



Πρεσβεία της Ελλάδος στην Τιφλίδα  
Γραφείο Οικονομικών και Εμπορικών Υποθέσεων

# **ΜΕΛΕΤΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΣΤΗ ΓΕΩΡΓΙΑ**

Τιφλίδα, Οκτώβριος, 2023



## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

A. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΛΑΔΟΥ .....	5
B. ΥΠΟΔΟΜΕΣ .....	8
B.1 Δίκτυα Μεταφορών .....	8
B.1.4 Οδικοί Άξονες - Αυτοκινητόδρομοι .....	9
B.1.2 Σιδηροδρομικό δίκτυο .....	12
B.1.3 Λιμένες .....	14
B.1.4 Αεροδρόμια.....	22
B.3 Δίκτυα Ενέργειας .....	25
B.3.1 Φυσικό Αέριο .....	25
B.3.2 Πετρέλαιο .....	25
B.3.3 ΑΠΕ .....	25
B.3.4 Ηλεκτρική Ενέργεια .....	26
B.4 Άλλες υποδομές.....	31
Γ. ΖΗΤΗΣΗ.....	34
Γ.1 Προοπτικές στην εξέλιξη της ζήτησης.....	34
Γ.1.1 European Network (TEN - T) .....	34
Γ.1.2 Vision 2030 .....	34
Γ.1.3 Εθνική Στρατηγική Μεταφορών και Logistics 2023-2030 και το Σχέδιο Δράσης 2023-2024.....	34
Γ.1.4 Maritime Transport Strategic Development Concept .....	35
Γ.2 Διαγωνισμοί.....	35
Γ.3 Χρηματοδότηση .....	36
Δ. ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ.....	38
Δ.1 Δομή αγοράς.....	38
Δ.2 Παρουσία ελληνικών επιχειρήσεων .....	41
Ε. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....	41
ΣΤ. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....	41
ΣΤ.1 Προοπτικές δραστηριοποίησης ελληνικών επιχειρήσεων στην Γεωργία	42



Ζ. ΧΡΗΣΙΜΕΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ .....	43
-------------------------------	----

### ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Τακτικές ακτοπλοϊκές συνδέσεις λιμένων Γεωργίας .....	16
Πίνακας 2: Υπηρεσίες Feeder λιμένων Γεωργίας .....	16
Πίνακας 3: Προτεινόμενες διασυνδέσεις .....	17
Πίνακας 4: Κύκλος εργασιών κλάδου κατασκευών ανά είδος οικονομικής δραστηριότητας, εκ. GEL .....	38
Πίνακας 5: Προστιθέμενη αξία κλάδου κατασκευών ανά είδος οικονομικής δραστηριότητας, εκ. GEL .....	38
Πίνακας 6: Επενδύσεις σε πάγια στοιχεία ενεργητικού κλάδου κατασκευών ανά είδος οικονομικής δραστηριότητας, εκ. GEL .....	39
Πίνακας 7: 10 μεγαλύτερες κατασκευαστικές εταιρείες στη Γεωργία .....	40

### ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

Γράφημα 1: Κρατικές επενδύσεις σε έργα υποδομών, δισ. GEL .....	6
Γράφημα 2: Δημόσιες κεφαλαιουχικές δαπάνες ως % του ΑΕΠ .....	7
Γράφημα 3: Κρατικές κεφαλαιουχικές δαπάνες για έργα υποδομής, δισ. GEL ....	7
Γράφημα 4: Διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές (οδικές και σιδηροδρομικές) ..	9
Γράφημα 5: Όγκος διεθνών μεταφορών εμπορευμάτων ανά τύπο μεταφοράς. 9	
Γράφημα 6: Μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων (TEU) Ευρώπη - Κίνα .....	12
Γράφημα 7: Σύνολο διακινούμενων φορτίων σε λιμένες Batumi και Poti .....	15
Γράφημα 8: Μεριδίοδιακινούμενων φορτίων ανά λιμένα .....	15
Γράφημα 9: Σύνολο διακινούμενων εμπορευματοκιβωτίων σε λιμένες Batumi και Poti .....	15
Γράφημα 10: Σύνολο διακινούμενων εμπορευματοκιβωτίων ανά λιμένα .....	16
Γράφημα 11: κατασκευαστικές δαπάνες ως % του ακαθάριστου σχηματισμού πάγιου κεφαλαίου .....	39
Γράφημα 12: Μέσος αριθμός συμμετεχόντων σε δημόσιες συμβάσεις ανά τύπο προμήθειας, 2017 .....	40
Γράφημα 13: Ποιότητα υποδομών στη Γεωργία σε σχέση με Ρωσία και Αζερμπαϊτζάν .....	42

### ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: Διεθνείς Μεταφορικοί Διάδρομοι που διέρχονται από την Γεωργία.....	5
Εικόνα 2: Στρατηγικά έργα υποδομής υπό κατασκευή στη Γεωργία .....	6
Εικόνα 3: Δίκτυο Υποδομών .....	8
Εικόνα 4: Όδευση Μεσαιού Διαδρόμου .....	10
Εικόνα 5: Όδευση Baku-Tbilisi-Kars (BTK) .....	13
Εικόνα 6: Έργα αναβάθμισης λιμένα Poti .....	18



Εικόνα7: PACE .....	18
Εικόνα 8: Κάτοψη λιμένα Batumi.....	20
Εικόνα 9: Δυνατότητες διασυνοριακής μεταφοράς συστημάτων ηλεκτρικής ενέργειας Γεωργίας και γειτονικών της χωρών έως το 2033 .....	27
Εικόνα 10: Χάρτης με έργα δεκαετούς σχεδίου ανάπτυξης δικτύου 1 .....	29
Εικόνα 11: Χάρτης με έργα δεκαετούς σχεδίου ανάπτυξης δικτύου 2 .....	30

## A. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΛΑΔΟΥ

Η Γεωργία βρίσκεται στο σταυροδρόμι μεταξύ Δυτικής Ασίας και Ανατολικής Ευρώπης, θέση η οποία την καθιστά σημαντικό συνδετικό κρίκο στις εμπορευματικές ροές, αλλά και στις οδεύσεις των αγωγών ενέργειας. Εξαιτίας της γεωγραφικά πλεονεκτικής της θέσης, η χώρα να επιθυμεί να καταστεί κόμβος (μεταφορών, ενέργειας, τηλεπικοινωνιών και παροχής χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών) μεταξύ Ευρώπης και Κεντρικής Ασίας για αυτό και προσπαθεί να αναπτύξει τις σχετικές υποδομές.

Ειδικότερα, η Γεωργία είναι ενεργό μέλος Διεθνών Μεταφορικών Διαδρόμων και πλαισίων συνεργασίας που συμβάλλουν στην αναβίωση του Δρόμου του Μεταξιού. Καλλιεργεί, επίσης, το ρόλο της ως συνδέσμου στον μεταφορικό άξονα Βορρά-Νότου (μεταξύ Ρωσίας και Τουρκίας), καθώς και Ανατολής - Δύσης (μεταξύ Ευρώπης και χωρών ΚΑΚ και Ιράν). Επιπροσθέτως, ο πόλεμος της Ρωσίας εναντίον της Ουκρανίας, κατέστησε τη βόρεια όδευση από Κίνα μέσω Ρωσίας μη λειτουργική και αύξησε τη σημασία της εναλλακτικής όδευσης μέσω Γεωργίας (ο αποκαλούμενος Μεσαίος Διάδρομος).

### Εικόνα 1: Διεθνείς Μεταφορικοί Διάδρομοι που διέρχονται από την Γεωργία



Πηγή: Υπουργείο Οικονομίας & Βιώσιμης Ανάπτυξης

Επιπλέον, η ακτογραμμή της Γεωργίας στη Μαύρη Θάλασσα είναι μήκους 310 χλμ., με σημαντικότερους λιμένες το Batumi και το Poti, οι οποίοι διαθέτουν τακτική ακτοπλοϊκή σύνδεση με τους λιμένες της Βουλγαρίας (Burgas, Varna) και προσφάτως της Ρουμανίας (Constanța).

Για την περαιτέρω ενίσχυση του διαμετακομιστικού ρόλου της χώρας η Κυβέρνηση της Γεωργίας υλοποιεί σημαντικά έργα υποδομών, όπως ο νέος λιμένας βαθών υδάτων στην Anaklia, ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού δικτύου, η κατασκευή του διεθνούς οδικού άξονα Ανατολής-Δύσης (East-West



Highway), η νέα σιδηροδρομική σύνδεση Μπακού - Τιφλίδας – Καρς και η ανάπτυξη κέντρων logistics.

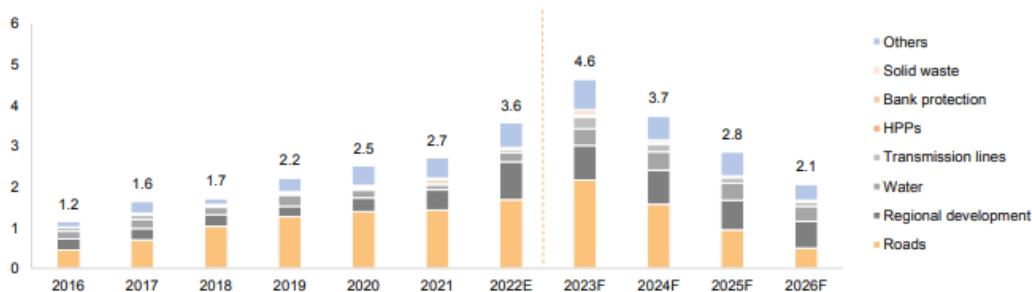
### Εικόνα 2: Στρατηγικά έργα υποδομής υπό κατασκευή στη Γεωργία



Πηγή: Υπουργείο Οικονομίας & Βιώσιμης Ανάπτυξης

Στην παρούσα φάση και δεδομένης της σημασία που αποδίδει η Κυβέρνηση στην ολοκλήρωση κατασκευής του Μεσαιού Διαδρόμου, το μεγαλύτερο μέρος των κρατικών κονδυλίων κατευθύνεται στην κατασκευή των οδικών αξόνων.

### Γράφημα 1: Κρατικές επενδύσεις σε έργα υποδομών, δις. GEL

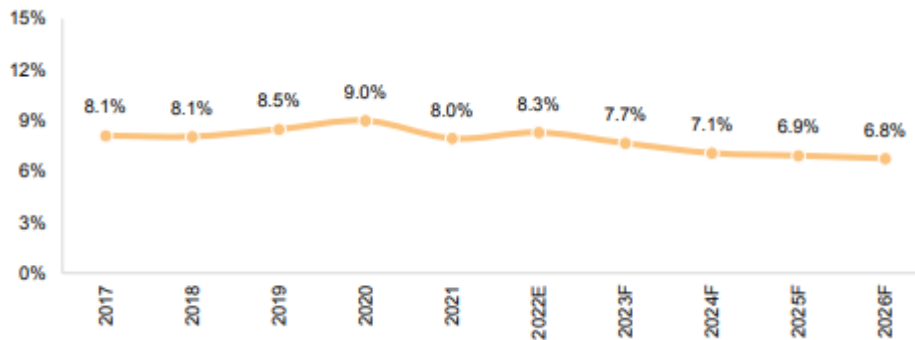


Πηγή: Galt & Taggart Research

Οι δημόσιες επενδύσεις σε υποδομές εκτιμάται ότι θα υποχωρήσουν από περίπου 8-9% του ΑΕΠ, στο 7% του ΑΕΠ την περίοδο 2023-2026, παραμένοντας, ωστόσο, σε πολύ υψηλά επίπεδα σε παγκόσμια κλίμακα. Αυτή η υποχώρηση οφείλεται, κυρίως, στην ολοκλήρωση του αυτοκινητόδρομου Ανατολής-Δύσης (East - West Highway). Παρόλα αυτά, νέα έργα μεγάλης κλίμακας (δρόμοι, δημοτικές υποδομές κ.ο.κ) αναμένεται να εκκινήσουν, τα οποία, επί του παρόντος, δεν αντικατοπτρίζονται στο μεσοπρόθεσμο δημοσιονομικό πλαίσιο.



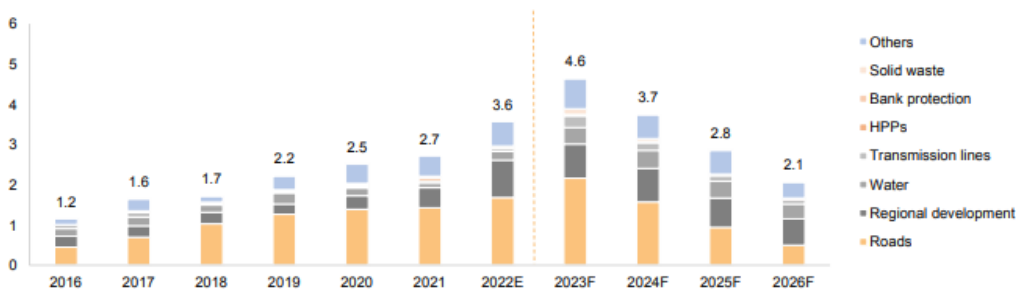
## Γράφημα 2: Δημόσιες κεφαλαιουχικές δαπάνες ως % του ΑΕΠ



Πηγή: Galt & Taggart Research, βάσει στοιχείων Υπουργείου Οικονομικών

Οι δαπάνες της κεντρικής Κυβέρνησης για έργα βελτίωσης των υποδομών και προώθησης της οικονομικής ανάπτυξης αντιστοιχούσαν στο 26% των πόρων του προϋπολογισμού του 2023 (6,1 δισ. GEL/ 2,29 δισ. USD), εκ των οποίων οι κεφαλαιουχικές δαπάνες αντιστοιχούσαν σε 4,6 δισ. GEL (1,71 δισ. USD) και οι δαπάνες για έργα οδοποιίας ανέρχονταν στα 1,9 δισ. GEL (700 εκ. USD).

## Γράφημα 3: κρατικές κεφαλαιουχικές δαπάνες για έργα υποδομής, δισ. GEL



Πηγή: Galt & Taggart Research, βάσει στοιχείων Υπουργείου Οικονομικών

\* Δεν περιλαμβάνονται δαπάνες τοπικής αυτοδιοίκησης

## B. ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Η Γεωργία διαθέτει 4 λιμάνια (Batumi, Poti, Kulevi και Supsa) και 3 διεθνή αεροδρόμια (Τιφλίδα, Kutaisi και Batumi), 4 αεροδρόμια εσωτερικών αερογραμμών (Mestia, Ambrolauri, Telavi, Natakhvari), σιδηροδρομικό δίκτυο 1.551,9 χλμ και 1.455 χλμ διεθνών οδικών αξόνων.

Η χώρα βρίσκεται, επί του παρόντος, στη διαδικασία εκτέλεσης μεγάλων έργων υποδομής, ενώ η Κυβέρνηση σχεδιάζει να αναπτύξει επιπλέον υποδομές, στο μεσοπρόθεσμο διάστημα, ώστε η Γεωργία να αναδειχθεί ως ένας νέος κόμβος μεταξύ Ανατολής και Ευρώπης. Ως εκ τούτου, τα επόμενα χρόνια, θα υπάρξουν πολλές ευκαιρίες μέσω διαγωνισμών για επενδυτές στον κλάδο των υποδομών.

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι, το 2023, στη Γεωργία θα πραγματοποιηθούν 5.600 έργα υποδομής (αυτοκινητόδρομοι, αδιάλειπτη 24ωρη υδροδότηση, κατασκευή και ανακαίνιση νηπιαγωγείων, σχολείων και αθλητικών υποδομών), συνολικής επένδυσης 1,08 δισ. USD.

### Εικόνα 3: Δίκτυο Υποδομών



Πηγή: Υπουργείο Οικονομίας & Βιώσιμης Ανάπτυξης

### B.1 Δίκτυα Μεταφορών

Σύμφωνα με το Υπουργείο Οικονομίας και Βιώσιμης Ανάπτυξης, το 2022, ο συνολικός όγκος των εμπορευματικών μεταφορών ανήλθε σε 27,9 εκ. τόνους, δηλαδή κατά 20,5% αυξημένος σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος (23,2 εκ. τόνους το 2021). Συγκεκριμένα, ο όγκος των διεθνών οδικών μεταφορών αυξήθηκε κατά 15,9% σε σχέση με το 2021 (από 13 εκ. σε 15 εκ. τόνους), των

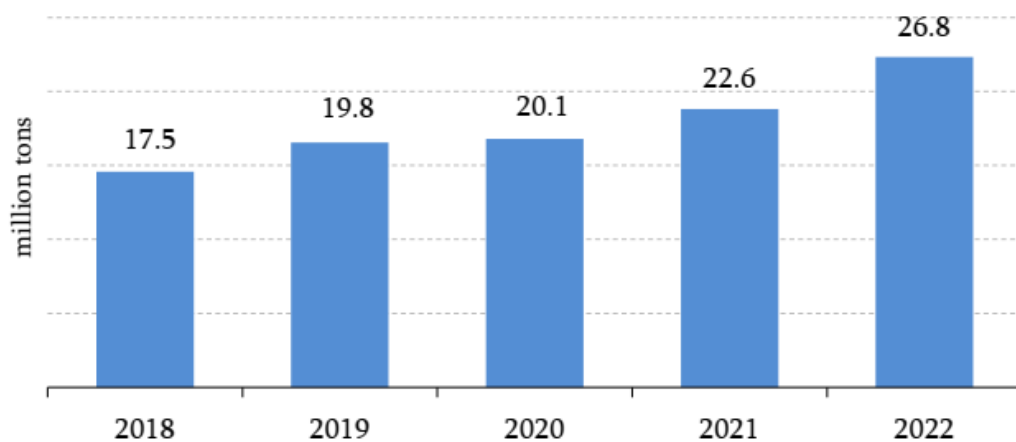




σιδηροδρομικών κατά 26,4% ( από 10,2 εκ. σε 12,9 εκ. τόνους). Τα έσοδα από τις εμπορευματικές μεταφορές από ξεπέρασαν τα 66,4 εκ. GEL (25 εκ. USD), όντας διπλάσια σε σύγκριση με το 2021.

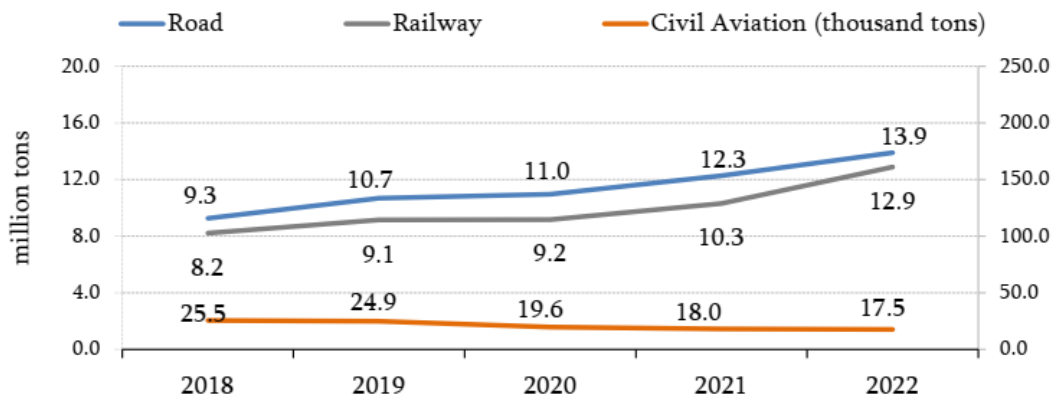
Για το πρώτο τρίμηνο του 2023, οι εμπορευματικές μεταφορές αυξήθηκαν κατά 2,4% και ανήλθαν σε 9,5 εκ. τόνους. Ειδικότερα, 6,4 εκ. τόνοι μεταφέρθηκαν οδικώς (+1,1%), 3,2 εκ. τόνοι σιδηροδρομικώς (+5%) και περισσότεροι από 4.000 τόνοι αεροπορικώς (+0,4%). Εν αντιθέσει, ο όγκος εμπορευμάτων που διακινήθηκε από τους λιμένες της Γεωργίας σημείωσε πτώση, κατά 6,8%, ανερχόμενος σε 2,8 εκ. τόνους.

#### Γράφημα 4: Διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές (οδικές και σιδηροδρομικές)



Πηγή: Υπουργείο Οικονομίας & Βιώσιμης Ανάπτυξης

#### Γράφημα 5: Όγκος διεθνών μεταφορών εμπορευμάτων ανά τύπο μεταφοράς



Πηγή: Υπουργείο Οικονομίας & Βιώσιμης Ανάπτυξης

#### B.1.4 Οδικοί Άξονες - Αυτοκινητόδρομοι

Η Γεωργία συνιστά συγκοινωνιακό σύνδεσμο στους μεταφορικούς άξονες Βορρά - Νότου μεταξύ Ρωσίας και Τουρκίας και Ανατολής - Δύσης μέσω Αρμενίας και Αζερμπαϊτζάν προς το Ιράν, την Κίνα και τις χώρες της κεντρικής Ασίας. Το συνολικό μήκος των αυτοκινητοδρόμων είναι 1.593 χλμ. και το δίκτυο

εθνικών οδών εκτείνεται σε περισσότερα από 5.460 χλμ. Οι εν λόγω δρόμοι συνδέονται, επί του παρόντος, με 1.320 γέφυρες και 31 σήραγγες. Συγκρατείται ότι, από το 2013, έχουν κατασκευαστεί ή ανασκευαστεί 16.000 χλμ. οδικού δικτύου, για το οποίο διατέθηκαν 6 δισ. GEL (2,2 δισ. USD).

Ένα από τα μεγαλύτερα έργα υποδομής που βρίσκεται σε εξέλιξη αυτή τη στιγμή είναι η κατασκευή μέρους του αυτοκινητόδρομου στο κεντρικό τμήμα της Γεωργίας που διέρχεται από το φαράγγι του Likhi (East–West Highway). Η κατασκευή εν λόγω αυτοκινητόδρομου πραγματοποιείται από 4 κινεζικές εταιρείες, ενώ η επίβλεψη των έργων γίνεται από εταιρείες προερχόμενες από Γαλλία, Τουρκία, Αυστραλία και Κορέα. Μέρος του East–West Highway αποτελεί το επονομαζόμενο Rikoti Pass, η κατασκευή του οποίου αποτελεί ένα δύσκολο και φαραωνικό έργο. Στις 28.10.2023 δόθηκαν στην κυκλοφορία τα πρώτα 27 χλμ., στα οποία περιλαμβάνονται 65 γέφυρες και 38 σήραγγες, ενώ υπολείπεται η κατασκευή επιπλέον 97 γεφυρών και 51 σιηράγγων. Η ολοκλήρωση κατασκευής του Rikoti Pass τοποθετείται χρονικά περί τα τέλη του 2024.

Το έργο αυτό αποτελεί τμήμα του λεγόμενου Μεσαίου Διαδρόμου (Middle Corridor/ Trans-Caspian International Transport Route: από Κίνα και Καζακιστάν μέσω Κασπίας Θάλασσας σε Αζερμπαϊτζάν και Γεωργία με τελική απόληξη στην Τουρκία και την ΕΕ)<sup>1</sup>, τον οποίο η Γεωργία θεωρεί ζωτικής σημασίας για τα συμφέροντά της και το οποίο ανήκει και στο διευρυμένο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (TEN-T) και χρηματοδοτείται από την ευρωπαϊκή πρωτοβουλία Global Gateway<sup>2</sup>.

#### Εικόνα 4: Όδευση Μεσαίου Διαδρόμου



Πηγή: Υπουργείο Οικονομίας & Βιώσιμης Ανάπτυξης

Επιπλέον, η Γεωργία συμμετέχει στη δημιουργία του Διακασπιακού Μεταφορικού Διαδρόμου Ανατολής-Δύσης (TRACECA/ Trans-Caspian East -

<sup>1</sup> Ιδρύθηκε το Φεβρουάριο του 2014 με τη συμμετοχή επιχειρήσεων του τομέα των θαλάσσιων και σιδηροδρομικών μεταφορών του Αζερμπαϊτζάν, του Καζακιστάν και της Γεωργίας. Η Διακήρυξη για τον Μεσαίο Διάδρομο (Middle Corridor / Trans-Caspian International Transport Route) υπεγράφη, στην Αλμάτυ, στις 31.03.2022. Στον Διάδρομο συμμετέχουν: Αζερμπαϊτζάν, Γεωργία, Καζακιστάν και Τουρκία. Με την αναβάθμιση των σχετικών υποδομών κατά μήκος του Διαδρόμου, εκτιμάται ότι ο χρόνος μεταφοράς εμπορευμάτων από Κίνα σε Ευρώπη θα μειωθεί στις 20-22 ημέρες οδικώς και 45 ημέρες μέσω Κασπίας.

<sup>2</sup> [https://international-partnerships.ec.europa.eu/policies/global-gateway/global-gateway-overview\\_en](https://international-partnerships.ec.europa.eu/policies/global-gateway/global-gateway-overview_en)



West Corridor: Αζερμπαϊτζάν, Αρμενία, Γεωργία, Ιράν, Καζακστάν, Κιργιζία, Μολδαβία, Ρουμανία, Τατζικιστάν, Τουρκία, Ουκρανία και Ουζμπεκιστάν), στον Lapis Lazuli (από το Αφγανιστάν στην Τουρκία, μέσω Τουρκμενιστάν, Αζερμπαϊτζάν και Γεωργίας), στον Ευρωπαϊκό Διάδρομο Βαλτικής-Μαύρης Θάλασσας-Αιγαίου, στον Central Asia Regional Economic Cooperation/CAREC Corridor 2 (Αζερμπαϊτζάν, Καζακστάν, Τουρκμενιστάν, Ουζμπεκιστάν, Τατζικιστάν, Κιργιζία και Κίνα), στο Διεθνή Διάδρομο Εμπορευματικών Μεταφορών Μαύρης Θάλασσας-Κασπίας Θάλασσας (Γεωργία, Ρουμανία, Αζερμπαϊτζάν και Τουρκμενιστάν), καθώς και στην Πρωτοβουλία του Διαδρόμου Περσικού Κόλπου - Μαύρης Θάλασσας (Ελλάδα, Βουλγαρία, Γεωργία, Αζερμπαϊτζάν, Ιράν).

Το 2022, διήλθαν από την Γεωργία περίπου 448.335 φορτηγά, ενώ το 2021 ο αριθμός αυτός ήταν 332.070 (αύξηση 35%). Το πρώτο τρίμηνο του 2023, 113.032 φορτηγά διαμετακόμισαν προϊόντα μέσω της Γεωργίας και αποφέροντας στην χώρα 39,56 εκ. GEL (15,88 εκ. USD). Σύμφωνα με τα στοιχεία του Υπουργείου Οικονομικών, ο αριθμός φορτηγών transit αυξήθηκε κατά 37,8%, ενώ τα έσοδα αυξήθηκαν κατά 141%.

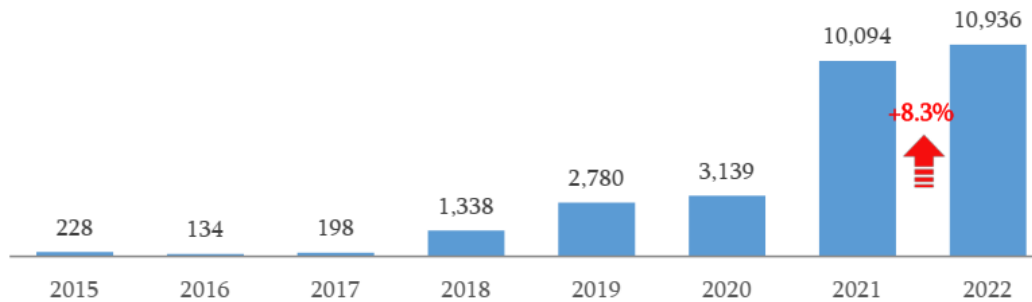
Σύμφωνα με την Εθνική Στρατηγική Μεταφορών και Logistics της Κυβέρνησης της Γεωργίας, βραχυπρόθεσμα η Γεωργία θα μπορεί να μεταφέρει 90.000 εμπορευματοκιβώτια μέσω της επικράτειάς της υπό διαμετακόμιση και έως το 2026 – 220.000 εμπορευματοκιβώτια.

Οι κύριες προκλήσεις για το να καταστεί κόμβος μεταφορών η Γεωργία είναι:

1. Εφαρμογή ενιαίου ηλεκτρονικού συστήματος (single electronic system) που θα επιτρέπει την ταχεία ανταλλαγή εγγράφων και την αναζήτηση συγκεκριμένων εμπορευματοκιβωτίων.
2. Δημιουργία τερματικού σταθμού άδειων εμπορευματοκιβωτίων (empty container deliveries) που θα μειώσει το κόστος ενοικίασης εμπορευματοκιβωτίων στα λιμάνια και θα μειώσει τις ανησυχίες των προμηθευτών.
3. Εφαρμογή συγκεκριμένου προγράμματος για κλειστές αμαξοστοιχίες (Block trains) για έγκαιρες παραδόσεις.
4. Ανάπτυξη απευθείας ακτοπλοϊκών γραμμών στη Μαύρη Θάλασσα σε Ρουμανία, Βουλγαρία, Τουρκία και Ουκρανία.
5. Πραγματοποίηση ενημερωτικής εκστρατείας σε διεθνή fora και συνέδρια για την προώθηση του Μεσσιού Διαδρόμου.



## Γράφημα 6: Μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων (TEU) Ευρώπη - Κίνα



Πηγή: Υπουργείο Οικονομίας & Βιώσιμης Ανάπτυξης

### Β.1.2 Σιδηροδρομικό δίκτυο

Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Γεωργίας περιλαμβάνει 1.551,9 χλμ σιδηροδρόμων και συνδέεται με τα δίκτυα του Αζερμπαϊτζάν, της Αρμενίας και της Τουρκίας, καθώς και με τους λιμένες Batumi, Poti και Kulevli. Η υφιστάμενη δυναμικότητα του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας ανέρχεται σε περίπου 27 εκ. τόνους ετησίως.

Η εταιρεία JSC Georgian Railway, η οποία διαχειρίζεται και το σιδηροδρομικό δίκτυο της Γεωργίας, έχει ξεκινήσει έργα εκσυγχρονισμού του δικτύου (πχ. ανακατασκευή-κατασκευή του τροχαίου υλικού, αποκατάσταση των υποδομών, εκσυγχρονισμό της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής Zestaroni - Kharagauli και κατασκευή νέας σιδηροδρομικής γραμμής από το Moliti στο Khashuri), με στόχο τη βελτιστοποίηση των υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων. Άμα τη ολοκλήρωση των έργων εκσυγχρονισμού, αναμένεται ο τριπλασιασμός της δυναμικότητας του δικτύου. Σε πρώτη φάση, η εκτιμώμενη αύξηση της δυναμικότητας του δικτύου αναμένεται να φθάσει τους 60 εκ. τόνους ετησίως, με απώτερο στόχο τους 100 εκ. τόνους ετησίως.

Τα συνεχή έργα εκσυγχρονισμού του δικτύου (πχ. ανακατασκευή-κατασκευή του τροχαίου υλικού και την αποκατάσταση των υποδομών) θα επιτρέψουν την αύξηση της χωρητικότητας σε 48 εκ. τόνους μέχρι το τέλος του 2024. Αυτή η αναβάθμιση κρίνεται ιδιαίτερα σημαντική, δεδομένης της αύξησης του ενδιαφέροντος των διεθνών εμπορευματικών μεταφορέων για τον Μεσσιό Διάδρομο.

Όσον αφορά στις διεθνείς σιδηροδρομικές συνδέσεις, το 2017 ξεκίνησε η κατασκευή της σιδηροδρομικής σύνδεσης Μπακού-Τιφλίδας-Καρς (BTK), η οποία θα έχει μήκος 826 χλμ. και είναι κατά 86% ολοκληρωμένη. Η λειτουργία της σιδηροδρομικής γραμμής, εντός του 2024, αναμένεται να μειώσει κατά τέσσερις φορές το χρόνο διαμετακόμισης των εμπορευμάτων από την Κίνα προς τις χώρες της Ευρώπης. Στο αρχικό στάδιο λειτουργίας της, η γραμμή σχεδιάζεται να μεταφέρει 1 εκ. επιβάτες και 4 εκ. τόνους αγαθών, ενώ τα



επόμενα έτη, η δυναμικότητα θα αυξηθεί φθάνοντας τα 6 εκ. επιβάτες και τους 20 εκ. τόνους εμπορευμάτων. Μακροπρόθεσμα, ο άξονας Μπακού-Τιφλίδα-Καρς δύναται να καταστεί ως ρυθμιστικό σημείο σημαντικότερων σιδηροδρομικών συνδέσεων Ευρώπης-Ασίας.

#### Εικόνα 5: Όδευση Baku-Tbilisi-Kars (BTK)



Πηγή: Alliance Logistics

Επιπλέον, η Γεωργία, από το 2017, συνεργάζεται με το Αζερμπαϊτζάν και το Ιράν για τη δημιουργία του σιδηροδρομικού διαδρόμου South - West Transport Corridor (ο οποίος θα ακολουθεί τη διαδρομή: Ινδία – Περσικός Κόλπος – Αζερμπαϊτζάν – Γεωργία – Ουκρανία – Ευρώπη). Ο South - West Transport Corridor αποτελεί συμπληρωματικό μέρος του Μεσσιού Διαδρόμου, θα είναι μήκους 7.654 χλμ. και ο μέσος χρόνος παράδοσης εκτιμάται σε 7 ημέρες.

Το 2022, οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές ανήλθαν σε 14,8 εκ. τόνους, αυξημένες κατά 21,8% σε σχέση με το 2021 (12,4 εκ. τόνοι). Ειδικότερα:

- Το 12,8% αφορούσε σε εθνικές μεταφορές, το 28,6% σε διεθνείς και το 58,6% σε διαμετακόμιση (transit).
- Τα μεγαλύτερα μερίδια συνολικά εισερχόμενων φορτίων είχαν η Ρωσία (41,1%), το Αζερμπαϊτζάν (21,4%), την Αρμενία (8,2%), το Τουρκμενιστάν (5,3%), η Βουλγαρία (4%) και η Ρουμανία (4%).
- Τα μεγαλύτερα μερίδια συνολικά εξερχόμενων φορτίων είχαν η Αρμενία (22,2%), το Καζακιστάν (9,6%) και η Ρωσία (8,4%).
- Όσον αφορά στα φορτία transit, το 25% προήλθε από το Καζακιστάν, το 20,7% από το Τουρκμενιστάν, το 6,6% από τη Ρωσία, το 6,4% από τη Βραζιλία, το 2,4% από την Κίνα και το 38,9% άλλες χώρες, ενώ το 14,9% είχε ως χώρα τελικού προορισμού την Τουρκία, το 7,8% την Ολλανδία, το 6,7% την Ιταλία και το 3,5% την Κίνα.
- Το 30,1% του συνολικού όγκου των εμπορευμάτων αφορούσε σε άνθρακα, αργό πετρέλαιο και προϊόντα πετρελαίου και φυσικό αέριο, το 26,8% σε μεταλλεύματα μετάλλων και άλλα προϊόντα εξόρυξης και λατομείων και το 13,5% τρόφιμα, ποτά και καπνό, το 7% βασικά μέταλλα και μεταλλικά προϊόντα, το 6% κοκ και προϊόντα διύλισης



πετρελαίου, το 5,7% άλλα μη μεταλλικά ορυκτά προϊόντα και το 5,4% άλλα προϊόντα.

Τέλος, η Κυβέρνηση της Γεωργίας, στο πλαίσιο της Εθνικής Στρατηγικής Μεταφορών και Εφοδιαστικής Αλυσίδας και σε συνεργασία με την Παγκόσμια Τράπεζα, εκπονεί μελέτη σκοπιμότητας ανάπτυξης των σιδηροδρομικών μεταφορών υψηλής ταχύτητας, βάσει της οποίας θα καταρτισθεί το Σχέδιο Ανάπτυξης Σιδηροδρομικού Δικτύου.

### B.1.3 Λιμένες

Η Γεωργία διαθέτει 4 λιμένες στη Μαύρη Θάλασσα (Batumi, Poti, Supsa και Kulevi), ενώ σχεδιάζει την κατασκευή ενός λιμένα βαθέων υδάτων στην Ανακλία. Σύμφωνα με τον Πρωθυπουργό της Γεωργίας, κ. Irakli Garibashvili, η επέκταση των λιμένων του Poti και του Batumi, αλλά και η κατασκευή και εμπορική λειτουργία μέχρι το 2026, του πρώτου λιμένα βαθέων υδάτων της χώρας στην Ανακλία, αποτελούν προτεραιότητα για την Κυβέρνηση.

Σημειώνεται ότι οι λιμένες Poti και Batumίδιαχειρίζονται εμπορεύματα και συνδέονται με το γεωργιανό σιδηροδρομικό δίκτυο, ενώ οι λιμένες Supsa και Kulevi αποτελούν αποκλειστικά τερματικούς σταθμούς πετρελαίου.

Το 2022, 1.606 εισήλθαν στα λιμάνια και τους τερματικούς σταθμούς της Γεωργίας, εκ των οποίων το 38,42% ήταν γενικού φορτίου (+0,65%), το 30,51% ήταν πλοία μεταφοράς υγρού φορτίου χύδην (-7,72%), το 18,56% ήταν πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (+12,03%), το 12,52% πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου χύδην, εξειδικευμένα πλοία και ρυμουλκά (+12,92%). Το πρώτο εξάμηνο του 2023, εισήλθαν 795 πλοία στα λιμάνια και τους τερματικούς σταθμούς της Γεωργίας, εκ των οποίων 284 ήταν γενικού φορτίου (+1,07%), 232 ήταν πλοία μεταφοράς υγρού φορτίου χύδην (-7,57%), 213 ήταν πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (+52,14%), 66 πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου χύδην, εξειδικευμένα πλοία και ρυμουλκά (-37,14%).

Ο συνολικός όγκος φορτίων από τους λιμένες του Poti και του Batumi, το 2022, ανήλθε σε 12,4 εκ. τόνους, αυξανόμενος κατά 12,8% σε σχέση με το 2021 (11 εκ. τόνοι). Όσον αφορά στα εμπορευματοκιβώτια, αυτά ήταν 477.094 TEU, αυξημένα κατά 18,9% σε σχέση με το 2021 (401.386 TEU). Ειδικότερα:

Poti: 7,7 εκ. τόνοι (αύξηση της τάξεως του 9%), 357.623 TEU (αύξηση της τάξεως του 18,3%).

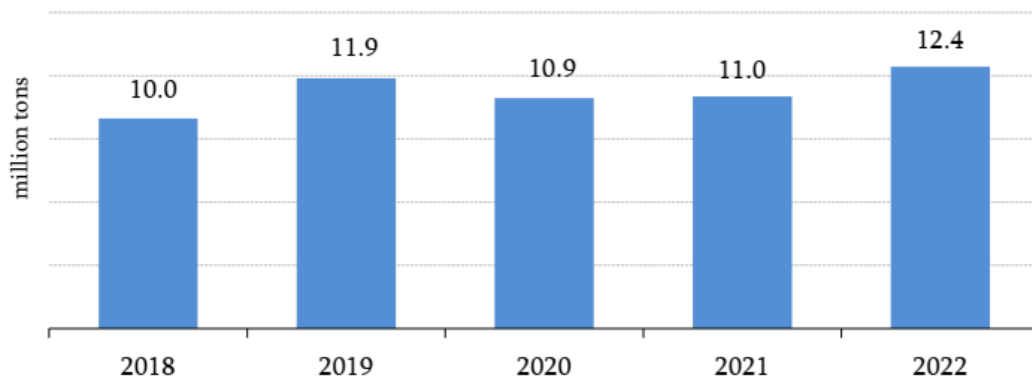
Batumi: 4,7 εκ τόνοι (αύξηση της τάξεως του 19,7%), 119.471 TEU (αύξηση της τάξεως 20,5% εξαιτίας της ανακατεύθυνσης της γραμμής εμπορευματοκιβωτίων COSCO από το λιμάνι του Poti στο λιμάνι του Batumi και στην αύξηση της εισαγωγής αυτοκινήτων από τις ΗΠΑ).

Το πρώτο εξάμηνο του 2023, ο συνολικός όγκος φορτίων μειώθηκε κατά 11,91%, ανερχόμενος σε 7,02 εκ. τόνους και συνολικά διακινήθηκαν 349.704 TEU



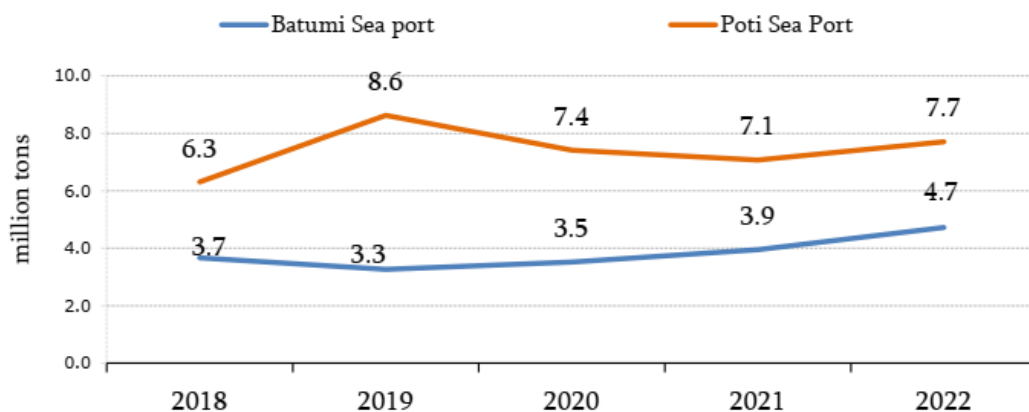
εμπορευματοκιβωτίων από και προς τους λιμένες της Γεωργίας που είναι 58,28% περισσότεροι σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του 2022.

### Γράφημα 7: Σύνολο διακινούμενων φορτίων σε λιμένες Batumi και Poti



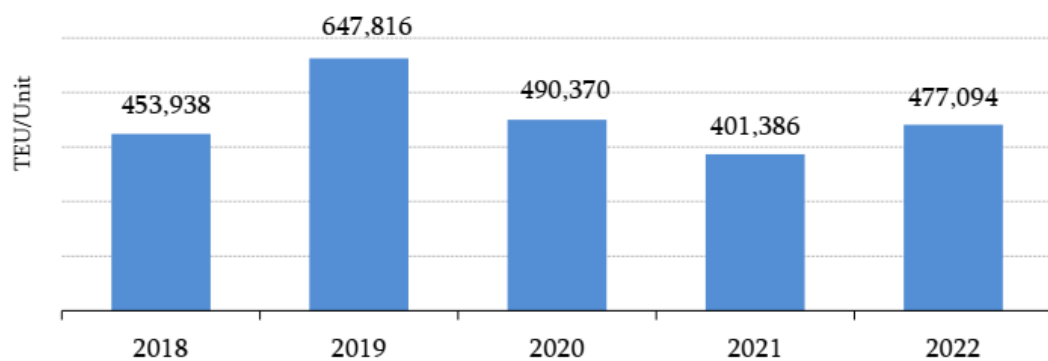
Πηγή: Υπουργείο Οικονομίας & Βιώσιμης Ανάπτυξης

### Γράφημα 8: Μεριδιοδιακινούμενων φορτίων ανά λιμένα



Πηγή: Υπουργείο Οικονομίας & Βιώσιμης Ανάπτυξης

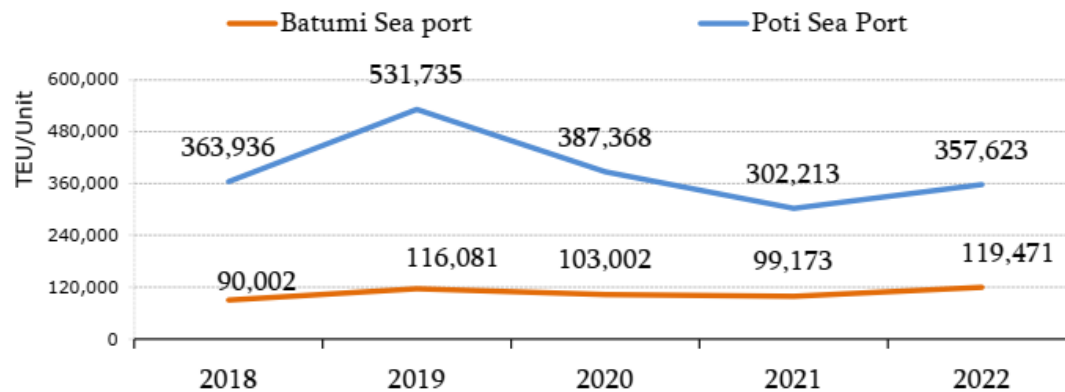
### Γράφημα 9: Σύνολο διακινούμενων εμπορευματοκιβωτίων σε λιμένες Batumi και Poti



Πηγή: Υπουργείο Οικονομίας & Βιώσιμης Ανάπτυξης



### Γράφημα 10: Σύνολο διακινούμενων εμπορευματοκιβωτίων ανά λιμένα



Πηγή: Υπουργείο Οικονομίας & Βιώσιμης Ανάπτυξης

Παρά την αξιοσημείωτη αύξηση που καταγράφεται στις θαλάσσιες μεταφορές, οι διεθνείς ακτοπλοϊκές συνδέσεις της Γεωργίας παραμένουν περιορισμένες, όπως φαίνεται και στον ακόλουθο πίνακα:

### Πίνακας 1: Τακτικές ακτοπλοϊκές συνδέσεις λιμένων Γεωργίας

Διαδρομή	Τύπος πλοίου	Εταιρεία	Χρονική διάρκεια
Burgas - Batumi - Burgas	RoRo	PBM	45 ώρες
Varna - Poti/Batumi - Varna	Railcar	Navi-Bulgar	54 ώρες
Constanța - Poti - Constanța	Ro-Pax Rail	E60	60 ώρες

Πηγή: EU funded study, Dr. Khalid Bichou, International Consultant in the field of Transportation Logistics, Ports and Maritime

### Πίνακας 2: Υπηρεσίες Feederλιμένων Γεωργίας

Εταιρεία	Διαδρομή	Τύπος	Ημέρες
Maersk	Ambarli - Poti - Constanța - Ambarli	Feeder	7
CMA-CGM	Πειραιάς - Ambarli - Poti - Πειραιάς	Feeder	10
MSC	Gia Tauro - Πειραιάς - Batumi - Constanța - Burgas - Gia Tauro	Feeder	14
COSCO	Πειραιάς - Haydarpara - Batumi - Constanța - Varna - Πειραιάς	Feeder	14
Uni-Feeder	Marport - Madras - Ambarli - Poti - Marport - Ambarli - Madras - Marport	Feeder	6
Uni-Feeder	Πειραιάς - Poti - Constanța - Gerbez - Πειραιάς	Feeder	6

Πηγή: EU funded study, Dr. Khalid Bichou, International Consultant in the field of Transportation Logistics, Ports and Maritime





### Πίνακας3: Προτεινόμενες διασυνδέσεις

Υπηρεσία	Αγορά στόχος	Χωρητικότητα	Διαδρομή	Τύπος
RoRo cargo 2 φορές εβδομαδιαίως	Freight GE-TK και TK-RO (συμπ. transit)	2 μεσαιού μεγέθους RoRo πλοία	Karasu - Constanța - Poti/ Batumi - Constanța - Karasu	Pendulum
RoRo trailer 1 φορά εβδομαδιαίως	Road freight GE-BG προσθέτοντας GE-RO	1 RoRo trailer	Poti/ Batumi - Varna - Constanța - Poti/Batumi - Constanța - Varna	Triangular
Container SSS 2 φορές εβδομαδιαίως	GE transit containers Κεντρική Ασία - Ευρώπη	2 containerships μεγέθους feeder	Poti - Constanța - Poti - Varna - Constanța - Poti	Two End - to - End
Railcar ferry 1 φορά εβδομαδιαίως	GE bound και transit rail cargo	1 rail-car ferry	Batumi/Poti - Varna - Constanța - Batumi/Poti	End - to - End

Πηγή: EU funded study, Dr. Khalid Bichou, International Consultant in the field of Transportation Logistics, Ports and Maritime

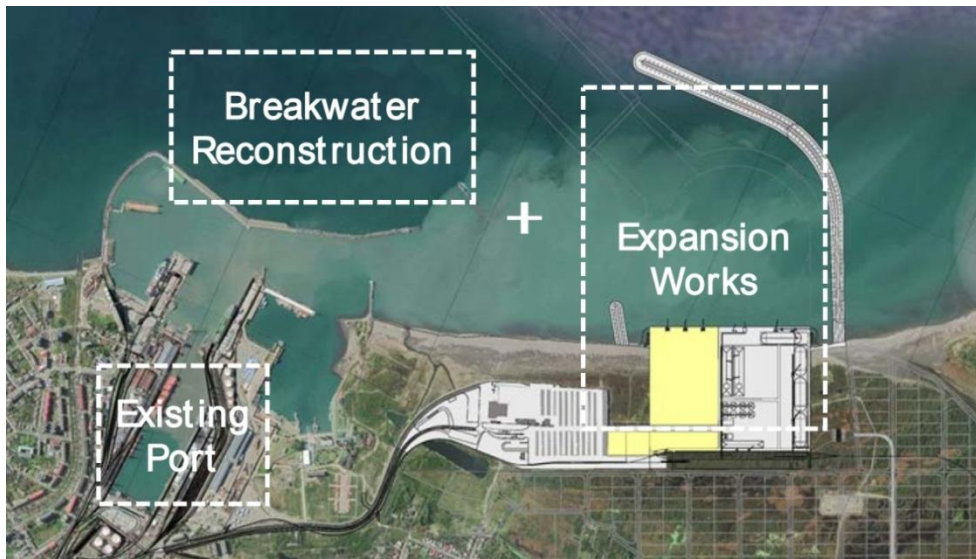
#### Λιμένας Poti

Είναι ο μεγαλύτερος λιμένας της Γεωργίας, από τον οποίο διεξάγεται το 80% του εμπορίου μέσω θαλάσσης της Γεωργίας. Διαθέτει 15 θέσεις ελλιμενισμού, συνολικό μήκος κρηπιδώματος 2,9 χλμ., 17 χλμ. σιδηροδρομικής γραμμής, είναι βάθους 8-11 μέτρων, έχει ετήσια δυναμικότητα 9 εκ. τόνους προϊόντων (εκ των οποίων 1 εκ. τόνους πετρελαίου και προϊόντων αυτού) και συνδέεται με το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας.

Από την απόκτηση του λιμένα, το 2011, η διαχειρίστρια εταιρεία APM Terminals, θυγατρική της A.P.Moller-Maersk, έχει επενδύσει περισσότερα από 130 εκ. USD σε έργα εκσυγχρονισμού και αναβάθμισης. Επί του παρόντος, λαμβάνει χώρα μια ακόμα αναβάθμιση, η οποία χωρίζεται σε 2 φάσεις (πρώτη μέχρι το 2026 και η δεύτερη μέχρι το 2028) και θα αφορά στην κατασκευή κυματοθραύστη μήκους 1,7 χλμ. και αποβάθρας 700 μέτρων, με βάθος 15-17 μέτρων.



### Εικόνα 6: Έργα αναβάθμισης λιμένα Poti



Πηγή: APM Terminals

### Εικόνα7: PACE



Πηγή: PACE

Στο πλαίσιο των αναβαθμίσεων του λιμένα του Poti, ο τελευταίος επεκτάθηκε από την Pace Group, χρηματοδοτούμενος από την US International Development Finance Corporation (πρώην DFC) κατά 50 εκ. USD. Ο νέος τερματικός σταθμός του Poti που βρίσκεται στην περιοχή του πρώην ναυπηγείου (New Port Zone), αποτελεί επένδυση αξίας 120 εκ.USD και αποτελείται από αποβάθρα μήκους 260 μέτρων, κλειστή αποθήκη χωρητικότητας 50.000 τόνων και είναι βάθους 13 μέτρων.



Η δεύτερη φάση του έργου, το κόστος της οποίας ανέρχεται σε 30 εκ. USD, προβλέπει την κατασκευή πρόσθετης αποβάθρας μήκους 230 μέτρων σε βάθος 13 μέτρων.

Πλησίον του λιμένα Poti βρίσκεται Ελεύθερη Βιομηχανική Ζώνη (<https://potifreezone.ge/>), η οποία θα συνδεθεί στο εγγύς μέλλον με απευθείας σιδηροδρομική γραμμή με τον λιμένα.

### **Λιμένας Batumi**

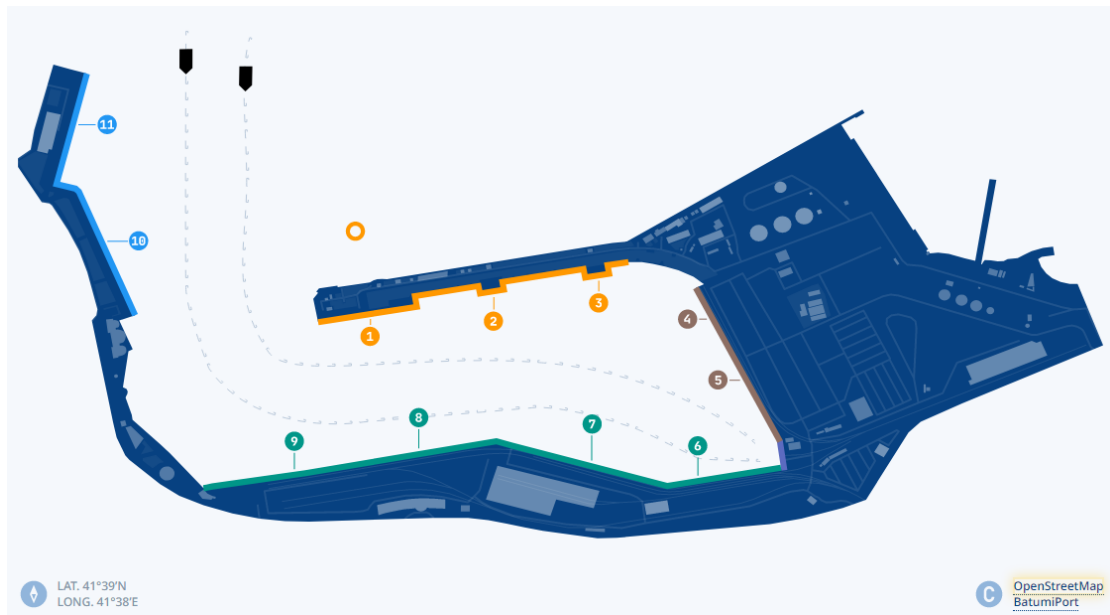
Ο λιμένας Batumi χρησιμοποιείται πρωτίστως ως λιμένας διέλευσης προϊόντων πετρελαίου του Καζακστάν, του Αζερμπαϊτζάν και του Τουρκμενιστάν. Διαθέτει 11 θέσεις ελλιμενισμού σε 4 τερματικούς σταθμούς (πετρελαίου 1-3, εμπορευματοκιβωτίων 4-5, ξηρού φορτίου 7-8 και επιβατών 10-11), συνδέεται με σιδηροδρομική γραμμή, είναι βάθους 7,1-9,1 μέτρων και έχει ετήσια δυναμικότητα 18 εκ. τόνους προϊόντων (εκ των οποίων οι 16 εκ. τόνοι αφορούν στον τερματικό σταθμό πετρελαίου και οι 2 εκ. τόνοι στον τερματικό σταθμό ξηρού φορτίου), 200.000 TEU και 180.000 επιβατών.

Τον Φεβρουάριο του 2008, η KazTrans Oil JSC, θυγατρική της κρατικής ενεργειακής εταιρείας του Καζακστάν NC KazMunayGas JSC, απέκτησε την Batumi Oil Terminal Ltd (<https://www.batumioilterminal.com/>) και απέκτησε αποκλειστικά δικαιώματα διαχείρισης της Batumi Sea Port LLC (<https://www.batumiport.com/>), η οποία ανήκει κατά 100% στο γεωργιανό κράτος. Τον τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων διαχειρίζεται η εταιρεία International Container Terminal LLC (<https://www.bict.ge/>), θυγατρική του φιλιππινέζικου ομίλου International Container Terminal Services INC

Το 2022, ο όγκος μεταφόρτωσης πετρελαίου από την Batumi Oil Terminal Ltd, πετρελαιοειδών και φυσικού αερίου αυξήθηκε κατά 0,4 εκ. τόνους σε σύγκριση με το 2021 και ανήλθε σε 1,9 εκ τόνους. Η αύξηση αυτή συνδέεται με την αύξηση του όγκου μεταφόρτωσης προϊόντων πετρελαίου προέλευσης Καζακστάν. Ο όγκος της μεταφόρτωσης ξηρού φορτίου από την Batumi SeaPort LLC ανήλθε σε 1,7 εκ. τόνους, δηλαδή 0,5 εκ. τόνους περισσότερο από το 2021, λόγω της αύξησης της μεταφόρτωσης ουρίας και ακατέργαστης ζάχαρης.



## Εικόνα 8: Κάτοψη λιμένα Batumi



Πηγή: Λιμένας Batumi

### **Batumi Carbamide Terminal**

Με την επιτυχή υλοποίηση αυτού του σημαντικού έργου, ο νέος τερματικός σταθμός επεξεργάζεται και μεταφέρει 1.500.000 τόνους ορυκτών λιπασμάτων ετησίως.

Οι επενδυτές του νέου πολυτροπικού τερματικού σταθμού στο λιμάνι του Μπατούμι είναι η αμερικανική εταιρεία Trammo και η Wondernet Exspress Investment Group. Το έργο είναι μια συνέργεια αμερικανικών, ουζμπεκικών και γεωργιανών επενδύσεων. Η συνολική επένδυση για το έργο ανήλθε σε 25 εκ.USD. Η κατασκευή του τερματικού σταθμού ξεκίνησε το 2019 και ολοκληρώθηκε τον Ιούνιο του 2021.

### **Λιμένας βαθέων υδάτων Anaklia**

Δεδομένης της αυξημένης εμπορευματικής κίνησης των τελευταίων ετών, καθώς και του γεγονότος ότι το βάθος, των υφιστάμενων λιμένων (Batumi και Poti), δεν επιτρέπει τον κατάπλου πλοίων τύπου Panamax ή VLC, έχει αποφασιστεί η κατασκευή λιμένα βαθέων υδάτων στην Anaklia.

Τον Φεβρουάριο του 2023, δημοσιεύθηκε στην ιστοσελίδα του Υπουργείου Οικονομίας και Βιώσιμης Ανάπτυξης της Γεωργίας η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για την κατασκευή του εν λόγω λιμένα.

Μεταξύ των όρων περιλαμβάνονταν τα εξής:

- κεφαλαιακή αξία του έργου ύψους 500 εκ. USD,



- ανάπτυξη έργου επί τη βάσει DBFOM (Design-Build-Finance-Operate-Maintain),
- 51% του μετοχικού κεφαλαίου θα ανήκει στο γεωργιανό Δημόσιο και 49% στον ιδιώτη επενδυτή,
- ανάπτυξη σε 9 στάδια (ξεκινώντας από 600.000 TEU και φθάνοντας τα 100.000.000 TEU,
- ολοκλήρωση κατασκευής εντός 3 ετών,

Το πρώτο στάδιο αξιολόγησης των πιθανών επενδυτών ολοκληρώθηκε στις 21.09.2023. Στο δεύτερο στάδιο πέρασαν δυο εταιρείες που πληρούσαν τις προϋποθέσεις (μια συμφερόντων Ελβετίας - Λουξεμβούργου και μια Κίνας - Σιγκαπούρης). Εντός των επόμενων μηνών θαμπορούν να καταθέσουν τις αναλυτικές και δεσμευτικές προσφορές τους, ώστε, εν συνεχεία, να υπάρξει απευθείας συμφωνία για τους όρους της παραχώρησης.

Η Κυβέρνηση της Γεωργίας εξετάζει, επίσης, τη δυνατότητα Δημιουργίας Ελεύθερης Βιομηχανικής Ζώνης στην περιοχή της Ανακλία.

Προηγουμένως, η κατασκευή του λιμένα είχε ανατεθεί στην κοινοπραξία Anaklia Development Consortium (αποτελείται από την γεωργιανή τράπεζα TBC Holding και τον αμερικανικό όμιλο Conti Group), την οποία, τον Ιανουάριο του 2020, ακύρωσε η γεωργιανή Κυβέρνηση και έκτοτε οι δυο πλευρές βρίσκονται σε διεθνή διαίτησία.

### **Kulevi Oil Terminal**

Ο τερματικός σταθμός πετρελαίου Kulevi ανήκει και λειτουργεί από την Black Sea Terminal Ltd., θυγατρική της κρατικής εταιρείας πετρελαίου του Αζερμπαϊτζάν SOCAR. Το Kulevi Oil Terminal είναι μια από τις πρώτες και πιο σημαντικές επενδύσεις της SOCAR στη Γεωργία, η οποία πραγματοποιήθηκε τον Δεκέμβριο του 2006.

Το Kulevi Oil Terminal έχει δυναμικότητα 10 εκ. τόνων πετρελαίου και προϊόντων αυτού, ετησίως, διαθέτει 27 δεξαμενές αποθήκευσης συνολικής χωρητικότητας 402.000m<sup>3</sup>, βάθος 17,10 - 13,60 μέτρων, 6 θέσεις ελλιμενισμού, οι οποίοι μπορούν ταυτόχρονα να ξεφορτώσουν 208 σιδηροδρομικά βαγόνια.

Σε εξέλιξη βρίσκεται έργο επέκτασης για την κατασκευή και θέση σε λειτουργία νέων τεχνολογικών εγκαταστάσεων και εξοπλισμού για την εκφόρτωση νέων κατηγοριών προϊόντων.

### **Supsa Oil Terminal**

Ο τερματικός σταθμός Supsa είναι 100% εθνικοποιημένος. Έχει ετήσια δυναμικότητα 8 εκ. τόνων πετρελαίου και διαθέτει 4 δεξαμενές αποθήκευσης αργού πετρελαίου, χωρητικότητας περίπου 40.000 τόνων καθεμία για το πετρέλαιο που μεταφέρεται μέσω του αγωγού Western Route Export Pipeline



(WREP), τον οποίον διαχειρίζεται η εταιρεία Georgia Pipeline Company για λογαριασμό της αζέρικης κοινοπραξίας International Operating Company.

#### **B.1.4 Αεροδρόμια**

Με τρία διεθνή και τέσσερα αεροδρόμια εσωτερικού, η Γεωργία επενδύει σε μεγάλο βαθμό στην επέκταση της υποδομής των αεροδρομίων της για τη βελτίωση της συνδεσιμότητας και τη βελτίωση της υποδομής εμπορευμάτων.

Το κύριο διεθνές αεροδρόμιο της χώρας, το διεθνές αεροδρόμιο της Τιφλίδας, έχει σημειώσει σημαντική αύξηση της επιβατικής κίνησης τα τελευταία χρόνια, ενώ αρκετά μικρότερα αεροδρόμια θα μπορούσαν ενδεχομένως να χρησιμοποιηθούν για μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών.

Το 2022 πραγματοποιήθηκαν, συνολικά, 21.500 πτήσεις, 42,8% περισσότερες σε σχέση με το 2021, ενώ τα αεροδρόμια της Γεωργίας εξυπηρέτησαν 4,456 εκ. επιβάτες, αριθμό κατά 79% υψηλότερο σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Ο όγκος των εμπορευμάτων που διακινήθηκαν μέσω των αεροδρομίων της Γεωργίας ανήλθε σε 17.900 τόνους.

Το πρώτο εξάμηνο του 2023 ο αριθμός των επιβατών που διακινήθηκαν μέσω των αεροδρομίων της Γεωργίας αυξήθηκε κατά 44,72% σε σύγκριση με την ίδια περίοδο του προηγούμενου έτους και ανήλθε σε 2,48 εκ. άτομα. Αναφορικά με τον όγκο εμπορευμάτων, διακινήθηκαν 8.700 τόνοι (86,2% αφίξεις και το 13,79% αποστολές).

#### **Διεθνές Αεροδρόμιο Τιφλίδας / Shota Rustaveli**

Δυναμικότητα τερματικού σταθμού: 4.000.000 επιβάτες

Αριθμός επιβατών που ταξίδεψαν το 2022: 2998785 (αύξηση 78,1% έναντι προηγούμενου έτους). Αναμένεται να υποδεχθεί 3,7 εκ. επιβάτες το 2023.

Αεροπορικές εταιρείες που διενεργούν πτήσεις: 45

Προορισμοί: 52

Δεδομένου ότι η διαχειρίστρια εταιρεία TAV Georgia, θυγατρική της τουρκικής TAV Airports και μέλος του γαλλικού ομίλου ADP, θεωρεί το αεροδρόμιο της Τιφλίδας ως μη ανταποκρινόμενο στις σημερινές ανάγκες, εκπόνησε, αρχές του 2023, σε συνεργασία με την γαλλική εταιρεία ADP Ingénierie (ADPI), 20ετές σχέδιο ανάπτυξης (development masterplan). Στο εν λόγω σχέδιο προβλέπονται, μεταξύ άλλων, αναβάθμιση των υποδομών υποδοχής επιβατών και διαχείρισης εμπορευμάτων, αλλά και ρυθμίσεις ζητημάτων ασφαλείας. Στις 24.10.2023 ανακοινώθηκε ένα πρόγραμμα ύψους 816.396 USD για την εν λόγω αναβάθμιση. Το συμβόλαιο διαχείρισης της TAV Georgia λήγει τον Φεβρουάριο του 2027.



### **Νέο Διεθνές Αεροδρόμιο Τιφλίδας**

Η Κυβέρνηση της Γεωργίας έχει κατ'επανάληψη δηλώσει το τελευταίο χρονικό διάστημα ότι υφίσταται η ανάγκη κατασκευής ενός νέου αεροδρομίου στην Τιφλίδα με μεγαλύτερη δυναμικότητα εξαιτίας της συνεχώς αυξανόμενης επιβατικής κίνησης, της μη δυνατότητας επέκτασης του υφιστάμενου αεροδρομίου, καθώς και των υψηλών τελών αεροδρομίου που αποκλείουν τις αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους. Στόχος της γεωργιανής Κυβέρνησης είναι η χώρα να διαθέτει ένα από τα καλύτερα αεροδρόμια στον κόσμο, το οποίο θα είναι επίσης σημαντικό διαμετακομιστικό κέντρο και κόμβος logistics.

Σημειώνεται ότι, αυτή τη στιγμή, η κατασκευή ενός νέου διεθνούς αεροδρομίου κοντά στην Τιφλίδα περιορίζεται από την υφιστάμενη συμφωνία της Κυβέρνησης με την εταιρεία TAV Georgia, η οποία, ωστόσο, δεν φαίνεται ότι θα παραταθεί πέραν του 2027, καθώς η Κυβέρνηση επιθυμεί η διαχείριση και των τριών διεθνών αεροδρομίων όπως περιέλθει στον δημόσιο οργανισμό United Airports of Georgia.

Η αυστριακή εταιρεία Airport Competence θα πραγματοποιήσει την τεχνική μελέτη για το αεροδρόμιο στο Vaziani, η οποία θα καταδείξει εάν η κατασκευή νέου αεροδρομίου στο Vaziani θα πρέπει να προκριθεί σε σχέση με την επέκταση του υπάρχοντος αεροδρομίου της Τιφλίδας.

### **Διεθνές Αεροδρόμιο Batumi / Alexander Kartveli**

Δυναμικότητα τερματικού σταθμού: 1.500.000 επιβάτες

Αριθμός επιβατών που ταξίδεψαν το 2022: 616885 (αύξηση 19,5%)

Αεροπορικές εταιρείες που διενεργούν πτήσεις: 12

Προορισμοί: 16

Η διαχειρίστρια εταιρεία TAV Georgia, εκπόνησε, σε συνεργασία με την γαλλική εταιρεία ADP Ingénierie (ADPI), τέλη του 2023, 20ετές σχέδιο ανάπτυξης (developmentmasterplan). Το συμβόλαιο διαχείρισης της TAV Georgia λήγει τον Μάιο του 2027.

### **Διεθνές Αεροδρόμιο Kutaisi / Davit Agmashenebeli**

Δυναμικότητα τερματικού σταθμού: 2.000.000 επιβάτες

Αριθμός επιβατών που ταξίδεψαν το 2022: 796063(αύξηση 181,7% έναντι προηγούμενου έτους). Το χρονικό διάστημα Ιανουαρίου - Ιουλίου 2023, σημειώθηκε αύξηση κατά 90% επιβατικής κίνησης σε σύγκριση με το αντίστοιχο χρονικό διάστημα του 2019 και αύξηση κατά 74% στον αριθμό των πτήσεων

Αεροπορικές εταιρείες που διενεργούν πτήσεις: 5



Προορισμοί: 44

Τον Φεβρουάριο του 2023, η διαχειρίστρια εταιρεία United Airports of Georgia, ανακοίνωσε ότι σχεδιάζονται έργα υποδομής ύψους 47 εκ. GEL (17,87 εκ. USD) για το Διεθνές Αεροδρόμιο του Kutaisi. Συγκεκριμένα, προγραμματίζεται να ολοκληρωθεί ο σχεδιασμός ενός νέου διαδρόμου 3,5 χλμ., προκειμένου να είναι δυνατή η υποδοχή και εξυπηρέτηση όλων των τύπων αεροσκαφών (επιβατηγών και εμπορικών). Θα δημιουργηθεί, επίσης, νέος χώρος στάθμευσης για 400 αυτοκίνητα και συστήματα φωτεινής σηματοδότησης.

Επιπλέον, τον Σεπτέμβριο του 2023, η Κυβέρνηση της Γεωργίας ανακοίνωσε ότι θα επενδύσει 85 εκ. GEL (32 εκ. USD) για την αναβάθμιση των υποδομών του διεθνούς αεροδρομίου στο Kutaisi και δη την κατασκευή αεροδιαδρόμου μήκους 3,5 χλμ. και νέας πίστας αεροδρομίου.

### **Αεροδρόμια εσωτερικού**

**Natakhtari Airfield:** Το αεροδρόμιο Natakhtari βρίσκεται περίπου 32 χλμ. βόρεια της Τιφλίδας και εξυπηρετεί ιδιωτικές πτήσεις, πτήσεις charter και εσωτερικές πτήσεις της γεωργιανής αεροπορικής εταιρείας Vanilla Sky Airlines. Ανήκει και διαχειρίζεται από LLC Serviceair.

**Mestia / Queen Tamar:** είναι ένα μικρό περιφερειακό αεροδρόμιο, με αεροδιάδρομο μήκους 1.156 μ. Ανήκει και διαχειρίζεται από την United Airports of Georgia. Ανακαινίσθηκε το 2010.

Αριθμός επιβατών που ταξίδεψαν το 2022: 9385

**Ambrolauri:** Είναι ένα μικρό περιφερειακό αεροδρόμιο, με αεροδιάδρομο μήκους 1.100 μ. Ανήκει και διαχειρίζεται από την United Airports of Georgia. Κατασκευάσθηκε το 2017.

Αριθμός επιβατών που ταξίδεψαν το 2022: 2657

**Telavi / Erekle II:** Τον Σεπτέμβριο του 2023, η Κυβέρνηση της Γεωργίας αποφάσισε την αναβάθμιση του αεροδρομίου του Telavi, η οποία θα αφορά στη δημιουργία νέου τερματικού σταθμού, στην επέκταση του υπάρχοντος αεροδιαδρόμου σε 1.700 μ., στην εγκατάσταση σύγχρονων συστημάτων πλοήγησης και στην κατασκευή νέου πύργου ελέγχου. Στόχος της Κυβέρνησης είναι η εμπορική λειτουργία του αεροδρομίου να ξεκινήσει τον Μάιο ή Ιούνιο του 2024. Το έργο θα λάβει χρηματοδότηση ύψους 25-30 εκ. GEL (9,5-11,4 εκ. USD). Το υπάρχον αεροδρόμιο στο Telavi λειτουργεί από το 2012, ανήκει στο Aviation University of Georgia και, επί του παρόντος, λειτουργεί ως χώρος εκπαίδευσης για φοιτητές στη Σχολή Αεροπορίας και Μηχανικών.





### **B.3 Δίκτυα Ενέργειας**

Η Γεωργία κατέχει σημαντικό ρόλο στη διαμετακόμιση πετρελαίου, φυσικού αερίου και ηλεκτρικής ενέργειας από την Κασπία προς τη Δύση, ρόλο τον οποίο διαχρονικά επιδιώκει να ενισχύσει.

Κεντρική προτεραιότητα της Κυβέρνησης συνιστά η ενίσχυση της ενεργειακής της ασφάλειας και η σταδιακή μείωση της εξάρτησής της από τις εισαγωγές ενέργειας. Παράλληλα, η Γεωργία επιδιώκει να ενισχύσει το ρόλο της σε περιφερειακό επίπεδο στη διαμετακόμιση (transit) ενεργειακών πόρων, καθώς σημαντικοί αγωγοί πετρελαίου και φυσικού αερίου διέρχονται από τη χώρα. Η υδροηλεκτρική ενέργεια αποτελεί τη σημαντικότερη εγχώρια πηγή ενέργειας. Σε αυτό το πλαίσιο, σημαντικά έργα υποδομής ενέργειας, ειδικά στον κλάδο των ΑΠΕ, πραγματοποιούνται σε όλη την χώρα.

#### **B.3.1 Φυσικό Αέριο**

Όσον αφορά στη διαμετακόμιση φυσικού αερίου, τη Γεωργία διέρχεται ο South Caspian Pipeline (αγωγός Νοτίου Καυκάσου / SCP), ο οποίος τροφοδοτεί με φυσικό αέριο τη Γεωργία και την Τουρκία από το πεδίο Shah Deniz (Stage 1), καθώς και η επέκταση του αγωγού Νοτίου Καυκάσου (SCPX, πρώτο σκέλος του Νοτίου Διαδρόμου Φυσικού Αερίου/ Southern Gas Corridor) που μεταφέρει φυσικό αέριο από το αζερικό κοίτασμα Shah Deniz (Stage 2) στην Ευρώπη.

Ο αγωγός φυσικού αερίου North - South Main Gas Pipeline εξυπηρετεί κυρίως τη διαμετακόμιση ρωσικού φυσικού αερίου προς την Αρμενία μέσω Γεωργίας.

Η Γεωργία προσβλέπει, επίσης, σε δυνατότητα μελλοντικής διαμετακόμισης φυσικού αερίου από το Τουρκμενιστάν μέσω του σχεδίου για τον Διακασπιακό αγωγό φυσικού αερίου (Transcaspian Gas Pipeline/ TCP), ενώ ο διαχειριστής Δικτύου (Georgian OilandGasCorporation) κάνει αναφορά στο δεκαετές αναπτυξιακό του σχέδιο 2019-2028, στο έργο διασύνδεσης Αζερμπαϊτζάν – Γεωργίας – Ρουμανίας - Ουγγαρίας (AGRI LNG) και στην εναλλακτική αυτού πρόταση τον αγωγό White Stream (Κασπία, Γεωργία, Ρουμανία, Ουκρανία).

#### **B.3.2 Πετρέλαιο**

Όσον αφορά στη διαμετακόμιση πετρελαίου, το έδαφος της Γεωργίας διέρχονται οι αγωγοί Μπακού - Τιφλίδα - Ceyhan (BTC) από το Αζερμπαϊτζάν μέσω Γεωργίας στην Τουρκία και ο αγωγός Μπακού – Supsa από το Αζερμπαϊτζάν στη Γεωργία (Μαύρη Θάλασσα). Πετρέλαιο από την Κασπία και την Κεντρική Ασία μεταφέρεται και σιδηροδρομικώς προς τα λιμάνια Poti και Batumi.

#### **B.3.3 ΑΠΕ**

Αναφορικά με τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (ΑΠΕ), τα μικρού και μεσαίου μεγέθους έργα ΑΠΕ, ιδιαίτερα υδροηλεκτρικής ενέργειας, έχουν αναδειχθεί ως σε βασικές βραχυπρόθεσμες επιλογές της Κυβέρνησης, προκειμένου να



αξιοποιηθεί γρήγορα το δυναμικό πράσινης ενέργειας της Γεωργίας και να αντισταθμιστούν οι εισαγωγές, ενώ διευκολύνουν, επίσης, την γρήγορη προσθήκη νέων υποδομών παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας σε απομακρυσμένες περιοχές. Η Κυβέρνηση σχεδιάζει νέα έργα ΑΠΕ συνολικής ισχύος 1.500MW προκειμένου να επιτύχει τους στόχους του Εθνικού Ολοκληρωμένου Σχεδίου Ενέργειας και Κλίματος<sup>3</sup>, προσδοκώντας σε προσέλκυση επενδύσεων της τάξεως των 3 έως 4 δισ.USD τα επόμενα δύο με τρία χρόνια, ενώ καταβάλει προσπάθειες για την ανάπτυξη του πράσινου υδρογόνου(για περισσότερες πληροφορίες βλ. [μελέτη για τον κλάδο ΑΠΕ στη Γεωργία](#)).

### **B.3.4 Ηλεκτρική Ενέργεια**

Το σύστημα ηλεκτρικής ενέργειας της Γεωργίας αποτελείται από 11.297 χλμ. γραμμών μεταφοράς και 94 υποσταθμούς με συνολική εγκατεστημένη ισχύ 12.094MVA. Το δίκτυο ηλεκτρικής ενέργειας της Γεωργίας διασυνδέεται με αυτή της Ρωσίας στα 500kV και 220kV, του Αζερμπαϊτζάν στα 330kV, της Αρμενίας 220kV και της Τουρκίας στα 220kV και 400kV. Μέσω της Γεωργίας διέρχεται ηλεκτρική ενέργεια από το Αζερμπαϊτζάν, τη Ρωσία και την Αρμενία προς την Τουρκία.

Για την περίοδο 2025-2033, σχεδιάζεται η επέκταση των γραμμών μεταφοράς, κατά, περίπου, 1.700 χλμ., η κατασκευή νέων υποσταθμών ισχύος 5.200 MW και η αναβάθμιση της ικανότητας διασυννοριακής μεταφοράς στα 5.350 MW. Ειδικότερα, στα 1.050MW με την Τουρκία, στα 1.600MW με τη Ρωσία, στα 700MW με την Αρμενία και στα 2.000MW με το Αζερμπαϊτζάν, καθώς, σήμερα, τα συστήματα ηλεκτρικής ενέργειας Γεωργίας-Ρωσίας-Αζερμπαϊτζάν δεν μπορούν να λειτουργήσουν σε έναν δακτύλιο. Το γεωργιανό δίκτυο ηλεκτρικής ενέργειας μπορεί, επίσης, να χρησιμοποιηθεί για διαμετακόμιση ενέργειας μεταξύ Ρωσίας - Αρμενίας/Ιράν και Αρμενίας/Ιράν - Τουρκίας.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις των ειδικών αναλυτών, με όλα τα νέα έργα που υλοποιούνται στην περιοχή, θα έχει δημιουργηθεί έως το 2025, ένας νέος ενεργειακός διάδρομος που θα συνδέει τα ενεργειακά συστήματα της Γεωργίας, της Αρμενίας, του Αζερμπαϊτζάν, της Ρωσίας, της Τουρκίας και του Ιράν.

<sup>3</sup> Έως το 2030, το 27,4% της τελικής κατανάλωσης και το 87% της παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας θα πρέπει να προέρχεται από ΑΠΕ.

### Εικόνα 9: Δυνατότητες διασυνοριακής μεταφοράς συστημάτων ηλεκτρικής ενέργειας Γεωργίας και γειτονικών της χωρών έως το 2033



Πηγή: Ten-Year Network Development Plan of Georgia 2023-2033

Επιπλέον, μεταξύ των έργων που περιλαμβάνονται στο δεκαετές σχέδιο ανάπτυξης δικτύου για τα έτη 2023- 2033, του Διαχειριστή GSE, περιλαμβάνονται<sup>4,5</sup>:

- Γραμμή μεταφοράς ενέργειας Batumi-Akhaltzikhe: επένδυση ύψους 33,3 εκ. ευρώ, θέση σε λειτουργία το 2023-2026.
- Γραμμή μεταφοράς ενέργειας Ksani-Sterantsminda-Mozdok: επένδυση ύψους 26,7 εκ. ευρώ, θέση σε λειτουργία το 2030.
- Γραμμή μεταφοράς ενέργειας Marneuli-Ayrum: επένδυση ύψους 20 εκ. ευρώ, θέση σε λειτουργία το 2025.
- Γραμμή μεταφοράς ενέργειας Jvari-Tskaltubo-Akhaltzikhe: επένδυση ύψους 104,5 εκ. ευρώ, θέση σε λειτουργία το 2023-2025.
- Γραμμή μεταφοράς ενέργειας Akhaltzikhe-Tortum: επένδυση ύψους 176,8 εκ. ευρώ, θέση σε λειτουργία το 2024-2025.
- Γραμμή μεταφοράς ενέργειας Svaneti: επένδυση ύψους 95 εκ. ευρώ, θέση σε λειτουργία το 2024-2030.
- Γραμμή μεταφοράς ενέργειας Racha-Namakhvani: επένδυση ύψους 103,3 εκ. ευρώ, θέση σε λειτουργία το 2023-2030.
- Γραμμή μεταφοράς ενέργειας Guria: επένδυση ύψους 27,6 εκ. ευρώ, θέση σε λειτουργία το 2023-2024.

<sup>4</sup> <https://www.gse.com.ge/projects/ten-years-network-development-plan>

<sup>5</sup> <https://gse.com.ge/projects/future-projects>



- Αποκατάσταση εναέριας γραμμής 220KV Kolkhida-1: επένδυση ύψους 3,8 εκ. ευρώ, θέση σε λειτουργία το 2023.
- Αποκατάσταση εναέριας γραμμής 500kV Imereti: επένδυση ύψους 22 εκ. ευρώ, θέση σε λειτουργία το 2028.
- Ανακαίνιση 15 υποσταθμών: επένδυση ύψους 21,6 εκ. ευρώ, θέση σε λειτουργία το 2024-2028.

### **Υποθαλάσσιο καλώδιο Μαύρης Θάλασσας / Black Sea (submarine) interconnection cable project**

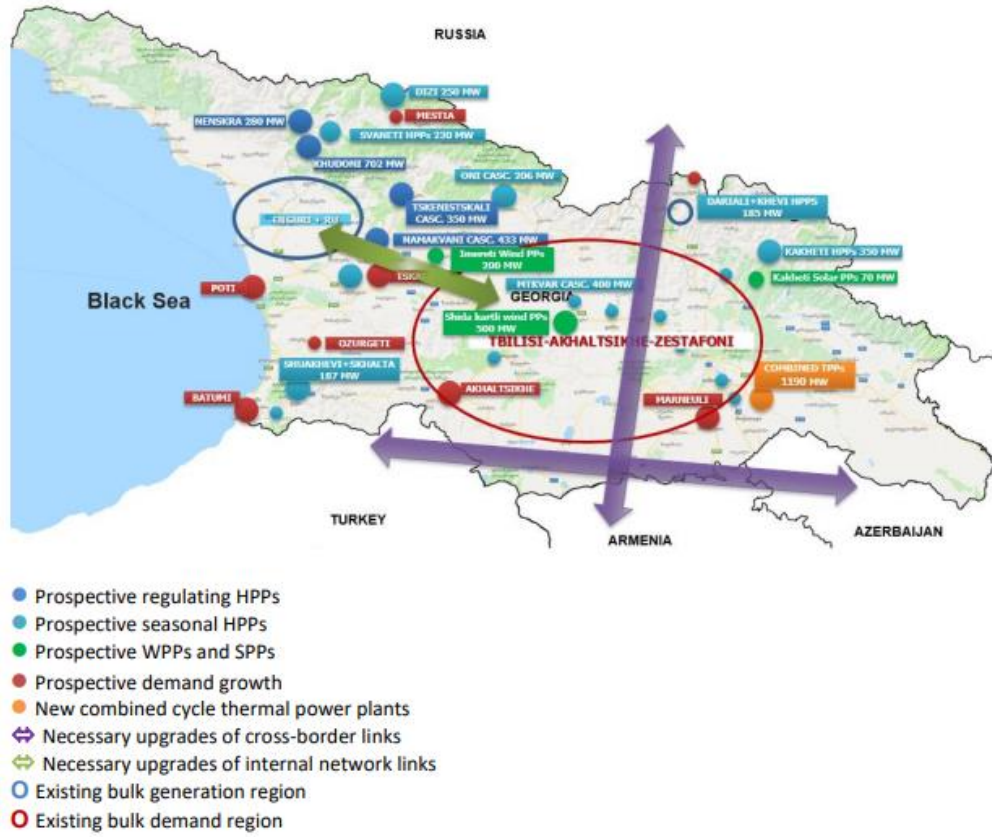
Μέσα στην επόμενη δεκαετία εκτιμάται ότι, η Γεωργία, λόγω της γεωγραφικής της θέσης, θα αποκτήσει σημαντικό ρόλο στη σχεδιαζόμενη περιφερειακή ολοκλήρωση των συστημάτων ηλεκτρικής ενέργειας των χωρών του Καυκάσου και της Μαύρης Θάλασσας.

Προς αυτή την κατεύθυνση είναι και η υπογραφή του Μνημονίου Κατανόησης για την κατασκευή υποθαλάσσιου διασυνδετήριου καλωδίου ηλεκτρικής ενέργειας στη Μαύρη Θάλασσα (Βουκουρέστι, 17.12.2022), το οποίο θα συνδέσει το γεωργιανό σύστημα ηλεκτρικής ενέργειας (και την περιοχή του Νοτίου Καυκάσου) με το σύγχρονο δίκτυο της Ηπειρωτικής Ευρώπης και το οποίο θα δώσει την ευκαιρία στη Γεωργία να πραγματοποιήσει εμπόριο ηλεκτρικής ενέργειας με ευρωπαϊκές χώρες.

Ως προς τα τεχνικά χαρακτηριστικά του έργου, με βάση τις προκαταρκτικές μελέτη, θα κατασκευαστεί γραμμή διπλού κυκλώματος των 500kV μεταξύ του υφιστάμενου 500kV υποσταθμού Jvari και του νέου 500kV υποσταθμού Anaklia. Εν συνέχεια, θα τοποθετηθεί ζεύγος υποθαλάσσιων καλωδίων 500kV DC Anaklia- Constanța. Για την υλοποίηση αυτής της σύνδεσης εξετάζεται η κατασκευή σταθμού μετατροπής συνεχούς ρεύματος 500/500 kV εγκατεστημένης ισχύος 2x500MW στον υποσταθμό Anaklia. Η υλοποίηση αυτού του έργου ενδέχεται να απαιτήσει πρόσθετη ενίσχυση του δικτύου υψηλής τάσης των διασυνδεδεμένων συστημάτων ισχύος, η οποία θα προσδιορισθεί μετά την ολοκλήρωση της μελέτης σκοπιμότητας.

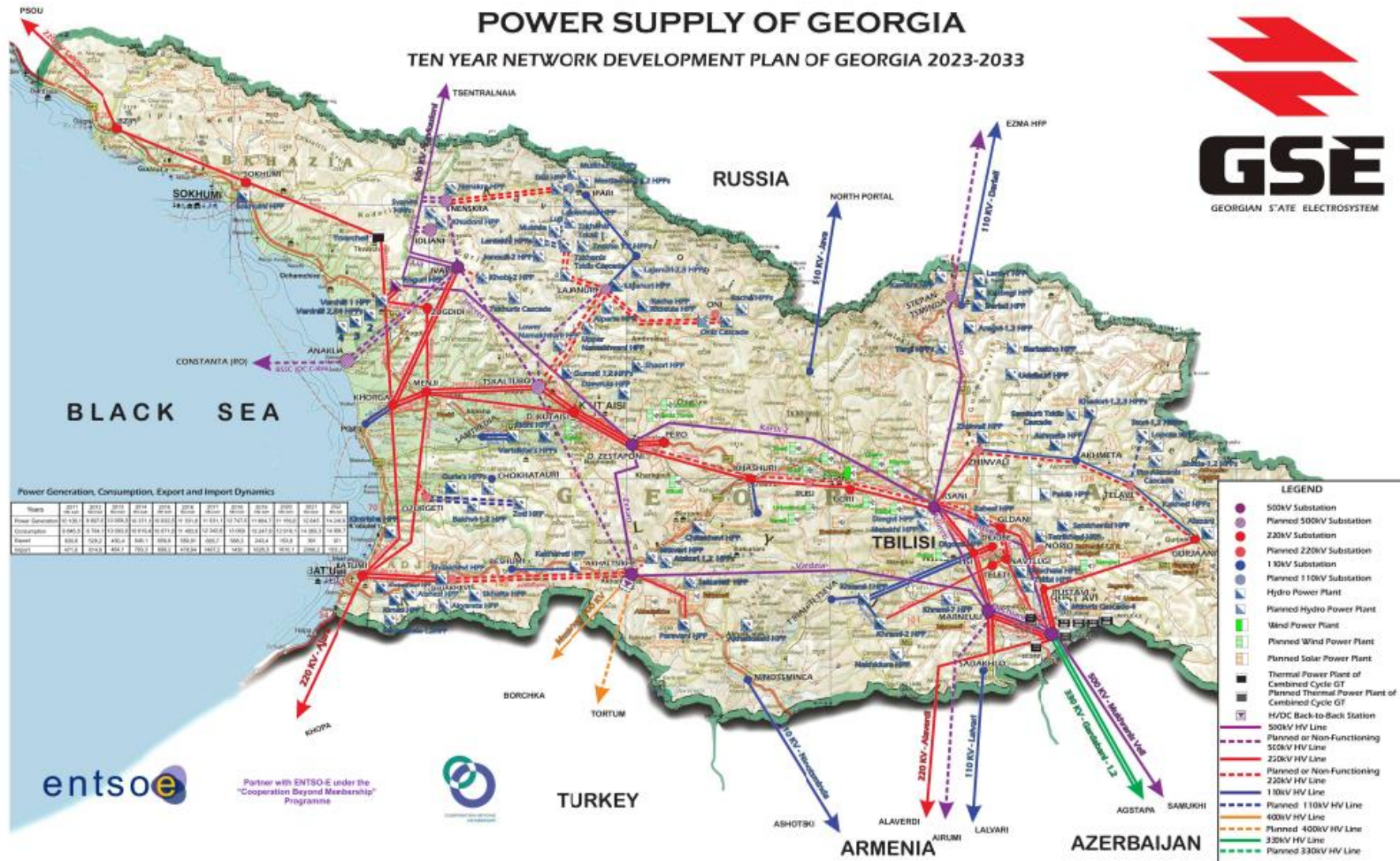


Εικόνα 10: Χάρτης με έργα δεκαετούς σχεδίου ανάπτυξης δικτύου 1



Πηγή: Ten-Year Network Development Plan of Georgia 2023-2033

Εικόνα 11: Χάρτης με έργα δεκαετούς σχεδίου ανάπτυξης δικτύου 2



Πηγή: Ten-Year Network Development Plan of Georgia 2023-2033

## **B.4 Άλλες υποδομές**

Στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής της πορείας η Γεωργία προσπαθεί να αναβαθμίσει πλήθος άλλων υποδομών σε όλη την χώρα. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι σύμφωνα με το σχέδιο προϋπολογισμού του 2024, περισσότερα από 6 δισ. GEL (2,30 δισ. USD) θα διατεθούν για έργα υποδομής, όπως βελτίωση της υδροδότησης (186 εκ. USD), η δημιουργία εκπαιδευτικών και τουριστικών υποδομών (261 και 63,5 εκ. USD αντίστοιχα), η ανάπτυξη της γεωργίας, η διαχείριση στερεών αποβλήτων, καθώς και η βελτίωση των δημοτικών υποδομών (710 εκ. USD) και των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Ενδεικτικά παρατίθενται προοπτικές πέντε τομέων:

### **Logistic Centers**

Το 2017, η γερμανική εταιρεία Dornier Consulting International, βάσει μελέτης που εκπόνησε για λογαριασμό του Υπουργείου Οικονομίας και Βιώσιμης Ανάπτυξης της Γεωργίας, με χρηματοδότηση της Παγκόσμιας Τράπεζας, προσδιόρισε ως βέλτιστες τοποθεσίες για τη δημιουργία κέντρων εφοδιαστικής αλυσίδας την Τιφλίδα και το Kutaisi.

Το προκαταρκτικό CAPEX του Tbilisi Logistics Centre εκτιμάτο σε 80,3 εκ. USD (CAPEX της πρώτης φάσης είναι 60,7 εκ. USD) και το προκαταρκτικό CAPEX του Kutaisi Logistics Centre στα 72,5 εκ. USD (CAPEX πρώτης φάσης 27,1 εκ. USD). Στις 17.11.2017, το Υπουργείο Οικονομίας και Βιώσιμης Ανάπτυξης της Γεωργίας προκήρυξε διεθνή διαγωνισμό για την κατασκευή των εν λόγω κέντρων, ο οποίος δεν τελεσφόρησε.

Προκήρυξη υποβολής αιτήσεων για το Έργο Logistics της Τιφλίδας και του Κουτάισι ανακοινώθηκε τον Φεβρουάριο του 2018. Η αίτηση υποβλήθηκε από 5 εταιρείες, μεταξύ των οποίων κινεζικές, τουρκικές, αμερικάνικες και ελβετικές εταιρείες. Το Anaklia Development Consortium (TBC Holdings) και ο εταίρος του Conti Group (ΗΠΑ) ήταν ένας από αυτούς.

Ο νικητής επρόκειτο να αποκαλυφθεί εντός του 2018, η κατασκευή του οποίου θα ξεκινούσε εντός 18 μηνών από την υπογραφή της επενδυτικής σύμβασης και θα ολοκληρωνόταν εντός 5 ετών. Σύμφωνα με την τότε υπουργό Οικονομίας, επενδυτές για τα κέντρα logistics της Τιφλίδας και του Κουτάισι έπρεπε να επιλεγούν το 2019, αλλά η διαδικασία απέτυχε και η αναθεώρηση της ιδέας του έργου έγινε αναπόφευκτη. Στα τέλη του 2019, το υπουργείο Οικονομίας ανακοίνωσε ότι εργάζονται σε μια νέα ιδέα του Κέντρου Logistics της Τιφλίδας και ενδέχεται να αναπτύξουν έργα ανάπτυξης μικρών κέντρων logistics αντί ενός μεγάλου κόμβου logistics.

### **Υδροδότηση**

Οι υδάτινοι πόροι είναι ένας από τους σημαντικότερους φυσικούς πόρους της



Γεωργίας. Υπάρχουν 26.060 ποτάμια συνολικού μήκους 58.987 χλμ. Επιπλέον, υπάρχουν 850 λίμνες με συνολική έκταση 170 km<sup>2</sup>, 734 παγετώνες με συνολική έκταση 513 km<sup>2</sup>, 43 δεξαμενές νερού, εκ των οποίων 34 για άρδευση και 9 για ηλεκτροπαραγωγή, ενώ περισσότερα από 250.000 εκτάρια καλύπτονται από βάλτους. Συνολικά, τα αποθέματα ύδατος εκτιμώνται σε 100km<sup>3</sup>.

Ωστόσο, η Γεωργία ήδη αντιμετωπίζει σημαντικές προκλήσεις όσον αφορά το απόθεμα και τη διαχείριση των υδάτινων πόρων, ενώ υπάρχουν ανησυχίες ότι, μακροπρόθεσμα, η χώρα θα επηρεαστεί από την κλιματική αλλαγή με σημαντική μείωση των πλεονασμάτων που διαθέτει σε υδατικό δυναμικό. Το γεγονός αυτό θα επιφέρει σημαντική επίδραση στο οικοσύστημα και στο ενεργειακό σύστημα Γεωργίας. Ήδη η χώρα αντιμετωπίζει σημαντική μεταβλητότητα στις βροχοπτώσεις και στην επιφανειακή απορροή των υδάτων, ζητήματα που αναμένεται να ενταθούν τα επόμενα έτη.

Μολαταύτα, παρά τους σημαντικούς υδάτινους πόρους, αρκετές περιοχές της Γεωργίας δεν διαθέτουν αδιάλειπτη υδροδότηση με πόσιμο νερό. Στόχος της Κυβέρνησης είναι, μέχρι το 2025, όλες οι περιοχές της χώρας να έχουν αδιάλειπτη υδροδότηση<sup>6</sup>. Σε αυτό το πλαίσιο, βάσει του σχεδίου προϋπολογισμού του 2024, θα διατεθούν 500 εκ. GEL (186 εκ. USD) για τη βελτίωση του τομέα ύδρευσης και αποχέτευσης.

### **Στερεά απόβλητα**

Το Σεπτέμβριο του 2015 υιοθετήθηκε η Εθνική Στρατηγική Διαχείρισης Στερεών Αποβλήτων, η οποία είναι αρμονισμένη με τα πρότυπα της και το 2015 υιοθετήθηκε ο Κώδικας Διαχείρισης Αποβλήτων. Στο πλαίσιο αυτό, η στρατηγική 2020-2025, της Εταιρείας Διαχείρισης Στερεών Αποβλήτων, στοχεύει στην αντικατάσταση των 54 υφιστάμενων δημοτικών χωματερών από ένα σύστημα δικτύου 8 νέων περιφερειακών χωματερών υγειονομικής ταφής σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα. Οι νέοι χώροι υγειονομικής ταφής θα εξυπηρετούν όλη τη Γεωργία πλην της Τιφλίδας και της περιοχής της Ατζαρίας. Μέχρι την κατασκευή των εν λόγω 8 ΧΥΤΑ, έχουν αποκατασταθεί οι 31 από τις 54 χωματερές. Οι υφιστάμενες δημοτικές χωματερές, ενδεικτικά αναφέρεται ότι, δεν διαθέτουν διαχείριση αερίων ή επεξεργασία στραγγισμάτων.

Επιπλέον, εκτιμάται<sup>7</sup> ότι η παραγωγή στερεών αποβλήτων θα αυξηθεί σημαντικά έως το 2040, με τον μέσο Δείκτης/Ρυθμός Παραγωγής Αποβλήτων (WGI) 0,95 kg/inh/d (κilo ανά κάτοικο ανά ημέρα) για τις αστικές περιοχές και

<sup>6</sup>Για περισσότερες πληροφορίες:

<https://www.mrdi.gov.ge/files/1/%E1%83%A1%E1%83%94%E1%83%A5%E1%83%A2%E1%83%9D%E1%83%A0%E1%83%98%E1%83%A1%20%E1%83%92%E1%83%90%E1%83%9C%E1%83%95%E1%83%98%E1%83%97%E1%83%90%E1%83%A0%E1%83%94%E1%83%91%E1%83%90/Vision%20and%20Policy.pdf>

<sup>7</sup>Για περισσότερες πληροφορίες:

<https://documents1.worldbank.org/curated/en/535371622781111161/pdf/Georgia-Solid-Waste-Sector-Assessment-Report.pdf>





0,54 kg/inh/d για τις αγροτικές περιοχές, φθάνοντας τους 1.252.855 τόνους το 2025, τους 1.345.484 τόνους το 2030, τους 1.450.343 τόνους το 2035 και τους 1.568.949 τόνους το 2040. Οι τρέχουσες ποσότητες στερεών αποβλήτων στις αστικές περιοχές είναι σχεδόν 2,5 φορές υψηλότερες σε σχέση με αυτές των αγροτικών περιοχών. Από τις αστικές περιοχές συλλέγεται περίπου το 87-88% των παραγόμενων στερεών αποβλήτων, ενώ στις αγροτικές περιοχές το ποσοστό αυτό ανέρχεται στο 64%.

Σημειώνεται ότι, η τεχνογνωσία της δημόσιας διοίκησης, αλλά και των επιχειρηματιών που εμπλέκονται στη διαχείριση των στερεών αποβλήτων είναι περιορισμένη.

### **Τουρισμός**

Όσον αφορά στον τομέα του τουρισμού, η Γεωργία έχει θέσει ως στόχο, μέχρι το 2030, να έχει ηγετική θέση, προωθώντας, ταυτόχρονα, τη βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη. Στο πλαίσιο αυτό, σύμφωνα με τον Εθνικό Οργανισμό Τουρισμού της χώρας, θα κατασκευαστούν, μέχρι το 2025, σε όλη τη χώρα 292 νέες ξενοδοχειακές μονάδες, οι οποίες θα προσθέσουν συνολικά 33.729 κλίνες στη δυναμικότητα του τουριστικού κλάδου της Γεωργίας.

### **Ευρυζωνικές υποδομές**

Στόχος της γεωργιανής Κυβέρνησης είναι η δημιουργία ενός ψηφιακού διαμετακομιστικού κόμβου που θα συνδέει Ευρώπη και Ασία μέσω της Γεωργίας. Η δημιουργία του ψηφιακού κόμβου θα καταστεί εφικτή, με την αύξηση του αριθμού των οπτικών ινών που συνδέουν τις δυο ηπείρους στη Μαύρη Θάλασσα, καθώς και με την εγκατάσταση κέντρων δεδομένων μεγάλων εταιρειών τεχνολογίας στη Γεωργία.



## Γ. ΖΗΤΗΣΗ

### Γ.1 Προοπτικές στην εξέλιξη της ζήτησης

#### Γ.1.1 European Network (TEN - T)

Στις 18.07.2018 υπεγράφη Συμφωνία μεταξύ της Γεωργίας και της ΕΕ για την επέκταση του δικτύου διευρωπαϊκών μεταφορών στη Γεωργία, η οποία εντάχθηκε στην Ανατολική Εταιρική Σχέση (ΑΕΣ) στις 09.01.2019. Βάσει αυτών, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατάρτισε Επενδυτικό Σχέδιο Δράσης, το οποίο προσδιορίζει 18 έργα προτεραιότητας για τη Γεωργία, συνολικής επένδυσης 3,4 δισ. ευρώ και ορίζοντα ολοκλήρωσης το 2030.

Περισσότερες πληροφορίες μπορούν να αντληθούν από:

[https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/system/files/2019-01/ten-t\\_iap\\_web-dec13.pdf](https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/system/files/2019-01/ten-t_iap_web-dec13.pdf)

#### Γ.1.2 Vision 2030

Η γεωργιανή Κυβέρνηση, τέλη του 2022, δημοσίευσε μια μακροπρόθεσμη αναπτυξιακή στρατηγική, επανομαζόμενη ως "Όραμα 2030", η οποία καταγράφει την πολιτική κατεύθυνση και τις προτεραιότητες ανά τομέα, επί τη βάση της Σφαιρικής και εις Βάθος Συμφωνίας Ελεύθερου Εμπορίου (Deep and Comprehensive Free Trade Agreement – DCFTA) με την ΕΕ και των στόχων της Βιώσιμης Ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών. Εν συνεχεία, καταρτίστηκε το Σχέδιο Δράσης για το 2023, όπου εξειδικεύονται οι στόχοι και οι νομοθετικές πρωτοβουλίες που πρέπει να ληφθούν.

Περισσότερες πληροφορίες μπορούν να αντληθούν από:

<https://www.gov.ge/wp-content/uploads/2023/05/Strategy-2030-ENG-WEB2d.pdf>

#### Γ.1.3 Εθνική Στρατηγική Μεταφορών και Logistics 2023-2030 και το Σχέδιο Δράσης 2023-2024

Η Εθνική Στρατηγική Μεταφορών και Logistics 2023-2030 εκπονήθηκε από το Υπουργείο Οικονομίας και Βιώσιμης Ανάπτυξης με την υποστήριξη της Παγκόσμιας Τράπεζας σε συνεργασία με τους αρμόδιους κρατικούς φορείς και δίνει έμφαση στη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών logistics, καθώς και στη διασφάλιση της αποτελεσματικής λειτουργίας των τομέων των οδικών, σιδηροδρομικών, θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορών, καθώς και στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας αυτών. Ταυτόχρονα, η στρατηγική στοχεύει στην ανάπτυξη του ανθρώπινου κεφαλαίου στον τομέα των μεταφορών και των logistics. Βάσει της Εθνικής Στρατηγικής σχεδιάζεται, έως το 2024, ο εκσυγχρονισμός των σιδηροδρόμων και μέχρι το τέλος του 2030, η κατασκευή συνολικά 760 χλμ αυτοκινητοδρόμων. Επιπλέον, θα εξετασθεί η δυνατότητα



ανάπτυξης σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας σύνδεσης της Γεωργίας με τις γειτονικές χώρες.

Ειδικότερα, το Στρατηγικό Σχέδιο Δράσης 2023-2024, περιλαμβάνει 48 δράσεις που αφορούν στην υλοποίηση έργων υποδομής μεταφορών, την εισαγωγή διεθνών προτύπων και κανονισμών/οδηγιών της ΕΕ, την ψηφιοποίηση του τομέα των μεταφορών και των logistics, την υπογραφή διμερών και πολυμερών συμφωνιών για την προώθηση των διεθνών μεταφορών, την ανάπτυξη νέων εκπαιδευτικών προγραμμάτων στον τομέα των μεταφορών και των logistics κ.λπ. Επιπλέον, το Σχέδιο Δράσης προβλέπει τη ρύθμιση των υπεραστικών μεταφορών επιβατών, τη μεταρρύθμιση του σιδηροδρομικού τομέα και τη μεταρρύθμιση των εσωτερικών πλωτών μεταφορών.

#### Γ.1.4 Maritime Transport Strategic Development Concept

Στο πλαίσιο της συμμόρφωσης της Γεωργίας με τα διεθνή πρότυπα και των υποχρεώσεων που απορρέουν από τη συμφωνία σύνδεσης με την ΕΕ, η Κυβέρνηση κατάρτισε τον Ιούνιο του 2023, στρατηγική για την ανάπτυξη του κλάδου των ναυτιλιακών μεταφορών<sup>8</sup>. Η εν λόγω στρατηγική καθορίζει τις βασικές αρχές και τα καθήκοντα της περαιτέρω ανάπτυξης του ναυτιλιακού τομέα μέχρι το 2030.

#### Γ.2 Διαγωνισμοί

Παρατίθεται κατάλογος ιστότοπων πληροφόρησης για τρέχοντες διαγωνισμούς για έργα υποδομών στη Γεωργία:

<b>1. Υπουργείο Περιφερειακής Ανάπτυξης &amp; Υποδομών-</b>	<a href="https://mrdi.gov.ge/en/useful-info/TENDERS">https://mrdi.gov.ge/en/useful-info/TENDERS</a> Διαγωνισμοί για υποδομές (οδικές, κτιριακές, ύδρευσης/αποχέτευσης, διαχείρισης αποβλήτων) που διενεργούν επιμέρους δημόσιοι οργανισμοί
<b>2. Roads Department of Georgia</b>	<a href="http://www.georoad.ge/?lang=eng&amp;act=tenders&amp;func=menu&amp;pid=1340628973">http://www.georoad.ge/?lang=eng&amp;act=tenders&amp;func=menu&amp;pid=1340628973</a> Διαγωνισμοί οδικών υποδομών
<b>3. Municipal Development Fund</b>	<a href="http://mdf.org.ge/?site-path=tenders/current_tenders/&amp;site-lang=en">http://mdf.org.ge/?site-path=tenders/current_tenders/&amp;site-lang=en</a> Διαγωνισμοί για έργα στους δήμους
<b>4. United Water Supply Company of Georgia</b>	<a href="http://water.gov.ge/page/full/15">http://water.gov.ge/page/full/15</a> Διαγωνισμοί για υποδομές δικτύου ύδρευσης/άρδευσης/αποχέτευσης

<sup>8</sup>Για περισσότερες πληροφορίες:  
[https://mta.gov.ge/index.php?m=11&news\\_id=247&year=2023](https://mta.gov.ge/index.php?m=11&news_id=247&year=2023)



<b>5. State Procurement Agency</b>	<a href="http://www.procurement.gov.ge/en">http://www.procurement.gov.ge/en</a> Απαιτείται εγγραφή του χρήστη στην ηλεκτρονική υπηρεσία πληροφόρησης για δημόσιους διαγωνισμούς
<b>6. JSC Georgian State Electrosystem</b>	<a href="https://www.gse.com.ge/projects/tenders/2022-tenders/">https://www.gse.com.ge/projects/tenders/2022-tenders/</a> Διαγωνισμοί για υποδομές στο σύστημα μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας
<b>7. EUROPEAN UNION</b>	<a href="https://eu4georgia.eu/projects/">https://eu4georgia.eu/projects/</a> Τρέχοντα έργα με χρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης που διενεργούνται στη Γεωργία
<b>8. EBRD</b>	<a href="https://ecept.ebrd.com/delta/noticeSearchResults.html">https://ecept.ebrd.com/delta/noticeSearchResults.html</a> Τρέχουσες προκηρύξεις διαγωνισμών που χρηματοδοτούνται από την EBRD στη Γεωργία (όπου πλαίσιο keyword: "Georgia").  <a href="https://www.ebrd.com/work-with-us/procurement/notices.html?l=1&amp;filterCountry=Georgia&amp;filterContract=Project%20goods,%20works%20and%20services&amp;filterNoticeType=General%20Procurement%20notices">https://www.ebrd.com/work-with-us/procurement/notices.html?l=1&amp;filterCountry=Georgia&amp;filterContract=Project%20goods,%20works%20and%20services&amp;filterNoticeType=General%20Procurement%20notices</a> Τρέχοντα έργα και χρηματοδοτικά εργαλεία EBRD για έργα που διενεργούνται στη Γεωργία
<b>9. European Investment Bank</b>	<a href="https://www.eib.org/en/projects/regions/eastern-neighbours/index.htm">https://www.eib.org/en/projects/regions/eastern-neighbours/index.htm</a>
<b>10. World Bank</b>	<a href="https://projects.worldbank.org/en/projects-operations/projects-list?lang=en&amp;countrycode_exact=GE&amp;os=0&amp;countryshortname_exact=Georgia">https://projects.worldbank.org/en/projects-operations/projects-list?lang=en&amp;countrycode_exact=GE&amp;os=0&amp;countryshortname_exact=Georgia</a>
<b>11. United Nations Development Programme</b>	<a href="http://procurement-notices.undp.org/search.cfm">http://procurement-notices.undp.org/search.cfm</a> [Search: GEORGIA] <a href="https://www.undp.org/georgia/projects">https://www.undp.org/georgia/projects</a>

### Γ.3 Χρηματοδότηση

Προκειμένου να επιτευχθούν οι εθνικοί στόχοι που έχει θέσει η Γεωργία βάσει του Οράματος 2030, επιδιώκεται και η εμπλοκή του ιδιωτικού τομέα μέσω συμπράξεων ιδιωτικού - δημόσιου τομέα. Στο πλαίσιο αυτό, το κράτος χρηματοδοτεί από τα έσοδα του κρατικού προϋπολογισμού έργα υποδομών σε διάφορους τομείς. Ενδεικτικά παρατίθενται τα εξής:

- i. Municipal Development Fund:



<http://mdf.org.ge/?site-lang=en>

- ii. Georgian Tourism Development Fund

<https://gcfund.ge/en/gtdf/>

- iii. Georgian Energy Development Fund

<http://gedf.ge/en>

Σημαντική είναι, ωστόσο, μέχρι στιγμής, και η χρηματοδότηση που προέρχεται από διεθνείς οργανισμούς. Ενδεικτικά παρατίθενται οι εξής:

- i. Ευρωπαϊκή Τράπεζα Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης (EBRD):

<https://www.ebrd.com/work-with-us/project-finance/project-summary-documents.html?c11=on&keywordSearch=>

- ii. Ευρωπαϊκή Αναπτυξιακή Τράπεζα (EIB):

<https://www.eib.org/en/projects/regions/eastern-neighbours/georgia/index.htm>

- iii. Γερμανική Αναπτυξιακή Τράπεζα KfW:

<https://www.kfw-entwicklungsbank.de/International-financing/KfW-Development-Bank/Local-presence/Europe/Georgia/>

- iv. Παγκόσμια Τράπεζα, International Bank for Reconstruction and Development (IBRD) και International Finance Corporation (IFC):

[https://projects.worldbank.org/en/projects-operations/projects-list?lang=en&countrycode\\_exact=GE&os=0](https://projects.worldbank.org/en/projects-operations/projects-list?lang=en&countrycode_exact=GE&os=0)

<https://www.ifc.org/en/where-we-work/middle-east#focusareas>

- v. Υπηρεσία Αναπτυξιακής Βοήθειας των ΗΠΑ (USAID):

<https://results.usaid.gov/results/country/georgia?fiscalYear=2021>

- vi. Ελβετικός Οργανισμός Ανάπτυξης και Συνεργασίας (SDC)

[https://www.eda.admin.ch/countries/georgia/en/home/international-cooperation/projects.olddesign.par\\_projectfilter\\_2b80\\_page2.html](https://www.eda.admin.ch/countries/georgia/en/home/international-cooperation/projects.olddesign.par_projectfilter_2b80_page2.html)

- vii. Ασιατική Τράπεζα Ανάπτυξης (ADB):

<https://www.adb.org/countries/georgia/overview>

- viii. Asian Infrastructure Investment Bank:

[https://www.aiib.org/en/projects/list/year/All/member/Georgia/sector/All/financing\\_type/All/status/All](https://www.aiib.org/en/projects/list/year/All/member/Georgia/sector/All/financing_type/All/status/All)

- ix. Υπηρεσία Αναπτυξιακής Συνεργασίας της Ιαπωνίας (JICA):

<https://www.jica.go.jp/georgia/english/index.html>

- x. Korean Development Bank:



<https://www.kdb.co.kr/index.jsp>

## Δ. ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

### Δ.1 Δομή αγοράς

Ο κατασκευαστικός τομέας της Γεωργίας είναι ο μεγαλύτερος μεταξύ των χωρών του Νοτίου Καυκάσου, αντιστοιχώντας σε κύκλο εργασιών ύψους 5 δισ. GEL (1,86 δισ. USD). Συγκεκριμένα, την 01.07.2023, 12.874 επιχειρήσεις ήταν ενεργές στον κατασκευαστικό τομέα της Γεωργίας. Η συντριπτική πλειοψηφία ανήκει στην κατηγορία των μικρών επιχειρήσεων. Μόνο 31 εταιρείες χαρακτηρίζονται ως μεγάλες (4,31% του συνόλου), εκ των οποίων οι 12 ήταν θυγατρικές ξένων εταιρειών και 274 χαρακτηρίζονται ως μεσαίες (8,67%), εκ των οποίων οι 26 ήταν θυγατρικές ξένων εταιρειών. Το μεγαλύτερο μέρος των κατασκευαστικών έργων πραγματοποιούνται στην Τιφλίδα (2022: το 61,9% της συνολικής προστιθέμενης αξίας) και στην περιοχή της Ατζαρίας (2022: το 19,12% της συνολικής προστιθέμενης αξίας). Ο κατασκευαστικός τομέας είναι ένας από τους μεγαλύτερους εργοδότες στη Γεωργία. Το 2022, ο αριθμός των εργαζομένων ανήλθε σε 65.489.

**Πίνακας 4: Κύκλος εργασιών κλάδου κατασκευών ανά είδος οικονομικής δραστηριότητας, εκ. GEL**

έτος	Σύνολο	Κατασκευή οδών και σιδηροδρόμων	Κατασκευή έργων κοινής ωφελείας	Κατασκευή άλλων τεχνικών έργων
2014	4.027,6	1.163,8	199,3	173,2
2015	5.447,1	1.329,0	846,4	376,0
2016	6.863,2	1.503,9	1.518,0	440,0
2017	7.051,2	1.429,1	1.254,1	343,6
2018	7.171,3	1.588,3	785,3	230,9
2019	8.263,2	2.194,4	732,3	287,4
2020	8.157,7	2.274,5	635,3	103,9
2021	8.250,7	2.216,8	610,6	160,5
2022	10.913,7	3.233,1	617,1	239,0
2023				
QI	2.141,5	583,2	90,8	46,0
QII	3.008,0	857,1	147,0	63,4

Πηγή: Geostat

**Πίνακας 5: Προστιθέμενη αξία κλάδου κατασκευών ανά είδος οικονομικής δραστηριότητας, εκ. GEL**

έτος	Σύνολο	Κατασκευή οδών και σιδηροδρόμων	Κατασκευή έργων κοινής ωφελείας	Κατασκευή άλλων τεχνικών έργων
2014	1.529,5	291,8	82,4	48,3



2015	2.296,2	351,0	442,0	177,2
2016	2.819,8	391,2	699,6	199,2
2017	3.133,0	421,6	720,6	142,5
2018	3.220,8	506,5	322,2	78,3
2019	3.560,6	574,7	310,6	159,0
2020	3.473,3	662,2	315,1	44,6
2021	3.253,0	464,7	269,8	70,1
2022	4.131,2	743,9	215,7	59,5

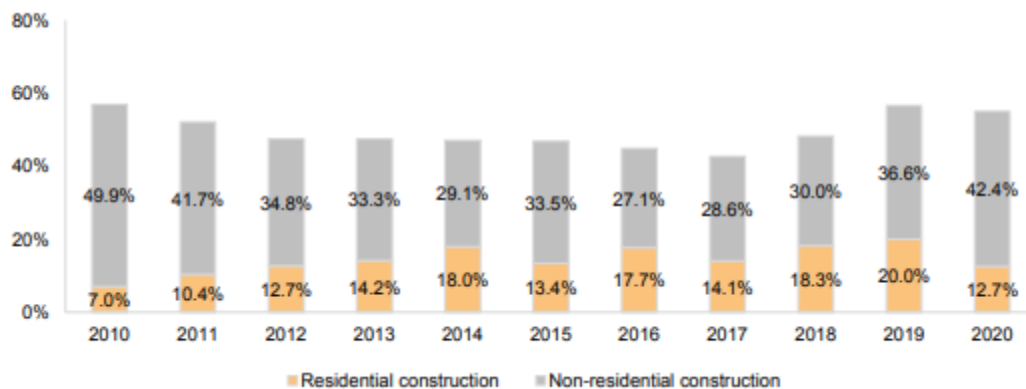
Πηγή: Geostat

#### Πίνακας 6: Επενδύσεις σε πάγια στοιχεία ενεργητικού κλάδου κατασκευών ανά είδος οικονομικής δραστηριότητας, εκ. GEL

έτος	Σύνολο	Κατασκευή οδών και σιδηροδρόμων	Κατασκευή έργων κοινής ωφελείας	Κατασκευή άλλων τεχνικών έργων
2014	644,7	41,1	5,2	119,1
2015	485,0	43,3	48,1	150,2
2016	489,5	50,5	42,1	111,5
2017	456,4	68,2	107,1	41,0
2018	540,6	91,8	24,1	3,6
2019	759,4	211,8	17,1	1,1
2020	822,9	306,1	35,6	4,1
2021	534,5	250,4	27,2	3,3
2022	716,9	182,3	24,2	12,9

Πηγή: Geostat

#### Γράφημα 11: κατασκευαστικές δαπάνες ως % του ακαθάριστου σχηματισμού πάγιου κεφαλαίου



Πηγή: Galt&Taggart Research

Επιπλέον, σύμφωνα με τον δείκτη Doing Business της Παγκόσμιας Τράπεζας, η Γεωργία κατατάχθηκε, το 2020, στην 21<sup>η</sup> θέση στον κόσμο, αναφορικά με τους κατασκευαστικούς κανονισμούς, καθώς η Παγκόσμια Τράπεζα θεωρεί ελλιπή τον ποιοτικό έλεγχο των διαφόρων έργων.

Όσον αφορά στις μεγαλύτερες εταιρείες του κλάδου που δραστηριοποιούνται στη χώρα, αυτές είναι, κυρίως, γεωργιανής, κινεζικής και τουρκικής ιδιοκτησίας.



Συγκεκριμένα, η γεωργιανή Anagi (<http://anagi.ge/en/>) είναι η σημαντικότερη κατασκευαστική εταιρεία στη Γεωργία, υλοποιώντας τόσο μεγάλα έργα υποδομής (στάδια, εργοστάσια και αεροδρόμια), όσο και κατοικίες και ξενοδοχεία. Δεύτερη μεγαλύτερη κατασκευαστική εταιρεία είναι η κινεζική China Road and Bridge Corporation, η οποία κατασκευάζει, μεταξύ άλλων τμήμα του East-West Highway, ενώ την τρίτη θέση καταλαμβάνει η γεωργιανή Black Sea Group (<https://bsg.com.ge/>), η οποία κατασκευάζει κυρίως οδικές υποδομές.

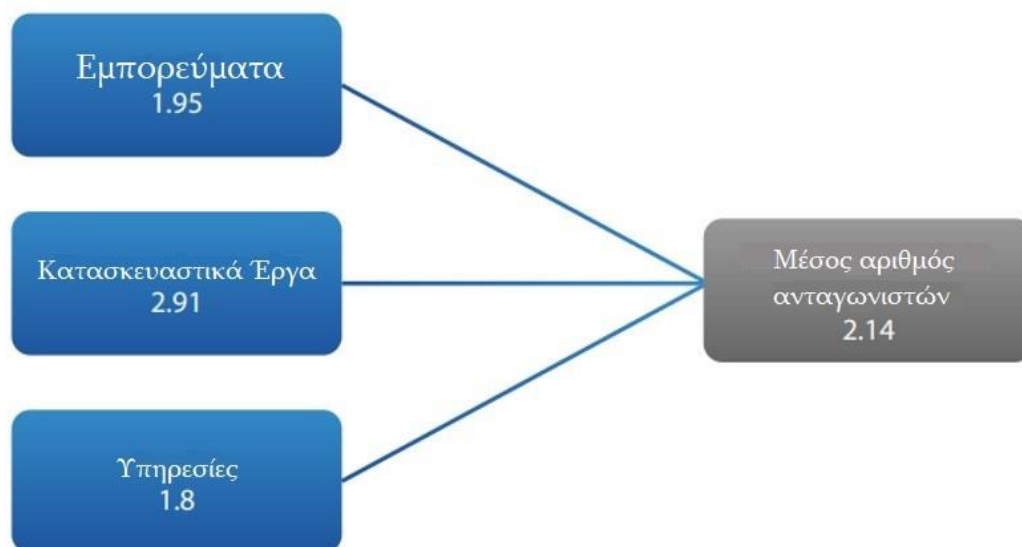
### Πίνακας 7: 10 μεγαλύτερες κατασκευαστικές εταιρείες στη Γεωργίας

	Επωνυμία	Ιστοσελίδα	Προέλευση
1.	Anagi	<a href="http://www.anagi.ge">www.anagi.ge</a>	Γεωργιανή
2.	China Road and Bridge Corporation	<a href="http://www.crbc.com">www.crbc.com</a>	Θυγατρική κινεζικής
3.	Black Sea Group	<a href="http://www.bsg.com.ge">www.bsg.com.ge</a>	Γεωργιανή
4.	Sinohydro Corporation	<a href="http://www.cccme.cn">www.cccme.cn</a>	Θυγατρική κινεζικής
5.	BK Construction	<a href="http://www.newroad.ge">www.newroad.ge</a>	Γεωργιανή
6.	New Road	<a href="http://www.newroad.ge">www.newroad.ge</a>	Γεωργιανή
7.	Energony Group	<a href="http://www.energony.ge">www.energony.ge</a>	Γεωργιανή
8.	LTD Gza	<a href="http://www.gza.ge">www.gza.ge</a>	Γεωργιανή
9.	Unix Construction Company	<a href="http://www.unix.ge">www.unix.ge</a>	50% Γεωργιανή-50% Ουκρανική
10.	LTD IN-SI	<a href="http://www.insig.ge">www.insig.ge</a>	Γεωργιανή

Πηγή: Forbes Georgia (2020)

Όσον αφορά σε μικρότερα έργα υποδομών, τα οποία υλοποιούνται μέσω διαγωνισμού που διεξάγει η Κρατική Υπηρεσία Προμηθειών της Γεωργίας, αυτά φαίνεται να έχουν χαμηλό επίπεδο ανταγωνισμού, σύμφωνα με παλαιότερα στοιχεία της εν λόγω Υπηρεσίας.

### Γράφημα 12: Μέσος αριθμός συμμετεχόντων σε δημόσιες συμβάσεις ανά τύπο προμήθειας, 2017



Πηγή: State Procurement Agency





## Δ.2 Παρουσία ελληνικών επιχειρήσεων

Μοναδική ελληνο-γεωργιανή συνεργασία που καταγράφεται στον κλάδο των υποδομών, είναι αυτή του Ομίλου Mytilineos με τον διαχειριστή του συστήματος μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας στη Γεωργία GeorgianStateElectrosystem(GSE) για την κατασκευή δύο νέων υποσταθμών 220/110kV στο Lajanuri και στο Ozurgeti (δυτική Γεωργία), καθώς και την επέκταση της AC του υποσταθμού στο Akhaltsikhe (σύνορα με Τουρκία)<sup>9</sup>, στο πλαίσιο του Προγράμματος Βελτίωσης του Γεωργιανού Δικτύου Ενέργειας (GeorgianEnergyNetworkImprovementProgram /ENIP), το οποίο χρηματοδοτείται από τη Γερμανική Τράπεζα Ανασυγκρότησης (KfW) και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης (EBRD) και επιδοτείται από την Επενδυτική Διευκόλυνση Γειτονίας ΕΕ (EuropeanUnionNeighborhoodInvestmentFacility/EUNIF).

## Ε. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Τα βασικά νομοθετήματα που ρυθμίζουν τον κλάδο των υποδομών στη Γεωργία είναι τα ακόλουθα:

**Νόμος περί Συμπράξεων Δημοσίου-Ιδιωτικού τομέα<sup>10</sup>:** καθορίζει τους κανόνες και τις διαδικασίες που σχετίζονται με την ανάπτυξη και υλοποίηση έργων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.

**Νόμος για την προώθηση και την προστασία της επενδυτικής δραστηριότητας<sup>11</sup>:** καθορίζει τις προϋποθέσεις υλοποίησης αλλοδαπών και εγχώριων επενδύσεων στη Γεωργία και θέτει το πλαίσιο της προστασίας τους.

**Νόμος για την κρατική υποστήριξη των επενδύσεων<sup>12</sup>:** αποσκοπεί στην προώθηση των επενδύσεων, μέσω της βελτίωσης των διαδικασιών που απαιτούνται για τις επενδυτικές και επιχειρηματικές δραστηριότητες.

**Νόμος περί αδειών<sup>13</sup>:** καθορίζει τους τύπους αδειών και τις διαδικασίες έκδοσης, τροποποίησης και κατάργησης αυτών.

## ΣΤ. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

<sup>9</sup><https://www.gse.com.ge/projects/international-projects/ENIP/construction-of-lajanuri-and-ozurgeti-ss-and-expansion-of-ss-akhaltsikhe-lot-1-substations/>

<sup>10</sup>Ο Νόμος είναι διαθέσιμος στην ιστοσελίδα:

<https://matsne.gov.ge/en/document/view/4193442?publication=0>

<sup>11</sup>Ο Νόμος είναι διαθέσιμος στην ιστοσελίδα:

<https://matsne.gov.ge/en/document/download/33304/12/en/pdf>

<sup>12</sup>[https://www.economy.ge/uploads/kanonmdebloba/sainvesticio\\_politika/2\\_LAW\\_OF\\_GEORGIA\\_ON\\_STATE\\_SUPPORT\\_FOR\\_INVESTMENTS.pdf](https://www.economy.ge/uploads/kanonmdebloba/sainvesticio_politika/2_LAW_OF_GEORGIA_ON_STATE_SUPPORT_FOR_INVESTMENTS.pdf)

<sup>13</sup>Ο Νόμος είναι διαθέσιμος στην ιστοσελίδα:

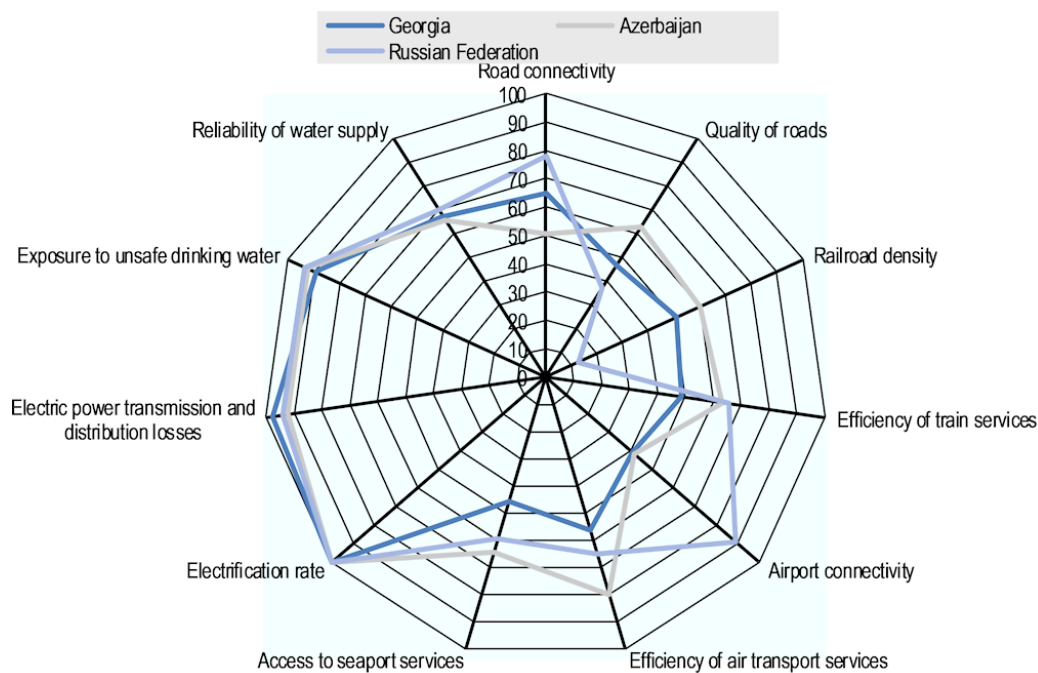
<https://matsne.gov.ge/ka/document/view/26824?publication=104>



## ΣΤ.1 Προοπτικές δραστηριοποίησης ελληνικών επιχειρήσεων στην Γεωργία

Ο κλάδος των υποδομών της Γεωργίας αναμένεται να συνεχίσει να βρίσκεται σε ανοδική πορεία τα επόμενα έτη. Ωστόσο, οι υφιστάμενες υποδομές ποικίλλουν σε επίπεδο ποιότητας (σχετικά υψηλής ποιότητας υποδομές ηλεκτρικής ενέργειας και χαμηλότερης ποιότητας υποδομές μεταφορών και νερού).

### Γράφημα 13: Ποιότητα υποδομών στη Γεωργία σε σχέση με Ρωσία και Αζερμπαϊτζάν



Πηγή: World Economic Forum, The Global Competitiveness Report 2017-2018

Επιπλέον, έργα κατασκευής και αποκατάστασης που σχετίζονται με τον τομέα της ενέργειας βρίσκονται υπό εξέταση, ενώ έχουν δρομολογηθεί και οι απαραίτητες αναβαθμίσεις των συγκοινωνιακών και τουριστικών υποδομών, οι οποίες θα συνεχίσουν να δημιουργούν ζήτηση για κατασκευαστικές υπηρεσίες και οικοδομικά υλικά στο εγγύς μέλλον. Δεδομένου, άλλωστε, ότι η Γεωργία βρίσκεται σε μια ενεργή σεισμική ζώνη, οι εταιρείες με σχετική τεχνογνωσία είναι περιζήτητες, όπως και αυτές που εξειδικεύονται στην αποκατάσταση διατηρητέων κτισμάτων (στην Γεωργία πολλά κτίρια διαθέτουν αρχιτεκτονικό στυλ Art Nouveau). Ελλείψεις σε εξειδικευμένες εταιρείες με σχετική τεχνογνωσία καταγράφεται και στις μελέτες εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ΕΠΕ),

Ως εκ τούτου, αξιόλογες δυνατότητες υφίστανται για την ανάπτυξη των διμερών επιχειρηματικών συνεργασιών στον ευρύτερο τομέα των κατασκευών,



καθώς στον αρχιτεκτονικό σχεδιασμό και τις τεχνικές λύσεις, οι τοπικές εταιρείες εξακολουθούν να βασίζονται στην τεχνογνωσία ξένων ειδικών.

Επιπροσθέτως, η χαμηλή κατάταξη της Γεωργίας στον Δείκτη Απόδοσης Logistics της Παγκόσμιας Τράπεζας (79η) αντανακλά τις αδυναμίες των μεταφορικών υποδομών της χώρας, καθώς αν και η διεθνής συνδεσιμότητα έχει βελτιωθεί τα τελευταία χρόνια, η εγχώρια διασυνδεσιμότητα παραμένει εμπόδιο για την ενσωμάτωσή της στις παγκόσμιες αλυσίδες αξίας. Και σε αυτόν τον τομέα οι ελληνικές επιχειρήσεις που διαθέτουν υψηλή τεχνογνωσία και μακροχρόνια εμπειρία μπορούν να συνδράμουν καθοριστικά.

## Z. ΧΡΗΣΙΜΕΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ

### **Ministry of Regional Development and Infrastructure of Georgia**

<https://www.mrdi.gov.ge/en/home>

### **Road Department**

<http://www.georoad.ge/?act=home&lang=eng>

### **The Municipal Development Fund**

<http://mdf.org.ge/?site-lang=en>

### **LTD Solid Waste Management Company of Georgia**

<http://waste.gov.ge/ka/?lang=en>

### **United Water Supply Company of Georgia**

<https://water.gov.ge/>

### **Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia**

<https://www.economy.ge/?lang=en>

### **Ministry of Finance**

<https://www.mof.ge/en/>

### **Civil Aviation Agency**

<https://gcaa.ge/en/>

### **Maritime Transport Agency of Georgia**

<https://mta.gov.ge/>

### **APM Terminals Poti**

<https://www.apmterminals.com/>



**PACE Group**

<https://www.pace.ge/>

**Batumi Sea Port**

<https://www.batumiport.com/>

**Land Transport Agency of Georgia**

<https://lta.gov.ge/>

**JSC Georgian State Electrosystem**

<https://www.gse.com.ge/home>

**Enterprise Georgia**

<https://www.enterprisegeorgia.gov.ge/en>

**Geostat**

<https://www.geostat.ge/en/modules/categories/395/transport308>

**Galt & Taggart Research**

<https://www.galtandtaggart.com/en/reports/research-reports>