სააგენტოს ოფიციალურ ვებ-გვერდზე, რომელიც დაკავშირებულია მატარებლის მემანქანეთა ელექტრონულ საინფორმაციო ბაზის (eTDS) სისტემასთან, რაც მნიშვნელოვნად აადვილებს დაინტერესებული პირების პროცესში ჩართვას.

ინფორმირების ეფექტიანობის მიზნით, განხორციელდა აქტიური საინფორმაციო კამპანია, როგორც სოციალური ქსელების გამოყენების მეშვეობით, ისე მატარებლის მემანქანეთა დამსაქმებელ კომპანიებთან 3 მიზნობრივი შეხვედრის და 10-მდე ონლაინ საკონსულტაციო შეხვედრის ფორმატში. აღნიშნული ღონისძიებები უზრუნველყოფდნენ პროცესის სრულ გამჭვირვალობას, თითოეული მონაწილის ინფორმირებულობას და სამართლიანი გარემოს შექმნას კანდიდატებისათვის.

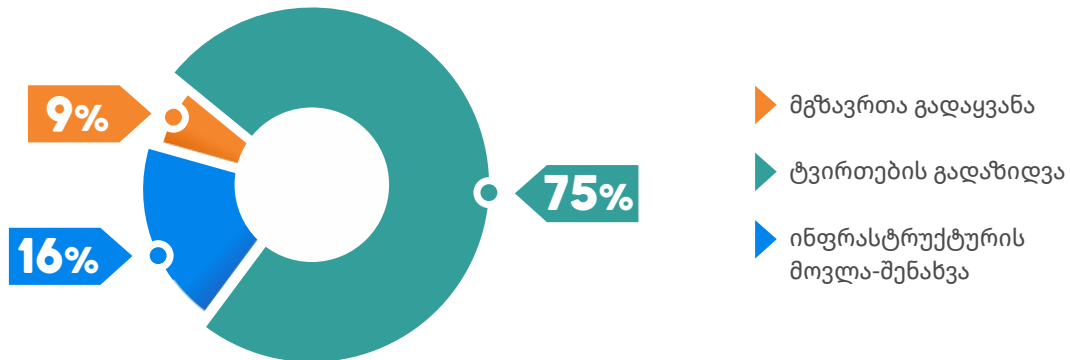
სრულად ელექტრონული, პირველად შექმნილი სახელმწიფო პლატფორმის დანერგვამ მატარებლის მემანქანეთა საგამოცდო სისტემის სახით უზრუნველყო პროცესების ეფექტიანობა, სერვისის სიმარტივე, გამჭვირვალობა და სამართლიანობა. შედეგად, კანდიდატებს მიეცათ შესაძლებლობა დამოუკიდებლად, სიმულაციური გამოცდის ფორმატში შეემოწმებინათ საკუთარი პროფესიული კვალიფიკაცია, რაც წარმოადგენს მნიშვნელოვან ეტაპს კვალიფიციური კადრების მომზადების პროცესში და ხელს უწყობს სარკინიგზო სექტორში უსაფრთხოების სტანდარტების დანერგვას.

## 6.7. მატარებლის მემანქანეთა სერტიფიცირება

საქართველოს მთავრობის 2024 წლის 25 დეკემბრის №442 დადგენილებით განისაზღვრა, რომ მატარებლის მემანქანის სერტიფიკატს გასცემს მემანქანის დამსაქმებელი კომპანია. მატარებლის მემანქანის სერტიფიკატი გაიცემა კონკრეტულ მოძრავ მემადგენლობასა და კონკრეტულ ინფრასტრუქტურის მონაკვეთზე მატარებლის მართვის უფლებით. მატარებლის მემანქანის მართვის მოწმობის ფლობის შემთხვევაში, სარკინიგზო საწარმო ან/და ინფრასტრუქტურის მენეჯერი 2025 წლის 1 სექტემბრამდე უზრუნველყოფდნენ მათთან დასაქმებული პირებისთვის მატარებლის მემანქანის სერტიფიკატის გაცემას.

სააგენტომ ელექტრონულ საინფორმაციო ბაზაში (eTDS) უზრუნველყო მატარებლის მემანქანეთა სერტიფიკატების გაცემისა და რეესტრის წარმოების მიზნით შესაბამისი მოდულის შექმნა ავტორიზებული მომხმარებლებისთვის. აღნიშნული პროცესი ამარტივებს მემანქანის მართვის მოწმობის მქონე პირებისთვის შესაბამისი სერტიფიკატის გაცემის პროცესს და უზრუნველყოფს მონაცემთა ერთიანი აღრიცხვისა და ეფექტური კონტროლის სისტემის არსებობას.

### მემანქანეთა სერტიფიკატების მიწოდების წილები



პროცესის წარმატებით და ეფექტურად განსახორციელებლად, სააგენტომ 3 საინფორმაციო/სასწავლო შეხვედრა გამართა სს „საქართველოს რკინიგზის“ და მისასვლელი ლიანდაგის მფლობელი კომპანიების წარმომადგენლებთან, სადაც მათ დეტალურად მიეწოდათ ინფორმაცია, როგორც მემანქანის სერტიფიკატების საკითხთან დაკავშირებული საკანონმდებლო მოთხოვნების, ასევე ელექტრონულ საინფორმაციო ბაზაში (eTDS) მუშაობის წესების შესახებ. აღნიშნულ შეხვედრებზე მატარებლის მემანქანეთა დამსაქმებელი 25 კომპანიის 38 უფლებამოსილ პირს, ელექტრონულ საინფორმაციო ბაზაში (eTDS) რეგისტრაციის საფუძველზე, მიენიჭა წვდომა მათთან დასაქმებული მატარებლის მემანქანეთა ელექტრონულ ინფორმაციაზე, რის შემდეგმაც აღნიშნული პირები აწარმოებენ მათთან დასაქმებული მატარებლის მემანქანეთა სერტიფიკატების რეესტრს.

მემანქანეთა სერტიფიკატების თანამედროვე, ციფრული პროცესი ხელს შეუწყობს სარკინიგზო უსაფრთხოების დონის ამაღლებას, საერთაშორისო სტანდარტების დაცვასა და ეფექტურ ადმინისტრირებას.

სარკინიგზო საწარმოების/ინფრასტრუქტურის მენეჯერების - ჯამში 25 დამსაქმებელის მიერ გაიცა 804 მემანქანის სერტიფიკატი.

### მემანქანეთა სერტიფიკატები მოქალაქეების მიხედვით



## 6.8. მემანქანეთა სასწავლო სისტემის რეგულირება

სასწავლო ცენტრის სტატუსი სააგენტოს მიერ მიენიჭება პროფესიულ საგანმანათლებლო დაწესებულებებს მატარებლის მემანქანეთა პროფესიული განათლების განხორციელებისათვის. სტატუსის მინიჭება განისაზღვრება წესებით, რომელიც ეფუძნება დამოუკიდებლობის, კომპეტენციის დადასტურების და მიუკერძოებლობის პრინციპებს, ასევე განმცხადებლის მიერ წარდგენილი დოკუმენტაციის ობიექტურ შეფასებას.

მემანქანის მართვის მოწმობის მისაღებად, სააგენტოს მიერ აღიარებული სასწავლო ცენტრის სტატუსის მქონე დაწესებულება უზრუნველყოფს მატარებლის მემანქანეთა ზოგად პროფესიულ სწავლებას. სასწავლო ცენტრის სტატუსის მინიჭება უზრუნველყოფს რომ მემანქანეთა პროფესიული მომზადება ხორციელდება მაღალი ხარისხის, სტანდარტიზირებულ და უსაფრთხო გარემოში, რაც უზრუნველყოფს კანდიდატთა კომპეტენციის შესაბამისობას პრაქტიკულ სამუშაო პირობებთან. აღნიშნული მნიშვნელოვანი ნაბიჯია უსაფრთხო და ეფექტიანი სარკინიგზო ოპერაციების წარმართვისათვის კვალიფიციური კადრების მოსამზადებლად.

[სააგენტოს დირექტორის 2024 წლის 27 დეკემბრის №1-1/154 ბრძანებით](#) დამტკიცდა „პირისთვის სასწავლო ცენტრის სტატუსის მინიჭებისა და ამ სტატუსის შეჩერებისა და გაუქმების წესები“.

სასწავლო ცენტრის სტატუსის მინიჭების მოთხოვნით, დადგენილი წესით სააგენტოს განცხადებით მიმართა ა(ა)იპ „სარკინიგზო ტრანსპორტის კოლეჯმა“, რომელსაც სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 16 იანვრის №2-2/3 ბრძანებით მიენიჭა სასწავლო ცენტრის სტატუსი.

სააგენტოს წარმომადგენლები ჩართულნი იყვნენ ლოკომოტივის მართვის პროფესიული საგანმანათლებლო სტანდარტის განახლების პროცესში.

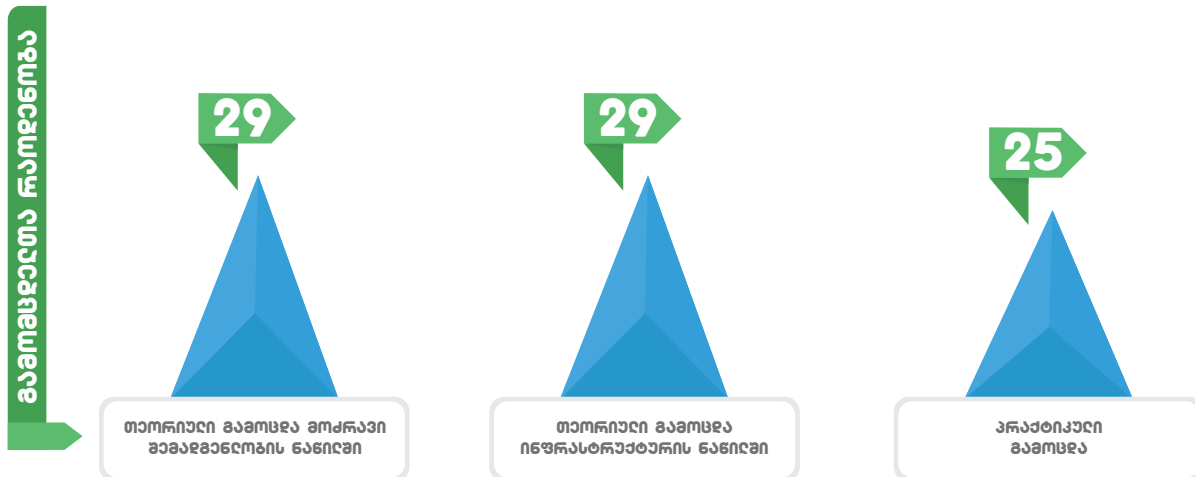
სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოსა და ა(ა)იპ „სარკინიგზო ტრანსპორტის კოლეჯის“ ერთობლივი ორგანიზებით, მატარებლის მემანქანის დამსაქმებელ კომპანიებთან საინფორმაციო/სამუშაო შეხვედრა გაიმართა. შეხვედრის ფარგლებში განსაკუთრებული ყურადღება გამახვილდა პროფესიულ საგანმანათლებლო პროგრამაზე „ლოკომოტივის მართვა“; მასზე დაშვების, სწავლების ფორმატის, ხანგრძლივობისა და სასწავლო პროგრამის შესახებ. 2026 წლის 1 იანვრიდან მატარებლის მემანქანის მართვის მოწმობის მისაღებ გამოცდაზე დაშვება სწორედ ამ პროგრამის წარმატებით დასრულების შემდგომ მოხდება. მატარებლის მემანქანის მართვის მოწმობის მფლობელ პირს, მატარებლის მართვის უფლების მისაღებად, აუცილებელია გააჩნდეს მატარებლის მემანქანის სერტიფიკატი კონკრეტულ მოძრავ შემადგენლობაზე და შესაბამის ინფრასტრუქტურის მონაკვეთზე, რომელზედაც სურს მატარებლის მართვა. მემანქანის სერტიფიკატის მისაღებად, მართვის მოწმობის ფლობის შემდეგ, პირმა უნდა გაიაროს სასერტიფიკატო სწავლება რომელიც მოიცავს: მოძრავი შემადგენლობის სასერტიფიკატო სწავლებასა და ინფრასტრუქტურის სასერტიფიკატო სწავლებას. სასერტიფიკატო სწავლების განხორციელებაზე პასუხისმგებელია სარკინიგზო საწარმო ან ინფრასტრუქტურის მენეჯერი.

[სააგენტოს დირექტორის 2024 წლის 27 დეკემბრის №1-1/156 ბრძანებით](#) დამტკიცდა „მატარებლის მემანქანეთა პროფესიული სწავლების წესებისა და პირობებისა და მემანქანის გამოცდის ჩატარების წესი და პირობები“, რომელიც მათ შორის მოიცავს სასერტიფიკატო გამოცდის წარმმართველი გამომცდელის აღიარების საკითხს.

მატარებლის მემანქანეთა პროფესიული სწავლების წესებისა და პირობებისა და მემანქანის გამოცდის ჩატარების წესისა და პირობების დამტკიცების შესახებ ბრძანების თანახმად, სააგენტოს გამომცდელად აღიარების მოთხოვნით განცხადებით მიმართა 84 პირმა. მათგან სასერტიფიკატო გამოცდის წარმმართველი გამომცდელის აღიარება მიიღო 51 პირმა.

სააგენტოს მიერ გამომცდელების აღიარება განხორციელდა სამი მიმართულებით მოძრავი შემადგენლობის და ინფრასტრუქტურის მონაკვეთის თეორიული ცოდნის შემოწმების და მატარებლის პრაქტიკული მართვის უნარის შემოწმების მიზნით.

## გამოსცდათა რაოდენობის განაწილება





# ტაჭი VII

სამგზავრო სარკინიგზო  
ტრანსპორტის მართვა  
და განვითარება

2023/2025



სარკინიგზო დარგის რეფორმის ერთ-ერთი ძირითადი მიმართულებაა სამგზავრო სარკინიგზო ტრანსპორტის განვითარება. ამ მიმართულებით საქართველოს ასოცირების შესახებ შეთანხმების ფარგლებში აღებული აქვს ევროკავშირის და საბჭოს საზოგადოებრივი სამგზავრო სარკინიგზო და საავტომობილო ტრანსპორტის მომსახურებების შესახებ [1370/2007/EC](#) რეგულაციასთან სამართლებრივი დაახლოების ვალდებულება. საზოგადოებრივი მომსახურების ვალდებულება არის მოთხოვნა, რომელსაც განსაზღვრავს კომპეტენტური ორგანო, რათა საჯარო ეკონომიკური ინტერესის გათვალისწინებით უზრუნველყოფილ იქნეს საზოგადოებრივი სარკინიგზო სატრანსპორტო მომსახურების გაწევა, რომლის გაწევის კომერციული ინტერესი საზოგადოებრივი მომსახურების სარკინიგზო ოპერატორს არ აქვს და რომელსაც სარკინიგზო ოპერატორი კომერციული სარგებლის მიღების გარეშე საერთოდ არ გასწევდა ან იმავე ოდენობით ან/და პირობებით არ გასწევდა. საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების გაფორმების მიზანია, სახელმწიფოს მხრიდან საჯარო ინტერესის გათვალისწინებით, ისეთ მიმართულებებზე, რომლებზეც მომსახურების გამწევს/სარკინიგზო ოპერატორს<sup>1</sup> არ გააჩნია კომერციული ინტერესი, სარკინიგზო სამგზავრო სატრანსპორტო საშუალებებით მგზავრთა გადაყვანისა და ბარგის გადაზიდვის მომსახურების უზრუნველყოფა რეგულარულად, არადისკრიმინაციულად, ხარისხიანად და შეძლებისდაგვარად დაბალი ფასით, რაც თანხვედრაშია სარკინიგზო სამგზავრო ტრანსპორტის მართვისა და რეგულირების თანამედროვე მოდელთან.

## 7.1. მოსაზრებადი აბაკი

საზოგადოებრივი მომსახურების ვალდებულების სისტემის ამოქმედებასა და საზოგადოებრივი მომსახურების პირველი ხელშეკრულების გაფორმებას წინ უძღვოდა სამართლებრივი ჩარჩოს ჩამოყალიბების პროცესი და სარკინიგზო ოპერატორთან მოლაპარაკებები.

### სამგზავრო ტრანსპორტის მართვის სამართლებრივი ჩარჩოს ფორმირება

#### ცვლილება სარკინიგზო კოდექსში

საზოგადოებრივი სარკინიგზო სატრანსპორტო მომსახურების სამართლებრივი რეგულირების საფუძველი შეიქმნა „საქართველოს სარკინიგზო კოდექსში ცვლილებების შეტანის შესახებ“ [2020 წლის 23 ივნისის №6355-III საქართველოს კანონით](#), რომლითაც კოდექსში გაჩნდა და განიმარტა სარკინიგზო სატრანსპორტო მომსახურების ცნება, მისი მიზანი და შინაარსი. ამავე ცვლილებით ჩამოყალიბდა საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების გაფორმების ძირითადი პრინციპები და ხელშეკრულების შინაარსი. აქვე გაჩნდა პირველად საზოგადოებრივი მომსახურების კომპენსაციის ცნება. ამ ცვლილებით განისაზღვრა საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების გაფორმების ძირითადი საფუძვლები, მათ შორის, ის გამონაკლისები, რა შემთხვევაშიც შესაძლებელია ხელშეკრულება გაფორმდეს პირდაპირი მინიჭების გზით.

#### საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 24 მაისის №266 დადგენილება

უშუალოდ ხელშეკრულების გაფორმების პირობები და კომპენსაციის განსაზღვრის წესი დამტკიცდა საქართველოს მთავრობის [2022 წლის 24 მაისის №266 დადგენილებით](#) „საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების გაფორმების წესისა და პირობების და საზოგადოებრივი მომსახურების კომპენსაციის განსაზღვრის წესის დამტკიცების შესახებ“. აღნიშნული წესის საფუძველზე, კომპეტენტურ ორგანოს ენიჭება უფლებამოსილება, სარკინიგზო ოპერატორთან გააფორმოს საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულება, რომლის მიხედვითაც ამ უკანასკნელს დაეკისრება საზოგადოებრივი მომსახურების ვალდებულება, რის სანაცვლოდაც მიიღებს საზოგადოებრივი მომსახურების კომპენსაციას კომპეტენტური ორგანოსგან. საქართველოს მთავრობის [დადგენილება](#) ასევე დეტალურად განსაზღვრავს საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების გაფორმების წესს და პირობებს; ბილეთების ტარიფის და საშემავათო ტარიფების დადგენის პროცედურას; სარკინიგზო ოპერატორის ანგარიშვალდებულებისა და კონტროლის მექანიზმებს, კომპენსაციის დაანგარიშების წესს და სხვა პირობებს.

<sup>1</sup> “საზოგადოებრივი მომსახურების სარკინიგზო ოპერატორი” არის ნებისმიერი საჯარო ან კერძო სამართლის იურიდიული პირი ან ასეთ პირთა ჯგუფი, რომელიც საზოგადოებრივ სარკინიგზო სატრანსპორტო მომსახურებას საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების საფუძველზე ეწევა

## საქართველოს მთავრობის 2024 წლის 24 აპრილის №608 განკარგულება

საქართველოს მთავრობის 2024 წლის 24 აპრილის [№608 განკარგულებით](#) განისაზღვრა საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების გაფორმებაზე კომპეტენტური ორგანო, შეიქმნა საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულებაზე მონიტორინგის განმახორციელებელი უწყებათაშორისი კომისია და დამტკიცდა მისი დებულება.

აღნიშნული განკარგულებით, საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების გაფორმებაზე კომპეტენტურ ორგანოდ განისაზღვრა საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირი - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტო (ხელშეკრულების მიზნებისთვის - „კომპეტენტური ორგანო“), რომელსაც დაევალა, საქართველოს სარკინიგზო კოდექსის 432 მუხლის მე-5 ნაწილის „ე“ ქვეპუნქტის საფუძველზე, საზოგადოებრივი სარკინიგზო სატრანსპორტო მომსახურების უზრუნველყოფის მიზნით, სს „საქართველოს რკინიგზასთან“ (შემდგომში - სარკინიგზო ოპერატორი) გაეფორმებინა საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულება პირდაპირი მინიჭების გზით.

მთავრობის განკარგულების საფუძველზე შეიქმნა საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულებაზე მონიტორინგის განმახორციელებელი უწყებათაშორისი კომისია შემდეგი შემადგენლობით:

-  საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის მოადგილე (კომისიის თავმჯდომარე)
-  საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს წარმომადგენელი
-  საქართველოს ფინანსთა მინისტრის მოადგილე
-  სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს დირექტორი
-  საქართველოს იუსტიციის სამინისტროს წარმომადგენელი

კომისიის უფლებამოსილებად განისაზღვრა ხელშეკრულების ძირითადი პირობების შეთანხმება; ხელშეკრულების შესრულებაზე ზედამხედველობისა და მონიტორინგის განხორციელება; წარმოდგენილი ანგარიშებისა და შესაბამისი წინადადებების განხილვა და ა.შ. აღნიშნული უფლებამოსილების ფარგლებში, კომისიამ 2024 წლის 6 ივნისს გამართულ პირველ სხდომაზე, განიხილა და შეიტანა სს „საქართველოს რკინიგზასთან“ გასაფორმებელი საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების პროექტის ძირითადი პირობები. კომისია ასევე ისმენს საზოგადოებრივი მომსახურების შესრულების ყოველწლიურ ანგარიშს.

საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების გაფორმებას წინ უძღოდა მოლაპარაკებები სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოსა და სს „საქართველოს რკინიგზის“ წარმომადგენლებს შორის. შეხვედრების ფარგლებში განისაზღვრა და შეთანხმდა ხელშეკრულების ძირითადი პირობები, შესასრულებელი ვალდებულების ხასიათი, ძირითადი აქტივები, ვადები და სხვა.

### საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების გაფორმება

2024 წლის 14 ივნისს პირდაპირი მინიჭების საფუძველზე გაფორმდა პირველი საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულება №1370/2024 საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოსა და სს „საქართველოს რკინიგზას“ შორის. ხელშეკრულების მოქმედების ვადად განისაზღვრა 2024 წლის 1 ივლისიდან 2028 წლის ჩათვლით პერიოდი.

<sup>2</sup>„საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულება შეიძლება გაფორმდეს პირდაპირი მინიჭების საფუძველზე, კონკურენტული შერჩევის პროცედურის გარეშე, თუ ეს ხელშეკრულება ფორმდება საზოგადოებრივი მომსახურების სარკინიგზო ოპერატორთან, რომელიც იმავდროულად მართავს იმ სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის უმეტეს ნაწილს, რომელზედაც საზოგადოებრივი სარკინიგზო სატრანსპორტო მომსახურება გაიწევა.“



საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების გაფორმების ძირითადი პრინციპებია: საქართველოს კანონმდებლობისა და საერთაშორისო კომერციულ პრაქტიკაში მიღებული ჩვეულებებისა და სტანდარტების დაცვა; ადამიანის ძირითადი უფლებებისა და თავისუფლებების დაცვა და პატივისცემა; მომსახურების ხარისხის მაღალი სტანდარტის უზრუნველყოფა; სოციალური პასუხისმგებლობა და მომსახურების დაბალი ფასების უზრუნველყოფა; მგზავრთა უფლებების დაცვა; მგზავრთა და თანამშრომელთა უსაფრთხოების ნორმების დაცვა; შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე პირთა საჭიროებების გათვალისწინება; გარემოს დაცვა; დისკრიმინაციის დაუშვებლობა; ფინანსური გამჭვირვალობა და ანგარიშგება.

## 7.2. საზოგადოებრივი მომსახურების ვალდებულება

ხელშეკრულების საფუძველზე, სარკინიგზო ოპერატორმა აიღო ვალდებულება, შეასრულოს საზოგადოებრივი მომსახურების ვალდებულება და გასწიოს საზოგადოებრივი სარკინიგზო სატრანსპორტო მომსახურება კომპეტენტური ორგანოსგან საზოგადოებრივი მომსახურების კომპენსაციის („კომპენსაცია“) მიღების სანაცვლოდ კომპეტენტურ ორგანოსთან შეთანხმებულ მიმართულებებზე განსაზღვრული სიხშირისა და მატარებელ-კილომეტრის უზრუნველყოფითა და გამოსაყენებელი აქტივებით.

სარკინიგზო ოპერატორი ვალდებულია, განახორციელოს მომსახურების შესრულების ძირითადი ინდიკატორების (KPIs), ძირითადი სტატისტიკური მონაცემების აღრიცხვა და ჩაატაროს მგზავრთა გამოკითხვა, სატარიფო სტრუქტურა შესთანხმებლად წარუდგინოს კომპეტენტურ ორგანოს. ასევე მასთან წინასწარ შეთანხმოს საფასურის გადახდის გარეშე ან შეღავათიანი ფასით სარკინიგზო ტრანსპორტით მგზავრობის უფლების მინიჭების საკითხები.

სარკინიგზო ოპერატორი საზოგადოებრივი მომსახურების ვალდებულების შესრულების მონიტორინგის ფარგლებში წარმოადგენს ფინანსურ, სტატისტიკურ და სხვა სახის ანგარიშებს. ამასთან, ხელშეკრულების შესრულების მონიტორინგის მიზნით 2024 წლის დეკემბერში ჩატარდა პირისპირ ინტერვიუები სარკინიგზო ოპერატორის იმ თანამშრომლებთან, რომლებიც უშუალოდ არიან ჩართული საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულებით ნაკისრი ვალდებულებების შესრულების პროცესში. მომზადდა შესაბამისი ანგარიში. სარკინიგზო ოპერატორი ვალდებულია, ყოველი კალენდარული წლის დასრულების შემდეგ უზრუნველყოს საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების ფინანსური შედეგების [„ბუღალტრული აღრიცხვის ანგარიშგებისა და აუდიტის შესახებ“ საქართველოს კანონის](#) მე-14 მუხლის მე-7 პუნქტით გათვალისწინებული აუდიტორული მომსახურების განმხორციელებელი აუდიტორული ფირმის მიერ დამოწმება, რომელსაც წარმოადგენს წლის დასრულებიდან ხელშეკრულებით გათვალისწინებულ ვადაში.

## 7.3. საზოგადოებრივი მომსახურების ვალდებულების შესრულება

საზოგადოებრივი მომსახურების ვალდებულების შესრულების მონიტორინგზე პასუხისმგებელია სააგენტოს შესაბამისი სტრუქტურული ერთეული სარკინიგზო ოპერატორის მხრიდან ხელშეკრულებით განსაზღვრულ პირებთან კოორდინაციაში. ყოველთვიურად ხორციელდება სარკინიგზო ოპერატორისგან ხელშეკრულების საფუძველზე მიღებული ფინანსური ანგარიშგების შემოწმება და შესაბამისად კომპენსაციის გადახდა. ასევე ხელშეკრულების მართვის პროცესში შესაბამის ვადებში მონიტორინგს ექვემდებარება ძირითადი სტატისტიკა, ხელშეკრულების შესრულების ძირითადი ობიექტური ინდიკატორების მაჩვენებლები და მგზავრთა გამოკითხვის შედეგები.

სარკინიგზო ოპერატორი ვალდებულია საზოგადოებრივი სარკინიგზო სატრანსპორტო მომსახურება გასწიოს ხელშეკრულებით გათვალისწინებულ მიმართულებებზე, განსაზღვრული სიხშირისა და მატარებელ-კილომეტრის უზრუნველყოფითა და გამოსაყენებელი აქტივებით. შესაბამისად, საზოგადოებრივი მომსახურების ვალდებულების შესრულების ძირითადი მდგენელი წლის ჭრილში თითოეულ მიმართულებაზე შესრულებული მატარებელ-კილომეტრის მაჩვენებელია. ხელშეკრულების დანართით საზოგადოებრივი სარკინიგზო სატრანსპორტო მომსახურების გაწევა გათვალისწინებულია სულ 11 მიმართულებაზე, საიდანაც, 5 მაგისტრალური, 6 კი საგარეუბნო მიმართულებაა.

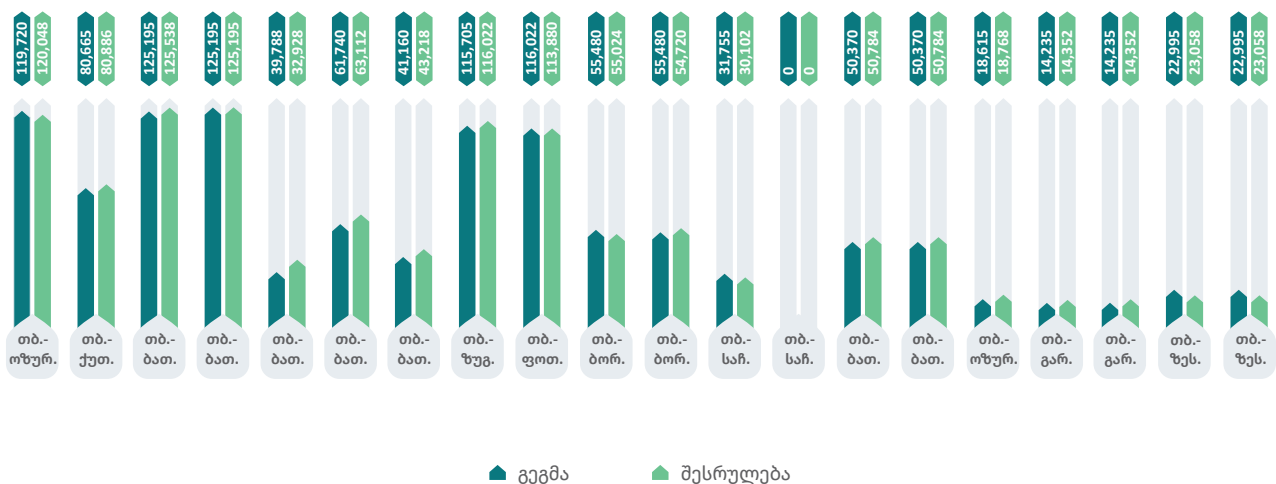


შიართულება	სისხირა	მატარებლის კატეგორია
	მაგისტრალური მატარებლები	
თბილისი-ოზურგეთი	დღეგამოშვებით	GRT/VMK
თბილისი-ქუთაისი	დღიური	საკლასო ვაგონები
თბილისი-ბათუმი	დღიური / სეზონური	GRS
თბილისი-ზუგდიდი	დღიური	GRT/VMK
თბილისი-ფოთი	დღიური	GRT/VMK
	საგარეუბნო მატარებლები	
თბილისი-ბორჯომი	დღიური	ER2, ER2T, ES
ქუთაისი I - საჩხერე	დღიური	Er2
ქუთაისი I - ბათუმი	დღიური	ES/ER2
ბათუმი-ოზურგეთი	დღიური	ES/ER2
თბილისი-გარდაბანი	დღიური	ER2, ER2T, ES
ხაშური-ზესტაფონი	დღიური	საკლასო ვაგონები

ხელშეკრულების თანახმად, სავალდებულოდ შესასრულებელი მატარებელ/კილომეტრი განსაზღვრულია 2028 წლამდე ყოველი წლისთვის ჯამურად ყოველ მიმართულებაზე. 2024 წლისთვის (ივლისი-დეკემბრის პერიოდში) სარკინიგზო ოპერატორს სავალდებულოდ განესაზღვრა 1,159,578 მატარებელ-კილომეტრის შესრულება.

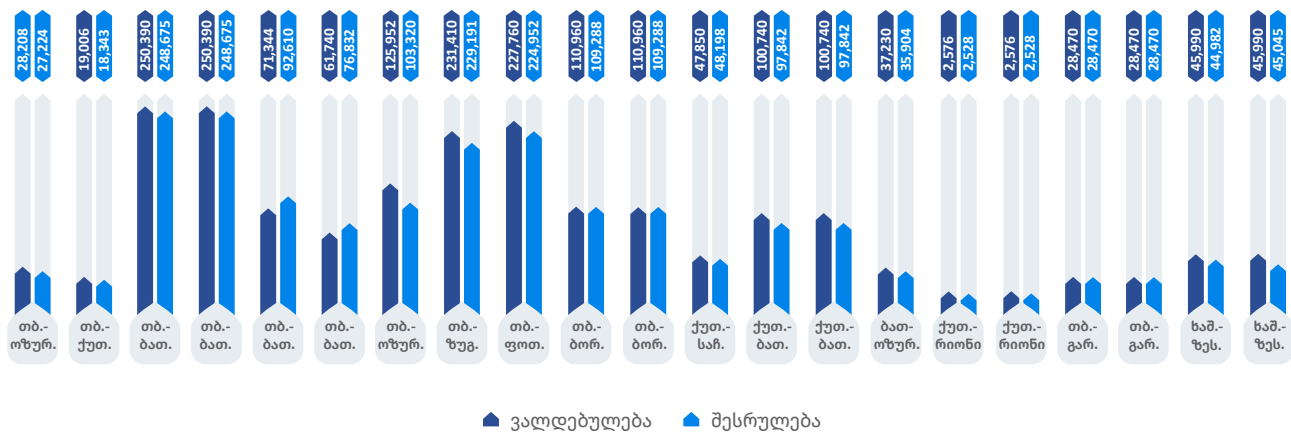
2024 წლის ივლისი-დეკემბრის პერიოდში სარკინიგზო ოპერატორმა შეასრულა 1,155,829 მატარებელ-კილომეტრი: 820,827 (71%) მაგისტრალურ მიმართულებაზე, 335,002 (29%) საგარეუბნო მიმართულებაზე. 2024 წლის ივლისი-დეკემბრის პერიოდში ფაქტობრივად შესრულებული მატარებელ-კილომეტრი წარმოადგენს 2024 წლისთვის შესასრულებელი მატარებელ-კილომეტრის 99,97%-ს.

### PSO – მატარებელ/კილომეტრის შესრულება (2024 – ივლისი-დეკემბერი)



ხოლო 2025 წლისთვის სავალდებულოდ განისაზღვრა 1,928,752 მატარებელ-კილომეტრის შესრულება. 2025 წელს სარკინიგზო ოპერატორმა შეასრულა 1,920,207 მატარებელ-კილომეტრი: 1,269,822 (66%) მაგისტრალურ მიმართულებაზე, 650,385 (34%) საგარეუბნო მიმართულებაზე. ფაქტობრივად შესრულებული მატ.კმ წარმოადგენს ამ წლისთვის შესასრულებელი საერთო მატ/კმ-ის 99,6 %-ს. თბილისი-ოზურგეთის მიმართულებაზე შესრულებული მატარებელ-კილომეტრის მაჩვენებელი შეადგენს სავალდებულოდ განსაზღვრული მაჩვენებლის მხოლოდ 82%-ს.

### PSO – მატარებელ/კილომეტრის შესრულება (2025)



### 7.3.1. საზოგადოებრივი მომსახურების კომპენსაციის ანგარიშგება

საზოგადოებრივი მომსახურების კომპენსაციის ოდენობა განისაზღვრება ყოველწლიურად, აღნიშნულისთვის სახელმწიფო ბიუჯეტიდან გამოყოფილი ასიგნებების შესაბამისად. კომპენსაციის გადახდას უზრუნველყოფს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო. ყოველთვიური კომპენსაციის ჯამური ოდენობა არის წმინდა ფინანსური ეფექტის ეკვივალენტი და წარმოადგენს საზოგადოებრივი მომსახურების ვალდებულების შესრულებასთან დაკავშირებული სარკინიგზო ოპერატორის მიერ გაწეულ ხარჯსა და შემოსავალს შორის სხვაობას, მოგების გათვალისწინებით, რაც წარმოადგენს აღნიშნული სხვაობის 2%-ს. (მაგალითისათვის: წმინდა ფინანსური ეფექტი = სახელშეკრულებო ვალდებულების შესრულებისთვის გაწეული ხარჯი – პოზიტიური ფინანსური ეფექტი – ბილეთებიდან და სხვა წყაროებიდან მიღებული შემოსავალი + გონივრული მოგება).

საზოგადოებრივი მომსახურების კომპენსაციის მიზნებისთვის, შემოსავალი მოიცავს მგზავრთა გადაყვანიდან (ბილეთების რეალიზაციიდან) მიღებულ შემოსავალს. ხარჯები განაწილდება ყოველ მატარებელ-კილომეტრზე თითოეულ მიმართულებაზე, რომელიც შეიცავს პირდაპირ ხარჯებს, არაპირდაპირ ხარჯებს, და ინფრასტრუქტურით სარგებლობის ხარჯს. ხარჯები არ მოიცავს სსიპ - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს მომსახურების საფასურებს. სარკინიგზო ოპერატორის ნებისმიერ სხვა საქმიანობასთან დაკავშირებული ყველა ცვლადი ხარჯი, ფიქსირებულ ხარჯებში სათანადო კონტრიბუცია და გონივრული მოგება არ უნდა იქნეს დაკისრებული საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების ფარგლებში.

კომპენსაციის გადახდა ხორციელდება ყოველთვიურად ანგარიშგების შესაბამისი ფორმების საფუძველზე. 2024 წლის საანგარიშო პერიოდისთვის (1 ივლისიდან - 30 ნოემბრამდე) კომპენსაციის წლის ზღვრულ ოდენობად განისაზღვრა 8,000,000 ლარი.



საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების ფარგლებში, 2024 კალენდარული წლის დასრულების შემდეგ სარკინიგზო ოპერატორმა უზრუნველყო საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების ფინანსური შედეგების „ბუღალტრული აღრიცხვის, ანგარიშგებისა და აუდიტის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-14 მუხლის მე-7 პუნქტით გათვალისწინებული აუდიტორული მომსახურების განმახორციელებელი აუდიტორული ფირმის მიერ დამოწმება. შედეგად, წარმოადგინა აუდიტის დასკვნა, 2024 წლის კომპენსაციის აუდიტებული ანგარიში და შესაბამისი კორექტირების ინვოისი.

აუდიტებული მონაცემების მიხედვით, სარკინიგზო ოპერატორის მიერ 2024 წლის ივლისი-დეკემბრის პერიოდში, ხელშეკრულების ფარგლებში მგზავრთა გადაყვანიდან მიღებულმა ჯამურმა შემოსავალმა შეადგინა 19,017,109 ლარი. საზოგადოებრივი მომსახურების ვალდებულების შესრულებისთვის ივლისი-დეკემბრის პერიოდში გაწეულმა ჯამურმა ხარჯმა (პირდაპირი ხარჯი, არაპირდაპირი ხარჯი და ინფრასტრუქტურით სარგებლობის ხარჯი) შეადგინა - 28,573,654 ლარი.

PSO – კომპენსაციის ანგარიში 2024	ივლისი	აპრილი	სექტემბერი	ოქტომბერი	ნოემბერი	დეკემბერი	ჯამი
შემოსავალი მგზავრთა გადაყვანიდან	4,855,461	4,333,197	3,283,851	2,416,088	2,139,471	1,989,041	19,017,109
პირდაპირი ხარჯები	(2,796,100)	(2,663,035)	(2,880,358)	(2,809,284)	(2,559,222)	(2,553,404)	(16,261,403)
არაპირდაპირი ხარჯები (overheads)	(1,197,658)	(1,168,827)	(1,188,201)	(1,171,270)	(1,299,793)	(1,300,881)	(7,326,630)
ინფრასტრუქტურის ხარჯი (TAC)	(1,025,499)	(981,228)	(836,695)	(738,986)	(720,252)	(682,961)	(4,985,621)
ჯამური ხარჯი	(5,019,257)	(4,813,091)	(4,905,254)	(4,719,540)	(4,579,267)	(4,537,246)	(28,573,654)
წმინდა მოგება / (ზარალი) after -TAC	(163,796)	(479,894)	(1,621,403)	(2,303,451)	(2,439,796)	(163,796)	(9,556,544)
მოგება (გაწეულ ხარჯსა და შემოსავალს შორის სხვაობის 2%)	(3,276)	(9,598)	(32,428)	(46,069)	(48,796)	(50,964)	(191,131)
კომპენსაცია (წმინდა ფინანსური ეფექტი) მოგების 2%-ის გათვალისწინებით	(167,072)	(489,492)	(1,653,831)	(2,349,521)	(2,488,592)	(2,599,169)	(9,747,675)
გადახდილი კომპენსაცია	(329,850)	(636,918)	(1,600,000)	(2,484,847)	(2,674,307)	(1,000,000)	(8,725,923)
ზედმეტად გადახდილი	162,778	147,426	-	135,326	185,715	-	(631,245)
სხვაობა	162,779	147,427	(53,831)	135,326	185,716	(1,599,169)	(1,021,752)

რაც შეეხება გადახდილ კომპენსაციას, ზღვრული ოდენობების და შესაბამისად ხელშეკრულებაში განხორციელებული ცვლილებების გათვალისწინებით, 2024 წლის საანგარიშო პერიოდისთვის (ივლისი-ნოემბერი) 7,725,922 ლარი შეადგინა, რითიც დაკომპენსირდა ამ პერიოდში საკომპენსაციო ოდენობის 98%. აუდიტებული მონაცემების შესაბამისად, ზედმეტობით გადახდილი თანხა გაიქვითა 2025 წლის კომპენსაციის ოდენობიდან.

2025 წელს საზოგადოებრივი მომსახურების კომპენსაციისთვის გამოიყო 8,000,000 ლარი. საზოგადოებრივი მომსახურების კომპენსაციის ანგარიშგების თანახმად 2025 წელს ხელშეკრულების ფარგლებში მგზავრთა გადაყვანიდან მიღებულმა ჯამურმა შემოსავალმა შეადგინა 31,268,652 ლარი. საზოგადოებრივი მომსახურების ვალდებულების შესრულებისთვის 2025 წელს გაწეულმა ჯამურმა ხარჯმა (პირდაპირი ხარჯი, არაპირდაპირი ხარჯი და ინფრასტრუქტურით სარგებლობის ხარჯი) შეადგინა - 56,403,229 ლარი. კომპენსაციის მიზნებისთვის 2025 წლის საანგარიშო პერიოდში (დეკემბერი 2024 - ნოემბერი 2025) საკომპენსაციო ოდენობამ კომპენსაციის ანგარიშგების თანახმად 24,986,998 ლარი შეადგინა, საიდანაც დაკომპენსირდა 32% და გაიცა 8,000,000 ლარის ოდენობის კომპენსაცია.

**2025**

<b>PSO – კომპანის ფინანსური მდგომარეობა</b>	<b>იანვარი</b>	<b>თებერვალი</b>	<b>მარტი</b>	<b>აპრილი</b>	<b>მაისი</b>	<b>ივნისი</b>	<b>ივლისი</b>	<b>აგვისტო</b>	<b>სექტემბერი</b>	<b>ოქტომბერი</b>	<b>ნოემბერი</b>	<b>დეკემბერი</b>	<b>ჯამი</b>
შემოსავალი მგზავრთა გადაყვანიდან	2,001,106	1,639,411	2,026,856	2,315,566	2,243,067	2,956,420	4,227,616	4,335,058	3,555,053	2,141,148	1,831,673	1,995,678	31,268,652
პირდაპირი ხარჯები	(2,732,634)	(2,425,175)	(2,684,357)	(2,620,798)	(2,466,418)	(2,644,262)	(2,602,740)	(2,473,253)	(2,560,065)	(2,720,910)	(2,970,930)	(3,179,580)	(32,081,122)
არაპირდაპირი ხარჯები (overheads)	(1,495,059)	(1,298,845)	(1,335,279)	(1,274,917)	(1,317,813)	(1,270,804)	(1,287,027)	(1,244,371)	(1,755,385)	(1,208,350)	(1,710,612)	(1,393,317)	(16,591,780)
ინფრასტრუქტურის ხარჯი (TAC)	(663,492)	(475,600)	(584,079)	(621,388)	(590,691)	(664,979)	(800,100)	(811,040)	(753,405)	(588,197)	(568,851)	(608,506)	(7,730,327)
ჯამური ხარჯი	(4,891,185)	(4,199,620)	(4,603,715)	(4,517,103)	(4,374,921)	(4,580,045)	(4,689,867)	(4,528,664)	(5,068,855)	(4,517,457)	(5,250,393)	(5,181,404)	(56,403,229)
წმინდა მოგება / (ზარალი) after -TAC	(2,890,079)	(2,560,209)	(2,576,859)	(2,201,537)	(2,131,854)	(1,623,626)	(462,251)	(193,606)	(1,513,802)	(2,376,309)	(3,418,720)	(3,185,725)	(25,134,577)
მოგება (გაწეულ ხარჯსა და შემოსავალს შორის სხვაობის 2%)	(57,802)	(51,204)	(51,537)	(44,031)	(42,637)	(32,473)	(9,245)	(3,872)	(30,276)	(47,526)	(68,374)	(63,715)	(502,692)
კომპენსაცია (წმინდა ფინანსური ეფექტი) მოგების 2%-ის გათვალისწინებით	(2,947,881)	(2,611,413)	(2,628,396)	(2,245,567)	(2,174,491)	(1,656,098)	(471,496)	(197,478)	(1,544,078)	(2,423,836)	(3,487,094)	(3,249,440)	(25,637,269)
გადახდილი კომპენსაცია	(1,000,000)	(1,000,000)	(747,502)	(747,502)	(323,751)	(450,000)	(450,000)	(197,478)	(450,000)	(1,000,000)	(633,767)	(3,249,440)	(10,249,440)
გაქვითვა			(252,498)	(252,498)	(126,249)								(631,245)
სხვაობა	(1,947,881)	(1,611,413)	(1,880,894)	(1,498,065)	(1,850,740)	(1,206,098)	(21,496)	(0)	(1,094,078)	(1,423,836)	(2,853,327)	(0)	(15,387,829)

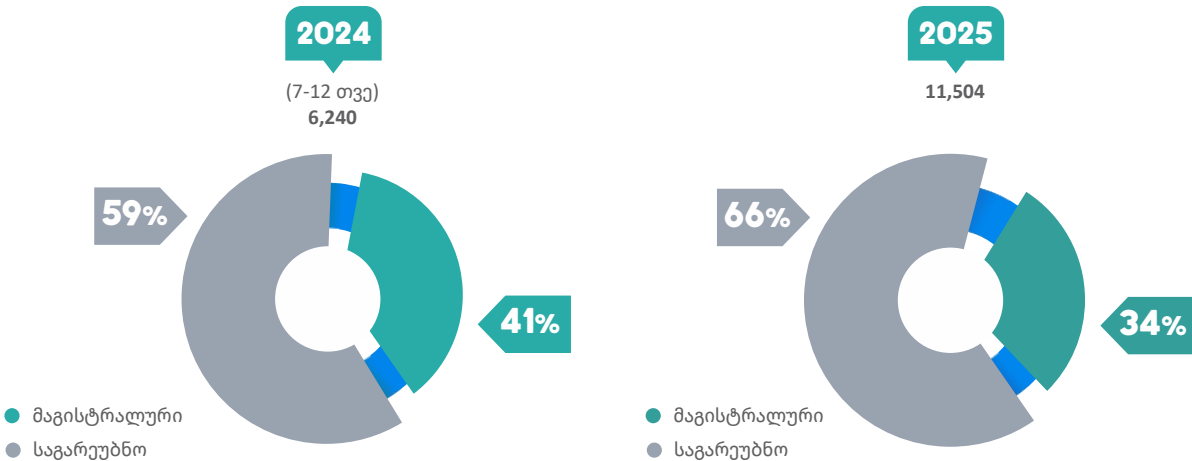
### 7.3.2. ძირითადი სტატისტიკა

საზოგადოებრივი მომსახურების შესრულებისას სარკინიგზო ოპერატორის მიერ აღირიცხება ისეთი მონაცემები, როგორცაა შესრულებული რეისების რაოდენობა, მგზავრების რაოდენობა, მგზავრ-კილომეტრი, ფაქტობრივი (გამომუშავებული) მატარებელ-კილომეტრი, მოძრავი შემადგენლობის ეფექტიანობა, რეალიზაციისთვის მიწოდებული ადგილების რაოდენობა (ფორმირებული ადგილების რაოდენობა) და რეალიზებული ადგილების რაოდენობა (დატვირთულობის მაჩვენებელი).

#### შესრულებული რეისები

ძირითადი სტატისტიკის თანახმად, 2024 წელს სარკინიგზო ოპერატორმა შეასრულა 6,240 რეისი: 2,600 (41%) - მაგისტრალურ მიმართულებაზე 3,640 (59%) - საგარეუბნო მიმართულებაზე. ხოლო 2025 წელს შესრულდა 11,504 რეისი: 3,869 (34%) - მაგისტრალურ მიმართულებაზე 7,635 (66%) - საგარეუბნო მიმართულებაზე.

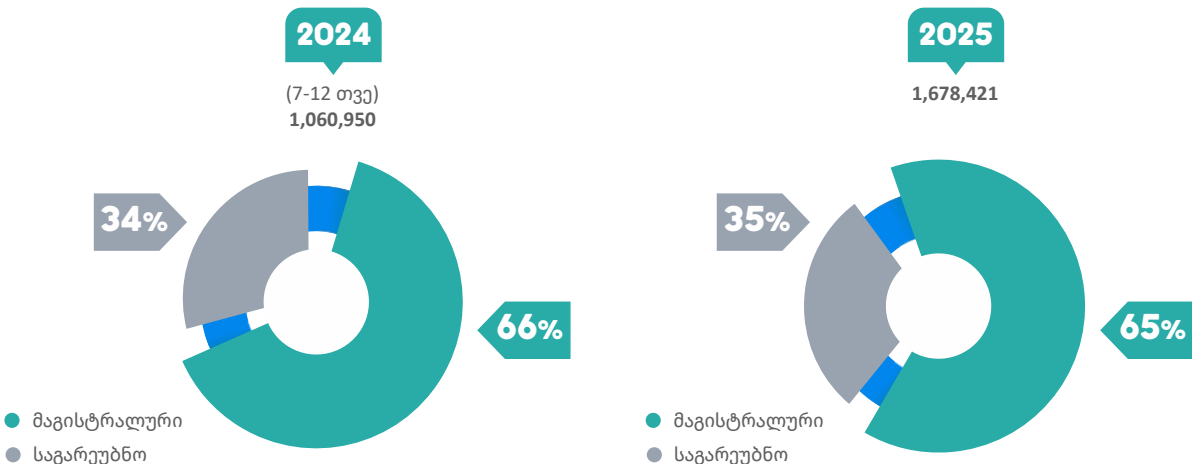
#### შესრულებული რეისები



#### გადაყვანილი მგზავრები

ძირითადი სტატისტიკის თანახმად, 2024 წელს (ივლისი-დეკემბრის პერიოდში) გადაყვანილ იქნა 1,060,950 მგზავრი: 704,094 (66%) მაგისტრალურ მიმართულებაზე, 356,856 (34%) საგარეუბნო მიმართულებაზე. ხოლო 2025 წელს გადაყვანილ იქნა 1,678,421 მგზავრი: 1,097,375 (65%) მაგისტრალურ მიმართულებაზე, 581,046 (35%) საგარეუბნო მიმართულებაზე.

#### გადაყვანილი მგზავრები

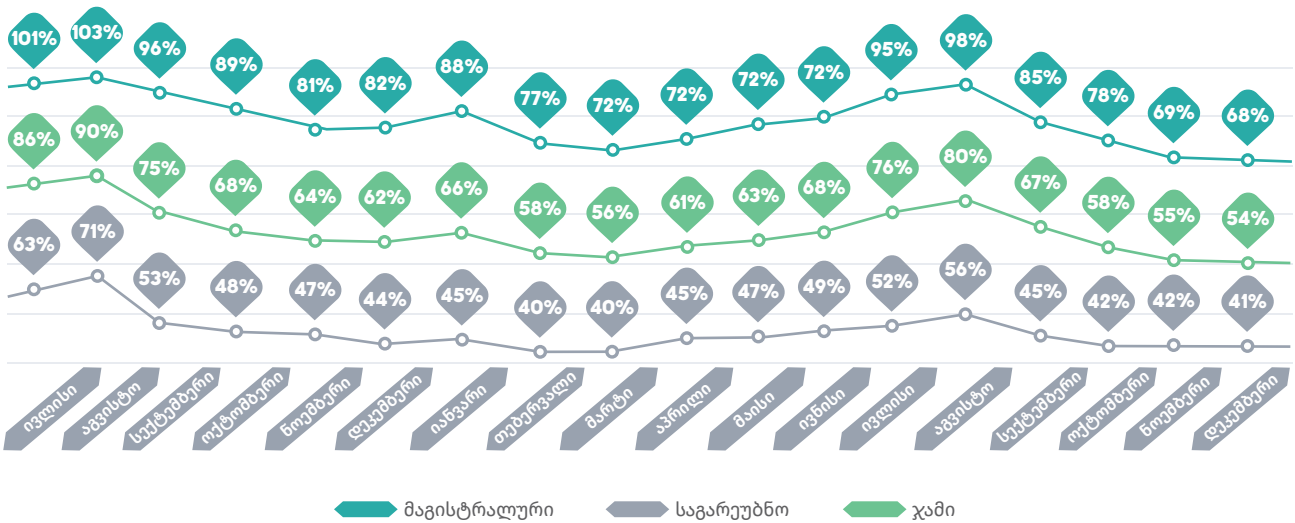


## დატვირთულობის მაჩვენებელი

დატვირთულობის მაჩვენებელი უტოლდება რეალიზებული ადგილების რაოდენობის შეფარდებას ფორმირებული ადგილების რაოდენობასთან. მოწოდებული სტატისტიკის თანახმად, დატვირთულობის მაჩვენებელი განსაკუთრებით მაღალია სეზონურ პერიოდში და ზოგიერთ მაგისტრალურ მიმართულებაზე 100%-საც კი აჭარბებს. 2024 წელს საშუალო დატვირთულობის მაჩვენებელი 75%-ს შეადგენდა, 2025 წლისთვის კი 64%-ს.

## დატვირთულობის მაჩვენებელი

2024/2025



### 7.3.3. მგზავრთა გამოკითხვა

სარკინიგზო ოპერატორი ატარებს მგზავრთა გამოკითხვას სააგენტოს მიერ წინასწარ შემუშავებული გრაფიკის შესაბამისად.

მგზავრთა გამოკითხვისთვის წინასწარ შემუშავდა კითხვარები, რომელიც მომსახურებას ამოწმებს შემდეგი კრიტერიუმების მიხედვით:

**ხელმისაწვდომობა**  
(მომსახურების სიხშირე და საიმედოობა, მუშაობის საათები)

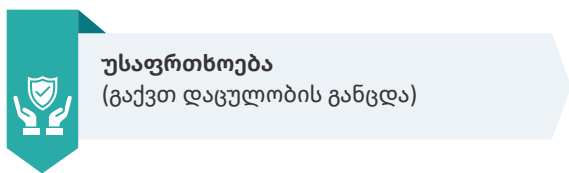
**დრო/პუნქტუალობა**  
(მგზავრობის დრო და დროული მიმოსვლა)

**მოქნილობა**  
(მატარებლის ბორტზე და მის მიღმა)

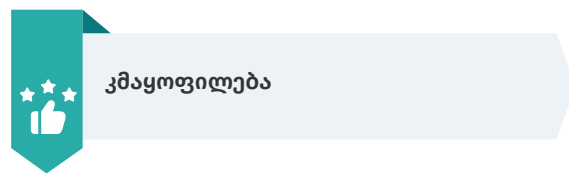
**მომხმარებელზე ზრუნვა**  
(მომსახურე პერსონალი პასუხობს თქვენს წინადადებასა თუ საჩივრებს)

**ინფორმაცია**  
(მომსახურების შესახებ ინფორმაციის ხელმისაწვდომობა)

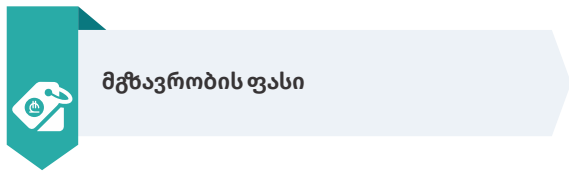
**კომფორტი** (ტემპერატურა, ვენტილაცია, კომფორტული მგზავრობა, სისუფთავე, ხალხმრავლობა)



**უსაფრთხოება**  
(გაქვთ დაცულობის განცდა)



**კმაყოფილება**



**მგზავრობის ფასი**

კითხვარი შედგება 20 დახურული კითხვისგან ზემოაღნიშნული კრიტერიუმების შესაბამისად. ამას გარდა, კითხვარი მოიცავს დია შეკითხვებსაც სარკინიგზო მომსახურებისთვის ყველაზე მნიშვნელოვანი კრიტერიუმებისა და მატარებლის ბორტზე სასურველი მომსახურების დამატებასთან დაკავშირებით. კითხვარების მგზავრობისთვის დარიგებას უზრუნველყოფს მატარებლის მომსახურე პერსონალი. კითხვარების შევსების შემდეგ, ისინი თავსდება დალუქულ კონტეინერში და იგზავნება დასამუშავებლად სააგენტოს მიერ შემუშავებული ფორმის შესაბამისად, რომელიც ანგარიშის სახით იგზავნება სააგენტოში.

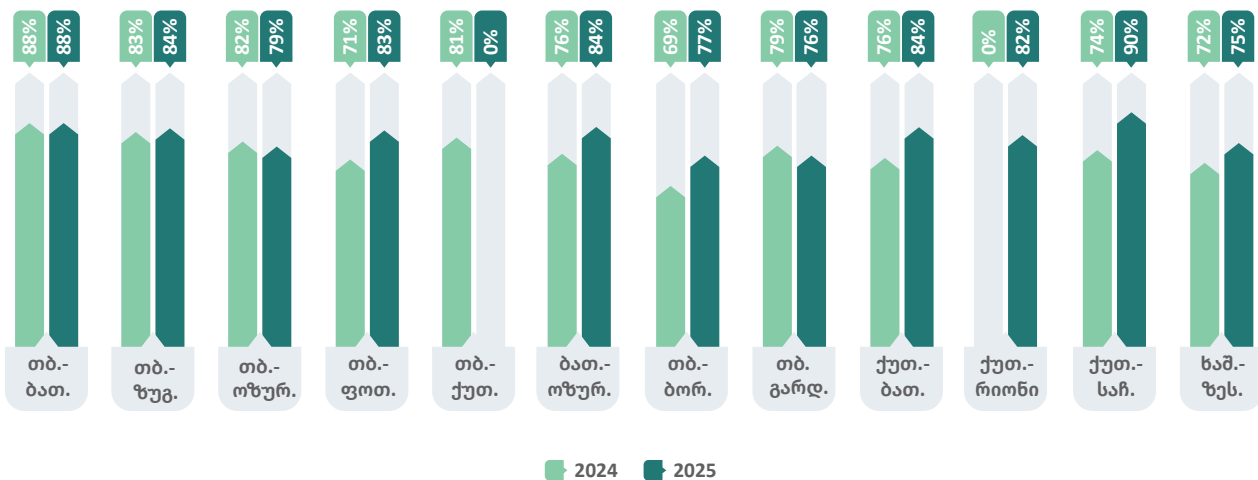
კითხვარის პასუხების საფუძველზე გამოითვლება კმაყოფილების დონე სუბიექტური ინდიკატორებისთვის ინდივიდუალურად და მგზავრთა საერთო კმაყოფილების დონე - ყველა კითხვის შედეგის საფუძველზე ჯამურად.

2024 წლის ივლისი-დეკემბრის პერიოდში გამოკითხვაში მონაწილეობა მიიღო 1496 მგზავრმა. 2025 წელს გამოკითხა 2867 მგზავრი. გამოკითხვის ფარგლებში შეგროვებული დემოგრაფიული მონაცემების მიხედვით, გამოკითხულთა უმეტესობა ქალია. გამოკითხულ მგზავრთა 60% 40 წელს არის გადაცილებული.

2024 წელს მგზავრთა კმაყოფილების დონე 79%-ია. მაგისტრალური მიმოსვლის მატარებლებში - 81%, საგარეუბნო მიმოსვლაზე კი 74%-იანი კმაყოფილებაა ნაჩვენები.

2025 წელს კმაყოფილების დონე მცირედ გაზრდილია და ჯამურად 83%-ს შეადგენს. მაგისტრალური მიმოსვლის მიმართულებებისთვის - 84%, ხოლო საგარეუბნო მიმართულებებისთვის - 81%.

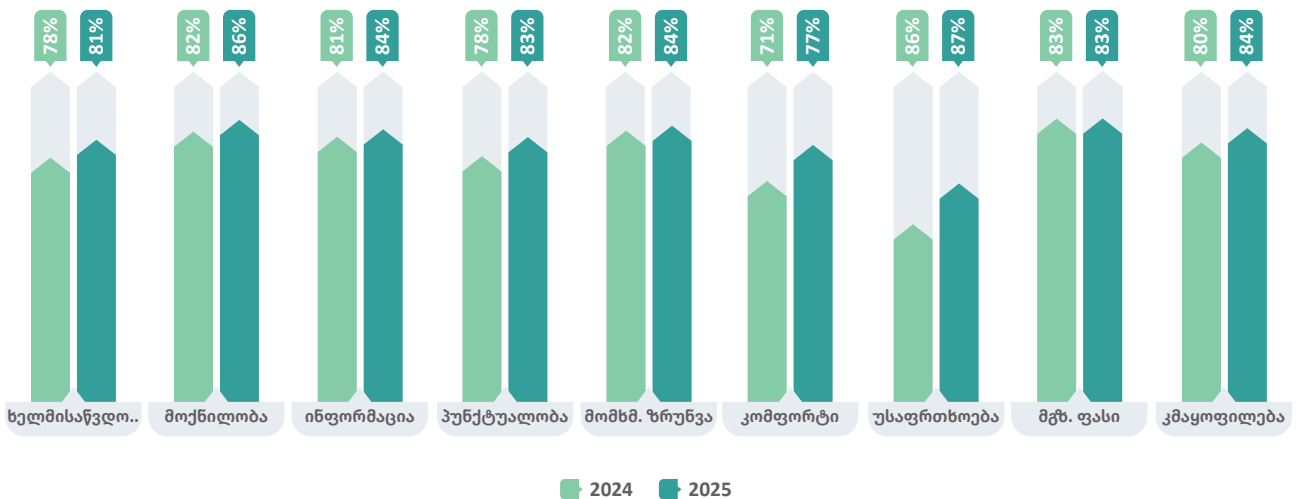
### მგზავრთა საერთო კმაყოფილების დონე (2024-2025)



რაც შეეხება კმაყოფილების კრიტერიუმებს, შედეგები მოცემულია ცხრილში:

კრიტერიუმი		ხელისაწვდომობა	მოქნილობა	ინფორმაცია	პუნქტუალობა	მომსახურებელი ფრაქცია	კომფორტი	უსაფრთხოება	მზავრობის ფასი	კმაყოფილება
2024	მაგისტრალური	80%	83%	83%	78%	84%	73%	87%	81%	80%
	საგარეუბნო	73%	77%	72%	79%	76%	63%	82%	88%	78%
	სულ	78%	82%	81%	78%	82%	71%	86%	83%	80%
2025	მაგისტრალური	82%	86%	87%	83%	86%	78%	88%	82%	84%
	საგარეუბნო	80%	85%	79%	83%	81%	76%	84%	86%	85%
	სულ	81%	86%	84%	83%	84%	77%	87%	83%	84%

### მზავრობა კმაყოფილების სუბიექტური ინდიკატორების მარკინგებში (2024-2025)



#### 7.3.4. მომსახურების ხარისხის ძირითადი ინდიკატორები (KPIs)

სარკინიგზო ოპერატორი ვალდებულია აღრიცხოს და კომპეტენტურ ორგანოს ყოველი კვარტალის და კალენდარული წლის დასრულებიდან 30 დღის ვადაში წარუდგინოს მომსახურების შესრულების ძირითადი ინდიკატორების ობიექტურად შეფასებული კრიტერიუმების ყოველკვარტალური და ყოველწლიური მაჩვენებლები.

მომსახურების შესრულების ძირითადი ინდიკატორების ანგარიშს სარკინიგზო ოპერატორი წარმოადგენს კვარტალურად და ყოველწლიურად. ხელშეკრულებით აღნიშნული კრიტერიუმებისთვის დადგენილი სამიზნე მაჩვენებლების შესრულებლობის შემთხვევაში გათვალისწინებულია საჯარიმო სანქცია. ხელშეკრულების ძალაში შესვლიდან სარკინიგზო ოპერატორი თითქმის 100%-ით ასრულებს ობიექტურად შეფასებულ ყველა კრიტერიუმს, გარდა მატარებლის დასუფთავების მაჩვენებლებისა, სადაც სამიზნე მაჩვენებელი 75%-ია. სამიზნე მაჩვენებელი შესრულებულია ყველა საანგარიშო პერიოდისთვის, რომელზეც დღემდე წარმოდგენილია ანგარიშები.



მოქმედი პოლიტიკური მიზანშეწონი	საბიჯი	2025	გაითვლის ფორმულა
პუნქტუალობა	70%	98%	$\text{პუნქტუალობა \%} = (\text{ოპერირებას დაქვემდებარებული მატარებლების ჯამი} - \text{დაგვიანებული მატარებლების ჯამი}) \times 100 / \text{ოპერირებას დაქვემდებარებული მატარებლები}$
სანდობა	90%	100%	$\text{სანდობა \%} = \text{შესრულებული რეისი} \times 100 / \text{შესასრულებელი რეისი}$
უსაფრთხოება	90%	99%	$\text{უსაფრთხოება \%} = (\text{ოპერირებას დაქვემდებარებული მატარებლების ჯამი} - \text{დაზიანებული/შეფერხებული მატარებლების ჯამი}) \times 100 / \text{ოპერირებას დაქვემდებარებული მატარებლები}$
მატარებლის დასუფთავება	75%	84%	$\text{დასუფთავება \%} = (\text{ოპერირებას დაქვემდებარებული მატარებლების ჯამი} - \text{რეისის წინ დასუფთავებულად გასული მატარებლების ჯამი}) \times 100 / \text{ოპერირებას დაქვემდებარებული მატარებლები}$
საჩივრების მართვა	85%	100%	$\text{საჩივრების მართვა \%} = (\text{შემოსული საჩივრების ჯამი} - \text{განუხილველი საჩივრების ჯამი}) \times 100 / \text{შემოსული საჩივრების ჯამი}$

#### 7.4. საზოგადოებრივი მომსახურების ვალდებულების დანერგვით მიღწეული შედეგების შეჯამება

2024 წლის ივლისში გაფორმებული საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულება იყო დარგში უპრეცედენტო. ამ ხელშეკრულებით პირველად შეიქმნა სარკინიგზო სამგზავრო ტრანსპორტის სახელმწიფო რეგულირების და ევროპული პრაქტიკის შესაბამისად კომპენსირების მექანიზმი. აღნიშნულის საფუძველზე პირველად განხორციელდა სს „საქართველოს რკინიგზის“ მიერ მგზავრთა გადაყვანის მომსახურების დაფინანსება სახელმწიფო ბიუჯეტიდან თანამედროვე და ეფექტური მოდელის შესაბამისად.

შედეგად, მნიშვნელოვნად დაიხვეწა რკინიგზით მგზავრთა გადაყვანის მიმართულების ფინანსური ანგარიშები, გაიზარდა სარკინიგზო ოპერატორის მხრიდან სახელმწიფოს მიმართ გამჭვირვალობისა და ანგარიშვალდებულების დონე.

ხელშეკრულებით გათვალისწინებული მომსახურების შესრულების ძირითადი ინდიკატორების განსაზღვრით გაჩნდა სარკინიგზო სატრანსპორტო მომსახურების ხარისხის გაზომვისა და გაუმჯობესების საშუალება. მგზავრთა გამოკითხვების ჩატარებით შეიქმნა მომხმარებელთა მხრიდან სუბიექტური აღქმების გაანალიზების შესაძლებლობა.

საზოგადოებრივი მომსახურების შესრულებისას გაწეული ხარჯების სახელმწიფოს მხრიდან კომპენსირების გზით საქართველოს რკინიგზა გათავისუფლდება ისეთი სოციალური პასუხისმგებლობისგან, რაც მას როგორც კომერციული მიზნების მქონე ორგანიზაციას, აკისრებდა ფინანსურად არამიმზიდველი მგზავრთა გადაყვანის მომსახურების უსასყიდლოდ გაწევის ვალდებულებას.

ხელშეკრულების ეფექტურ ამოქმედებასთან ერთად გაჩნდება ახალი შესაძლებლობები დარგში დამატებითი ინვესტიციებისა და დაფინანსების მოზიდვისთვის.



# ტაჭი VIII

სარკინიგზო თავსებადობის  
რეგულირების სისტემის დანერგვა

2023/2025

სარკინიგზო თავსებადობის საკითხების მართვისა და რეგულირების მიზნით, შესწავლილ იქნა სარკინიგზო თავსებადობის შესახებ [\(EU\) 2016/797 დირექტივა](#) და მისგან გამომდინარე რეგულაციები, რომელიც მოიცავს რკინიგზის სისტემის კომპონენტების დაპროექტებას, მშენებლობას, ექსპლუატაციაში გაშვებას, გაუმჯობესებას, განახლებას, ოპერირებასა და ტექნიკურ მომსახურებას, ასევე იმ პერსონალის პროფესიულ კვალიფიკაციას, ჯანმრთელობის მდგომარეობასა და უსაფრთხოების სტანდარტებს, რომელიც პასუხისმგებელია აღნიშნულ საქმიანობაზე. აღნიშნულის იმპლემენტაციის მიზნით, **მომზადდა საქართველოს სარკინიგზო კოდექსის ცვლილებების პროექტი**, რომელიც დასამტკიცებლად უნდა წარედგინოს საქართველოს პარლამენტს, **რაც შექმნის სამართლებრივ საფუძვლებს სარკინიგზო თავსებადობის რეგულირების საკითხებისთვის**. პროექტით გათვალისწინებული საკითხები უზრუნველყოფს რკინიგზის ქვესისტემების, თავსებადობის კომპონენტებისა და პროცედურების ტექნიკურ შესაბამისობას, რაც აუცილებელია სარკინიგზო სისტემის თავსებადობისა და რკინიგზის უსაფრთხო ოპერირებისთვის. სარკინიგზო თავსებადობის სისტემის დანერგვის პროცესი აერთიანებს რკინიგზის ქვესისტემებთან და თავსებადობის კომპონენტებთან დაკავშირებულ მოთხოვნებს, მათ შორის ავტორიზაციასთან დაკავშირებულ საკითხებს და ადგენს სტაციონარული ქვესისტემის ექსპლუატაციაში გაშვების, სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალების ბაზარზე განთავსებისა და სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალების ტიპის ავტორიზაციის საფუძვლებს, რაც მნიშვნელოვანია სარკინიგზო თავსებადობისა და რკინიგზის სისტემის უსაფრთხოების უზრუნველყოფისათვის.

სარკინიგზო თავსებადობის სისტემის დანერგვისა და სარკინიგზო თავსებადობის საერთაშორისო სტანდარტების გაცნობის მიზნით მიმდინარეობს საერთაშორისო პრაქტიკის შესწავლა სხვადასხვა ევროპული ქვეყნების მაგალითზე. განსაკუთრებული ყურადღება ეთმობა [\(EU\) 2016/797](#) დირექტივით გათვალისწინებული საკითხების პრაქტიკულ იმპლემენტაციას, რაც მოიცავს თავსებადობის ტექნიკური სპეციფიკაციების (TSI) დანერგვას, სარკინიგზო ინფრასტრუქტურისა და მოძრავი შემადგენლობის ეროვნული რეესტრების შექმნას. აღნიშნული საქმიანობა საქართველოსთვის წარმოადგენს მნიშვნელოვან ეტაპს, რათა დაწესდეს სარკინიგზო თავსებადობით გათვალისწინებული შესაბამისი სტანდარტები, ტექნიკური მოთხოვნები და ზედამხედველობის სისტემები, რაც შექმნის **უსაფრთხო, ეფექტიან და თავსებად სარკინიგზო გარემოს**. თავსებადობის ტექნიკური სპეციფიკაციების დანერგვა და პრაქტიკაში შესრულება მნიშვნელოვანია სარკინიგზო სექტორის ეფექტიანი და უსაფრთხო ფუნქციონირებისათვის, რაც გულისხმობს იმას, რომ სარკინიგზო სისტემა, მისი ქვესისტემები და შესაბამისი კომპონენტები სრულად უნდა შეესაბამებოდეს დადგენილ ტექნიკურ მოთხოვნებს. სარკინიგზო თავსებადობის სისტემის დანერგვა და რეგულირება უზრუნველყოფს სარკინიგზო სისტემის თავსებადობის ტექნიკურ სპეციფიკაციებთან თავსებადობას და დამოუკიდებელი და კომპეტენტური სუბიექტების მიერ შესაბამისობის შეფასებას.

სარკინიგზო თავსებადობის საკითხების რეგულირებისათვის, აღნიშნულ პროცესში სარკინიგზო დარგის წარმომადგენლების ჩართულობისა და მათთან კონსულტაციების უზრუნველსაყოფად, მიმდინარეობს კომუნიკაცია სს „საქართველოს რკინიგზასთან“, მათ შორის ერთობლივი სამუშაო ჯგუფის შექმნის მიზნით. სს „საქართველოს რკინიგზის“ მხრიდან წარმოდგენილია სამუშაო ჯგუფის ფორმატში მონაწილე ექსპერტების კანდიდატურები, რაც ხელს შეუწყობს სამუშაო ჯგუფის ფორმატში საკითხების განხილვასა და მოქმედი სტანდარტების გაანალიზებას თავსებადობის ტექნიკურ სპეციფიკაციებთან შესაბამისობის განსაზღვრის მიზნით.




# ტაჭი IX


თანამშრომლობის გაძლიერება სარკინიგზო  
სფეროში მოქმედ საერთაშორისო  
და ეროვნული მრავალმხრივობით


2023/2025


შექმნის დღიდან, სააგენტოსთვის ერთ-ერთ უმნიშვნელოვანეს პრიორიტეტს წარმოადგენს საერთაშორისო თანამშრომლობის გაძლიერება. სარკინიგზო სექტორის უსაფრთხოების ეფექტური მართვისა და საერთაშორისო სტანდარტებთან დაახლოების მიზნით, სააგენტო ახორციელებს მუდმივ კომუნიკაციას საერთაშორისო პარტნიორებთან ევროპის ქვეყნების გამოცდილების გაზიარების მიზნით. აღნიშნული კი წარმოადგენს ერთ-ერთ მთავარ ინსტრუმენტს, რომლის საშუალებითაც სააგენტო უზრუნველყოფს საკუთარი კომპეტენციების განვითარებას და ევროპულ საუკეთესო პრაქტიკასთან დაახლოებას.


**საერთაშორისო თანამშრომლობის გაძლიერების მიზნით, განხორციელდა შემდეგი აქტივობები:**

- 

საქართველოს სარკინიგზო დარგის სამართლებრივი და ინსტიტუციური დაახლოებისა და ევროკავშირის სტანდარტებისა და რეგულაციების დანერგვის მიზნით, მომზადდა ევროკავშირის Twinning-ის პროექტთან “Strengthening the institutional capacities in the rail transport sector of Georgia and ensuring further approximation of the Georgian legal framework to the relevant EU acquis” დაკავშირებით მოლაპარაკებების დასაწყებად საჭირო დოკუმენტი (Concept Note);
- 


საქართველოში ჩქაროსნული სარკინიგზო მიმოსვლის განვითარების შესაძლებლობების თაობაზე მსოფლიო ბანკის (WB) კვლევის მიმდინარე ეტაპზე არსებული დოკუმენტის შეფასება/რედაქტირება;
- 


გაიმართა შეხვედრა ცენტრალურ აზიასა და კავკასიაში „შუა დერეფნის“ გასწვრივ სატვირთო ტრანსპორტისა და ტვირთების გამტარუნარიანობის გაუმჯობესების შესაძლებლობების შესასწავლად საქართველოში ვიზიტით მყოფ იაპონიის საერთაშორისო თანამშრომლობის სააგენტოს (JICA) წარმომადგენლებთან, შემდგომში იაპონიის მთავრობის მხრიდან გრანტის/ტექნიკური დახმარების შესაძლო მიღების მიზნით;
- 


სარკინიგზო ტრანსპორტის სფეროში მიმდინარე რეფორმის პროცესში, სააგენტოს ინსტიტუციური და ტექნიკური საჭიროებების გაუმჯობესებისა და თანამშრომელთა ცოდნის ამაღლების მიზნით, სააგენტოს მიერ მომზადდა საპროექტო წინადადებები ე.წ. “project fiches” დონორი ორგანიზაციებისა და საფინანსო ინსტიტუტების მხარდაჭერისა და დაფინანსების მოპოვებისათვის, შემდეგი მიმართულებებით: მგზავრთა უფლებები, სარკინიგზო უსაფრთხოება და სახიფათო ტვირთი, მემანქანეთა ლიცენზირება და სერტიფიცირება, სამგზავრო მომსახურების გაუმჯობესების შესაძლებლობები, ასევე, საპროექტო წინადადება სააგენტოს სერვისების ელექტრონული პლატფორმის შექმნის თაობაზე (Development of Digital E-Platform for Services of the Rail Transport Agency of Georgia);
- 

2024 წელს საქართველომ მოიპოვა ევროპის სარკინიგზო სააგენტოს (European Railway Agency - ERA) სარკინიგზო უსაფრთხოების ეროვნული უწყებათა ქსელის დამკვირვებელი ქვეყნის სტატუსი.

საერთაშორისო თანამშრომლობის გაძლიერების ფარგლებში განხორციელებული აქტივობების შედეგად, სააგენტოს თანამშრომლებს მიეცათ შესაძლებლობა მონაწილეობა მიეღონ და დასწრებოდნენ:

- 

**ევროპის სარკინიგზო სააგენტოს (ERA) სარკინიგზო უსაფრთხოების ეროვნული უწყებათა ქსელის რიგით 66-ე შეხვედრას;**
- 

საერთაშორისო სარკინიგზო გადაზიდვების სამთავრობათაშორისო ორგანიზაციის (OTIF) ადმინისტრაციული კომიტეტის რიგით 139-ე ყოველწლიურ სესიას;
- 

საერთაშორისო სარკინიგზო გადაზიდვების სამთავრობათაშორისო ორგანიზაციის (OTIF) გენერალური მდივნის არჩევისთვის განსაზღვრულ ერთ-ერთ პროცედურულ ეტაპს, ე.წ. „კანდიდატების ფორუმს“;



რკინიგზის სისტემაში შესაბამისობის შეფასებასთან დაკავშირებით სამუშაო შეხვედრას (IPA Workshop on Conformity Assessment in Railways);



**ევროპის სარკინიგზო სააგენტოსა (ERA) და უნგრეთის მშენებლობისა და ტრანსპორტის სამინისტროს სარკინიგზო ადმინისტრაციის დეპარტამენტის ორგანიზებულ რიგით მე-12 ონლაინ სამუშაო შეხვედრას, „სარკინიგზო უსაფრთხოებისა და ურთიერთთავსებადობის განვითარება მე-4 სარკინიგზო პაკეტის კონტექსტში“;**



**ევროპის სარკინიგზო სააგენტოსა (ERA) და ტრანსპორტის გაერთიანების (TCT) ორგანიზებულ ტრენინგს „ახალი და განახლებული ინფრასტრუქტურა - დიზაინიდან ლიანდაგის შესაბამისობის დამოწმებამდე“;**



2024 წლის 25-26 სექტემბერს, სააგენტოს დირექტორი დაესწრო საერთაშორისო სარკინიგზო გადაზიდვების სამთავრობათაშორისო ორგანიზაციის (OTIF) გენერალური ასამბლეის მე-16 სესიას, რომლის ფარგლებში ასევე გაიმართა OTIF-ის გენერალური მდივნის არჩევნები 2025 წლის პირველი იანვარი - 2027 წლის 31 დეკემბრის პერიოდის ვადით. OTIF-ის გენერალური ასამბლეის სხდომის მსვლელობისას დამტკიცდა 2024-2027 წლების ადმინისტრაციული კომიტეტის შემადგენლობა, რომლის წევრად საქართველო მეორე ვადით იქნა არჩეული;



2024 წლის 13-15 ნოემბერს, სააგენტოს დირექტორმა მონაწილეობა მიიღო გაეროს ევროპის ეკონომიკური კომისიის შიდა სახმელეთო ტრანსპორტის კომიტეტის 78-ე სესიაში, რის ფარგლებშიც მიმდინარე მაღალი დონის სამუშაო შეხვედრაზე - „სარკინიგზო სექტორის ეფექტურობის გაუმჯობესება“, წარადგინა მოხსენება საქართველოს სარკინიგზო სექტორში მიმდინარე რეფორმასა და საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს შესახებ;



საანგარიშო პერიოდში დასრულდა ეკონომიკური თანამშრომლობისა და განვითარების ორგანიზაციის (OECD) „პროდუქტის ბაზრის რეგულირების შეფასების ინდიკატორების“ (Product Market Regulation Indicators – PMRI) სარკინიგზო ტრანსპორტის შეფასების კითხვარის შევსება.

საერთაშორისო პრაქტიკის გაზიარებისა და თანამშრომლობის გაძლიერების მიზნით, სააგენტო აგრეთვე ჩართული იყო შემდეგ სამუშაო შეხვედრებსა და სასემინარო სწავლებებში:



2024 წლის 27-28 თებერვალს ქ.ვენაში (ავსტრია) ტრანსპორტის გაერთიანების (TCT) მიერ ორგანიზებული მე-19 შეხვედრა, რომლის დღის წესრიგიც ორიენტირებული იყო შემდეგ ძირითად საკითხებზე: ახალი თაობის სარკინიგზო სამოქმედო გეგმის განხილვა, რომელიც მომზადდა ყველა რეგიონული პარტნიორის ჩართულობით და ტექნიკურ მომსახურებასა და მოვლა-შენახვის, სარკინიგზო უსაფრთხოების უზრუნველყოფა;



2024 წლის 20 ივნისს ქ.პოდგორიცაში (მონტენეგრო) ტრანსპორტის გაერთიანების (TCT) მიერ ორგანიზებული სახიფათო ტვირთების გადაზიდვის ტექნიკური კომიტეტის მე-14 შეხვედრა, რომლის წევრსაც წარმოადგენს საქართველო (დამკვირვებლის სტატუსით), სადაც განხილული იქნა „სახიფათო ტვირთის შიდა გადაზიდვების შესახებ“ 2008/68/EC დირექტივასთან TCT-ს წევრი და დამკვირვებელი ქვეყნების დაახლოების პროცესის მიმდინარეობა, ასევე სახიფათო ტვირთის გადაზიდვაზე RID და ADR რეგულაციებით დაწესებულ მოთხოვნებთან დაკავშირებული სხვადასხვა საკითხები;



2024 წლის 11-12 ივნისს ქ. პოდგორიცაში (მონტენეგრო) ტრანსპორტის გაერთიანების (TCT) მიერ გამართული რიგით მე-20 სამუშაო შეხვედრა, რომლის დღის წესრიგიც ორიენტირებული იყო ახალი თაობის სარკინიგზო სამოქმედო გეგმის შემუშავებასა და ევროკავშირის სარკინიგზო კანონმდებლობის იმპლემენტაციის პროგრესზე;



2024 წლის 18-22 ნოემბერს ქ. მადრიდში (ესპანეთის სამეფო), საერთაშორისო სარკინიგზო გადაზიდვების სამთავრობათაშორისო ორგანიზაციის (OTIF) სახიფათო ტვირთების RID ექსპერტთა კომიტეტის სამუშაო ჯგუფების შეხვედრები. განხილულ იქნა განსაკუთრებით დიდი ტევადობის კონტინერი-ცისტერნების ვაგონებით სამანევრო გადაადგილებასთან დაკავშირებით დაწესებული შეზღუდვები და RID-ის დოკუმენტში განსახორციელებელი ცვლილებები სახიფათო ტვირთის მარკირებასთან დაკავშირებით, ასევე RID-ისა და SMGS-ის მე-2 დანართის ჰარმონიზაციის საკითხები;



2025 წლის 3 მარტიდან - 7 მარტის ჩათვლით, ქ. ვალანსიენში (საფრანგეთი) ევროპის სარკინიგზო სააგენტოს (ERA) მიერ გაიმართა ორგანიზებული სამუშაო შეხვედრა/სემინარი, რომელიც შეეხებოდა უსაფრთხოების ეროვნული ორგანოს (National Safety Authority, NSA) თანამშრომლებისთვის, ზედამხედველობის განხორციელებისა და სარკინიგზო უსაფრთხოების უზრუნველყოფის საკითხებს;



2025 წლის 28 მაისიდან - 30 მაისის ჩათვლით, ქ. პოდგორიცაში (მონტენეგრო), ტრანსპორტის გაერთიანების (TCT) მიერ ორგანიზებულ სამუშაო შეხვედრა, რომლის მთავარ მიზანს წარმოადგენდა სარკინიგზო უსაფრთხოების ეროვნული ორგანოებისა (NSA) და მოკლევის ეროვნული ბიუროების (NIB) საერთო ქსელის ჩამოყალიბება;



2025 წლის 3 ივნისიდან 6 ივნისის ჩათვლით, ქ. ვარშავაში (პოლონეთი), ტრანსპორტის გაერთიანების (TCT) მიერ ორგანიზებული ტრენინგი რკინიგზის სექტორში უსაფრთხოებისა და ურთიერთთავსებადობის შესახებ. ტრენინგის მიზანს წარმოადგენდა რკინიგზის სისტემების შესაბამისობის უზრუნველყოფა ევროკავშირის კანონმდებლობასთან, რკინიგზის უსაფრთხოებისა და ურთიერთთავსებადობის მოთხოვნების შესახებ;



2025 წლის 16 ივნისიდან - 19 ივნისის ჩათვლით, ქ. პორტოროში (სლოვენია), ტრანსპორტის გაერთიანების (TCT) მიერ ორგანიზებული 24-ე სამუშაო შეხვედრა, რომლის დღის წესრიგიც ორიენტირებული იყო ახალი თაობის სარკინიგზო სამოქმედო გეგმის განხილვასა და ევროკავშირის სარკინიგზო კანონმდებლობის იმპლემენტაციის პროგრესზე.



2026 წლის 24 მარტს, ევროპის სარკინიგზო საწარმოს (ERA) სარკინიგზო ტექნიკური კომიტეტის (TCT) მიერ ორგანიზებულ სამუშაო შეხვედრა, (ონლაინ ფორმატში) რომელიც შეეხებოდა სარკინიგზო თავსებადობის სისტემით გათვალისწინებულ საკითხებს, კერძოდ შესაბამისობის შემფასებელი ორგანიზების მუშაობის მიმართულებით.

საერთაშორისო თანამშრომლობის გაძლიერების მიზნით, აგრეთვე გამართულია **20-მდე სამუშაო შეხვედრა (ონლაინ ფორმატში)**, რომელიც შეეხებოდა საქართველოს კანონმდებლობის ევროკავშირის კანონმდებლობასთან დაახლოების პროცესს გამოწვევებისა და მიღებული შედეგების გაანალიზების კუთხით, მათ შორის, უსაფრთხოების სერტიფიცირებისა და ავტორიზაციის პროცესს, სახიფათო ტვირთების ტრანსპორტირების საკითხებს, რომელიც ითვალისწინებს RID რეგულაციის დანერგვის მექანიზმებს, მატარებლის მემანქანების მართვის მოწმობის გაცემისა და სერტიფიცირების საკითხებს, რომლებიც შესრულების ვადებისა და განხორციელების შესაბამისი ეტაპების მიხედვით წარმოდგენილია 5 წლიანი გეგმის (EU Acquis) ფორმატით, რომლის შესრულების მონიტორინგსაც ახორციელებს ტრანსპორტის გაერთიანება (TCT).

**დონორ ორგანიზაციებთან** წარმართული საერთაშორისო თანამშრომლობის გაძლიერებისა და პრაქტიკული გამოცდილების გაზიარების კუთხით განხორციელდა შემდეგი აქტივობები:



საქართველოს ევროკავშირთან გაფორმებული ასოცირების შესახებ შეთანხმებით გათვალისწინებული ვალდებულების საფუძველზე მიმდინარე საქართველოს სარკინიგზო დარგის რეფორმის ფარგლებში, გაეროს განვითარების პროგრამის (UNDP) მხარდაჭერით, განხორციელდა „მმართველობის რეფორმის ფონდის“ (Governance Reform Fund) პროექტი, რომლის მიზანს

წარმოადგენდა სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოსა და სარკინიგზო დარგის სხვა წარმომადგენლების შესაძლებლობების გაძლიერება და ევროკავშირის პრაქტიკის გაზიარება. პროექტის ფარგლებში, მოწვეული საერთაშორისო ექსპერტის მიერ, განხორციელდა საქართველოს კანონმდებლობის ევროკავშირის (EU) 2016/798 სარკინიგზო უსაფრთხოების შესახებ დირექტივა-სთან დაახლოების პროცესის მხარდაჭერა;



2025 წლის 19-23 მაისს, აზიის განვითარების ბანკის (ADB) მხარდაჭერით, სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს თანამშრომლებისთვის ჩატარდა ტრენინგი, რომელსაც ხელმძღვანელობდნენ საერთაშორისო ექსპერტები. სწავლება მიმართული იყო სააგენტოს შესაძლებლობების გაძლიერებაზე, სარკინიგზო საწარმოების და ინფრასტრუქტურის მენეჯერების უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის გაცემის შემდგომ ეფექტური ზედამხედველობის განხორციელების მიზნით. სწავლება ითვალისწინებდა შემდეგ საკითხებს: სარკინიგზო უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მიზნით ზედამხედველობის გაძლიერება, მათ შორის უსაფრთხოების მართვის სისტემის (SMS) შესრულების ეფექტიანობის შეფასება და სახიფათო ტვირთის რკინიგზით გადაზიდვის პირობების ზედამხედველობა, მათ შორის სახიფათო ტვირთების სპეციალისტის (DGSA) სერტიფიცირების მოთხოვნების დანერგვა;



საერთაშორისო დონეზე პროფესიული თანამშრომლობის გაღრმავების მიზნით, სარკინიგზო უსაფრთხოების სფეროში, სააგენტოსა და უნგრეთის მშენებლობისა და სარკინიგზო ტრანსპორტის ეროვნულ უწყებას შორის გაფორმდა ურთიერთთანამშრომლობის მემორანდუმი, რომლის მიზანია საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგში ევროპული კანონმდებლობის დანერგვისა და ინტეგრაციის პროცესების ხელშეწყობა და ევროკავშირის პრაქტიკაზე დაყრდნობით სარკინიგზო უსაფრთხოების საკითხებზე პროფესიული თანამშრომლობის გაღრმავება. თანამშრომლობა აგრეთვე მოიცავს ინფორმაციისა და გამოცდილების ურთიერთგაცვლას სამუშაო შეხვედრების/სემინარებისა და პროფესიული ტრენინგების გზით;



საერთაშორისო პრაქტიკის გაზიარების მიზნით, სააგენტო მონაწილეობდა ევროპის სარკინიგზო სააგენტოს (ERA) ორგანიზებით 2025 წლის 16 ოქტომბერს გამართულ სამუშაო შეხვედრაში (13th Budapest ERA Workshop). სესიის ფარგლებში განხილული თემები შეეხებოდა სარკინიგზო თავსებადობის უზრუნველყოფის ასპექტებს და ახალი ტექნოლოგიების გავლენას სექტორის განვითარებაზე. შეხვედრის ფარგლებში გაზიარებული იქნა სხვადასხვა ქვეყნების (გერმანია, იტალია, უნგრეთი) საერთაშორისო გამოცდილება და ის გამოწვევები, რაც ახლავს სარკინიგზო თავსებადობის დირექტივით 2016/797 (EU) გათვალისწინებულ ავტორიზაციისა და ტექნიკური სპეციფიკაციების დანერგვის პროცესს;



საერთაშორისო სწავლება გაიმართა 2025 წლის 2-4 ნოემბერს, ტრანსპორტის გაერთიანების (TCT) და ევროპის სარკინიგზო სააგენტოს (ERA) ორგანიზებით. სწავლების მიზანი იყო მონაწილე ქვეყნების წარმომადგენლებისთვის სარკინიგზო თავსებადობის პრინციპების, ტექნიკური სპეციფიკაციების (TSI) და მეოთხე სარკინიგზო პაკეტის მოთხოვნების განმარტება. სამდღიან სემინარზე განხილული იქნა ისეთი თემები, როგორც იყო TSI-ების სტრუქტურა, ავტორიზაციის პროცედურები და შესაბამისობის შეფასების მექანიზმები;



სააგენტო მონაწილეობდა ტრანსპორტის გაერთიანების (TCT) მიერ ორგანიზებულ რიგით 26-ე სამუშაო შეხვედრაზე, რომელიც გაიმართა 2026 წლის 10 თებერვალს, ალბანეთში (ტირანა). შეხვედრის დღის წესრიგით განხილულ იქნა სარკინიგზო უსაფრთხოებისა და სარკინიგზო თავსებადობის უზრუნველყოფის პროცესში არსებული გამოწვევების დაძლევის მექანიზმები მონაწილე ქვეყნების პრაქტიკის გაზიარების გზით, აგრეთვე შეთანხმდა ახალი თაობის სარკინიგზო სამოქმედო გეგმის (NG RAP) შესრულების ეტაპები 2026 წლის ჭრილში. სააგენტოს მიერ წარდგენილი იყო ანგარიში ტრანსპორტის გაერთიანებასთან (Transport Community) თანამშრომლობის ფარგლებში მომზადებული 5 წლიანი სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებული ღონისძიებების შესრულების პროგრესზე (EU Acquis).








# ტაპი X

სააგენტოს სერვისების ერთიანი  
ენაქტრონული პროგრამის –  
„ციფრული რკინიგზა“ (DIGITAL RAILWAY)  
შექმნა და განვითარება

2023/2025

სააგენტოს მიერ დაწყებულია ერთიანი ელექტრონული პროგრამის - "ციფრული რკინიგზა" (Digital Railway) პროექტის შემუშავება და ციფრული პლატფორმის შექმნა, რომლის განხორციელება/სრულყოფა გათვალისწინებულია 2026-2027 წლებში. პროექტის მიზანია სააგენტოს ერთიანი ელექტრონული პროგრამის შექმნა, რომელიც უზრუნველყოფს სააგენტოს საქმიანობისა და გაწეული სერვისების დიგიტალიზაციას პროცესების გამჭვირვალე, ეფექტური და ინტეგრირებული მართვისთვის. პროგრამა მოიცავს სხვადასხვა ტიპის მოდულს, რომელიც უზრუნველყოფს:

-  სარკინიგზო საწარმოებისა და ინფრასტრუქტურის მენეჯერების უსაფრთხოების სერტიფიცირება/ავტორიზაციასთან დაკავშირებული პროცესების მართვას;
-  საქართველოს სარკინიგზო სისტემის ინტერაქტიული რუკის შექმნას სპეციფიკური ანალიტიკური ამოცანების უზრუნველყოფის შესაძლებლობით და რისკების კონტროლის მექანიზმებით, რომელიც ინტეგრირებული იქნება პროგრამის მონაცემთა ბაზასთან;
-  სარკინიგზო უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული მონაცემების: სარკინიგზო შემთხვევების/ინციდენტების, უსაფრთხოების საერთო ინდიკატორების (CSI), უსაფრთხოების სამიზნე მაჩვენებლების (CST) აღრიცხვა - დამუშავებას;
-  საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების მონაცემების აღრიცხვასა და ანალიტიკას;
-  სარკინიგზო მოძრავი შემადგენლობისა და ინფრასტრუქტურის კომპონენტების სახელმწიფო რეგისტრაციის მიზნით შესაბამისი რეესტრის შექმნას.

პროექტის განხორციელება მისი კონტექსტისა და მასშტაბის გათვალისწინებით დაგეგმილია სამ ეტაპად, რომელიც მოიცავს შემდეგი სახის მოდულებს:

**I ეტაპი** - პირველი ეტაპი ითვალისწინებს **უსაფრთხოების სერტიფიცირებისა და ავტორიზაციის ელექტრონული მოდულის** და განცხადებების მართვის მოდულის შექმნას, რაც გულისხმობს სარკინიგზო საწარმოების/ინფრასტრუქტურის მენეჯერების, მათ შორის მისასვლელი ლიანდაგის მფლობელების პროფილების შექმნას შესაბამისი მონაცემების სიზუსტის გადამოწმების უზრუნველყოფისა და მონაცემების ინტეგრაციის გზით. პირველი ეტაპით განსახორციელებელ დონისძიებათა ფარგლებში გათვალისწინებულია **სახიფათო ტვირთების შესაბამისი მოდულის შექმნაც**, რაც უზრუნველყოფს სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის სპეციალისტთან დაკავშირებული სუბიექტების მონაცემების აღრიცხვა-დამუშავების პროცესის გაციფრულებასა და პროგრამულ უზრუნველყოფას. აგრეთვე, სახიფათო ტვირთების გადაზიდვის სპეციალისტის (DGSA) სერტიფიცირებისა და საგამოცდო პროცესების მართვას, ამასთან, პროგრამა ითვალისწინებს **სარკინიგზო უსაფრთხოებაზე ზედამხედველობის პროცესების მართვის მოდულის შექმნას**, რაც ხელს შეუწყობს ეფექტური ზედამხედველობის განხორციელების პროცესს და ზედამხედველობის ანგარიშების მართვას.

**II ეტაპი** - მეორე ეტაპი ითვალისწინებს ინტერაქტიული **სარკინიგზო რუკის მოდულის შექმნას**, რაც გულისხმობს ერთიან ელექტრონულ პროგრამასთან ინტეგრირებული ინტერაქციული რუკის მონაცემების მართვის ტექნიკურ მხარდაჭერასა და სარკინიგზო ობიექტების გეოგრაფიული ინფორმაციის დატანას, ინფორმაციის ეფექტური მართვისთვის. ამასთან პროგრამის აღნიშნული ეტაპი ითვალისწინებს **სარკინიგზო უსაფრთხოების მოდულის შექმნას**, რაც სარკინიგზო უსაფრთხოების უზრუნველყოფის პროცესში ხელს შეუწყობს სარკინიგზო ობიექტებთან და სარკინიგზო შემთხვევებთან/ინციდენტებთან დაკავშირებით სხვადასხვა სახის ანგარიშების მიღების/მომზადების ტექნიკური მხარდაჭერის უზრუნველყოფას და სარკინიგზო უსაფრთხოების ინდიკატორების საფუძველზე, უსაფრთხოების სამიზნე მაჩვენებლების გაანგარიშებას რისკების მართვის მიზნით. პროგრამის განხორციელების პროცესში, აგრეთვე გათვალისწინებულია **საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების (PSO) მოდულის შექმნაც**, რაც

შესაძლებელს გახდის განხორციელდეს საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულებით გათვალისწინებული მიმართულებების ვიზუალური რეპრეზენტაცია და მომსახურების შესრულების ძირითად ინდიკატორებთან დაკავშირებული ინფორმაციის მართვის ტექნიკური მხარდაჭერის უზრუნველყოფა;

**III ეტაპი** - მესამე ეტაპი ითვალისწინებს **სახელმწიფო რეგისტრაციის ელექტრონული რეესტრების მოდულის შექმნას**, სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებების რეესტრებისა და სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის რეესტრების სახით, რაც უზრუნველყოფს სარკინიგზო ინფრასტრუქტურისა და სარკინიგზო მოძრავი შემადგენლობის მოვლა-შენახვისა და ტექნიკური მომსახურების პროცესებთან დაკავშირებული ინფორმაციის ელექტრონული მართვის და სარკინიგზო თავსებადობისა და შესაბამისი ელექტრონული რეესტრების მართვის პროცესს და შესაძლებელს გახდის სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებული ტექნიკური მახასიათებლებისა და ინფრასტრუქტურის კომპონენტებთან დაკავშირებით სპეციფიკური ტექნიკური მახასიათებლების ინფორმაციის აღრიცხვა-დამუშავებას შესაბამისი ელექტრონული რეესტრების მართვის გზით, მესამე ეტაპი აგრეთვე აერთიანებს **ტექნიკური მომსახურებისთვის პასუხისმგებელი პირის (ECM) სერტიფიცირების** პროცესის მართვას;

მიმდინარე ეტაპზე, შექმნილია ერთიანი ელექტრონული პროგრამის „ციფრული რკინიგზის“ ელექტრონული პლატფორმა, მომზადებულია შესაბამისი მოდულების ტექნიკური დავალებები, რომლის მიხედვითაც ხორციელდება ციფრული პლატფორმის დახვეწა/გაუმჯობესება შესაბამისი მოდულებით გათვალისწინებული იდენტიფიცირებული მონაცემების ასახვის მიზნით. სააგენტოს ერთიანი ელექტრონული პროგრამა **„ციფრული რკინიგზა“ (Digital Railway)** უზრუნველყოფს სააგენტოს საქმიანობისა და გაწეული სერვისების დიგიტალიზაციას პროცესების გამჭვირვალე, ეფექტური და ინტეგრირებული მართვისთვის.



# შედეგები და გამოწვევები

სარკინიგზო დარგის მიმდინარე რეფორმის ფარგლებში, საუკეთესო საერთაშორისო პრაქტიკისა და ევროკავშირის სამართლებრივი ჩარჩოს გათვალისწინებით, ეტაპობრივად ყალიბდება თანამედროვე, სისტემური და თანმიმდევრული საკანონმდებლო ბაზა, რომელიც უზრუნველყოფს დარგში მიმდინარე პროცესების გამჭვირვალე, პროგნოზირებად და ეფექტიან მართვას. აღნიშნული მიდგომა მნიშვნელოვნად უწყობს ხელს სარკინიგზო უსაფრთხოების დონის ზრდას, რისკების პრევენციას და ოპერაციული საქმიანობის ხარისხის გაუმჯობესებას.

ამასთან, იზრდება სახელმწიფოს როლი დარგის რეგულირებაში, რაც აისახება როგორც ზედამხედველობის, ისე აღსრულების მექანიზმების გაძლიერებაში. შედეგად, იზრდება დარგში ჩართული სუბიექტების — ინფრასტრუქტურის მენეჯერის, სარკინიგზო საწარმოების, ტექნიკური მომსახურების განმახორციელებელი პირებისა და სხვა მონაწილეთა — ანგარიშვალდებულების ხარისხი და პასუხისმგებლობის დონე.

მნიშვნელოვანი პროგრესია მიღწეული სარკინიგზო სამგზავრო მომსახურების ორგანიზების მიმართულებითაც. კერძოდ, საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების (PSC) თანამედროვე მოდელის დანერგვა ქმნის წინაპირობას, რომ სახელმწიფომ უზრუნველყოს სოციალური ფუნქციების მიზნობრივი დაფინანსება გამჭვირვალე და კონტროლირებადი მექანიზმებით. აღნიშნული, ერთი მხრივ, ამცირებს სახელმწიფო საწარმოზე პირდაპირ სოციალურ ტვირთს, ხოლო, მეორე მხრივ, ხელს უწყობს მისი საქმიანობის უფრო მეტად კომერციულ პრინციპებზე გადაყვანას და ფინანსური მდგრადობის გაუმჯობესებას.

რეფორმის I ფაზის განხორციელების შედეგად უკვე უზრუნველყოფილია ასოცირების შესახებ შეთანხმებით გათვალისწინებული ევროკავშირის 4 დირექტივის ტრანსპოზიცია ეროვნულ კანონმდებლობაში, ხოლო აქტიური დანერგვის პროცესშია დამატებით 2 დირექტივა და 1 რეგულაცია, რაც მიუთითებს რეფორმის მაღალი დინამიკისა და ევროკავშირის სტანდარტებთან თანმიმდევრული დაახლოების შესახებ.

რეფორმის ფარგლებში უკვე განხორციელებული ღონისძიებების მიუხედავად, დარგში არსებული კანონმდებლობა და ინსტიტუციური მოწყობა კვლავ საჭიროებს განვითარებას. კერძოდ, შემდგომ გაუმჯობესებას საჭიროებს უსაფრთხოების კანონმდებლობაზე ზედამხედველობისა და აღსრულების მექანიზმები; არ არსებობს კანონმდებლობა სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებებისა და სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის სახელმწიფო რეგისტრაციის შესახებ; კანონმდებლობის დონეზე არ არის განსაზღვრული სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის შემადგენელი ნაწილებისა და მოძრავი შემადგენლობისა და მისი შემადგენელი ნაწილების ტექნიკური მახასიათებლები და შესაბამისი სტანდარტები; არ არსებობს სარკინიგზო ინფრასტრუქტურისა და მოძრავი შემადგენლობის მდგომარეობისა და ტექნიკური მახასიათებლების შესაბამისობის შემფასებელი სისტემა.

სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგში ზემოთ ხსენებული და სხვა გამოწვევების გათვალისწინებით, ამასთან, თანამედროვე და საუკეთესო საერთაშორისო პრაქტიკაზე დაფუძნებული მიდგომების დანერგვის მიზნით, გაგრძელდება სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგის შემდგომი რეფორმირება, რაც საბოლოოდ უზრუნველყოფს უსაფრთხო, კონკურენტუნარიანი და მდგრადი სარკინიგზო სისტემის ჩამოყალიბებას საქართველოში.