



Πρεσβεία της Ελλάδος στην Τιφλίδα
Γραφείο Οικονομικών και Εμπορικών Υποθέσεων

ΜΕΛΕΤΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΣΤΗ ΓΕΩΡΓΙΑ

Τιφλίδα, Μάιος, 2025



ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

A. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΛΑΔΟΥ	4
B. ΥΠΟΔΟΜΕΣ	7
B.1 Δίκτυα Μεταφορών	8
B.1.1 Οδικοί Άξονες - Αυτοκινητόδρομοι	8
B.1.2 Σιδηροδρομικό δίκτυο	12
B.1.3 Λιμένες	13
B.1.4 Αεροδρόμια	19
B.1.5 Πρωτοβουλίες περιφερειακής και διεθνούς συνδεσιμότητας	21
B.2 Δίκτυα Ενέργειας	22
B.2.1 Φυσικό Αέριο	23
B.2.2 Πετρέλαιο	23
B.2.3 ΑΠΕ	23
B.2.4 Ηλεκτρική Ενέργεια	24
B.3 Άλλες υποδομές	28
B.3.1 Logistic Centers	28
B.3.2 Υδροδότηση	29
B.3.3 Στερεά απόβλητα	29
B.3.4 Τουρισμός	30
B.3.5 Ευρυζωνικές υποδομές	30
Γ. ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΙ	31
Δ. ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ	32
Δ.1 Δομή αγοράς	32
Δ.2 Κύριες προκλήσεις ή περιορισμοί που αντιμετωπίζει ο τομέας στη Γεωργία	35
Ε. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	36
ΣΤ. ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ	36



ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Κρατικές δαπάνες για στρατηγικά έργα υποδομών, χιλ. GEL.....	7
Πίνακας 2: Τακτικές ακτοπλοϊκές συνδέσεις λιμένων Γεωργίας	15
Πίνακας 3: Υπηρεσίες Feeder λιμένων Γεωργίας	15
Πίνακας 4: Κύκλος εργασιών κλάδου κατασκευών ανά είδος οικονομικής δραστηριότητας, εκ. GEL	32
Πίνακας 5: Προστιθέμενη αξία κλάδου κατασκευών ανά είδος οικονομικής δραστηριότητας, εκ. GEL	33
Πίνακας 6: Επενδύσεις σε πάγια στοιχεία ενεργητικού κλάδου κατασκευών ανά είδος οικονομικής δραστηριότητας, εκ. GEL	33
Πίνακας 7: 10μεγαλύτερες κατασκευαστικές εταιρείες στη Γεωργίας.....	34

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

Γράφημα 1: Κρατικές επενδύσεις σε έργα υποδομών, δισ. GEL	6
Γράφημα 2: δημόσιες κεφαλαιουχικές δαπάνες ως % του ΑΕΠ	6
Γράφημα 3: Κατανομή δαπανών για έργα υποδομής, 2017 - 2022	6
Γράφημα 4: Σύνολο διακινούμενων φορτίων σε λιμένες σε λιμένες και τερματικούς σταθμούς της Γεωργίας ανά κατηγορία φορτίου (εκ. τόνοι)	14
Γράφημα 5: Σύνολο διακινούμενων εμπορευματοκιβωτίων σε λιμένες και τερματικούς σταθμούς της Γεωργίας.....	15
Γράφημα 6: κατασκευαστικές δαπάνες ως % του ακαθάριστου σχηματισμού πάγιου κεφαλαίου	34
Γράφημα 7: Μέσος αριθμός συμμετεχόντων σε δημόσιες συμβάσεις ανά τύπο προμήθειας, 2024.....	35

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

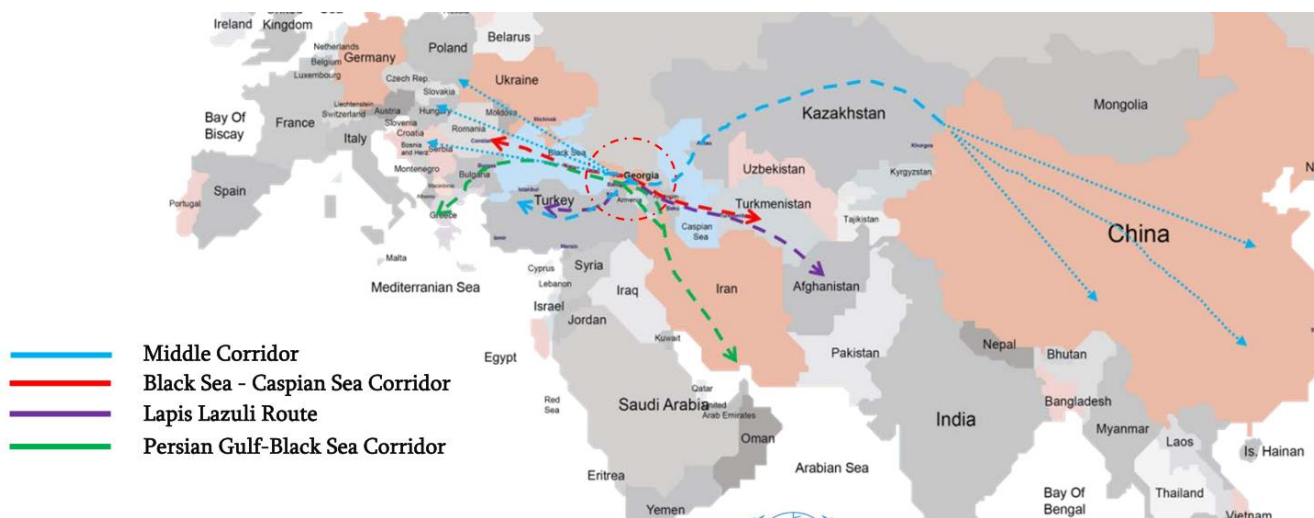
Εικόνα 1: Διεθνείς Μεταφορικοί Διάδρομοι που διέρχονται από την Γεωργία.....	4
Εικόνα 2: Στρατηγικά έργα υποδομής υπό κατασκευή στη Γεωργία.....	5
Εικόνα 3: Δίκτυο Υποδομών	8
Εικόνα 4: Όδευση Μεσαίου Διαδρόμου	9
Εικόνα 5: Όδευση Baku-Tbilisi-Kars (BTK)	12
Εικόνα 6: Έργα αναβάθμισης λιμένα Poti.....	16
Εικόνα 7: PACE.....	17
Εικόνα 8: Κάτοψη λιμένα Βατούμι	18
Εικόνα 9: Δυνατότητες διασυνοριακής μεταφοράς συστημάτων ηλεκτρικής ενέργειας Γεωργίας και γειτονικών της χωρών έως το 2033.....	25
Εικόνα 10: Χάρτης με έργα δεκαετούς σχεδίου ανάπτυξης δικτύου 1	26
Εικόνα 11: Χάρτης με έργα δεκαετούς σχεδίου ανάπτυξης δικτύου 2	27

A. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΛΑΔΟΥ

Η Γεωργία βρίσκεται σε κομβικό γεωγραφικό σημείο, στο σταυροδρόμι Δυτικής Ασίας και Ανατολικής Ευρώπης, γεγονός που την καθιστά στρατηγικό σύνδεσμο για τις εμπορευματικές ροές και τις ενεργειακές διαδρομές. Αξιοποιώντας τη γεωγραφική της θέση, η χώρα επιδιώκει να μετατραπεί σε περιφερειακό κόμβο μεταφορών, ενέργειας, τηλεπικοινωνιών και χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών μεταξύ Ευρώπης και Κεντρικής Ασίας, επενδύοντας παράλληλα σε συναφείς υποδομές.

Η Γεωργία συμμετέχει ενεργά σε διεθνείς μεταφορικούς διαδρόμους και συνεργασίες που προωθούν την αναβίωση του Δρόμου του Μεταξιού, ενώ ενισχύει τον ρόλο της στον άξονα Βορρά-Νότου (Ρωσία – Τουρκία) και Ανατολής-Δύσης (Ευρώπη – χώρες ΚΑΚ και Ιράν). Η ρωσική εισβολή στην Ουκρανία ανέδειξε περαιτέρω τη σημασία του λεγόμενου Μεσαίου Διαδρόμου, ο οποίος διέρχεται από τη Γεωργία, ως αξιόπιστης εναλλακτικής στη βόρεια όδευση από την Κίνα μέσω Ρωσίας.

Εικόνα 1: Διεθνείς Μεταφορικοί Διάδρομοι που διέρχονται από την Γεωργία



Πηγή: Υπουργείο Οικονομίας & Βιώσιμης Ανάπτυξης

Η χώρα διαθέτει ακτογραμμή 310 χλμ. στη Μαύρη Θάλασσα, με βασικούς λιμένες το Βατούμι και το Poti, που εξασφαλίζουν τακτικές ακτοπλοϊκές συνδέσεις με τους βουλγαρικούς λιμένες (Burgas, Varna) και με τον ρουμανικό λιμένα Constanța, ενώ τον Απρίλιο του 2025 ξεκίνησε, εκ νέου, η σύνδεση με Ουκρανία (Chornomorsk).

Για την ενίσχυση του διαμετακομιστικού της ρόλου, η Κυβέρνηση υλοποιεί σημαντικά έργα υποδομών, όπως ο νέος λιμένας βαθένων υδάτων στην Ανάκλεια, ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού δικτύου, η κατασκευή του διεθνούς οδικού άξονα Ανατολής-Δύσης (East-West Highway), η σιδηροδρομική σύνδεση Baku-Tbilisi-Kars, καθώς και η ανάπτυξη κέντρων logistics.



Εικόνα 2: Στρατηγικά έργα υποδομής υπό κατασκευή στη Γεωργία



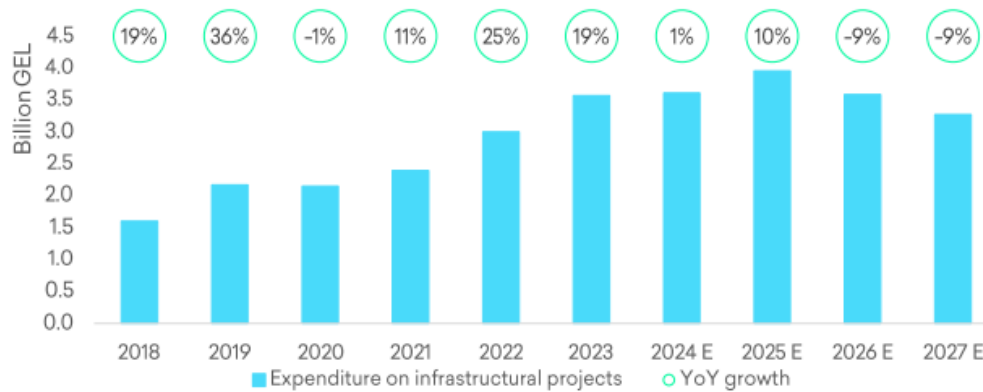
Πηγή: Υπουργείο Οικονομίας & Βιώσιμης Ανάπτυξης

Δεδομένης της στρατηγικής σημασίας του Μεσσιού Διαδρόμου, η πλειονότητα των κρατικών κονδυλίων κατευθύνεται στην ανάπτυξη του οδικού δικτύου. Οι δημόσιες επενδύσεις σε υποδομές αναμένεται να υποχωρήσουν από 8-9% του ΑΕΠ στο 7% του ΑΕΠ την περίοδο 2023-2026, παραμένοντας ωστόσο σε ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα σε παγκόσμια κλίμακα. Η μείωση αυτή αποδίδεται κυρίως στην ολοκλήρωση του αυτοκινητόδρομου Ανατολής-Δύσης. Παράλληλα, σχεδιάζονται νέα μεγάλης κλίμακας έργα (οδικά, δημοτικές υποδομές κ.λπ.).

Βάσει στοιχείων του Υπουργείου Οικονομικών, πόροι που αντιστοιχούν στο 8% του ΑΕΠ κατευθύνονται σε έργα υποδομής. Για το έτος 2025, οι σχετικές δαπάνες του κρατικού προϋπολογισμού ανέρχονται σε 7,9 δισ. GEL (2,9 δισ. USD) εκ των οποίων 1,4 δισ. GEL (511 εκ. USD) θα αφορούν σε έργα οδοποιίας, 2,6 δισ. GEL (949 εκ. USD) σε υποδομές περιφερειακής και δημοτικής σημασίας, 500 εκ. GEL (182,5 εκ. USD) για τη βελτίωση και επέκταση του δικτύου υδροδότησης, 1 δισ. GEL (365 εκ. USD) την κατασκευή και αναβάθμιση εκπαιδευτικών μονάδων, 150 εκ. GEL (54,8 εκ. USD) για τη βελτίωση των τουριστικών υποδομών, 200 εκ. GEL (73 εκ. USD) για τη βελτίωση και ανάπτυξη των αθλητικών υποδομών και 75 εκ. GEL (27,8 εκ. USD) για τη διαχείριση στερεών αποβλήτων.

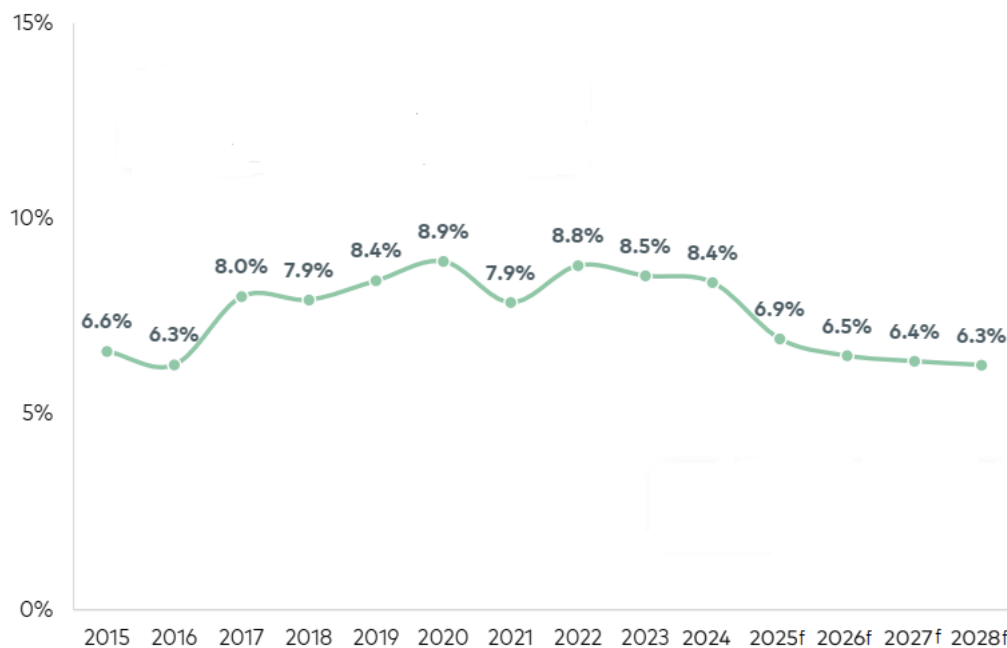


Γράφημα 1: Κρατικές επενδύσεις σε έργα υποδομών, δισ. GEL



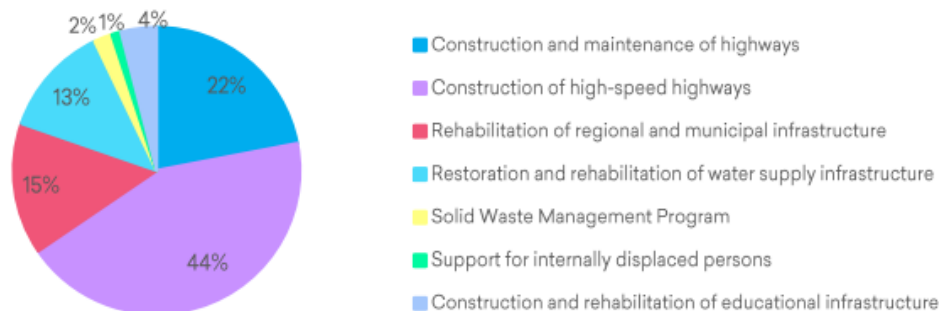
Πηγή: TBC Capital, [Overview of Infrastructure Sector in Georgia](#), Νοέμβριος 2023

Γράφημα 2: δημόσιες κεφαλαιουχικές δαπάνες ως % του ΑΕΠ



Πηγή: Galt & Taggart Research, [Construction and Renovation Materials Sector](#), Ιούνιος 2024

Γράφημα 3: Κατανομή δαπανών για έργα υποδομής, 2017 - 2022



Πηγή: TBC Capital, [Overview of Infrastructure Sector in Georgia](#), Νοέμβριος 2023, βάσει στοιχείων Υπουργείου Οικονομικών

* Δεν περιλαμβάνονται δαπάνες τοπικής αυτοδιοίκησης



Πίνακας 1: Κρατικές δαπάνες για στρατηγικά έργα υποδομών, χιλ. GEL

Costing	2024	2025	2026	Budget Line
Anaklia Deep Sea Port	50 000	100 000	150 000	MOESD: Programme line 24 06 06
Maritime Transport Regulation	11 040.0	11 150	11 250	MOESD: Programme line 24 28
Land Transport Regulation	26 098	26 100	26 200	MOESD: Programme line 24 29
Railway Transport Regulation	1 500	1 600	1 700	MOESD: Programme line 24 22
Innovation and Technology Development (incl. Log-in Georgia)	81 100	97 800	27 900	MOESD: Programme line 24 08
Rehabilitation of Road Infrastructure	1 933 600	1 910 600	1 700 000	MRDI: Programme line 25 02
o/w East-West Highway and South North Corridor	1 225 000	1 035 000	510 000	MRDI: Programme line 25 02 03

Πηγή: [Μεσοπρόθεσμο Πρόγραμμα Οικονομικής Μεταρρύθμισης 2024 - 2026](#)

B. ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Η Γεωργία διαθέτει τέσσερις λιμένες (Βατούμι, Poti, Kulevi και Supsa), τρία διεθνή αεροδρόμια (Τιφλίδα, Kutaisi και Βατούμι) και τέσσερα αεροδρόμια εσωτερικών πτήσεων (Mestia, Ambrolauri, Telavi και Natakhtari). Το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας εκτείνεται σε 1.551,9 χλμ, ενώ οι διεθνείς οδικοί άξονες καλύπτουν 1.455 χλμ.

Η χώρα βρίσκεται επί του παρόντος σε φάση εκτέλεσης μεγάλων έργων υποδομής, με στόχο τη μεσοπρόθεσμη ανάπτυξη επιπλέον υποδομών. Η στρατηγική της κυβέρνησης επικεντρώνεται στην ανάδειξη της Γεωργίας σε διαμετακομιστικό κόμβο που θα συνδέει την Ανατολή με την Ευρώπη. Στο πλαίσιο αυτό, τα επόμενα χρόνια αναμένονται σημαντικές επενδυτικές ευκαιρίες, μέσω διαγωνιστικών διαδικασιών, στον τομέα των υποδομών.

Εικόνα 3: Δίκτυο Υποδομών



Πηγή: Υπουργείο Οικονομίας & Βιώσιμης Ανάπτυξης

B.1 Δίκτυα Μεταφορών

Σύμφωνα με [έρευνα](#) της TBC Capital, τα έσοδα του κλάδου μεταφορών και αποθήκευσης έφθασαν τα 9,7 δισ. GEL (3,55 εκ. USD), αντιστοιχώντας στο 6,6% του ΑΕΠ της χώρας. Ο συνολικός όγκος των εμπορευματικών μεταφορών ανήλθε, το 2024, σε 31 εκ. τόνους, σημειώνοντας αύξηση κατά 5% σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος.

Ειδικότερα, οι διεθνείς οδικές μεταφορές κατέγραψαν ετήσια αύξηση της τάξης του 4%, αγγίζοντας τους 14,8 εκ. τόνους. Σύμφωνα με στοιχεία του [Υπουργείου Εσωτερικών](#) της Γεωργίας, κατά το έτος 2024 εισήλθαν στη χώρα 875.688 φορτηγά οχήματα, αριθμός αυξημένος κατά 3% σε σύγκριση με το 2023. Εξ αυτών, 512.665 αφορούσαν διελεύσεις (transit), σημειώνοντας ελαφρά υποχώρηση κατά 1,41%. Τα εν λόγω transit οχήματα απέφεραν έσοδα ύψους 179,43 εκ. GEL (περίπου 65 εκ. USD), σύμφωνα με το [Γενικό Λογιστήριο του Κράτους](#). Παράλληλα, οι σιδηροδρομικές μεταφορές παρουσίασαν οριακή ενίσχυση της τάξης του 0,9%, διαμορφούμενες σε 13,67 εκατομμύρια τόνους, ενώ οι εμπορικές αεροπορικές μεταφορές ανήλθαν σε 26.200 τόνους, σημειώνοντας σημαντική αύξηση της τάξης του 34%.

B.1.1 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. Εξαιτίας της γεωγραφικά πλεονεκτικής της θέσης, η χώρα να επιθυμεί να καταστεί σημαντικός μεταφορικός κόμβος μεταξύ Ευρώπης και Ασίας, για αυτό και προσπαθεί να αναπτύξει τις σχετικές υποδομές, οι οποίες είναι ελλειπείς

και απαρχαιωμένες. Ο πόλεμος της Ρωσίας εναντίον της Ουκρανίας, κατέστησε τη βόρεια όδευση από Κίνα μέσω Ρωσίας (Northern Corridor) μη λειτουργική και αύξησε τη σημασία της εναλλακτικής όδευσης μέσω Γεωργίας (Μεσιαίος Διάδρομος). Ως εκ τούτου, ο διαμετακομιστικός ρόλος της Γεωργίας ως εναλλακτικής όδευσης έχει ενισχυθεί ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια.

Συνολικά το μήκος των αυτοκινητοδρόμων είναι 1.593 χλμ. και το δίκτυο εθνικών οδών εκτείνεται σε περισσότερα από 5.460 χλμ. Σημαντικότεροι [οδικοί άξονες](#) είναι οι εξής:

- **[East - West Highway \(E60 - E70\)](#)**: Συνδέει τους λιμένες Poti και Βατούμι με την Τιφλίδα και εν συνέχεια με το Αζερμπαϊτζάν. Αποτελεί τμήμα του λεγόμενου Μεσαίου Διαδρόμου (Middle Corridor/ Trans-Caspian International Transport Route: από Κίνα και Καζακστάν μέσω Κασπίας Θάλασσας σε Αζερμπαϊτζάν και Γεωργία με τελική απόληξη στην Τουρκία και την ΕΕ), τον οποίο η Γεωργία θεωρεί ζωτικής σημασίας για τα συμφέροντά της και ανήκει και στο διευρυμένο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (TEN-T) και χρηματοδοτείται από την ευρωπαϊκή πρωτοβουλία [Global Gateway](#).

Εικόνα 4: Όδευση Μεσαίου Διαδρόμου



Πηγή: Μεσιαίος Διάδρομος, [Trans-Caspian International Transport Route](#)

- **[North - South Highway \(E117\)](#)**: Συνδέει τη Γεωργία με τη Ρωσία μέσω της οροσειράς του Καυκάσου και περιλαμβάνει μια ιστορική διαδρομή μέσα από τα βουνά, τον αποκαλούμενο "Military Road". Αποτελεί κρίσιμη όδευση για το εμπόριο προς Ρωσία, όχι μόνο για την Γεωργία, αλλά και για τις γειτονικές χώρες (πχ. Τουρκία και Αρμενία). Για την δε Αρμενία αποτελεί τη μοναδική εμπορική οδό προς Ρωσία.
- **[Kakheti Highway \(S5\)](#)**: Εκτείνεται από την Τιφλίδα έως τα σύνορα με το Αζερμπαϊτζάν. Ο αυτοκινητόδρομος S5 είναι ένας από τους δύο γεωργιανούς αυτοκινητόδρομους που δεν αποτελούν μέρος των ευρωπαϊκών ή ασιατικών διεθνών οδικών αρτηριών.



Για την περαιτέρω ενίσχυση του διαμετακομιστικού ρόλου της χώρας η Κυβέρνηση της Γεωργίας υλοποιεί σημαντικά έργα υποδομών με διεθνή χρηματοδότηση. Τα σημαντικότερα εξ αυτών είναι:

- **Αναβάθμιση East - West Highway:** το έργο της αναβάθμισης έχει παρουσιάσει σημαντικές καθυστερήσεις και αναμένεται να ολοκληρωθεί έως το τέλος του 2026. Βρίσκονται σε εξέλιξη οι εργασίες κατασκευής 8 έργων στον συγκεκριμένο αυτοκινητόδρομο. Συγκεκριμένα:

α) το τμήμα [Zemo Upper Osiauri-Chumateleti](#) 7-14 χλμ. (κατασκευάζεται από κινεζική εταιρεία [Sinohydro Corporation Limited](#), οι εργασίες επιβλέπονται από την ιταλική εταιρεία [IRD Engineering SRL](#) και χρηματοδοτείται από την Παγκόσμια Τράπεζα).

β) τμήμα [Chumateleti – Khevi](#) μήκους 11,6 χλμ. (κατασκευάζεται από την κινεζική εταιρεία [China State Construction Engineering Corporation Limited](#), οι εργασίες επιβλέπονται από τις κορεάτικες εταιρείες [Soosung Engineering Co.](#) και [DOHWA Consulting Engineers Co.](#) και χρηματοδοτείται από την Παγκόσμια Τράπεζα και την ΕΙΒ).

γ) τμήμα [Shorapani-Argveta](#) μήκους 14,7 χλμ. (κατασκευάζεται από τις κινεζικές εταιρείες [Guizhou Highway Engineering Group Co Ltd](#) και [China National Technical Import & Export Corporation](#), οι εργασίες επιβλέπονται από την τουρκική εταιρεία [UBM Uluslararası Birleşmiş Müşavirler Müşavirlik Hizmetleri A.Ş.](#) και χρηματοδοτείται από την ΑΔΒ).

δ) τμήμα Samtredia-Grigoleti μήκους 51,5 χλμ. Το έργο αποτελείται από τέσσερα τμήματα. Το πρώτο ([Lot1](#)), 0-11 χλμ., χρηματοδοτείται από την κρατικό προϋπολογισμό και στο παρόν στάδιο διεξάγονται εργασίες σχεδιασμού για την ανάπτυξη του έργου από ευρωπαϊκές εταιρείες. Το τρίτο ([Lot3](#)) 30-42 χλμ. κατασκευάζεται από την κινεζική εταιρεία [Hunan Road & Bridge Construction Group Co. Ltd.](#), οι εργασίες επιβλέπονται από την κοινοπραξία της τουρκικής εταιρείας [Temelsu](#), της γερμανικής [Kocks Engineers](#) και της νοτιοκορεάτικης [Dohwa](#) και χρηματοδοτείται από την ΕΙΒ. Το δεύτερο ([Lot2](#)) 12-29 χλμ., του οποίου οι εργασίες πραγματοποιήθηκαν από την κινεζική εταιρεία [Sinohydro](#) και το τέταρτο ([Lot4](#)) 43-51,5 χλμ., του οποίου οι εργασίες πραγματοποιήθηκαν από την κινεζική εταιρεία [China Railway 23rd Bureau Group Co. Ltd.](#), έχουν ολοκληρωθεί και χρηματοδοτήθηκαν από την ΕΙΒ.

ε) τμήμα [Grigoleti-Kobuleti](#) μήκους 14 χλμ. (κατασκευάζεται από τις τουρκικές εταιρείες [Polatyor](#) και [MAPA](#), οι εργασίες επιβλέπονται από την κοινοπραξία της τουρκικής εταιρείας [Temelsu](#), της γερμανικής [Kocks Engineers](#) και της νοτιοκορεάτικης [Dohwa](#) και χρηματοδοτείται από την ΕΙΒ).

στ) τμήμα [παρακαμπτήριου αυτοκινητοδρόμου Βατούμι](#), 1-13 χλμ. (κατασκευάζεται από τις τουρκικές εταιρείες [Polatyor](#) και [MAPA](#), οι



εργασίες επιβλέπονται από την αυστραλιανή εταιρεία [SMEC International Pty Ltd](#) και χρηματοδοτείται από την ADB και την AIIB).

ζ) τμήμα [σύνδεσης λιμένα Poti με E70](#) μήκους 2 χλμ. (κατασκευάζεται από την πολωνική εταιρεία [Mirbud-CS.](#), οι εργασίες επιβλέπονται από την ιταλική εταιρεία [IRD Engineering SRL](#) και χρηματοδοτείται από την ADB).

- **Αναβάθμιση North - South Highway:** βρίσκεται σε εξέλιξη η κατασκευή δύο τμημάτων, τα οποία αναμένεται να ολοκληρωθούν εντός του 2025. Συγκεκριμένα:

α) ο νέος δρόμος [Kvesheti-Kobi](#) μήκους 12,7 χλμ. (κατασκευάζεται από την κινεζική εταιρεία [China Railway 23rd Bureau Group Co. Ltd.](#), οι εργασίες επιβλέπονται από την τουρκική εταιρεία [UBM Uluslararasi Birleşmiş Müşavirler Müşavirlik Hizmetleri A.Ş.](#) και χρηματοδοτείται από την ADB).

β) η [σήραγγα Kvesheti-Kobi](#) μήκους 9 χλμ. (κατασκευάζεται από την κινεζική εταιρεία [China Railway Tunnel group Co. Ltd.](#), οι εργασίες επιβλέπονται από την τουρκική εταιρεία [UBM Uluslararasi Birleşmiş Müşavirler Müşavirlik Hizmetleri A.Ş.](#) και χρηματοδοτείται από την ADB και την EBRD).

- **Αναβάθμιση οδικών συνδέσεων με Περιφέρεια Kakheti (σύνδεση με Αζερμπαϊτζάν):**

α) [Παρακαμπτήριος αυτοκινητόδρομος Vaziani](#) (Lot1) μήκους 23,8 χλμ. Το έργο αποτελείται από τρία τμήματα. Το πρώτο, 0-4 χλμ. ολοκληρώθηκε το 2024. [Το δεύτερο και το τρίτο](#) είναι υπό κατασκευή (κατασκευάζονται από την κινεζική εταιρεία [China Road and Bridge Corporation](#), οι εργασίες επιβλέπονται από την ιταλική εταιρεία [IRD Engineering SRL](#) και χρηματοδοτούνται από τον κρατικό προϋπολογισμό).

β) [Παρακαμπτήριος αυτοκινητόδρομος Sagarejo](#) (Lot2), αποτελεί διαμετακομιστικό διάδρομο σύνδεσης της Γεωργίας με τις βορειοδυτικές περιοχές του Αζερμπαϊτζάν (κατασκευάζεται από την τουρκική εταιρεία [Göçay İnşaat Taahhütve Ticaret A.Ş](#) και την αζερική [Maqro Construction LLC](#), οι εργασίες επιβλέπονται από την ιταλική εταιρεία [IRD Engineering SRL](#) και χρηματοδοτείται από τον κρατικό προϋπολογισμό).

γ) [Αυτοκινητόδρομος Sagarejo-Badiauri](#) (Lot3) (κατασκευάζεται από την τουρκική εταιρεία [Göçay İnşaat Taahhütve Ticaret A.Ş](#), οι εργασίες επιβλέπονται από την ιταλική εταιρεία [IRD Engineering SRL](#) και χρηματοδοτείται από την Παγκόσμια Τράπεζα).

δ) [Παρακαμπτήριος αυτοκινητόδρομος Bakurtsikhe - Tsnori](#) (Lot4) (κατασκευάζεται από την κινεζική εταιρεία [China Road and Bridge](#)



[Corporation](#), οι εργασίες επιβλέπονται από την ιταλική εταιρεία [IRD Engineering SRL](#) και χρηματοδοτείται από την ADB).

– **Αναβάθμιση οδικών συνδέσεων με Αζερμπαϊτζάν και Αρμενία:**

α) Χωρίς, μέχρι στιγμής, ανάδειξη νικητών ευρίσκεται ο [διαγωνισμός](#) για την αναβάθμιση του νότιου τμήματος του S7 που συνδέει τη Γεωργία με την Αρμενία (Lot3 Algeti-Araflo και Lot4 Araflo-Sadakhlo) με χρηματοδότηση από την EIB.

β) Χωρίς, μέχρι στιγμής, ανάδειξη νικητών ευρίσκεται ο [διαγωνισμός](#) για την αναβάθμιση τμήματος του S4 που συνδέει τη Γεωργία με το Αζερμπαϊτζάν (Lot1 Rustavi-Algeti και Lot2 Algeti-Red Bridge) με χρηματοδότηση από την EIB.

B.1.2 Σιδηροδρομικό δίκτυο

Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Γεωργίας περιλαμβάνει 1.576,5 χλμ σιδηροδρόμων και συνδέεται με τα δίκτυα του Αζερμπαϊτζάν, της Αρμενίας και της Τουρκίας. Η υφιστάμενη δυναμικότητα του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας ανέρχεται σε περίπου 14 εκ. τόνους ετησίως. Σημαντικότερος εμπορευματικός άξονας είναι ο:

- **Baku-Tbilisi-Kars (BTK) Railway Corridor:** Αν και είναι κυρίως σιδηροδρομικός διάδρομος, συμπληρώνει την υποδομή των αυτοκινητοδρόμων και διευκολύνει τις πολυτροπικές μεταφορές. Οι εργασίες ανακατασκευής και επέκτασης τμήματος 184 χλμ. της σιδηροδρομικής γραμμής BTK ολοκληρώθηκαν στις 20.05.2024 και αναμένεται να μειώσει κατά τέσσερις φορές το χρόνο διαμετακόμισης των εμπορευμάτων από την Κίνα προς τις χώρες της Ευρώπης και να συμβάλει στην αύξηση της ετήσιας μεταφορικής ικανότητας του BTK από 1 σε 5 εκ. τόνους. Την ίδια ημέρα πραγματοποιήθηκε η πρώτη δοκιμαστική αποστολή φορτίου μεγέθους 632 τόνων πλαστικών πρώτων υλών αντιστοιχούντων σε 20 εμπορευματοκιβώτια, τα οποία αφίχθησαν στην Τουρκία στις 25.05.2024.

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 Μεσaiίου Διαδρόμου, θα είναι μήκους 7.654 χλμ. και ο μέσος χρόνος παράδοσης εκτιμάται σε 7 ημέρες.

Σύμφωνα με τα [στοιχεία](#) της Geostat, το 2024, οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές ανήλθαν σε 13,7 εκ. τόνους, αυξημένες κατά 0,9% σε σχέση με το 2023 (13,5 εκ. τόνοι). Ειδικότερα:

- Το 10,4% αφορούσε σε εθνικές μεταφορές, το 30,2% σε διεθνείς και το 59,4% σε διαμετακόμισης (transit).
- Τα μεγαλύτερα μερίδια συνολικά εισερχόμενων φορτίων είχαν η Ρωσία (42,1%) και το Αζερμπαϊτζάν (27,1%).
- Τα μεγαλύτερα μερίδια συνολικά εξερχόμενων φορτίων είχαν η Ρωσία (10,2%), το Καζακστάν (10,1%) και η Αρμενία (8,1%).
- Όσον αφορά στα φορτία transit, το 5,9% προήλθε από τη Βραζιλία, το 2,1 από την Ουκρανία, το 1,5% από την Τουρκία, το 1,3% από την Ελλάδα, ενώ το 16,1% είχε ως χώρα τελικού προορισμού την Ολλανδία, το 8,2% την Τουρκία, το 5,1% την Κίνα, το 3,0% τις ΗΠΑ, το 3,0% την Ιταλία, το 3,0% την Ρουμανία, το 2,7% την Ουκρανία.

Αναβάθμιση σιδηροδρομικού δικτύου: Η εταιρεία [JSC Georgian Railway](#), έχει ξεκινήσει έργα εκσυγχρονισμού του δικτύου (πχ. ανακατασκευή-κατασκευή του τροχαίου υλικού, αποκατάσταση των υποδομών, εκσυγχρονισμό της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής και κατασκευή νέας σιδηροδρομικής γραμμής), 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. Επιπλέον, σχεδιάζεται να εξετασθεί η δυνατότητα ανάπτυξης σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας σύνδεσης της Γεωργίας με τις γειτονικές χώρες.

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 ακτογραμμή της Γεωργίας στη Μαύρη Θάλασσα είναι μήκους 310 χλμ. και η χώρα διαθέτει 4 λιμένες ([Βατούμι](#), [Poti](#), [Kulevi](#) και [Supsa](#)). Οι λιμένες Βατούμι και Poti διαθέτουν τακτική ακτοπλοϊκή σύνδεση με τους λιμένες της Βουλγαρίας (Burgas, Varna) και της Ρουμανίας (Constanța) και συνδέονται με το



γεωργιανό σιδηροδρομικό δίκτυο. Οι λιμένες Supsakai Kulevi αποτελούν αποκλειστικά τερματικούς σταθμούς πετρελαίου.

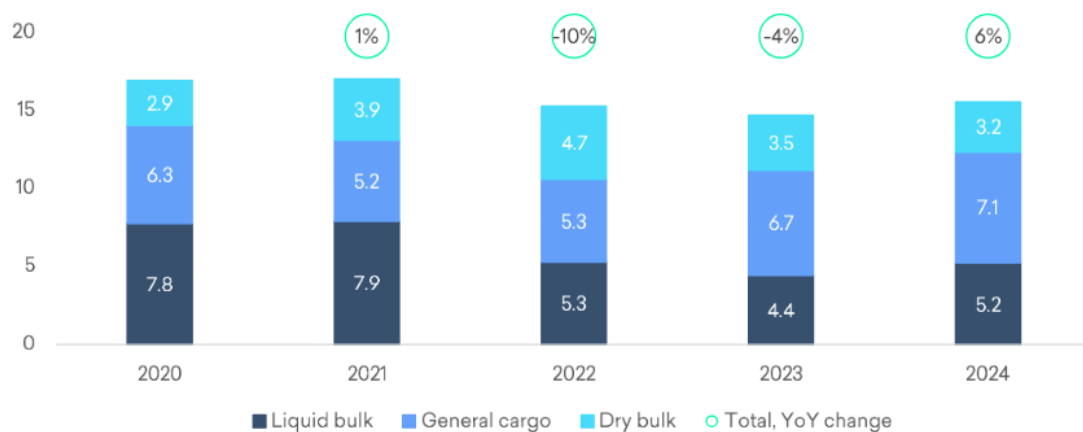
Σύμφωνα με τα [στοιχεία](#) της Geostat, το 2024, 1.683 πλοία εισήλθαν στα λιμάνια και τους τερματικούς σταθμούς της Γεωργίας, εκ των οποίων το 38,5% ήταν γενικού φορτίου (+15,9%), το 30,1% ήταν πλοία μεταφοράς υγρού φορτίου χύδην (+6,7%), το 22,5% ήταν πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (-14,1%), το 8,9% πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου χύδην, εξειδικευμένα πλοία και ρυμουλκά (-9,2%).

Ο συνολικός όγκος φορτίων από τους λιμένες του Poti και του Βατούμι, το 2024, ανήλθε σε 15,5 εκ. τόνους, αυξανόμενος κατά 6% σε σχέση με το 2023 (14,7 εκ. τόνους). Όσον αφορά στα εμπορευματοκιβώτια, αυτά ήταν 636.047,0 TEU, μειωμένα κατά 8,3% σε σχέση με το 2023 (693.976 TEU).

Poti: 11,9 εκ. τόννοι (+6%), 545.297 TEU (-8%).

Βατούμι: 3,6 εκ τόννοι (+9%), 91.200 TEU (-16,3%).

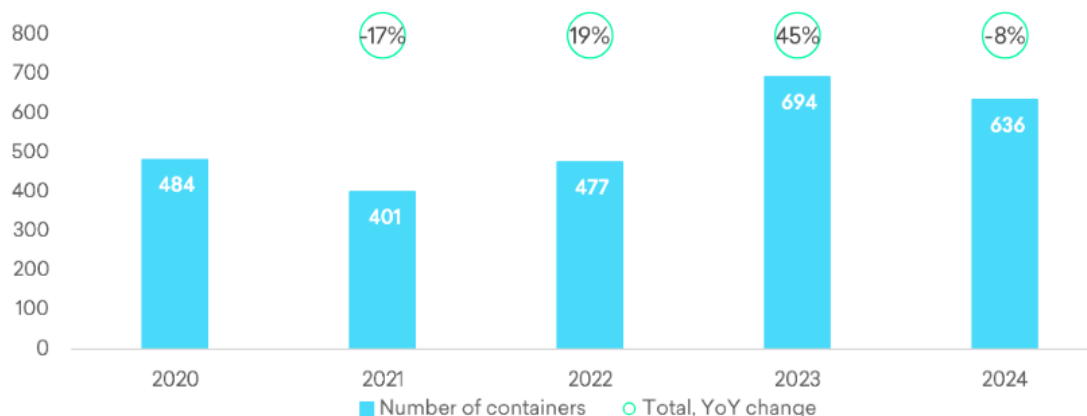
Γράφημα 4: Σύνολο διακινούμενων φορτίων σε λιμένες σε λιμένες και τερματικούς σταθμούς της Γεωργίας ανά κατηγορία φορτίου (εκ. τόννοι)



Πηγή: TBC Capital, [Overview of Transportation Sector in Georgia 2024](#), βάσει στοιχείων Geostat



Γράφημα 5: Σύνολο διακινούμενων εμπορευματοκιβωτίων σε λιμένες και τερματικούς σταθμούς της Γεωργίας



Πηγή: TBC Capital, [Overview of Transportation Sector in Georgia 2024](#), βάσει στοιχείων Geostat

Οι διεθνείς ακτοπλοϊκές συνδέσεις της Γεωργίας παραμένουν περιορισμένες, όπως φαίνεται και στον ακόλουθο πίνακα:

Πίνακας 2: Τακτικές ακτοπλοϊκές συνδέσεις λιμένων Γεωργίας

Διαδρομή	Εταιρεία	Χρονική διάρκεια
Batumi - Burgas	PBM	72 ώρες
Batumi - Varna	UKR Ferry	60-65 ώρες
Poti - Constanța	E60	48 ώρες
Batumi - Chornomorsk	UKR Ferry	60 ώρες

Πηγή: Γραφείο Ο.Ε.Υ. Τιφλίδας

Πίνακας 3: Υπηρεσίες Feeder λιμένων 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 - Haydarpasa - 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

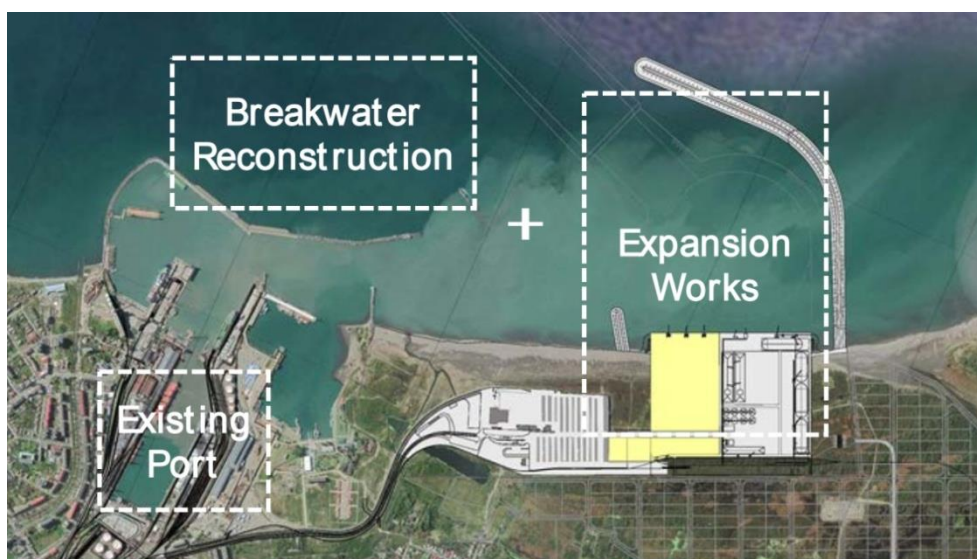
Λιμένας Poti

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 το 2011, διαχειρίστρια εταιρεία είναι η [APM Terminals](#), θυγατρική της [A.P. Moller-Maersk](#).

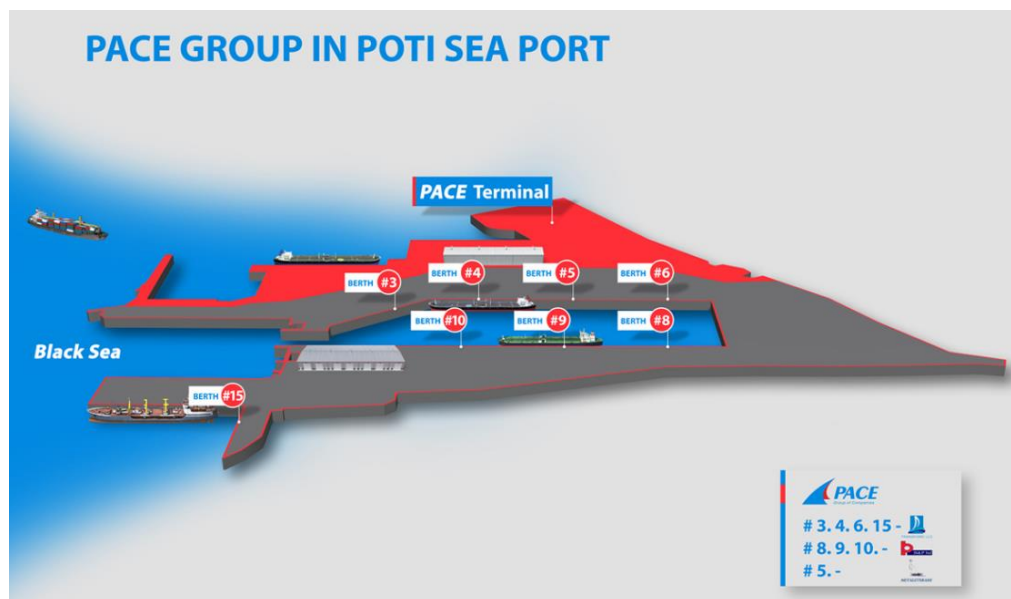
Αναβάθμιση λιμένα Poti: Η APM Terminals Poti [σχεδιάζει](#) την επέκταση του λιμένα Poti, με στόχο την ενίσχυση της χωρητικότητας και των δυνατοτήτων του (κατασκευή κυματοθραύστη μήκους 1,5 χλμ. και νέας προκυμαίας 330 μέτρων, ώστε να ελλιμενίζονται πλοία με βύθισμα έως και 13,5 μέτρα, [ενίσχυση](#) ετήσιας χωρητικότητας κατά τουλάχιστον 400.000 TEU, εισαγωγή πλήρως ηλεκτρικών γερανών Ship-to-Shore). Η εν λόγω επένδυση θα ξεπεράσει τα 200 εκ. USD.

Εικόνα 6: Έργα αναβάθμισης λιμένα Poti



Πηγή: APM Terminals

Εικόνα 7: PACE



Πηγή: [PACE](#)

Στο πλαίσιο των διαφόρων 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](#), η οποία θα συνδεθεί στο εγγύς μέλλον με απευθείας σιδηροδρομική γραμμή με τον λιμένα.

Λιμένας Βατούμι

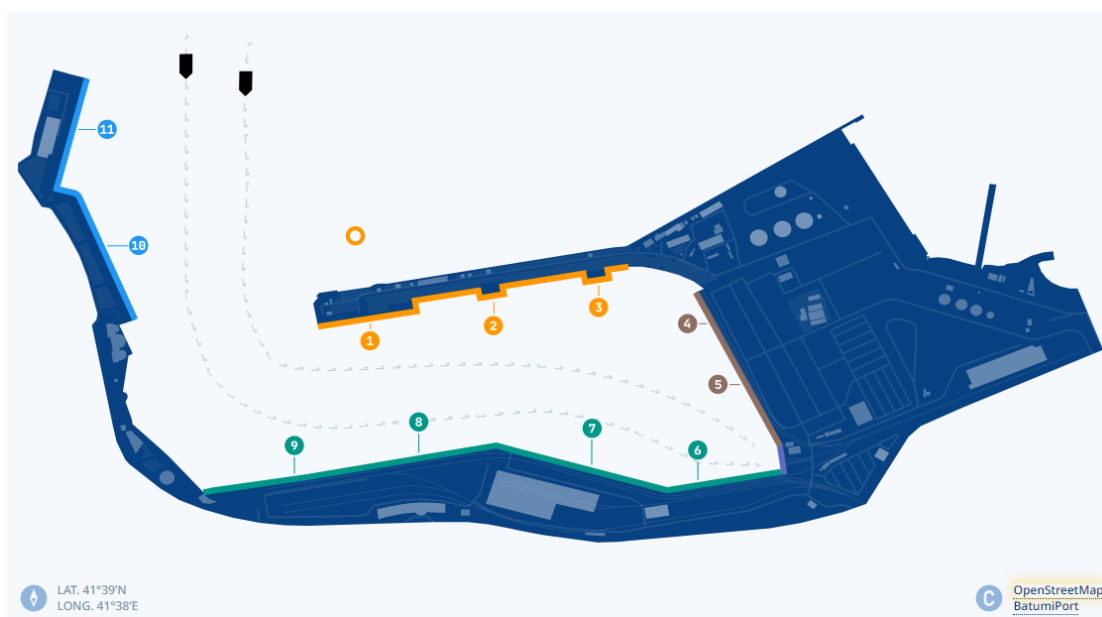
Ο λιμένας Βατούμι χρησιμοποιείται πρωτίστως ως λιμένας διέλευσης προϊόντων πετρελαίου του Καζακστάν, του Αζερμπαϊτζάν και του Τουρκμενιστάν. Διαθέτει 11 θέσεις ελλιμενισμού σε 4 τερματικούς σταθμούς (πετρελαίου 1-3, εμπορευματοκιβωτίων 4-5, ξηρού φορτίου 7-8 και επιβατών 10-11), συνδέεται με σιδηροδρομική 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 Kaz Trans Oil JSC, θυγατρική της κρατικής ενεργειακής εταιρείας του Καζακστάν NC Kaz Munay Gas JSC, απέκτησε την [Batumi Oil Terminal Ltd](#) και απέκτησε αποκλειστικά δικαιώματα διαχείρισης της [Batumi Sea Port LLC](#), η οποία ανήκει κατά 100% στο γεωργιανό κράτος. Τον

τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων διαχειρίζεται η εταιρεία [International Container Terminal LLC](#), θυγατρική του φιλιππινέζικου ομίλου International Container Terminal Services INC.

Το 2024, ο όγκος μεταφόρτωσης πετρελαίου από την Batumi Oil Terminal Ltd, πετρελαιοειδών και φυσικού αερίου αυξήθηκε κατά 0,2 εκ. τόνους σε σύγκριση με το 2023 και ανήλθε σε 1,8 εκ τόνους. Ο όγκος της μεταφόρτωσης ξηρού φορτίου από την Batumi Sea Port LLC ανήλθε σε 1,8 εκ. τόνους, δηλαδή 0,1 εκ. τόνους περισσότερους από το 2023.

Εικόνα 8: Κάτοψη λιμένα Βατούμι



Πηγή: [Λιμένες Βατούμι](#)

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 Βατούμι είναι η αμερικανική εταιρεία [Trammo](#) και η [Wondernet Express 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.

Λιμένες βαθέων υδάτων Ανάκλειας

Εξαιτίας του γεγονότος ότι το βάθος των υφιστάμενων λιμένων (Βατούμι και Ροτί) δεν επιτρέπει τον κατάπλου πλοίων τύπου Panamax ή VLC, έχει ξεκινήσει η κατασκευή λιμένα βαθέων υδάτων στην Ανάκλεια. Η κοινοπραξία των εταιρειών [China Communications Construction Company Limited](#) (Κίνα) και China Harbor Investment Pte. Ltd. (Σιγκαπούρη) θα αναλάβει ως στρατηγικός



εταιρος του εν λόγω λιμένος, άμα τη ολοκληρώσει των διαπραγματεύσεων επί της επενδυτικής συμφωνίας, ενώ η βελγική εταιρεία [Jan De Nul](#) εκτελεί τις εργασίες κατασκευής των υποδομών. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του Υπουργείου Οικονομίας, ο λιμένας Ανάκλειας θα τεθεί σε εμπορική λειτουργία το 2029. Το 51% θα ανήκει στο γεωργιανό κράτος μέσω της εταιρείας Anaklia Sea Port LLC. Η Κυβέρνηση της Γεωργίας εξετάζει, επίσης, τη δυνατότητα Δημιουργίας Ελεύθερης Βιομηχανικής Ζώνης πλησίον του λιμένα.

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 402.000m³, βάθος 17,10 - 13,60 μέτρων, 6 θέσεις ελλιμενισμού, οι οποίοι μπορούν ταυτόχρονα να ξεφορτώσουν 208 σιδηροδρομικά βαγόνια.

Supsa Oil Terminal

Ο τερματικός σταθμός [Supsa](#) 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 Georgian Pipeline Company για λογαριασμό της αζερικής κοινοπραξίας International Operating Company.

B.1.4 Αεροδρόμια

Η Γεωργία διαθέτει 3 διεθνή αεροδρόμια ([Τιφλίδα](#), [Kutaisi](#) και [Βατούμι](#)) και 4 αεροδρόμια εσωτερικών αερογραμμών (Mestia, Ambrolauri, Telavi, Natakhtari). Τα αεροδρόμια της Τιφλίδας και του Βατούμι διαχειρίζεται η γαλλοτουρκική εταιρεία TAV, ενώ τα υπόλοιπα η κρατική εταιρεία [United Airports of Georgia](#). Η Κυβέρνηση επιθυμεί η διαχείριση και των τριών διεθνών αεροδρομίων όπως περιέλθει στον δημόσιο οργανισμό United Airports of Georgia.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της [UAG](#), το 2024, πραγματοποιήθηκαν, συνολικά, 32.399 πτήσεις, 24,3% περισσότερες σε σχέση με το 2023, ενώ τα αεροδρόμια της Γεωργίας εξυπηρέτησαν 7,43 εκ. επιβάτες, αριθμό κατά 24% υψηλότερο σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Ο όγκος των εμπορευμάτων που διακινήθηκαν μέσω των αεροδρομίων της Γεωργίας ανήλθε σε 26.200 τόνους.



Διεθνές Αεροδρόμιο Τιφλίδας / Shota Rustaveli

Δυναμικότητα τερματικού σταθμού: 5.000.000 επιβάτες

Αριθμός επιβατών που ταξίδεψαν το 2024: 4.750.830 (αύξηση 28,6% έναντι προηγούμενου έτους).

Αεροπορικές εταιρείες που διενεργούν πτήσεις: 60

Προορισμοί: 66

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, εκτόνησε, αρχές του 2023, σε συνεργασία με την γαλλική εταιρεία ADP Ingénierie (ADPI), 20ετές σχέδιο ανάπτυξης (development master plan). Στο εν λόγω σχέδιο προβλέπονται, μεταξύ άλλων, αναβάθμιση των υποδομών υποδοχής επιβατών και διαχείρισης εμπορευμάτων, αλλά και ρυθμίσεις ζητημάτων ασφαλείας. Το συμβόλαιο διαχείρισης της TAV Georgia λήγει τον Φεβρουάριο του 2027 και δεν αναμένεται να ανανεωθεί.

Νέο Διεθνές Αεροδρόμιο Τιφλίδας

Τον Απρίλιο του 2024, η Κυβέρνηση της Γεωργίας ανακοίνωσε σχέδια για την κατασκευή ενός νέου διεθνούς αεροδρομίου κοντά στην Τιφλίδα, με στόχο τη βελτίωση της αεροπορικής υποδομής της χώρας και την κάλυψη της αυξανόμενης ζήτησης επιβατών. Η προτεινόμενη τοποθεσία για το νέο αεροδρόμιο είναι το πρώην αεροδρόμιο Vaziani. Το έργο εκτιμάται ότι θα κοστίσει 1,26 δισ. USD και η αυστριακή εταιρεία [Airport Competence](#) εκπονεί την τεχνική μελέτη. Η πιθανή έναρξη κατασκευής του νέου αεροδρομίου Τιφλίδας τοποθετείται το 2028, άμα την εκπνοή, το 2027, της υπάρχουσας δεσμευτικής σύμβασης με την γαλλο-τουρκική εταιρεία TAV που διαχειρίζεται το υφιστάμενο αεροδρόμιο Τιφλίδας. Σύμφωνα με τον Πρωθυπουργό της Γεωργίας, η πρώτη φάση της ανάπτυξης του νέου διεθνούς αερολιμένα της Τιφλίδας αναμένεται να ολοκληρωθεί έως το 2029, ενώ το νέο αεροδρόμιο προβλέπεται να έχει τη δυνατότητα εξυπηρέτησης έως και 20 εκ. επισκεπτών ετησίως. Για τη χρηματοδότηση του εν λόγω έργου, έχει υπογράψει σχετική δέσμευση με την Ασιατική Τράπεζα Ανάπτυξης.

Διεθνές Αεροδρόμιο Βατούμι / Alexander Kartveli

Δυναμικότητα τερματικού σταθμού: 1.500.000 επιβάτες

Αριθμός επιβατών που ταξίδεψαν το 2024: 951.760 (αύξηση 53%)

Αεροπορικές εταιρείες που διενεργούν πτήσεις: 12

Προορισμοί: 16

Το συμβόλαιο διαχείρισης της TAV Georgia λήγει τον Μάιο του 2027. Σύμφωνα με τα σχέδια της Κυβέρνησης, εντός του 2025, θα ξεκινήσει η επέκταση των



υποδομών του αεροδρομίου προκειμένου να μπορεί να καλύψει τις διαρκώς αυξανόμενες τουριστικές ροές στην περιοχή της Ατζαρίας.

Διεθνές Αεροδρόμιο Kutaisi / Davit Agmashenebeli

Δυναμικότητα τερματικού σταθμού: 2.000.000 επιβάτες

Αριθμός επιβατών που ταξίδεψαν το 2024: 1.722.809 (αύξηση 3,08% έναντι προηγούμενου έτους).

Αεροπορικές εταιρείες που διενεργούν πτήσεις: 5

Προορισμοί: 49

Από το 2023, πραγματοποιούνται έργα αναβάθμισης των υποδομών του αεροδρομίου Kutaisi (πχ. νέα πίστα, νέος αεροδιάδρομος 3,5 χλμ., νέος χώρος στάθμευσης, συστήματα φωτεινής σηματοδότησης), συνολικής επένδυσης 240 εκ. GEL (88 εκ. USD).

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 Service air.

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 2024: 9.759

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 2024: 1.825

Telavi / Erekle II: Τον Σεπτέμβριο του 2023, η Κυβέρνηση της Γεωργίας αποφάσισε την αναβάθμιση του αεροδρομίου του Telavi, η οποία θα αφορά, μεταξύ άλλων, στη δημιουργία νέου τερματικού σταθμού, στην έκταση του υπάρχοντος αεροδιαδρόμου, στην εγκατάσταση σύγχρονων συστημάτων πλοήγησης και στην κατασκευή νέου πύργου ελέγχου. Όσον αφορά στον νέο τερματικό σταθμό, στις 16.02.2024, η γεωργιανή εταιρεία [Khmaldze Architects LLC](#) κέρδισε τον σχετικό διαγωνισμό. Σύμφωνα με την εταιρεία διαχείρισης του εν λόγω αερολιμένα, η κατασκευή ενός νέου τερματικού σταθμού επιβατών έχει προγραμματιστεί για το γ' τρίμηνο του 2025.

Β.1.5 Πρωτοβουλίες περιφερειακής και διεθνούς συνδεσιμότητας

Η Γεωργία είναι ενεργό μέλος Διεθνών Μεταφορικών Διαδρόμων και πλαισίων συνεργασίας που συμβάλλουν στην αναβίωση του Δρόμου του Μεταξιού. Οι σημαντικότερες πρωτοβουλίες στις οποίες συμμετέχει είναι οι εξής:



- Trans-Caspian International Transport Route/ [TITR](#) ή Μεσαιός Διάδρομος (Κίνα, Καζακστάν, Αζερμπαϊτζάν, Γεωργία και Τουρκία).
- Trans - Caspian East - West Corridor/ [TRACECA](#) (Αζερμπαϊτζάν, Αρμενία, Γεωργία, Ιράν, Καζακστάν, Κιργιζία, Μολδαβία, Ρουμανία, Τατζικιστάν, Τουρκία, Ουκρανία και Ουζμπεκιστάν).
- Lapis Lazuli (από το Αφγανιστάν στην Τουρκία, μέσω Τουρκμενιστάν, Αζερμπαϊτζάν και Γεωργίας).
- [Ευρωπαϊκός Διάδρομος Βαλτικής-Μαύρης Θάλασσας-Αιγαίου](#).
- Central Asia Regional Economic Cooperation/ [CAREC Corridor 2](#) (Αζερμπαϊτζάν, Καζακστάν, Τουρκμενιστάν, Ουζμπεκιστάν, Τατζικιστάν, Κιργιζία και Κίνα).
- Διεθνής Διάδρομος Εμπορευματικών Μεταφορών Μαύρης Θάλασσας-Κασπίας Θάλασσας (Γεωργία, Ρουμανία, Αζερμπαϊτζάν και Τουρκμενιστάν).
- Πρωτοβουλία του Διαδρόμου Περσικού Κόλπου - Μαύρης Θάλασσας (Ελλάδα, Βουλγαρία, Γεωργία, Αζερμπαϊτζάν, Ιράν).
- Σιδηροδρομικός διάδρομος South - West Transport Corridor (Ινδία – Περσικός Κόλπος – Αζερμπαϊτζάν – Γεωργία – Ουκρανία – Ευρώπη), ο οποίος αποτελεί συμπληρωματικό μέρος του Μεσαιού Διαδρόμου.

B.2 Δίκτυα Ενέργειας

Η Γεωργία αποτελεί στρατηγικό διαμετακομιστικό κόμβο για τη μεταφορά πετρελαίου, φυσικού αερίου και ηλεκτρικής ενέργειας από την περιοχή της Κασπίας προς την ευρωπαϊκή αγορά, ρόλο τον οποίο επιδιώκει συστηματικά να ενδυναμώσει μέσω στοχευμένων πολιτικών και επενδύσεων σε ενεργειακές υποδομές.

Βασικός άξονας της εθνικής ενεργειακής πολιτικής είναι η ενίσχυση της ενεργειακής ασφάλειας, μέσω της διαφοροποίησης πηγών και διαδρομών ενέργειας, καθώς και η σταδιακή απεξάρτηση από τις εισαγωγές ορυκτών καυσίμων. Παράλληλα, η Γεωργία προωθεί τη γεωπολιτική της αναβάθμιση ως περιφερειακός ενεργειακός διάδρομος, δεδομένης της διέλευσης κρίσιμων αγωγών – όπως ο Baku-Tbilisi-Ceyhan ([BTC](#)) για πετρέλαιο και ο SouthCaucasusPipeline ([SCP](#)) για φυσικό αέριο – από το έδαφός της.

Η υδροηλεκτρική ενέργεια αποτελεί την κυρίαρχη μορφή εγχώριας παραγωγής, με αξιοσημείωτο δυναμικό στον τομέα των ΑΠΕ. Στο πλαίσιο αυτό, προωθούνται εκτεταμένα έργα ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού ενεργειακών υποδομών, με έμφαση σε υδροηλεκτρικά και αιολικά πάρκα, καθώς και στην ενίσχυση του διασυνδεδεμένου δικτύου μεταφοράς ενέργειας.



B.2.1 Φυσικό Αέριο

Η Γεωργία διαδραματίζει κρίσιμο ρόλο στη διαμετακόμιση φυσικού αερίου από την Κασπία Θάλασσα προς την Τουρκία και την Ευρώπη. Μέσω του αγωγού South Caucasus Pipeline ([SCP](#)), γνωστού και ως Αγωγός Νοτίου Καυκάσου, διακινείται φυσικό αέριο από το κοίτασμα [Shah Deniz Stage 1](#) του Αζερμπαϊτζάν, με τελικούς αποδέκτες τη Γεωργία και την Τουρκία.

Η επέκταση του SCP, υπό την ονομασία SCPX, αποτελεί το πρώτο τμήμα του Νοτίου Διαδρόμου Φυσικού Αερίου (Southern Gas Corridor) και διασφαλίζει τη μεταφορά φυσικού αερίου από το κοίτασμα [Shah Deniz Stage 2](#) προς τις ευρωπαϊκές αγορές, μέσω του αγωγού TANAP (στην Τουρκία) και στη συνέχεια του TAP (προς την Ευρώπη).

Παράλληλα, ο αγωγός [North-South Main Gas Pipeline](#) χρησιμοποιείται κυρίως για τη διαμετακόμιση ρωσικού φυσικού αερίου από τη Ρωσία προς την Αρμενία, μέσω γεωργιανού εδάφους.

Σε μεσο-μακροπρόθεσμο ορίζοντα, η Γεωργία προσβλέπει στη διεύρυνση του ρόλου της ως ενεργειακού διαδρόμου με τη διαμετακόμιση φυσικού αερίου από το Τουρκμενιστάν, στο πλαίσιο του σχεδιαζόμενου Trans-Caspian Gas Pipeline ([TCP](#)), που θα διασυνδέσει το ενεργειακό δίκτυο της Κεντρικής Ασίας με τον Νότιο Διάδρομο.

Το [δεκαετές αναπτυξιακό πλάνο 2019–2028](#) του Διαχειριστή του Εθνικού Δικτύου, Georgian Oil and Gas Corporation ([GOGC](#)), περιλαμβάνει επιπλέον αναφορές σε στρατηγικά έργα όπως το [AGRILNG](#) (Azerbaijan–Georgia–Romania Interconnector), το οποίο προβλέπει τη μεταφορά αζερικού φυσικού αερίου σε υγροποιημένη μορφή μέσω Μαύρης Θάλασσας, καθώς και την εναλλακτική πρόταση του αγωγού [White Stream](#), ο οποίος θα συνδέει την Κασπία Θάλασσα με την Ουκρανία και τη Ρουμανία μέσω Γεωργίας.

B.2.2 Πετρέλαιο

Όσον αφορά στη διαμετακόμιση πετρελαίου, η Γεωργία διαδραματίζει στρατηγικό ρόλο ως διάδρομος μεταφοράς υδρογονανθράκων από την Κασπία Θάλασσα και την Κεντρική Ασία προς τη διεθνή αγορά. Από το έδαφός της διέρχονται ο πετρελαιοαγωγός Baku–Tbilisi–Ceyhan ([BTC](#)), ο οποίος εκκινεί από το Αζερμπαϊτζάν, διασχίζει τη Γεωργία και καταλήγει στο τουρκικό λιμάνι Ceyhan στη Μεσόγειο, καθώς και ο αγωγός [Baku–Supsa](#) (Western Route Export pipeline), που συνδέει τις πετρελαιοπηγές του Αζερμπαϊτζάν με το γεωργιανό λιμάνι Supsa στη Μαύρη Θάλασσα.

Επιπλέον, η διαμετακόμιση πετρελαίου πραγματοποιείται και μέσω σιδηροδρομικών υποδομών προς τα λιμάνια Poti και Βατούμι της Μαύρης Θάλασσας όπως αναφέρθηκε και παραπάνω.

B.2.3 ΑΠΕ

Αναφορικά με τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (ΑΠΕ), η Κυβέρνηση δίνει ιδιαίτερη έμφαση στην ανάπτυξη μικρής και μεσαίας κλίμακας έργων, κυρίως



υδροηλεκτρικής ενέργειας, τα οποία αποτελούν βασική βραχυπρόθεσμη στρατηγική επιλογή. Τα εν λόγω έργα στοχεύουν στην ταχεία αξιοποίηση του διαθέσιμου δυναμικού ΑΠΕ της Γεωργίας, στη μείωση της εξάρτησης από εισαγόμενη ηλεκτρική ενέργεια, καθώς και στη διευκόλυνση της άμεσης ενίσχυσης της παραγωγικής ικανότητας σε απομακρυσμένες ή ενεργειακά επισφαλείς περιοχές.

Στο πλαίσιο αυτό, προβλέπεται η υλοποίηση νέων έργων ΑΠΕ συνολικής εγκατεστημένης ισχύος 1.500 MW, με στόχο την επίτευξη των δεσμεύσεων του Εθνικού Ολοκληρωμένου Σχεδίου για την Ενέργεια και το Κλίμα¹. Η επενδυτική αυτή προσπάθεια εκτιμάται ότι θα προσελκύσει κεφάλαια ύψους 3 έως 4 δισ. δολαρίων ΗΠΑ εντός της επόμενης διετίας έως τριετίας. Παράλληλα, καταβάλλονται συντονισμένες προσπάθειες για την ανάπτυξη της αλυσίδας αξίας του πράσινου υδρογόνου, στοχεύοντας στη μελλοντική του ενσωμάτωση στο εθνικό ενεργειακό μείγμα (για περισσότερες πληροφορίες βλ. [μελέτη για τον κλάδο ΑΠΕ στη Γεωργία](#)).

B.2.4 Ηλεκτρική Ενέργεια

Το σύστημα ηλεκτρικής ενέργειας της Γεωργίας αποτελείται από 11.297 χλμ. γραμμών μεταφοράς και 94 υποσταθμούς με συνολική εγκατεστημένη ισχύ 12.094 MVA (Meganvolt ampere). 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 διασυνοριακής μεταφοράς στα 5.350 MW. Ειδικότερα, στα 1.050 MW με την Τουρκία, στα 1.600 MW με τη Ρωσία, στα 700 MW με την Αρμενία και στα 2.000 MW 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.

¹ 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, GSE](#)

Επιπλέον, μεταξύ των έργων που περιλαμβάνονται στο [δεκαετές σχέδιο ανάπτυξης δικτύου για τα έτη 2023- 2033](#), του [Διαχειριστή GSE](#), περιλαμβάνεται:

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

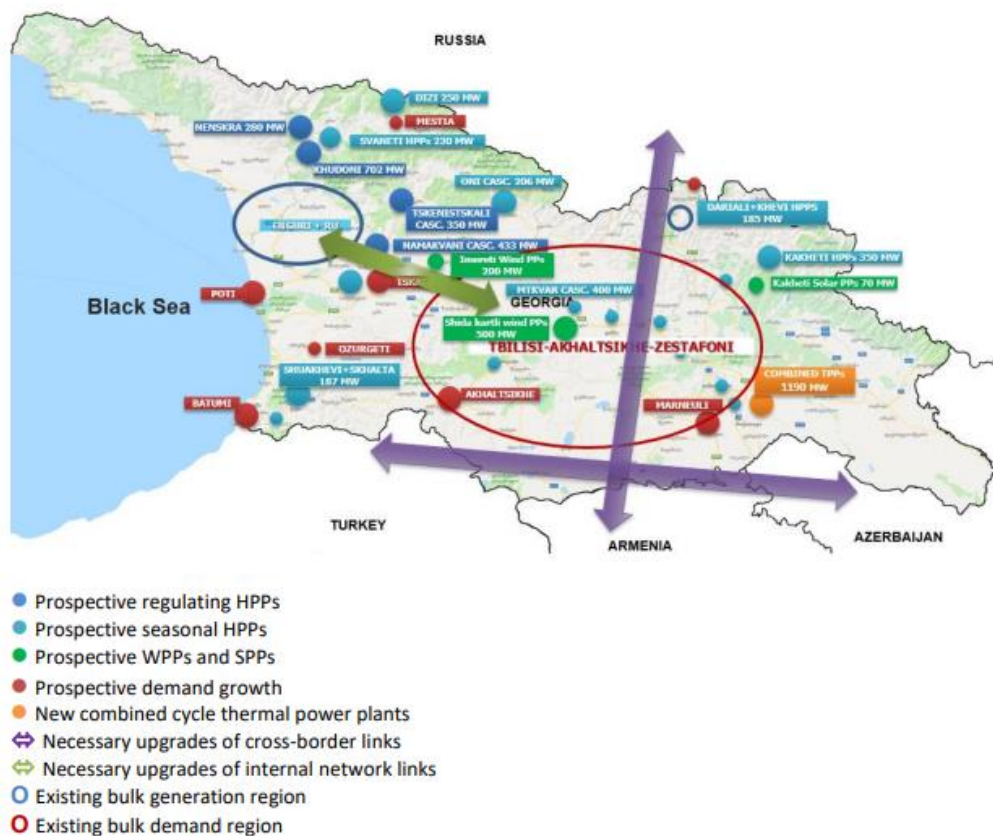
Μέσα στην επόμενη δεκαετία εκτιμάται ότι, η Γεωργία, λόγω της γεωγραφικής της θέσης, θα αποκτήσει σημαντικό ρόλο στη σχεδιαζόμενη περιφερειακή ολοκλήρωση των συστημάτων ηλεκτρικής ενέργειας των χωρών του Καυκάσου και της Μαύρης Θάλασσας.

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 Jnaří και του νέου 500kV υποσταθμού Anaklia. Εν συνεχεία, θα τοποθετηθεί ζεύγος υποθαλάσσιων καλωδίων 500kV DC Anaklia-Constanta. 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, GSE](#)

Εικόνα 11: Χάρτης με έργα δεκαετούς σχεδίου ανάπτυξης δικτύου 2



Πηγή: [Ten-Year Network Development Plan of Georgia 2023-2033, GSE](#)

B.3 Άλλες υποδομές

Στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής της πορείας η Γεωργία προσπαθεί να αναβαθμίσει πλήθος άλλων υποδομών σε όλη την χώρα. Ενδεικτικά παρατίθενται προοπτικές πέντε τομέων:

B.3.1 Logistic Centers

Σύμφωνα με την [Εθνική Στρατηγική Μεταφορών και Logistics](#) της Γεωργίας για την περίοδο 2023–2030, ο τομέας της εφοδιαστικής της χώρας βρίσκεται σε φάση μετασχηματισμού. Βάσει της [Έκθεσης](#) της Παγκόσμιας Τράπεζας για το 2023, η Γεωργία με δείκτη επίδοσης 2,7 κατατάχθηκε στην 79η θέση στον Δείκτη Απόδοσης Logistics (Logistics Performance Index), σημειώνοντας σημαντική πρόοδο συγκριτικά με την κατάταξή της το 2018, όταν βρισκόταν 40 θέσεις χαμηλότερα.

Ένα από τα βασικά προβλήματα που αντιμετωπίζει ο τομέας της εφοδιαστικής είναι η ανάγκη ανάπτυξης σύγχρονων υποδομών logistics, καθώς και η ενσωμάτωση τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών. Στη Γεωργία παρατηρείται έλλειψη σύγχρονων αποθηκευτικών υποδομών και αυτοματοποιημένων συστημάτων. Πολλές από τις υφιστάμενες αποθήκες είναι παλαιές, με ξεπερασμένο εξοπλισμό, και δεν ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της σύγχρονης αγοράς.

Σύμφωνα με πρόσφατη [μελέτη](#) της Τράπεζας TBC, η αγορά αποθηκευτικών χώρων στη Γεωργία χαρακτηρίζεται σε μεγάλο βαθμό από οργανωτική ανεπάρκεια και κατακερματισμό, με κυρίαρχη παρουσία πολυάριθμων μικρής κλίμακας φορέων εκμετάλλευσης. Η απουσία δομημένων παρόχων υπηρεσιών και ολοκληρωμένων λύσεων εφοδιαστικής από τρίτους (3PL) επιτείνει τη διαρθρωτική αδυναμία του κλάδου. Η συνολική εκτιμώμενη ακαθάριστη μισθώσιμη επιφάνεια (Gross Lettable Area – GLA) των αποθηκευτικών εγκαταστάσεων ανέρχεται σε περίπου 2,2 εκ. τετραγωνικά μέτρα, εκ των οποίων το 33% είναι διαθέσιμο προς μίσθωση, ενώ το υπόλοιπο 67% προορίζεται για ίδια χρήση. Το μεγαλύτερο μέρος (68%) των ενοικιαζόμενων αποθηκευτικών εγκαταστάσεων εντοπίζεται στην Τιφλίδα και ακολουθούν το Kutaisi (17%), το Βατούμι (5%) και το Poti (5%).

Όσον αφορά στην Τιφλίδα, σύμφωνα με τις αναλύσεις των εταιρειών [Cushman & Wakefield](#) και [Galt & Taggart](#), το 94% του συνολικού ενοικιάσιμου αποθηκευτικού χώρου της Τιφλίδας προορίζεται για αποθήκευση ξηρών φορτίων, ενώ το υπόλοιπο 6% προορίζεται για αποθήκευση ελεγχόμενης θερμοκρασίας. Εντός του τμήματος της αποθήκευση ξηρών φορτίων, το 23% κατηγοριοποιείται ως κατηγορίας A (εκ των οποίων το 6% δεν πληροί όλα τα κριτήρια), το 42% ως κατηγορίας B και το 35% εμπίπτει σε άλλες κατηγορίες.

Γενικά, ελάχιστες αποθήκες διαθέτουν δυνατότητες ελέγχου θερμοκρασίας, απαραίτητες για την ασφαλή αποθήκευση τροφίμων. Ο βαθμός αυτοματοποίησης παραμένει περιορισμένος, με τα Συστήματα Διαχείρισης



Αποθηκών (WMS) να μην έχουν ευρεία εφαρμογή, ενώ η διαχείριση των αποθεμάτων γίνεται, κατά κύριο λόγο, χειροκίνητα.

B.3.2 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 km², 734 παγετώνες με συνολική έκταση 513 km², 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 100km³.

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. Σε αυτό το πλαίσιο, βάσει του σχεδίου προϋπολογισμού του 2025, θα διατεθούν 570 εκ. GEL (189 εκ. USD) για τη βελτίωση του τομέα ύδρευσης και αποχέτευσης.

B.3.3 Στερεά απόβλητα

Το Σεπτέμβριο του 2015 υιοθετήθηκε η [Εθνική Στρατηγική Διαχείρισης Στερεών Αποβλήτων](#), η οποία είναι εναρμονισμένη με τα πρότυπα της ΕΕ 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 6 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 6 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](#) ότι η παραγωγή στερεών αποβλήτων θα αυξηθεί σημαντικά έως το 2040, με τον μέσο Δείκτης/Ρυθμός Παραγωγής Αποβλήτων (WGI) 0,95 kg/inh/d (κιλό ανά κάτοικο ανά ημέρα) για τις αστικές περιοχές και 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 δημόσια διοίκησης, αλλά και των επιχειρηματιών που εμπλέκονται στη διαχείριση των στερεών αποβλήτων είναι περιορισμένη.

B.3.4 Τουρισμός

Τα τελευταία χρόνια, η Γεωργία εξελίσσεται σε δημοφιλή τουριστικό προορισμό, προσελκύοντας σημαντικό αριθμό διεθνών επισκεπτών, κυρίως χάρη στη φυσική της ποικιλομορφία. Με πληθυσμό περίπου 3,7 εκ. κατοίκους, η χώρα υποδέχεται ετησίως έως και 5 εκ. τουρίστες, γεγονός που αποτυπώνει τη ραγδαία ανάπτυξη του τομέα.

Παρά τις επιτυχίες, η Γεωργία εξακολουθεί να αντιμετωπίζει σημαντικές προκλήσεις, κυρίως σε επίπεδο υποδομών. Σύμφωνα με τον Δείκτη Ταξιδιωτικής και Τουριστικής Ανάπτυξης (Travel & Tourism Development Index – [TTDI](#)), η χώρα κατατάσσεται στην 45η θέση μεταξύ 119 χωρών, με τις χαμηλές επιδόσεις στον τομέα των υποδομών να παραμένουν ένα βασικό εμπόδιο για την περαιτέρω πρόοδο. Ως εκ τούτου, απαιτούνται στοχευμένες και στρατηγικές επενδύσεις σε ανθεκτικές, χωρίς αποκλεισμούς και βιώσιμες υποδομές, προκειμένου να ενισχυθεί η θέση της χώρας στον διεθνή τουριστικό χάρτη.

Η Κυβέρνηση της χώρας, έχει θέσει ως στρατηγικό στόχο τη [μετατροπή](#) της σε ηγετική τουριστική δύναμη έως το 2030. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι, το 2024, σύμφωνα με τα στοιχεία της [Geostat](#) εκδόθηκαν άδειες για την κατασκευή 249 ξενοδοχείων, με συνολική επιφάνεια 550.716 τ.μ. (71 άδειες στην Τιφλίδα, 80 στην Ατζαρία, 25 στο Kakheti, 24 στην Guria, 16 στο Samtskhe - Javakheti, 15 στο Imereti, 6 στο Samegrelo - Zemo Svaneti, και από 4 στις περιοχές Racha-Lechkhumi, Kvemo Svaneti και Shida Kartli, ενώ από 2 στις Kvemo Kartli και Mtskheta - Mtianeti). και τέθηκαν σε λειτουργία 73 ξενοδοχεία.

B.3.5 Ευρυζωνικές υποδομές

[Στόχος](#) της Κυβέρνησης της Γεωργίας είναι η καθιέρωση της χώρας ως ψηφιακού διαμετακομιστικού κόμβου μεταξύ Ευρώπης και Ασίας. Η υλοποίηση του εν λόγω στόχου προβλέπεται να επιτευχθεί μέσω της ενίσχυσης των οπτικών υποθαλάσσιων και [χερσαίων](#) διασυνδέσεων στη Μαύρη Θάλασσα, καθώς και με την προσέλκυση επενδύσεων για την εγκατάσταση κέντρων δεδομένων από κορυφαίες τεχνολογικές εταιρείες εντός της γεωργιανής επικράτειας.

Στο πλαίσιο αυτό, η Εθνική Στρατηγική για την Ανάπτυξη των Ευρυζωνικών Δικτύων για την περίοδο [2025–2030](#), καθώς και το αντίστοιχο Σχέδιο Δράσης για την περίοδο [2025–2027](#), τα οποία καταρτίστηκαν με την υποστήριξη της Παγκόσμιας Τράπεζας, αποτελούν βασικά εργαλεία πολιτικής. Η στρατηγική



βασίζεται στους ευρωπαϊκούς στόχους που καθορίζονται μέσω των πρωτοβουλιών "Ψηφιακή Πυξίδα" και "[Ψηφιακή Δεκαετία](#)" της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ειδικότερα, στο πλαίσιο του προγράμματος [Log-In Georgia](#) της Παγκόσμιας Τράπεζας, το οποίο [συνεχίζεται](#), έχουν ήδη ολοκληρωθεί εργασίες κατασκευής 800 χλμ. ευρυζωνικών υποδομών σε περιοχές όπως οι Abasha–Senaki, Tsaltubo–Vartsikhe–Khoni και Chiatura–Sachkhere. Επιπλέον, βρίσκεται σε εξέλιξη η κατασκευή πρόσθετου δικτύου συνολικού μήκους 1.310 χλμ., από τα οποία 760 χλμ. είχαν ολοκληρωθεί έως τον Ιούνιο του 2024, σε περιοχές όπως οι Racha, Lechkhumi, Samtredia–Chokhatauri, Kobuleti–Khelvachauri, Zugdidi και Kobuleti.

Γ. ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΙ

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

1. State Procurement Agency	http://www.procurement.gov.ge/en
2. Υπουργείο Περιφερειακής Ανάπτυξης & Υποδομών	https://mrdi.gov.ge/en/useful-info/TENDERS
3. Roads Department of Georgia	http://www.georoad.ge/?lang=eng&act=tenders&func=menu&pid=1340628973
4. Municipal Development Fund	http://mdf.org.ge/?site-path=tenders/current_tenders/&site-lang=en
5. United Water Supply Company of Georgia	http://water.gov.ge/page/full/15
6. JSC Georgian State Electrosystem	https://www.gse.com.ge/projects/tenders/2022-tenders/
7. Georgian Oil and Gas Corporation (GOGC)	https://www.gogc.ge/en/tenders/any/1/
8. LTD Solid Waste Management Company of Georgia	http://waste.gov.ge/ka/?page_id=5085&lang=en



9. ADB	https://www.adb.org/projects/country/georgia
10. EBRD	https://ecept.ebrd.com/delta/noticeSearchResults.html
11. European Investment Bank	https://www.eib.org/en/projects/country/georgia
12. World Bank	https://projects.worldbank.org/en/projects-operations/projects-list?lang=en&countrycode_exact=GE&os=0&countryshortname_exact=Georgia
13. United Nations Development Programme	https://procurement-notices.undp.org/search.cfm
14. KfW	https://www.kfw.de/microsites/Microsite/transparenz.kfw.de/#/country/GEO

Δ. ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

Δ.1 Δομή αγοράς

Ο κατασκευαστικός τομέας της Γεωργίας είναι ο μεγαλύτερος μεταξύ των χωρών του Νοτίου Καυκάσου, αντιστοιχώντας, το 2024, σε κύκλο εργασιών ύψους 14,3 δισ. GEL (5,23 δισ. USD). Συγκεκριμένα, το 2024, 22.496 επιχειρήσεις ήταν ενεργές στον κατασκευαστικό τομέα της Γεωργίας. Η συντριπτική πλειοψηφία ανήκει στην κατηγορία των μικρών επιχειρήσεων (84%). Μόνο 28 εταιρείες χαρακτηρίζονται ως μεγάλες (0,12% του συνόλου) και 302 χαρακτηρίζονται ως μεσαίες (1,34%). Το μεγαλύτερο μέρος των κατασκευαστικών έργων πραγματοποιούνται στην Τιφλίδα (2023: το 69,5% της συνολικής προστιθέμενης αξίας) και στην περιοχή της Ατζαρίας (2023: το 8,8% της συνολικής προστιθέμενης αξίας). Ο κατασκευαστικός τομέας είναι ένας από τους μεγαλύτερους εργοδότες στη Γεωργία. Το 2024, ο αριθμός των εργαζομένων ανήλθε σε 69.715.

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	12.077,0	3.387,2	580,1	297,9
2024	14.332,8	3.697,0	796,6	291,4

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
2023	4.825,8	978,4	244,2	99,5

Πηγή: [Geostat](#)

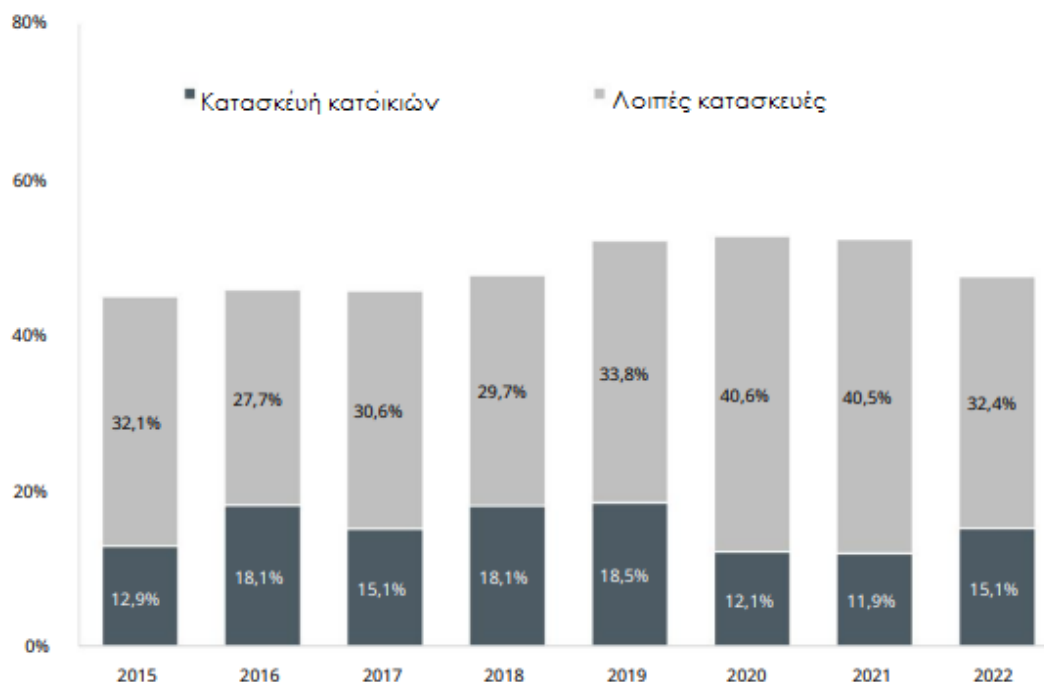
Πίνακας 6: Επενδύσεις σε πάγια στοιχεία ενεργητικού κλάδου κατασκευών ανά είδος οικονομικής δραστηριότητας, εκ. GEL

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
2023	551,6	187,9	16,5	3,3

Πηγή: [Geostat](#)



Γράφημα 6: 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^η 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 και κινεζικής ιδιοκτησίας. Συγκεκριμένα, η γεωργιανή [DAGI](#) αποτελεί τη σημαντικότερη κατασκευαστική εταιρεία στη Γεωργία, με δραστηριότητα που εκτείνεται από μεγάλα έργα υποδομής έως την ανέγερση κατοικιών, σχολείων, παιδικών σταθμών και ξενοδοχείων. Δεύτερη σε μέγεθος είναι επίσης η γεωργιανή εταιρεία [New Road](#), η οποία εξειδικεύεται κυρίως στην κατασκευή οδικών υποδομών. Την τρίτη θέση καταλαμβάνει η κινεζική [Guizhou Highway Engineering Group Co.](#) που δραστηριοποιείται και αυτή στον τομέα των οδικών έργων.

Πίνακας 7: 10 μεγαλύτερες κατασκευαστικές εταιρείες στη Γεωργία

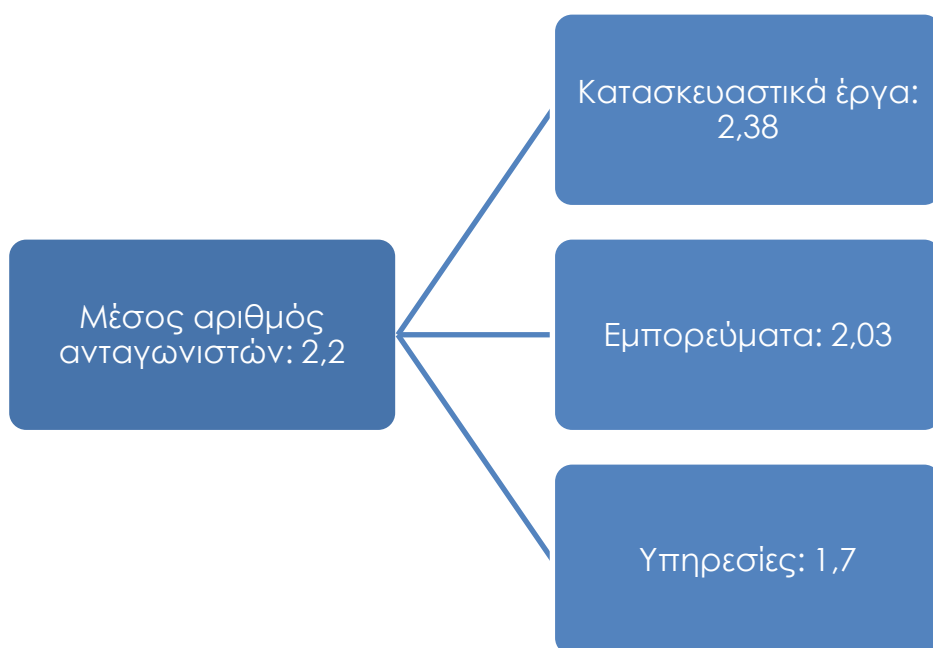
	Επωνυμία	Ιστοσελίδα	Προέλευση
1.	Dagi	www.dagi.ge	Γεωργιανή
2.	New Road	www.newroad.ge	Γεωργιανή
3.	Guizhou Highway Engineering Group Co	www.gggg.cn	Κινεζική



4.	China Railway Tunnel Group Co., Ltd in Georgia	www.crtg.cn/hwgcgljy	Κινεζική
5.	Peri	http://www.peri.ge	Γεωργιανή
6.	Orbi Group	www.orbi.ge	Γεωργιανή
7.	Anagi	www.anagi.ge	Γεωργιανή
8.	BK Construction	www.bkconstruction.ge	Γεωργιανή
9.	China Road and Bridge Corporation	www.crbc.com	Κινεζική
10.	BD Property–Tbilisi Gardens	https://www.facebook.com/tbilisigardens?locale=ro_RO	κυπριακή

Πηγή: [Business Insider Georgia, 2023](#)

Γράφημα 7: Μέσος αριθμός συμμετεχόντων σε δημόσιες συμβάσεις ανά τύπο προμήθειας, 2024



Πηγή: [State Procurement Agency 2024 Activity Report](#)

Δ.2 Κύριες προκλήσεις ή περιορισμοί που αντιμετωπίζει ο τομέας στη Γεωργία

Η ανάπτυξη νέων υποδομών στη Γεωργία περιλαμβάνει προκλήσεις και εμπόδια, τα οποία μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ως εξής:

1. Οικονομικές Προκλήσεις

- Χρηματοδότηση σχεδόν αποκλειστικά από διεθνείς οργανισμούς.
- Δυσκολία προσέλκυσης ΑΞΕ.

2. Πολιτικά και Ρυθμιστικά Θέματα

- Γραφειοκρατία και [διαφθορά](#).
- Γεωπολιτικές εντάσεις.
- Ρυθμιστική πολυπλοκότητα.



3. Περιβαλλοντικές και Γεωγραφικές Προκλήσεις

- Απαιτητικά γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά.
- Σεισμικότητα.
- Ύπαρξη ευαίσθητων οικοσυστημάτων.

4. Κοινωνικές Προκλήσεις

- Αντίδραση τοπικών κοινωνιών.
- Ανεπαρκής δημόσια διαβούλευση.

5. Περιορισμοί στη Διοίκηση Αλυσίδας Εφοδιασμού και Τεχνικοί Περιορισμοί

- Έλλειψη ειδικευμένου εργατικού δυναμικού.
- Ζητήματα στην εισαγωγή εξειδικευμένου υλικού και εξοπλισμού.
- Εξάρτηση από το εξωτερικό σε τομέα εμπειρογνωμοσύνης.

Ε. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

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

Νόμος περί Συμπράξεων Δημοσίου-Ιδιωτικού τομέα: 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: καθορίζει τις προϋποθέσεις υλοποίησης αλλοδαπών και εγχώριων επενδύσεων στη Γεωργία και θέτει το πλαίσιο της προστασίας τους.

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

Νόμος περί αδειών: καθορίζει τους τύπους αδειών και τις διαδικασίες έκδοσης, τροποποίησης και κατάργησης αυτών.

ΣΤ. ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Ο κλάδος των υποδομών της Γεωργίας αναμένεται να συνεχίσει να βρίσκεται σε ανοδική πορεία τα επόμενα έτη. Αν και η ευρωπαϊκή χρηματοδότηση ενδέχεται να περιορισθεί, η Κυβέρνηση της Γεωργίας προσπαθεί να καλύψει τέτοιο ενδεχόμενο μέσω του κρατικού προϋπολογισμού. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι στον προϋπολογισμό του 2025 έχουν εγγραφεί κονδύλια ύψους 7,9 δισ. GEL (2,7 δισ. ευρώ) για την ανάπτυξη υποδομών (π.χ. 1,4 δισ. GEL/ 480 εκ. ευρώ θα διατεθούν για τη βελτίωση των οδικών υποδομών, 30 εκ. GEL/ 10 εκ. ευρώ για τον εκσυγχρονισμό του μετρό της Τιφλίδας, 5 εκ. GEL/ 1,7 εκ. ευρώ



για το αεροδρομίου του Telavi, 20 εκ. GEL/ 6,84 εκ. ευρώ για τον σχεδιασμό του νέου διεθνούς αεροδρομίου της Τιφλίδας)

Η συντριπτική πλειοψηφία των μεγάλων έργων υποδομής ανατίθεται, μετά από διαγωνισμό, σε κινεζικές εταιρείες, όπως συνέβαινε παλιότερα με τις τουρκικές. Οι γεωργιανές εταιρείες στερούνται τεχνογνωσίας, οικονομικής ρευστότητας και ικανού μεγέθους (από τις 31 εταιρείες που χαρακτηρίζονται ως μεγάλες - 4,31% του συνόλου- οι 12 είναι θυγατρικές ξένων εταιρειών). Οι ευρωπαϊκές εταιρείες (ολλανδικές, βελγικές και ιταλικές επί το πλείστον), υλοποιούν συνήθως έργα επίβλεψης και υψηλής τεχνογνωσίας.

Ως εκ τούτου, θεωρούμε ότι υφίστανται περιορισμένες δυνατότητες για την ανάπτυξη των διμερών επιχειρηματικών συνεργασιών στον ευρύτερο τομέα των κρίσιμων διασυνδετήριων υποδομών για τις ελληνικές επιχειρήσεις. Δυνατότητες δύναται να υφίστανται για την ανάπτυξη των διμερών επιχειρηματικών συνεργασιών στον τομέα των κτηριακών κατασκευών, και συγκεκριμένα στον αρχιτεκτονικό σχεδιασμό και στην παροχή τεχνικών λύσεων, όπου εγχώριες εταιρείες εξακολουθούν να βασίζονται στην τεχνογνωσία ξένων ειδικών.

Όσον αφορά στον ευρύτερο τομέα των μεταφορών, ευκαιρίες ενδεχομένως υφίστανται στον κλάδο της εφοδιαστικής αλυσίδας, καθώς η χώρα υπολείπεται σαφώς των δυνατοτήτων της, όπως αποτυπώνεται και από την χαμηλή κατάταξή της στον [Δείκτη Απόδοσης Logistics](#) της Παγκόσμιας Τράπεζας (79η θέση).