



საქართველო: აღმოსავლეთ-დასავლეთის დამაკავშირებელი ავტომგისტრალის (ხევი-უბისას მონაკვეთის) გაუმჯობესების პროექტი

პროექტის დასახელება	აღმოსავლეთ-დასავლეთის დამაკავშირებელი ავტომგისტრალის (ხევი-უბისას მონაკვეთის) გაუმჯობესების პროექტი
პროექტის ნომერი	49257-001
ქვეყანა	საქართველო
პროექტის სტატუსი	შემოთავაზებული
პროექტის ტიპი/ დახმარების ფორმა	სესხი
დაფინანსების წყარო / ოდენობა	სესხი: აღმოსავლეთ-დასავლეთის დამაკავშირებელი ავტომგისტრალის (ხევი-უბისას მონაკვეთის) გაუმჯობესების პროექტი ჩვეულებრივი კაპიტალური რესურსები 100.00 მლნ. აშშ დოლარი კორეის ექსპორტ-იმპორტის ბანკი 100.00 მლნ. აშშ დოლარი
სტრატეგიული მიზნები	ეკოლოგიურად მდგრადი განვითარება ინკლუზიური ეკონომიკური ზრდა რეგიონული ინტეგრაცია
ცვლილების გამომწვევი ფაქტორები	მმართველობის და შესაძლებლობების განვითარება პარტნიორობა
სექტორი/ ქვესექტორი	ტრანსპორტი - საგზაო (არა-ურბანული) ტრანსპორტი
გენდერული თანასწორობა	არ მოიცავს გენდერულ ელემენტებს
აღწერა	შემოთავაზებული პროექტის მიზანია ხევი-უბისას მონაკვეთის, ასევე საგზაო ქსელის ექსპლუატაციის, ტექნომსახურებისა და საგზაო უსაფრთხოების გაუმჯობესება. ამასთან, კლიმატური პირობების

გათვალისწინება პროექტის დიზაინში ხელს შეუწყობს საქართველოში მდგრადი საგზაო ქსელის დანერგვას.

პროექტის დასაბუთება და მისი კავშირი ქვეყნის/რეგიონის სტრატეგიასთან

საქართველო, რომელიც დასავლეთ აზიისა და აღმოსავლეთ ევროპის გზაჯვარედინზე მდებარეობს და რომელსაც დასავლეთით შავი ზღვა ესაზღვრება, ისტორიული სავაჭრო ცენტრია. იგი უმნიშვნელოვანეს როლს ასრულებდა ადამიანებისა და საქონლის გადაადგილების პროცესში ჩრდილოეთიდან - რუსეთიდან სომხეთის - აზერბაიჯანის, თურქეთისა და ირანის მიმართულებით, ხოლო დასავლეთიდან - ევროპიდან აღმოსავლეთის - აზიის მიმართულებით. საქართველოს საგზაო ქსელი 22,000 კმ-ს მოიცავს, მათ შორის 6,835 კმ სიგრძის საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის გზებს, რომლებსაც რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს დაქვემდებარებაში მყოფი საავტომობილო გზების დეპარტამენტი განაგებს, ხოლო 15,000 კმ სიგრძის ადგილობრივ გზებზე რაიონული ადმინისტრაციებია პასუხისმგებელი. საქართველოს განვითარების სტრატეგიის „საქართველო 2020“ შესაბამისად, მთავრობის მიზანია ქვეყნის რეგიონულ სატრანსპორტო და ლოგისტიკურ სავაჭრო ცენტრად ჩამოყალიბება. ვაჭრობის ხელშეწყობის ინდექსის - ბაზარზე წვდომის, საზღვრის ადმინისტრირების, სატრანსპორტო-საკომუნიკაციო ინფრასტრუქტურისა და ბიზნესგარემოს შეფასების 2014 წლის მონაცემებით საქართველო 138 ქვეყნიდან 56-ე ადგილს იკავებს, რაც მნიშვნელოვანი გაუმჯობესების საჭიროებაზე მიუთითებს, განსაკუთრებით ინფრასტრუქტურის ხარისხთან მიმართებით.

აღმოსავლეთ-დასავლეთის ავტომაგისტრალი (EWH), რომელიც შავი ზღვის სანაპიროზე თურქეთის საზღვართან მდებარე სარფიდან ქვეყნის ცენტრალური ნაწილისა და დედაქალაქის, თბილისის გავლით აზერბაიჯანის საზღვრამდე, 410 კმ-ის მანძილზეა გადაჭიმული, მთავრობის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარების უმნიშვნელოვანეს პრიორიტეტს წარმოადგენს. აღმოსავლეთ-დასავლეთის ავტომაგისტრალი საქართველოს საგზაო ქსელის 2 პროცენტს, ხოლო ქვეყნის საერთაშორისო საგზაო ქსელის მეოთხედს შეადგენს და დღის მანძილზე 8,000-10,000 ავტომანქანას, ასევე ქვეყნის საერთაშორისო ვაჭრობის 60%-ს ემსახურება. დღეს აღმოსავლეთ-დასავლეთის ავტომაგისტრალზე სუბრეგიონული და საერთაშორისო ტრანსპორტის დიდი ნაწილი გადაადგილდება. ეს ციფრი 2005 წლიდან წლიური 10%-იანი ზრდით ხასიათდება. 2016 წელს საქართველოს ცენტრალური აზიის რეგიონული ეკონომიკური თანამშრომლობის (CAREC) პროგრამაში მონაწილეობის გათვალისწინებით, აღმოსავლეთ-დასავლეთის ავტომაგისტრალი CAREC-ის ექვსი დერეფნიდან ერთ-ერთის შემადგენელი ნაწილი გახდება და უზრუნველყოფს ცენტრალური აზიის ევროპასთან და

აღმოსავლეთ აზიასთან დამაკავშირებელ უმოკლეს სატრანზიტო რგოლს.

ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის საერთო ღირებულების მინიმუმამდე შესამცირებლად აღმოსავლეთ-დასავლეთის ავტომაგისტრალი უნდა გათავისუფლდეს ყველა პრობლემური ნაწილისგან, რომელიც აფერხებს ტრანსპორტის გადაადგილებას. არსებული 2-ზოლიანი მონაკვეთი ჩუმათელეთსა და არგვეთას შორის ურთულეს მთიან რელიეფზე მდებარეობს: ამ მონაკვეთის თითოეულ მხარეს დასრულებულია ან მიმდინარეობს რეკონსტრუქცია. აღმოსავლეთ-დასავლეთის ავტომაგისტრალის გაუმჯობესების დასრულება მნიშვნელოვნად გაზრდის საქართველოს ვაჭრობის ხელშეწყობის ინდექსს. ამას არსებითი მნიშვნელობა ენიჭება კასპიისა და შავ ზღვებს შორის საერთაშორისო სავაჭრო კავშირის თვალსაზრისით, ასევე უმნიშვნელოვანესია საქართველოს მსოფლიო ბაზარზე წვდომისა და სოციალ-ეკონომიკური განვითარებისთვის. მსოფლიო ბანკის კვლევა გვიჩვენებს, რომ ამას კიდევ უფრო ფართო ზემოქმედების მოხდენა შეუძლია - დერეფნის გაუმჯობესების შედეგად ტრანსპორტირების ხარჯების შემცირება სასარგებლო იქნება სოფლის მოსახლეობისთვის, რომელიც უფრო მეტად არის დამოკიდებული ტრანსპორტირებაზე და მეტად მგრძობიარეა ფასების ცვლილების მიმართ. გასული ათწლეულის მანძილზე ხელისუფლება და დონორები გაერთიანდნენ აღმოსავლეთ-დასავლეთის ავტომაგისტრალის დიდი ნაწილის განახლების განსახორციელებლად საერთაშორისო სტანდარტების შესაბამის ორმხრივ ორ-ზოლიან ავტომაგისტრალად.

2009 წელს ADB-იმ დააფინანსა აღმოსავლეთ-დასავლეთის ავტომაგისტრალის დასავლეთის მონაკვეთი, ქობულეთის შემოვლითი გზა და ახლა ამზადებს ახალ პროექტს აღნიშნული მონაკვეთის გასაგრძელებლად შავი ზღვის მნიშვნელოვანი საპორტო ქალაქის - ბათუმის გასწვრივ. საქართველო ასევე წარმატებით ახორციელებს დაფინანსების მობილიზებას განვითარების სხვა პარტნიორებისგან, მათ შორის მსოფლიო ბანკის (WB), ევროპის საინვესტიციო ბანკის (EIB) და იაპონიის საერთაშორისო თანამშრომლობის სააგენტოსგან (JICA). 2015 წლისთვის აღმოსავლეთ-დასავლეთის ავტომაგისტრალის 115 კმ განახლებული იყო, ხოლო 113 კმ-ზე მიმდინარეობდა სამუშაოები. დარჩენილი ბოლო მონაკვეთი მდებარეობს გეოლოგიურად რთულ მთიან რელიეფზე და მნიშვნელოვნად უფრო ძვირადღირებულია წინა სამუშაოებთან შედარებით. თავისთავად ცხადია, რომ აღმოსავლეთ-დასავლეთის ავტომაგისტრალის განვითარება უმნიშვნელოვანესია ცენტრალური აზიის ქვეყნებისთვის, რომელთაც არ გააჩნიათ ზღვაზე გასასვლელი. პრობლემური მონაკვეთებისგან გათავისუფლების შემდეგ იგი

კონკურენტუნარიან დერეფნად იქცევა როგორც შიდა, ასევე საერთაშორისო სატრანსპორტო მიზნებისთვის.

ზემოქმედება

საქართველო გახდება რეგიონული და ლოგისტიკური ცენტრი და ბიზნესისთვის უფრო მიმზიდველი ქვეყანა

შედეგი

აღმოსავლეთ-დასავლეთის ავტომაგისტრალზე საგზაო ტრანსპორტის ეფექტურობის ზრდა

პროდუქტი

ავტომაგისტრალის მონაკვეთზე ხევსა და უბისას 15-კმ ახალი ორმხრივი გზის მშენებლობა ნაწილობრივ ახალი მიმართულებით

საგზაო ინფრასტრუქტურის საექსპლუატაციო და ტექნომსახურების ფუნქციური და ეფექტური სისტემა, რომელიც მოიცავს საგზაო უსაფრთხოების ეფექტურ პროგრამას

გეოგრაფიული მდებარეობა

უსაფრთხოების კატეგორიები

გარემო

A

იძულებითი განსახლება

B

მკვიდრი მოსახლეობა

C

გარემოსდაცვითი და სოციალური ასპექტები

იძულებითი განსახლება

მკვიდრი მოსახლეობა

დაინტერესებულ მხარეებთან კომუნიკაცია, მათი მონაწილეობა და კონსულტაცია

პროექტის შემუშავების პროცესში

პროექტის განხორციელების პროცესში

პასუხისმგებელი თანამშრომლები

ADB-ის პასუხისმგებელი პირი	ვუ, ჟენგი
ADB-ის პასუხისმგებელი დეპარტამენტი	ცენტრალური და დასავლეთ აზიის დეპარტამენტი
ADB-ის პასუხისმგებელი განყოფილება	ტრანსპორტის და კომუნიკაციის განყოფილება, CWRD
აღმასრულებელი უწყება	საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტრო ინგოროყვას ქ. #7. 0134, თბილისი, საქართველო

გრაფიკი

კონცეფციის დამტკიცება	2016 წ. 21 ოქტომბერი
ინფორმაციის შეგროვება	2017 წ. 20 ნოემბერი - 2017 წ. 30 ნოემბერი
ხელმძღვანელობის შეხვედრა	2018 წ. 16 იანვარი
დამტკიცება	-
ბოლო განხილვის მისია	-
პროექტის მონაცემთა აღწერის ფურცლის ბოლო განახლება	2017 წ. 27 მარტი

პროექტის მონაცემთა აღწერის ფურცელში წარმოდგენილია ზოგადი ინფორმაცია პროექტის ან პროგრამის შესახებ: იმის გამო, რომ პროექტის მონაცემთა აღწერის ფურცელი წარმოადგენს სამუშაო დოკუმენტს, გარკვეული ინფორმაცია შეიძლება არ შევიდეს მის თავდაპირველი ვერსიაში, თუმცა ინფორმაციის დამატება მოხდება მას შემდეგ, რაც იგი ხელმისაწვდომი გახდება. ინფორმაცია შემოთავაზებული პროექტების შესახებ ჰიპოთეტური და საორიენტაციო ხასიათისაა.

პროექტის მონაცემთა აღწერის ფურცელში წარმოდგენილ ინფორმაციას ADB იძლევა მხოლოდ და მხოლოდ რესურსის სახით, ყოველგვარი გარანტიის გარეშე. მაშინ, როდესაც ADB ცდილობს, უზრუნველყოს მაღალი ხარისხის შინაარსი, ინფორმაცია მოწოდებულია „უცვლელად“, რაიმე სახის გამოხატული თუ ნაგულისხმევი გარანტიის, მათ შორის, შეუზღუდავად, სავაჭრო ვარგისიანობის, კონკრეტული მიზნისთვის გამოსადეგობის თუ საავტორო უფლებების დაცვის გარანტიის გარეშე. ADB არ იძლევა რაიმე გარანტიას და არ აკეთებს განცხადებებს ნებისმიერი ამგვარი ინფორმაციის სიზუსტისა თუ სისრულის თვალსაზრისით.