

BSB- LOGINET

მდგრადი ლოგისტიკის საჭიროებების ანალიზი და სექტორული საგზაო რუკა

სარჩევი

ნაწილი I: შესავალი, მოქმედების სფერო და მეთოდოლოგია

1.1. პროექტის საფუძვლები და ლოგისტიკის გენერალური გეგმის ხედვა

1.2 კვლევის მეთოდოლოგია და მონაცემთა შეგროვების ჩარჩო

1.2. ტრანსსასაზღვრო თანამშრომლობა და შავი ზღვის აუზის მაკრო-სტრატეგია

ნაწილი II: რეგიონული ლოგისტიკური პროფილი და საჭიროებების ანალიზი

სექცია 2: რეგიონული სოციალურ-ეკონომიკური სტრუქტურა და სივრცითი განვითარება.....

2.1. მაკროეკონომიკური და დემოგრაფიული ინდიკატორები.....

2.1.1. დემოგრაფიული სტრუქტურა და დასაქმების რესურსი.....

2.1.2. მაკროეკონომიკური ინდიკატორები/მაჩვენებლები

2.1.3. სამრეწველო და სასოფლო-სამეურნეო წარმოების პოტენციალი

2.2. ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურის სივრცითი განაწილება და მისი გავლენა ქალაქებზე.....

2.2.1. ლოგისტიკური ცენტრებისა და ინდუსტრიული კლასტერების პოზიციური ინტეგრაცია

2.2.2. პორტებისა და ლოგისტიკური ობიექტების ფიზიკური გაფართოების შემაფერხებელი ფაქტორები.....

2.2.3. სივრცითი სარეზერვო არეალები და ინფრასტრუქტურული პროგნოზები შემდგომი პერიოდისთვის

სექცია 3: საგარეო ვაჭრობა, ტვირთნაკადები და ბარიერების ანალიზი

3.1. საგარეო ვაჭრობის მიმდინარე მოცულობა (ქვეყნებისა და რეგიონების მიხედვით).....

3.2. ტრანსსასაზღვრო ტვირთნაკადები (O-D მატრიცები) და ტრანსპორტირების სახეობები

3.3. ოპერაციული ბარიერები საბაჟო და სასაზღვრო გამშვებ პუნქტებზე.....

3.3.1. ფიზიკური ინფრასტრუქტურა და გამტარუნარიანობის შეზღუდვები

3.3.2. ადმინისტრაციული, ბიუროკრატიული და სისტემური შეფერხებები.....

3.3.3. მარეგულირებელი ასიმეტრია და ვაჭრობის ხელშეწყობის ხარვეზები

3.4. რეგიონული B2B თანამშრომლობის პოტენციალი და მიწოდების ჯაჭვის გადაკვეთის წერტილები

3.4.1. კომპლემენტარული (ურთიერთმემსახები) სექტორები და ორმხრივი ვაჭრობის შესაძლებლობები

3.4.2. ერთობლივი ლოგისტიკური ოპერაციების პოტენციალი

3.5. გლობალური ეკონომიკური კრიზისების გავლენა რეგიონულ ტვირთნაკადებსა და მარშრუტების შერჩევაზე

3.5.1. რუსეთ-უკრაინის ომის ასახვა რეგიონულ ვაჭრობაზე, სატვირთო გადაზიდვების ღირებულებაზე და შავი ზღვის პორტებზე (აჭარა)

BSB- LOGINET

3.5.2. გლობალური შეფერხებები (წითელი ზღვა, ჰორმუზის სრუტე და ა.შ.) და ალტერნატიული გზების ძიება.....

სექცია 4: ადგილობრივი ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურა და ოპერაციული შესაძლებლობები.....

4.1. სატრანსპორტო სახეობები და ფიზიკური ინფრასტრუქტურის გამტარუნარიანობა

4.1.1. საზღვაო და საპორტო ინფრასტრუქტურა

4.1.2. საგზაო ინფრასტრუქტურა და ჰინტერლანდთან (შიდა რაიონებთან) კავშირები

4.1.3. სარკინიგზო ინფრასტრუქტურა

4.1.4. საავიაციო და საჰაერო ტვირთების ინფრასტრუქტურა

4.1.5. მულტიმოდალური სატრანსპორტო სისტემები.....

4.2. სასაწყობო ინფრასტრუქტურა, სიმძლავრეების განაწილება და დამატებული ღირებულების სერვისები

4.2.1. ობიექტების კლასიფიკაცია და ფიზიკური სიმძლავრეები

4.2.2. საწყობები ბიზნეს მოდელისა და საკუთრების ფორმის მიხედვით.....

4.2.3. სპეციფიკური ტიპის სასაწყობო ინფრასტრუქტურა.....

4.2.4. ლოგისტიკური დამატებული ღირებულების სერვისები (VAS)

4.3. ციფრული ტექნოლოგიები ლოგისტიკურ ოპერაციებში, სატრანსპორტო ტექნოლოგიები და ხელოვნური ინტელექტის დანერგვის მზაობის დონე.....

4.3.1. საბაჟო/საპორტო ციფრული ინფრასტრუქტურა და სისტემათაშორისი ინტეგრაცია.....

4.3.2. ტრანსპორტის მართვა და ქსელური მიკვლევადობა

4.3.3. საწყობისა და ტერმინალების ავტომატიზაციის სისტემები.....

4.3.4. ტრანსსასაზღვრო მონაცემთა გაზიარება და ხელოვნური ინტელექტის (AI) ადაპტაციის პოტენციალი

4.4. გარემოსდაცვითი მდგრადობა და მწვანე ლოგისტიკა.....

4.4.1. კორპორატიული ნახშირბადის კვალი, ემისიების მონიტორინგი და შესაბამისობა ევროკავშირის „მწვანე შეთანხმებასთან“ (EU Green Deal)

4.4.2. მწვანე პორტის ინფრასტრუქტურა და ლურჯი ეკონომიკის ინტეგრაცია.....

4.4.3. მწვანე სასაწყობო მეურნეობა და ენერგიის მართვა ადგილზე

4.4.4. მწვანე ტრანსპორტი და ავტოპარკის „გამწვანება“ (ტრანსფორმაცია)

4.5. ადამიანური რესურსების პოტენციალი/შესაძლებლობები.....

სექცია 5: დაინტერესებულ მხარეთა მოლოდინები (საველე კვლევის შედეგები)

5.1. ფოკუს-ჯგუფების შეხვედრებისა და სიღრმისეული ინტერვიუების მიგნებები (საჯარო, კერძო სექტორისა და არასამთავრობო ორგანიზაციების მოლოდინები)

5.2. კერძო სექტორის ტრანსსასაზღვრო თანამშრომლობის ტენდენციები და ნდობის ფაქტორი

ნაწილი III: შავი ზღვის აუზის საერთო სინთეზი და სექტორული საგზაო რუკა

სექცია 6: შედარებითი ანალიზი და საერთო სინთეზი

6.1. სამსუნის, ვარნისა და აჭარის ლოგისტიკური კონკურენტუნარიანობისა და ინფრასტრუქტურის შედარება...

6.2. ოპერაციული პრობლემები სავაჭრო დერეფნებში.....

6.3. შავი ზღვის აუზის ერთობლივი ლოგისტიკის SWOT ანალიზი

BSB- LOGINET

6.4. შავი ზღვის აუზის ახალი სტრატეგიული პოზიცია ცვალებად გლობალურ სავაჭრო დერეფნებში

სექცია 7: სტრატეგიული სამოქმედო გეგმა და სექტორული საგზაო რუკა (მოკლე და გრძელვადიანი მიზნები)20

7.1. ფიზიკური ინფრასტრუქტურისა და სასაზღვრო გადაკვეთის გაუმჯობესების სტრატეგიები (მულტიმოდალური ინტეგრაცია, საბაჟო პროცედურების ჰარმონიზაცია)

7.2. ციფრული ტრანსფორმაციის სტრატეგია (შავი ზღვის ტრანსსასაზღვრო ლოგისტიკური საინფორმაციო პორტალის ინდუსტრიული ინტეგრაცია, მონაცემთა გაზიარების ქსელები ხელოვნური ინტელექტის გამოყენებით)

7.3. მწვანე და ლურჯი ეკონომიკის სამოქმედო გეგმა (კლიმატნიეიტრალური საპორტო ოპერაციები, შესაბამისობა ევროკავშირის მწვანე შეთანხმებასთან, მდგრადი ტრანსპორტის სტიმულირება)

7.4. ადამიანური რესურსები და შესაძლებლობების განვითარება (სექტორული სპეციფიკური ტრენინგები ოპერაციებსა და მენეჯმენტში, ქალთა და ახალგაზრდათა დასაქმების ხელშეწყობა)

7.5. ტრანსსასაზღვრო B2B თანამშრომლობისა და საერთო მიწოდების ჯაჭვების ჩამოყალიბება (მოკლე და საშუალოვადიანი მიზნები)

7.5.1. სექტორული პარტნიორობის (B2B Matchmaking) მექანიზმები

7.5.2. კომერციული ინტეგრაცია ლოგისტიკური საინფორმაციო პორტალის მეშვეობით

სექცია 8: მართვა, ფინანსური და რისკების მენეჯმენტი

8.1. ტრანსსასაზღვრო კოორდინაციული მართვის მოდელი

8.2. სავარაუდო საინვესტიციო საჭიროებები და დაფინანსების წყაროები

8.3. რეგიონული მიწოდების ჯაჭვის მდგრადობა და ოპერაციული რისკების მართვა

8.3.1. ლოკალური ოპერაციული კრიზისული სცენარები

8.3.2. კრიზისული კომუნიკაცია და ციფრული დახმარების ქსელი

სექცია 9: დასკვნა და პოლიტიკის რეკომენდაციები

9.1. ოპერაციული და სტრატეგიული რეკომენდაციები მმართველობის დონეების მიხედვით

9.1.1. ეროვნული დონის გადაწყვეტილებების მიმღები პირებისთვის (სამინისტროები, საბაჟო და საგარეო ვაჭრობასთან დაკავშირებული უწყებები)

9.1.2 სტრატეგიული რეკომენდაციები რეგიონული გადაწყვეტილებების მიმღები პირებისთვის (განვითარების სააგენტოები, სახელმწიფო რწმუნებულის აპარატები/გუბერნიები, საპორტო სამსახურები)

9.1.3. ადგილობრივი დონის აქტორებისთვის (მუნიციპალიტეტები, სავაჭრო პალატები და სექტორული არასამთავრობო ორგანიზაციები)

BSB- LOGINET

ნაწილი I: შესავალი, მოქმედების სფერო და მეთოდოლოგია

1.1. პროექტის საფუძვლები და ლოგისტიკის გენერალური გეგმის ხედვა

1.2. კვლევის მეთოდოლოგია და მონაცემთა შეგროვების ჩარჩო

თვისებრივი/რაოდენობრივი ანალიზი, სავსე ინტერვიუები, შეზღუდვები

1.1. ტრანსსასაზღვრო თანამშრომლობა და შავი ზღვის აუზის მაკრო-სტრატეგია

ნაწილი II: რეგიონული ლოგისტიკური პროფილი და საჭიროებების ანალიზი

მომზადებული ფორმატის შესაბამისად, აღნიშნული სექცია სავსე მონაცემებით შეივსება დამოუკიდებლად — სამსუნის, ვარნისა და აჭარის ექსპერტული კომპანიების მიერ. უმნიშვნელოვანესია, რომ თითოეულ ქვეთავში მოცემული ინფორმაცია გამყარებული იყოს ყველა სახის ხელმისაწვდომი მონაცემით, იმ პირობით, რომ მაქსიმალურად იქნება დაცული თითოეული პუნქტისთვის განსაზღვრული დირექტივები.

სექცია 2: რეგიონული სოციალურ-ეკონომიკური სტრუქტურა და სივრცითი განვითარება

2.1. მაკროეკონომიკური და დემოკრატიული ინდიკატორები

2.1.1. დემოგრაფიული სტრუქტურა და დასაქმების რესურსი (Employment Pool)

მოცემული ნაწილი არ უნდა შემოიფარგლოს მხოლოდ რეგიონის საერთო მოსახლეობისა და უმუშევრობის სტანდარტული მაჩვენებლების ასახვით. აუცილებელია ლოგისტიკის სექტორში არსებული კვალიფიციური მუშა-ხელის პოტენციალის ანალიზი. დასაქმების მიმდინარე მოცულობა უნდა იყოს მოცემული სექტორულ ჭრილში (სასაწყობო მეურნეობა, საბაჟო, ტრანსპორტირება); პროექტის სპეციფიკური მიზნების შესაბამისად, უნდა გაანალიზდეს ახალგაზრდებისა და ქალთა დასაქმების მაჩვენებლები, ასევე სექტორში შესვლის შესაძლო ბარიერები მათი გამომწვევი ძირითადი მიზეზების მითითებით.

2.1.2. მაკროეკონომიკური ინდიკატორები

უნდა განიმარტოს შესაბამისი ეკონომიკური მონაცემები, განსაკუთრებით რეგიონული მშპ (GDP), ერთ სულ მოსახლეზე შემოსავალი და რეგიონის ზოგადი მდგომარეობა; ასევე, წარმოდგენილი უნდა იყოს რეგიონის საგარეო ვაჭრობის მიმოხილვა. ხაზი უნდა გაესვას

BSB- LOGINET

სოფლის მეურნეობის, მრეწველობისა და მომსახურების სექტორების მნიშვნელობას რეგიონულ ეკონომიკაში და მათ შესაბამისობას (თავსებადობას) ლოგისტიკურ ინფრასტრუქტურასთან.

2.1.3. სამრეწველო და სასოფლო-სამეურნეო წარმოების პოტენციალი

წარმოების მონაცემები არ უნდა შეფასდეს მხოლოდ ფინანსური ღირებულებით (დოლარი/ევრო/ლარი). უნდა გაიზომოს კონკრეტული ინდუსტრიული დარგების (როგორიცაა შავი მეტალურგია, ავტომობილური, მედიცინა ან ნაყარი სასოფლო-სამეურნეო პროდუქცია/ bulk agricultural products) საგარეო ვაჭრობის მოცულობები და ის, თუ რა „ტონაჟური დატვირთვა“ (tonnage pressure) ქმნის ეს მოცულობები პორტებში, საწყობებსა და გზებზე. უნდა გაანალიზდეს, თუ როგორ აყალიბებს სამრეწველო ობიექტების სიმძლავრეების ათვისების კოეფიციენტის ცვალებადობა მოთხოვნას ლოგისტიკურ გადაზიდვებზე.

2.2. ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურის სივრცითი განაწილება და მისი გავლენა ქალაქებზე

2.2.1. ლოგისტიკური ცენტრებისა და ინდუსტრიული კლასტერების პოზიციური ინტეგრაცია

მხოლოდ მათი არსებობის აღნიშვნის ნაცვლად, ოპერაციული ეფექტიანობის პერსპექტივიდან უნდა შეფასდეს ფიზიკური დისტანციები და ინტეგრაციის დონე ინდუსტრიულ ზონებს (OIZ), თავისუფალ ზონებსა და საწყობებს შორის ძირითად სატრანსპორტო არტერიებთან და საბაჟო გამშვებ პუნქტებთან მიმართებით. დეტალურად უნდა განიმარტოს ლოგისტიკური სოფლებისა და ცენტრების ზოგადი სტრუქტურა და ტრანსპორტის სახეობებს (მოდალობებს) შორის ინტეგრაციის ხარისხი.

2.2.2. პორტებისა და ლოგისტიკური ობიექტების ფიზიკური გაფართოების შემაფერხებელი ფაქტორები (Bottlenecks)

პორტების მდებარეობა არ უნდა იყოს წარმოდგენილი მხოლოდ ზოგადი გეოგრაფიული ინფორმაციის სახით. უნდა იქნას შესწავლილი ურბანული განაშენიანებით (urban sprawl) შეზღუდული პორტები, პორტში შემავალი ტვირთების ნაკადი და მძიმეწონიანი ავტომობილების (TIR) მოძრაობის გავლენა ქალაქის სამოქალაქო ცხოვრებაზე (მათ შორის, „ლურჯი ეკონომიკის“ არეალზე). უნდა გამოიკვლიოს ქალაქებში ლოგისტიკურ ინფრასტრუქტურასთან დაკავშირებული სხვა ელემენტების წინაშე არსებული შესაძლო დაბრკოლებების მასშტაბები (ემისიები, ხმაურის შეზღუდვები, მოძრაობის აკრძალვები და ა.შ.) და მათი გავლენა მიწოდების ჯაჭვებზე.

2.2.3 სივრცითი სარეზერვო არეალები და ინფრასტრუქტურული პროგნოზები შემდგომი პერიოდისთვის

შეფერხებების (Bottlenecks) დასაძლევად და აღადგინებასა და გარემოზე ურბანული ლოგისტიკური მობილობის უარყოფითი ეფექტების შესამცირებლად, უნდა გადამოწმდეს ქალაქის განვითარებისა და განაშენიანების გეგმებში მომდევნო 5-10 წლისთვის გათვალისწინებული სარეზერვო ტერიტორიების არსებობა/არარსებობა, რომლებიც გამოყოფილია ახალი სატვირთო ავტოსადგომებისთვის, „მშრალი პორტებისთვის“ (dry ports) ან ლოგისტიკური ბაზებისთვის.

BSB- LOGINET

სექცია 3: საგარეო ვაჭრობა, ტვირთნაკადები და ბარიერების ანალიზი

3.1. საგარეო ვაჭრობის მიმდინარე მოცულობა (ქვეყნებისა და რეგიონების მიხედვით)

მოცემული ნაწილი არ უნდა შედგებოდეს მხოლოდ ქვეყნის ზოგადი ექსპორტ-იმპორტის ცხრილებისგან, რომლებიც ფინანსური ღირებულებით (დოლარი/ევრო) არის დათვლილი. ლოგისტიკური ოპერაციები უნდა განიხილოს მათ მიერ გამოწვეული მოცულობისა და წონის საფუძველზე. სავაჭრო ბრუნვა, რომელიც ფინანსურად ძალიან დიდი ჩანს, ლოგისტიკური თვალსაზრისით შესაძლოა მხოლოდ რამდენიმე პალეტისგან შემდგარი საჰაერო ტვირთი იყოს, მაშინ როდესაც დაბალბიუჯეტიანმა სასოფლო-სამეურნეო ვაჭრობამ შესაძლოა შექმნას უზარმაზარი ტონაჟური დატვირთვა, რაც გადატვირთავს პორტებსა და გზებს. ოპერაციული ფოკუსი მომზადებული უნდა იყოს ამ პერსპექტივით და მოიცავდეს შემდეგ ძირითად საკითხებს:

- რეგიონული დეტალიზაცია: მაკრო-მონაცემების წარმოდგენისთანავე, სტატისტიკა უნდა დაიშალოს ქალაქების ჭრილში.
- ფიზიკური ოპერაციული მაჩვენებლები: საგარეო ვაჭრობის მონაცემები წარმოდგენილი უნდა იყოს ტონაჟისა და TEU-ს (კონტეინერის) სტატისტიკით, რაც მათ პირდაპირ ფიზიკურ ეკვივალენტს წარმოადგენს.
- ტრანსპორტირების სახეობების განაწილება (Mode Split): იმის დასაანბნად, თუ რომელ ინფრასტრუქტურას იყენებს ვაჭრობა ძირითადად, მონაცემები პროპორციულად უნდა დაიშალოს ტრანსპორტირების სახეობების მიხედვით (საზღვაო, საგზაო, სარკინიგზო).
- სავაჭრო დისბალანსის ანალიზი: სხვაობა იმპორტისა და ექსპორტის მოცულობებს შორის ტონებში ან TEU-ში (მაგალითად, როდესაც რეგიონი ახორციელებს 5,000 ტონის ექსპორტს და მხოლოდ 1,000 ტონის იმპორტს) წარმოადგენს ფრაქტის დისბალანსისა და ლოგისტიკაში აღჭურვილობის (კონტეინერების/ვაგონების) დეფიციტის ძირითად მიზეზს. ეს მონაცემები უნდა განიმარტოს მიზეზშედეგობრივი კავშირის დადგენით, როგორც სტატისტიკური მტკიცებულება ე.წ. „ცარიელი უკუსვლის“ (empty backhaul) შესაძლო პრობლემისა, რომელიც განხილული იქნება მომდევნო თავებში (თავი 3.4.2).

3.2. ტრანსსასაზღვრო ტვირთნაკადები (O-D მატრიცები) და ტრანსპორტირების სახეობები

ტვირთების განაწილება ტრანსპორტირების სახეობების მიხედვით, ტრანზიტული გადაზიდვების მოცულობები, გადასვლები ტრანსპორტის სახეობებს შორის (პორტი-რკინიგზა და ა.შ.) და რეგიონების, როგორც ტრანზიტული „ჰაბის“, ფუნქციის მიმდინარე სტრუქტურა.

ფოკუსი არ უნდა გაკეთდეს მხოლოდ კომერციულ ფინანსურ ბალანსებზე; სტატისტიკა მოცემული უნდა იყოს პროპორციული განაწილების (modal splits) ჭრილში TEU-ს, ტონაჟისა და ტრანსპორტირების სახეობების მიხედვით. ქალაქის მიერ ნაკისრი, ან მომავალში შესაძლო როლი სხვა ქვეყნებისთვის ტრანზიტული „ჰაბის“ სახით, უნდა გამოიხატოს ტვირთნაკადების მიმართულებების მიხედვით (საწყისი წერტილი - დანიშნულების ადგილი / Origin-Destination).

BSB- LOGINET

3.3 ოპერაციული ბარიერები საბაჟო და სასაზღვრო გამშვებ პუნქტებზე

სასაზღვრო გამშვებ პუნქტებზე შემავალი და გამავალი მძიმეწონიანი ავტომობილების (TIR) რაოდენობა წლიურ/თვიურ ჭრილში და სავაჭრო დეკლარაციების სტატისტიკა. მოცემული უნდა იყოს გამშვები პუნქტების სატრანსპორტო საშუალებების გატარების თეორიული შესაძლებლობების შედარება რეალურ მოცულობებთან (სიმძლავრეების ათვისების კოეფიციენტი), ასევე საბაჟოზე ლოდინისა და პროცედურების გავლის საშუალო დროის სტატისტიკური მონაცემები.

3.3.1. ფიზიკური ინფრასტრუქტურა და გამტარუნარიანობის შეზღუდვები

რაოდენობრივ მაჩვენებლებში შეყვანილი უნდა იყოს სასაზღვრო პუნქტების თანამშრომელთა, კერძოდ: საბაჟო ოფიცრებისა და საბაჟო დათვალიერების ოფიცრების რაოდენობა, ასევე პლატფორმების რიცხოვნება. უნდა შეფასდეს X-ray სკანირების სისწრაფე/სიმძლავრეები და საბაჟო ტერიტორიის შიგნით თუ გარეთ მძიმეწონიანი ავტომობილების ფიზიკური მოცდის (ბუფერული) ზონების ადეკვატურობა.

3.3.2. ადმინისტრაციული, ბიუროკრატიული და სისტემური შეფერხებები

უნდა განიმარტოს საზღვრის ორივე მხარეს არსებული ადმინისტრაციების (მაგ. თურქეთი-ბულგარეთი ან თურქეთი-საქართველო) მიერ გამოწვეული დაგვიანებები ისეთ პროცესებში, როგორიცაა დოკუმენტაციის დამუშავების სისწრაფე, ფიზიკური დათვალიერება, სინჯების აღება და ა.შ. განხილული უნდა იყოს საბაჟო საინფორმაციო სისტემებში არსებული მყისიერი ხარვეზები (ასეთის არსებობის შემთხვევაში), ცვლების/სამუშაო დღეების შეუსაბამობა, საზღვრის გამტარუნარიანობა ტრანზაქციების მოცულობასთან მიმართებით და ორივე მხარეს წარმოქმნილი პრობლემები.

3.3.3. მარეგულირებელი ასიმეტრია და ვაჭრობის ხელშეწყობის ხარვეზები

უნდა განიმარტოს ვაჭრობის ხელშეწყობის სტატუსების მიმდინარე მდგომარეობა, როგორიცაა განსხვავებები ღერძულ დატვირთვასა და ავტომობილის გაბარიტების ლიმიტებში ორ ქვეყანას შორის, სატრანზიტო ნებართვების (ე.წ. „დოვოლა“ - dovoila) კვოტები და ავტორიზებული ეკონომიკური ოპერატორის (AEO) სტატუსი.

3.4. რეგიონული B2B თანამშრომლობის პოტენციალი და მიწოდების ჯაჭვის გადაკვეთის წერტილები

3.4.1. კომპლემენტარული (ურთიერთშემავალი) სექტორები და ორმხრივი ვაჭრობის შესაძლებლობები

რეგიონული ექსპორტისა და იმპორტის მუხლების საფუძველზე უნდა შეფასდეს „კომპლემენტარული“ სამრეწველო და სასოფლო-სამეურნეო დარგები, სადაც რეგიონულ

BSB- LOGINET

ინდუსტრიებს შეუძლიათ ერთმანეთს ურთიერთგაგებით მიაწოდონ ნედლეული/ნახევარფაბრიკატები ან მოახდინონ მზა პროდუქციის ექსპორტი.

3.4.2. ერთობლივი ლოგისტიკური ოპერაციების პოტენციალი

საავტომობილო სასაზღვრო გადასასვლელებზე (სარფი, კაპიტან ანდრეევო) არსებული ქრონიკული შეფერხებების (Bottlenecks) თავიდან ასაცილებლად, უნდა გაანალიზდეს სამსუნის, ვარნისა და აჭარის (ბათუმის) პორტებს შორის პირდაპირი Ro-Ro ხაზების ან რეგულარული მოკლე დისტანციის საკონტეინერო (ფიდერული) სერვისების ჩამოყალიბების პოტენციალი. ამ სამ რეგიონს შორის შესაქმნელი ფიზიკური „საზღვაო ხიდის“ უპირატესობები ტვირთის გადაზიდვის ხარჯებსა და ტრანზიტის დროზე უნდა დაზუსტდეს დარგის ექსპერტების, ტვირთმფლობელებისა და გემთმფლობელების მოსაზრებების საფუძველზე.

ტრანსპორტირების ხარჯების ზრდის გამოწვევი „ცარიელი უკუსვლის“ (empty backhaul) პრობლემის გადასაჭრელად და ეფექტიანობის ასამაღლებლად, უნდა შეფასდეს მხარეების მზაობა ერთმანეთის ინფრასტრუქტურის გამოყენების მიმართ. უნდა გამოიკვლიოს კომპანიების პოტენციალი ნაკრები ტვირთების (LCL/LTL) კონსოლიდაციისა და ერთმანეთის რეგიონებში არსებული სასაწყობო/სამაცივრე ფართების ერთობლივი გამოყენების კუთხით.

უნდა გამოიკვლიოს დაგეგმილი AI-ზე დაფუძნებული BSB-LOGINET პორტალის გამოყენების შესაძლებლობები — არა მხოლოდ როგორც პასიური საინფორმაციო ეკრანის, არამედ როგორც სავსე მონაცემებზე დაფუძნებული ინსტრუმენტის (მაგ: ტვირთების შეხამება Ro-Ro ხაზებისთვის, ცარიელი სატრანსპორტო საშუალებების/საწყობების განაწილების ოპტიმიზაცია).

3.5. გლობალური გეოპოლიტიკური კრიზისების გავლენა რეგიონულ ტვირთნაკადებსა და მარშრუტების შერჩევაზე

უნდა გაანალიზდეს გლობალური საზღვაო გადასასვლელების შეფერხებების (როგორიცაა რუსეთ-უკრაინის ომი ან წითელი ზღვის / ჰორმუზის სრუტის კრიზისები) გავლენა შავი ზღვის აუზის მიწოდების ჯაჭვის მარშრუტებზე, გადაზიდვის ხარჯებსა და პორტების სატვირთო ბრუნვაზე. კერძოდ, უნდა გამოიკვლიოს ამ რეგიონებში მიმავალი, მომავალი ან ტრანზიტული ტვირთების არსებობა და შესწავლილ იქნას ალტერნატიული მარშრუტები (modal shift) ან „nearshoring“ (წარმოების სიახლოვეს გადმოტანის) სტრატეგიები, რომლებიც საწარმოებმა შეიძლება განავითარონ ამ კრიზისების ფონზე რეგიონული უპირატესობების გამოსაყენებლად.

BSB- LOGINET

3.5.1. რუსეთ-უკრაინის ომის ასახვა რეგიონულ ვაჭრობაზე, სატვირთო გადაზიდვების ღირებულებასა და შავი ზღვის პორტებზე (სამსუნი, ვარნა და აჭარა)

3.5.2. გლობალური შეფერხებები (წითელი ზღვა, ჰორმუზის სრუტე და ა.შ.) და ალტერნატიული გზების ძიება

სექცია 4: ადგილობრივი ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურა და ოპერაციული შესაძლებლობები

4.1 სატრანსპორტო სახეობები და ფიზიკური ინფრასტრუქტურის გამტარუნარიანობა

ინფრასტრუქტურული ელემენტები (პორტი, მაგისტრალები, სარკინიგზო ხაზები) უნდა იყოს აღწერილი და, მონაცემების არსებობის შემთხვევაში, მითითებული უნდა იყოს მათი გამოყენების ეფექტიანობა და შეფერხებები (Bottlenecks).

4.1.1. საზღვაო და საპორტო ინფრასტრუქტურა

დეტალურად უნდა განიმარტოს ნავმისადგომების სიგრძისა და პორტის სიღრმეების (draft) შესაბამისობა გემების ტონაჟის გლობალურ ტენდენციებთან (მაგ: Post-Panamax-ის თავსებადობა), ასევე ამწე-დანადგარები და ყველა საპორტო ნაგებობა.

4.1.2. საგზაო ინფრასტრუქტურა და „ჰინტერლანდთან“ (შიდა რაიონებთან) კავშირები

მოცემული უნდა იყოს საგზაო ქსელის ზოგადი მდგომარეობა და სტატისტიკა. გარდა ამისა, უნდა განიმარტოს „ჰინტერლანდის ხელმისაწვდომობა“ — პორტებისა და ლოგისტიკური ცენტრების კავშირი სატრანსპორტო დერეფნებთან. მარშრუტზე არსებული შესაძლო პრობლემები (ავარიები და ა.შ.) გამყარებული უნდა იყოს შესაბამისი ანგარიშებით.

4.1.3. სარკინიგზო ინფრასტრუქტურა

რეგიონში გამავალი სარკინიგზო ხაზების, მათი მახასიათებლებისა და საერთო სიგრძის გარდა, უნდა შესწავლილ იქნას ფიზიკური პირობები, რომლებიც პირდაპირ გავლენას ახდენს სატვირთო მატარებლების ოპერაციულ სიჩქარესა და ტონაჟზე; ხაზების ელექტრიფიკაცია და სასიგნალო ინფრასტრუქტურა, ასევე ლიანდაგის სიგანის შეუსაბამობა (ასეთის არსებობის შემთხვევაში), განსაკუთრებით სასაზღვრო გადასასვლელებზე. უნდა შეფასდეს სამანევრო არეალების, რამპებისა და ამწეების სიმძლავრეების ადეკვატურობა სატვირთო ტერმინალებში; უნდა მომზადდეს ანგარიში რეგიონში სარკინიგზო ტრანსპორტის მოქნილობის შესახებ ინდუსტრიული კლასტერების მომსახურების კუთხით.

BSB- LOGINET

4.1.4. საავიაციო და საჰაერო ტვირთების ინფრასტრუქტურა

აეროპორტების სატვირთო და სამგზავრო სტატისტიკასთან ერთად, მოცემული უნდა იყოს სატვირთო ტერმინალების ფართობები, საბაჟო/არასაბაჟო საწყობებისა და საცავების მოცულობები. დეტალურად უნდა განიმარტოს აეროპორტის მიერ შემოთავაზებული დაკავშირებადობის შესაძლებლობები გლობალურ და რეგიონულ მასშტაბში.

4.1.5 მულტიმოდალური სატრანსპორტო სისტემები

სიღრმისეულად უნდა განიმარტოს ერთმანეთთან ინტეგრირებული სახეობების (მოდალობების) გამოყენების შესაძლებლობები. უნდა გაანალიზდეს „ზღვა-რკინიგზის“ და „ზღვა-გზის“ პორტები, ტვირთის გადამუშავების (handling) ტერმინალებში არსებული ფიზიკური ხარვეზები და ინფრასტრუქტურული პრობლემები, რომლებიც აფერხებს გადასვლას ტრანსპორტის ერთ სახეობიდან მეორეზე. უნდა გამოიკვეთოს ინფრასტრუქტურული „გაწყვეტილი რგოლები“ (missing links), რომლებიც აფერხებს ან შეუძლებელს ხდის ტრანსპორტის სახეობებს შორის გადასვლას. მაგალითად, სარკინიგზო ხაზი, რომელიც არ შედის პორტში ან ინდუსტრიულ ზონაში, ან პორტის გასასვლელთან არსებული არასაკმარისი საგზაო კავშირები.

4.2. სასაწყობო ინფრასტრუქტურა, სიმძლავრეების განაწილება და დამატებული ღირებულების სერვისები

რეგიონის სასაწყობო და შენახვის სიმძლავრეები უნდა განიმარტოს შემდეგ ძირითად საკითხებში:

- **ობიექტების კლასიფიკაცია:** სიმძლავრეების ათვისების ეფექტიანობის მიხედვით უნდა გაანალიზდეს, რეგიონის საწყობების რა ნაწილია **A-კლასის** (თანამედროვე, მაღალთარიოანი, ავტომატიზაციისთვის გამოსადეგი) და რა ნაწილია **ტრადიციული (B/C კლასი)**.
- **საკუთარი (Own-account) vs კომერციული (2PL/3PL):** მოცემული უნდა იყოს ინფორმაცია რეგიონში სასაწყობო სიმძლავრეების ზოგადი მდგომარეობის შესახებ. სიმძლავრის რა ნაწილს შეადგენს ბიზნესების საკუთრებაში არსებული საწყობები და რამდენი მათგანია კომპანიების მფლობელობაში არსებული კომერციული საწყობები?
- **სპეციფიკური პროდუქციის საწყობები:** სპეციალური დანიშნულების საწყობების არსებობა და მოცულობები (ცივი ჯაჭვი, ტანსაცმელი საკიდებზე (GOH), აქტიური ფარმაცევტული ინგრედიენტები და ა.შ.).

4.2.1. ობიექტების კლასიფიკაცია და ფიზიკური სიმძლავრეები

რეგიონში არსებული A-კლასის (თანამედროვე) და B/C-კლასის (ტრადიციული) საწყობების მთლიანი დახურული/დია ფართობი და მოცულობითი (მ³) სიმძლავრეები. ობიექტების

BSB- LOGINET

ზოგადი დატვირთვის მაჩვენებლები და სიმძლავრეების ათვისების პერიოდული ეფექტიანობა.

4.2.2. საწყობები ბიზნეს მოდელისა და საკუთრების ფორმის მიხედვით

მწარმოებელი/ექსპორტიორი კომპანიების კუთვნილი „შიდა“ (in-house) საწყობებისა და ლოგისტიკური მომსახურების მომწოდებლების (3PL/4PL) კუთვნილი „საიჯარო/კომერციული“ საწყობების რეგიონული წილი და სიმძლავრეები. საჯარო საკუთრებაში (პორტის ტერიტორია და ა.შ.) არსებული საწყობების მდგომარეობა. საბაჟო და თავისუფალი (არასაბაჟო) საწყობების განაწილება და სიმძლავრეების ადეკვატურობა იმპორტ/ექსპორტის მოცულობასთან მიმართებით.

4.2.3. სპეციფიკური ტიპის სასაწყობო ინფრასტრუქტურა

მალფუჭებადი პროდუქტებისთვის (სოფლის მეურნეობა, ავიაკულტურა, მედიცინა) განკუთვნილი ტემპერატურული რეჟიმის მქონე საცავების (-18°C, +4°C და ა.შ.) სიმძლავრეები. რეფერენციული (მაცივარი) კონტეინერების (Reefer) დასაყვამირებელი ინფრასტრუქტურა (შტეფსელები/როზეტები) და პორტებსა თუ ლოგისტიკურ ცენტრებში უწყვეტი „ცივი ჯაჭვის“ ოპერირების კომპეტენცია. სახიფათო ტვირთების (ADR/IMDG) შესანახი ადგილების, ნაყარი ტვირთების სილოსებისა და თხევადი ტვირთების ტერმინალების მიმდინარე მდგომარეობა.

4.2.4. ლოგისტიკური დამატებული ღირებულების სერვისები (VAS)

საწყობებსა და ლოგისტიკურ ცენტრებში შეთავაზებული სერვისების ზოგადი მდგომარეობა, როგორიცაა: შეკვეთების მომზადება (დახარისხება/შეფუთვა), პალეტიზაცია, სტრეჩირება, ეტიკეტირება, აწყობა და ხარისხის კონტროლი.

4.3. ციფრული ტექნოლოგიები ლოგისტიკურ ოპერაციებში, სატრანსპორტო ტექნოლოგიები და ხელოვნური ინტელექტის დანერგვის მზაობის დონე

❑ **სისტემათაშორისი ინტეგრაცია:** უნდა გამოიკვლიოს საბაჟოს, პორტსა და კერძო სექტორს შორის მონაცემთა ელექტრონული გაცვლის (EDI/API) ინსტრუმენტების გამოყენების შესაძლებლობები. გარდა ამისა, უნდა განიმარტოს, თუ როგორ მუშაობს საჯარო და კერძო სექტორის პროგრამული უზრუნველყოფის ურთიერთინტეგრაცია. დეტალურად უნდა იქნას განხილული „ერთი ფანჯრის“ (Single Window) ან საპორტო „ერთი ფანჯრის“ სისტემების არსებობა და განვითარების დონე შესაბამის ქვეყნებში.

❑ **ობიექტებისა და ტრანსპორტის ავტომატიზაცია:** რეგიონში საწყობის მართვის სისტემების (WMS) და ტრანსპორტის მართვის სისტემების (TMS) დანერგვის ხარისხი, ასევე ტერმინალებში ავტომატიზაციის გამოყენების შემთხვევები (მაგ: შტრიხკოდი / RFID).

BSB- LOGINET

AI პორტალთან ადაპტაცია: პროექტის მთავარი ნაწილისთვის — „ხელოვნური ინტელექტის მხარდაჭერით მოქმედი ტრანსსასაზღვრო ლოგისტიკური საინფორმაციო პორტალისთვის“ — მონაცემების მიწოდების კუთხით, უნდა შეფასდეს ფირმების ტექნიკური ინფრასტრუქტურის კომპეტენცია და მათი დათქმები კიბერუსაფრთხოებასა თუ კომერციულ საიდუმლოებასთან დაკავშირებით.

4.3.1. საბაჟო/საპორტო ციფრული ინფრასტრუქტურა და სისტემათაშორისი ინტეგრაცია

ქვეყნებში „ერთი ფანჯრის“ და საპორტო „ერთი ფანჯრის“ სისტემების არსებობა და სიმწიფის დონე. უნდა გაანალიზდეს მონაცემთა ელექტრონული გაცვლის (EDI/API) ინტეგრაცია საბაჟოს, პორტის მართვასა და კერძო სექტორის (სააგენტოები, ექსპედიტორები) სისტემებს შორის, ასევე არსებული მდგომარეობა „უქადალდო ვაჭრობის“ (paperless trade) დანერგვის კუთხით.

4.3.2. ტრანსპორტის მართვა და ქსელური მიკვლევალობა

რეგიონში სატრანსპორტო და ლოგისტიკური კომპანიების მიერ ტრანსპორტის მართვის სისტემებისა (TMS) და ციფრული სატვირთო პლატფორმების გამოყენების მაჩვენებლები. უნდა გამოიკვლიოს ტელემატიკური სისტემების, GPS-ისა და მობილური აპლიკაციების გამოყენების შესაძლებლობები, რომლებიც უზრუნველყოფენ სატრანსპორტო საშუალებებისა და ტვირთების (კონტეინერი/სატვირთო) მყისიერ მიკვლევალობას.

4.3.3. საწყობისა და ტერმინალების ავტომატიზაციის სისტემები

ლოგისტიკურ ობიექტებში საწყობის მართვის სისტემების (WMS) გამოყენების დონის შესწავლა. მტრიხოდების, RFID-ის, IoT-ზე დაფუძნებული მარაგების/ტრანსპორტის თვალთვალის სისტემებისა და ტერმინალის შიდა ავტომატიზაციის ტექნოლოგიების (AS/RS, AGV) სექტორული გავრცელების ანალიზი.

4.3.4. ტრანსსასაზღვრო მონაცემთა გაზიარება და ხელოვნური ინტელექტის (AI) ადაპტაციის პოტენციალი

უნდა გამოიკვლიოს კომპანიების მიდგომა მონაცემების მიწოდებისადმი ისეთი საერთო ბაზებისთვის, როგორიცაა შავი ზღვის აუზში შესაქმნელი ხელოვნური ინტელექტის მხარდაჭერით მოქმედი ტრანსსასაზღვრო ლოგისტიკური საინფორმაციო პორტალი, და ამ სისტემების მათ ოპერაციებში ინტეგრირების მზაობა.

4.4. გარემოსდაცვითი მდგრადობა და მწვანე ლოგისტიკა

უნდა განიმარტოს რეგიონის ექსპორტიორებისა და ლოგისტების მზაობის დონე იმ დამატებით ხარჯებთან მიმართებით, რომლებსაც გამოიწვევს ნახშირბადის საზღვარზე

BSB- LOGINET

კორექტირების მექანიზმი (CBAM) (Scope 1-2-3 ემისიების მონიტორინგი). უნდა აღიწეროს ტრანსპორტის სახეობების მიხედვით უკვე დანერგილი ან დაგეგმილი მეთოდები.

- **მწვანე პორტისა და საწყობის ინვესტიციები:** ტექნიკურ ჭრილში უნდა გაანალიზდეს ისეთი ინვესტიციების არსებობა, რომლებიც ამცირებს საოპერაციო ენერგოხარჯებს, როგორიცაა გემების ელექტროენერგიით მომარაგება ნაპირიდან (cold ironing), მზის ენერგიის პანელები (GES), ლითიუმ-იონური ბატარეების მქონე აღჭურვილობის გამოყენება და წვიმის წყლის შეგროვება.
- **მწვანე ტრანსპორტი:** უნდა შესწავლილ იქნას მძიმეწონიანი ავტოპარკების ნახშირბადის კვალის შემცირების ტენდენციები (Euro 6 სტანდარტი, LNG/ელექტრო ძრავებზე გადასვლა) და ტრანსპორტის სახეობების ცვლილების (modal shift) დინამიკა.

4.4.1. კორპორატიული ნახშირბადის კვალი, ემისიების მონიტორინგი და შესაბამისობა ევროკავშირის „მწვანე შეთანხმებასთან“ (EU Green Deal)

დეტალურად უნდა განიმარტოს ლოგისტიკური მომსახურების მომწოდებელთა მიმდინარე მდგომარეობა სათბური აირების ემისიების გაზომვისა და ანგარიშების კუთხით, ასევე მათი შესაბამისობა ნახშირბადის საზღვარზე კორექტირების მექანიზმთან (CBAM) და კორპორატიული მდგრადობის (ESG) სტანდარტებთან.

4.4.2. მწვანე პორტის ინფრასტრუქტურა და ლურჯი ეკონომიკის ინტეგრაცია

რეგიონებში გლობალურად აღიარებული „მწვანე პორტის“ პრაქტიკების დანერგვის სტატუსი; უნდა განიმარტოს ისეთი საკითხები, როგორიცაა: ნავმისადგომებზე გემების ელექტროენერგიით მომარაგება ნაპირიდან (onshore power), საპორტო ამწე-დანადგარების ელექტრიფიკაცია (მაგ: ელექტრო RTG/RMG ამწეები ღიზელის ნაცვლად), მტვრის ჩახშობის სისტემები ნაყარი ტვირთების (ნახშირი, მარცვლეული და ა.შ.) ოპერაციებისას და „ლურჯი ეკონომიკის“ პერსპექტივიდან ზღვის დაბინძურების აღმკვეთი ნავთობშემცველი (საპრილო) და ბალასტური წყლების ნარჩენების მიმღები ობიექტების (MARPOL) სიმძლავრეები.

4.4.3. მწვანე სასაწყობო მეურნეობა და ენერგიის მართვა ადგილზე

❑ ობიექტების სიმძლავრეები საკუთარი ენერგიის საწარმოებლად (სახურავზე დამონტაჟებული მზის ელექტროსადგურების — მეს (SPP) გამოყენება).

❑ ენერგოეფექტური ავტომატიზაცია: სენსორული LED განათება, დღის შუქის პანელები და გათბობა-გაგრილებისა და ვენტილაციის (HVAC) ჭკვიანი სისტემები.

BSB- LOGINET

- ❑ წვიმის წყლის შეგროვება, „რუხი წყლის“ (grey water) გამოყენება და ნარჩენების სორტირება საწარმოს შიგნით (ნულოვანი ნარჩენების — zero waste — ოპერაციები).
- ❑ ოპერაციულ სატრანსპორტო საშუალებებში (ავტომობილთა, რიჩტრაკი) წიაღისეული საწვავის (LPG/დიზელი) ნაცვლად ლითიუმ-იონური ბატარეების/ელექტრო ალჭურვილობის გამოყენების მაჩვენებლები.
- ❑ ახალ ლოგისტიკურ ობიექტებში „მწვანე შენობის“ სერტიფიკატების (LEED, BREEAM და ა.შ.) მოპოვების ტენდენცია.

4.4.4. მწვანე ტრანსპორტი და ავტოპარკის „მწვანე“ ტრანსფორმაცია

- ❑ რეგიონის საავტომობილო გადამზიდავების Euro 6 ძრავებზე, LNG-ზე ან ელექტრო მძიმეწონიან ავტოპარკებზე გადასვლის ტენდენციები.
- ❑ მძღოლებისთვის „ეკო-მართვის“ (eco-driving) ტრენინგების გავრცელების დონე.
- ❑ ტრანსპორტირების პროცესში ნახშირბადის კვალის შესამცირებლად საგზაო ტრანსპორტიდან სარკინიგზო ან მოკლე საზღვაო ნაოსნობაზე გადასვლის (modal shift) მიმდინარე პრაქტიკა.

4.5. ადამიანური რესურსების პოტენციალი

წარმოდგენილი უნდა იყოს ინფორმაცია სექტორში დასაქმების ზოგადი მდგომარეობის შესახებ; უნდა შეფასდეს დარგობრივი განათლების მქონე პერსონალის დასაქმების მაჩვენებლები, კვალიფიციური კადრების დეფიციტი, ახალგაზრდებისა და ქალთა დასაქმების წილი და არსებული პერსონალის გადამზადების საჭიროებები.

კვალიფიციური მუშა-ხელის „დეფიციტი“ (gap) უნდა შედარდეს იმასთან, თუ რამდენად არის დაცობილი სასწავლო კურიკულუმი სავსე რეალობას (ავტომატიზაცია, WMS, საბაჟო კანონმდებლობა). სავსე მონაცემებზე დაყრდნობით უნდა განიმარტოს სექტორული, სოციოლოგიური თუ ფიზიკური ბარიერები (მაგ: ცვლებში მუშაობის პირობები, ობიექტის ალჭურვილობა), რომლებიც ზღუდავს ახალგაზრდებისა და ქალების დასაქმებას (რაც პროექტის დაფინანსების ერთ-ერთი მთავარი საფუძველია).

SECTION 5: დაინტერესებულ მხარეთა მოლოდინები (სავსე კვლევის შედეგები)

შესავალი და ინსტრუქციები მიმოხილვა მკვლევარისთვის

ეს ინტერვიუები არ არის სტანდარტული „მომხმარებლის კმაყოფილების კვლევა“ ან უბრალო „სტატისტიკური მონაცემების შეგროვება“. მაშინ როდესაც ოფიციალური ანგარიშები გვაწვდის მონაცემებს პორტების სიღრმეებსა თუ სავაჭრო ბრუნვაზე, მოცემული კვლევა ეძებს იმ რეალობას, რომელიც ოფიციალურ დოკუმენტებში არ ჩანს: უხილავი

BSB- LOGINET

ბარიერები (bottlenecks), რომლებიც აფერხებს რეგიონულ ვაჭრობას და შავი ზღვის აუზში არსებული „ნდობის“ დეფიციტის ფუნდამენტური მიზეზები.

კრიტიკული წესი: „განშტოებული“ კითხვების ნაკრები

ლოგისტიკური ეკოსისტემა მრავალფეროვანია; შესაბამისად, კითხვარი დაყოფილია ორ განსხვავებულ მიმართულებად:

- **[მარშრუტი A - კერძო სექტორი]:** მომგებიანი კომერციული სუბიექტები (გადამზიდავები, ექსპედიტორები, საწყობის ოპერატორები და ა.შ.).
- **[მარშრუტი B - საჯარო სექტორი და არასამთავრობო ორგანიზაციები]:** წესების დამდგენები, პოლიტიკის შემმუშავებლები ან ინფრასტრუქტურის მომწოდებლები (საბაჟო, პორტის ადმინისტრაციები, განვითარების სააგენტოები, მუნიციპალიტეტები, NGO).
- **ჰიბრიდული ინსტიტუტები:** ისეთი სუბიექტების შემთხვევაში, როგორიცაა სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული კომერციული პორტები, პრიორიტეტი მიანიჭეთ მარშრუტ B-ს, თუმცა გამოიყენეთ მარშრუტი A-ს კითხვები ოპერაციული ბარიერების გამოსაკვლევად.

მეთოდოლოგია: ჩადრმავება და კოდირება ინტერვიუები ჩაიწერება და გაანალიზდება MAXQDA პროგრამული უზრუნველყოფის გამოყენებით „თემატური კოდირებისთვის“. ჩვენ გვსაჭიროება დეტალური ნარატივები და არა პასუხები: „დიახ/არა“.

- **ჩადრმავების ტექნიკა (Probing):** გაადრმავეთ საუბარი კონკრეტული კრიზისული მომენტების (კერძო სექტორი) ან პროექტის განხორციელების ხელშემშლელი ფუსტი ბიუროკრატიული მიზეზების გამოკითხვით (საჯარო სექტორი).
- **არაპირდაპირი (Proxy) მონაცემები:** იქ, სადაც ოფიციალური სტატისტიკა არ არსებობს (მაგ: საზღვარზე ლოდინის საშუალო დრო), სთხოვეთ კერძო სექტორს მათი შიდა KPI მონაცემები, ხოლო საჯარო მოხელეებს — მათი არაოფიციალური სავსე დაკვირვებები.
- **ინტერვიუს ხანგრძლივობა:** ინტერვიუ უნდა გაგრძელდეს მინიმუმ 10–15 წუთი, რათა უზრუნველყოფილ იქნას საკმარისი მასალა (დაახლოებით 700–800 სიტყვა) ხარისხიანი კოდირებისთვის.

ინტერვიუს კითხვარი

შესავალი: მონაწილის პროფილი და დემოგრაფიული ინფორმაცია (შენიშვნა მკვლევრისთვის: ეს სექცია არის ინტერვიუს „გახურების“ ფაზა. მას გადამწყვეტი მნიშვნელობა აქვს რესპონდენტის სექტორული პოზიციის დასაზუსტებლად და ანგარიშის ანალიტიკური ნაწილისთვის ობიექტური მონაცემების მისაღებად.)

- **კითხვა A (ინსტიტუციური პროფილი):** საწინამ დავიწყებდეთ, გთხოვთ გვითხრათ, ზუსტად სად პოზიციონირებს თქვენი ორგანიზაცია (ან კომპანია) ლოგისტიკურ

BSB- LOGINET

ჯაჭვში? (მაგ: ხართ გადამზიდავი, ექსპედიტორი, საბაჟო ბროკერი თუ საწყობის ოპერატორი? თუ წარმოადგენთ საჯარო უწყებას, NGO-ს ან მუნიციპალიტეტს?)

- **კითხვა B (სექტორული გამოცდილება):** სულ რამდენი წლის გამოცდილება გაქვთ ლოგისტიკისა და მიწოდების ჯაჭვის სექტორში და რა არის თქვენი ამჟამინდელი პოზიცია/თანამდებობა ორგანიზაციაში?
- **კითხვა C (ოპერაციული მასშტაბი):** რომელ გეოგრაფიულ არეალზეა კონცენტრირებული თქვენი ორგანიზაციის ძირითადი საქმიანობა? (მხოლოდ ლოკალური/ეროვნული, შავი ზღვის აუზი თუ გლობალური ქსელები?)
- **[იხსება მკვლევრის მიერ]:** მონაწილის სქესი (ქალი / მამაკაცი) – ეს მონაცემი მკვლევარმა უნდა აღნიშნოს ინტერვიუს დროს კითხვის დასმის გარეშე; იგი გამოყენებულ იქნება ანგარიშის სოციალური მდგრადობისა და დასაქმების ანალიზის ნაწილში.

სექცია 0: ზოგადი ჩარჩო და რეგიონული SWOT ანალიზი

Q1 (ძლიერი და სუსტი მხარეები):

- **[A - კერძო სექტორი]:** შავი ზღვის აუზის თქვენს კონკურენტებთან შედარებით, რა არის თქვენი ყველაზე ძლიერი ოპერაციული აქტივი? პირიქით, რა არის თქვენი ყველაზე ქრონიკული შიდა სისუსტე, რომელიც გადაუდებელ გადაჭრას საჭიროებს?
- **[B - საჯარო და NGO]:** რა არის თქვენი რეგიონის ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურის ყველაზე კონკურენტუნარიანი ასპექტი? რას მიიჩნევთ რეგიონის ყველაზე ქრონიკულ სტრუქტურულ სისუსტედ?

Q2 (შესაძლებლობები და საფრთხეები - საერთო კითხვა):

- **[A და B]:** ბოლოდროინდელი გეოპოლიტიკური ცვლილებების გათვალისწინებით (რუსეთ-უკრაინის ომი, შუა დერეფანი, სუეცის კრიზისი, ევროკავშირის მწვანე შეთანხმება), რა არის ყველაზე დიდი შესაძლებლობა რეგიონული ლოგისტიკური მოცულობის გასაზრდელად? რა არის ყველაზე დიდი გარეგანი საფრთხე, რომელსაც თქვენი სექტორის შემცირება შეუძლია?

თემა 1: სივრცითი განვითარება და პორტისა და ქალაქის გადატვირთულობა

Q3 (ინფრასტრუქტურული შეჭრა და სიმძლავრეების მონოპოლია):

- **[A - კერძო სექტორი]:** როგორ მოქმედებს მძიმეწონიანი ავტომობილების შეზღუდვები და პორტისა და ქალაქის გადატვირთულობა თქვენს ოპერაციულ სიჩქარეზე? ხომ არ ხდება, რომ შუა დერეფნის სატრანზიტო ტვირთები ან ომთან დაკავშირებული მარცვლეულის გადაზიდვები სრულად იკავებს სიმძლავრეებს და აღარ ტოვებს ადგილს თქვენი ადგილობრივი ტვირთისთვის?

BSB- LOGINET

- **[B - საჯარო და NGO]:** რა ინსტიტუციური გეგმები გაქვთ ქალაქისა და პორტის მოძრაობას შორის არსებული ხახუნის (friction) მოსაგვარებლად? როგორ ზღუდავს სატრანზიტო ტვირთების მიერ შეზღუდული სასაწყობო/საპორტო სიმძლავრეების დაკავება ადგილობრივ ვაჭრობას მაკრო მასშტაბით?

თემა 2: სასაზღვრო გადასასვლელები, ბიუროკრატია და ომის ოპერაციული ხარჯები

Q4 (არაფორმალური ხარჯები):

- **[A - კერძო სექტორი]:** რა დონეზე ახდენს გავლენას თქვენს მოგებაზე „უხილავი ხარჯები“ (რომლებიც გაწეულია გადატვირთულობის თავიდან ასაცილებლად ან პროცესების ოფიციალური პროცედურების მიღმა დასაჩქარებლად)?
- **[B - საჯარო და NGO]:** როგორ შეიძლება საბაჟო პროცესების ინსტიტუციური გაუმჯობესება ციფრული ტექნოლოგიების მეშვეობით, რათა თავიდან იქნას აცილებული „არაფორმალური/დამაჩქარებელი“ პრაქტიკა?

Q5 (დოკუმენტაცია და ომის კრიზისები):

- **[A - კერძო სექტორი]:** რა არის ყველაზე დიდი „დოკუმენტაციასთან დაკავშირებული“ ჩიხი, რომელსაც აწყდებით? რა დრო იკარგება სატრანზიტო ნებართვების (Dozvola) კვოტებზე, სავიზო საკითხებზე ან დოკუმენტების შეუსაბამობაზე (SMGS-CMR) შუა ღერეფანში?
- **[B - საჯარო და NGO]:** რა ორმხრივი ნაბიჯები რჩება გადასადგმელი ისეთი რეგულაციური ასიმეტრიების მოსაგვარებლად, როგორიცაა ნებართვების კვოტები ან სავიზო კრიზისები? გაქვთ თუ არა საჯარო მხარდაჭერის მექანიზმები ომის რისკის პრემიების შესამსუბუქებლად?

თემა 3: მულტიმოდალური ინფრასტრუქტურა და სიმძლავრეების მართვა

Q6 (გაწყვეტილი რგოლები და სიმძლავრეების მონოპოლიები):

- **[A - კერძო სექტორი]:** როგორ მოქმედებს პორტებსა და სარკინიგზო/საგზაო კავშირებს შორის ფიზიკური წყვეტები (missing links) ტერმინალში ლოდინის დროზე? აწყდებით თუ არა „სლოტების მონოპოლიას“, როდესაც მსხვილი კომპანიები იკავებენ Ro-Ro სიმძლავრეებს და მცირე და საშუალო ბიზნესს (SME) ადგილი აღარ რჩება?
- **[B - საჯარო და NGO]:** რა არის მთავარი ფინანსური ან ტექნიკური ბარიერი „გაწყვეტილი რგოლების“ აღმოსაფხვრელად? არსებობს თუ არა რეგულაციური

BSB- LOGINET

ინსტრუმენტები, რათა თავიდან იქნას აცილებული მსხვილი ფირმების მიერ
შეზღუდული Ro-Ro ხაზების მონოპოლიზება?

თემა 4: ციფრული პლატფორმები და მონაცემთა გაზიარების ქცევა**Q7 (IT სისტემები და „სიბრმავე“):**

- **[A - კერძო სექტორი]:** განიცდით თუ არა „სტატუსის სიბრმავეს“ (არ იცით სად არის გაქვითილი თქვენი ტვირთი) სამსუნი, ვარნისა და ბათუმის IT სისტემებს შორის ინტეგრაციის არარსებობის გამო?
- **[B - საჯარო და NGO]:** როგორ აფერხებს რეგიონულ სავაჭრო ნაკადებს ტრანსსასაზღვრო IT სისტემების ერთმანეთთან კომუნიკაციის შეუძლებლობა?

Q8 (მონაცემთა გაზიარების ქცევა):

- **[A - კერძო სექტორი]:** გეგნებათ თუ არა ყოყმანი მონაცემების შესაყვანად სისტემაში, რომელიც ათანხმებს ცარიელი ტრანსპორტის დაბრუნებას ან თავისუფალ სასაწყობო ადგილებს? რა გარანტიებს (ფასების დაწევის ან გეოპოლიტიკური მონაცემთა უსაფრთხოების კუთხით) მოითხოვდით ასეთ პორტალში გასაწევრიანებლად?
- **[B - საჯარო და NGO]:** როგორ შეიძლება დაიძლიოს სამართლებრივი ბარიერები ან „მონაცემთა სუვერენიტეტთან“ (კიბერუსაფრთხოება) დაკავშირებული წუხილები საერთო მონაცემთა პლატფორმებთან მიმართებით?

თემა 5: მწვანე/ლურჯი ეკონომიკა და სოციალური მდგრადობა**Q9 (მწვანე ლოგისტიკის დაფინანსება):**

- **[A - კერძო სექტორი]:** რამდენად არიან მზად თქვენი კლიენტები, გაიზიარონ ოპერაციების „გამწვანების“ ხარჯები ევროკავშირის ნახშირბადის საზღვარზე კორექტირების მექანიზმის (CBAM) წესების გამკაცრებასთან ერთად?
- **[B - საჯარო და NGO]:** რა ინსტიტუციური მექანიზმები აკლია რეგიონს, რათა მხარი დაუჭიროს კერძო სექტორის შესაბამისობას CBAM და ლურჯი ეკონომიკის სტანდარტებთან?

Q10 (სოციალური დასაქმების ბარიერები):

- **[A - კერძო სექტორი]:** კომპანიის პერსპექტივიდან, რა არის ის სოციოლოგიური თუ ფიზიკური ბარიერები (ცვლები, სამუშაო პირობები), რომლებიც ხელს უშლის ახალგაზრდებსა და ქალებს ლოგისტიკის სავაჭრო ოპერაციებში მუშაობაში?

BSB- LOGINET

- **[B - საჯარო და NGO]:** რა სტრუქტურული ან რეგულაციური ნაბიჯები (მაგ: ბავშვზე ზრუნვის წახალისება) იდგმება „მძიმე ფიზიკური შრომის“ სტიგმის დასასრულებლად და სექტორში ქალთა და ახალგაზრდათა დასაქმების გასაზრდელად?

თემა 6: B2B თანამშრომლობა, ნდობა და მედეგობა

Q11 (ორმხრივი ნდობის კრიზისი):

- **[A - კერძო სექტორი]:** არსებობს ნდობის კრიზისი, სადაც გადამზიდავები ციფრული პლატფორმების ნაცვლად მაღალი საკომისიოს მქონე შუამავლებს ენდობიან, ხოლო ბანკები/საბაჟო ახორციელებენ ზედმეტ შემოწმებებს სანქციების დარღვევის შიშით. როგორ აისახება ეს თქვენს დროისა და ხარჯების ბალანსზე?
- **[B - საჯარო და NGO]:** როგორ წარმოგიდგენიათ ამ „ინსტიტუციური პარანოიის“ მართვა და ციფრული ნდობის ჩამოყალიბება რეგიონის B2B სექტორსა და საჯარო უწყებებს შორის?

Q12 (მედეგობა - Resilience):

- **[A - კერძო სექტორი]:** რამდენად მედეგია თქვენი კომპანია მოულოდნელი კრიზისების დროს (გაფიცვები, სისტემური გაუმართაობა, შტორმი)? შეგიძლიათ თუ არა სწრაფად გამოიყენოთ ალტერნატიული ქსელები ტვირთის მარშრუტის შესაცვლელად?
- **[B - საჯარო და NGO]:** არსებობს თუ არა სახელმწიფოთაშორისი საგანგებო მოქმედების გეგმები შავი ზღვის მიწოდების ჯაჭვის მაკრო-მედეგობის გასაზრდელად რეგიონული სისტემური ჩავარდნების დროს?

BSB- LOGINET

5.1. ფოკუს-ჯგუფების შეხვედრებისა და სიდრმისეული ინტერვიუების შედეგები (საჯარო, კერძო სექტორისა და არასამთავრობო ორგანიზაციების მოლოდინები)

5.2. კერძო სექტორის ტრანსსასაზღვრო ქსელური თანამშრომლობის ტენდენციები და ნდობის განზომილება

ნაწილი III: შავი ზღვის აუზის საერთო/ერთიანი სინთეზი და სექტორული საგზაო რუკა

სექტორი 6: შედარებითი ანალიზი და საერთო/ერთიანი სინთეზი

6.1. სამსუნის, ვარნისა და აჭარის ლოგისტიკური კონკურენტუნარიანობა და ინფრასტრუქტურული შედარება

6.2. ოპერაციული პრობლემები სავაჭრო დერეფნებში

6.3. შავი ზღვის აუზის ერთიანი ლოგისტიკური SWOT ანალიზი

6.4. შავი ზღვის აუზის ახალი სტრატეგიული პოზიცია ცვალებად გლობალურ სავაჭრო დერეფნებში

☐ გლობალურ მიწოდების ჯაჭვებში ღერძის გადანაცვლების კონტექსტში, შავი ზღვის მზარდი მნიშვნელობა „სარტყლისა და გზის ინიციატივის“ (BRI) და „ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტის“ (შუა დერეფანი) ფარგლებში.

☐ ტრანზიტული „ჰაბის“ შესაძლებლობები, რომლებიც სამხრეთ მარშრუტებზე (მაგ: ჰორმუზის/წითელი ზღვის კრიზისები) არსებულმა რისკებმა შეიძლება შესთავაზოს შავი ზღვის აუზის პორტებისა და რკინიგზის ინტეგრაციას (სამსუნი-ვარნა-ბათუმის სამკუთხედი).

სექტორი 7: სტრატეგიული სამოქმედო გეგმა და სექტორული საგზაო რუკა (მოკლე და გრძელვადიანი მიზნები)

7.1. ფიზიკური ინფრასტრუქტურისა და სასაზღვრო გადასასვლელების გაუმჯობესების სტრატეგიები (მულტიმოდალური ინტეგრაცია, საბაჟო პროცედურების ჰარმონიზაცია)

7.2. ციფრული ტრანსფორმაციის სტრატეგია (შავი ზღვის ტრანსსასაზღვრო ლოგისტიკური საინფორმაციო პორტალის ინდუსტრიული ინტეგრაცია, მონაცემთა გაზიარების ქსელები ხელოვნური ინტელექტის გამოყენებით)

BSB- LOGINET

7.3. მწვანე და ლურჯი ეკონომიკის სამოქმედო გეგმა (კლიმატური საპორტო ოპერაციები, შესაბამისობა ევროკავშირის მწვანე შეთანხმებასთან, მდგრადი ტრანსპორტის წამახალისებელი მექანიზმები)

7.4. ადამიანური რესურსები და შესაძლებლობების განვითარება (Capacity Building) (სექტორისთვის სპეციფიკური ოპერაციული/მენეჯერული ტრენინგები, ქალთა და ახალგაზრდათა დასაქმების გაზრდისკენ მიმართული ქმედებები)

7.5. ტრანსსასაზღვრო B2B თანამშრომლობისა და მიწოდების ჯაჭვის ერთიანი ქსელების ჩამოყალიბება (მოკლე და საშუალოვადიანი მიზნები)

7.5.1. სექტორული პარტნიორობის (B2B Matchmaking) მექანიზმები

სავაჭრო-სამრეწველო პალატების კოორდინაციით რეგულარული პარტნიორული (matching) პლატფორმებისა და ნდობის ადგენისკენ მიმართული აქტივობების დაპროექტება, რაც ხელს შეუწყობს რეგიონული კომპანიების გაერთიანებას.

7.5.2. კომერციული ინტეგრაცია ლოგისტიკური საინფორმაციო პორტალის მეშვეობით

ხელოვნური ინტელექტის მხარდაჭერით მოქმედი პორტალის ტრანსფორმაციის სტრატეგია — მისი გარდაქმნა „ცოცხალ“ ციფრულ B2B სავაჭრო სივრცედ (marketplace), სადაც კომპანიები შეძლებენ იპოვონ „ცარიელი სატრანსპორტო საშუალებები“, „საერთო სასაწყობო ფართები“ ან „სანდო პარტნიორები“, ნაცვლად იმისა, რომ პორტალი მხოლოდ საკანონმდებლო ინფორმაციის მოსაძიებელ პლატფორმად დარჩეს.

BSB- LOGINET

სექცია 8: მართვა, ფინანსები და რისკების მენეჯმენტი

8.1 ტრანსსასაზღვრო კორპორატიული მმართველობის მოდელი

(სავაჭრო-სამრეწველო პალატებს შორის ჩამოყალიბებული ქსელის მდგრადობა)

8.2. სავარაუდო საინვესტიციო საჭიროებები და დაფინანსების წყაროები (ევროკავშირის ფონდები და ა.შ.)

8.3. რეგიონული მიწოდების ჯაჭვის მედეგობა და ოპერაციული რისკების მართვა

8.3.1. ლოკალური ოპერაციული კრიზისული სცენარები

რეგიონული ტვირთნაკადების მოქნილობა სასაზღვრო გამშვები პუნქტების მოულოდნელი ჩაკეტვის (გაფიცვა, ფიზიკური დაზიანება), საბაჟო საინფორმაციო სისტემების ხანგრძლივი გაუმართაობის ან შავ ზღვაზე უკიდურესი მეტეოროლოგიური პირობების შემთხვევაში.

8.3.2. კრიზისული კომუნიკაცია და ციფრული დახმარების ქსელი

პროექტის ფარგლებში შესაქმნელი „ტრანსსასაზღვრო ლოგისტიკური საინფორმაციო პორტალის“ პოზიციონირება, როგორც მყისიერი შეტყობინების მექანიზმი კომპანიებისთვის; კრიზისის დროს მისი გამოყენება მიწოდების ჯაჭვის გაწყვეტის პრევენციის, ალტერნატიული ტრანსპორტის/საწყობის მოძიებისა და ტვირთების კონსოლიდაციის ინსტრუმენტად.

სექცია 9: დასკვნა და პოლიტიკის რეკომენდაციები

9.1. ოპერაციული და სტრატეგიული რეკომენდაციები მმართველობის დონეების მიხედვით

9.1.1. ეროვნული დონის გადაწყვეტილების მიმღები პირებისთვის (სამინისტრო, საბაჟო და საგარეო ვაჭრობასთან დაკავშირებული ინსტიტუტები)

პოლიტიკის რეკომენდაციები ისეთ საკითხებზე, როგორიცაა სასაზღვრო და საბაჟო ოპერაციები, ციფრული ინტეგრაცია და მდგრადობის წამახალისებელი მექანიზმები.

9.1.2. სტრატეგიული რეკომენდაციები რეგიონული გადაწყვეტილების მიმღები პირებისთვის (განვითარების სააგენტოები, გუბერნიები, პორტის ადმინისტრაციები)

სივრცითი დაგეგმარება, ბარიერების (Bottlenecks) გადალახვა, ინტერმოდალური ინტეგრაცია და სხვა.

Interreg



Co-funded by
the European Union

NEXT Black Sea Basin

BSB- LOGINET

9.1.3. ადგილობრივი დონის აქტორებისთვის (მუნიციპალიტეტები, სავაჭრო პალატები და სექტორული NGO-ები)

B2B ქსელების ფუნქციონირება, ადამიანური რესურსები, დასაქმება და სხვა.
--