

ბესიკ ფუტკარაძე

ქ. ბათუმის პორტის მენეჯმენტის ეფექტიანობის  
ამაღლების გზები

წარმოდგენილია დოქტორის აკადემიური ხარისხის  
მოსაპოვებლად

საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი  
თბილისი, 0175, საქართველო  
ივლისი, 2013 წელი

საავტორო უფლება © 2013 ბესიკ ფუტკარაძე

# საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი

## სატრანსპორტო და მანქანათმშენებლობის ფაკულტეტი

ჩვენ, ქვემოთ ხელისმომწერი ვადასტურებთ, რომ გავეცანით ბესიკ ფუტყარაძის მიერ შესრულებულ სადისერტაციო ნაშრომს დასახელები „ქ. ბათუმის პორტის მენეჯმენტის ეფექტიანობის ამალღების გზები“ და ვაძლევეთ რეკომენდაციას საქარველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის სატრანსპორტო და მანქანათმშენებლობის სადისერტაციო საბჭოში მის განხილვას დოქტორის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად.

თარიღი

ხელმძღვანელი:

ს. პავლიაშვილი

რეცენზენტი:

ა. მახაძე

რეცენზენტი:

თ. კილაძე

საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი

2013 წელი

ავტორი: besik futkaraZe

დასახელება: **ქ. ბათუმის პორტის მენეჯმენტის ეფექტიანობის  
ამაღლების გზები**

ფაკულტეტი : სატრანსპორტო და მანქანათმშენებლობის

ხარისხი: დოქტორი

სხდომა ჩატარდა:

ინდივიდუალური პროცნებების ან ინსტიტუტების მიერ შემომოყვანილი დასახელების დისერტაციის გაცნობის მიზნით მოთხოვნის შემთხვევაში მისი არაკომერციული მიზნებით კოპირებისა და გავრცელების უფლება მინიჭებული აქვს საქართველოს ტექნიკურ უნივერსიტეტს.

**ბ. ფუტკარაძე**

---

ავტორის ხელმოწერა

ავტორი ინარჩუნებს დანარჩენ საგამომცემლო უფლებებს და არც მთლიანი ნაშრომის და არც მისი ცალკეული კომპონენტების გადაბეჭდვა ან სხვა რაიმე მეთოდით რეპროდუქცია დაუშვებელია ავტორის წერილობითი ნებართვის გარეშე.

ავტორი ირწმუნება, რომ ნაშრომში გამოყენებული საავტორო უფლებებით დაცული მასალებზე მიღებულია შესაბამისი ნებართვა (გარდა ის მცირე ზომის ციტატებისა, რომლებიც მოითხოვენ მხოლოდ სპეციფიურ მიმართებას ლიტერატურის ციტირებაში, როგორც ეს მიღებულია სამეცნიერო ნაშრომების შესრულებისას) და ყველა მათგანზე იღებს პასუხისმგებლობას.

## რეზიუმე

სადისერტაციო შრომა- “ქ. ბათუმის პორტის მენეჯმენტის ეფექტიანობის ამაღლების გზები“- წარმოდგენილია კომპიუტერზე აკრეფილი 139 გვერდით და მოიცავს შესავალს, ლიტერატურის მომხილვას, შედეგებსა და მათ განსჯას, დასკვნას და გამოყენებული ლიტერატურის ჩამონათვალს.

შესავალში დასაბუთებულია თემის აქტუალურობა, მისი შესწავლის მდგომარეობა, კვლევის მიზნები და ამოცანები, კვლევის მეთოდოლოგიური საფუძვლები, სადისერტაციო შრომაში მიღებული მეცნიერული სიახლეები, ნაშრომის თეორიული და პრაქტიკული მნიშვნელობა.

საქართველოს გეოპოლიტიკური მდებარეობის გამო შეუძლია გახდეს კავკასიის სატრანსპორტო-ლოგისტიკური ცენტრი, ნაწილობრივ იგი აღნიშნულ ფუნქციას დღესაც ასრულებს, მაგრამ მეცნიერულ-ტექნიკური პროგრესის არნახული ტემპების და სასარგებლო წიაღისეულის მოპოვება-მოხმარების ზრდის, განსაკუთრებით ნახშირბადშემცველი ნედლეულის მოხმარების ზრდის გამო, საქართველოს საზღვაო პორტების მნიშვნელობა განუხრელად იზრდება არა მარტო კავკასიის რეგიონისათვის, არამედ შუა აზიის სახელმწიფოებისთვისაც. თუმცა აღნიშნული საკითხი მეცნიერულად ნაკლებადაა შესწავლილი, რაც ძირითადად განაპირობებს სადისერტაციო თემის აქტუალურობას.

დისერტაციის პირველი განყოფილება-ლიტერატურული მიმოხილვა წარმოდგენილია ბათუმის საზღვაო პორტის არსებული მდგომარეობა და მენეჯმენტი. იგი მოიცავს შემდეგ პარაგრაფებს: „საქართველო, როგორც საზღვაო ქვეყანა-ისტორიული ექსკურსი“; „ბათუმის საზღვაო პორტის ზოგადი დახასიათება“.

საქართველო, განსაკუთრებით მისი დასავლეთი ნაწილი, ისტორიულად მუდამ დაკავშირებული იყო ზღვასთან და საზღვაო ნაოსნობასთან. კოლხები, აჭარლები, ჭანები, ლაზები ითვლებოდნენ საუკეთესო მეზღვაურებად. მითი არგონავტების შესახებ დასტურია იმისა, რომ ძველ კოლხეთში საზღვაო ნაოსნობა მაშინდელი მსოფლიოს დონეს თუ არ აღემატებოდა, არ ჩამორჩებოდა მაინც. იაზონის მიერ მედეას გატაცების შემდეგ კოლხების ხომალდების არგოზე „დაწევა“, მიუთითებს კოლხური ხომალდების უფრო სწრაფად ნაოსნობის შესაძლებლობაზე, ვიდრე საუკეთესო ბერძნული ხომალდებისა. უნდა ვიფიქროთ, რომ ბერძნებმა საქართველოდან სხვა ტექნოლოგიებთან ერთად ხომალდების აგების მოწინავე-ნოვატორული მეთოდებიც შეიძინეს.

საქართველოს სახელმწიფოებრიობა ყოველთვის დაკავშირებული იყო შავ ზღვასთან და ნაოსნობასთან, განსაკუთრებით დიდ როლს თამაშობდა საზღვაო ტრანსპორტი შუა საუკუნეებში, რომლითაც ქვეყანა უკავშირდებოდა ბიზანტიას, ერაყს და სხვა მაშინდელ ცივილიზებულ

მსოფლიოს.

საქართველოს შავი ზღვის პორტები განსაკუთრებით განვითარდა მეცხრამეტე და მეოცე საუკუნეებში, რაც დაკავშირებულია კაპიტალისტურ წარმოების წესთან და საქართველოს ეკონომიკურ გაძლიერებასთან. განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია ბათუმის საზღვაო პორტი დღეისათვის, არა მარტო ჩვენი ქვეყნისათვის, არამედ სხვა ამიერკავკასიის და შუა აზიის სახელმწიფოებისთვისაც, რადგანაც საქართველოზე გადის ევრაზიის დერეფნის ყველაზე ხელსაყრელი და მოკლე მარშრუტი.

ნაშრომში მოცემულია ბათუმის პორტის ტექნიკურ-ეკონომიკური ანალიზი და გამოვლენილია „ვიწრო“ ადგილები. კერძოდ, მოძველებული ტექნიკური და მცურავი საშუალებები, მართვაში თანამედროვე მოწინავე მეთოდების გამოუყენებლობა, საქართველოს საკუთარი საზღვაო ფლოტის უქონლობა და სხვ.

დისერტაციის მეორე ნაწილი წარმოდგენილია რამდენიმე პარაგრაფით. ესენია: „საქართველო, გლობალური ეკონომიკური პროცესები და პორტები“; „ბათუმის პორტის სატრანზიტო პოტენციალის ზრდის შესაძლებლობები“; „საზღვაო ტვირთბრუნვის პოტენციალი და ბათუმის საზღვაო ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესების აუცილებლობა“; „ბათუმის პორტის გავლით ტვირთბრუნვის პერსპექტივები“; „ბათუმის საზღვაო პორტში ლოგისტიკური ცენტრების შექმნის პერსპექტივა“; „ბათუმის საზღვაო პორტების განვითარების მაკროეკონომიკური პრობლემები“; „ბათუმის საზღვაო პორტის კონკურენტუნარიანობის ამაღლების მიმართულებები“.

საქართველოსათვის საჭიროა სატრანსპორტო სისტემის მართვის ახალი სტრატეგიის დამუშავება, რომელიც დაეფუძნება კომპლექსურ მიდგომას. მენეჯმენტის მხრივ ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს შემადგენლობაში ადრე არსებულ ერთიან სატრანსპორტო ადმინისტრაციას შეეძლო დადებითი როლის შესრულება ამ მიმართულებით და საჭირო იყო კიდევ უფრო ამაღლებულიყო კოორდინაციის მექანიზმები, თუმცა ადგილი აქვს პირუკუ პროცესს. ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაცია დაიშალა და მის ადგილზე თანაბარი უფლებებით ჩამოყალიბდა სატრანსპორტო სააგენტოები ტრანსპორტის სახეობების მიხედვით. შესაბამისად საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტო ვერ ფლობს ვერავითარ ბერკეტს გავლენა მოახდინოს სარკინიგზო გადაზიდვების ტარიფებსა და სიჩქარეზე. უზრუნველყოს სატრანზიტო ტვირთების შემოტანა-გატანის სინქრონიზაცია რკინიგზის ტრანსპორტთან, ისე, როგორც რკინიგზას არ გააჩნია პორტში შემოსულ ტვირთებზე არა მარტო რაიმე გავლენა, არამედ უმეტეს შემთხვევაში იგი ინფორმაციასაც დაგვიანებით ღებულობს. ამიტომ სატრანზიტო ტვირთების ტერმინალებში დასაწყობების აუცილებლობა იქმნება, რაც ზრდის სატრანზიტო გადაზიდვების ღირებულებას და სიჩქარეს.

ბათუმის საზღვაო პორტის განვითარების აუცილებლობას განაპირობებს თვითნაკადების ზრდის პერსპექტივები ამიერკავკასიის და შუა აზიის სახელმწიფოებში. ნაშრომში გაანალიზებულია ტვირთნაკადების

მოსალოდნელი მოცულობები და შემოთავაზებულია ბათუმის საზღვაო პორტის განვითარების, მისი სიმძლავრის ამაღლების ღონისძიებები.

საქართველო გეოპოლიტიკური მდებარეობის გამო უნდა გახდეს ლოგისტიკის რეგიონალური ცენტრი. ამ ფუნქციის შესრულებისათვის პორტები უნდა ჩადგნენ ლოგისტიკური ჯაჭვის ერთიან სისტემაში. პორტები შეიძლება გვევლინებოდნენ ტვირთების მიწოდების ორგანიზატორებად, ტვირთმომძრაობის სხვადასხვა ეტაპზე, ან ტრანსპორტირების ერთიანი ლოგისტიკური ჯაჭვის ერთ-ერთი შემადგენელი.

დისერტაციაში გაანალიზებულია ბათუმის საზღვაო პორტის განვითარების მაკროეკონომიკური გარემო და გამოვლენილია მისი განვითარების მიმართულებები. ასეთებად მიჩნეულია საქართველოს საგადასახადო და საინვესტიციო გარემოს გაუმჯობესება, საბანკო-საკრედიტო სისტემის დახვეწა, საბაზრო ინფრასტრუქტურის განვითარება და სამეურნეო სამართლიანობის უზრუნველყოფა.

ბათუმის პორტის ნავმისადგომების რითმულად დატვირთვის უზრუნველყოფის და პორტის კონკურენტუნარიანობის ამაღლებისათვის შემოთავაზებულია ნავმისადგომების დაგეგმვის წრფივი მოდელი. წრფივი დაგეგმარების ეს მეთოდი საშუალებას იძლევა მივაღწიოთ ტვირთების დამუშავების ოპტიმალურობას, მინიმუმამდე დავიყვანოთ ტვირთების დამუშავების ღირებულება და განვსაზღვროთ ნავმისადგომების თავისუფალი დროის რიცხვი, რომლის განმავლობაშიდაც ნავმისადგომები შეიძლება დაკავდეს სხვა ტვირთების დამუშავებით, ან სხვა სახის სამუშაოთა მიმდინარეობით.

დასკვნაში მოკლედ გადმოცემულია სადისერტაციო კვლევაში მიღებული შედეგები.

## Abstract

Dissertation work - "The status of sea ports and the development of problems" is typed on computer and includes introduction, literature reviews, the results and their discussion, conclusion and references list.

Introduction includes substantiation of urgency of this theme, study of the situation, the research goals and objectives, the methodological basis for research, scientific thesis work in the news, the work of theoretical and practical importance.

Because of Georgia's geopolitical location, it can serve as the transport - logistics center, of the above functions are performed, but the scientific - technical progress at an unprecedented rate, and mineral extraction - consumption due to the increase, especially raw, than include carbohydrate, material consumption due to the increase of sea ports is steadily increasing, not only The Caucasus region, but the Central Asian states as well. But the issue is less scientifically studied, which is mainly caused by the actuality of the dissertation topic.

The first section of the thesis - the literature review presented in Chapter VI - The ports and their status. It includes the following paragraphs: " Georgia, as a maritime country - historical," "General Description of the sea ports."

Georgia, especially in its western part, has historically always been connected with the sea and maritime navigation. Colchians, Adjarians, Chans, Laz considered the best sailors. The myth of the Argonauts is proof that the ancient Colchis, former Naval Sailing the world, if not exceed, not behind it. After the abduction of Medea in Colchis on the ship Argo iazonis "lower" refers to the ability of the Colchian ships sailing faster than the best of Greek vessels. We Should think that the Greeks, among from other technologies, had received innovated methods about building of ships, from Georgia.

The state has always been connected with the Black Sea and navigation, especially the role of maritime transport in the Middle Ages, which is connected with the Byzantine, Iraq and other then-civilized world.

The Black Sea ports are developed in the nineteenth and twentieth century's, which is connected with the rules of capitalist production and reinforcement of the economic. The ports are especially important, not only for our country, but also for other South Caucasian and Central Asian states as well as the Eurasian corridor is the most convenient and shortest route is through week rest.

The work describes Batumi, Poti, Kulevi, Anaklia port's technical - economic analysis and has been detected "narrow" places. In particular, outdated equipment and vessels, in the modern advanced management methods in use, the insufficient progress intensity of deepening of Poti's port, the lack of its own navy, and so forth.

The second part of this thesis includes Several paragraphs, such as: "Georgia, the global economic processes and ports" "The port's transit potential and growth

opportunities," "sea freight capacity and maritime infrastructure improvements " "the ports through freight prospects " " logistics centers in the future" development of macro-economic problems, " " The increasing competitiveness of sea ports. "

It is necessary, for Georgia to develop transportation system management strategies, which will be based on a comprehensive approach. Management of the Ministry of Economy and Sustainable Development in the early part of the United Transport Administration could have a positive role in this direction and it was necessary to rise coordination mechanisms, but there is a lesser process. United Transport Administration was dissolved, and was developed transit agencies with equal rights, by type of transportation. Accordingly marine transport agency has no leverage to influence the speed of rail transport and Tariffs, to ensure the transit of goods import - export synchronization with railway transport, as well as the railway does not have any impact not only on cargo entering the port, but in most cases it receives information after the deadline. Therefore, there is inevitability to create warehouses in transit cargo terminals, which increases the cost and speed of transit traffic.

The sea port's development inevitability is stipulated by the cargo import-export erase in the Trans-Caucasian and Central Asian states. The thesis include cargo import-export expected volumes of sea ports and the proposed development, measures to increase their capacity.

Georgia for its geopolitical location, due to become a regional logistics center. For the develop of these functions, ports must draw into a united chain logistics system. Ports may be organizers for sent.

The thesis analyzes the macroeconomic environment for the development of sea ports and their development trends are revealed. Such as the improvement of investment climate and taxation, banking - credit system, improvement of market infrastructure development and provision of economic justice.

Ports, jetty for loading rhythmic assurance and to enhance the competitiveness of ports, jetty for the proposed planning model is linear. This method allows to achieve the optimal design of linear processing of cargo, cargo handling to a minimum and to determine jetty's of free time, the jetties may be used for other processing of cargo, or other kinds of works in progress.

The report briefly include the results of the dissertation research.



## შინაარსი

შესავალი .....	144
1. ლიტერატურის მიმოხილვა .....	26
1.1. ბათუმის საზღვაო პორტის არსებული მდგომარეობა და მენეჯმენტი..26	
1.1.1. საქართველო, როგორც საზღვაო ქვეყანა-ისტორიული ექსკურსი.....26	
1.1.2. ბათუმის საზღვაო პორტის ზოგადი დახასიათება.....35	
2. შედეგები და მათი განსჯა .....	55
2.1. საქართველო, გლობალური ეკონომიკური პროცესები და პორტები....55	
2.2. ბათუმის პორტის სატრანზიტო პოტენციალის ზრდის შესაძლებლობები.....63	
2.3 საზღვაო ტვირთბრუნვის პოტენციალი და ბათუმის საზღვაო ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესების აუცილებლობა.....69	
2.4. ბათუმის პორტის გავლით ტვირთბრუნვის პერსპექტივები.....81	
2.5. ბათუმის საზღვაო პორტში ლოგისტიკური ცენტრების შექმნის პერსპექტივა.....98	
2.6. ბათუმის საზღვაო პორტის განვითარების მაკროეკონომიკური პრობლემები.....108	
2.7.ბათუმის საზღვაო პორტის კონკურენტუნარიანობის ამალღების მიმართულებები.....123	
დასკვნა.....134	
გამოყენებული ლიტერატურა .....	137

## ცხრილების ნუსხა

ცხრილის #	ცხრილის დასახელება	გვერდი
ცხრილი 1	ნავთობტერმინალის ტექნიკური მახასიათებლები	44
ცხრილი 2	ბათუმის #4 და # 5 ნავმისადგომისა და საბორნე გადასასვლელის მახასიათებლები	44
ცხრილი 3	ბათუმის პორტის მშრალი ტვირთების ტერმინალის ტექნიკური მახასიათებლები	47
ცხრილი 4	ბსნ-ის ფინანსური მაჩვენებლები 2009-2011 წწ. (ლარში)	48
ცხრილი 5	პორტალური ამწეების დანაწილება ნავმისადგომების მიხედვით	50
ცხრილი 6	ნავთობტერმინალი	52
ცხრილი 7	საკონტეინერო ტერმინალი და სანავმისადგომო კომპლექსი ბორნების მომსახურეობისათვის	53
ცხრილი 8	მშრალი ტვირთების ტერმინალი	53
ცხრილი 9	სამგზავრო ტერმინალი	54
ცხრილი 10	ტვირთების გადატანა საერთო სარგებლობის ტრანსპორტის სახეების მიხედვით (ათასი ტონა)	61
ცხრილი 11	ნავთობის მოპოვების საპროგნოზო მაჩვენებლები	71
ცხრილი 12	2012-2017 წლების სატვირთო გადაზიდვების საპროგნოზო მონაცემები. (ათასი ტონა)	72
ცხრილი 13	პორტებში დამუშავებული ტვირთების ფაქტიური და საპროგნოზო მაჩვენებლები	84

	(მლნ ტონა)	
ცხრილი 14	პორტის სატრანსპორტო საბაზო ლოგისტიკური სტრატეგიები	101
ცხრილი 15	საზღვაო პორტების ფუნქციონალური დანიშნულების ევოლუცია	104
ცხრილი 16	აშშ-ს ფედერალური ბიუჯეტის შემოსავლები 2010 წ-ს	118
ცხრილი 17	ამოცანის ამოსავალი და განგარიშებითი მაჩვენებლები	128

## ნახაზების ნუსხა

ნახაზის ნომერი	ნახაზის დასახელება	გვერდი
ნახაზი 1	ბათუმის პორტის ხედი (სურათი).	37
ნახაზი 2	.მიწახაპია „ნიკო ნიკოლაძე“ (სურათი)	40
ნახაზი 3	ბათუმის პორტის გენგეგმა	43
ნახაზი 4	ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის მენეჯმენტის სტრუქტურა	45
ნახაზი 5	ბათუმის პორტის საბორნე გადასასვლელი (სურათი)	46
ნახაზი 6	ბათუმის პორტის პორტალური ამწეები	50
ნახაზი 7	ბათუმის პორტის გენ.გეგმა.	51
ნახაზი 8	ღია სასაწყობო ფართების სქემა 2010-2011	52
ნახაზი 9	მიწოდების ლოგისტიკური ჯაჭვი	100
ნახაზი 10	საზღვაო პორტის ლოგისტიკური სტატეგიის შექმნის იერარქიები.	103
ნახაზი 11	საპორტო კლასტერის სტრუქტურა (ევოლუციის მეოთხე ეტაპი).	105
ნახაზი 12	საპორტო კლასტერის ფუნქციონალური გარემოცვა.	107
ნახაზი 13	ბათუმის პორტის ოპტიმიზაციის ამოცანის სქემა.	126

## მადლიერება

მადლობა მინდა მოვახსენო ყველა იმ ადამიანს ვინც დახმარება და თანადგომა აღმომიჩინა დისერტაციაზე მუშაობის პროცესში. განსაკუთრებით ჩემს ხელმძღვანელს, პროფესორ ს. პავლიაშვილს, სატრანსპორტო და მანქანათმშენებლობის მენეჯმენტის დეპარტამენტის უფროსს, პროფესორ გ. ტყემელაშვილს, სატრანსპორტო და მანქანათმშენებლობის ფაკულტეტის დეკანს, პროფესორ ო. გელაშვილს. ასევე მადლობას მოვახსენებ ქ. ბათუმის პორტის ადმინისტრაციას ინფორმაციის მოწოდებისათვის.

განსაკუთრებული მადლიერებით მინდა მოვიხსენიო ჩემი ოჯახის ყველა წევრი, რომლებიც ითმენდნენ ჩემგან ყურადღების მოდუნებას დამაბული სამუშაო გრაფიკის გამო, ყოველმხრივ მამხნევებდნენ და გვერდში მედგნენ.

## შესავალი

**თემის აქტუალობა.** საქართველო საზღვაო კარიბჭეა ამიერკავკასიისათვის, რასაც სათანადო დაფასება და გამოყენება ჭირდება. საქართველოს გეოპოლიტიკური მდებარეობის გამო შეუძლია გახდეს კავკასიის სატრანსპორტო-ლოგისტიკური ცენტრი, ნაწილობრივ იგი აღნიშნულ ფუნქციას დღესაც ასრულებს, მაგრამ ძალიან დიდია კონკურენცია მეზობელი სახელმწიფოების, განსაკუთრებით რუსეთის ფედერაციის საზღვაო პორტებისა და მის ტერიტორიაზე გამავალი სატრანზიტო გზების მხრივ, არა მარტო შუა აზიისათვის განკუთვნილი ტვირთებთან დამოკიდებულებაში, არამედ აზერბეიჯანის ტვირთებისადმისაც. ასევე კონკურენციას გვიწევენ უკრაინა და თურქეთი. მოსალოდნელია თურქეთის მხრიდან კონკურენციის კიდევ უფრო გამძაფრება „მარაბდა-კარწახის“ რკინიგზის, სამსუნგის და ტრაპზონის პორტების მოდერნიზაციის დასრულების შემდეგ. მიუხედავად ამისა, მეცნიერულ-ტექნიკური პროგრესის არნახული ტემპების და სასარგებლო წიაღისეულის მოპოვება-მოხმარების, განსაკუთრებით ნახშირბადშემცველი ნედლეულის, ზრდის გამო საქართველოს საზღვაო პორტების მნიშვნელობა განუხრელად იზრდება არა მარტო კავკასიის რეგიონისათვის, არამედ შუა აზიის სახელმწიფოებისთვისაც. ეს უკანასკნელნი გამოირჩევიან ნავთობის დიდი მარაგებით, ამავე დროს ამ ქვეყნებში მოჰყავთ ბამბა-საუკეთესო ნედლეული მსუბუქი მრეწველობისათვის, აწარმოებენ მატყლს, ხორცს და ა.შ. ამავე დროს ეს სახელმწიფოები გამოირჩევიან შემოსავლების სტაბილური ზრდით, რასაც თან სდევს მოსახლეობის მოთხოვნილების ამაღლება მაღალტექნოლოგიურ საქონელზე, რომლის მიწოდებაც დასავლეთიდან ხორციელდება და ზემოაღნიშნული ტვირთბრუნვისათვის ყველაზე ბუნებრივად მოკლე გზა საქართველოს ტერიტორიაზე გადის. ხორციელდება ქვეყნის სავანძო სატრანზიტო რეგიონად ჩამოყალიბების პროცესი.

საქართველოს საზღვაო დერეფნით მეთვრამეტე, მეცხრამეტე საუკუნეებში აქტიურად სარგებლობდა ირანიც, რომელსაც კავკასიის რუსეთის იმპერიის მიერ დამორჩილების შემდგომადაც შეუნარჩუნდა საქართველოს ტერიტორიის გავლით ტვირთბრუნვის შესაძლობლობაც და შეღავათებიც. მოსალოდნელია შესაბამისი პოლიტიკური კლიმატის დადგომის შემთხვევაში კვლავ დადგეს ირანის მიერ საქართველოს სატრანზიტო გზის გამოყენების საკითხიც, რაც კიდევ უფრო აამაღლებს საქართველოს საზღვაო პორტების მნიშვნელობას.

შუა აზიის ქვეყნებისათვის ტვირთბრუნვას ჯერჯერობით უმეტესად რუსეთი ახორციელებს, რასაც მრავალი ხელოვნური, და არა ბუნებრივი, ფაქტორი განაპირობებს. ასეთია უპირველესად: მილსადენი და სარკინიგზო ტრანსპორტის კარგად განვითარებული ქსელი შუა აზიის ქვეყნებსა და რუსეთს შორის; რუსეთის გამგებლობაში არსებული შავი ზღვის პორტები კარგადაა განვითარებული და აღჭურვილი. რუსეთის პორტების მომსახურეობა-ჩატვირთვა-გადმოტვირთვის ოპერაციები გაცილებით იაფია და უკეთაა მოწესრიგებული, ვიდრე საქართველოს პორტებში; რუსეთის რკინიგზით ტრანზიტის გზის სიგრძე მეტია, ვიდრე საქართველოს გავლით, მაგრამ იგი კომპენსირდება სარკინიგზო გადაზიდვების დაბალი ტარიფით და სხვ.

ბუნებრივი მდებარეობა საქართველოსი და ამიერკავკასიაზე გამავალი სატრანზიტო გზების სიგრძე ბუნებრივი უპირატესობებია შუა აზიის სატრანსპორტო დერეფნისათვის, მაგრამ მას შესაბამისი გამოყენება ჭირდება, რასაც მნიშვნელოვნად-ტრანსპორტის სხვა სახეობებთან კომპლექსში, საზღვაო პორტების განვითარება განაპირობებს. ამასთან დასავლეთი და ზოგადად მცოფლიოს ეკონომიკა, დაინტერესებულია სატრანზიტო გზების დივერსიფიკაციით-ალტერნატიული რამდენიმე სატრანზიტო გზების არსებობით იმ მიზნით, რომ ყოველთვის იყოს თავისუფალი კონკურენცია. ამთან პოლიტიკური კლიმატის ცვლილებამ მნიშვნელოვნად არ იმოქმედოს ეკონომიკის ფუნქციონირებაზე. აღნიშნული

მიზეზითაც აქტუალურია საქართველოს შავი ზღვის პორტების განვითარების საკითხი. აღნიშნული განსაკუთრებით შეეხება ბათუმის პორტს, რადგან იგი შავი ზღვის პორტებიდან რიგი უპირატესობებით გამოირჩევა (წყლის სიღრმე, შტორმის, დელვის ნაკლები საშიშროება და სხვ.)

კავკასია თავისი გეოპოლიტიკური მდებარეობით და ბუნებრივი რესურსების მრავალფეროვნებით მსოფლიოს უნიკალური რეგიონია. სწორედ ამიტომ ამ რეგიონს დიდი როლი ენიჭება ცენტრალური და აღმოსავლეთ ევროპის, აგრეთვე ამიერკავკასიის ქვეყნებთან ევროკავშირის ეკონომიკური ურთიერთობის განვითარება-გაფართოების მიზნით. უკანასკნელ პერიოდში კავკასიური ფაქტორი მსოფლიო არენაზე მნიშვნელოვნად გაძლიერდა და კავკასია მსოფლიოს უდიდესი სახელმწიფოების, საერთაშორისო ორგანიზაციებისა და უმსხვილესი საერთაშორისო, ტრანსეროვნული კომპანიების აქტიური ყურადღების ცენტრში მოექცა, ხოლო საქართველო, რომელიც ერთიან ევრაზიულ სივრცეში ფორმირებისაკენ ისწრაფვის, დედამიწის ორი ნაწილის- ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელი არეალის თავისებურ ცენტრად მოგვევლინა.

კავკასიის რეგიონისადმი დაინტერესების კონკრეტული გამოხატულებაა ევროკავშირის ცნობილი ტრასეკას პროექტი, რომელიც ერთმანეთს დააკავშირებს ცენტრალური აზიის და მდინარე დუნაის აუზის ქვეყნებს. ევროპა-აზიის ეს სატრანსპორტო-საკომუნიკაციო დერეფანი თავისი მრავალი განშტოების ერთ-ერთი ხაზით ჩვენს ქვეყანაზეც გაივლის, რაც სტაბილურობისა და ეკონომიკური აღმავლობის გარანტი იქნება. ამიტომ სამომავლო პერსპექტივაც საიმედოდ ისახება.

ტრასეკას პროექტი საქართველოს საგარეო-ეკონომიკური ურთიერთობის განვითარების ისეთ ფაქტორადაა მიჩნეული, რომელმაც არსებითად უნდა განსაზღვროს ქვეყნის მეურნეობრივი განვითარების სტრატეგიული მიმართულებები. პროექტით პრაქტიკულად საუბარია ისტორიული „აზრეშუმის დიდი გზის“ საქართველოს განშტოების



მოდერნიზებულ ვარიანტზე. ამ მაგისტრალით მოხდება ისეთი სტრატეგიული მნიშვნელობის ტვირთების გადაზიდვა, როგორცაა: ნავთობი, ბამბა, მინერალური ნედლეული და ა.შ.

საქართველოსა და აზერბაიჯანის ინიციატივა „ახალი აზრემუმის გზის ხელშეკრულების“ შესახებ, რომელსაც მხარს უჭერს ევროკავშირი, რეალურად განხორციელების შემთხვევაში იქნება სრულიად ახალი ეტაპი ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფნის განვითარების, მისი მსოფლიო აღიარებისა და საბოლოოდ დამკვიდრების საქმეში. ამით ევრაზიული მარშრუტი სრულიად ახალ ტრანსკონტინენტურ კავშირს დაუდებს სათავეს-წყნარი ოკეანიდან ატლანტის ოკეანემდე. აღნიშნული ამოცანების გადაწყვეტაც მჭიდროდ უკავშირდება სადისერტაციო თემის მიზნებს, რაც კიდევ უფრო ზრდის მის აქტუალობას.

საქართველოს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა წარმოდგენელია საზღვაო პორტების განვითარების გარეშე, ეს ითქმის განსაკუთრებით ბათუმისა საზღვაო პორტზე, მას აკისრია ერთ-ერთი ძირითადი როლი საზღვაო ტვირთების მომსახურების საქმეში. ამავე დროს პორტების განვითარება პროპორციულად უნდა შეესაბამებოდეს საქართველოს სხვა სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურას. მიმდინარეობს კიდევაც ინტენსიური მუშაობა საქართველოს საავტომობილო გზის აღმოსავლეთ-დასავლეთ მაგისტრალზე მისი გამტარუნარიანობის მკვეთრი ამაღლებისათვის, ანალოგიური სამუშაოები ხორციელდება საქართველოს რკინიგზაზე. აქედან გამომდინარე აუცილებელი ხდება საქართველოს საზღვაო ინფრასტრუქტურის განვითარების მეცნიერულად დასაბუთებული პროგრამის შემუშავება, რაც კიდევ ერთხელ მიუთითებს თემის აქტუალობაზე.

საქართველოს ეკონომიკა ჯერ კიდევ „განვითარებად“ პოზიციაში. აქ ჯერ კიდევ ძალიან დაბალია შიდა პროდუქტის მოცულობის ხვედრითი წილი ერთ სულ მოსახლეზე გაანგარიშებით, მაგრამ საქართველოს ბუნებრივი რესურსები, მოსახლეობის განათლება და პროფესიონალიზმი,

ქვეყნის მისწრაფება-ჩაერთოს მსოფლიოს ეკონომიკურ პროცესებში, განაპირობებს სამომავლოდ მისი ეკონომიკის სწრაფ განვითარებას. ბუნებრივია ამ შემთხვევაში გაიზრდება მოთხოვნილება სატრანსპორტო გადაზიდვებზე ქვეყნის ეკონომიკის მხრიდანაც, მათ შორის უპირველესად საზღვაო გადაზიდვებზე. ესეც ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ფაქტორია მოცემული საკითხის აქტუალურობისათვის.

საქართველო მიუხედავად იმისა, რომ ჯერ კიდევ ახლო წარსულში, ფლობდა საზღვაო ფლოტის დიდ სიმძლავრეებს, დღეისათვის ამ ფლოტის გარეშეა, თუმცა მომავალში ეკონომიკის განვითარებამ არ შეიძლება დღის წესრიგში არ დააენოს ეს საკითხი და არ შეიქმნას საქართველოს საზღვაო ფლოტი, როგორც კერძო სტრუქტურების მიერ, ასევე სახელმწიფოს მონაწილეობით, რაც საზღვაო პორტების განვითარების საკითხსაც გულისხმობს.

საზღვაო პორტების განვითარების და ორგანიზაციის საკითხები ეკონომიკურ მეცნიერებაში ერთ-ერთ ყველაზე შეუსწავლელ საკითხადაა მიჩნეული მთელი მსოფლიოს მასშტაბით, განსაკუთრებით ეს ითქმის საქართველოს საზღვაო მპორტებზე. ამიტომ საქართველოს პორტებში თითქმის არ გამოიყენება დაგეგმვისა და მართვის მეცნიერების უახლოეს მიღწევებზე დაფუძნებული მეთოდები, შესაბამისად ნავმისადგომებში ტვირთების დამუშავება არარითმულ ხასიათს ატარებს, ამავე დროს იზრდება ტვირთნაკადების დამუშავების ღირებულებაც. ამ საკითხების გადაწყვეტა საქართველოს საზღვაო პორტების კონკურენტუნარიანობის ამაღლების ერთ-ერთი მიმართულებაა, რაც კიდევ უფრო ზრდის სადისერტაციო თემის აქტუალურობას.

**კვლევის მიზანი და ძირითადი ამოცანები.** კვლევის ძირითადი მიზანია საქართველოს უმნიშვნელოვანესი - ბათუმის საზღვაო პორტის არსებული მდგომარეობის შესწავლა და მისი განვითარების პერსპექტივის მეცნიერული დასაბუთება უპირატესად მენეჯმენტის სრულყოფის

საფუძველზე, პორტის განვითარების მიმართულებათა ჩამოყალიბება. ამ მიზნით განისაზღვრა კვლევის ძირითადი ამოცანები:

- ბათუმის საზღვაო პორტის როლისა და ადგილის განსაზღვრა, როგორც ქვეყნის ეკონომიკაში, ასევე ერთიან სატრანსპორტო სისტემაში;
- ბათუმის საზღვაო პორტის დახასიათება და მათი მდგომარეობის ტექნიკურ-ეკონომიკური შეფასება;
- ბათუმის და საქართველოს სხვა პორტების საზღვაო ისტორიის გამოკვლევა, გაცნობა და წარმოჩენა;
- ბათუმის საზღვაო პორტის ზოგადი ტექნიკურ-ეკონომიკური მახასიათებლების შესწავლა და ანალიზი;
- ბათუმის საზღვაო პორტის განვითარებაზე მოქმედი გარე და შიდა ფაქტორების გამოვლენა და მათი ზემოქმედების დონის განსაზღვრა;
- ბათუმის საზღვაო პორტის ფუნქციონირებასა და განვითარებაზე მოქმედი მაკრო- და მიკროეკონომიკური ფაქტორების ზემოქმედების გამოვლენა, ანალიზი და გაუმჯობესების შესაძლებლობათა წარმოსახვა;
- საქართველოს საზღვაო პორტების განვითარების მიმართულებების ჩამოყალიბება, მენეჯმენტის სრულყოფის საფუძველზე.

**თემის შესწავლის მდგომარეობა.** საქართველოს ეკონომიკური და მენეჯერული მეცნიერება ჯერ-ჯერობით არასაკმარის ყურადღებას უთმობს საზღვაო პორტების განვითარების პრობლემებს, განსხვავებით სხვა საზღვაო ქვეყნებისგან. თუმცა ბოლო პერიოდისათვის ამ მიმართულებით მუშაობა შედარებით გააქტიურდა, როგორც საქართველოს ტექნიკურ, ასევე ბათუმის საზღვაო აკადემიაში, რასაც ვერ ვიტყვით სხვა უნივერსიტეტებსა და ეკონომიკურ კვლევით ინსტიტუტებზე.

„საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის განვითარების ძირითადი მიმართულებები საბაზრო ურთიერთობებზე გარდამავალ პერიოდში“ ამ ათიოდე წლის უკან შეისწავლა პ. ბერაიამ, ასევე ე. კომახიძემ დაამუშავა „საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების საზღვაო კონცეფცია“, რომელიც ორიოდე ათეული წლის წინათ გამოქვეყნდა და

დღევანდელი რეალობიდან გამომდინარე, მცირედ თუ შეინარჩუნა აქტუალობა. საქართველოს საზღვაო ნავსადგურების შესწავლა ამ ბოლო დროს წარმოებს არა იმდენად მათი განვითარების ეკონომიკური და სოციალური სფეროების დამუშავებით, არამედ გარემოზე ზემოქმედების კუთხით, მაგრამ ეს აშკარად არასაკმარისია ქვეყნის საზღვაო ინფრასტრუქტურის სრულყოფის საქმეში. მაგალითისათვის შეიძლება მოვიყვანოთ ვ. გვახარიას ნაშრომი „ფოთის საზღვაო ნავსადგურის მიმდინარე საქმიანობის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში“.

საზღვაო ტრანსპორტის და მისი შემადგენლების მენეჯმენტის საკითხების მეცნიერულ შესწავლაზე მრავალი საზღვაო სახელწიფოს მეცნიერები მუშაობენ, ძირითადად ევროპის, ამერიკის, ჩინეთის, ინდოეთის და სხვა (პალის ე. ათანასიოსი, აფონსო მორვილი, ჰიტერ ლეგატი, ლი ჩუანგი, ანდრე პიორირი, დევიდ დოლერი და სხვა), მაგრამ ისინი არ ეხებიან საქართველოს საზღვაო პორტების პრობლემებს, რაც ბუნებრივია.

საქართველოში ბოლო დროს გააქტიურდა სამეცნიერო-კვლევითი საქმიანობა საზღვაო ტრანსპორტის შესახებ (ვ. იმნაიშვილი, ბ. დევაძე), სხვადასხვა სახის ტრანსპორტის განვითარების პრობლემებისადმი (ნ. ბოჭორიშვილი, გ. ტყემელაშვილი, მ. ზუბიაშვილი, ა. კუჭუხიძე, ბ. გითოლენდია და ა.შ.). განსაკუთრებით საყურადღებოა ტრანსპორტის ტექნიკური მახასიათებლების სხვადასხვა კუთხით შესწავლის პროცესი ქართველი მეცნიერების მიერ (ო. გელაშვილი, გ. აბრამიშვილი, ჯ. იოსებიძე, ა. შარვაშიძე, გ. შარაშენიძე და სხვა მრავალი), მაგრამ საკითხი საზღვაო ტრანსპორტის განვითარების შესახებ ზოგადად ჯერ კიდევ რჩება შეუსწავლელი და მეტ ძალისხმევას მოითხოვს.

**კვლევის ობიექტი და საგანი.** სადისერტაციო შრომის კვლევის ობიექტია ქ. ბათუმის საზღვაო პორტი და ტერმინალები. შემადგენელი რგოლების სივრცითი განლაგება, ტექნიკურ-ეკონომიკური მახასიათებლები და განვითარების მიმართულებები.

ბათუმის საზღვაო პორტის მენეჯმენტის სქემა, მენეჯმენტში გამოყენებული პრინციპები, მეთოდები, ადამიანური და ტექნიკური რესურსები.

**კვლევის მეთოდოლოგია და მეთოდიკა.** სადისერტაციო შრომის მეთოდოლოგიურ საფუძველს წარმოადგენს დიალექტიკური მატერიალიზმის ზოგადი კვლევის თეორია, რომელიც იძლევა საშუალებას:

— მიჩნეულ იქნას მოვლენათა ობიექტური განვითარება მკვლევარ სუბიექტისაგან დამოუკიდებლად;

— ჩაითვალოს შესასწავლი ობიექტის დროში განუწყვეტელი მოძრაობა პროგრესის, ან რეგრესის მიმართულებით;

— ვადიაროთ შესასწავლი ობიექტის ობიექტურად აღქმის შესაძლებლობა;

— ვადიაროთ სუბიექტის (მკვლევარის, მენეჯერის, მომუშავეს და სხვ.) ობიექტზე ზემოქმედების შესაძლებლობა ობიექტის მოძრაობის მიმართულების და სიჩქარის ცვლილების მიზნით.

ამასთან მეცნიერული კვლევის საფუძველია ეკონომიკური თეორია ზოგადად, ეკონომიკური ეფექტიანობის თეორია, თანამედროვე მენეჯმენტის, წარმოების ორგანიზაციის, დაგეგმვის და მარკეტინგის თეორიები. ნაშრომში ფართოდ არის გამოყენებული საზღვარგარეთელი და ქართველი მეცნიერების მიერ შესრულებული სამეცნიერო გამოკვლევები, მეთოდოლოგიური და მეთოდური ხასიათის მონოგრაფიები, სტატიები ეკონომიკური ეფექტიანობის ამაღლების პრობლემებთან დაკავშირებით. ამასთან ერთად გამოყენებულია საქართველოს სხვადასხვა ოფიციალური უწყებების სტატისტიკური მასალები, ტასის-ის პროგრამით განხორციელებული სტატისტიკური გამოკვლევები, საქართველოს საბიუჯეტო ოფისის მიერ დამუშავებული საკითხები და ა.შ. ნაშრომში გამოყენებულია მეცნიერული გამოკვლევის ანალიზის და სინთეზის,

სტატისტიკური და სისტემური მიდგომის მეთოდები, აგრეთვე სხვადასხვა მეცნიერთა დებულებები.

**მეცნიერული სიახლე.** საქართველოს თანამედროვე საზღვაო ინფრასტრუქტურა მეცნიერულ დონეზე ქვეყნის დამოუკიდებლობის შემდგომ მეცნიერულად არ შესწავლილა, თუ არ ჩავთვლით რამდენიმე პუბლიკაციას და სადისერტაციო ნაშრომებსაც, შესრულებულს სტუ-ს ჩვენსავე დეპარტამენტში, რომლებიც საქართველოს საზღვაო პორტებს მენეჯმენტის პოზიციებიდან არ განიხილავს. წარმოდგენილი სადისერტაციო ნაშრომი შეიძლება განხილულ იქნას, როგორც დეპარტამენტში განხორციელებული სატრანსპორტო სისტემის კომპლექსური კვლევის შემდგომი გაგრძელება.

სადისერტაციო ნაშრომის ძირითადი სიახლეა კერძოდ ბათუმისა საზღვაო ნავსადგურის მდგომარეობის ანალიზი და განვითარების პერსპექტივების განსაზღვრა ქვეყნის ერთიანი სატრანსპორტო სისტემის კომპლექსურობასთან მიმართებაში, საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის, მისი გეო-პოლიტიკური მნიშვნელობის, ეკონომიკური განვითარების მიღწეული დონის და განვითარების მიმართულების გათვალისწინებით. ამ საერთო ამოცანებიდან გამომდინარე ნაშრომის მეცნიერული სიახლე გამოიხატება შემდეგში:

- გამოკვლეულია ბათუმის საზღვაო პორტის როლი და ადგილი ქვეყნის ისტორიული განვითარების გზაზე. ისტორიულად საზღვაო ნაოსნობის ადგილი საქართველოს, კოლხეთის, აფხაზეთის, იმერეთის, სამეგრელოს სამთავროს, აჭარის, გურიის სამთავროს ეკონომიკურ ცხოვრებაში. აგრეთვე საზღვაო ნავიგაციის გავლენა დიდი აბრეშუმის გზის ფორმირებასა და საქართველოზე გამავალი საქარავნო გზების მარშრუტის ჩამოყალიბების საქმეში;

- განსაზღვრულია საზღვაო პორტის ფუნქციონირების ეკონომიკური ეფექტიანობის თეორიის განვითარების თავისებურებანი ცალკეული მიმართულებების მიხედვით, წარმოჩენილია საზღვაო

პორტების როლი და ადგილი საქართველოს ეკონომიკაში, შემოთავაზებულია საერთო ეკონომიკურ ეფექტიანობაზე პორტების მუშაობის გავლენა და პორტების მუშაობის ეფექტიანობა ლოკალური ამოცანების გადაჭრისათვის, შესაბამისად პორტებში დასაქმებულების და მათთან დაკავშირებული მოსახლეობის სოციალურ-ეკონომიკური მდგომარეობისათვის. გაანალიზებულია მიუღებელი ან სადისკუსიო პოზიციები;

•საქართველოს საზღვაო ქვეყნის სტატუსიდან გამომდინარე დასაბუთებულია ბათუმის საზღვაო პორტის განვითარების მნიშვნელობა რეგიონის ეკონომიკურ მდგომარეობაზე. ტვირთების საზღვაო გზით ტრანსპორტირების ეფექტიანობა საქართველოს და რეგიონის ეკონომიკური განვითარებისათვის. გაანალიზებულია ტვირთბრუნვის მოცულობათა დინამიკა ქვეყნის ეკონომიკაში და იმ ქვეყნებისათვის, რომლებიც სარგებლობენ ბათუმის საზღვაო პორტით. განხილულია ამიერკავკასიის ქვეყნებისათვის საქართველოს გავლით ტრანზიტული ტვირთების მოცულობის არსებული მდგომარეობა, ამ ტვირთების ხვედრითი წილი ქვეყნების საგარეო ტვირთბრუნვის მოცულობაში, გამოვლენილია საქართველოს გავლით ტვირთბრუნვის მოცულობის ზრდის ხელისშემშლელი ფაქტორები-გადაზიდვის სისწრაფე, გადაზიდვის დანახარჯები, საიმედოობა, მოხერხებულობა, პორტების ლოჯისტიკური უზრუნველყოფა, დასაწყობება. დასახულია გზები ტრანზიტული ტვირთების მოცულობის ზრდის უზრუნველსაყოფად და ამ ამოცანაში ბათუმის პორტის როლისა და ადგილის უზრუნველსაყოფად;

•დასაბუთებულია საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის კომპლექსურად განვითარების აუცილებლობა ისე, რომ ტრანსპორტის ყველა სახე-საზღვაო, სარკინიგზო, საავტომობილო, მილსადენი-მოითხოვს პროპორციულ განვითარებას. ამ სატრანსპორტო სახეების გადაზიდვის სიმძლავრეები ერთმანეთთან პროპორციულობაში უნდა

იქნას მოყვანილი. საზღვაო პორტებმა და ტერმინალებმა საჭიროა უზრუნველყოს სარკინიგზო, საავტომობილო და მილსადენი ტრანსპორტის ჯამური სიმძლავრის სრულყოფილი მომსახურება. აქედან გამომდინარე პორტებსა და ტერმინალებში ტვირთების დამუშავების შესაძლო მოცულობა უნდა აღემატებოდეს ტრანსპორტის ჩამოთვლილი სახეობების ჯამურ სიმძლავრეს;

• ბათუმის საზღვაო პორტის განვითარება დამოკიდებულია, როგორც მაკრო-, ისე მიკროეკონომიკურ ფაქტორებზე. მაკროეკონომიკური ფაქტორებიდან გავლენის ყველაზე მაღალი დონით გამოირჩევა ტვირთბრუნვის მოთხოვნის სიდიდე საქართველოს მოსაზღვრე აზერბაიჯანსა და სასომხეთში, აგრეთვე შუა აზიის სახელმწიფოებში. საქართველოს საგადასახადო სისტემა და საბაჟო მომსახურება, საქართველოს ეკონომიკის სამართლებრივი უზრუნველყოფის დონე. მიკროეკონომიკური ფაქტორებიდან კი ტვირთების ჩატვირთვა-გადმოტვირთვის ოპერაციათა მოხერხებულობა, ტერმინალების მდგომარეობა, მომუშავე პერსონალის პროფესიონალიზმი, პორტისა და ტერმინალების ტექნიკური მდგომარეობა, მათი ლოჯისტიკური სისტემები;

• შემოთავაზებულია საქართველოს ტერიტორიაზე ლოჯისტიკური ცენტრების სექმნის პერსპექტივა და ლოჯისტიკურ ჯაჭვში ბათუმის საზღვაო პორტის წამყვანი როლი. საქართველოს საზღვაო პორტები, მათ შორის უპირველესად ბათუმის, უნდა მოგვევლინონ ლოჯისტიკური ჯაჭვის ორგანიზატორებად;

• ბათუმის საზღვაო პორტი გამოირჩევა სამუშაოთა წარმოების არარითმულობით, რომლის დაძლევის ერთ-ერთ ძირითად მიმართულებად სადისერტაციო ნაშრომში მოცემულია ნავმისადგომებში ტვირთნაკადების დამუშავების დაგეგმვის მეთოდი წრფივი მოდელირების ბაზაზე.



**სადისერტაციო ნაშრომის მეთოდოლოგიური და თეორიული მნიშვნელობა** გამოიხატება იმაში, რომ იგი შეიძლება გამოყენებული იქნას ეკონომიკური ზოგადი თეორიის და ტრანსპორტის ეფექტიანობის თეორიის სრულყოფისათვის. დისერტაციის თეორიულ ნაწილში მიღებული შედეგები წარმოადგენს ტრანსპორტის ეკონომიკის, მენეჯმენტის, დაგეგმვის, ანალიზის თეორიების სრულყოფას და იგი ამ მიართულებით შეძლება გამოყენებული იქნას ტრანსპორტის ეკონომიკისა და მენეჯმენტის მეცნიერული თეორიის გაუმჯობესებისათვის.

**სადისერტაციო ნაშრომის პრაქტიკული მნიშვნელობა.** გამოკვლევაში მიღებული თეორიული დასკვნები შეიძლება გამოყენებულ იქნას ბათუმის საზღვაო პორტის განვითარების პრობლემის შემდგომი დამუშავებისათვის. კვლევის შედეგად მიღებული რეკომენდაციების პრაქტიკული დანერგვა საქართველოს ტრანსპორტში, ცალკეულ პორტებსა, საწარმოებსა და ფირმებში ხელს შეუწყობს ეფექტიანობის ამაღლებას, პორტების განვითარებას, მათი სიმძლავრეების ამაღლებას, შესრულებული სამუშაოების დანახარჯების შემცირებას და ხარისხის ამაღლებას. ამით კი შესაძლებელი იქნება გაიზარდოს პორტების და ტერმინალების დატვირთვა და მიაღწიონ შესამჩნევ ეფექტიანობას, რაც თავის მხრივ ხელს შეუწყობს სამუშაო ადგილების მნიშვნელოვან ზრდას და ქვეყნის ეკონომიკური მდგომარეობის გაუმჯობესებას.

**სადისერტაციო ნაშრომის აპრობაცია და პუბლიკაციები.** სადისერტაციო ნაშრომის ძირითადი შედეგები მოხსენდა პაატა გუგუშვილის ეკონომიკის ინსტიტუტის საერთაშორისო სამეცნიერო-პრაქტიკულ კონფერენციას 2011 და 2013 წწ-ში, საქართველოს ტექნიკურ უნივერსიტეტში ჩატარებულ ბოლო სამ საერთაშორისო სამეცნიერო კონფერენციას. კვლევის ძირითადი შედეგები გამოქვეყნებულია ოთხ სამეცნიერო სტატიაში, რომლებიც დაბეჭდილია მაღალრეიტინგულ, რეფერირებად ჟურნალებში.

## 1.ლიტერატურის მიმოხილვა

1.1. ბათუმის საზღვაო პორტის არსებული მდგომარეობა და მენეჯმენტი

1.1.1. საქართველო, როგორც საზღვაო ქვეყანა-ისტორიული ექსპურსი

საქართველო ისტორიულად საზღვაო ქვეყანაა, ამიტომ გასაკვირი არაა, რომ ქართველები (ლაზები, ჭანები, კოლხები), უხსოვარი დროიდან დაკავშირებულნი იყვნენ ზღვასთან და ნაოსნობასთან. აღნიშნული იყო მთავარი განმპირობებელი უცხოურ ცივილიზაციებთან კომუნიკაციისა, ეკონომიკური და კულტურული ურთიერთობებისათვის.

კოლხები, აჭარლები, ჭანები, ლაზები ითვლებოდნენ საუკეთესო მეზღვაურებად. მითი არგონავტების შესახებ დასტურია იმისა, რომ ძველ კოლხეთში საზღვაო ნაოსნობა მაშინდელი მსოფლიოს დონეს თუ არ აღემატებოდა, არ ჩამორჩებოდა მაინც. იაზონის მიერ მედეას გატაცების შემდეგ კოლხების ხომალდების არგოზე „დაწევა“ მიუთითებს კოლხური ხომალდების უფრო სწრაფად ნაოსნობაზე, ვიდრე საუკეთესო ბერძნული ხომალდებისა. უნდა ვიფიქროთ, რომ ბერძნებმა საქართველოდან სხვა ტექნოლოგიებთან ერთად ხომალდების აგების მოწინავე-ნოვატორული მეთოდებიც შეიძინეს.

საქართველოს ზღვით უკავშირდებოდნენ არა მარტო ბერძნები, რომლებმაც მოგვიანებით სანაპიროზე თავიანთი კოლონიებიც კი შექმნეს, არამედ ძველი სპარსეთის იმპერიაც, სანამ მას მაკედონია და შემდეგ რომი დაამარცხებდა.

არქეოლოგიური გათხრებით მოპოვებული ძეგლები ცხადყოფენ საქართველოსა და საბერძნეთის, მოგვიანებით კი რომთან მჭიდრო ეკონომიკურ და კულტურულ კავშირებს, რაც მხოლოდ საზღვაო გზებით და ინტენსიური ნაოსნობით იყო შესაძლებელი.

საქართველოს სატრანსპორტო – სატრანზიტო გზების და ზოგადად

საქართველოს გეოპოლიტიკურმა მდგომარეობამ განაპირობა მისი აქტიურად ჩართვა ისტორიული ტრანსკავკასიური კორიდორის განვითარებაში. დიდია საქართველოს ისტორიული როლი აღმოსავლეთისა და დასავლეთის, ჩრდილოეთისა და სამხრეთის ქვეყნების დაკავშირებაში. ამ უკანასკნელზე ნათლად მეტყველებს ქართული, ბერძნული, სომხური და არაბული ისტორიული წყაროები. ქართულ სარწმუნო ისტორიული წყაროების მოკვლევიტა და გაანალიზებით ირკვევა, რომ საქართველოს აქტიური საგარეო-ეკონომიკური (უმთავრესად სავაჭრო) ურთიერთობა ჰქონდა ახლო აღმოსავლეთისა (ირანი, თურქეთი, არაბეთის ქვეყნები) და რუსეთის სახელმწიფოებთან და მათი მეშვეობით ევროპისა და აზიის ქვეყნებთან.

საზღვარგარეთის ქვეყნებთან საქართველოს სავაჭრო-ეკონომიკურ ურთიერთობას ხანგრძლივი ისტორია აქვს. ჯერ კიდევ ბრინჯაოს ხანაში (ძვ. წ. III-II ათასწლეული) კავკასიის მეშვეობით ხორციელდებოდა ტომთაშორისი კავშირები ძველ აღმოსავლურ სამყაროსა და ევროპის ტერიტორიაზე მოსახლე ხალხებს შორის, ხდებოდა ტექნიკურ და კულტურულ მიღწევათა გაზიარება. მაგრამ მაშინ ამ ურთიერთობებს არარეგულარული ხასიათი ჰქონდა. ბერძენთა კოლონიზაციის ხანაში (ძვ. წ. VIII-VII ს.ს.). კოლხეთის შავი ზღვის სანაპიროებზე სავაჭრო ფაქტორების (უცხოელთა სავაჭრო კანტორებისა და ახალშენების) დაარსებამ ხელი შეუწყო დასავლეთისა და აღმოსავლეთის ქვეყნების კონტაქტებს ამიერკავკასიის გზით. ძვ. წ. VI საუკუნის შუა ხანებიდან ბერძნული იმპორტი რიონ-ყვირილას გზით კოლხეთის შიდა რაიონებსა და აღმოსავლეთ საქართველოსაც აღწევდა. ძვ. წელთაღრიცხვის IV-III საუკუნეებში ვაჭრობამ ფართო საერთაშორისო ხასიათი მიიღო. წარმოიშვა დიდი სავაჭრო-სატრანზიტო გზა, რომელიც ინდოეთიდან იწყებოდა, შუა აზიიდან კასპიის ზღვის გავლით სანაოსნო იყო, შემდეგ მდ. მტკვრით, სურამის უღელტეხილით და მდ. ფაზისით (ამჟ. მდ. რიონი) ამიერკავკასიის ტერიტორიაზე გადიოდა, აღწევდა შავი ზღვის სანაპიროს ქ. ფაზისთან (ამჟ.

ქ. ფოთი) და ზღვით, მცირე აზიისა და ხმელთაშუაზღვისპირეთის ქალაქებს უკავშირდებოდა.

ძვ. წ. II საუკუნიდან ინდოეთიდან მომავალმა დიდმა სავაჭრო გზამ ახალი საწყისი მიიღო. ამ გზით რომის (შემდეგში ბიზანტიის) იმპერიაში მაღალხარისხოვანი ჩინური აბრეშუმის შეტანა დაიწყო. ეს მაგისტრალი ამიერიდან „აბრეშუმის დიდ სავაჭრო გზად“ იწოდებოდა. იგი ჩინეთში – სიანში იწყებოდა და ქ. დუნხუანიდან, ან მიმდებარე ქალაქებიდან, მიემართებოდა დასავლეთისაკენ. ორივე გზა ქ. ყაშგარში (შუა აზიაში) იყრიდა თავს, აქედან კი გზის სამხრეთი შტო ჩრდილოეთ შუამდინარეთის გავლით ხმელთაშუა ზღვის სანაპიროზე მდებარე ქ. ანტიოქიაში ჩადიოდა. რაც შეეხება გზის ჩრდილოეთ განშტოებას, იგი კასპიის ზღვის, ალბანეთის (ამჟ. აზერბაიჯანის), ქართლისა და ეგრისის გავლით ჩადიოდა ქ. ფაზისში (ამჟ. ქ. ფოთი). ანტიკური ხანიდან ამიერკავკასიის ტერიტორიაზე გადიოდა კიდევ ერთი საკმაოდ მნიშვნელოვანი სავაჭრო-სატრანსპორტო გზა, რომელიც მცირე აზიიდან მიემართებოდა და სომხეთის დედაქალაქ არტაშატის გავლით მცხეთამდე აღწევდა, აქედან კი არაგვის ხეობით ჩრდილოეთ კავკასიაში გადიოდა. [1]

ზემოაღნიშნულს ადასტურებს საქვეყნოდ ცნობილი ისტორიკოსი და გეოგრაფი სტრაბონიც (ძვ. წ. I ს. – ახ. წ. I ს.), რომელსაც თავის ნაშრომში „გეოგრაფია“ მოცემული აქვს ცნობები საქართველოს შესახებ, სადაც მიუთითებს 4 დიდ მაგისტრალს კოლხეთიდან, არაგვის ხეობიდან, ალბანეთიდან და არმენიიდან. მაგალითად, ქართლის სამეფოს აღწერისას ბერძენი გეოგრაფი აღნიშნავს, რომ ერთი გზა შავი ზღვიდან მდ. ფაზისის (რომელზეც 120 ხიდია) აყოლებით და ციხე-სიმაგრე სარაპანისზე (შორაპანი) გავლით შედის იბერიასა და მის დედაქალაქ მცხეთაში; მეორე – ალბანეთიდან (ამჟ. აზერბაიჯანი) შემოსასვლელი გზა ჯერ კლდეშია გაჭრილი, ხოლო შემდეგ გადის ჭაობზე, რომელსაც ქმნის მდ. ალაზონისი (ე. ი. ალაზანი); მესამე – არმენიიდან (სომხეთი) შემოსასვლელი არის მტკვრის ვიწროებზე; მეოთხე გზა, დარიალის ხეობითა და არაგვის

დინების გაყოლებით მოემართებოდა „ჩრდილოეთის მომთაბარე ქვეყნებიდან“. ეს ოთხი გზა თავს იყრიდა ქართლის სამეფოს დედაქალაქ მცხეთაში.[2]

საქართველოს საგარეო-ეკონომიკური ურთიერთობების ისტორიის კვლევის სფეროში მნიშვნელოვანი მეცნიერული ნაშრომები შექმნეს ქართველმა მეცნიერებმა, განსაკუთრებით კი საქართველოს ისტორიის პატრიარქმა, აკადემიკოსმა ივ. ჯავახიშვილმა, ასევე ს. ჯანაშიამ, კ. კაპანელმა, ნ. ლომოურმა, ვ. გაბაშვილმა, პ. გუგუშვილმა, ო. ლორთქიფანიძემ, დ. კაციტაძემ, ე. სიხარულიძემ, ი. ტაბაღუამ, მ. იაშვილმა და სხვებმა. ამ მიმართულებით დიდია დამსახურება ძველი ბერძენი ისტორიკოსისა და გეოგრაფის სტრაბონის, ქართველი გეოგრაფის, ისტორიკოსისა და კარტოგრაფის ვახუშტი ბატონიშვილის, აგრეთვე უცხოელი მოგზაურების: მარკო პოლოს, არქანჯელო ლამბერტის, დონ ჯუზეპე მილანელის, ალექსანდრე დიუმას (მამა), უან შარდენის, შარლ პეი-სონელის, ჯეფრი დეკეტის, მაკარი ანტიოქიელისა და სხვა.

ხსენებულ მეცნიერებსა და უცხოელ მოგზაურებს მეცნიერული კვლევისათვის მოძიებული და გამოყენებული აქვთ დიდძალი საისტორიო ლიტერატურული წყარო. კერძოდ, ბატონიშვილთა მზითვის, ვაჭართა ამხანაგობების, გარიგებებისა და ნასყიდობების წიგნები (რომლებშიც ნივთის აღწერილობის დროს ხშირად აღნიშნული იყო მისი სადაურობა), ტაშისკარისა და ანანურის სამეფო საბაჟოს წიგნები, ცალკეულ პირთა (განსაკუთრებით დიდგვაროვანთა) ქონების ნუსხები, პირადი წერილები, ვაჭართა დავთრები (მეტწილად ჯულაბაშვილებისა), ნუმისმატიკური (ძველი მონეტების (ლითონის ფულის) და ნორმატიული (თხრობითი) მასალები, „დასტურლამალები“ (გარიგებათა წიგნები და დიდებულთა კრებულები), საკუთარი დაკვირვებები და ჩანაწერები, მისიონერთა და ვაჭართა ცნობები და სხვა მასალები.

სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობა ამოღსავლეთსა და დასავლეთს შორის ადრინდელ ქრისტიანობამდელ ხანაშიც (III-IV ს.ს.)

ვითარდებოდა. სასანური ირანისა (III ს.) და ბიზანტიის იმპერიის (IV ს.) წარმოქმნისთანავე ამიერკავკასიის სახელმწიფოებმა მათთან პოლიტიკური და ეკონომიკური კონტაქტები დაამყარეს და სავაჭრო-სატრანსპორტო ტერიტორიული მნიშვნელობა შეინარჩუნეს. ამ და შემდგომ პერიოდებში ამიერკავკასიაზე გავლით რამდენიმე სავაჭრო-სატრანზიტო გზა არსებობდა, რომელთა მეშვეობით ბიზანტიას შემოჰქონდა და სანაცვლოდ კი გაჰქონდა სხვადასხვა საქონელი.

VII-VIII საუკუნეებში ვითარება შეიცვალა. ბიზანტიასა და არაბთა სახელმწიფოს შორის ურთიერთობის გამწვავებამ სავაჭრო-ეკონომიკური კავშირები გაწყვიტა, რის გამოც არაბეთმა საქართველოს (კერძოდ, თბილისის) გავლით სავაჭრო ურთიერთობა დაამყარა ჩრდილოეთ კავკასიის ქვეყნებთან. აღმოსავლეთის აბრეშუმის, საფეიქრო ნაწარმის, ხალიჩებისა და ნელსაცხებლების სანაცვლოდ ჩრდილოეთიდან შემოჰქონდათ ძვირფასი ბეწვეული, ქარვა, მოჰყავდათ ტყვეები და სხვა. ეს ურთიერთობა XI ს-მდე გრძელდებოდა. IX ს-ის მეორე ნახევარში სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობა ბიზანტიასთან კვლავ აღორძინდა, რომელმაც XI ს-ის მეორე ნახევარამდე გასტანა. პარალელურად აღნიშნულისა, IX საუკუნიდან საქართველო ე.წ. „ჩრდილოეთის გზით“ დაუკავშირდა სამხრეთ რუსეთს, ხაზარეთს (ჩრდილოეთ კავკასიის სახელმწიფო), აღმოსავლეთ სლავებს, ბალტიისპირეთისა და სკანდინავიის ქვეყნებს.

ამიერკავკასიაზე (მათ შორის აღმოსავლეთ საქართველოზეც) გადიოდა საკმაოდ ბევრი სავაჭრო-საქარავნო გზა, რომელთა მეშვეობითაც ამ რეგიონის ქვეყნები მჭიდროდ იყვნენ ერთმანეთთან დაკავშირებული. ამავე დროს მათ ეკონომიკური ურთიერთობა ჰქონდათ აზიისა და ევროპის რიგ სახელმწიფოებთან, კერძოდ, ერაყთან, სირიასთან, ირანთან, ინდოეთთან, ხაზარეთთან, მცირე და შუა აზიის, სკანდინავიის, შორეული აღმოსავლეთის, სლავთა ქვეყნებთან და სხვა. [3]

ჯერ კიდევ თამარ მეფის დროს (XII ს.) საქართველოში მატყლი შემოჰქონდათ ალექსანდრიიდან შავი ზღვის სანაოსნო გზების

გამოყენებით. ამ სავაჭრო-ეკონომიკურ ურთიერთობას განსაკუთრებული მნიშვნელობა ჰქონდა, რადგან ალექსანდრია იმ დროს უმნიშვნელოვანესი სავაჭრო-სატრანზიტო პუნქტი იყო, მას ორი მსოფლიოს ბაზარსაც უწოდებდნენ და ბაღდადთან (ერაყის დედაქალაქი) ერთად მსოფლიო ბაზრებზე საქონლის ფასს არეგულირებდა.[2]

XI-XII საუკუნეებში საქართველოს სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობა განსაკუთრებით გაძლიერდა ახლო აღმოსავლეთის ქვეყნებთან, რომლებიც ამ პერიოდში (XII ს.) მსოფლიო ვაჭრობის ცენტრები იყო.

შუა საუკუნეებიდან საქართველოს დიდი ეკონომიკური და საზოგადოებრივი ხასიათის ურთიერთობა ჰქონდა სხვა ერებთან: ბაღდადიდან, არაბეთსა და სპარსეთიდან საქართველოში შემოჰქონდათ ოქროს ქსოვილები, სურნელებანი, ნელსაცხებელნი, მუშკი (მძაფრი ნივთიერება), ძვირფასი ქვები; საბერძნეთიდან და სომხეთიდან ქსოვილები, ხატები. ბაზარი და სავაჭრო მოედნები საქართველოში არსებობდა X საუკუნიდან. ბაზარზე ყიდულობდნენ ცხენს, უნაგირს, ლაგამს, სამოსელს, სახნისს, ქვებს, ხარის ტყავს, ქალამანს. XII ს-ში ვაჭრობა ისე განვითარებული ყოფილა, რომ დაარსებულა ბანკის ტიპის დაწესებულება, რომელსაც იმ დროს არტალის უწოდებდნენ. აღნიშნული საქონელი საქართველოშიც მოიხმარებოდა, უდიდესი ნაწილი კი საზღვაო ტრანსპორტით ხმელთაშუაღვის სახელმწიფოებსა და ევროპაში გადიოდა.

მითი არგონავტების შესახებ ნათლად მიუთითებს კოლხეთის საზღვაო ქვეყნად არსებობას. გარდა იმისა, რომ იაზონი შავი ზღვის გავლით ფაზისს მოადგა და შემდეგ რიონით ქვეყნის შუაგულს მიაღწია, იაზონს დადევნებული აიეტი მთელი ფლოტილიის პატრონად მოიხსენიება, რაც იმ პერიოდში ლოლხეთის, როგორც მნიშვნელოვანი საზღვაო სახელმწიფოს არსებობის დამადასტურებელია.

XIII ს. დასაწყისში აზიასა და ევროპაში ჩამოყალიბდა ერთგვაროვანი კულტურულ-ცივილიზაციური სოციალური არე, რომელსაც

წინ მიუძღოდა ხალხთა დიდი გადასახლებანი, ჯვაროსანთა ლაშქრობა, სოციალურ-ეკონომიკური და კომერციული ინტერესები სხვადასხვა სახელმწიფოებისა. საქართველოც ტერიტორიულად მოქცეული იყო ამ სივრცეში და აქტიურ როლს ასრულებდა იმ დროის მსოფლიო ეკონომიკურ სისტემაში.

სწორედ ამიტომ სავსებით სამართლიანად და კატეგორიული ფორმით მიიჩნევს აკად. ნ. ბერმენიშვილი, რომ „...საქართველო თავის ისტორიულ წარსულში არასოდეს ისეთ ხელსაყრელ პოლიტიკურ გარემოში არ მოქცეულა, როგორც ამას ადგილი ჰქონდა XI-XII საუკუნეებში, არასოდეს ის ასეთს ინტენსიურ კულტურულ ურთიერ-ობაში არ ყოფილა ერთსა და იმავე დროს აღმოსავლეთის, დასავლეთის, სამხრეთისა და ჩრდილოეთის ქვეყნებთან, როგორც ეს იყო X-XII საუკუნეებში“. [4]

მოგვიანებით (XIII ს. 20-იანი წლებიდან), მონღოლთა მომთაბარე ტომების შემოსევისა და მათი ხანგრძლივი ბატონობის შედეგად, საერთო ვითარება შეიცვალა, საგარეო სიტუაცია გართულდა და საზღვარგარეთის ქვეყნებთან საქართველოს სავაჭრო კავშირურთიერთობა მნიშვნელოვნად შესუსტდა, საქარავნო-სავაჭრო გზები გაპარტახდა, მიმოსვლა სახიფათო შეიქმნა და ბუნებრივია, საქართველო დროებით მოსწყდა რუსეთთან პოლიტიკურ და სავაჭრო-ეკონომიკურ ურთიერთობას და ამ გზით დასავლეთ ევროპასაც. მონღოლებმა დასავლეთ საქართველოში ფეხი ვერ მოიკიდეს, მაგრამ მათი გავლენით შესუსტდა სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობები დასავლეთსა და აღმოსავლეთს შორის, ბუნებრივია საქართველოს სანაოსნო სისტემაც მოიშალა და დაკნინდა.

XV საუკუნის შუა პერიოდიდან შავი ზღვის ოსმალეთის (ამჟამინდელი თურქეთის) გაძლიერება-გაბატონებამ ახლო აღმოსავლეთსა და ევროპაში საერთაშორისო ვითარება კვლავ დაძაბა. შავი ზღვა ფაქტიურად „თურქეთის ტბად“ იქცა. ევროპასთან აღმოსავლეთის დამაკავშირებელი სავაჭრო-სატრანზიტო მაგისტრალი გადაიკეტა. მხოლოდ XVI საუკუნის 50-იან წლებში გაიხსნა ჩრდილოეთთან - რუსეთთან და



შემდეგ ევროპასთან დამაკავშირებელი ახალი მაგისტრალი – ვოლგა – ასტრახანის სამდინარო გზა, რომელიც ირანსა და აღმოსავლეთ საქართველოს მოსკოვთან აკავშირებდა.

ცოტა მოგვიანებით, კერძოდ XVII\_XVIII საუკუნეებში, საქართველო სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობით დაკავშირებული იყო თურქეთთანაც, საიდანაც შემოჰქონდათ ცხენის მოსართავეები, უნაგირები, ხმლები, ზანდუკები, ხალიჩები, საბნები, ტყავეული, მაუდი, შალეული, რკინა, აბრეშუმის ქსოვილი, ოქროქსოვილები, დამარილებული თევზი, ხიზილალა, დანები, პილპილი, შაქარი, მარილი, ქაღალდი და სხვა. ამავე გზით შემოდიოდა ევროპული საქონელიც, განსაკუთრებით ქსოვილები. სანაცვლოდ თურქეთში და მისი მეშვეობით ევროპაში გაჰქონდათ: კანაფი, ცვილი, თაფლი, სელი, ბრინჯი, ადგილობრივი ტილო, ძაფი, ხამი აბრეშუმი, ხარის ტყავები, კვერნისა და წავის ბეწვი, ბზის ხეები და სხვა. გაჰყავდათ ტყვეებიც.

XVI\_XVII საუკუნეებში შედარებით გაუმჯობესდა რუსეთ-საქართველოს სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობაც, რომელიც XVIII საუკუნის 30-40-იანი წლებიდან დარიალის გზის გახსნით კიდევ უფრო გამოცოცხლდა და თანდათან გაძლიერდა.

რუსეთიდან საქართველოში დიდი რაოდენობით შემოჰქონდათ როგორც რუსული, ასევე ევროპული (გერმანული, ესპანური, ფრანგული და სხვა) საქონელი. საქართველო უკვე „ჩრდილოეთის გზით“ უკავშირდებოდა ევროპის ბაზარს. საყურადღებოა ის გარემოებაც, რომ რუსეთ-საქართველოს შორის სავაჭრო-ეკონომიკური კავშირურთიერთობის გააქტიურების მიუხედავად, საქართველოს ახლო აღმოსავლეთისა და საზღვარგარეთის სხვა ქვეყნებთან ინტენსიური საგარეო-ეკონომიკური თანამშრომლობა კვლავ შენარჩუნებული ჰქონდა[5].

აკადემიკოს პ. გუგუშვილის მიერ მოპოვებული მონაცემებით ირკვევა, რომ მეცხრამეტე საუკუნის დასაწყისში ირანიც ფართოდ გამოიყენებდა საქართველოს საზღვაო პორტებს ევროპასთან სავაჭრო-

ეკონომიკური ურთიერთობისათვის და რუსეთის იმპერიას სპეციალური შეღავათებიც კი დაუწესებია ირანისათვის განკუთვნილი ტვირთების სატრანზიტო გადასახადებისათვის შავი ზღვის გავლით. [6].

მსოფლიო ქვეყნებთან ეკონომიკური ურთიერთობა საქართველოს არც XIX საუკუნეში გაუწყვეტია. პირიქით, კაპიტალიზმის ექსპანსიამ ახალი იმპულსი შესძინა ამ სფეროს. სახელდობრ, კაპიტალისტური წარმოებითი ურთიერთობების ჩამოყალიბების შედეგად როგორც ქართველებმა, განსაკუთრებით კი სხვა ეროვნების კერძო მფლობელებმა, საქართველოს ქალაქებში იმ დროისათვის მძლავრი სამრეწველო საწარმოების შექმნა დაიწყო. კერძოდ, XIX საუკუნის 70-90-იან წლებში გაიხსნა ტყიბულის მადარო, თუნუქის ბიდონებისა და ხის ყუთების ქარხანა ბათუმში, თუჯის ჩამოსასხმელი და ლითონდამმუშავებელი ქარხნები თბილისში, ხე-ტყის სახერხი საამქრო სენაკის მაზრასა და სოხუმის ოლქში, მინის ქარხანა ბორჯომში, საფეიქრო ფაბრიკა თბილისში, სპირტიანი სასმელების ქარხნები თბილისსა და ქუთაისში და სხვა. ამავე პერიოდში ამოქმედდა ბათუმის ნავსადგური, დაიწყო სპილენძის მადნის მოპოვება და გადამუშავება ალავერდისა და შამლულის მიდამოებში, სარკინიგზო ქსელის მშენებლობა ამიერკავკასიაში, გზების გაყვანა საქართველოს მთიანეთში და ა.შ.<sup>[4]</sup>

XIX საუკუნე, განსაკუთრებით კი მისი დასასრული, საქართველოს საგარეო-ეკონომიკური განვითარებისათვის განსაკუთრებული პერიოდია. ამ დროისათვის საქართველოს საგარეო-სავაჭრო ბრუნვას აქტიური ხასიათი ჰქონდა და სავაჭრო ბალანსიც დადებითი იყო.

ამგვარად, ზემოაღნიშნული, ძალზე მოკლე, მხოლოდ ქრონოლოგიური მიმოხილვიდანაც ნათლად ჩანს, რომ საქართველო, ცალკეულ ისტორიულ პერიოდებში მისი სახელმწიფოებრივი დანაწევრების მიუხედავად კი, აქტიურად იყო ჩართული აღმოსავლეთ-დასავლეთისა და ჩრდილოეთ-სამხრეთის ქვეყნებთან სავაჭრო-ეკონომიკურ ურთიერთობებში და როგორც დამოუკიდებელ და ცივილიზებულ ქვეყანას,

თავისი წვლილი შეჰქონდა ტერიტორიულად განცალკავებულ სახელმწიფოებს შორის სავაჭრო-ეკონომიკური კავშირების დამყარება-განვითარების საქმეში.

დღეს საქართველოს, როგორც საერთაშორისო სამართლის სუბიექტს, როგორც დამოუკიდებელ და სუვერენულ სახელმწიფოს, თავისი ისტორიული და გეოპოლიტიკური მდებარეობის გამო, კვლავ ეძლევა ეფექტური შანსი აქტიურად ჩაერთოს თანამედროვე მსოფლიო ეკონომიკურ სივრცეში, ჩაერთოს დღევანდელი ურთიერთობებით, მასშტაბებითა და მრავალგვარი პოტენციური შესაძლებლობით, ეროვნული თვითმყოფადობისა და თვითდამკვიდრების მაქსიმალური შენარჩუნებით, და ამით, ჯერ ერთი, თავისი, თუნდაც მცირედი, წვლილი შეიტანოს მსოფლიო სახელმწიფოთა ეკონომიკური ურთიერთობების ამჟამად მიმდინარე რთული პროცესების რეგულირებაში, და მეორეც, მიაღწიოს ეკონომიკურ წინსვლასა და მოსახლეობის ცხოვრების დონის მნიშვნელოვან ამაღლებას. ყოველივე აღნიშნული მიიღწევა საქართველოს სატრანსპორტო ქსელის ფართო განვითარებით, რომლის ერთ-ერთი მთავარი შემადგენელი საზღვაო ტრანსპორტი და კერძოდ, საზღვაო პორტების მოწყობა და განვითარებაა.

### **1.1.2. ბათუმის საზღვაო პორტის ზოგადი დახასიათება**

პირველად დასახელება "ბათუმი"-ს წერილობითი მოხსენიება გვხვდება არისტოტელეს ნაშრომებში, ჩვენი წელთაღრიცხვით IV საუკუნეში. უძველესი ბათუმი, როგორც კოლხიდის დასახლება, მდებარეობდა მდინარე ყოროლისწყლის შენაკადთან და მისი გადმონაცვლება სამხრეთისაკენ მოხდა XVIII-XIX საუკუნეებში, რაც

ძირითადად განპირობებული იყო თანამედროვე ბათუმის სახარბიელო მდებარეობით და ღრმაწყლიანი უბეთი, რომელიც იძლეოდა დიდტონაჟიანი გემების მიღების საშუალებას..

უძველეს წარსულში ამ ადგილას წარმოქმნილი ქალაქი, ქსენოფონტესა და აპოლონ როდოსელის მონაცემებით, კარგად იყო ცნობილი ანტიკური მსოფლიოსათვის. ძველად ახლანდელი ბათუმის ტერიტორია და მასთან ახლოს მდებარე რაიონები იყო ლეგენდარული კოლხიდის ნაწილი, რომლის სახელი ცნობილი იყო უძველეს ახლო აღმოსავლეთისა და ეგეოსის კულტურაში.

ამისი დასტურია ანტიკური მითოსი არგონავტების შესახებ, ძველბერძნული წერილობითი წყაროები, რომლებიც მოგვითხრობენ რკინისა და ლითონის პირველადმომჩენ კოლხურ ტომებზე, ასევე მრავალი საიუველირო, თიხის და ლითონის ნაწარმი. ქალაქი იყო კოლხური სიძლიერის ბასტიონი. ეპოქების მანძილზე ამ ადგილზე მცხოვრებმა მოსახლეობამ მრავალი განსაცდელი გადაიტანა, როგორც სტიქიური უბედურებები, ასევე ბევრი სისხლიანი ომი და ოსმანური იმპერიის სამასწლიანი ბატონობა.

უკანასკნელად თურქებმა დაიპყრეს ბათუმი XVII საუკუნეში. 1878 წლის 25 აგვისტოს ქალაქი ბათუმი აჭარასთან ერთად დაუბრუნდა დედასამშობლო-საქართველოს.

ხელსაყრელმა გეოგრაფიულმა მდებარეობამ და ბუნებრივი ღრმაწყლიანი უბის არსებობამ XIX საუკუნის ბოლოს განაპირობა ბათუმის ნავსადგურის გარდაქმნა მსოფლიო მნიშვნელობის ნავსადგურად, საიდანაც ხდებოდა ბაქოს ნავთობის ექსპორტირება მსოფლიოს სხვადასხვა ქვეყნებში.

ბათუმის ნავსადგურის გავლით სატრანზიტო ნაოსნობის ისტორია საწყისს ღრმა წარსულიდან იღებს. 1878 წელს ნავსადგური გამოცხადდა პორტო-ფრანკოდ (1885 წლამდე). 1884 წლის ბოლოსათვის შეიქმნა ნავსადგურის შემდგომი განვითარების პროექტი. პროექტების ავტორები არიან ბათუმის სზღვაო სავაჭრო ნავსადგურის პირველი უფროსი ადმირალ

გრევე და ინჟინერი გეორგ ალკოვიჩი. პროექტის განხორციელება დაიწყო 1885 წელს. საწყის ფაზაზე განვითარების მთავარ ფაქტორს წარმოადგენდა ნავთობი. ამას საფუძველი ჩაუყარა ბაქო-თბილისის სარკინიგზო ხაზის მშენებლობამ.

ექსპორტირებადი ნავთობის მოცულობის ინტენსიურმა ზრდამ გამოიწვია ნავსადგურის შესაბამისი ინფრასტრუქტურის განვითარების აუცილებლობა.

1883 წელს განხორციელებული ნავთობპროდუქტების პირველი ექსპორტის მოცულობამ შეადგინა 3 000 000 ფუნტი. ნავთობის გადაზიდვით დაკავებული 18 საზოგადოებიდან განსაკუთრებით გამოირჩეოდა როტშილდების, მანთაშევებისა და ნობელების გაერთიანებები.

1873 წელს ბაქოში ჩავიდა ემანუელ ნობელის უფროსი ვაჟი – რობერტ ნობელი. ნავთობ ბიზნესის წარმატებით გამხნეებული ის ბაქოს ნავთობგადამამუშავებელი ქარხნის შესყიდვაზე ხარჯავს 25 ათას რუსულ ოქროს რუბლს. ნავთობის ბიზნესში პარტნიორად ნობელი ირჩევს ბარონ როტშილდს. ამ პერიოდში როტშილდი გაიცნობს საზრვაო ბროკერს ფ. ლეინსს და ვაჭარს მ. სამუელს, რომელთაც პირველებს გაუჩნდათ ტანკერების (ნავთობის გადაზიდვის გემების) შექმნის იდეა.



ნახ.1. ბათუმის პორტი 1885 წ-ს.

1892 წელს 05 იანვარს დიდ ბრიტანეთში დამტკიცდა საზღვაო ტრანსპორტის ახალი სახეობის - ტანკერის დიზაინი. 1885-1892 წლებში ბათუმის ბუხტის სიღრმეში აშენდა ნავთობჩამოსასხმელი საწარმო. 1886-1889 წლებში ნავთობით დატვირთული გემების მისაღებად აშენდა 2 ნავთობჩამოსასხმელი ნავმისადგომი, სიგრძეებით: 80 და 95 მეტრი. 1892 წელს ინგლისის ნავსადგურ ვესტ ჰარტლუპულიდან გამოვიდა პირველი ბრიტანული ტანკერი "მიურექსი". ის გაემართა ბათუმის ნავსადგურში, საიდანაც კურსი აიღო სინგაპურსა და ტაილანდისაკენ.

იგივე გემის დაცვით, ბათუმის ნავსადგურში დატვირთვის შემდეგ, 1892 წლის 23 აგვისტოს "მიურექსმა" გააგრძელა მოძრაობა სუეცის არხში.

1900 წელს დასრულდა ბაქო-ბათუმის ნავთობსადენის გაყვანა. ბათუმის ნავსადგურის წყალობით რუსეთმა უმოკლეს ვადაში ჯერ მიაღწია, ხოლო შემდეგომში კი ჩამოიტოვა აშშ ნავთობის მოპოვებისა და ექსპორტის მაჩვენებლებში. .

მე-20 საუკუნის დასაწყისში ბათუმის ნავსადგური გახდა ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანი ნავსადგური შავი ზღვის ბასეინზე ტვირთბრუნვის მაჩვენებლებში. მოგვიანებით აგრეთვე აშენდა 5 ნავმისადგომი ტანკერებისა და მშრალტვირთმზიდებისათვის. გაიზარდა ნავსადგურის ტვირთბრუნვა, გაფართოვდა გადასამუშავებელი ტვირთების ნომენკლატურა. 1923 წელს საბჭოური მმართველობის პერიოდში ბათუმის ნავსადგური გადავიდა ნავსადგურების რეესტრის უმაღლეს-1 კატეგორიაში, რამაც უფრო დააჩქარა მისი განვითარება.

მაშინ ის შედიოდა საბჭოთა კავშირის იმ ნავსადგურების რიცხვში, რომელთა ტვირთბრუნვა აჭარბებდა 1 000 000 ტონას. 1959-1962 წლებში აშენდა საზღვაო სადგურის შენობა, ხოლო 1967 წლისათვის ნავსადგურს უკვე შეეძლო შიდა რეიდზე დიდტონაჟიანი გემების მიღება.

ნავთობის ტრანსპორტირებაში მონაწილეობამ გადააქცია ბათუმის ნავსადგური ევროპის სატრანსპორტო დერეფნის უმნიშვნელოვანეს კვანძად

და საერთაშორისო მნიშვნელობის მსხვილ სატრანსპორტო ობიექტად.

ბათუმის ნავსადგური არის საქართველოს მთავარი საზღვაო კარიბჭე და მის სტაბილურ მდგომარეობაზე არის დამოკიდებული არა მარტო აჭარის, არამედ მთლიანად საქართველოს ეკონომიკური განვითარება. ქალაქ ბათუმსა და ბათუმის ნავსადგურს საერთო ისტორია აქვთ. ბათუმი, როგორც საზრვაო ნავსადგური პირველად იყო ნახსენები ადრიან მე-3 მმართველობის პერიოდში, როცა ბათუმის ნავსადგური იყო რომაელების სამხედრო ბაზა. სწორედ მაშინ წარმოიქმნა დედაქალაქის დასახელება სიტყვა "ბათუსისაგან", რაც ნიშნავს "ღრმა". ასე მონათლეს ეს ქალაქი ძველბერძენმა და რომაელმა მეზღვაურებმა.

ბათუმის საზღვაო ნავსადგური ისტორიულად ითვლებოდა კავკასიის რეგიონის ლოგისტიკურ ცენტრად. კერძოდ, ის არის საქართველოს ერთ-ერთი ნავსადგური, რომლის საშუალებით საქართველო გახდა ტრანზიტული ქვეყანა. დღეს ბათუმის ნავსადგური თამაშობს დიდ როლს რეგიონის ცხოვრებაში და განვითარებაში.

2008 წელს სს "კაზტრანსოილი"- ს შვილობილმა კომპანიამ - შპს «ბათუმი ინდუსტრიალ ჰოლდინგს»-მა შეიძინა ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის ხანგძლივი მართვის უფლება და ბათუმის ნავთობტერმინალი.

ნავთობის ტრანსპორტირებაში მონაწილეობამ გადააქცია ბათუმის ნავსადგური ევროპის სატრანსპორტო დერეფნის უმნიშვნელოვანეს კვანძად და საერთაშორისო მნიშვნელობის მსხვილ სატრანსპორტო ობიექტად.

2008 წლის თებერვალში სს "კაზტრანსოილი"- ს შვილობილმა კომპანიამ- «Batumi Industrial Holdings»-მა შეიძინა ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის ხანგძლივი მართვის უფლება და ბათუმის ნავთობტერმინალი. აქციონერისათვის ნავთობტერმინალის შექმნისა და ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის მართვის სტრატეგიული მიზანია



ნახ.2. ბათუმის პორტის ხედი (სურათი).

ნავთობის, ნავთობპროდუქტებისა და მშრალი ტვირთების გადაზიდვისა და ტრანზიტის ახალი საექსპორტო ფანჯრის შექმნა.

ბათუმის საზღვაო ნავსადგური განლაგებულია შავი ზღვის სამხრეთ-აღმოსავლურ ნაწილში. ნავსადგურის ტერიტორია შეადგენს 22.2 ჰა. ნავმისადგომების რაოდენობაა - 11. ღია სასაწყობო ტერიტორიების საერთო ფართი - 15 656 მ<sup>2</sup>. ნავსადგურის პერსონალის რაოდენობაა - 709 ადამიანი.

გემების ნავმისადგომებთან დაყენება და სატვირთო ოპერაციების წარმოება ნავსადგურში ხორციელდება დღე-ღამის განმავლობაში. ნავსადგური აღჭურვილია ვიდეომეთვალყურეობის სისტემით, რაც იძლევა ნავსადგურში მდგომი გემების უსაფრთხოების და ტვირთების დაცვის უზრუნველყოფის გარანტიას.

საწარმოო საქმიანობის განხორციელებისათვის, ნავსადგური აღჭურვილია შესაბამისი სპეციალური მოწყობილობებით და დანადგარებით, მათ შორის უმნიშვნელოვანესი ნაპირდამცავი ნაგებობებით, ნავმისადგომებით, გადამტვირთავი მექანიზმებით, საწყობებით, სანავსადგურო ფლოტის გემებით, ნავსადგურის შიდა სარკინიგზო და საავტომობილო გზებით, ავტოტრანსპორტით, სარემონტო



სახელოსნობით, წყალგაყვანილობის სისტემით, კავშირითა და საზღვაო სამგზავრო სადგურით.

ამჟამად ნავსადგურს გააჩნია ნავთობტერმინალი (ნავმისადგომები #1, #2, #3 და უნავმისადგომო ჩამოსასხმელი), საკონტეინერო ტერმინალი (ნავმისადგომები #4 და #5), სანავმისადგომო კომპლექსი ბორნების დამუშავებისათვის, სატვირთო ტერმინალი მშრალი ტვირთების დამუშავებისათვის (ნავმისადგომები #6, #7, #8 და #9) და სამგზავრო ტერმინალი (ნავმისადგომები #10 და #11).

ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის ბოლო წლების ტვირთბრუნვა ბოლო ათი წლის მაჩვენებლებთან შედარებით მნიშვნელოვნად გაიზარდა. დღესდღეობით მთლიანი ტვირთბრუნვის 80%-დან 90%-მდე მოდის ნავთობის და ნავთობპროდუქტების გადატვირთვაზე. მშრალი ტვირთების ტვირთბრუნვის 70%-მდე მოდის გენერალურ ტვირთებზე.

ნავსადგური აქტიურ მონაწილეობას ღებულობს საერთაშორისო ასოციაციებში, კონფერენციებში და პროექტებში, იგი წევრია შემდეგი საერთაშორისო ორგანიზაციებისა:

BASPA- შავი და აზოვის ზღვების ნავსადგურების ასოციაცია;

MedCruise – ხმელთაშუა ზღვის საკრუიზო ნავსადგურების საერთაშორისო ასოციაცია;

TRACECA - ევროაზიური სატრანსპორტო დერეფანი.

TPACECA-ს მიმართულება ითვლება ევროპის პრიორიტეტულ პროექტად და პრაქტიკულად მას გაყავს ევროპის სატრანსპორტო კომუნიკაციები კასპიის ზღვამდე და შემდეგ აზიაში. ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანი ან “ახალი აბრეშუმის გზა” (TRACECA) სათავეს იღებს უკრაინაში, ბულგარეთში და რუმინეთში, გადის შავი ზღვით საქართველოში, ბათუმის და ფოთის ნავსადგურებისაკენ. სამხრეთი კავკასიის ქვეყნების სატრანსპორტო ქსელის ჩართვით მარშრუტი მიმართულია კასპიის ზღვისკენ და საბორნე გადასასვლელების (ბაქო-თურქმენბაში, ბაქო-აკტაუ) მეშვეობით TRACECA გამოდის ცენტრალური

აზიის სახელმწიფოების – თურქმენეთის და ყაზახეთის სარკინიგზო ქსელებზე, რომელთა სატრანსპორტო ქსელები უერთდება უზბეკეთის, ყირგიზეთის და ტაჯიკეთის მიმართულებებს და აღწევენ ჩინეთისა და ავღანეთის საზღვრებს.

ბათუმის საზღვაო ნავსადგური სერტიფიცირებულია Bureau Veritas Quality International (London)-ის მიერ, ხარისხის მენეჯმენტის სისტემის ISO 9001-2008 და გარემოს დაცვის ISO 14001-2004 საერთაშორისო სტანდარტის მოთხოვნათა შესაბამისად.

ბათუმის საზღვაო ნავსადგურში ISO 9001-2008 და ISO 14001-2004 სერტიფიკატების არსებობა არის საიმედოობის გარანტია, მომხარებლისათვის გაწეული მომსახურების ხარისხისა და მუშაკთა პროფესიონალური კომპეტენტურობის ნიშანი, საერთაშორისო დონეზე კომპანიის კონკურენტუნარიანობის საწინდარი.

#### **ნავსადგურის მომსახურების სახეებია:**

**-დატვირთვა-გადმოტვირთვის, სასაწყობო და ტვირთის შენახვის მომსახურება:** დატვირთვა-გადმოტვირთვითი სამუშაოები; გადმოტვირთვა საზღვაო/სამდინარო ტრანსპორტზე სხვა სახის სატრანსპორტო საშუალებიდან და პირიქით "პირდაპირი" ვარიანტით და ღია საწყობის გავლით; სახიფათო, არაგაბარიტული და მძიმეწონიანი ტვირთის გადმოტვირთვა; გემების სატვირთო სათავსოების მშრალი დასუფთავება; გემებზე ტვირთის სპეციალური დამაგრება; ტვირთის შენახვა ღია სასაწყობო ტერიტორიაზე; ტვირთის სპეციფიცირება; ტვირთის სორტირება; რკინიგზასთან შეთანხმებით ესკიზებისა და ნახაზების შესრულება არაგაბარიტულ და მძიმეწონიან ტვირთებზე; ტვირთის სეპარირება.

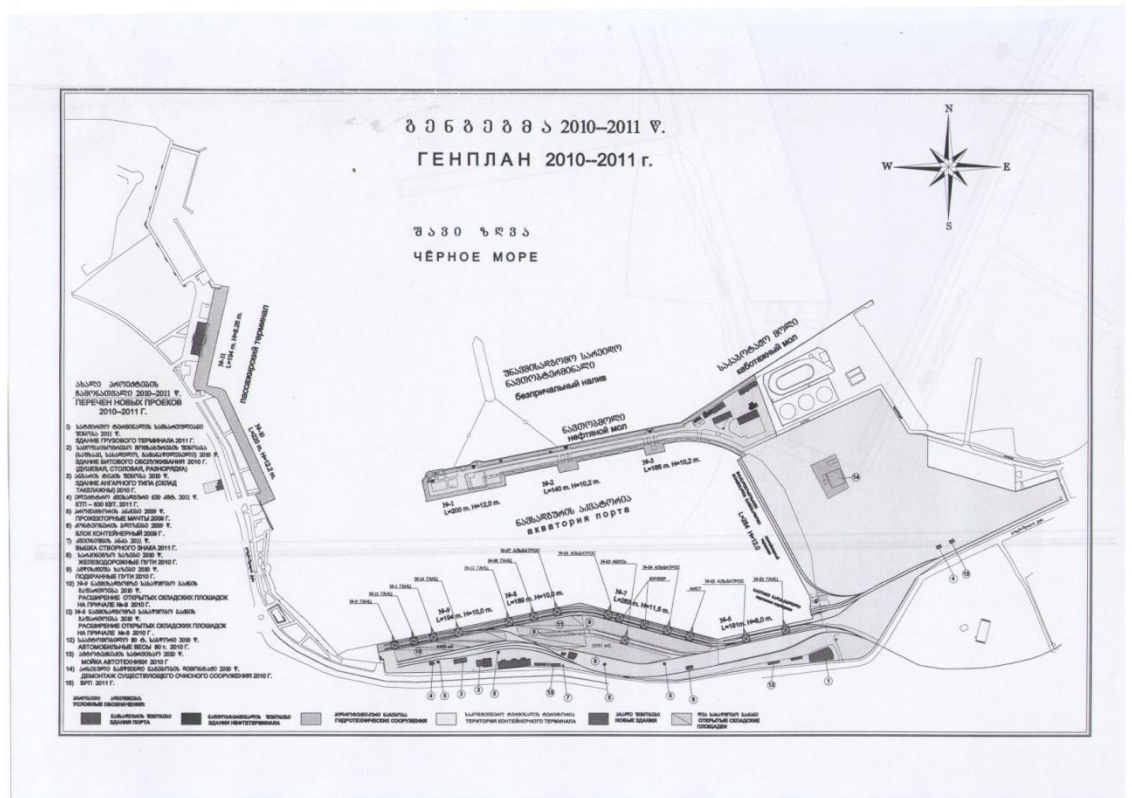
**-გემებისა და სხვა სატრანსპორტო საშუალებების მომსახურება:** ნავსადგურის ტერიტორიაზე მგზავრთა მომსახურება; კატერების მიწოდება რეიდზე მყოფი გემების მომსახურებისათვის; ბუქსირების მიწოდება მიბმის ოპერაციების წარმოებისათვის;

-საორგანიზაციო-სამეურნეო მომსახურება: გემების სანაპირო ელექტროკვებით უზრუნველყოფა; გემებიდან საყოფაცხოვრებო-ფეკალური, ნავთობშემცველი და საბალასტო წყლების, ასევე ნაგვის და კვების ნარჩენების აღება; წყლით მომარაგება.

- აგენტირება, სატრანსპორტო-საექსპედიტორო და სხვა სახის მომსახურება: სააგენტო, შიპშანდლერული, სურვეირული, სატრანსპორტო-საექსპედიტორო მომსახურებების, გემისა და გემის მოწყობილობების რემონტი.

### ნავსადგურის სქემა

ნავსადგურის კოორდინატები: Lat. 41 39 N - Long. 41 38 E



ნახაზი 3. ბათუმის პორტის გენგეგმა

ნავმისადგომები და ტერმინალები. ბათუმის ნავთობტერმინალის ტექნიკური მახასიათებლები მოცემულია ცხრილ 1 -ში.

ცხრილი 1.

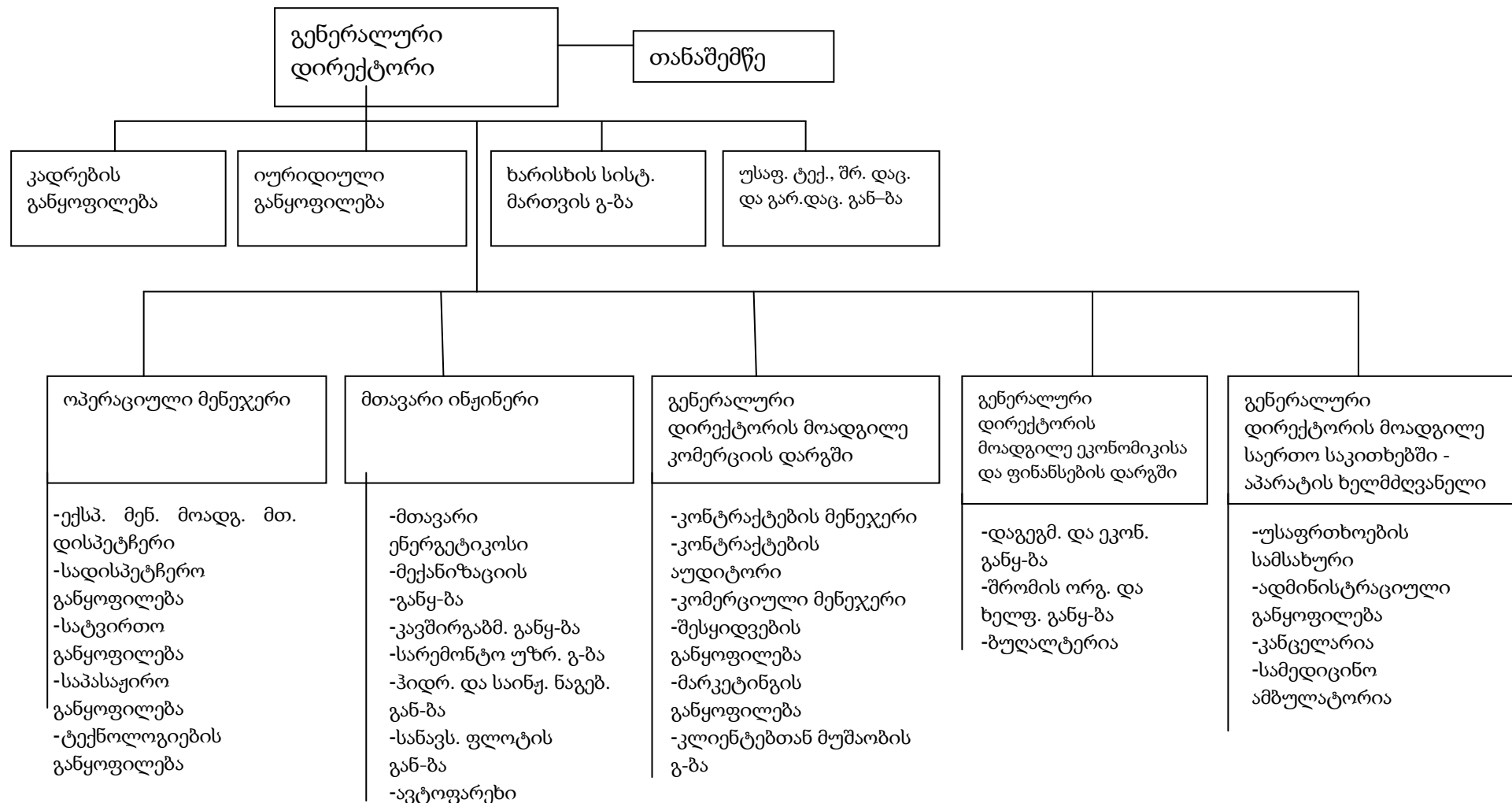
ნავთობტერმინალის ტექნიკური მახასიათებლები

ნავმისადგომი	№ 1	№ 2	№ 3	უნავმისადგომო
სიგრძე (მ)	200	140	165	
სიღრმე (მ)	12	10.2	10.2	15.5-20.0
ფართობი(მ <sup>2</sup> )	9 546	5 662	12 481	
გემების DWT	45 000	16 000	25 000	140 000

ცხრილი 2.

ბათუმის #4 და # 5 ნავმისადგომისა და საბორნე გადასასვლელის მახასიათებლები

ნავმისადგომი	##4,5.	საბორნე გადასასვლელი
სიგრძე (მ)	286.0	43.9
სიღრმე (მ)	11.5	8.0
ფართობი(მ <sup>2</sup> )	40 000	
გემების DWT	35 000	12 600



ნახაზი 4. ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის მენეჯმენტის ორგანიზაციული სტრუქტურა

ნავთობტერმინალის გამტარუნარიანობაა – 15 მლნ. ტონამდე წელიწადში. ტერმინალი სპეციალიზირებულია ნედლი ნავთობისა და პრაქტიკულად ყველა ტიპის ნავთობის გადამუშავებაზე: დიზელის საწვავი, ბენზინი, მაზუთი და სხვა. აღნიშნული ნავმისადგომები 2019 წლამდე გადაცემულია შპს “ბათუმის ნავთობტერმინალზე”.

საკონტეინერო ტერმინალი და სანავმისადგომო კომპლექსი ბორნების მომსახურებისათვის მოცემულია ნახაზ 9-სა და ცხრილ 4-ში.



ნახაზი 5. ბათუმის პორტის საბორნე გადასასვლელი (სურათი)

საკონტეინერო ტერმინალის გამტარუნარიანობა შეადგენს 100 000 თEU წელიწადში. საკონტეინერო ტერმინალს გააჩნია ღია სასაწყობო ფართები და გადამტვირთავი დანადგარები, რომლებიც სპეციალიზირებულია კონტეინერების პირდაპირი და სასაწყობო ვარიანტით დამუშავებაზე.

ბორანი კურსირებს ვარნას, ილიეჩევსკის, ფოთის, ბათუმის ნავსადგურებს შორის. საბორნე სისტემის მუშაობა სრულიად ავტომატიზირებულია. ტერმინალის ნომინალური წლიური გამტარუნარიანობა შეადგენს დაახლოებით 700 000 ტ.

2007 წლის ნოემბრიდან № 4,5,6 ნავმისადგომები და ბორნების მომსახურებისათვის სანავმისადგომო კომპლექსი 2055 წლამდე იჯარით გადაეცა Batumi International Container Terminal LLC რომელიც წარმოადგენს ფირმა International Container Terminal Services Inc (ICTSI)-ის შვილობილ კომპანიას.

მშრალი ტვირთების ტერმინალი. მისი მახასიათებლები წარმოდგენილია ცხრილ 3-ში.

ცხრილი 3.

ბათუმის პორტის მშრალი ტვირთების ტერმინალის ტექნიკური მახასიათებლები

ნავმისადგომი	№ 6	№ 7	№ 8	№ 9
სიგრძე (მ)	181.0	263.3	180.0	195.0
სიღრმე (მ)	8.0	11.5	10.0	10.2
ფართობი(მ <sup>2</sup> )		6 655	5 630	3 371
გემების DWT		60 000	20 000	25 000

№6 ნავმისადგომს ასევე გააჩნია ღია სასაწყობო ფართი და არის სპეციალიზირებული ჯართის დამუშავებაზე პირდაპირი და სასაწყობო ვარიანტით.

№7 ნავმისადგომი განკუთვნილია დიდტონაჟიანი გემებისათვის და სპეციალიზირებულია ნაყარი, თხევადი, გენერალური და საცალო ტვირთის ტარებში გადამუშავებაზე ერთი ადგილის წონით არაუმეტეს 20 ტონისა.

№8 ნავმისადგომი განკუთვნილია მცირეტონაჟიანი გემებისათვის და სპეციალიზირებულია ნაყარი, თხევადი, გენერალური და საცალო ტვირთის ტარებში გადამუშავებაზე ერთი ადგილის წონით არაუმეტეს 10 ტონისა.

№9 ნავმისადგომი განკუთვნილია მცირეტონაჟიანი გემებისათვის და სპეციალიზირებულია თხევადი, გენერალური და საცალო ტვირთის ტარებში გადამუშავებაზე ერთი ადგილის წონით არაუმეტეს 6 ტონისა.

მშრალი ტვირთის ტერმინალის მაქსიმალური გამტარუნარიანობაა – 2,0 მილიონი ტონა წელიწადში.

სამგზავრო ტერმინალი. სამგზავრო ტერმინალი განლაგებულია ქალაქის ცენტრში, სანაპირო ბულვარის გაყოლებაზე. ტერმინალის გამტარუნარიანობა შეადგენს დაახლოებით 180 000 მგზავრს წელიწადში. №10 და №11 სამგზავრო ნავმისადგომები უზრუნველყოფენ სამგზავრო გემების დამუშავებას, ასევე (Ro-Ro) ტიპის სამგზავრო სატვირთო მცირეტონაჟიანი ბორნების დამუშავებას .

### ფინანსური მაჩვენებლები

ცხრილი 4.

ბსნ-ის ფინანსური მაჩვენებლები 2009-2011 წწ. (ლარში)

წელი	2009	2010	2011
შემოსავალი	40 220 000 GEL	42 079 000 GEL	49 772 501 GEL
ხარჯი	26 577 000 GEL	28 773 000 GEL	37 071 482 GEL
მოგება გადასახადების გარეშე	13 642 000 GEL	13 306 000 GEL	12 701 020 GEL

2010 წელთან შედარებით 2011-ში დაფიქსირდა ბსნ-ის მოგების ზრდა 18,3%-ით. ნავსადგურის ინფრასტრუქტურის აქტიურმა განვითარებამ გამოიწვია ხარჯის ზრდა 28,8%-ით, წინა წელთან შედარებით

ჯერ კიდევ 2000 წელს ბათუმის ნავსადგურში დაიწყო ხარისხის მენეჯმენტის სისტემის დოკუმენტაციის დამუშავება და დანერგვა, ISO 9002-1994 საერთაშორისო სტანდარტის მოთხოვნებთან შესაბამისად.



ბათუმის საზღვაო ნავსადგურში ISO 9001-2008 და ISO 14001-2004 სერტიფიკატების არსებობა არის საიმედოობის გარანტია, მომხარებლისათვის გაწეული მომსახურების ხარისხის და მუშაკთა პროფესიონალური კომპეტენტურობის ნიშანი, საერთაშორისო დონეზე კომპანიის კონკურენტუნარიანობის საწინდარი.

შესაბამისობის პირველი სერტიფიკატი ნავსადგურს გადაეცა 2002 წელს, სერტიფიკაციის სფეროში მსოფლიო ლიდერის - ტრანსნაციონალური ტექნიკური საზოგადოების ბიურო ვერიტასის მიერ, რამაც დაადასტურა, რომ ბათუმის ნავსადგური გახდა პირველი პოსტსაბჭოთა სივრცის და შავი ზღვის ნავსადგურებს შორის, რომელმაც მიიღო ეს სერტიფიკატი.

2003 წელს, ISO 9002-1994 სტანდარტის ვადის ამოწურვასთან და ახალ სტანდარტზე გადასვლასთან დაკავშირებით, ბიურო ვერიტასის დამოუკიდებელმა აუდიტორებმა ჩაატარეს რესერტიფიკაცია ბათუმის ნავსადგურში და მას გადაეცა ISO 9001-2000 ახალი სტანდარტის შესაბამისობის სერტიფიკატი.

2005 წლის აპრილში, სერტიფიკაციის სფეროში მსოფლიო ლიდერის Bureau Veritas Quality International (ლონდონი) მიერ ნავსადგურს მესამეჯერ გადაეცა ISO 9001-2000 საერთაშორისო სტანდარტის მოთხოვნების შესაბამისობის სერტიფიკატი, რომელიც არის მაღალი სტაბილურობის და მომსახურების ხარისხის გარანტია.

ბათუმის პორტის ძირითადი დანადგარების შემადგენლობა შემდეგია:

#### **ამწე-სატრანსპორტო მოწყობილობები**

მშრალი ტვირთების ტერმინალზე სატვირთო ოპერაციები ხორციელდება პორტალური ამწეების Ganz, Abus, Albatros, Aist და მობილური ამწე Sennebogen-ის (ტ/ა 11 ტ.) მეშვეობით.

## პორტალური ამწეების დანაწილება ნავმისადგომების მიხედვით

	ტვირთამწეობა	რაოდენობა ტ.
AIST	18/20/32	1
GANZ	5/6	6
ABUS	10/20	1
ALBATROS	10/20	3
SENNEBOGEN	14	1

მცირე მექანიზაციის გადამტვირთავი მანქანები და ავტოფარეხი:

ტექნიკა ტვირთამწეობით 1,5-დან - 10-მდე ტ. - 21 ერთ.

სხვადასხვა მოცულობის გრეიფერები - 38 ერთ.

მობილური საბუნკერო დანადგარები – 3 ერთ.

სატვირთო მაგიდები – 11 ერთ.

საავტომობილო სასწორი -1 ერთ.

ავტომანქანები – 17 ერთ.



ნახ. 6. ბათუმის პორტის პორტალური ამწეები

## სამუშაო რეჟიმი

ნავსადგური ღიაა მთელი წლის განმავლობაში და ემსახურება გემებს 24 საათიან რეჟიმში.

სამუშაოები მიმდინარეობს 2 ცვლაში, დასვენების და სადღესასწაულო დღეების ჩათვლით:

ცვლა დატვირთვა-გადმოტვირთვის სამუშაოებზე დასაქმებულთათვის:  
დღის: 08:00-20:00.

შესვენება: 12:00-12:40, 16:30-16:50.

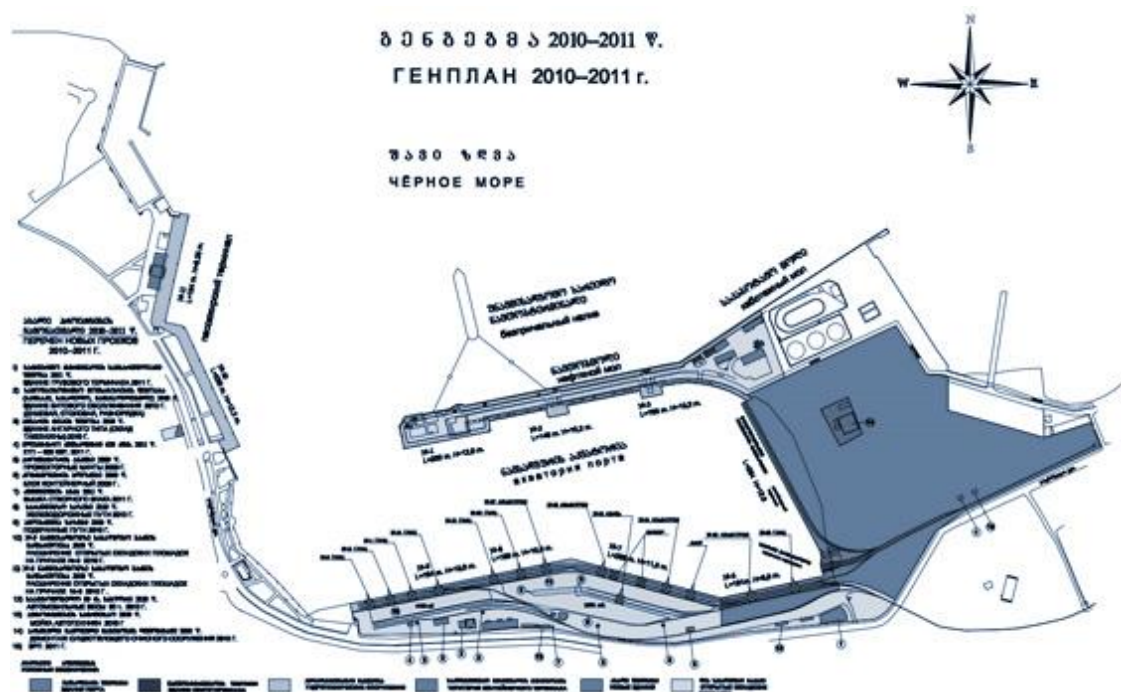
ღამის: 20:00-08:00.

შესვენება: 01:00-02:00.

ადმინსტრაციულ-სამმართველო პერსონალისა და დამხმარე სამსახურების სამუშაო საათებია 09.00-დან 18.15-მდე შაბათ-კვირის და სადღესასწაულო დღეების გარდა.

## ნავსადგურის სქემა.

ნავსადგურის კოორდინატები: Lat. 41 39 N - Long. 41 38 E



ნახ. 7. ბათუმის პორტის გენ.გეგმა.



ნახ. 8. ღია სასაწყობო ფართების სქემა 2010-2011 წ.

### ნავმისადგომები და ტერმინალები

ცხრილი 6

#### ნავთობტერმინალი

ნავმისადგომი	№ 1	№ 2	№ 3	უნავმისადგომო
სიგრძე (მ)	200	140	165	
სიღრმე (მ)	12	10.2	10.2	15.5-20.0
ფართობი(მ <sup>2</sup> )	9 546	5 662	12 481	
გემების DWT	45 000	16 000	25 000	140 000

ნავთობტერმინალის გამტარუნარიანობაა – 15 მლნ. ტონამდე წელიწადში.

ტერმინალი სპეციალიზირებულია ნედლი ნავთობისა და პრაქტიკულად ყველა ტიპის ნავთობის გადამუშავებაზე: დიზელის საწვავი, ბენზინი, მაზუთი და სხვა.

აღნიშნული ნავმისადგომები 2019 წლამდე გადაცემულია შპს “ბათუმის ნავთობტერმინალზე”

ცხრილი 7.

საკონტეინერო ტერმინალი და სანავმისადგომო კომპლექსი ბორნების მომსახურებისათვის

ნავმისადგომი№	4,5	საბორნე გადასასვლელი
სიგრძე (მ)	284.0	43.9
სიღრმე (მ)	12.0	8.24
ფართობი(მ <sup>2</sup> )	40 000	
გემების DWT	35 000	12 600

საკონტეინერო ტერმინალის გამტარუნარიანობა შეადგენს 100 000 თEU წელიწადში. საკონტეინერო ტერმინალს გააჩნია ღია სასაწყობო ფართები და გადამტვირთავი დანადგარები, რომლებიც სპეციალიზირებულია კონტეინერების პირდაპირი და სასაწყობო ვარიანტით დამუშავებაზე.

ბორანი კურსირებს ვარნას, ილიეჩევსკის, ფოთის, ბათუმის ნავსადგურებს შორის. საბორნე სისტემის მუშაობა სრულიად ავტომატიზირებულია. ტერმინალის ნომინალური წლიური გამტარუნარიანობა შეადგენს დაახლოებით 700 000 ტ.

2007 წლის ნოემბრიდან # 4,5,6 ნავმისადგომები და ბორნების მომსახურებისათვის სანავმისადგომო კომპლექსი 2055 წლამდე იჯარით გადაეცა Batumi International Container Terminal LLC რომელიც წარმოადგენს ფირმა International Container Terminal Services Inc (ICTSI)-ის შვილობილ კომპანიას.

Web: [www.bict.ge](http://www.bict.ge)

ნახაზი 8.

მშრალი ტვირთების ტერმინალი

ნავმისადგომი	№ 6	№ 7	№ 8	№ 9
სიგრძე (მ)	183.0	263.3	180.0	204.0
სიღრმე (მ)	8.2	11.5	10.7	10.2
ფართობი(მ <sup>2</sup> )		6 655	5 630	3 371
გემების DWT		60 000	20 000	25 000

№6 ნავმისადგომს ასევე გააჩნია ღია სასაწყობო ფართი და არის სპეციალიზირებული ჯართის დამუშავებაზე პირდაპირი და სასაწყობო ვარიანტით.

№7 ნავმისადგომი განკუთვნილია დიდტონაჟიანი გემებისათვის და სპეციალიზირებულია ნაყარი, თხევადი, გენერალური და საცალო ტვირთის ტარებში გადამუშავებაზე ერთი ადგილის წონით არაუმეტეს 20 ტონისა.

№8 ნავმისადგომი განკუთვნილია მცირეტონაჟიანი გემებისათვის და სპეციალიზირებულია ნაყარი, თხევადი, გენერალური და საცალო ტვირთის ტარებში გადამუშავებაზე ერთი ადგილის წონით არაუმეტეს 10 ტონისა.

№9 ნავმისადგომი განკუთვნილია მცირეტონაჟიანი გემებისათვის და სპეციალიზირებულია თხევადი, გენერალური და საცალო ტვირთის ტარებში გადამუშავებაზე ერთი ადგილის წონით არაუმეტეს 6 ტონისა.

მშრალი ტვირთის ტერმინალის მაქსიმალური გამტარუნარიანობაა – 2,0 მილიონი ტონა წელიწადში.

ცხრილი 9.

სამგზავრო ტერმინალი

ნავმისადგომი	№ 10	№ 11
სიგრძე (მ)	225.7	188.5
სიღრმე (მ)	12.2	8.25
ფართობი(მ <sup>2</sup> )	13.5	19.5
გემების DWT	3 080	2 716

სამგზავრო ტერმინალი განლაგებულია ქალაქის ცენტრში, სანაპირო ბულვარის გაყოლებაზე. ტერმინალის გამტარუნარიანობა შეადგენს დაახლოებით 180 000 მგზავრს წელიწადში. №10 და №11 სამგზავრო ნავმისადგომები უზრუნველყოფენ სამგზავრო გემების დამუშავებას, ასევე (Ro-Ro) ტიპის სამგზავრო სატვირთო მცირეტონაჟიანი ბორნების დამუშავებას .

## 2. შედეგები და მათი განსჯა

### 2.1. საქართველო, გლობალური ეკონომიკური პროცესები და პორტები

მეცნიერულ-ტექნიკური პროგრესის გავლენით მსოფლიოს ყველა სახელმწიფო ძალაუნებურად ერთვება ეკონომიკურ გლობალიზაციაში, გამონაკლისს არც საქართველო წარმოადგენს მიუხედავად მისი მწირი ეკონომიკისა. გლობალიზაციაში ჩართულობას ხელს უწყობს საქართველოს გეოპოლიტიკური მდებარეობაც, რამდენადაც ქვეყანა ევროპა-აზიის გზასაყარზე იმყოფება და წარმოადგენს სატრანზიტო გზას ა/კავკასიის და ნაწილობრივ შუა აზიის სახელმწიფოებისათვის.

საქართველოს შავ ზღვასთან მდებარეობა და ის გარემოება, რომ საქართველო საზღვაო კარიბჭეა ამიერკავკასიისათვის, განაპირობებს მის გეოპოლიტიკურ უპირატესობას, რასაც სათანადო დაფასება და გამოყენება ჭირდება. საქართველოს გეოპოლიტიკური მდებარეობის გამო შეუძლია გახდეს კავკასიის სატრანსპორტო-ლოგისტიკური ცენტრი, ნაწილობრივ იგი აღნიშნულ ფუნქციას დღესაც ასრულებს, მაგრამ მეცნიერულ-ტექნიკური პროგრესის არნახული ტემპების და სასარგებლო წიაღისეულის მოპოვება-მოხმარების ზრდის გამო, განსაკუთრებით ნახშირბადმემცველი ნედლეულის მოხმარების ზრდის გამო, საქართველოს საზღვაო პორტების მნიშვნელობა განუხრელად იზრდება არა მარტო კავკასიის რეგიონისათვის, არამედ შუა აზიის სახელმწიფოებისთვისაც. ეს უკანასკნელნი გამოირჩევიან ნავთობის დიდი მარაგებით, ამავე დროს ამ ქვეყნებში მოჰყავთ ბამბა-საუკეთესო ნედლეული მსუბუქი მრეწველობისათვის, აწარმოებენ მატყლს, ხორცს და ა.შ. ამავე დროს ეს სახელმწიფოები გამოირჩევიან შემოსავლების სტაბილური ზრდით, რასაც თან სდევს მოსახლეობის მოთხოვნილების ამაღლება მაღალტექნოლოგიურ საქონელზე, რომლის მიწოდებაც

დასავლეთიდან ხორციელდება და ზემოაღნიშნული ტვირთბრუნვისათვის ყველაზე ბუნებრივად მოკლე გაზა საქართველოს ტერიტორიაზე გადის. ხორციელდება ქვეყნის სავანძო სატრანზიტო რეგიონად ჩამოყალიბების პროცესი.

შუა აზიის ქვეყნებისათვის ტვირთბრუნვას ჯერჯერობით უმეტესად რუსეთი ახორციელებს, რასაც მრავალი ხელოვნური, და არა ბუნებრივი, ფაქტორი განაპირობებს. ასეთია უპირველესად: მილსადენი და სარკინიგზო ტრანსპორტის კარგად განვითარებული ქსელი შუა აზიის ქვეყნებსა და რუსეთს შორის; რუსეთის გამგებლობაში არსებული შავი ზღვის პორტები კარგადაა განვითარებული და აღჭურვილი. რუსეთის პორტების მომსახურეობა-ჩატვირთვა-გადმოტვირთვის ოპერაციები გაცილებით იაფია და უკეთაა მოწესრიგებული, ვიდრე საქართველოს პორტებში. რუსეთის რკინიგზით ტრანზიტის გზის სიგრძე მეტია, ვიდრე საქართველოს გავლით, მაგრამ იგი კომპენსირდება სარკინიგზო გადაზიდვების დაბალი ტარიფით და სხვ.

ბუნებრივი მდებარეობა საქართველოსი და ამიერკავკასიაზე გამავალი სატრანზიტო გზების სიგრძე ბუნებრივი უპირატესობებია შუა აზიის სატრანსპორტო დერეფნისათვის, მაგრამ მას შესაბამისი გამოყენება ჭირდება, რასაც მნიშვნელოვნად-ტრანსპორტის სხვა სახეობებთან კომპლექსში, საზღვაო პორტების განვითარება განაპირობებს. ამასთან დასავლეთი და ზოგადად მცოფლიოს ეკონომიკა, დაინტერესებულია სატრანზიტო გზების დივერსიფიკაციით-ალტერნატიული რამდენიმე სატრანზიტო გზების არსებობით იმ მიზნით, რომ ყოველთვის იყოს თავისუფალი კონკურენცია. ამთან პოლიტიკური კლიმატის ცვლილებამ მნიშვნელოვნად არ იმოქმედოს ეკონომიკის ფუნქციონირებაზე. აღნიშნული მიზეზითაც აქტუალურია საქართველოს შავი ზღვის პორტების განვითარების საკითხი.

კავკასია თავისი გეოპოლიტიკური მდებარეობით და ბუნებრივი რესურსების მრავალფეროვნებით მსოფლიოს უნიკალური რეგიონია.



სწორედ ამიტომ ამ რეგიონს დიდი როლი ენიჭება ცენტრალური და აღმოსავლეთ ევროპის, აგრეთვე ამიერკავკასიის ქვეყნებთან ევროკავშირის ეკონომიკური ურთიერთობის განვითარება-გაფართოების მიზნით. უკანასკნელ პერიოდში კავკასიური ფაქტორი მსოფლიო არენაზე მნიშვნელოვნად გაძლიერდა და კავკასია მსოფლიოს უდიდესი სახელმწიფოების, საერთშაორისო ორგანიზაციებისა და უმსხვილესი საერთაშორისო, ტრანსეროვნული კომპანიების აქტიური ყურადღების ცენტრში მოექცა, ხოლო საქართველო, რომელიც ერთიან ევრაზიულ სივრცეში ფორმირებისაკენ ისწრაფვის, დედამიწის ორი ნაწილის- ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელი არეალის თავისებურ ცენტრად მოგვევლინა.

კავკასიის რეგიონისადმი დაინტერესების კონკრეტული გამოხატულებაა ევროკავშირის ცნობილი ტრასეკას პროექტი, რომელიც ერთმანეთს დააკავშირებს ცენტრალური აზიის და მდინარე დუნაის აუზის ქვეყნებს. ევროპა-აზიის ეს სატრანსპორტო-საკომუნიკაციო დერეფანი თავისი მრავალი განშტოების ერთ-ერთი ხაზით ჩვენს ქვეყანაზეც გაივლის, რაც სტაბილურობისა და ეკონომიკური აღმავლობის გარანტი იქნება. ამიტომ სამომავლო პერსპექტივაც საიმედოდ ისახება.

ტრასეკას პროექტი საქართველოს საგარეო-ეკონომიკური ურთიერთობის განვითარების ისეთ ფაქტორადაა მიჩნეული, რომელმაც არსებითად უნდა განსაზღვროს ქვეყნის მეურნეობრივი განვითარების სტრატეგიული მიმართულებები. პროექტით პრაქტიკულად საუბარია ისტორიული „აბრეშუმის დიდი გზის“ საქართველოს განშტოების მოდერნიზებულ ვარიანტზე. ამ მაგისტრალით მოხდება ისეთი სტრატეგიული მნიშვნელობის ტვირთების გადაზიდვა, როგორცაა: ნავთობი, ბამბა, მინერალური ნედლეული და ა.შ.

საქართველოზე გამავალი სატრანზიტო გზების გაფართოება მსოფლიო გლობალური ეკონომიკის მოთხოვნაა, რაც განპირობებულია კასპიის აუზში ნახშირბადოვანი ნედლეულის დიდი მარაგებით. ცალკეული საექსპორტო შეფასებების მიხედვით აზერბეიჯანის

ტერიტორიაზე მოძიებული ნავთობის მარაგი 25 -დან 40 მლრდ. მ<sup>3</sup>-მდე მერყეობს. რუსეთის კასპიის ნაწილში ნავთობის მარაგი 1,5 მლრდ. მ<sup>3</sup>-ია, ყაზახეთი ფლობს ნავთობის მარაგებს 6 მლრდ. მ<sup>3</sup>-მდე. ამასთან თურქმენეთის ტერიტორიაზე გაზის დიდი მარაგებია, თითქმის 6,5 ტრილიონი მ<sup>3</sup>. [ 10 ]

აღნიშნული ნედლეულის ტრანსპორტირებისათვის ევროპასა და აშშ-ში რამდენიმე ალტერნატიული გზა არსებობს. ესენია: რუსეთის ტერიტორიის გავლით (ძირითადად მიეწოდება ნოვოროსისკის პორტის გამოყენებით); აზერბეიჯანისა და საქართველოს ტერიტორიის გავლით; აზერბეიჯანის, საქართველოს და თურქეთის ტერიტორიით და აზერბეიჯანის, ირანისა და პაკისტანის ტერიტორიით. ოთხივე ეს მიმართულება ერთმანეთის კონკურენტებია და ტრანზიტის სახელმწიფოები უდიდეს დაინტერესებას იჩენენ აღნიშნული საკითხისადმი, რამდენადაც მას უდიდესი ეკონომიკური ეფექტის მოტანა შეუძლია. ამის დასადასტურებლად ისიც კმარა, რომ ექსპერტთა გაანგარიშებით, რუსეთმა შეიძლება მხოლოდ „კასპია-ნოვოროსისკის“ ნავთობსადენის სიმძლავრის სამჯერ გაზრდით (აღნიშნული პროექტი განხორციელების ეტაპზეა) მიიღოს ყოველწლიურად 23 მლრდ აშშ დოლარის შემოსავლები გადასახადების სახით.

საქართველოზე გამავალი გზა ჩამოთვლილთაგან რიგი უპირატესობებით გამოირჩევა, მაგრამ ვერ ვიტყვით, რომ ჯერ-ჯერობით ამ უპირატესობების გამოყენება ხდება.

საქართველოს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა წარმოდგენელია საზღვაო პორტების განვითარების გარეშე, ეს ითქმის განსაკუთრებით ბათუმისა და ფოთის საზღვაო პორტებზე, მათ აკისრიათ ძირითადი როლი ნსაზღვაო ტვირთების მომსახურების საქმეში. ამავე დროს პორტების განვითარება პროპორციულად უნდა შეესაბამებოდეს საქართველოს სხვა სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურას. მიმდინარეობს კიდევაც ინტენსიური მუშაობა საქართველოს საავტომობილო გზის

აღმოსავლეთ-დასავლეთ მაგისტრალზე მისი გამტარუნარიანობის მკვეთრი ამადლებისათვის, ანალოგიური სამუშაოები ხორციელდება საქართველოს რკინიგზაზე. აქედან გამომდინარე აუცილებელი ხდება საქართველოს საზღვაო ინფრასტრუქტურის განვითარების მეცნიერულად დასაბუთებული პროგრამის შემუშავება, რაც კიდევ ერთხელ მიუთითებს თემის აქტუალურობაზე.

საქართველოს ეკონომიკა ჯერ კიდევ „განვითარებად“ პოზიციაშია. აქ ჯერ კიდევ ძალიან დაბალია შიდა პროდუქტის მოცულობის ხვედრითი წილი ერთ სულ მოსახლეზე გაანგარიშებით, მაგრამ საქართველოს ბუნებრივი რესურსები, მოსახლეობის განათლება და პროფესიონალიზმი, ქვეყნის მისწრაფება-ჩაერთოს მსოფლიოს ეკონომიკურ პროცესებში, განაპირობებს სამომავლოდ მისი ეკონომიკის სწრაფ განვითარებას. ბუნებრივია ამ შემთხვევაში გაიზრდება მოთხოვნილება სატრანსპორტო გადაზიდვებზე ქვეყნის ეკონომიკის მხრიდან, მათ შორის უპირველესად საზღვაო გადაზიდვებზე. ესეც ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ფაქტორია მოცემული საკითხის აქტუალურობისათვის.

საქართველო ეკონომიკურად, რომ განვითარებად სახელმწიფოთა რიგს მიეკუთვნება მოწმობს ერთ სულ მოსახლეზე მშპ-ის მაჩვენებლებიც. მსოფლიო სავალუტო ფონდის მონაცემებით გასულ 2012 წელს საქართველო იმყოფებოდა მსოფლიოს სახელმწიფოთა ჩამონათვალში 115-ე ადგილზე, მისი მშპ ერთ სულ მოსახლეზე მხოლოდ 3210 \$-ია, მაშინ როცა ჩამონათვალის პირველი ათეული ასე გამოიყურება: ლუქსემბურგი-113533\$, ყადარი-98329\$, ნორვეგია-97255\$, შვეიცარია-81161\$, გაერთიანებული არაბთა ემირატები-67008\$, ავსტრალია-65477\$, დანია-59998\$, შვედეთი-56956\$, კანადა-50436\$, ჰოლანდია-50355\$. ამ მონაცემებიდან ცხადია საქართველოს ეკონომიკის დაკნინებული მდგომარეობა. არადა საქართველოს დამოუკიდებლობამდე იგი ეკონომიკის პოტენციური საწარმოო სიმძლავრეების მიხედვით მსოფლიოს ზემოჩამოთვლილ ინდუსტრიალ სახელმწიფოებს ტოლს არ უდებდა. [11]

გლობალურ ეკონომიკურ პროცესებში საქართველოს არასახარბიელო მდგომარეობა აისახება მოსახლეობის ცხოვრების დონესა და შემოსავლებზე. საქართველოს ოფიციალური სტატისტიკით ჩვენთან უმუშევრობის დონე მხოლოდ 16.9%-ია (2012 წელს). ამავე მონაცემებით მოსახლეობა სულ 4436.4 ათასი კაცია, ხოლო ეკონომიურად აქტიური მოსახლეობა- 1991.8 ათასი კაცი. ეს ბოლო ციფრი იმის მაჩვენებელია, რომ ეკონომიურად აქტიური მოსახლეობა ქვეყნიდან ემიგრირებულია. წინააღმდეგ შემთხვევაში ჩვენთანაც ეკონომიურად აქტიური მოსახლეობა მისი საერთო რიცხოვნების 50%-ს უნდა აჭარბებდეს, ისე როგორც დანარჩენ მსოფლიოსა და ეკონომიკურად განვითარებულ სახელმწიფოებშია. ამავე სტატისტიკით ჩვენთან დაქირავებული შრომით დასაქმებულია მხოლოდ 596 000 კაცი. რეალურად თუ მივუდგებით მოსახლეობის აქტიური ნაწილის ყველა დანარჩენი უნდა ჩაითვალოს უმუშევრად, მაშინ უმუშევართა რიცხვი გაცილებით მაღალი-70%-ზე მეტი გამოვა, რაც რეალურობასთან ახლოსაა.

ქვეყნის ეკონომიკური სიდუხჭირიდან გამოსვლის ერთ-ერთი პერსპექტიული მიმართულება მისი ტრანსპორტის განვითარებაა, თუმცა ისიც დღეისათვის არადამაკმაყოფილებლად გამოიყურება გასული საუკუნის 80-იან წლებთან შედარებით, რასაც ქვემოთ მოყვანილი ცხრილის მონაცემებიც მოწმობს.

როგორც აღნიშნული ოფიციალური სტატისტიკის ცხრილში მოყვანილი მონაცემებიდან ჩანს 1990 წელს სულ ტვირთების გადაზიდვის მოცულობა 253074.9 ათასი ტონა იყო, საიდანაც უმეტესი ნაწილი – 76860.9 ათასი ტონა სარკინიგზო ტრანსპორტზე მოდიოდა, ანუ 77.4 პროცენტი, საზღვაო ტრანსპორტზე კი მხოლოდ 9127.0 ათასი ტონა, ანუ – 3.6%, მხოლოდ დანარჩენ 17%-ს ინაწილებდა ტრანსპორტის სხვა სახეობები.

ცხრილი10

ტვირთის გადატანა საერთო სარგებლობის ტრანსპორტის სახეების მიხედვით (ათასი ტონა).

წლები	სულ	სარკინიგზო	საავტომობილო	საზღვაო	საჰაერო
1990	253074,9	76860,9	167070,0	9127,0	17,0
1995	14985,1	4656,4	8690,0	1636,6	2,1
2000	30060,0	11496,1	18500,0	62,6	1,3
2003	33241,3	13209,6	20000,0	30,5	1,2
2004	37488,3	14951,5	22500,0	35,5	1,3
2005	41081,4	16558,7	24500,0	21,4	1,3
2006	41149,8	15424,4	25700,0	23,9	1,5
2007	45971,5	18986,7	26959,3	23,9	1,6
2008	49946,6	22643,3	27261,3	40,4	1,6
2009	49830,2	22230,0	27561,2	37,9	1,1
2010	49058,2	21181,2	27864,4	11,9	0,7

მანმადე ცოტა ხნით ადრე-1987 წელს კი გადაზიდვების საერთო მოცულობამ საქართველოში შეადგინა 487178,3 ათასი ტონა, საიდანაც საზღვაო ტრანსპორტზე მოდიოდა 5803 ათასი ტონა, ანუ 11.9%. ტვირთბრუნვის მოცულობის მიხედვით კი საერთო სიდიდე იყო 79697.2 მლნ. ტ-კმ, საიდანაც საზღვაოზე მოდიოდა-60423.4 მლნ. ტ-კმ. (75.8%).

1990 წლიდან მოყოლებული ტვირთების გადაზიდვის მოცულობა თანდათან მცირდება. სულ ტვირთბრუნვის მოცულობა შემცირდა 1987 წ-ის 79937.6 მლნ. ტ-კმ-დან 7163.8 მლნ. ტ-კმ-მდე 2010 წლისათვის აღნიშნულ 23 წელიწადში იგი შემცირდა 100-დან 8.9%-მდე. კიდევ უფრო უარესი მდგომარეობაა საზღვაო ტრანსპორტით ტვირთების გადაზიდვის მხრივ. იგი 1990 წლის 9127 ათასი ტონიდან შემცირდა 11,9 ათას ტონამდე 2010

წლისათვის, რაც 1990 წლის მაჩვენებლის მხოლოდ 1,3%-ია. ასეთი სიტუაცია გამოიწვია საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის განადგურებამ.

ტვირთების გადაზიდვის შემცირება იმ დონით, რაც განიცადა საზღვაო ტრანსპორტმა, სხვა არცერთი სახეობის ტრანსპორტზე არ მომხდარა, ასე მაგალითად, რკინიგზით გადაზიდული ტვირთების მოცულობა 1990 წლის 76860,9ათასი ტონიდან შემცირდა 2010 წლისათვის 21181,2 ათას ტონამდე (შეადგენს 28%-ს), საავტომობილო ტრანსპორტით გადაზიდული ტვირთები დროის იგივე პერიოდისათვის 167070,0 ათასი ტონიდან შემცირდა 27864,4 ათას ტონამდე (16,7%), საჰაერო ტრანსპორტზე კი 17,0 ათასი ტონიდან შემცირდა 0,7 ათას ტონამდე (4,12%), აქედან გამომდინარე საქართველოსათვის პრიორიტეტული უნდა იყოს საზღვაო პორტების განვითარება, რომ უცხოური გემებისა და ტანკერების მომსახურება მაინც შევძლოთ.

საქართველო საზღვაო ქვეყანაა, რაც მისი დიდი უპირატესობაა ა/კავკასიაში, მაგრამ ჩვენს საზღვაო ინფრასტრუქტურას არ შემორჩა არც ერთი საზღვაო ლაინერი, თუ ტანკერი (მნიშვნელოვანი წყალწყვის ხომალდი როცა წარსულში ჩვენი საოკეანო ფლოტის რიცხვი 80-ს აღემატებოდა) ამ მიმართებითაც აუცილებელია მუშაობათა გააქტიურება, კერძოდ:

ა) შეიქმნას შესაბამისი-ლიბერალური საინვესტიციო გარემო უცხოური ინვესტიციების მოსაზიდად ქართული ფლოტის შესაქმნელად. ეს კი მიიღწევა: საგადასახადო სისტემის ლიბერალიზაციით და მისი დიფერენცირებული განაკვეთებით საზღვაო ფლოტისათვის; სამეურნეო კანონმდებლობის სრულყოფით და სამეურნეო ადმინისტრირების წნეხის შემცირებით; საბაზრო ინფრასტრუქტურის გაფართოებით; საბანკო-საკრედიტო სისტემის მოწესრიგებით. ერთი სიტყვით -მაკროეკონომიკური ფაქტორების ლიბერალიზაციით.

ბ) საქართველომ, როგორც საზღვაო სახელმწიფომ შეიძლება შექმნას საკუთარი ფინანსური შესაძლებლობების ფარგლებში საზღვაო ფლოტის

ნაწილი მაინც. შეიძინოს რამდენიმე საოკეანო გემი საზღვაო ადმინისტრაციის განკარგვის ეგიდით.

საჭიროა საზღვაო ინფრასტრუქტურის მენეჯმენტის სტანდარტების დანერგვა საერთაშორისო წესებისა და კონვენციების შესაბამისად. ამთან მენეჯმენტის წარმართვა, როგორც ინფორმაციული უზრუნველყოფით, ასევე ტექნიკური საშუალებებით, მეთოდებითა და ხერხებით საჭიროა მოვიდეს მსოფლიოს წამყვანი პორტების მენეჯმენტის შესაბამისობაში- შეიზღუდოს დოკუმენტაციის რაოდენობა, გაიზარდოს მისი ინფორმაციული მომცველობა, გადაწყვეტილებათა მიღების დროის შემცირება და მათი ხარისხის ამაღლება.

დაინერგოს, მსოფლიოს წამყვან საზღვაო პორტებში აპრობირებული, მართვის ავტომატიზირებული სისტემები საქართველოს თავისებურებების გათვალისწინებით.

ვფიქრობთ ამ ღონისძიებათა გატარება მნისშნელოვნად აამაღლებს საქართველოს საზღვაო ინფრასტრუქტურის სრულყოფას, მის მენეჯმენტს და უზრუნველყოფს, როგორც მაკროეკონომიკურ, ისე მიკროეკონომიკურ და სოციალური ეფექტის მიღებას და უზრუნველყოფს საქართველოს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის, მისი მთელი ეკონომიკის ღირსეულ ჩართვას მსოფლიო ეკონომიკის გლობალურ პროცესებში.

## **2.2. ბათუმის პორტის სატრანზიტო პოტენციალის ზრდის შესაძლებლობები**

მოცემულ პარაგრაფში შევეცდებით გამოვავლინოთ ბათუმის საზღვაო პორტის სატრანზიტო შესაძლებლობების ზრდის

მიმართულებები. ამ ამოცანასთან კავშირში გადავჭრათ თეორიულ ჭრილში შემდეგი ამოცანები.

-ჩავატაროთ ბათუმის საზღვაო პორტის ეკონომიკური ანალიზი მსოფლიო ეკონომიკის ტრანსფორმაციის მიმართულებათა გათვალისწინებით;

-გამოვიკვლიოთ ტრანზიტული ტვირთბრუნვის დანაკარგების გამომწვევი მიზეზები;

-განვსაზღვროთ ბათუმის პორტის განვითარების მიმართულებები სატრანზიტო ტვირთების მოზიდვის მიზნით;

დღეისათვის რუსეთის გავლით სატრანზიტო გადაზიდვების მოცულობა და მისი ზრდა ძირითადი საშიშროებაა ტრანზიტული ტვირთების დანაკარგების გაზრდის მიმართულებით. უცხოელ ეკონომისტთა შეფასებით რუსეთის სატრანზიტო პოტენციალი დღეისათვის გამოიყენება 70-80%-ით; რაც იმის მიმანიშნებელია, რომ საქართველოს შეუძლია ამ სატრანზიტო ტვირთების დიდი უმეტესობის თავისკენ მიქცევა, რაც ერთის მხრივ გაზრდის პორტების სიმძლავრეთა გამოყენებას და მეორეს მხრივ ხელს შეუწყობს საქართველოს მთელი სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარებას.[12]

სახელმწიფოთა შორის ტრანზიტი-ესაა მნიშვნელოვანი ეროვნული რესურსი, რომელიც დღეისათვის ნაკლებად გამოიყენება. ტრანზიტულ სფეროში საქართველოს მდგომარეობის გაუარესებას შეიძლება მოჰყვეს გამოუსწორებელი შედეგები, თუ სახელმწიფოთაშორის ურთიერთობებში არ იქნა გათვალისწინებული აღნიშნული საკითხი და არ შემუშავდა მოქმედი და მიმზიდველი ერთიანი სატრანსპორტო პოლიტიკა.

ბოლო წლების სატრანზიტო ტვირთების მომსახურეობის ანალიზი აჩვენებს, რომ საქართველოს გავლით ტვირთბრუნვის მოცულობა იზრდება მხოლოდ სასომხეთთან მიმართებაში. სხვა ქვეყნებთან, მათ შორის აზერბაიჯანთანაც კი ტვირთბრუნვა საქართველოს პორტების გავლით კლებულობს, ან არ შეესაბამება ჩვენი პარტნიორი სახელმწიფოების



ეკონომიკის განვითარების ტემპებს. საქართველოს პორტებში გადამუშავებული ტვირთების 70-80% სატრანზიტო დანიშნულებისაა. ამავე დროს აზერბაიჯანი საქართველოს გავლით სარგებლობს ტვირთბრუნვის მხოლოდ 40%-მდე, ხოლო შუა აზიის სახელმწიფოებისათვის დასავლეთთან ტვირთბრუნვის მხოლოდ 20%-მდე გადაიზიდება საქართველოს პორტების გავლით.

საქართველოს გავლით სატრანზიტო ტვირთების ნომენკლატურა ასეთია: ნავთობი და ნავთობპროდუქტები - 50-60%, ნაყარი ტვირთები - 10-15%, ქიმიური და მინერალური სასუქები - 10-15%, ლითონები (მათ შორის ჯართი) – 10%, სხვა ტვირთები - 5-10%.

მიზეზები, რაც ხელს უშლის სატრანზიტო ტვირთების საქართველოში მოზიდვას, შეიძლება დაიყოს შიდა და გარე ფაქტორებად. გარე მიზეზებს მიეკუთვნება:

—სატრანზიტო გადაზიდვების საერთაშორისო ბაზრის კონიუნქტურის ცვლილება (საკონტეინერო გადაზიდვების მოცულობის ხვედრითი წილის ამაღლება, ლითონის (ჯართის) გადაზიდვის მოცულობის შემცირება და სხვა);

—სახელმწიფოთა დონეზე საერთაშორისო კონკურენციის ზრდა და მისი გავლენით სატრანზიტო ტვირთნაკადების გადამისამართება კონკურენტულ (უმეტესად რუსეთის) მარშრუტებზე;

—ნაციონალური სატრანსპორტო სისტემის და სატრანსპორტო მომსახურების შესაბამისობა საერთაშორისო სტანდარტებთან და კონკურენტულ მარშრუტებზე სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის უფრო სწრაფი ტემპების განვითარება;

შიდა ფაქტორებს მიეკუთვნება:

—საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის განვითარების შედარებით დაბალი ტემპები;

—ქვეყნის შიგნით სატრანსპორტო გზების დაბალი ხარისხი. სატრანზიტო გადაზიდვების დაბალი სიჩქარე, ტექნიკურად მოძველებული მოძრავი შემადგენლობები;

—ძირითადი კაპიტალის ტექნიკური ცვეთა, სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის საბაზრო ობიექტების ფიზიკურად მოძველება;

—ქვეყნის სასაზღვრო პუნქტებში სასაზღვრო და საბაჟო მომსახურეობის ღირებულების სიდიდე და მომსახურეობის ხანგრძლივობა, მოცდენები საზღვარზე;

—ტრანზიტული ტვირთების გაფორმების პროცედურის სირთულე, სატრანზიტო ტვირთების დანაკარგების საიმედოობის დონე;

—ქვეყნის არასაკმარისი აქტივობა ტრანზიტული ტვირტების მომსახურეობის საერთაშორისო კონვენციებთან მიმართებაში;

—პოლიტიკური და ეკონომიკური სტაბილურობა. ტვირთების მოძრაობის მარეგულირებელი დოკუმენტების სტაბილურობა, მოძრაობის და ტვირთბრუნვის წესების შესაბამისობა დასავლურ სტანდარტებთან;

—არასაკმარისად მოქნილი სატარიფო პოლიტიკა და კონკურენტულ მარშრუტებზე ცვლილებების გათვალისწინება

ჩამოთვლილი შიდა ფაქტორებიდან უმეტესობას აქვს სისტემური ხასიათი.

პრობლემა მდგომარეობს იმაში, რომ პორტები სატრანზიტო ტვირთების მომსახურეობის მხოლოდ ერთი შემადგენელი რგოლია, მასთან ერთად სატრანზიტო ტვირთბრუნვის შემადგენელი რგოლებია საქართველოს რკინიგზა და საავტომობილო ტრანსპორტი, საზღვარზე საბაჟო და სასაზღვრო პუნქტები, საავტომობილო გზები და მათი გამტარუნარიანობა.

პორტების ეფექტური მუშაობა ამ ციკლში ვერ უზრუნველყოფს სრულად საბოლოო შედეგის მიღწევას, ამიტომ საკითხის გადაწყვეტა

მოითხოვს კომპლექსურ მიდგომას და სახელმწიფოს სატრანსპორტო პოლიტიკის გააქტიურებას, რამაც უნდა უზრუნველყოს სატრანსპორტო ჯაჭვის მონაწილე ყველა რგოლის შეთანხმებული და კოორდინირებული მუშაობა. ამ მიმართულებით საჭიროა ერთიანი სატარიფო პოლიტიკის გატარება და მათი რეგულირება საერთო ინტერესებიდან გამომდინარე. ანალოგიური მიდგომაა კონკურენტულ სატრანზიტო მარშრუტზეც[13].

საქართველოსათვის საჭიროა სატრანსპორტო სისტემის მართვის ახალი სტრატეგიის დამუშავება, რომელიც დაეფუძნება კომპლექსურ მიდგომას. მენეჯმენტის მხრივ ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს შემადგენლობაში ადრე არსებულ ერთიან სატრანსპორტო ადმინისტრაციას შეეძლო დადებითი როლის შესრულება ამ მიმართულებით და საჭირო იყო კიდევ უფრო ამაღლებულიყო კოორდინაციის მექანიზმები, თუმცა ადგილი აქვს პირუკუ პროცესს. ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაცია დაიშალა და მის ადგილზე თანაბარი უფლებებით ჩამოყალიბდა სატრანსპორტო სააგენტოები ტრანსპორტის სახეობების მიხედვით. შესაბამისად საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტო ვერ ფლობს ვერავითარ ბერკეტს გავლენა მოახდინოს სარკინიგზო გადაზიდვების ტარიფებსა და სიჩქარეზე. უზრუნველყოს სატრანზიტო ტვირთების შემოტანა-გატანის სინქრონიზაცია რკინიგზის ტრანსპორტთან, ისე, როგორც რკინიგზას არ გააჩნია პორტში შემოსულ ტვირთებზე არა მარტო რაიმე გავლენა, არამედ უმეტეს შემთხვევაში იგი ინფორმაციასაც დაგვიანებით ღებულობს. ამიტომ სატრანზიტო ტვირთების ტერმინალებში დასაწყობების აუცილებლობა იქმნება, რაც ზრდის სატრანზიტო გადაზიდვების ღირებულებას და ამცირებს გადაზიდვის სიჩქარეს.

ბათუმის პორტის განვითარების მიმართულებები, გამომდინარე ქვეყნის სატრანსპორტო სისტემის კომპლექსურობიდან და მიმართული სიტუაციის საერთო გაუმჯობესებისაკენ შეიძლება ჩამოყალიბდეს შემდეგ პუნქტებად:

1. ღონისძიებები, მიმართული სატარიფო და საბაჟო პოლიტიკის გამარტივებისათვის. ტარიფების დადგენა საჭიროა ტრანსპორტის და სხვა სახეობების ინტერესთა და ტერმინალების მომსახურების ღირებულებების გათვალისწინებით. ასეთი პოლიტიკის განხორციელებაზე მიუთითებენ უკრაინის მკვლევარებიც, რომლებიც თავის მხრივ ცდილობენ გაზარდონ თავიანთი ქვეყნის სატრანზიტო პოტენციალი.[14]

2. პორტების განვითარების მეორე მიმართულებად პოსტსაბჭოთა სახელმწიფოებში მიჩნეულია საზღვაო პორტების პრივატიზაცია. ბათუმის საზღვაო პორტი დღეისათვის პრივატიზებულია უცხოურ კომპანიებზე-ისინი გადაცემულია ხანგრძლივი მართვის უფლებით, თუმცა სატრანზიტო ტვირთბრუნვის მოცულობის ზრდის მიმართულებით მას ხელშესახები ეფექტი არ მოჰყოლია. არ განხორციელებულა მაშტაბური ინვესტიციები ძირითადი კაპიტალის განახლების და ნავმისადგომების მოდერნიზაციისათვის;

3. ბათუმის პორტის მართვის რეორგანიზაცია დასავლეთის სახელმწიფოთა პორტების შესაბამისად, ისე რომ სრულად იქნას გამოყენებული ინფორმაციის დამუშავების და გადაცემის ავტომატური სისტემები, მათი სხვა სახის ტრანსპორტის ანალოგიურ მონაცემებთან მჭიდრო კოორდინაციით;

4. ბათუმის პორტში საინვესტიციო პოტენციალის ამაღლება, რაც საქართველოს პირობებში მიიღწევა საერთო მაკროეკონომიკური ღონისძიებების გატარებით. პირველ რიგში საგადასახადო სისტემის ლიბერალიზაციით, საბანკო-საკრედიტო სისტემის გაუმჯობესებით, საბაზრო ინფრასტრუქტურის სრულყოფით. ანალოგიური მოთხოვნების დაყენებას ცდილობენ რუსეთის და უკრაინის მკვლევარებიც.[15]

5.სატრანზიტო პოტენციალის უკეთ გამოყენებისათვის უდიდესი მნიშვნელობა ენიჭება საქართველოს ტრანსპორტის კოორდინაციას მეზობელი აზერბაიჯანის სახელმწიფოს ტრანსპორტთან, როგორც აზერბაიჯანის, ისე შუა აზიის სახელმწიფოთა ტრანზიტული ტვირთების მომსახურება დიდ წილად განისაზღვრება აზერბაიჯანის ტერიტორიაზე კასპიის ზღვის საბორნე და სარკინიგზო მომსახურებით. ამიტომ საჭიროა შეთანხმებული სატარიფო და ტექნიკური პოლიტიკის განხორციელება.

### **2.3. საზღვაო ტვირთბრუნვის პოტენციალი და ბათუმის საზღვაო ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესების აუცილებლობა**

საქართველოს ეკონომიკური განვითარებაში ერთ-ერთი პრიორიტეტული საზღვაო პორტების განვითარებაა. საქართველოს მთავრობის მიერ დეკლარირებულ გეგმაში-„ქვეყნის ძირითადი მონაცემები და მიმართულებები 2012-2015 წლებისათვის“ საზღვაო პორტების შესახებ ნათქვამია: „მიზანია საპორტო ინფრასტრუქტურის კარგად განვითარება, რომელიც მორგებული იქნება სატვირთო, სამგზავრო გადაზიდვების და სატვირთო-სამგზავრო გადაზიდვების სწრაფ და იაფ მომსახურებაზე; მგზავრთა გადაყვანაზე ორიენტირებული საპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარება, რათა საქართველო უფრო აქტიურად ჩაერთოს მსოფლიო საკრუიზო ლაინერების ქსელში. 2015 წლისთვის შესაძლებელი უნდა იყოს ზღვით მგზავრთა გადაყვანის 2011 წლის მონაცემების გაორმაგება; მულტიმოდალური გადაზიდვების ხელშეწყობის მიზნით შავი ზღვის ქვეყნებთან საბორნე გადაზიდვების ამაღლების ხელშეწყობა“ [16].

მოსალოდნელია, რომ 2015 წლისათვის კასპიის ზღვის რეგიონის სახელმწიფოები უზრუნველყოფენ ნავთობის მანამდე არნახული მოცულობის ამოღებას, რომლის ტრანსპორტირების საჭიროებაც გაზრდის ტანკერებით მისი გადაზიდვის მოთხოვნილებას. ამ მიზნით თურქეთის სახელმწიფო აპირებს ფოსფორის სრუტის გამტარუნარიანობის გადიდებას. თურქეთი ბოსფორის ყურეს ახალი არხით განტვირთავს. სავარაუდოდ პროექტი 2023 წელს დასრულდება. თურქეთი გემებით გადატვირთული ბოსფორის ყურის განტვირთვას მისი დუბლიორი-არხის აშენებით აპირებს. ახალი არხი, რომელსაც “სტამბულის არხი” დაერქმევა, XXI საუკუნის უმსხვილესი პროექტი გახდება და სუეცისა და პანამის არხზე დიდი იქნება. არხი შავ ზღვას მარმარილოს ზღვას დაუკავშირებს, მისი სიგრძე 140-150მ, სიღრმე კი 25 მეტრი იქნება და დღეში 160 გემისა და ნავთობის ტანკერების გაშვებას შეძლებს. პროექტის დასრულება თურქეთის რესპუბლიკის 100 წლის იუბილესთვის, ანუ, 2023 წლისთვისაა დაგეგმილი.

ბოსფორის ყურეში ყოველდღიურად 139 მილიონი ტონა ნავთობი, 3 მილიონი ტონა ქიმიკატი და 4 მილიონი ტონა თხევადი გაზი გადააქვთ, რაც სანაპიროსთან მცხოვრები და მომუშავე 2 მილიონი ადამიანისთვის დიდ საფრთხეს წარმოადგენს. თანაც, ყურე მუდამ გემებით გადაჭედებულია და ტვირთბრუნვა ამ პრობლემის გამო სისტემატურად ყოვნდება.

ახალი არხის აშენებით რუსეთი და უკრაინაც არის დაინტერესებული. ისინი სავარაუდოდ არხის მშენებლობაშიც მიიღებენ მონაწილეობას. [17]

მსგავსი პროცესების განვითარების აუცილებლობაზე მიუთითებს კასპიის ზღვის რეგიონში ნავთობის ამოღების პროგნოზიც, რომელიც ქვემოთ ცხრილშია მოყვანილი

ნავთობის მოპოვების საპროგნოზო მაჩვენებლები  
(მილიონი ბარელი დღეში)

წლები	2015	2020	2025	2030
	მილიონი ბარელი დღეში	მილიონი ბარელი დღეში	მილიონი ბარელი დღეში	მილიონი ბარელი დღეში
აზერბაიჯანი	1.0	1.0	1.1	1.1
ყაზახეთი	2.7	3.1	3.4	3.7
თურქმენეთი	0.3	0.3	0.3	0.3
უზბეკეთი	0.3	0.3	0.5	0.6
<b>სულ</b>	<b>4.3</b>	<b>4.8</b>	<b>5.3</b>	<b>5.7</b>

წყარო: International Energy Outlook, Energy Information Administration (EIA) [16]

ცხრილის მონაცემებით ჩანს, რომ ნავთობის მოპოვების პროგნოზი დინამიურად იზრდება და ის 2030 წლისათვის ჯამში 5,7 მილიონ ბარელს მიაღწევს დღეში. ამ რაოდენობის ნავთობის გატარება შეუძლებელია დღეს არსებული ნავთობსადენებით და მოსალოდნელია მათი ნაწილის, რკინიგზის გავლით, საქართველოს საზღვაო პორტებიდან გატანა. თუ საქართველოს საზღვაო ინფრასტრუქტურა აღნიშნული პროცესისათვის მზად არ აღმოჩნდა ტვირთები სხვა ალტერნატიულ მიმართულებებზე გადანაწილდება.

ტვირთბრუნვის გადიდების ამოცანა მხოლოდ საზღვაო პორტებისათვის არ დგას. მაგალითად შპს „საქართველოს რკინიგზაც“ ვარაუდობს ტვირთბრუნვის გადიდებას (იხილეთ მომდევნო ცხრილი), რაც შესაძლებელია პორტებთან ურთიერთკავშირში. ამასთან მაქსიმალურად დაიტვირთება ბაქო-სუფსის ნავთობსადენიც.

ცხრილი 12

2012-2017 წლების სატვირო გადაზიდვების საპროგნოზო მონაცემები. (ათასი ტონა)

ტვირთის სახეობა	2012 წელი	2013 წელი	2014 წელი	2015 წელი	2016 წელი	2017 წელი
კიმიური მინერალები და სასუქები	454,929	509,741	551,450	594,026	637,306	681,138
სამშენებლო მასალები და ცემენტი	2,419,645	2,625,432	2,830,250	3,032,883	3,237,303	3,442,770
ნედლი ნავთობი	4,113,844	4,134,888	4,136,132	4,119,713	4,086,797	4,038,720
ფერადი ლითონი	548,538	593,347	638,799	684,857	731,336	778,064
მარცვლეული და მარცვლეულის პროდუქტი	1,312,113	1,411,418	1,496,059	1,585,921	1,676,555	1,764,566
შაქარი(ათასი ტონა)	606,627	653,957	701,810	750,154	798,794	851,725
სხვა და სხვა	12,544,304	13,571,217	14,645,500	15,732,446	16,831,909	17,943,017
<b>ჯამი: (ათასი ტონა)</b>	<b>22,000,000</b>	<b>23,500,000</b>	<b>25,000,000</b>	<b>26,500,000</b>	<b>28,000,000</b>	<b>29,500,000</b>

წყარო: შ.პ.ს. „საქართველოს რკინიგზის“ მონაცემები.

საზღვაო ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესების მიზნით, ჯერ კიდევ 2003 წელს, მიღებულ იქნა საქართველოს პრეზიდენტის ბრძანებულება „საქართველოს სანავსადგურო პოტენციალის განვითარების კონცეფციის შესახებ“, რომელიც ითვალისწინებდა საქართველოში არსებული ნავსადგურების განვითარებისა და შავიზღვისპირა რაიონებში სანავსადგურო პოტენციალის შემდგომი გაფართოებისათვის ღონისძიებათა განხორციელების მიზნით, საქართველოს სანავსადგურო პოტენციალის მნიშვნელოვან განვითარებას და ავალეზდა სამინისტროებს, მმართველობის ადგილობრივმა ორგანოებმა: „ა) ყოველმხრივ შეუწყონ ხელი სანავსადგურო მეურნეობების, რკინიგზისა და საავტომობილო გზების რეაბილიტაცია-განვითარებისათვის საჭირო ინვესტიციების მოზიდვას მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად; ბ) არსებული



ნავსადგურების, რკინიგზის და საავტომობილო გზების განვითარების პროექტები, ახალი სანავსადგურო კომპლექსების და მათთან დაკავშირებული სოციალური ინფრასტრუქტურის ობიექტების მშენებლობის წინადადებები განიხილონ საქართველოს სანავსადგურო პოტენციალის განვითარების კონცეფციის გათვალისწინებით.“ [17] ამ ბრძანებულებით გათვალისწინებული ღონისძიებების უმეტესობა არ შესრულებულა.

საქართველოს საზღვაო ინფრასტრუქტურის განვითარების აუცილებლობას ზემოჩამოთვლილის გარდა განაპირობებს შემდეგი მიზეზები:

საქართველოს სანავსადგურო პოტენციალის ათვისება და შემდგომი განვითარება მჭიდროდაა დაკავშირებული ქვეყნის საერთო სოციალურ-ეკონომიკურ განვითარებასთან, მისი ხელსაყრელი სატრანსპორტო-გეოგრაფიული მდებარეობის ეფექტურ გამოყენებასა და, საერთოდ, ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფნის წარმატებულ ფუნქციონირებასთან. ამდენად, საქართველოს სამომავლო სტაბილური ეკონომიკური წინსვლა დაკავშირებულია მისი სამეურნეო განვითარების უმნიშვნელოვანესი პრიორიტეტის – სატრანსპორტო-სატრანზიტო ფუნქციის განუხრელ განვითარებასთან. საყოველთაოდაა ცნობილი ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფნის განვითარების, ისტორიული აბრეშუმის გზის აღდგენის საერთო პოლიტიკური და გეოპოლიტიკური მნიშვნელობა;

უკანასკნელ ათწლეულში ჩამოყალიბებული ახალი გეოსტრატეგიული ბალანსის ზონაში – შუა აზიისა და სამხრეთ კავკასიის ქვეყნების ტერიტორიებზე გამავალი საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფანი ძალზე მნიშვნელოვან და მრავალფუნქციურ დატვირთვას იღებს. იგი რეგიონის სტაბილური სოციალურ-ეკონომიკური და პოლიტიკური განვითარების იმდენად მნიშვნელოვანი ფაქტორია, რომ ჯერ კიდევ გასული საუკუნის 90-იან წლებში სერაზხისა (1996 წელი) და ბაქოს (1998 წელი) სამიტების დასკვნითი დოკუმენტების, ტრანზიტის შესახებ

საერთაშორისო შეთანხმებების საფუძველი გახდა. საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნის ფორმირების საქმეში გადამწყვეტი როლი ითამაშა საყოველთაოდ ცნობილმა რეგიონალურმა პროგრამამ ტრასეკამ. სწორედ ამ სატრანსპორტო დერეფნის განვითარებამ ხელი შეუწყო შუა აზიისა და სამხრეთ კავკასიის ქვეყნების ტერიტორიაზე ეგრეთ წოდებული სამხრეთის დემოკრატიული სახელმწიფოების სარტყლის ფორმირების იდეის შემდგომ სრულყოფას, ამ ქვეყნების მეურნეობების მსოფლიო ბაზართან მჭიდრო ინტეგრირების დაჩქარებას;

ევროპა - კავკასია - აზიის სატრანსპორტო დერეფნის საქართველოს მონაკვეთის შავიზღვისპირა რაიონებში შეიქმნა საზღვაო-სატრანსპორტო გადასასვლელი პანევროპული დერეფნებისაკენ. შავი ზღვის აღმოსავლეთის სანაპიროზე წარმოშობილი ამ „სატრანსპორტო დელტის“ მეშვეობით პანევროპულ სატრანსპორტო არეალში ინტეგრირების ამოცანა განსაკუთრებულ როლს ანიჭებს საქართველოს შავიზღვისპირა სანავსადგურო კომუნიკაციებს, ვინაიდან, რამდენადაც უფრო ეფექტიანი იქნება მათი საქმიანობა, იმდენად წარმატებულად წარიმართება მთლიანად სატრანსპორტო დერეფნის ფუნქციონირება;

სატრანსპორტო დერეფნის ეფექტიანობის განმაპირობებელი უმთავრესი კომპონენტია ტვირთნაკადების მოცულობები, რომელთა მოზიდვა და დერეფანში სტაბილურად დამკვიდრება ქვეყნის ფარგლებს გარეთ არსებულ მრავალ ფაქტორზეა დამოკიდებული და ცვალებად ხასიათს ატარებს. ასეთ ფაქტორებს შორის უნდა აღინიშნოს ტრასეკას არეალში – აზიისა და კავკასიის რეგიონებში ძნელად პროგნოზირებადი რიგი სოციალურ-ეკონომიკური პროცესები, რომლებიც ხელს უშლიან საერთაშორისო ვაჭრობის მდგრად განვითარებას. ეს გარემოებები კიდევ ერთხელ მიგვანიშნებს ტრასეკას არეალის ქვეყნების ეკონომიკების ინტეგრირების, საკანონმდებლო-მარეგულირებელი ბაზისა და ინსტიტუციური მშენებლობის მიმართულებათა დასავლურ მოდელებთან ჰარმონიზების პროცესების დაჩქარების აუცილებლობაზე;

საქართველოს სანავსადგურო პოტენციალის განვითარების კონცეფციას და მისგან გამომდინარე ზოგადი პოლიტიკის საფუძვლებს მრავალი ფაქტორი აყალიბებს. აქედან უპირატესი მნიშვნელობა ენიჭება საერთო პოლიტიკურ, გეოპოლიტიკურ და გეოსტრატეგიულ ფაქტორებს, ევრაზიის სუბრეგიონის, ცალკეული ქვეყნებისა და საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკური და ბუნებადაცვით-ეკოლოგიური განვითარების თავისებურებებს, საკუთრივ სატრანსპორტო-ტექნოლოგიურ და ეკონომიკურ ამოცანებსა და მიზნებს. ამ თვალსაზრისით უაღრესად დიდი მნიშვნელობა აქვს ქვეყნის სატრანსპორტო სისტემის შიდა სტრუქტურული ბალანსის და დარგთაშორისი შესაბამისობის მოთხოვნებს, მეზობელი სახელმწიფოების (განსაკუთრებით აზერბაიჯანის, თურქეთის, რუსეთის, სომხეთის) სატრანსპორტო სისტემების განვითარების თანამედროვე დონეების და საერთო სტრატეგიული მიმართულებების, საერთო-სატრანსპორტო პოლიტიკის ანალიზს. უმნიშვნელოვანესია საქართველოს შავი ზღვისპირა რაიონების საერთო სოციალურ-ეკონომიკური განვითარებისა და ტურისტულ-რეკრეაციული კომპლექსების პერსპექტიული სრულყოფის მიმართულებანი, რაიონების ზღვრული ეკოლოგიური ტევადობის მახასიათებლები. მეტად საყურადღებოა, რომ ყველა ზემოხსენებული პრობლემა, ამოცანა თუ მიზანი მეტად თავისებურ გავლენას ახდენს ქვეყნის, მისი ცალკეული რეგიონების განსახლების და სოციალური ინფრასტრუქტურის სისტემათა განვითარებაზე;

საერთაშორისო ექსპერტების მიერ შესრულებულ მრავალ პროექტში აღიარებულია, რომ სამხრეთ კავკასიაზე გამავალი ევროპა-აზიის დამაკავშირებელი სატრანსპორტო სისტემის ფორმირება-განვითარების გეგმების რეალობა და მასშტაბები ბევრადაა დამოკიდებული საქართველოს სანაპიროზე არსებული და მომავალში ასაშენებელი ნავსადგურების მაქსიმალურად დასაშვებ გამტარუნარიანობასა და მათი ტექნიკური ექსპლუატაციის ეკონომიკურ-ეკოლოგიურ და ტექნოლოგიურ მაჩვენებლებზე. დღეისათვის ეს მაჩვენებლები ჩამორჩება შავი ზღვის

დასავლეთ და ჩრდილოეთ სანაპიროებზე მოქმედ ნავსადგურებისა თუ შავი და კასპიის ზღვების დამაკავშირებელი სარკინიგზო და საავტომობილო მაგისტრალების გამტარუნარიანობის პოტენციურ შესაძლებლობებს. პრობლემატურია ნავსადგურების ექსტენსიური განვითარების, თუ ახალი, თანამედროვე სანავსადგურო-სატრანსპორტო კომპლექსების მშენებლობის შემზღვეველი ბუნებრივ-გეოგრაფიული პირობები – განსაკუთრებით, მცურავ საშუალებათა გაბარიტების ზრდის ტენდენციის გათვალისწინებით, ეს ეხება ბათუმისა და ფოთის ნავსადგურების არსებული შიდა აკვატორიების მუშა სიღრმეების მდგომარეობასა და პერსპექტივას;

სანავსადგურო პოტენციალის სამომავლო თანაბარი გადანაწილება, როგორც შავიზღვისპირა რაიონების კომპლექსურად განვითარების და, ამასთან, ქალაქწარმომქმნელი პროცესების მასტიმულირებელი ფაქტორი, უნდა გახდეს ქვეყნის დასავლეთის რეგიონების საერთო სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების ტემპების დაჩქარების, ცხოვრების დონის გათანაბრება-ამაღლების საწინდარი;

სწორედ საქართველოს არსებულ და პერსპექტიულ ნავსადგურებში, როგორც სატრანსპორტო დერეფნის საკვანძო პუნქტებში, მიზანშეწონილი იქნება წერტილოვანი თავისუფალი ეკონომიკური ზონების შექმნა, ვინაიდან ისინი სრულად შეიძენენ „ლოჯისტიკ-ცენტრების“, ანუ შემკრებ-გამანაწილებელი საკვანძო საწარმოების ფუნქციებს, მით უმეტეს, რომ ღია ბაზრის პირობებში მათ დღეისათვის ეს ფუნქცია ნაწილობრივ უკვე გააჩნიათ;

სათანადო საკანონმდებლო ბაზის ჩამოყალიბების შემდგომ ნავსადგურების დღეისათვის დამკვიდრებული ფუნქციები საგრძნობლად გაფართოვდება და ისინი გახდებიან არა მხოლოდ სატრანსპორტო და შემკრებ-გამანაწილებელი კვანძები, არამედ გადამუშავებული ტვირთის ნაწილისა და სხვა პროდუქციისათვის სასაქონლო სახის მიმცემი და

დამფასოებელ-გამანაწილებელი საწარმოები, გადამუშავებული საქონლისა და გამოშვებული პროდუქციის სადისტრიბუციო ცენტრები;

მთლიანად საქართველო, გეოპოლიტიკური მდებარეობისა და სატრანზიტო ფუნქციის გათვალისწინებით, საკმაოდ მიმზიდველია “ლოჯისტიკ-ცენტრების” მძლავრი სატერმინალო ქსელის შესაქმნელად არა მხოლოდ სანაპირო ზონაში. ამ თვალსაზრისით, საქართველოში წერტილოვან თავისუფალ ეკონომიკურ ზონებში შექმნილ კომპლექსებს (მათ შორის ნავსადგურებში) შესაძლებლობა ექნებათ, დამატებითი შრომითი რესურსების მოზიდვით, უფრო ფართოდ განახორციელონ კომერციულად ესოდენ მომგებიანი საქმიანობა. ეს კი მნიშვნელოვანი რეზერვია შავიზღვისპირა რეგიონებისა და მთლიანად ქვეყნის სოციალური და ეკონომიკური განვითარებისათვის.

ქვეყნისათვის სოციალურ-ეკონომიკური ეფექტის და ძირითად პრობლემათა ამგვარი საერთო ხედვით შემუშავებული საქართველოს სანავსადგურო პოტენციალის განვითარება და მისგან გამომდინარე საერთო ეკონომიკური განმსაზღვრელი ფაქტორების სისტემური განხილვა, ეკონომიკური ეფექტისა და ტექნიკურ-ტექნოლოგიური განვითარების კომპონენტების გარდა, უპირველეს ყოვლისა, გვიყალიბებს სოციალურ-ეკონომიკური, დემოგრაფიული, ბუნებადაცვითი და სხვა საზოგადოებრივ-პოლიტიკური მდგენელების ახლებურად ხედვის, მათ ერთიან სისტემად განხილვის აუცილებლობას და ნათლად წარმოაჩენს ქვეყნის მდგრადი განვითარებისათვის საჭირო ღონისძიებების მთელი კომპლექსის გლობალურ მნიშვნელობას.

საქართველოს პორტები არ გამოირჩევიან დიდი სიღრმეებით, ამასთან მასთან კოოპერირებაში მყოფი ტრანსპორტის სახვა სახეობები ხასიათდებიან უფრო დიდი სიმძლავრეებით, ამიტომ საჭიროა ღონისძიებათა გატარება პორტების სიმძლავრეთა გადიდებისათვის.

ფოთის ნავსადგურის მშენებლობისა (1863-1870) და, შემდგომ პერიოდებში, რეკონსტრუქცია-გაფართოების ღონისძიებების დროს

არაერთი სხვადასხვა პროფილის საკვლევი და საპროექტო სამუშაოა შესრულებული, რომელთა მართებულობასთან დაკავშირებით მრავალი სხვადასხვა აზრი არსებობდა. გასული საუკუნის 70-იანი წლების ბოლოს ფოთის ნავსადგურის მორიგი რეკონსტრუქციის შედეგად სანაოსნო სიღრმის 2 მეტრით გაზრდას 80-იან წლებში მოჰყვა ნავსადგურის აკვატორიისა და მასთან მისასვლელი არხის გამეჩხერების (დალამვა-დასილვის) ინტენსიობის გაორმაგება, რაც თითქმის გასამმაგდა 90-იან წლებში. ეს ტენდენციები და ამ მიმართებით შექმნილი მდგომარეობიდან გამოსავალი კონკრეტულად უნდა იქნეს ასახული ამ ნავსადგურისათვის დამაგრებულ „ჩრდილოეთის ტერიტორიაზე“ (400 ჰა) ტერმინალების მშენებლობის პროექტებში, ასევე ახალი ნავსადგურების და ტერმინალების საპროექტო დოკუმენტაციაში. [19]

ბათუმის ყურეში განთავსებულ, ასევე მე-19 საუკუნეში აშენებულ ნავსადგურს ამგვარი პრობლემა არ აქვს. სამაგიეროდ, ბათუმის ნავსადგურში პერიოდულად წარმოიშობა უხილავი მდგრადი ტალღა (ეგრეთ წოდებული „ტიაგუნი“), რის გამოც არსებობს ნავსადგურში იმ დროისათვის მდგარი გემების ერთმანეთთან ან/და ნავმისადგომთან შეჯახების საშიშროება. ნავსადგურისათვის დამაგრებულ ახალ ტერიტორიაზე 2-3 ნავმისადგომის აშენების შემთხვევაში წინასწარ საფუძვლიან შესწავლას საჭიროებს საინჟინრო ნაგებობათა განლაგების გავლენა ნაპირფორმირების პროცესებზე.

გასათვალისწინებელია, რომ სრულად დატვირთული დიდტონაჟიანი გემებისათვის შესასვლელი არხების ხშირ შემთხვევაში არასაკმარისი დაღრმავების (10.5-11 მეტრი) გამო ბათუმისა და ფოთის ნავსადგურებს ძალუძთ, უკეთეს შემთხვევაში, მიიღონ სრულად დატვირთული 40-45 ათასი ტონა წყალწყვის გემები და, ისიც, მხოლოდ ზოგიერთ ნავმისადგომთან. ამიტომ უფრო დიდი წყალჯდომის გემების და ნავსადგურის სანაოსნო სიღრმეების ურთიერთშესაბამისობაში მოსაყვანად მცურავ საშუალებებზე სატვირთო ოპერაციების საწყისი ან

დამამთავრებელი ეტაპები სრულდება ღია რეიდზე სახომალდო ან ნავსადგურის მცურავი ამწეებისა და პატარა გემების მეშვეობით, ოღონდ ამისათვის აუცილებელია ზღვის დეღვა იყოს 3 ბალზე, ხოლო ქარი – 5 ბალზე ნაკლები.

გემების ტონაჟის გამუდმებულ მატებას და, აქედან გამომდინარე, ნავსადგურების სიღრმეების გაზრდის აუცილებლობას თან სდევს ნავსადგურებთან მისასვლელი სანაოსნო არხების და შიდა უბეების სიღრმეების შენარჩუნების აუცილებლობით განპირობებული ხარჯების ზრდა. ეს განსაკუთრებით შესამჩნევია ზღვის ტალღებისათვის ღია, მოჭარბებული სედიმენტაციით გამორჩეული დაბალი სანაპიროებისათვის, როგორცაა კოლხეთის ზღვისპირეთი, განსაკუთრებით კი მისი ცენტრალური ნაწილი (აგებული ასეული მეტრი სისქის და ნაკლები შეჭიდულობის წვრილმარცვლოვანი ქვიშებით, თიხებით, ალევრიტებით, ლამებითა და სხვა ნალექებით). ასეთ სანაპიროებზე ნავსადგურების მიკროგეოგრაფიული მდებარეობით გამოწვეული შეზღუდვები განაპირობებს არსებული ნავსადგურების კომერციული მიმზიდველობის დაქვეითებას და იძულებით ხარჯებს დაღრმავებითი სამუშაოების საწარმოებლად კონკურენტუნარიანობის შენარჩუნების მიზნით, რითაც უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს სანაოსნო არხებსა და ყურეებში დაღრმავებათა შესაბამისობა გემების სასურველ საფრახტო მოთხოვნებთან. ამიტომ, ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანზიტო სატრანსპორტო დერეფნის საკვანძო პუნქტებში ასაშენებელი ნავსადგურები და საზღვაო ტერმინალები გათვლილი უნდა იქნეს დიდწყალწყვიანი გემების მისაღებად, რომელთა დაღრმავება სრული დატვირთვის შემთხვევაში სულ ცოტა 14-16 მეტრია.

სწორედ ამ გარემოებათა გათვალისწინებით იქნა დაპროექტებული სუფსის უკვე ფუნქციონირებადი და ყულევის მშენებარე საზღვაო ნავთობტერმინალები.

ნავსადგურში დიდ დაღრმავებათა შექმნისა და შენარჩუნების მხრივ განსაკუთრებით საყურადღებოა სსგ „საქნაპირდაცვისა“ და „საქქალაქმშენპროექტის“ მიერ დამუშავებული და საქართველოს მთავრობის მიერ 1986 წელს დამტკიცებული მდ. ენგურის გაუწყლიანებელი კალაპოტის ათვისების გენერალური სქემის მიხედვით სოფ. ანაკლიაში ღრმაწყლიანი ნავსადგურის მშენებლობის საპროექტო იდეა. მდ. ენგურზე ნატანდამჭერი მაღლივი კაშხლის აშენებისა და მდინარის ძირითადი ნაკადის 20 კმ-ით ჩრდილოეთით – მდ. ერისწყალში გადაადების შედეგად ნავსადგურის აშენების პირობა იქმნება ძველი კალაპოტის შესართავში. ნავსადგურის შესასვლელი არხის მიმართულების არსებული კანიონის არეალზე თანხვედრით სავარაუდოდ უნდა გამოირიცხოს ზღვის ტალღებისაგან არხის დამცავი საინჟინრო ნაგებობების აშენების აუცილებლობა. თუმცა მდ. ენგურის გადამგდები არხის მშენებლობის შემთხვევაში გასათვალისწინებელია ნაპირფორმირების პროცესების შესაძლო ცვლილებებით მოსალოდნელი ზეგავლენა ეკოლოგიურად ფაქიზ უბნებზე (კოლხეთის დაცული ტერიტორია, სანაპირო სამხრეთის მიმართულებით).

საქართველოს შავიზღვისპირეთის უნიკალური ბუნებრივი კომპლექსები, სპეციფიკური ბუნებრივ-გეოგრაფიული პირობები, სანაპირო ზონის გეოდინამიკური პროცესების თავისებურებანი ახალი ნავსადგურების მშენებლობისას მათი ტერიტორიული ლოკალიზების ერთ-ერთ ძირითად განმსაზღვრელ ფაქტორად გვევლინება. ჩვენი ქვეყნის ზღვისპირეთში ადრე განხორციელებულ თითქმის ყველა ნავსადგურის მშენებლობას და მათ შემდგომ ექსპლუატაციას მცირე თუ დიდი მასშტაბების უარყოფითი ზემოქმედება მოჰყვა ბუნებრივ კომპლექსებთან მიმართებაში. მეტად სუსტი ბუნებრივი ბალანსის მქონე სანაპირო ზონის გეოდინამიკური სისტემები დღესაც ითხოვს ფართო მასშტაბის ძვირადღირებული ნაპირდაცვითი საკომპენსაციო სამუშაოების შესრულებას. საქართველოში ნაპირდაცვის დიდი გამოცდილება არსებობს



და ახალი ნავსადგურების მშენებლობის შემთხვევაში, სახელმწიფო მხარდაჭერით და წარსულში დაშვებული შეცდომების ანალიზის საფუძველზე, უნდა იქნეს მიღებული ისეთი გადაწყვეტილებები, რომელთა განხორციელებითაც არა თუ ზარალი მიადგება სანაპიროს ბუნებრივ კომპლექსებს, არამედ ნავსადგურის მშენებლობა ბუნებადაცვითი ღონისძიების სახეს მიიღებს.

ბათუმის ნავსადგური საქართველოს ნავსადგურებიდან გამოირჩევა ყველაზე მაღალი დაღრმავებით, თუმცა იგი მაინც ვერ იძლევა საშუალებას დიდ ტონაჟიანი ტანკერების ნაპირზე მომსახურებისათვის, ამიტომ აქ ფუნქციონირებს მცურავი ტერმინალი, რაც რეიდზე მყოფი ტანკერების მომსახურების საშუალებას იძლევა.

#### 2.4. ბათუმის პორტის გავლით ტვირთბრუნვის პერსპექტივები

სანავსადგურო პოტენციალის განვითარების კონცეფციის ფორმირების ძირითად კომპონენტს წარმოადგენს რეგიონული გადაზიდვების მოცულობები. ასეთი პროგნოზები განსაზღვრავს სატვირთო და სამგზავრო გადაზიდვების სამომავლო სიდიდეებს, ტვირთების სტრუქტურას, მისი ცვლილების ტენდენციებს და ზრდის საერთო დინამიკას, წარმოაჩენს ამ ტენდენციების ანალიზს, პროგნოზირებული ტვირთნაკადების სტრუქტურის დინამიკურ და საწარმოო-ტექნოლოგიურ სპეციფიკას. გასათვალისწინებელია ადგილობრივ და სატრანზიტო გადაზიდვათა სავარაუდო მოცულობები, რომლებიც მჭიდროდაა დაკავშირებული ქვეყნისა და რეგიონის სახელმწიფოთა ეკონომიკების განვითარების საერთო

ტემპებსა და სტრუქტურების ცვლილებათა თავისებურებებთან. თავის მხრივ, ეს უკანასკნელი, ისევე როგორც მსოფლიო ბაზრის კონიუნქტურის ცვლილებები, განსაკუთრებულ გავლენას ახდენს სატრანზიტო გადაზიდვათა მოცულობასა და სტრუქტურაზე.

აღნიშნული გარემოებების გათვალისწინებით, უცხოელი და ადგილობრივი ექსპერტების მიერ შესრულებული იყო საქართველოს ტერიტორიაზე გამავალი ტვირთაკადების პროგნოზირებასთან დაკავშირებული შემდეგი პროექტები:

ა) „ფოთისა და ბათუმის ნავსადგურების ოპტიმიზირება და რეორგანიზება – გადაზიდვების პროგნოზები“:

ა.ა.) – RMC - Rogge Marine Consult – 1993 წელი;

ა.ბ.) – HPC - Hamburg Port Consulting GmbH – 1994 წელი.

ბ) „საქართველო-თურქეთს შორის სარკინიგზო ხაზის მშენებლობისათვის ტექნიკურ-ეკონომიკური მოსაზრებანი“ – საქტრანსპროექტი, 1996 წელი;

გ) „რეგიონალური სატრანსპორტო გადაზიდვების პროგნოზი“ (სატურნის მოდელი) – ინგლისური ფირმა WS ATKINS, 1996 წელი.

დ) „კავკასიის რკინიგზებისათვის ერთობლივი საწარმოების შექმნა“ – TEWET-ის ექსპერტთა ჯგუფი (ტომი 2), 1998 წელი.

ე) „საქართველოს ნავსადგურების ახალი ტერმინალების ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთება“ – „Taxis“-ის პროგრამით HPTI-ის ჯგუფი, 1998 წელი;

ვ) „ფოთის ნავსადგურის ჩრდილოეთის მიმართულების განვითარება“ – ნიდერლანდური ფირმა “Tebodin“-ის ჯგუფი, 1998 წელი;

ზ) რკინიგზის დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილი პროგნოზები, 1998 წელი;

თ) „საქართველოს რკინიგზის რესტრუქტურირება“ – „Taxis“-ის პროგრამით GIBB, 1998 წელი;

ი) „საქართველოს ფოთის ნავსადგურის განვითარების პროექტი“ – იაპონიის მთავრობის დაფინანსებით „SAPROF“-ის ჯგუფი (იაპონია), 1999 წელი;

კ) „ბათუმისა და ფოთის ნავსადგურების მოსალოდნელი ტვირთბრუნვის პროგნოზები“ – ტრანსპორტის საკონსულტაციო და სასწავლო ცენტრი (TC&TC), 2000 წელი;

ლ) „სატრანსპორტო ნაკადები და ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთება“ – „Tacis“-ის პროგრამით ფრანგული ფირმა „BCEOM“, 2001 წელი.

2. ზემოაღნიშნულ ყველა პროექტში ტვირთნაკადების პროგნოზირებისას გამოყენებული იყო გადაზიდვების მოცულობების დამოკიდებულების პრინციპი ქვეყნის მთლიანი ეროვნული პროდუქტის მაჩვენებელთან, რკინიგზით გადაზიდვების ანალიზზე დაყრდნობით. საქართველოს რკინიგზაზე ტვირთნაკადების პროგნოზების შეჯერებული, განზოგადებული ვარიანტისა და მის საფუძველზე შესაბამისი რეკომენდაციების შემუშავება პროგნოზის ძირითად მიზანს წარმოადგენდა. აქედან გამომდინარე განისაზღვრა საქართველოს ნავსადგურებში და ძირითად სარკინიგზო მაგისტრალზე 2002, 2005, 2010 და 2015 წლებში გადაზიდვების საპროგნოზო მოცულობები, ტვირთების სტრუქტურისა და გადაზიდვების სახეობების გათვალისწინებით.

ბათუმში, ფოთსა და სუფსაში სანავსადგურო ტვირთების გადამუშავების არსებული მაჩვენებლები და რესურსების შესაძლო პარამეტრები მოცემულია ცხრილში

ნავსადგურებსა და საზღვაო ტერმინალებში ტერიტორიული ლოკალიზების ჭრილშიც კი განსხვავებული იქნება გადამუშავებული ტვირთების სტრუქტურა, გარკვეულწილად გაფართოვდება ნავსადგურების სპეციალიზაცია.

ცხრილი 13

პორტებში დამუშავებული ტვირთების ფაქტიური და საპროგნოზო მაჩვენებლები (მლნ ტონა)

	ფაქტობრივი				პროგნოზი		პროგნოზი
	1994	1997	2000	2001	ფაქტობრივი		
წლები	1994	1997	2000	2001	2005	2010	2015
ბათუმი	1,2	3,1	8,4	9,0	14,2	17,5	19,0
					11,7	10,9	
ფოთი	1,2	2,3	3,4	3,5	9,8	15,5	33,2
					7,4	6,5	
სუფსა <sup>1</sup>	-	-	5,8	6,1	6,5	7,5	9,0
					6,1	6,1	
ჯამი	2,4	5,4	17,6	18,6	30,5	40,5	61,2
					25,2	23,5	

ქვემოთყვანილი ცხრილის მონაცემები ცხადყოფენ, რომ 2005 და 2010 წლის საპროგნოზო მაჩვენებლები ვერ შესრულდა, რაც განპირობებულია უფრო სუბიექტური ფაქტორებით, ვიდრე ობიექტურით.

სატრანსპორტო მომსახურების მსოფლიო ბაზარზე არსებული მაღალი კონკურენციის პირობებში ჩვენი სატრანსპორტო დერეფნის მიმზიდველობის უზრუნველსაყოფად განსახორციელებელი ზომების კომპლექსი განსაკუთრებულ მიდგომებს უნდა ითვალისწინებდეს შუა აზიისა და აზიის სამხრეთი რეგიონების ტვირთების, გამორჩეულად კი თურქმენეთის,

<sup>1</sup> ნავთობი მიეწოდება მილსადენი ტრანსპორტით

უზბეკეთის, ყაზახეთისა და ავღანეთის ტვირთნაკადების მოსაზიდად. „აბრეშუმის გზის“ პროექტის შემდგომი გაფართოებისათვის.

გადაზიდვების პროგნოზების კორექტირების შესაძლებლობის თვალსაზრისით გასათვალისწინებელია თურქეთ-საქართველოს შემაერთებული რკინიგზის მაგისტრალის ამოქმედების შემთხვევაში ტვირთნაკადის გადანაცვლების ალბათობა. ამასთან, გასათვალისწინებელია ისიც, რომ თურქეთში ხორციელდება ხოფისა და, განსაკუთრებით, ტრაპიზონის ნავსადგურების გაფართოების სამუშაოები (ამ უკანასკნელის გამტარუნარიანობის გაზრდით დაახლოებით 45-50 მლნ ტონამდე წელიწადში) და მუშავდება პროექტები მათი თურქეთის ერთიან სარკინიგზო ქსელთან დასაკავშირებლად. სავარაუდოა, რომ ამ შემთხვევაში საზღვაო ტვირთების ნაწილი დააკლდება საქართველოს ნავსადგურებს თურქეთის ამ ნავსადგურების სასარგებლოდ და ისინი საქართველოს და მის აღმოსავლეთით მდებარე ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფნის ქვეყნებში ჩვენი ნავსადგურების გვერდის ავლით გადაიზიდება – უმეტესად თურქეთ-ირანი-თურქმენეთის სარკინიგზო მარშრუტით, ხოლო ნაწილობრივ თბილისი-ყარსის სარკინიგზო მაგისტრალით.

განსაკუთრებით საყურადღებოა ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების საქართველოს არსებული და სამომავლო ნავსადგურების მეშვეობით მსოფლიო ბაზარზე გატანის მზარდი მოთხოვნილება. თუ 1994 წლამდე ამ ტვირთების საზღვაო გადაზიდვები ხორციელდებოდა მხოლოდ ბათუმის ნავსადგურიდან, შემდგომ ფოთის ნავსადგურში მწყობრში შევიდა მცირე სიმძლავრეები. ფოთში ახალი ტერმინალის პირველი რიგის მწყობრში შეყვანით დღეისათვის აქ უკვე 2 მლნ ტონა ნავთობპროდუქტების ბრუნვის საშუალებაა.

ბათუმის და, შემდგომ, ფოთისა და სუფსის ნავსადგურებისათვის ამ სახეობის ტვირთების გადაზიდვის გარკვეული მარშრუტებიც კი დამკვიდრდა – ძირითადად ხმელთაშუა ზღვის ნავსადგურების და მცირე მოცულობებით კონსტანცისა და ბურგასის მიმართულებებზე.

ამ სახეობის ტვირთების გამგზავნ-მიმღებთა პერსპექტიულ გეგმებში ერთ-ერთ პრიორიტეტად არის მიჩნეული ოდესის, კონსტანცისა და ბურგასის ნავსადგურებიდან ევროპის ჩრდილოეთ და დასავლეთ რეგიონებში ამ პროდუქტების ნავთობსადენებით გადაქაჩვა და მდინარე-ზღვა ტიპის გემებით გადაზიდვა მდ. დუნაის სანავიგაციო მარშრუტებით, რაც საქართველოს არსებულ და სამომავლო ნავსადგურებს განსაკუთრებულ მნიშვნელობას ანიჭებს კასპის ზღვის რეგიონის ქვეყნებიდან ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების გადაზიდვებში. ეს მიანიშნებს საქართველოს ზღვისპირეთიდან ამ ნავსადგურების მიმართულებით დიდი მოცულობის სახაზო გადაზიდვების დამკვიდრების რეალურობაზე, ამასთან, შექმნის ბოსფორის სრუტის ნაწილობრივ განტვირთვის წინაპირობას.

გასათვალისწინებელია საქართველოში ნავთობგადამამუშავებელი მრეწველობის განვითარების პერსპექტივები, წარმოებული ნავთობპროდუქტების და ადგილობრივი მოპოვების ნავთობის მსოფლიო ბაზარზე გატანისა და მათ გადაზიდვებში ქვეყნის სატანკერო ფლოტის ჩართვის ამოცანებიც.

სანავსადგურო პოტენციალის განვითარების ღონისძიებები უშუალოდ არის დაკავშირებული რკინიგზისა და საავტომობილო გზების განვითარების შესაძლებლობებთან და პერსპექტივებთან, რეგიონებისა და მთლიანად ქვეყნის სოციალურ-ეკონომიკური ვითარების გაჯანსაღებასთან, სახელმწიფოს სატრანსპორტო-საკომუნიკაციო სისტემის განვითარებასთან.

### **ბათუმის საზღვაო ნავსადგური**

ბათუმის საზღვაო ნავსადგურში მაქსიმალურმა ტვირთბრუნვამ შეადგინა 8-8.5 მლნ ტონა თხევადი (2008 წ.) და 2,3 მლნ ტონა მშრალი ნაყარი და გენერალური ტვირთები (2009 წ.). 2010 წელს ტვირთბრუნვამ შეადგინა 8,4 მლნ ტონა, მათ შორის 7,6 მლნ ტონა ნავთობი და ნავთობპროდუქტები იყო. ბათუმის პორტის სიმძლავრე დღეისათვის

შეადგენს 9-10 მლნ ტონას თხევადი და 3 მლნ ტონას მშრალი ტვირთებისათვის.

ნავსადგურის სატვირთო რაიონში მოეწყო სარკინიგზო და საავტომობილო კომუნიკაციების გადაგეგმარება და მიმდინარეობს სხვა საწარმოო-ტექნიკური ინფრასტრუქტურის ობიექტების რეკონსტრუქცია. ასევე შესაძლებელია უნავმისადგომო საზღვაო ტერმინალის რეკონსტრუქცია (ნავმისადგომის პირობითი სიგრძე იზრდება 262 მეტრამდე) 120 ათას ტონამდე ტვირთამწეობის ტანკერების მისაღებად, რაც 1,3-ჯერ ზრდის მთელს ამ კომპლექსში ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების გამტარუნარიანობას – 11-12 მლნ ტონამდე წელიწადში. ეს, განსაკუთრებით, მუქ პროდუქტებს შეეხება. შესაბამისად, ნავსადგურში მნიშვნელოვნად გაიზრდება სატვირთო ოპერაციებზე ტანკერების დამუშავების ინტენსიობის დღეისათვის არსებული ისედაც მაღალი საშუალო მაჩვენებელი.

ბათუმის ნავსადგურის მასშტაბური ექსტენსიური განვითარების ძირითადი ხელშემშლელი ფაქტორი იყო მისი ყოველმხრივი შეზღუდულობა ქალაქისა და მიმდებარე სამრეწველო ზონის განაშენიანების საზღვრებით. მისი გაფართოება შესაძლებლად იყო მიჩნეული თხევადი ტვირთებისათვის ჩრდილოეთის მიმართულებით პირსის მშენებლობით ან/და აღმოსავლეთის მიმართულებით სპეციალიზებული ტერმინალების მოწყობით. თუმცა ბოლო დროს ნავსადგურისათვის გამოთავისუფლებული 26 ჰექტარის რაციონალურად ათვისება მშრალი ტვირთების გამტარუნარიანობას სულ მცირე 1,5-ჯერ გაზრდის. აქ კერძო ინვესტიციებით 4,5 ჰა-ზე აშენდა საკონტეინერო ტერმინალი მე-4 და მე-5 ნავმისადგომების ფრონტის გამოყენებით, რომლის საერთო სიგრძე 286 მეტრია. ტერმინალის საპროექტო გამტარუნარიანობა იქნება 47-50 ათასი TEU (პირობითი 20-ფუტეანი კონტეინერი) წელიწადში.

მთლიანობაში, ბათუმის საზღვაო ნავსადგურისათვის გამოყოფილი დამატებითი ტერიტორიების საზღვრებში განვითარების

გათვალისწინებით მისი გამტარუნარიანობის ზრდის ეტაპები შემდეგი ძირითადი მდგენელებით ხასიათდება:

ა) 2012 წლისთვის ნავსადგურში დასრულდა ნავთობსაქაჩი მოწყობილობების გადაიარაღება და უნავმისადგომო საზღვაო ტერმინალის რეკონსტრუქცია 120 ათას ტონამდე ტვირთამწეობის ტანკერების დასამუშავებლად, ექსპლუატაციაში შევიდა საკონტეინერო და საბორნე კომპლექსების ახალი სიმძლავრეები;

ბ) 2013 წლის ბოლოსთვის გაიზრდება ნავთობრეზერვუარების საერთო სამარაგო მოცულობა, მოეწყობა ვაგონ-ცისტერნების დასამუშავებელი ესტაკადების რეკონსტრუქცია მათი ჯამური წარმადობის შემდგომი გაზრდის მიზნით, გაიზრდება კონტეინერიზებული ტვირთების დამუშავების ინტენსივობა და 6-7 ჰა-მდე გაფართოვდება საკონტეინერო ტერმინალი 70-75 ათასი TEU (პირობითი 20-ფუტიანი ერთეული) კონტეინერის გასატარებლად, მოხდება სატვირთო რაიონის მექანიზაციის მოდერნიზება, მოიზიდება ინვესტიციები დარჩენილი 10 ჰა-ს ასათვისებლად და შესაძლო 3 ნავმისადგომიდან 2-ის ექსპლუატაციაში შესაყვანად;

გ) 2015 წლისათვის განხორციელდება დამატებითი ღონისძიებები ტანკერების დამუშავების ინტენსიობის შემდგომი ზრდისათვის, სრულად იქნება ათვისებული გამოთავისუფლებული დარჩენილი 10-11 ჰა და აქ ექსპლუატაციაში შევა მე-3 ნავმისადგომი. სატვირთო რაიონში დაგეგმილია ტექნიკურ-ტექნოლოგიური ღონისძიებები ტვირთების გადამუშავების ინტენსიურობის შემდგომი გაზრდის მიზნით. [20]

#### **სუფსის საზღვაო ნავსადგური**

1999 წლის აპრილიდან ფუნქციონირება დაიწყო სუფსის ნავთობის ტერმინალმა და ნავთობსაქაჩმა ტექნოლოგიურმა ტივტივამ. დღემდე ნავთობტივტივას მეშვეობით დაიტვირთა 1500-ზე მეტი ტანკერი, რომელთა ტვირთამწეობა თავდაპირველად 90 ათასი ტონიდან დღეისათვის თითქმის 150 ათას ტონამდე გაიზარდა. ნავთობტერმინალის წლიურმა



გამტარუნარიანობამ 6 მლნ ტონას მიაღწია, ნავთობტერმინალის 4 რეზერვუარის ერთდროული ტევადობა 200 ათ. ტონის ფარგლებშია. სპეციალისტების გაანგარიშებით (Moffat and Nichol Engineers, 1999), მინიმალური დანახარჯებით შესაძლებელია არსებული სიმძლავრეების წლიური გამტარუნარიანობის გაზრდა 10-12 მლნ ტონამდე. განიხილება აგრეთვე ტერმინალის სასაწყობო სიმძლავრის გადიდების პროექტები ნავთობტერმინალის გამტარუნარიანობის გაზრდის მიზნით. პერსპექტივაში სუფსის ტერიტორიაზე სავარაუდოა ნავთობგადამამუშავებელი ქარხნის (სიმძლავრით 2 მლნ ტონა წელიწადში) მშენებლობა. შესაბამისად, ნავთობპროდუქტების სამარაგო კომპლექსებისა და ნავთობპროდუქტების მრავალდანიშნულებიანი ორი ნავმისადგომის შექმნა.

ინსტიტუტ „საქპროექტის“ წინადადებით (1999 წ.) სუფსის ახალი ნავსადგურის განლაგება გათვალისწინებულია მდ. სუფსის შესართავიდან მარჯვენა მხარეს 1,5 კმ-ს ფარგლებში სოფ. გრიგოლეთის მიმდებარედ. აქ შესაძლებელია მდ. სუფსის შესართავიდან სანაპიროს გასწვრივ ჩრდილოეთის მიმართულებით 850-1000 მეტრზე 2-3 ნავმისადგომიანი ტერმინალების აგება 50-70 ათ. ტონა ტვირთამწეობის ტანკერებით ნავთობპროდუქტების გადასატვირთად, მათ შორის, აირმზიდი გემების მომსახურებისათვის შესაბამისი ტერმინალის მოწყობის შემთხვევაში.

გარემოსა და ნაპირფორმირების პროცესებზე ზემოქმედების უკიდურესად შემცირების თვალსაზრისით, აქ შესაძლოა განიხილებოდეს ზღვაში შეჭრილი მრავალპროფილიანი ტერმინალების მშენებლობის ვერსიაც – ნავმისადგომებისა და მათი ინფრასტრუქტურის მცურავ პონტონებზე მოწყობით, როგორც ეს მსოფლიო პრაქტიკაში არის დამკვიდრებული.

ნავსადგურის უზრუნველყოფა სარკინიგზო მისასვლელით ფოთი-სუფსის შემაერთებელი რკინიგზის პროექტის განხორციელების შემდეგ მოხდება როგორც სადგურ სუფსიდან, ისე ფოთიდან. საავტომობილო

მისასვლელი გზა ძირითად მაგისტრალს მიუერთდება. პარალელურად განხორციელდება საცხოვრებელი ზონისა და სოციალური ინფრასტრუქტურის ობიექტების განვითარება.

### **ფოთის საზღვაო ნავსადგური**

ფოთის საზღვაო ნავსადგურში, დაარსების შემდგომ, მისი სამხრეთის ტალღმჭრელი, ცალკეული ნავმისადგომები მრავალჯერ გადაკეთდა და გაფართოვდა, რადგან ნავსადგურის სიმძლავრეებზე მოთხოვნილება გამუდმებით იზრდებოდა. აღსანიშნავია ის გარემოებაც, რომ ტვირთბრუნვის საუკეთესო მაჩვენებელი აქ მიღწეულ იქნა 1990 წელს 5 მლნ ტონის დონეზე, ხოლო 1993 წელს ეს მაჩვენებელი იყო 1,1 მლნ ტონა. მას შემდგომ კი ფიქსირდება გადამუშავებული ტვირთების მოცულობათა ზრდის ტენდენცია. საგულისხმოა უკანასკნელ წლებში საკონტეინერო ტვირთების მოცულობების ზრდა. აქ დროთა განმავლობაში იცვლებოდა გადამუშავებული ტვირთების სტრუქტურა, რის გათვალისწინებითაც 2002 წელს ექსპლუატაციაში შევიდა 2600 კვ. მეტრი ფართის დახურული საწყობი გენერალური ტვირთებისათვის.

2003-2004 წლებში განხორციელდა ნავსადგურის შიგა აკვატორიის დამცავი სამხრეთის მოლის სარეაბილიტაციო სამუშაოები, რომელთა საერთო საანგარიშო ღირებულება თითქმის 26 მლნ ევრომდეა და დაფინანსდა ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის სესხით, ჰოლანდიის მთავრობის გრანტით და ნავსადგურის წილობრივი მონაწილეობის ხარჯებით. ამ ღონისძიების განხორციელების შედეგად საგრძნობლად გაიზარდა ნავსაყუდელის უსაფრთხოების ხარისხი ზღვის ძლიერი ღელვის პირობებში.

ნავსადგურის განვითარება და ეფექტიანობის ზრდა თავისთავად რიგ სამეურნეო, ფინანსურ და ტექნიკურ-ტექნოლოგიურ პრობლემებთან არის დაკავშირებული. მისი შემდგომი განვითარება-გაფართოების პროგრამით (საფუძვლები: ფოთის ნავსადგურის განვითარება ჩრდილოეთის მიმართულებით „TEBODIN“, ფოთის ნავსადგურის რესტრუქტურირება

„HPC”, საქართველოს ნავსადგურების ახალი ტერმინალების ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთება „HPTI” 1997-99 წწ.) გათვალისწინებულია ფოთის ნავსადგურის არსებულ ფარგლებში განვითარება, საწყის ეტაპზე ახალი ტერიტორიების ათვისების გარეშე. ეს პროგრამა, სხვა ორგანიზაციულ ღონისძიებებთან ერთად (საკონკურსო პირობებით ტერმინალების კერძო კომპანიებისათვის იჯარით გადაცემა, თავისუფალი წერტილოვანი ეკონომიკური ზონების ჩამოსაყალიბებლად პირობების შექმნა და სხვა), გულისხმობს 3-5 წელიწადში წლიური გამტარუნარიანობის გადიდებას დაახლოებით 9-9,5 მლნ. ტონამდე.

2002 წლის ოქტომბერში ექსპლუატაციაში შევიდა ნავთობპროდუქტების გადამტვირთავი კომპლექსის პირველი რიგი 36 ათასი კუბ. მეტრი საერთო მოცულობის საცავებით და ამ ეტაპის განხორციელებაში 12 მლნ აშშ დოლარის ინვესტიციები ჩაიდო. პროდუქტების სამარაგო მეურნეობის მეორე რიგის მშენებლობის დასრულებით სამარაგო ცისტერნების საერთო მოცულობა 77 ათასი კუბ. მეტრი გახდა და მთლიანობაში ამ მეურნეობის გამართვა 20013 წელს დასრულდება, მათ შორის, მუქი პროდუქტებისათვისაც, რისთვისაც პროექტის მეორე ეტაპი ითვალისწინებს ვაგონ-ცისტერნების დასაცვლელად გათბობის თანამედროვე სისტემის მოწყობას. პროექტის ღირებულება 32 მლნ აშშ დოლარია. იგი ფინანსდება ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის და შავი ზღვის ვაჭრობის და განვითარების ბანკის კრედიტებით და მმართველი კომპანიის სახსრებით.

ტვირთების ამ სახეობისათვის საზღვაო კომპლექსის აღჭურვილობის რეკონსტრუქცია-გაფართოებით დღეისათვის არსებული გამტარუნარიანობა სულ მცირე კიდევ 2,5 მლნ ტონით გაიზრდება და 2014 წელს მიაღწევს 4,2-4,5 მლნ ტონას. ამ პერიოდისათვის არის პროგნოზირებული ტერმინალის აღნიშნული გამტარუნარიანობის ასათვისებლად გათვალისწინებული ახალი №16 ნავმისადგომის ექსპლუატაციაში შეყვანა 250 მ სიგრძის ფრონტით, 50 ათას ტონამდე

ტვირთამწეობის ტანკერების მისაღებად, რომლის საანგარიშო საინვესტიციო ღირებულება სავარაუდოდ 6 მლნ აშშ დოლარამდეა.

მიმდინარეობს საკვლევ-საპროექტო სამუშაოები თხევადი ქიმიური ტვირთების გადასამუშავებელი ტერმინალის მოწყობის მიზნით 0,6-0,8 მლნ ტონა წლიური გამტარუნარიანობით. 5 ათასი ტონა ტვირთამწეობის გემების მისაღებად 180 მეტრი სიგრძის ნავმისადგომის განთავსება ნავარაუდევია არსებული ჩრდილოეთის მოლის გასწვრივ, ხოლო მთელი სახმელეთო კომპლექსისა (სამარაგო მეურნეობის ჩათვლით) – ნავსადგურისათვის დამაგრებული „ჩრდილოეთის ტერიტორიის“ (3813ა) უკიდურეს სამხრეთ ნაწილში ნავმისადგომიდან 100-150 მეტრის მანძილზე. მთლიანად პროექტის საანგარიშო საინვესტიციო ღირებულება 20-25 მლნ აშშ დოლარის ფარგლებშია და მისი ექსპლუატაციაში გაშვება ნავარაუდევია 2014 წლის ბოლოსათვის.

არსებულ ფარგლებში ნავსადგურის განვითარების სხვა პროექტებიდან განსაკუთრებით აღსანიშნავია საკონტეინერო ტერმინალის გაფართოების პროექტი, რომლითაც მისი გამტარუნარიანობა 1,5-ჯერ გაიზრდება და მიაღწევს 75-80 ათას TEU-ს (პირობითი 20- ფუტიანი კონტეინერი) წელიწადში. არსებული ტერმინალის რეაბილიტაცია-გადაიარაღებისა და გაფართოების სამუშაოების სავარაუდო საერთო ღირებულებაა 12-14 მლნ აშშ დოლარი.

მნიშვნელოვანია ასევე მე-15 ნავმისადგომზე მრავალპროფილიანი ტერმინალის მშენებლობის პროექტი, ტვირთების სახეობიდან გამომდინარე 1,2-1,5 მლნ ტონა წლიური გამტარუნარიანობით, რომლის სავარაუდო საინვესტიციო ღირებულება 50-60 მლნ აშშ დოლარის ფარგლებშია.

მთლიანობაში, ფოთის საზღვაო ნავსადგურის არსებულ საზღვრებში განვითარებით მისი გამტარუნარიანობის ზრდის ეტაპები ხასიათდება შემდეგი ძირითადი სავარაუდო მოტივებით:

ა) 2015 წლისათვის მშრალი ტვირთების არსებული ტერმინალების კომერციალიზების შედეგად ამ ტვირთების მოცულობათა გაზრდა,

ექსპლუატაციაში სრული საპროექტო სიმძლავრით შეყვანილი ახალი ნავთობპროდუქტებისა და თხევადი აირის ტერმინალების გამტარუნარიანობის ათვისება სულ ცოტა 70-80 პროცენტის დონეზე;

ბ) 2014 წლისათვის ზემოაღნიშნულ ტერმინალებზე ტვირთბრუნვის გარკვეული ზრდა, ახალი ნავთობპროდუქტების და თხევადი ქიმიური ტვირთების ტერმინალების გამტარუნარიანობის სრულად ათვისება, გაფართოებული საკონტეინერო ტერმინალის გამტარუნარიანობის ათვისება და ახალი პროექტის მიხედვით განვითარებული №15 ტერმინალის გამტარუნარიანობის 60-70 პროცენტით ათვისება;

გ) 2015 წლისათვის ნაგულისხმევია არსებულ საზღვრებში ტვირთბრუნვის ზრდასთან ერთად, ახალი პროექტის მიხედვით განვითარებული №15 ტერმინალის გამტარუნარიანობის სრულად ათვისება. აქვე აღსანიშნავია, რომ გამტარუნარიანობის ზრდის პროგნოზი ეყრდნობა ტერმინალების სატენდერო პირობებში წლების მიხედვით მოთხოვნილ ტვირთბრუნვის მინიმალურ მოცულობებს ტვირთების საანგარიშო ძირითად სახეობათა გათვალისწინებით და უკვე დამუშავებული პროექტების განხორციელების სავარაუდო ვადებს.

ფოთის ამავე საზღვაო ნავსადგურისათვის ჩრდილოეთით, სანაპიროს გასწვრივ მდ. რიონის დელტამდე, დამაგრებული 381 ჰა ფართობის ნაწილის ათვისების მცდელობად გვევლინება იაპონიის მთავრობის უცხოეთთან ეკონომიკური თანამშრომლობის ფონდის (OECF) საპროექტო წინადადება, რომელიც მათივე ძალებით ჩატარებული წინასაპროექტო გამოკვლევის საფუძველზე შესრულდა. ამ პროექტის მიხედვით 300 ათას კვ. მეტრზე ასაშენებელი საკონტეინერო ტერმინალის საინვესტიციო ღირებულება სავარაუდოდ 150 მლნ აშშ დოლარის ტოლია და წელიწადში დაახლოებით 320-350 ათას TEU (პირობითი 20-ფუტიანი კონტეინერი) კონტეინერზეა გაანგარიშებული. აღნიშნული პროექტით ნავარაუდევია ფოთის ნავსადგურის შიგა აკვატორიის ფართის მნიშვნელოვანი გაზრდა და ახალი, ჩრდილოეთის მოლების კომპლექსის პირველი რიგის აგება. ამით

შესაძლოა ნაწილობრივ მაინც გადაწყდეს როგორც ახალი აკვატორიის ნაწილის დაცვის, ისე ნავსადგურში შესასვლელი არხის მოსილვის შემცირების ამოცანები.

ჩრდილოეთის შუალედურ მოლსა და საკონტეინერო ტერმინალს შორის ტერიტორიაზე შესაძლებელი იქნება 2-3 ნავმისადგომით მრავალპროფილიანი ტერმინალების მოწყობა მშრალი ტვირთებისათვის და ასევე 2-4 ბორნის ერთდროულად მიღების საჭიროების შემთხვევაში ამ კომპლექსის გადმოტანა რკინიგზის შესაბამისი სალიანდაგო მეურნეობის მოწყობის პირობით. ამ „ჩრდილოეთის ტერიტორიაზე“ ფართობის სრულად ათვისება ნიშნავს მოლების კომპლექსის მთლიანად მოწყობას – არსებული დამცავი დასავლეთის მოლის გაგრძელებას ჩრდილო-დასავლეთის მიმართულებით, მდ. რიონის დელტასთან განლაგებული დამცავი ჩრდილოეთის ძირითადი მოლის აგებას და მის სამხრეთით სატერმინალო ქსელის მოწყობას, სადაც შესაძლებელი იქნება საზღვაო ტერმინალების მოწყობა ნებისმიერი სახეობის ტვირთებისათვის – მათ შორის საგულისხმოა საპროექტო იდეა თხევადი აირის გადამმუშავებელი სპეციალიზებული ტერმინალის მშენებლობასთან დაკავშირებით.

ნავმისადგომების ზურგის შესაქმნელად აქ არსებული ტერიტორია საშუალებას იძლევა მათ მიმდებარედ ნავსადგურისათვის მძლავრი სარკინიგზო სადგურისა და სხვა დამხმარე ინფრასტრუქტურული ობიექტების ასაგებად.

### **ყუღევის საზღვაო ტერმინალი**

ყუღევის ნავთობპროდუქტების საზღვაო ტერმინალის შექმნის მიზანშეწონილობა განაპირობა ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფნის უმნიშვნელოვანესი ფუნქციის – კასპიის ზღვის ნავთობის რესურსების დასავლეთის ბაზრებზე ტრანსპორტირების აუცილებლობამ. იგი, უპირველესად განახორციელებს თურქმენეთში და ყაზახეთში მოპოვებული ნავთობიდან წარმოებული ნავთობპროდუქტების შავი ზღვით ტრანსპორტირებას ევროპის ქვეყნებში (პირველი რიგი), ხოლო მომავალში

ბუნებრივი აირისა და მშრალი ტვირთების გადატვირთვას (მეორე რიგი) შესაბამისი ტერმინალებიდან.

პირველი რიგის მშენებლობა ითვალისწინებს ნავსადგურის როგორც ჰიდროტექნიკური ნაწილის, ისე ნავთობპროდუქტების საცავი ტერმინალის შექმნას (ორი ნავმისადგომი, სიგრძით 300 მ და 250 მ და სიღრმით 18 მ და 15 მ, ითვალისწინებს 100-120 ათასი ტონა წყალწყვის ტანკერების მიღება-მომსახურებას, ნავთობსაცავის საერთო მოცულობაა 320000+60000 მ<sup>3</sup>). აიგება 11 კმ სარკინიგზო ხაზი სენაკი-ფოთის ხაზიდან განშტოებად ყულევამდე, დამხარისხებელი პარკი 4200 მ საერთო მუშა სიგრძით 220-230 სარკინიგზო ვაგონისათვის, ხოლო ვაგონების დასაცლელ ესტაკადებზე ერთდროულად 176 ვაგონი დამუშავდება და ერთდროულად მიიღებს დაახლოებით 10000 ტონა ნავთობპროდუქტს.

მშენებლობის პირველი რიგის ღირებულება დაახლოებით 120-130 მლნ აშშ დოლარია. პირველი რიგის ექსპლუატაციაში გაშვებით, რაც ნავარაუდევია 2013 წლისათვის, ტერმინალის გამტარუნარიანობა იქნება 6 მლნ ტონა წელიწადში, ხოლო 2015 და 2020 წლებისათვის – შესაბამისად 20 და 25 მლნ ტონა. დაპროექტებას, მშენებლობასა და ექსპლუატაციას ახორციელებს ადგილობრივი პერსონალი, ევრო-ამერიკული კომპანიის (API) საპროექტო-საკონსულტაციო ნაწილში ჩართვით.

#### **ანაკლის ნავსადგური**

სსგ „საქნაპირდაცვისა“ და „საქქალაქმშენპროექტის“ მიერ დამუშავებული გენერალური სქემის მიხედვით ნავსადგურის აკვატორიისათვის საჭირო პარამეტრების მქონე ყურის შექმნა მდინარის დელტიდან სიღრმეში არის გათვალისწინებული, ხოლო ტერმინალების განთავსება – მისი ნაპირის მიმდებარე ხმელეთზე. მდინარის დელტასთან არსებული ზღვის კანიონის სიღრმე ბევრად აღემატება ნებისმიერ მცურავ საშუალებათა ამჟამინდელ თუ სამომავლო წყალჯდომის სიდიდეებს და, პრაქტიკულად, არასოდეს დაილამება.

საპროექტო ვერსიით ნავსადგურის შესასვლელ არხს აქვს ჩრდილოეთის მიმართულება, რის გამოც შესაძლოა კანიონი ეფექტიანად ვერ იქნეს გამოყენებული. ამიტომაც, სანაოსნო არხის შესაქმნელად და კანიონამდე დაღრმავების შესანარჩუნებლად ნავარაუდევია მოლების აგება, რითაც არ არის გამორიცხული გარკვეული ზემოქმედება ნაპირფორმირების პროცესებზე, ხოლო მდ. ენგურის გადამგდები სწორხაზოვანი მიმართულების არხით შესაძლოა შეიქმნას კანიონის გადაადგილების საშიშროება. ამ საპროექტო წინადადების მიხედვით მიზანშეწონილად არის მიჩნეული ანაკლიის ნავსადგურის აშენება პირველ ეტაპზე წელიწადში 5-8 მლნ ტონა გამტარუნარიანობით, ძირითადად მშრალი ტვირთებისათვის, რაც მომავალში საჭიროებისამებრ შესაძლებელია გაიზარდოს ორჯერ და მეტად, ხოლო ნავთობტერმინალების მოწყობის შემთხვევაში და ნაყარი ტვირთების მოცულობათა შემდგომი გაზრდით – 5-6-ჯერაც კი. არსებობს ანაკლიის ნავსადგურის განთავსებისა და გეგმარების ალტერნატიული ვარიანტი, რომელიც დაამუშავა შპს „მშენპროექტმა“. ამ ვერსიით პროექტის საერთო საინვესტიციო ღირებულება 150-180 მლნ აშშ დოლარით ნაკლებია წინამორბედ წინადადებასთან შედარებით და იგი თითქმის სრულად გამორიცხავს სამოსახლო მიწებთან შეხებას.

საპროექტო იდეით ნავსადგურის მთელი ტერიტორია (შიგა აკვატორიის ჩათვლით) განლაგებულია სახმელეთო ნაწილში სოფ. ანაკლიის სამხრეთით, არ ითვალისწინებს მდ. ენგურის არსებული კალაპოტის შეცვლას, შესასვლელი არხის ჩრდილო-აღმოსავლეთის მიმართულებით სრულად გამოიყენება ზღვის კანიონის დაღრმავებები და, შესაბამისად, არ ესაჭიროება არხის დამცავი ჰიდროტექნიკური ნაგებობები, ე.ი. სავარაუდოდ უკიდურესად მცირდება გარემოზე ზემოქმედების შესაძლებლობა და ნავსადგურისა და დასახლების სოციალური ინფრასტრუქტურის ობიექტების განლაგების არეალები არ შეეხება დაცულ ტერიტორიებს.



ენგური-ანაკლიის საინჟინრო-საკომუნიკაციო კომპლექსისა და თავად ნავსადგურის მშენებლობის ეკონომიკური მიზანშეწონილობა განპირობებულია აგრეთვე ანაკლიის ზონის საქართველოს სხვა ზღვისპირა რეგიონებთან შედარებით ნაკლები სოციალურ-ეკონომიკური განვითარებით, თავისუფალი და სუსტად ათვისებული ფართობების სიუხვით, ენგურისა და ხუდონის ჰესების მშენებლობისაგან გამოთავისუფლებული და ამჟამად დაუსაქმებელი კვალიფიციური მუშა-მოსამსახურეების არსებობით, ტერიტორიის საინჟინრო მომზადება-დაგეგმარებისა და მშენებლობისათვის აუცილებელი დიდი რაოდენობით გრუნტებისა და მაღალხარისხოვანი ინერტული მასალების ადგილზე მოპოვების შესაძლებლობით.

საქართველოსათვის პორტების მნიშვნელობიდან გამომდინარე მთავრობა კერძო მფლობელებს თავაზობს სხვადასხვა მიმზიდველ პირობებს, მათ შორის პორტის ტერიტორიაზე თავისუფალი ეკონომიკური ზონების შექმნას, მაგრამ ამ პროექტებმა ჯერ-ჯერობით სასურველი შედეგებს ვერ მიაღწია. ხშირია მართვის უფლებათა გაყიდვის შემთხვევები. ასე მაგალითად, ფოთის პორტის აქციების 80% არაბულ „რაკიასგან“ დანიური კონგლომერატის „მაერსკის“ შვილობილმა „ეიპიემ ტერმინალსმა“ 2011 წელს შეიძინა. იგი აპირებს მიმდინარე წელს 50 მილიონიანი ინვესტიციების განხორციელებას, რაც პორტის განვითარებისათვის ძალიან ცოტაა.[19]

## 2.5. ბათუმის საზღვაო პორტში ლოგისტიკური ცენტრების შექმნის პერსპექტივა

საზღვაო პორტების მნიშვნელობიდან და ტრანსკავკასიურ მაგისტრალზე ტვირთბრუნვის მოცულობის ამაღლების ამოცანიდან გამომდინარე საჭირო ხდება ლოგისტიკური ცენტრების შექმნა, რაც უზრუნველყოფს ტვირთმფლობელებსა და ტვირთგადამზიდავეებს შორის რაციონალური კავშირების დამყარებას, ამით კი აღნიშნული პროცესი გაცილებით მოწესრიგდება.

საერთოდ საპორტო მომსახურეობის სისტემა ეკონომიკის ერთ-ერთი ყველაზე შეუსწავლელი სფეროა არა მარტო ქართულ ეკონომიკურ მეცნიერებაში, არამედ მთელს მსოფლიოში. აღნიშნული განპირობებულია ამ სახის სამუშაოთა სპეციფიკით და სირთულით. ამ მიმართებით ლოგისტიკური ცენტრების დაარსება და მათი ორგანიზაცია წინგადადგმული ნაბიჯია, როგორც მეცნიერული თვალსაზრისით, ისე პრაქტიკის მოთხოვნილებიდან გამომდინარე.

ფუნქციის ლოგისტიკურში გადაზრდა მიუთითებს იმაზე, რომ იგი იცვლის თავის დანიშნულების სპეციფიკას და აფართოებს მას. პორტის მიზნებად ყალიბდება ლოგისტიკის ძირითადი მიზნები (გამტარუნარიანობის ოპტიმალური გამოყენება, მაღალი მობილობა სამეწარმეო საქმიანობაში, კლიენტების მოთხოვნებზე სწრაფი რეაგირება, მომსახურეობის გაწევისადმი მზადყოფნა, მომსახურეობის გაწევის საიმედოობა, დანახარჯების შემცირება, კლიენტურის მოთხოვნილების და საჭიროების გათვალისწინება). ამ მიზნების რეალიზაცია ზრდის პორტების კონკურენტუნარიანობას და ამასთან ერთად ნაწილობრივ იცვლება პორტის ინფრასტრუქტურაც (ფორმირდება სატრანსპორტო-ლოგისტიკური ცენტრები პორტის ტერიტორიაზე, პორტის ირგვლივ ფართოვდება სამრეწველო-ლოგისტიკური ცენტრები).

ამ ფუნქციის შესრულებისათვის პორტები უნდა ჩადგინდნენ ლოგისტიკური ჯაჭვის ერთიან სისტემაში. პორტები შეიძლება გვევლინებოდნენ ტვირთების მიწოდების ორგანიზატორებად, ტვირთმოდრაობის სხვადასხვა ეტაპზე ან ტრანსპორტირების ერთიანი ლოგისტიკური ჯაჭვის ერთ-ერთი შემადგენელი.

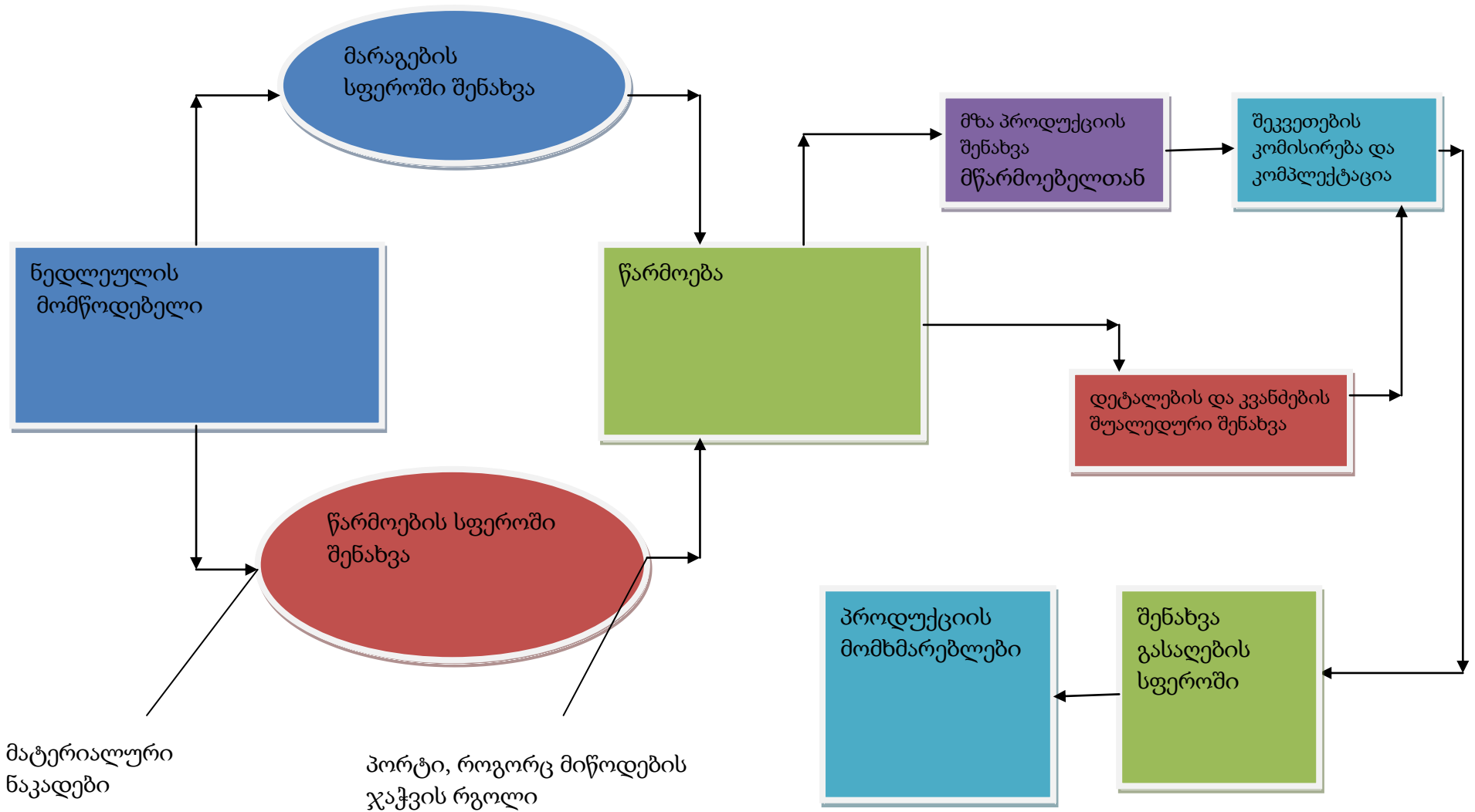
თავდაპირველად აუცილებელია პორტის ლოგისტიკური სტრატეგიის ჩამოალიბება. ეს არის ლოგისტიკური განვითარების ხანგძლივი მიმართულება და ამ ამოცანების ფორმებისა და საშუალებების ერთობლიობასაც ეხება. აღნიშნული ამოცანები ყალიბდება ხელმძღვანელობის მიერ და სტრატეგიული მიზნებიდან გამომდინარეობს. (იხ. ცხრილი).

ლოგისტიკური სტრატეგიის ჩამოყალიბება საშუალებას მისცემს პორტებს შეიმუშაოს ლოგისტიკური ინფორმაციული სისტემა, რომელიც სქემატურად დააკავშირებს სტრატეგიულ ამოცანებს. ლოგისტიკურ ტექნოლოგიებს ლოგისტიკურ ოპერაციებს ერთ ინფორმაციულ სისტემაში. (იხ. ნახ.).

საქართველოს საზღვაო პორტებისათვის ლოგისტიკური ცენტრის ფუნქციის შესრულება გამართლებულია მთელი რიგი გარემოებებით, რომელთაგან ძირითადია:

მე-20 საუკუნის ბოლოსათვის მსოფლიოს წამყვანი პორტები გარდაიქმნენ ლოგისტიკურ ცენტრებად, მისი მართებულება დაამტკიცა პრაქტიკამ. მათ მოიპოვეს უპირატესობები კონკურენტებთან მიმართებაში;

2.იმ შემთხვევაში როდესაც პორტები არ წარმოადგენენ ლოგისტიკურ ცენტრებს, აღნიშნული ფუნქციის შესრულებას კისრულობს მცირე მასშტაბის ლოგისტიკური კომპანიები, რომელთაც არა აქვთ საკუთარი ნავთმისადგომები და ტერმინალები. ისინი მხოლოდ შუამავლის როლში გვევლინებიან. ამ შემთხვევაში ლოგისტიკური ჯაჭვის



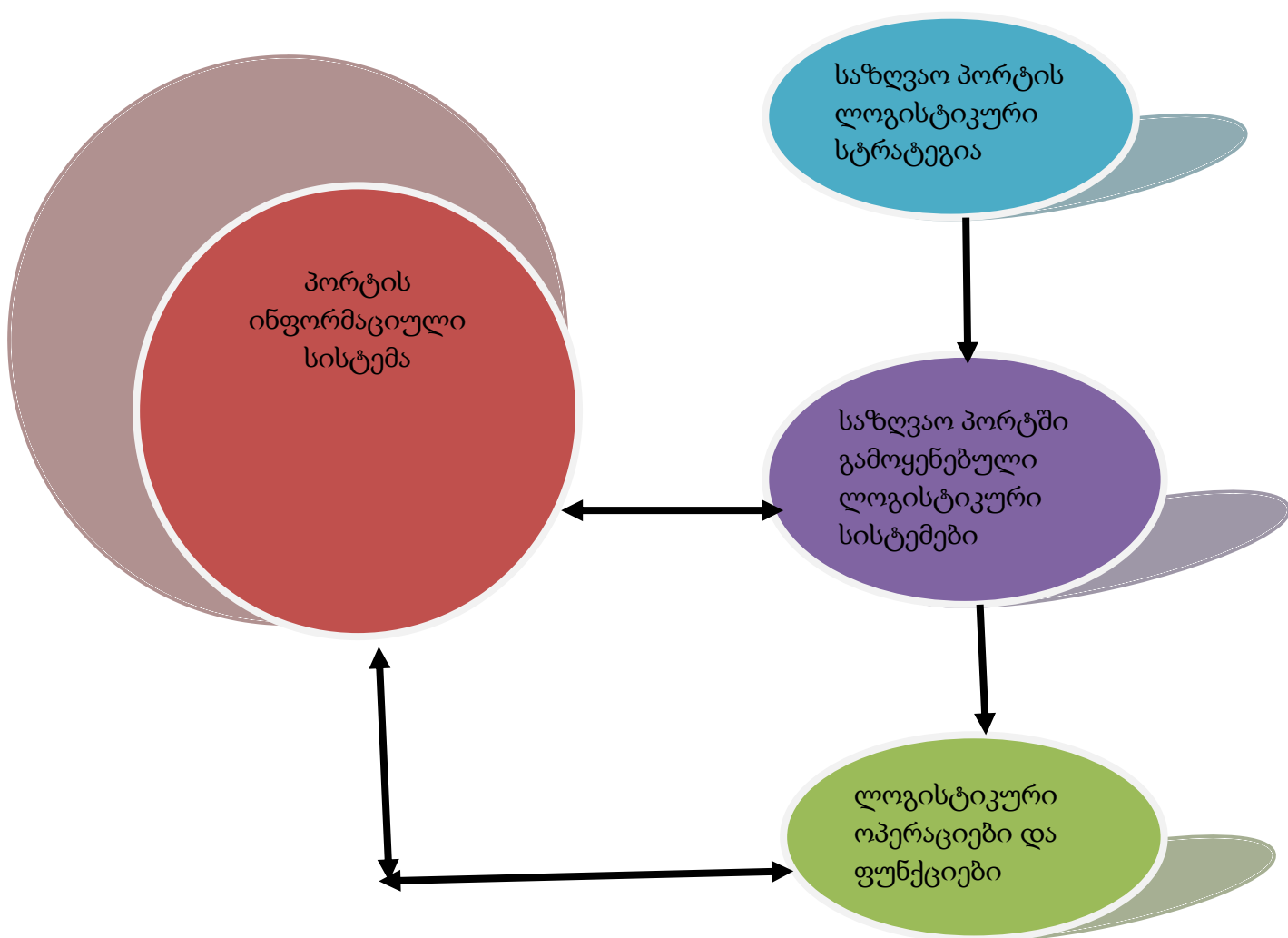
ნახაზი 9. მიწოდების ლოგისტიკური ჯაჭვი

ცხრილი 14

პორტის სატრანსპორტო საბაზო ლოგისტიკური სტრატეგიები

სტრატეგიის სახეები	რეალიზაციის გზები(ხერხები)
საერთო ლოგისტიკური დანახარჯების მინიმიზაციის სტრატეგია	<p>—ცალკეულ ლოგისტიკურ ფუნქციებში ოპერატიული ლოგისტიკური დანახარჯების შემცირება (ოპტიმიზაცია);</p> <p>—ცალკეულ ლოგისტიკურ ფუნქციებში გადაწყვეტილებათა ოპტიმიზაცია ლოგისტიკური დანახარჯების მინიმიზაციის მიზნით.</p>
ლოგისტიკური მომსახურების გაუმჯობესების სტატეგია.	<p>—ლოგისტიკური იპერაციებისა და ფუნქციების ხარისხის გაუმჯობესება(დასაწყობება, შეფუთვა, ტვირთების დამუშავება და ა.შ);</p> <p>—დამატებითი ღირებულების ლოგისტიკური სერვისი;</p> <p>—კლიენტების განუწყვეტელი ინფორმაციული უზრუნველყოფა;</p> <p>—ლოგისტიკური სერვისის ხარისხის მართვის სისტემის დამუშავება;</p> <p>—საერთაშორისო სტანდარტების შესაბამისად ხარისხის მართვის სისტემის სერტიფიცირება.</p>
ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურის ინვესტირების მინიმიზაცია	<p>—მომხმარებლებთან ტვირთის პირდაპირი მიწოდება;</p> <p>—ლოგისტიკური ტექნოლოგია „ზუსტად დროში“ გამოყენება;</p>

	<p>—ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურის საწარმოო სიმძლავრეთა ოპტიმალური დისლოკაცია (პორტის ტვირთგადამუშავების მაქსიმალური გამოყენება).</p>
<p>ლოგისტიკური აუტსორსინგის სტრატეგია</p>	<p>—კომპანიების კონცენტრაცია ძირითადი კომპეტენციების შესრულებაზე;</p> <p>—საგარეო რესურსების წყაროთა შერჩევის ოპტიმიზაცია;</p> <p>—მომწოდებელთა ინოვაციურობა და ინვესტიციათა გამოყენება;</p> <p>—ლოგისტიკური შუამავლების და მათზე დამაგრებული ფუნქციების ოპტიმიზაცია.</p>



ნახაზი 10. საზღვაო პორტის ლოგისტიკური სტრატეგიის შექმნის იერარქიები.

შემადგენლობა იზრდება ერთი რგოლით მაინც, რაც აძვირებს ტვირთბრუნვის ღირებულებას;

3. ტვირთმფლობელისათვის გაცილებით იოლია იქონიოს საქმე საზღვაო პორტთან, როგორც ლოგისტიკურ პარტნიორთან, რამდენადაც

იგი ამავე დროს არის ლოგისტიკური ჯაჭვის ძირითადი შემადგენელი რგოლი;

4.საქართველოს მთავრობის სტრატეგიით საზღვაო პორტებში იქმნება თავისუფალი ეკონომიკური ზონები, რაც გამოიწვევს წერტილოვან ზონებში არა მარტო ვაჭრობის, არამედ წარმოების (მრეწველობის) უპირატეს განვითარებას. ასეთი საწარმოთა ლოგისტიკური მომსახურების ორგანიზაცია მიზანშეწონილია საზღვაო პორტმა განახორციელოს. მითუმეტეს ფირმებს, რომელთაც გადაცემული აქვთ პორტების სამართავად, უმაგრდებათ ტერიტორიები თავისუფალი ეკონომიკური ზონის მოსაწყობად.

პორტებისათვის ლოგისტიკური ფუნქციის მინიჭება განაპირობა ეკონომიკის განვითარება, რის საფუძველზეც ხორციელდება პორტების ფუნქციონალური დანიშნულების ევოლუცია. საერთაშორისო ექსპერტებს მოჰყავთ პორტების ევოლუციის სამი ეტაპი, რომელსაც ჩვენ შენმთხვევაში ემატება თავისუფალი ეკონომიკური ზონის შექმნის შესაძლებლობა [22].

ცხრილი 15

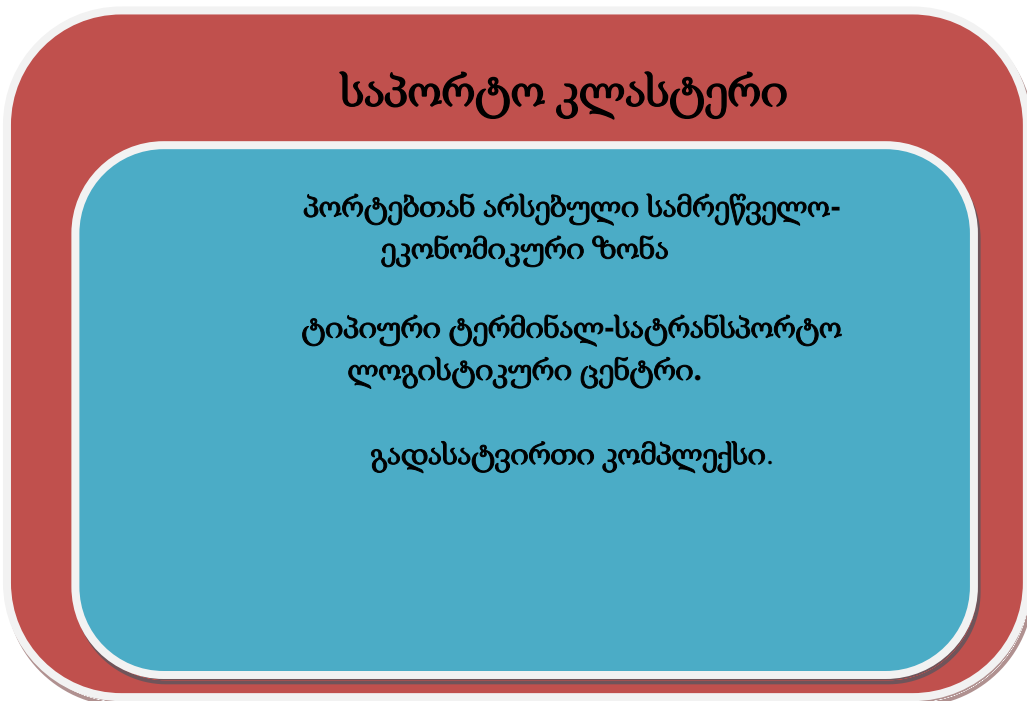
საზღვაო პორტების ფუნქციონალური დანიშნულების ევოლუცია

პორტის ფუნქციის ევოლუციის ეტაპები	ეკონომიკის ტიპი
1.პორტი – სტივიდორული ტერმინალი -ჩატვირთვა-გადმოტვირთვის ოპერაციები. -ტვირთის შენახვა. 2.პორტები ხანგრძლივი მომსახურებით. პორტებში დამატებული ღირებულების შექმნა (პორტი – ქარხანა სამრეწველო და კომერციული ექსპორტის გადამუშავება)	ცენტრალიზებული (ადმინისტრაციული) ეკონომიკა.
3.სატრანსპორტო მომსახურების კომერციული ცენტრი (3-5 PPorty Logistics) -ყველა სახის ტრანსპორტის დამუშავების ტექნიკური მომსახურება; -დასაწყობება, გადანაწილება,	საბაზრო ეკონომიკა.



<p>გადამუშავება;          -ინფორმაციული მომსახურეობა;          -ექსპედიტორული მომსახურეობა;          -ეკოლოგიური მომსახურეობა.</p>	
<p>4. საპორტო-სამრეწველო სატრანსპორტო-ლოგისტიკური ცენტრი განსაკუთრებული ეკონომიკური ზონის საფუძველზე. საპორტო კლასტერი.</p>	<p>გლობალური მსოფლიო ეკონომიკა</p>

დღეისათვის მეცნიერებაში დამკვიდრებულია ტერმინი \_ “მეოთხე თაობის პორტი.” იგი ეფუძნება საპორტო მომსახურეობის კომპანიის კომპეტენციასა და შესაძლებლობებს რაც გამოიხატება ექსპორტ-იმპორტის, სატრანზიტო ტვირთბრუნვის ლოგისტიკურ ჯაჭვში ტვირთნაკადების მიწოდებას.

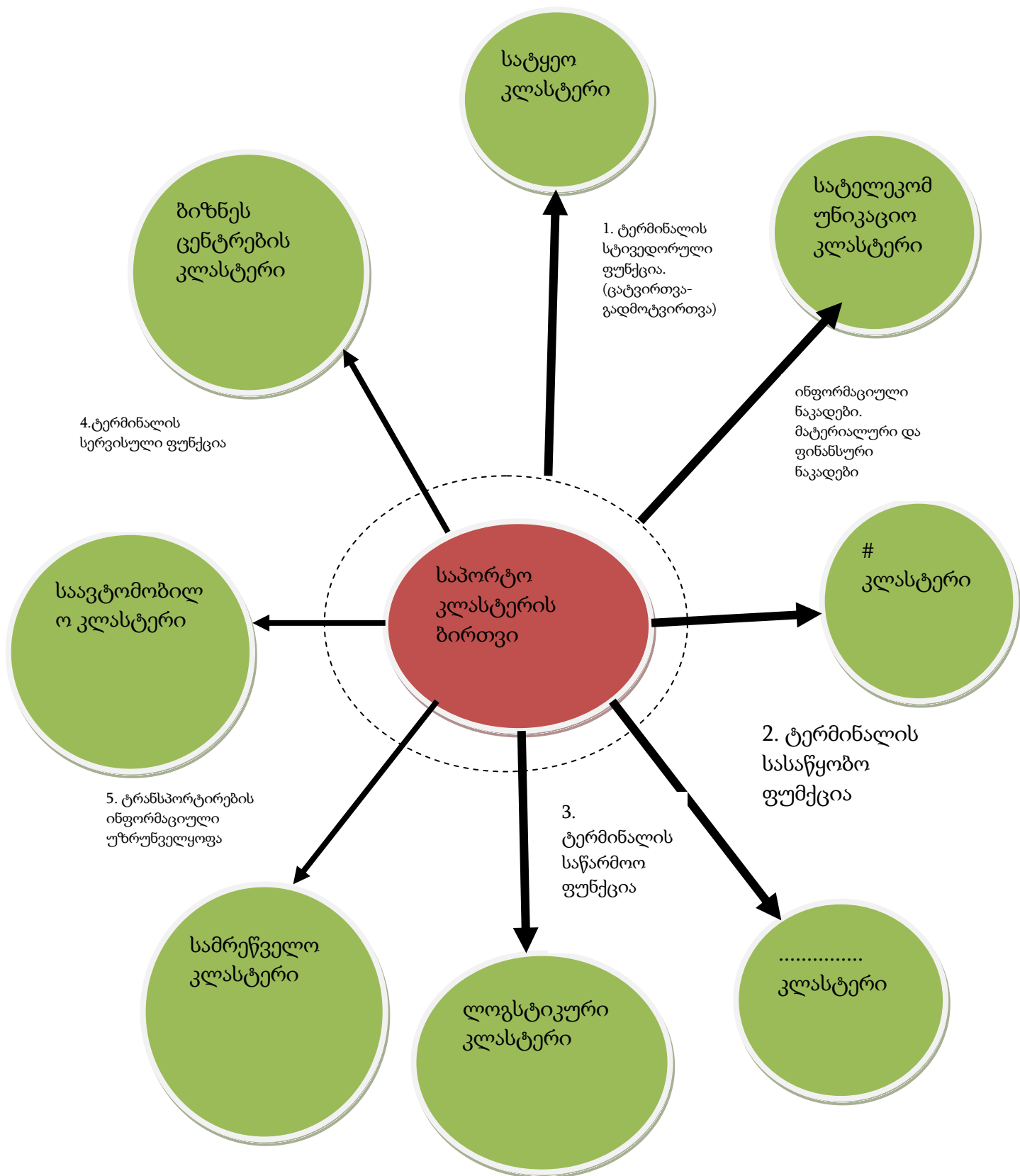


ნახაზი 11. საპორტო კლასტერის სტრუქტურა (ეკოლუციის მეოთხე ეტაპი).

საზღვაო პორტები გვევლინება ტვირთნაკადების კონცენტრატორად. იგი აკავშირებს მიწოდების სატრანსპორტო-ლოგისტიკურ ჯაჭვის შემადგენელ რგოლებს ერთმანეთთან. ამით იგი წარმოადგენს კლასტერს, რომლის ბირთვისაც წარმოადგენს პორტი (იხ. ნახ.).

საპორტო კლასტერი ფორმირდება სატრანსპორტო კვანძის კონკურენტუნარიანობის ამაღლების მიზნით. მას გააჩნია მასშტაბის ეფექტი და ეძლევა მეტი საშუალებები ჩატვირთვა-გადმოტვირთვის ტექნოლოგიური ოპერაციების ინოვაციებისათვის. თავისუფალი ეკონომიკური ზონის სტატუსის მინიჭება პორტებისა და მისი მიმდებარე ტერიტორიებისათვის საპორტო კლასტერების ჩამოყალიბების კატალიზატორია. პორტების ლოგისტიკურ ცენტრებად გარდაქმნა იწვევს სამრეწველო საწარმოების მოქცევას პორტის ლოგისტიკური ზემოქმედების ზონაში. ასეთი ზემოქმედება არ ატარებს ადმინისტრაციულ ხასიათს, მაგრამ ლოგისტიკური ამოცანების გადაჭრა საწარმოებისათვის (გადაზიდვათა მინიმიზაცია, მომარაგების შეუფერხებლობა, ზუსტად დროში მომარაგება და სხვა) იწვევს მის ძალაუნებურ დამოკიდებულებას პორტებისადმი.

საქართველოს პორტების ფუნქციების გაზრდა და მათი გადაქცევა ლოგისტიკურ ცენტრებად ერთადერთი მიმართულებაა კონკურენტუნარიანობის ამაღლებისათვის, როგორც ტრანზიტული ტვირთების მომსახურების მიმართულებით, ასევე საქართველოს ეკონომიკურ განვითარებაში. საქართველოს საზღვაო პორტების ძირითადი კონკურენტები ტრანზიტულ ტვირთებზე რუსეთის და უკრაინის შავი ზღვის პორტებია, რომელთა უმეტესობას შედარებით უკეთესი ბუნებრივი პირობები გააჩნია ნავმისადგომთა სიღრმის გამო, მაგრამ საქართველოს პორტებს შეუძლიათ მომხმარებლისათვის უკეთესი სერვისული მომსახურების შეთავაზება.



ნახ. 12. საპორტო კლასტერის ფუნქციონალური გარემოცვა.

## 2.6. ბათუმის საზღვაო პორტის განვითარების მაკროეკონომიკური პრობლემები

ბათუმის საზღვაო ინფრასტრუქტურის განვითარებისათვის აუცილებელია თავისუფალი საბაზრო ურთიერთობების ხელშეწყობა, რომლის შემდეგაც თავისუფალი ბაზარი თვითონ საჭიროების მიხედვით შეძლებს საზღვაო პორტის განვითარებისათვის ისეთ აუცილებელი შემადგენლის შექმნას, როგორცაა საზღვაო ფლოტი. აშენდება სარემონტო ქარხნებიც, რომელიც მოემსახურება არა მარტო პორტების მცურავ საშუალებებს, არამედ საზღვაო ფლოტის გემებსაც.

საბაზრო ურთიერთობების განვითარება გულისხმობს დამოუკიდებელი ეკონომიკური ერთეულების თავისუფალ ურთიერთობებს. ამ შემთხვევაში საფინანსო, შრომითი და სასაქონლო ნიშნით განსაზღვრული კავშირები ყალიბდებიან და ქრებიან ბაზარზე, ამის შესაბამისად დღის წესრიგში დგება საბაზრო ინფრასტრუქტურის განვითარება, ისე, რომ იგი მოხერხებული იყოს კომერციული ოპერაციების განხორციელებისათვის.

დღეისათვის საბაზრო ინფრასტრუქტურა მოიცავს ძირითადად 4 სახის ბაზარს. სავალუტო, საფინანსო, სასაქონლო და შრომითს. სპეკულაციური ნიშნის გავლენის მინიმუმადე შემცირების მოთხოვნის გამო, ბაზრები საჭიროა იყვნენ ორგანიზებულნი, წარმომადგენელი შესაბამისი ბირჟების სახით და რეგულირებადი, როგორც მსოფლიოში აღიარებული წესებით, ასევე ქვეყანაში მოქმედი კანონებითა და ნორმატიული აქტებით.

საქართველოს საბაზრო ინფრასტრუქტურიდან დღეისათვის ჩვენთან ყველაზე მოწესრიგებულად მიიჩნევა სავალუტო ბაზარი, იგი გულისხმობს სავალუტო ურთიერთობებს ეროვნულ და კომერციულ ბანკებს, კომერციულ და საკრედიტო დაწესებულებებს, კომერციულ-საკრედიტო ინსტიტუტებსა და კლიენტებს შორის. ეროვნული ბანკსა და

სხვა კომერციულ საკრედიტო ინსტიტუტებში ურთიერთვაჭრობა, რაც განსაზღვრავს ეროვნული ვალუტების კურსის შესაბამისობას სხვა ქვეყნების ვალუტებთან მიმართებაში, ხორციელდება უპირატესად საქართველოს ეროვნული ბანკთან არსებულ „ბანკთაშორის სავალუტო ბირჟაზე“. ქვეყნის ეკონომიკის სტაბილურად ფუნქციონირებისათვის ძალიან მნიშვნელოვანია ეროვნული ვალუტის სტაბილური გაცვლის კურსების შენარჩუნება სხვა წამყვან სახელმწიფოთა ეროვნული ვალუტებთან მიმართებაში, ასევე ვალუტის ინფლაციის ტემპების ისე შენარჩუნება, რომ იგი არ გამოვიდეს საყოველთაოდ აღიარებული ინფლაციის ტემპების გარეთ.

საქართველოს მოქმედი ეროვნული ვალუტა – „ლარი“ მიმოქცევაში შემოვიდა 1995 წლის ოქტომბრიდან. მანამდე 1993 წლიდან მიმოქცევაში იყო ე.წ. გარდამავალი ფულის ერთეული „კუპონი“. ამ უკანასკნელის შემოღებიდან აღებული იქნა ოფიციალური კურსი 1 კუპონი=1რუბლს, მაგრამ აშშ დოლარი 200 კუპონად იყიდებოდა. კუპონის შემოღებიდანვე, უკვე ერთ წელიწადში 1 აშშ დოლარი 2 მილიონ 300 ათასი კუპონი იყო ანუ მისი კურსი 11500-ჯერ დაეცა. აღნიშნულის მიზეზი სახელმწიფოს მხრიდან გატარებული ყოვლად გაუმართლებელი ფულად-საკრედიტო პოლიტიკა გახლდათ. ბუნებრივია 1993-95 წლებში ლარის შემოღებამდე კუპონის ავტორიტეტი ნულის ტოლფასი იყო ეკონომიკური სუბიექტებისა და მოსახლეობისათვის. იგი სრულყოფილად ფულის ვერც ერთ ფუნქციას ვერ ასრულებდა. ლარის შემოღებიდან ეროვნული ბანკი მის მიმართ ატარებდა „მართვადი მცურავი კურსის“ პოლიტიკას. 1996 წელს ლარის კურსი აშშ დოლართან მიმართებაში 3,1 პროცენტით დაეცა (1,27-დან 1,28-მდე). 1997წელს ლარის კურსი აღნიშნულთან მიმართებაში კიდევ 3%-ით დაეცა (1,28-დან 1,32-მდე). 1998 წლის 5-6 სექტემბერს (არასაბანკო დღეებში) ვალუტის გადამცვლელი პუნქტებში უეცრად დაეცა და ერთი აშშ დოლარი უკვე 1,8-2 ლარზე იცვლებოდა. ლარის კურსის შესანარჩუნებლად ეროვნულმა ბანკმა დაიწყო მასშტაბური ინტერვენციის განხორციელება

სავალუტო ბირჟზე, რასაც მართალია ვალუტის დროებითი გამყარება მოჰყვა, მაგრამ მისი უარყოფითი შედეგები გაცილებით დიდი იყო. ლარის ნდობის დაკარგვის გამო უცხოურ ვალუტაზე მოთხოვნილება მაღალი იყო, ვიდრე ბანკთაშორის სავალუტო ბირჟა აფიქსირებდა. ეს კი იძლეოდა საფუძველს ფართო მასშტაბიანი სპეკულაციისათვის, რაშიც მონაწილეობდა კომერციული ბანკებიც. ბანკები ბირჟაზე აშშ დოლარს ყიდულობდა შედარებით დაბალი ფასით და მის გადაცვლას შესაბამის პუნქტებში ახორციელებდა გაცილებით მაღალი კურსით, ამით მცირდებოდა სახელმწიფოს სავალუტო რეზერვები და ცუდად მოქმედებდა საწარმოთა დაკრედიტებაზე. შესაბამისად აღნიშნულმა პროცესებმა გავლენა იქონია საქართველოს საზღვაო ფლოტზე.

საქართველოს საზღვაო ფლოტი საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ 85 გემს ითვლიდა. მათი უმეტესობა მშრალი ტვირთების ტრანსპორტირებისათვის იყო განკუთვნილი, თუმცა მასში შედიოდა სამგზავრო ლაინერებიც და ტანკერებიც. საქართველოში ფულის არასტაბილურობამ და მიუღებელმა საინვესტიციო გარემომ, სუბიექტურ ფაქტორებთან ერთად გამოიწვია საქართველოს საზღვაო ფლოტის თანდათანობითი გასხვისება უცხოეთში და ბოლოს მისი სრულად გაქრობა. დღეისათვის ქვეყანას და მის იურისდიქციაში მყოფ არცერთ სტრუქტურას საზღვაო ხომალდი არ გააჩნია. უფრო მეტიც საქართველოს დროშით მსოფლიო წყლებში არცერთი ხომალდი არ დაცურავს.

საქართველოს ეროვნული ფულადი ერთეულის ერთეული „ლარის“ კურსის ცვლილება მისი გაიაფების თუ გამყარების მიმართულებით დროის მცირე მონაკვეთებში უარყოფითად მოქმედებს მისდამი ნდობის ფაქტორის ამაღლებაზე და შესაბამისად საწარმოო აქტივობაზე, მათ შორის სამრეწველო საწარმოების კომერციული გეგმების წარმატებით გატარებაზე, ამიტომ 2004 წლის დასაწყისში „ლარის“ კურსის თითქმის 10 %-იანი გამყარება-მისი კურსის ცვლილება 1 აშშ დოლართან მიმართებაში 2,25-დან 1,9750-მდე თითქმის ერთი შეხედვით დადებითად შეიძლება შეფასდეს

ეკონომიკური ცხოვრების რიგ სეგმენტებში, მაგრამ მატერიალური წარმოების აქტივობის მხრივ მისი გავლენა პირუკუ ხასიათის მატარებელია.

საბაზრო ინფრასტრუქტურის შემდეგი სეგმენტი – საფინანსო ბაზარი, ანუ როგორც მას უწოდებენ, ფასიანი ქაღალდების ბირჟა საქართველოში ეხლა იკიდებს ფეხს და მისი სრულად ამოქმედებისათვის მრავალი ობიექტური თუ სუბიექტური ფაქტორებია ხელისშემშლელი. უპირველესი მიზეზი ფასიანი ქაღალდების ბაზრის განუვითარებლობისა ჩვენთან შექმნილი სააქციო საზოგადოებების აქციათა ღირებულების არარეალობაში ძვეს. მიუხედავად იმისა, რომ საქართველოში ჩამოყალიბებულია საკამო რაოდენობის სააქციო საზოგადოებები, აქციებიდან რეალურ შემოსავალს იღებენ მხოლოდ ის მესაკუთრეები, რომლებიც აქციათა საკონტროლო პაკეტის მფლობელები არიან. სხვა „წვრილი“ აქციონერების მიერ მიღებული დივიდენდები ან ძალიან მცირეა აქციათა ღირებულებასთან მიმართებაში, ან სრულებითაც ვერ იღებენ დივიდენდებს, რამდენადაც ოფიციალური დოკუმენტაციით, მცირე გამონაკლისის გარდა, ეკონომიკური სუბიექტები საფინანსო წელს ზარალით ან მინიმალური მოგებით ამთავრებენ

ფასიანი ქაღალდების ბაზრის განვითარებაში მნიშვნელოვანი ბერკეტები გააჩნდა და დღესაც გააჩნია სახელმწიფოს. სახელმწიფო საწარმოების მნიშვნელოვანი ნაწილი გარდაიქმნენ რა სააქციო საზოგადოებებად, აქტივების პრივატიზაციას მოახდენს ტენდერის გამოცხადებით ან ქონების მართვის სამინისტროში გამართული აუქციონებზე. მაშინ უფრო მიზანშეწონილი იქნებოდა აქციათა ნომინალურ ღირებულების უფრო დიფერენციაცია და ამ აქციათა ფასიანი ქაღალდების ბირჟაზე რეალიზაცია. ეკონომიკის სამინისტროს დღესაც შეუძლია საპრივატიზაციო ობიექტების ნაწილის პრივატიზება მაინც მოახდინოს ფასიანი ქაღალდების ბირჟაზე.

ფასიანი ქაღალდების ბაზრის ორგანიზებული სტრუქტურა ჩამოყალიბებულია. მისი სრულად ამოქმედებისათვის აუცილებლობას

წარმოადგენს საწარმოებში სააღრიცხვო საქმის მოწესრიგება, ობიექტების აქციათა ბირჟის მეშვეობით, რეალიზაცია და ბირჟაზე გამოტანილი აქციების რაოდენობის გაზრდა ვაჭრობაში მონაწილე სააქციო საზოგადოებათა რიცხვის ზრდის საშუალებით.

საფონდო ბირჟის ნორმალურად ფუნქციონირების შემთხვევაში, იგი ეფექტიანი და პროგრესული საწარმოების დაკრედიტების ერთ-ერთ ძირითად წყაროს წარმოადგენს. გაყიდული აქციების ღირებულებით შესული თანხები სამრეწველო საწარმოებს, რომლებიც აუცილებლად წარმოადგენენ განვითარების პერსპექტივის მქონეს, მათთან ადგილზე ბაზრის არსებობის გამო, გაუჩნდებათ ფულადი სახსრები ძირითადი კაპიტალის განახლებისათვის და საბრუნავი საშუალებების მნიშვნელოვნად შესავსებად. ამასთან საფონდო ბირჟაზე აქტივების კოტირებით შესაძლებელია ამა თუ იმ საწარმოს რეალური საბაზრო ფასის დადგენა და მისი ცვლილების დინამიკის ანალიზი. ამასთან სრულად მოქმედი საფონდო ბირჟები საბაზრო ეკონომიკის ძირითადი პრინციპის – კერძო ინიციატივის – ერთ-ერთი ყველაზე მეტად გამოხატული სფეროა. ფასიანი ქაღალდების ბირჟებზე არ კოტირებენ საქართველოს საზღვაო ინფრასტრუქტურაში შემავალი ფირმები, რაც უარყოფითად აისახება მათ ფინანსურ უზრუნველყოფაზე.

საბაზრო ინფრასტრუქტურა ვერ იქნება სრულყოფილი თუ საქართველოში ფართო გასაქანი არ მიეცა სასაქონლო ბირჟების ქსელს. სასაქონლო ბირჟების მეშვეობით საზღვაო ფირმებმა შესაძლებელია შეიძინონ მათთვის საჭირო მრავალი საქონელი. მაგალითად, საწვავი, ენერჯია, სათადარიგო ნაწილები და ა.შ.

სასაქონლო ბირჟების შექმნა, როგორც წესი წინ უსწრებს სავალუტო და საფინანსო ბირჟების ფორმირებას, ჩვენთან კი ფაქტიური მდგომარეობა ასეთია: ფუნქციონირებს ბირჟების დანარჩენი სახეობები, გარდა სასაქონლო ბირჟებისა. 1990 წელს საქართველოს დამოუკიდებლობის დეკლარირებისას, როდესაც იგი ჯერ კიდევ არ იყო არც ერთი სახელმწიფოს მიერ



აღიარებული, თბილისი შეიქმნა რამდენიმე სასაქონლო ბირჟა, მათ შორის ღვინის და ჩაის ბირჟები, მაგრამ მათ დიდი გასაქანი ვერ ჰპოვეს და 1992 წლისათვის უკვე აღარ ფუნქციონირებდნენ.

დღეისათვის საქართველოში რეგისტრირებულია რამდენიმე სასაქონლო ბირჟა, მაგრამ მათი ფუნქციონირება ვერ ხორცილდება. ამის მიზეზი შესაბამისი საბირჟო კანონმდებლობის უქონლობასთან ერთად მრეწველობის სტაგნაცია, კლანური ეკონომიკა, ეკონომიკაში კორუფციული სფეროს დიდი წილი და პარალელურად სხვა სახის ბირჟათა არასაკმარისი განუვითარებლობაა. საერთოდ, სასწრაფოდაა მისაღები ზომები სასაქონლო ბირჟების ორგანიზაციის უზრუნველსაყოფად, რომელიც აუცილებელი ატრიბუტია სამრეწველო საწარმოების მატერიალურ-ტექნიკური მომარაგების და პროდუქციის გასაღების ეფექტური ორგანიზაციული სტრუქტურის ნორმალური ფუნქციონირებისათვის.

საბაზრო ინფრასტრუქტურის აუცილებელ ატრიბუტს, რომელსაც მნიშვნელოვანი როლი აკისრია საზღვაო ინფრასტრუქტურის განვითარების საქმეში, წარმოადგენს შრომითი ბირჟები. შრომითი ბირჟების ქსელი თითქმის ყველა, საშუალოდაც კი განვითარებული სახელმწიფოებშიც ფართოდაა წარმოდგენილი. ისინი კადრების დასაქმების ძირითადი ამოცანის პროცესებსაც წარმართავენ. ამავე დროს შრომითი ბირჟების მონაცემები ზუსტად უნდა ასახავდეს ნებისმიერი კატეგორიის უმუშევართა რიცხოვნობას შესაბამისი ორგანიზაციულ ტექნიკური ღონისძიებების გატარებისათვის. საქართველოში კი ასეთი ბირჟები, მართალია ფუნქციონირებენ, მაგრამ მათი ავტორიტეტი მოსახლეობაში და სამუშაოს მაძიებლებში ძალზე დაბალია. ეს გამოწვეულია უპირველესად მისი ფინანსური უზრუნველყოფის არასაკმარისობით, რამდენადაც ყოველი დასაქმებული ხელფასიდან აღნიშნული ბირჟისათვის განკუთვნილი დასაქმების ფონდში გადარიცხავს მხოლოდ 1%-ს გამოწერილი – თავდაპირველი ხელფასიდან, ამიტომ შესაბამისად მცირეა აღნიშნული

ფონდის შემოსავლებიც, ხოლო სახელმწიფო ბიუჯეტიდან ამ მიმართებით ბოლო 8 წლის განმავლობაში თანხები არ გამოყოფილა.

შრომითი ბირჟების წვლილი დასაქმებულთა საერთო რიცხოვნობაში ძალიან მოკრძალებულია. ინფლაციური სტატისტიკით ისინი მხოლოდ 2-3 ათასი კაცის დასაქმებას ახერხებდა და ამ დასაქმებულთა შრომითი მოწმობის ადგილზე დაყოვნების დროც ძალიან მცირეა – ერთ წლამდე. ამასთან უმუშევრობის გამო დახმარების სიდიდე ძალიან მცირეა. ამიტომ უმუშევართა უმეტესობა რეგისტრაციას არ გადის შრომითი ბირჟაზე. ოფიციალური სტატისტიკური მონაცემებით დაქირავებული შრომითი დაკავებულთა რიცხოვნობას განსაზღვრავს 600 ათასი კაცით, ხოლო მცხოვრებთა რიცხოვნობას 4,3 მლნ. კაცით, ანუ შრომისუნარიანი მოსახლეობის რიცხოვნება ამ შემთხვევაში 2,15 მლნ. კაცი მაინცაა, აქედან სამუშაოს მაძიებლები არ შეიძლება 2 მლნ.-ზე ნაკლები იყოს და ფაქტიურად უმუშევართა დონეც რამდენჯერმე აღმატება ოფიციალურად განცხადებულს.

2004 წლიდან საერთოდ გაუქმდა შრომითი ბირჟები და მათ ჩაენაცვლა ეკონომიკის სამინისტროს დასაქმების სამსახური, რომელიც ვერავითარ კრიტიკას ვერ უძლებს და საეთოდ თითქმის უფუნქციოდაა.

საქართველოს ეკონომიკის განთავისუფლება კლანებისაგან, საგადასახადო სისტემის გამარტივება, საკრედიტო დაწესებულებათა ქსელის განვითარება მაკროეკონომიკურ ღონისძიებებთან ერთად შექმნის წინა პირობებს საბაზრო ინფრასტრუქტურის – ძირითადი საბაჟო სტრუქტურების, წარმატებით განვითარებისათვის.

ეკონომიკის ცალკეულ სექტორებში კრიზისის აღმოსაფხვრელად უდიდესია სახელმწიფოს მხრიდან ეკონომიკის რეგულირების როლი. საქართველოს მთავრობა, საყოველთაოდ აღიარებული სახელწიფო რეგულირების სისტემიდან, უმეტეს მექანიზმებს პრაქტიკაში არ იყენებს. ჯერჯერობით საქართველოს მაკროეკონომიკური მმართველობა არ

ხასიათდება ეფექტიანობით. მის გარეშე კი შეუძლებელია შეიქმნას წარმატებული სამეწარმეო და ბიზნეს გარემო. თუ კონკრეტული საწარმოთა ფუნქციონირების შედეგები უმეტესწილად თვით ამ საწარმოს მენეჯმენტებით და მასთან დაკავშირებული ადგილობრივი ფაქტორებით განისაზღვრება, როდესაც საქმე გვაქვს ეკონომიკის დაცემასთან ან მისი რომელიმე დარგის ან რეგიონის ეკონომიკის ვარდნასთან, ეს მიუთითებს მაკროეკონომიკის დონეზე მენეჯმენტის არაეფექტურობაზე

მაკროეკონომიკური პრობლემის ერთ-ერთი უმთავრესი გამოვლენა განისაზღვრება მოქმედი საგადასახადო კანონმდებლობით და მის ბაზაზე ჩამოყალიბებული საგადასახადო გარემოთი.

საგადასახადო გარემოს განსაზღვრავს საგადასახადო კოდექსი და მის შესაბამისობაში არსებული საბაჟო კოდექსი. საგადასახადო კოდექსის დამთრგუნველი მოქმედებას დღეისათვის უკვე აღიარებენ არა მარტო ეკონომიკურ და ბიზნეს წრეებში, არამედ სახელწიფო სტრუქტურებშიც. მომზადდა კიდევ ცვლილებები საგადასახადო კოდექსში ფინანსთა სამინისტროს მიერ, იგი მიიღო პარლამენტმა და ძალაშია 2005 წლის იანვრიდან.

საქართველოს საგადასახადო კოდექსით გათვალისწინებული იყო 19 დასახელების გადასახადთა გამოყენება, ამათგან 15 დასახელება მიჩნეული იყო ცენტრალური ბიუჯეტის გადასახადებად, ხოლო 4 ადგილობრივი სახის გადასახადებად.

მსოფლიოს სხვადასხვა სახელმწიფოებში გამოყენებული საგადასახადო სისტემა ეკონომიკურ მეცნიერებაში კლასიფიცირდება სხვადასხვა ნიშნების მიხედვით და მისგან დამოკიდებულებით უმეტესწილად განასხვავებენ: პროპორციულ და არაპროპორციულ, რეგრესიულ და სხვა საგადასახადო სისტემებს. საქართველოს საგადასახადო სისტემა შეიძლება დახასიათდეს, როგორც არაპროპორციული, არადიფერენცირებული, მკაცრი სისტემა, რადგანაც იგი

არ ითვალისწინებს გადასახადთა ტარიფების დიფერინცირებას ცალკეული დარგების და ეკონომიკის სექტორების მიხედვით. ამასთან გადასახადთა სახეობები მრავალრიცხოვანია, განაკვეთები მაღალია, გამოანგარიშების წესი ერთის მხრივ რთულია, ხოლო მეორეს მხრივ - ხშირად იძლევა ერთი და იგივე მოვლენების რამდენიმე სახით ინტერპრეტაციის საშუალებას.

ზემოთთქმულიდან გამომდინარე შეიძლება ვთქვათ, რომ საქართველოს საგადასახადო გარემო ამუხრუჭებს ადგილობრივი წარმოების განვითარებას, უფრო ახალისებს იმპორტიული პროდუქციის შემოტანას და ხელს უწყობს კონტრაბანდას, რამდენადაც ყველა მეზობელ სახელმწიფოებში რუსეთში, თურქეთში, სასომხეთში თუ აზერბაიჯანში – შედარებით უფრო ლიბერალური საგადასახადო გარემოა, ვიდრე საქართველოში.

საქართველოს თავისუფლად შეუძლია ისეთი საგადასახადო გარემოს ჩამოყალიბება, რომელიც ადგილობრივ, ჩვენს შემთხვევაში იმერეთის მრეწველობას წაახალისებს, ხელს შეუწყობს ადგილობრივი ნედლეულის იმერეთშივე დამუშავებას და ამით უზრუნველყოფს ამ სექტორში ბიზნესის განვითარებას და რეგიონიდან შემოსავლების მკვეთრ ამაღლებას.

საგადასახადო კანონის გათვალისწინებული გადასახადებს შორის ყველაზე მნიშვნელოვანი ბიზნესმენებისა და მომუშავეებისათვის შემდეგია: დამატებული ღირებულების, მოგების, ქონების და საშემოსავლო გადასახადები.

საგადასახადო გარემოს არაწამახალისებელი საწარმოო მიმართულების გამო ბიზნესმენები იძულებული არიან დამაღონ გადასახადები, მოახდინონ შემოსავლების ჩვენების მანიპულირება, რაც თავისთავად ზრდის ჩრდილოვანი ეკონომიკის მასშტაბებს და ხელს უწყობს ეკონომიკური პოლიტიკის პოზიციებიდან კორუფციის მასშტაბების გაფართოებას.

მსოფლიო პრაქტიკაში აღიარებულია, რომ კორპორაციული (ფირმის) გადასახადების საერთო რაოდენობა არ უნდა აღემატებოდეს მისი შემოსავლების მეოთხედს, წინააღმდეგ შემთხვევაში საგადასახადო გარემო არ მოქმედებს წამახალისებლად სამეწარმეო აქტივობაზე. ასეთივე მიმართულებით მოითხოვება საგადასახადო გარემოს გაუმჯობესება საქართველოში. ამით სწრაფად დაიწყება კრიზისის დაძლევა, საგადასახადო გარემოს გაუმჯობესება, ამასთან მიმზიდველს გახდის საინვესტიციო გარემოსაც. შესაბამისად გაიზრდება საზღვაო ინფრასტრუქტურაში მოზიდულ ინვესტიციათა მოცულობაც.

აშშ-ს ფედერალური ბიუჯეტის შემოსავლებზე წარმოდგენას იძლევა მე-18 ცხრილის მონაცემები; საიდანაც ჩანს, რომ ძირითადი დატვირთვა მოდის საშემოსავლოზე, იგი იკავებს შემოსავლების 44 პროცენტს, სოცდაზღვევა – 33 პროცენტს, ხოლო კორპორაციული მოგების გადასახადი ძალიან მცირეა ხულ 12 პროცენტი. [21]

საშემოსავლო გადასახადი აშშ-შიც და ევროკავშირის სახელმწიფოებშიც დიფერენცირებულია. აშშ-ში იგი იცვლება 15-დან 39,6 პროცენტამდე, ამასთან 3900\$-ის შემოსავალი დაუბეგრავი მინიმუმია.

ევროკავშირის სახელმწიფოებში დიფერენცირებულია დღგ-ს გადასახადი. მაგალითად, გერმანიაში იგი მერყეობს 0-დან 15 პროცენტამდე. ჩვენთან კი ასეთი დიფერენცირება არ არის გათვალისწინებული.

ახალი საგადასახადო კოდექსით ბიუჯეტის გადასახადებს ეხლა წარმოადგენს მხოლოდ საშემოსავლო, მოგების, დღგ, აქციზი, ხოლო ადგილობრივს- ქონების და სათამაშო ბიზნესის გადასახადი. ცენტრალური ბიუჯეტის გადასახადთა განაკვეთები, ასეთია: საშემოსავლო 20%, მოგება - 15%, დღგ-18%. ჩვენი გარდამავალი ეკონომიკისათვის აღნიშნული ტარიფებიც მაღალია, მიუხედავად მათი შედარებითი ლიბერალიზაციისა.

## აშშ-ს ფედერალური ბიუჯეტის შემოსავლები 2010 წ-ს

გადასახადი	შემოსავლები მლრდ \$	შემოსავლები ერთ. სულ მოსახ. \$	შემოსავლების წილი %
საშემოსავლო გადასახადი	1180	4243	44
სოცდაზღვევის გადასახადი	885	3642	36
გადასახადი კორ. მოგ.	307	1187	12
აქციზი	108	419	4
სხვა	122	465	4
<b>სულ</b>	<b>2602</b>	<b>9956</b>	<b>100</b>

ინდუსტრიულ სახელმწიფოში გადასახადები როგორც წესი პროგრესულია, რაც მეტია შემოსავალი, მით მეტია საგადასახადო განაკვეთი. ვფიქრობთ ჩვენი საგადასახადო კანონმდებლობაც ამ მხრივ განვითარებას საჭიროებს, რამდენადაც ასეთ სისტემაში უპირველესად ხელი ეწყობა წარმოების გაფართოებას და მეორეს მხრივ საზოგადოება სოციალური სამართლიანობისაკენ მიისწრაფის.

უკანასკნელ პერიოდში საგადასახადო განაკვეთები ნაწილობრივ შემცირებისა, იგი მაინც რჩება ერთ-ერთი ყველაზე მაღალი მსოფლიოში, მითუმეტეს იგი მიუღებელია განვითარებადი სახელმწიფოს სტატუსის მქონე სახელმწიფოსთვის.

საფინანსო-საკრედიტო უზრუნველყოფის საკითხები შეიძლება დაჯგუფდეს შემდეგ 3 ძირითად შემადგენლად: ფულის მიმოქცევა და ინფლაცია; საკრედიტო სისტემის განვითარების დონე; საკრედიტო

ორგანიზაციებთან მწარმოებელთა ურთიერთობის ინტესივობა და ურთიერთსამართლიანობა. საქართველოში არსებული ნაღდი ფულის სიდიდე მიმოქცევაში, საკორესპოდენტო ანგარიშებზე და სავალდებულო რეზერვების სახით 900 მლნ. ლარამდეა. მისი მოცულობა დინამიკაში იზრდება ბოლო წლების განმავლობაში. ფულის ეს მასა სრულად შეესაბამება ქვეყნის ეკონომიკის განვითარების დონეს, მაგრამ მიუხედავად ამისა იგი მნიშვნელოვნად ჩამორჩება გასული საუკუნის 80-იანი წლების მაჩვენებელს. მაშინ არსებული ფულის ჯამური სიდიდე შეადგენდა 7 მილიარდ მაშინდელ მანეთს, ანუ დაახლოებით 28 მლრდ. ლარს, რაც გაცილებით მეტია დღეს მიმოქცევაში არსებული თანხის ჯამურ სიდიდეზე. აღნიშნული განპირობებულია უპირველეს ყოვლისა ქვეყნის ეკონომიკის განვითარების შედეგებით დაბალი დონით. რამდენადაც მშპ-ის მოცულობის ვარდნის სიდიდე დაახლოებით შეესაბამება ფულადი მასის ვარდნის სიდიდეს.

სამეწამეო საქმიანობის აქტივობაზე გავლენას ახდენს საბანკო სისტემის განვითარება. მათ მფლობელობაში არსებული თანხების სიდიდეები და მასთან ეროვნული ვალუტისადმი ნდობის ფაქტორის სიდიდეც.

საქართველოს საზღვაო ინფრასტრუქტურის არასაკმარისი განვითარება გამოიწვია ფულად-საკრედიტო სისტემის არამდგრადობაც. რაც არ შეიძლება აიხსნას რაიმე ერთჯერადი მოვლენით და იგი განპირობებულია ფულად-საკრედიტო სისტემის არასაიმედოობით თითქმის ოცწლიანი პერიოდის განმავლობაში.

საბჭოთა კავშირის არსებობის ბოლო წლებში თავი იჩინა შეუსაბამობამ დახარჯული შრომის ხელფასით ანაზღაურებასა და შრომის მოცულობას შორის. ამ ქვეყნის არსებობის წლებში ხელფასის სიდიდე 200 მანეთის ფარგლებში იყო. ასევე იყო საქართველოს ეკონომიკაშიც, იგი შეიძლება მაშინდელ 200 აშშ დოლარს ( $1\text{აშშ}=0,86\text{მანეთს}$  ოფიციალურად) გავუტოლოთ. ამ დროს კი ერთ სულ მოსახლეზე შემოსავლის სიდიდე იაპონიაში 23 ათას აშშ დოლარს აღწევდა წელიწადში, ანუ თვიურად 1900

დოლარს. გერმანიაში შესაბამისი მაჩვენებელი იყო წლიურად - 21160 დოლარი (თვეში 1758), ამერიკაში - 18163 დოლარი წლიურად (თვეში 1513). შემდეგ შემოსავლების მიხედვით მოდიოდა იტალია, ინგლისი, საფრანგეთი და სხვა ინდუსტრიულად განვითარებული კაპიტალისტური სამყაროს სახელმწიფოები, ანუ ამ სახელმწიფოებში, შრომის ანაზღაურების დონე რამდენჯერმე მაღალი იყო, ვიდრე საბჭოთა კავშირში, ამიტომ დემოკრატიული პროცესების განვითარებასთან ერთად აუცილებელი ხდებოდა ამ მაჩვენებლის გაუმჯობესებაც, რომლისთვისაც მაშინდელმა ხელისუფლებამ ყველაზე ცუდი - ემისიის გზა აირჩია. შედეგად მოსკოვის ეკონომიკის ინსტიტუტის მონაცემებით, მანეთი ყოველწლიურად უფასურდებოდა 8,4%-ით. 1989 წელს ბრუნვაში კავშირის მასშტაბით, იყო 750 მილიარდამდე მანეთი, მათგან 310 მლრდ. ბანკებში ინახებოდა. საქართველოს ბანკებში არსებული შენახული თანხები დაახლოებით 1,5 მლრდ. მანეთის ტოლი იყო.

ემისიური პროცესების უარყოფითი გავლენის შესუსტებისათვის 1990 და 1991 წლებში განხორციელდა ფულის რეფორმა, რომელიც უშუალოდ შეეხო საქართველოსაც, რადგან იგი ჯერ საბჭოთა კავშირის შემადგენლობაში, ხოლო შემდეგ სამანეთო ზონაში იმყოფებოდა. აღნიშნული რეფორმები ეხებოდა მხოლოდ ნაღდი ფულის ნიშნებს, ამიტომ მნიშვნელოვანი ცვლილებები იმერეთის მრეწველობის საწარმოების ანგარიშზე არსებული ფულადი მასისასთვის არ მოუხდენია, შესაბამისად რჩებოდა ის უარყოფითი მოვლენები, რაც გამოწვეული იყო თანხების არსებობით და მისი სასაქონლო დაუბალანსებლობით.

1991 წლიდან საქართველოს დამოუკიდებლობის გამოცხადებამ კიდევ უფრო გააუარესა საზღვაო საწარმოების მომარაგება ნედლეულითა და მასალებით, როგორც რუსეთიდან, ისე სსრკ-ს სხვა რესპუბლიკებიდან. პრობლემამ იჩინა თავი სიმძლავრეების დატვირთვის მხრივაც. ამას დაემატა ნაღდი და ანგარიშებზე არსებული ფულადი მასალების სხვადასხვა მსყიდველუნარიანობაც. ამიტომ 1991 წლიდან, როგორც



პორტებს, ასევე სანაოსნობსაც გარკვეული ფინანსური სიძნელები შეექმნათ.

საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ, ყოფილი რესპუბლიკები და მათ შორის საქართველოც რჩებოდა სამანეთო ზონაში. ამასთან ერთად საქართველოს ცენტრალური ბანკი (შემდეგ ეროვნული ბანკი) ახორციელებდა ფულის ემისიას, რა თქმა უნდა უნაღდო ფულის სახით, რამაც ძალიან გაზარდა შეუსაბამობა ნაღდ და ანგარიშზე არსებული ფულად მასას შორის, ამ პროცესს თან სდევდა საზღვაო საწარმოთა კუთვნილი თანხების პროპორციული გაუფასურება, ილეოდა საწარმოო მარაგები მატერიალურ ფასეულობათა სახით, ხოლო ანგარიშზე არსებული თანხები, მიუხედავად მათი რიცხვობრივი სოლიდურობისა, უმნიშვნელო შეიქმნა. ყოველივეს კი მოჰყვა საზღვაო გადაზიდვების მოცულობების მკვეთრი შემცირება. აღნიშნული პროცესები კიდევ უფრო გააღრმავა საკუთარი ფულადი ნიშნების \_ კუპონების შემოღებამ და ე.წ. ლიბერალური ფულადი საკრედიტო პოლიტიკის გატარებამ. 1993-1994 წლებში ასეთი ლიბერალური პოლიტიკური გამართლება არ მოიძებნება. საწარმოთა ანგარიშზე რიცხული თანხები მანეთიდან ავტომატურად გადავიდა კუპონებზე, ხოლო თუ კუპონის შემოღებისათვის 1993 წლის აპრილში, 200 კუპონით შეიძლებოდა 1 აშშ დოლარის ყიდვა, ან 1 კუპონით 1 მანეთის შეძენა, 1994 წლის დასაწყისისათვის ინფლაციამ ისეთ მაღალ ტემპებს მიაღწია, რომ 1 აშშ დოლარის შესაძენად საჭირო იყო 2 მილიონ 300 ათასი კუპონი, ინფლაციის ასეთი ტემპი შეუძლებელია გამოწვეული ყოფილიყო წარმოების მოცულობის დაცემით, ის უმეტესწილად არნახული ემისიის და გაუმართლებელი საკრედიტო პოლიტიკის გატარებით იყო განპირობებული. შედეგად საზღვაო საწარმოების კუთვნილი საბრუნავი სახსრები ფულის ფორმით თითქმის ნულის ტოლი გახდა, რასაც ლოგიკურ შედეგად მოჰყვა მათი ფუნქციონირების შეჩერება. მომდევნო პერიოდში მართალია მოხდა კუპონის ნაწილობრივ გამყარება და დღევანდელი მოქმედი ვალუტის ლარის - შემოღების პერიოდისათვის (1995 წლის

ოქტომბერი) 1 აშშ დოლარის შესაბამისობა კუპონთან მიმართებაში შედარებით მოწესრიგდა, მაგრამ იგი რა თქმა უნდა მიმდინარე უარყოფით პრცესებს ვერ შეაჩერებდა.

საქართველოს საზღვაო ინფრასტრუქტურის საბაზრო სისტემაში ეფექტურად ფუნქციონირებისათვის მნიშვნელოვანია კომერციული ბანკების ქსელის განვითარება. ამ მხრივ მთლიანად საქართველოში არც თუ ცუდი მდგომარეობაა. საქართველოს ყველა დიდ ქალაქში და რაიონში არსებობს რამდენიმე კომერციული ბანკი და მისი ფილიალები, თუმცა მათი მომსახურების მომცველობა ჯერ კიდევ არასაკმარისია.

კომერციული ბანკები სესხებს გასცემენ უმეტესწილად მოკლევადიან ოპერაციებზე საკმარისზე მეტი საგარანტიო უზრუნველყოფით, ამიტომ ბანკების მომსახურების იმედზე, განსაკუთრებით გრძელვადიანი საკრედიტო დაფინანსებისათვის, საწარმოები ვერ იქნებიან, ამდენად ისინი შემოსაზღვრულნი არიან თავიანთ დამფუძნებელთა ფინანსური შესაძლებლობებით. ეს კი უარყოფითად აისახება მათ სამეწარმეო აქტიურობის ხარისხზე. საქართველოს ფინანსური ბაზარი ერთ-ერთ მაღალრისკოვან ბაზარს წარმოადგენს მსოფლიოში, ამიტომაც აქ არსებული კომერციული ბანკების მიერ გაცემული კრედიტები მაღალი საპროცენტო განაკვეთებით ხასიათდებიან. აღნიშნული კი ხელს უშლის სამრეწველო საწარმოებს ეფექტიანად მუშაობის წარმართვაში.

საფინანსო-საკრედიტო სისტემის გაუმჯობესების საქმეში დიდია სახელმწიფოს როლი. მას შეუძლია და უნდა მიაღწიოს სისტემის საყოველთაო გამომყენებლობას.

საქართველოს საზღვაო ინფრასტრუქტურის განვითარებისათვის სახელმწიფომ, სხვა ეკონომიკურ ღონისძიებებთან ერთად, სასურველია უშუალო მონაწილეობა მიიღოს საზღვაო ფლოტის შექმნაში. მსოფლიოში ძნელად თუ მოიძებნება საზღვაო სახელმწიფოები, რომელთაც საკუთარი საზღვაო ფლოტი არ ჰყავდეს (აქ არ იგულისხმება სამხედრო სანაპირო დაცვის ხომალდები, საზღვაო პორტების ბუქსირები, ბარჟები და სხვა

მცურავი საშუალებები), ამიტომ შესაძლებელია თვითონ სახელმწიფომ შეიძინოს რამდენიმე ხომალდი. მიუხედავად იმისა, რომ საზღვაო ხომალდების შესყიდვა მნიშვნელოვან ინვესტიციებთანაა დაკავშირებული (საშუალო წყალწყვის ხომალდების ფასი 80-100 მლნ. აშშ დოლარია), მათი მაღალი რენტაბელობის გამო შეძენა უადრესად მომგებიანია. საზღვაო ხომალდები გამოირჩევიან მაღალი შემოსავლებით, შესაბამისად რენტაბელობით, ხოლო მათი მოხმარების დრო ხანგრძლივია.

## **2. 7. ბათუმის საზღვაო პორტის კონკურენტუნარიანობის ამაღლების მიმართულებები.**

კასპისპირა სახელმწიფოებში ნახშირბადოვანი ნედლეულის მოპოვების ტემპები აიძულებენ საქართველოს საზღვაო პორტებს და საერთოდ სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის გაზარდონ თავიანთი სიმძლავრეები და უზრუნველყონ მაღალი კონკურენტუნარიანობა. ანალოგიურ ღონისძიებებს მიმართავენ მეზობელი სახელმწიფოები. თურქეთში მიმდინარეობს რიზეს და ხოფის პორტების რეკონსტრუქცია-გაფართოების სამუშაოები. იგეგმება ამ პორტების სიმძლავრეთა გაზრდა

წლიურად 150 მლნ ტონამდე. ასეთი ამოცანები დგას შავი ზღვის რუსეთისა და უკრაინის პორტების წინაშეც. ამავე დროს იგეგმება და მიმდინარეობს მუშაობა თურქეთი-ირანის სარკინიგზო გზის მოდერნიზაციისათვის, რომლის მეშვეობით შესაძლებელი იქნება ტვირთების სახმელეთო გადაზიდვის მოცულობის რამდენჯერმე გაზრდა ამ მიმართულებით.

ყოველივე ზემოაღნიშნულის საპირწონედ საქართველოს სატრანსპორტო სისტემაც ემზადება, აზერბაიჯანის სატრანსპორტო სისტემასთან ერთად. აზერბაიჯანი ინტენსიურად ანხორციელებს რკინიგზის რეკონსტრუქციას, მოდერნიზაციას, ანალოგიურად საქართველოშიც ხორციელდება “სწრაფი რკინიგზის” პროექტი. ვითარდება შავი ზღვის პორტები და ტერმინალები, მაგრამ ამ უკანასკნელის ტემპები ჯერჯერობით არასაკმარისია.

საქართველოსათვის აუცილებელია ყურადღების გამახვილება ლოგისტიკურ მიდგომებზე. საქართველოს საზღვაო პორტები, რკინიგზა და ნაწილობრივ საავტომობილო ტრანსპორტი ერთიანი ლოგისტიკური ჯაჭვის შემადგენლებია, ლოგისტიკურ ფუნქციაში კი ყველაზე გადამწყვეტი ინფორმაციული უზრუნველყოფაა, ანუ ერთიანი ინფორმაციული ბაზის არსებობა. დღეისათვის ასეთი ინფორმაციული ბაზა არ არსებობს. ამიტომ ერთ-ერთი ამოცანა უნდა იყოს საქართველოს ტრანსპორტის ლოგისტიკური ცენტრის ორგანიზება...

საქართველოს ეკონომიკის განვითარების პროგნოზები, კასპისპირა სახელმწიფოებიდან ნახშირბადოვანი ნედლეულის მოცულობები გვაიძულებენ გაიზარდოს საპორტო სიმძლავრეები. აქცენტები უნდა გაკეთდეს ახალი სიმძლავრეების მშენებლობასა და არსებულის მოდერნიზაციაზე.

ტვირთების გადატანის ორგანიზაციის და სატრანსპორტო სისტემის მონაწილეთა ურთიერთობის მიხედვით ძირითადი პრობლემაა პიკური დატვირთვები, როდესაც დროის მომენტებში სწრაფად იზრდება ტვირთების გადაზიდვაზე მოთხოვნილებები. ასეთი პიკური მოვლენები

შეიძლება განპირობებული იყოს ამინდის ცვალებადობით, ფოქს-მაჟორული სიტუაციებით, გასაღების ბაზრის სწრაფი ცვალებადობით და ზოგიეთი ტვირთების სეზონურობით (ხილი, ბოსტნეული). შესაძლებელია სუბიექტური მიზეზებიც, ისეთები, როგორცაა კონკურენტული ვალდებულებების შესრულება განსაზღვრულ დროში და მასთან დაკავშირებით ტვირთების გაგზავნის არარიტმულობა. რკინიგზის ტარიფების ცვალებადობა, რომელსაც მივყავართ ტვირთნაკადების გადამისამართებაზე და სხვა.

სატრანსპორტო ლოგისტიკური ამოცანების გადასაჭრელად საჭიროა ერთიანი ინფორმაციული ველის და ლოგისტიკური ცენტრების ქსელის შექმნა. ეს ცენტრები შეასრულებენ სამუშაოებს სარკინიგზო შემადგენლობების მოძრაობის ინფორმაციის შეკრებისათვის, რომლებიც მიემართებიან სატრანსპორტო კვანძებისაკენ – ჩვენ შემთხვევაში საზღვაო პორტებში. წინა პარაგრაფში აღნისნული იყო, რომ ასეთი ცენტრები შეიძლება შეიქმნას თვით პორტებში, ან მის მიმდებარედ მსგავსად მოწინავე ინდუსტრიული სახელმწიფოებისა.

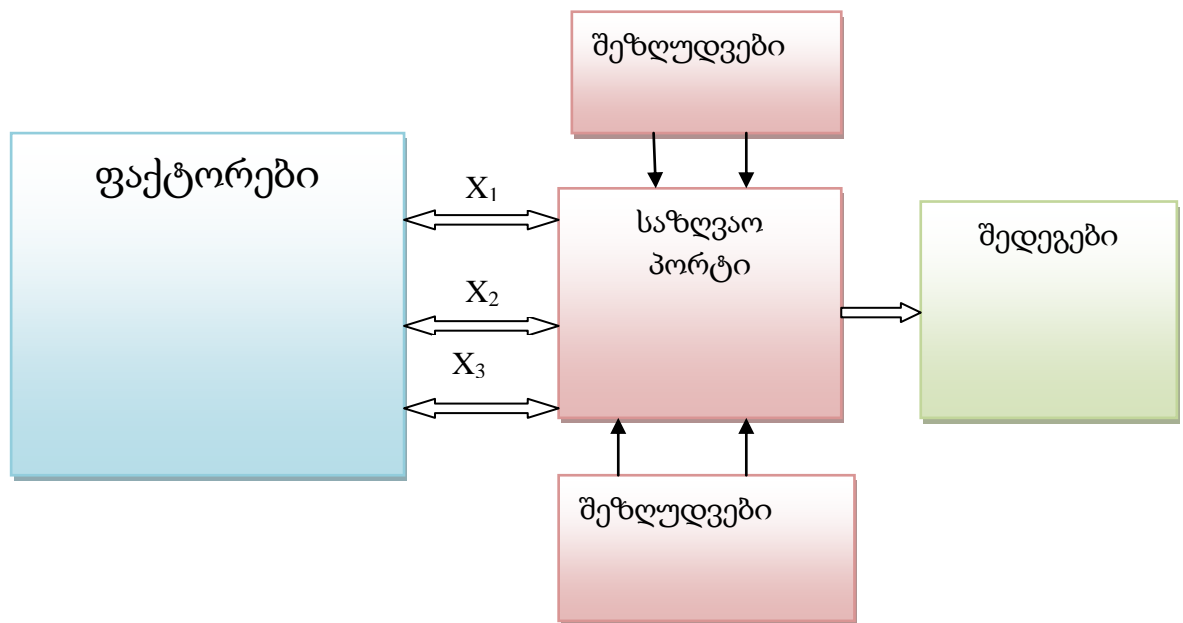
საჭიროა ხელშეკრულებითი ურთიერთობების გაფართოება სატრანსპორტო სისტემის ყველა მონაწილისათვის, სადაც განისაზღვრება მკაფიოდ უფლებები, ვალდებულებები და პასუხისმგებლობა.

სატრანზიტო ტვირთების მოცულობის ზრდა შეინიშნება ტრანსპორტის ყველა სახეობაზე. როგორც სარკინიგზო, ისე საავტომობილო და საზღვაოზე. იზრდება საექსპედიტორო კომპანიების დატვირთვა და მათგან მიღებული განაცხადების რიცხვი. ამავე დროს იზრდება არამარტო თხევადი ტვირთები, არამედ კონტეინერული და მშრალი ტვირთების მოცულობები. საჭირო ხდება ტერმინალების გაფართოება და საჩამოსხმო სისტემების მოწყობა.

პორტების დატვირთვის რიტმულობის უზრუნველსაყოფად მნიშვნელოვანია მენეჯმენტის თანამედროვე მოწინავე მეთოდების გამოყენება. მაგალითად პროგნოზირების მათემატიკური მეთოდები,

როგორც ხაზობრივი, ისე არახაზობრივი ფუნქციის გამოყენებით. მათემატიკური მეთოდები იძლევიან ამოცანების ოპტიმიზაციის საშუალებას და მსგავსი პრობლემატიკის წინაშე საზღვაო პორტები ხშირად იმყოფებიან. პორტების წინაშე დგას ამოცანა მიღწეული იქნას მაქსიმალური შედეგები რამდენიმე მახასიათებლის მინიმიზაციის პირობებში. მაგალითად შეიძლება დაისვას ამოცანა ტვირთების მაქსიმალური დამუშავების შესახებ დამუშავების თვითღირებულების მინიმიზაციის პირობით.

ოპტიმალურობის ამოცანა ყალიბდება რესურსცენტრის შემოსაზღვრულობის გამო. ოპტიმალური გეგმის ძიება მიმდინარეობს იმ უამრავ ვარიანტთა შორის, რომლებიც არ არღვევენ შეზღუდვებს, განპირობებულს რესურსების სახეზე არსებობით.



ნახაზი 13. ბათუმის პორტის ოპტიმიზაციის ამოცანის სქემა.

ნახაზზე გამოსახულია ოპტიმიზაციის ტიპური ამოცანის სქემა, მისადაგებული ბათუმის საზღვაო პორტისადმი.

განვიხილოთ კონკრეტული მაგალითის საფუძველზე ხაზობრივი პროგრამების მეთოდის გამოყენება ამოცანა ბათუმის პორტის ნავმისადგომისათვის გენერალური ტვირთებისათვის.

დაუშვათ, რომ 2012 წლის მეოთხე კვარტალში პორტი აპირებს ## 1,2,3 ნავმისადგომზე გადაამუშაოს ოთხი სხვადასხვა მიმართულების ტვირთნაკადი მოცულობებით  $Q_1, Q_2, Q_3, Q_4$  (ათასი ტ.). თითოეული მიმართულების ტვირთის გადასაზიდად საჭიროა განსაზღვრული ტიპის გემი, ხოლო თითოეული ტვირთის გადასამუშავებლად საჭიროა განსაზღვრული, განსხვავებული ტექნოლოგია. ნავმისადგომის კვარტალში მუშაობის დროის პერიოდი  $t_1=t_2=t_3=t_4=90$  დღეს. ცნობილია თითოეული ნავმისადგომის მწარმოებლობა (წარმადობა) განსაზღვრული ტვირთების გადასამუშავებლად  $PP_{ij}$  (ათასი ტონა დღეში) და კომპლექსური დღიური დახარჯები (ფლოტისა და პორტის) ყველა მიმართულებასა და ტვირთებზე  $C_{ij}$  (\$ ათასი დოლარი). ამოცანა მდგომარეობს ვიპოვოთ ნავმისადგომის ოპტიმალური მიმაგრება ტვირთნაკადზე იმ პირობით, რომ კომპლექსური დანახარჯები იყოს მინიმალური.

ამოსავალი მონაცემები საანგარიშოსთან ერთად მოცემულია ცხრილში. თითოეული ნავმისადგომისა და ტვირთნაკადისათვის  $PP_{ij}$  - განლაგებულია მარცხენა დაბალ კუთხეში, ხოლო  $C_{ij}$  - მარჯვენა ზედა კუთხეში.

ავღნიშნოთ  $X_{ij}$  -ით  $i$  - ნავმისადგომის მუშაობის დრო (დღე),  $j$  - დასახელების ტვირთნაკადის გადასამუშავებლად. მათემატიკური მოდელის შედგენა დავიწყოთ შეზღუდვების აღწერით.

ნავმისადგომის დროის შემოსაზღვრულობის ტოლობათა სისტემას ექნება სახე.

$$\left\{ \begin{array}{l} X_{11} + X_{12} + X_{13} + X_{14} < 90 \\ X_{21} + X_{22} + X_{23} + X_{24} < 90 \\ X_{31} + X_{32} + X_{33} + X_{34} < 90 \end{array} \right.$$

ცხრილი 17

ამოცანის ამოსავალი და გაანგარიშებითი მაჩვენებლები.

ნავმისა- დგომი	ტვირთნაკადებ ო				t <sub>i</sub>	S <sub>i</sub>
	1	2	3	4		
1	0 12 0,9	02 1 0,8	04 70 1,0	0 5 20 0,7	0	12,35
2	5,33 12 84,62	4,25 22 1,0	-1 5 1,0	-0,29 6 0,8	5,38	10,98
3	6 14 1,5	11,75 25 42,86 1,4	-2,2 25 1,2	-0,15 8 0,8	23,44	10,59
Q <sub>i</sub>	QQ <sub>i</sub> =110	Q <sub>2</sub> =60	Q <sub>3</sub> =70	Q <sub>4</sub> =50		
S <sub>ij</sub>	13,33	26,25	4	7,14	S <sub>ij</sub> , X <sub>ij</sub> , C <sub>ij</sub>	P <sub>ij</sub>



ყოველი სისტემის უტოლობა ასახავს იმ ფაქტს, რომ ნავმისადგომის ჯამური მუშაობის დრო არ შეიძლება კვარტალში აღემატებოდეს 90 დღეს, მიუხედავად შრომის ინტენსივობისა და ტვირთნაკადის დასახელებისა. დროის ეს მონაკვეთი შემოსაზღვრულია კა;ლენდარულად.

გადასამუშავებელი ტვირთების რაოდენობრივი შეზღუდვის ფორმულირება შესაძლებელია შემდეგი სახით:

$$\begin{cases} 0,9X_{11}+1.3X_{21}+1.5X_{31}=110 \\ 0.8X_{12}+1.0X_{22}+1.5X_{32}=60 \\ 1.0X_{13}+1.0X_{23}+1.2X_{33}=70 \\ 0.7X_{14}+0.8X_{24}+1.1X_{34}=50 \end{cases}$$

სისტემის ყველაგანტოლება მიუთითებს ოთხივე ნავმისადგომზე გადასამუშავებელი ტვირთების მოცულობებზე.

არაუარყოფითობის მოთხოვნა გამოვსახოთ შემდეგი უტოლობით:

$$X_{ij} \geq 0, \quad i=1.2.3; \quad j=1.2.3.4;$$

აღნიშნული შეზღუდვების შემდეგ მიზნის ფუნქცია ჩამოყალიბდება შემდეგი სახით:

$$Z=12X_{11}+21X_{12}+4X_{13}+5X_{14}+12X_{21}+22X_{22}+5X_{23}+6X_{24}+14X_{31}+25X_{32}+7X_{33}+8X_{34} \rightarrow \min.$$

ამ ამოცანის ამოხსნისათვის გამოიყენება დამოთვლის ალგორითმის მეთოდი „უმეტესი სხვაობა“.

1. განვსაზღვროთ თითოეული ნავმისადგომის მიხედვით თითოეული ტვირთის დამუშავების თვითღირებულების საშუალო სისდიდე  $S_i$  შემდეგი ფორმულით:

$$S_1 = \frac{12 + 21 + 4 + 5}{0.9 + 0.8 + 1.0 + 0.7} = 12.35 (\text{ათასი } \$)$$

$$S_2 = \frac{12 + 22 + 5 + 6}{1.3 + 1.0 + 1.0 + 0.8} = 10.98 (\text{ათასი } \$)$$

$$S_3 = \frac{14 + 25 + 7 + 8}{1.5 + 1.4 + 1.2 + 1.0} = 10.59 (\text{ათასი } \$)$$

მიღებული მონაცემები ჩავსვათ ზემომოყვანილი ცხრილის პირველ სვეტში  $S_i$ -ის მნიშვნელობებად.

2. შესადარ ბაზად მოვიჩვენოთ პირველ ნავმისადგომს, რამდენადაც

$$\max(12,35,10,59) = 12,35 \text{ ათასი } \$$$

3. პირველი ნავმისადგომისდათვის განისაზღვრება ტვირთის გადამუშავების თვითღირებულება თითოეული ტვირთნაკადისათვის:

$$S_1 = \frac{12}{0.9} = 13.33;$$

$$S_2 = \frac{21}{0.8} = 26.25$$

$$S_3 = \frac{4}{1.0} = 4$$

$$S_4 = \frac{5}{0.7} = 7.14$$

ჩავწეროთ მიღებული შედეგი ცხრილის  $S_{ij}$  სვეტში.

ვპოულობთ  $a_{ij}$  სიდიდეებს თითოეული უჯრისათვის ტოლობებით:

$$a_{11} = 13.33 * 0.9 - 12 = 0$$

$$a_{12} = 26.25 * 0.8 - 21 = 0$$

$$a_{13}=4*1-4=0$$

$$a_{14}=7.14*0.7-5=0$$

$$a_{21}=13.33*1.3-12=5.33$$

$$a_{22}=26.25*1-22=4.25$$

$$a_{23}=4*1-5=-1$$

$$a_{24}=7.14*0.8-6=-0.29$$

$$a_{31}=13.33*1.5-14=6$$

$$a_{32}=26.25*1.4-25=11.75$$

$$a_{33}=4*12-7=-2.2$$

$$a_{34}=7.14*1.1-8=-0.15$$

$a_{ij}$ -ის მონაცემები შეგვყავს ცხრილის ზედა მარცხენა კუთხეში.

შეფასების დადებითი მაჩვენებელი ახასიათებს თითოეული ნავმისადგომისათვის კონკრეტული ტვირთების დამუშავების თვითღირებულებაში ეკონომიის სიდიდეს პირველ ნავმისადგომთან მიმართებაში. მაგალითად, შეფასება  $a_{21}=13.33*1.3-12=5.33$  უჩვენებს, რომ პირველი ტვირთნაკადის გადამუშავების შემთხვევაში მესამე და არა პირველ ნავმისადგომზე, მიიღწევა ეკონომია 5,33 ათასი \$.

საპირისპირო მოვლენასთან გვაქვს საქმე უარყოფითი მნიშვნელობის შემთხვევაში. მაგალითად გამოსახულება  $a_{23}=4*1-5=-1$  ახასიათებს მესამე ტვირთნაკადის მეორე ნავმისადგომზე გადამუშავების შემთხვევაში დღე-ღამეში ათასი \$ -ის დანაკარგებს, ვიდრე პირველ ნავმისადგომზე მისი გადამუშავების შემთხვევაში.

შეფასების ყველაზე დიდი მნიშვნელობა, ჩვენს მაგალითში  $a_{32}=26.25*1.4-25=11.75$ , ის მაჩვენებელია, რომლისგანაც მიზანშეწონილია დავიჭყოთ ტვირთების დამუშავების პროცედურის გეგმის დამუშავება.

$$X_{32} = \min \left\{ 90; \frac{60}{1.4} \right\} = 42.86$$

შესაბამისად მეორე ყვირთნაკადის მესამე ნავმისადგომზე გადამუშავების შემთხვევაში ტვირთი გადამუშავდება მთლიანად და თვეში დამატებით რჩება  $90-42,86=47,14$  დღე-ღამე, რომლის განმავლობაშიდაც მოცემულ ნავმისადგომზე შესაძლებელია სხვა ტვირთების დამუშავება.

შემდეგ ცხრილის დანარჩენ ნაწილებში (მეორე სვეტის გარდა. ე.ი. მეორე ტვირთნაკადის გამოკლებით) ხელახლა მოიძებნება უჯრა მაქსიმალური მნიშვნელობით, ასეთია ჩვენს შემთხვევაში  $a_{21}=13.33*1.3-12=5.33$ . განისაზღვრება მეორე ნავმისადგომის მიერ პირველი ტვირთნაკადის გადამუშავების დრო

$$X_{21} = \min \left\{ 90; \frac{110}{1.3} \right\} = 84,62$$

და ა.შ. მთელი ტვირთნაკადების შემთხვევაში, რომელთა მოცულობები არსებობს ცხრილში.

ამოხსნის სედეგად გვექნება:

$$X_{13}=70; X_{14}=20; X_{21}=84.62; X_{34}=23.7$$

გამოვთვალოთ მიზნის ფუნქცია

$$Z = 4 \cdot 70 + 5 \cdot 20 + 12 \cdot 84.62 + 25 \cdot 42.86 + 8 \cdot 23.7 = 2656.54 \text{ ათას \$} - \text{ს}$$

ვღებულობთ ოპტიმალურ გეგმას. ამ გეგმით შესაძლებელია მთელი ტვირთნაკადების გადამუშავება, რომლის თვითღირებულებაც იქნება 2656,57 ათასი \$ და გვრჩება თავისუფალი დრო ნავმისადგომებზე, მეორისათვის 5,38 დღე-ღამე, მესამესათვის-23,44 დღე-ღამე კვარტალში.

შესაბამისად წრფივი დაგეგმარების ეს მეთოდი საშუალებას იძლევა მივაღწიოთ ტვირთების დამუშავების ოპტიმალურობას, მინიმუმამდე დავიყვანოთ ტვირთების დამუშავების ღირებულება და განვსაზღვროთ

ნავმისადგომების თავისუფალი დროის რიცხვი, რომლის განმავლობაშიდაც ნავმისადგომები შეიძლება დაკავდეს სხვა ტვირთების დამუშავებით, ან სხვა სახის სამუშაოთა მიმდინარეობით.

ამგვარად, იმ მიზნით, რომ ავამაღლოთ ბათუმის საზღვაო პორტის კონკურენტუნარიანობა აუცილებელია შეთავაზებული მომსახურეობის ხარისხის გაუმჯობესება. რაც მიიღწევა ერთის მხრივ საპორტო დანადგარებისა და მცურავი საშუალებების ხარისხობრივი პარამეტრების ამაღლებით და საქართველოს პორტებში დაგეგმვისა და ანალიზის მოწინავე მეთოდების გამოყენებით.

## დასკვნა

1. საქართველოს საზღვაო პორტების სისტემა დღეისათვის წარმოდგენილი ორი მსხვილი - ბათუმის და ფოთის, აგრეთვე სუფსისა, ანაკლიის და ყულევის შედარებით მცირე ნავსადგურებით, ისინი ძირითადად აკმაყოფილებს საქართველოს სატრანზიტო და ადგილობრივი ტვირთების მიღების და გადამუშავების ამოცანებს. თუმცა ბათუმის ნავსადგურში ზოგჯერ გემებს ნავმისადგომების დაკავების გამო, უხდებათ რეიდზე ლოდინი რამდენიმე დღის განმავლობაში, რაც ერთის მხრივ ზრდის გემის მომსახურების პერიოდს, მეორეს მხრივ გემები, განსაკუთრებით ზამთრის პერიოდში, დიდი რისკის ქვეშ ექცევიან მოსალოდნელი უამიდობის გამო აღნიშნულისათვის მიგვაჩნია:

-ბათუმის პორტში დაინერგოს გემების მომსახურების გრაფიკული და ავტომატური მართვის სისტემა მათი მოსალოდნელი შემოსვლის, მათგან მიღებული ინფორმაციის და ნავმისადგომის სიმძლავრის გათვალისწინებით. ასეთი სისტემის გარკვეული ელემენტები რათქმაუნდა დაწერგლია ბათუმის პორტში, მაგრამ მათი არასრულყოფილების გამო, ვერ ხერხდება სამუშაოთა და მომსახურების ისეთი დაგეგმვა, რომ მივაღწიოთ პორტის სიმძლავრის მაქსიმალურ გამოყენებას. სამუშაოთა წარმართვა იყოს რიტმული, შემცირდეს მოცდენები და მივაღწიოთ დასაქმებულთა ტექნიკურ საშუალებათა ოპტიმალურ დატვირთვას;

ბათუმის საზღვაო პორტის აღჭურვილობა, როგორც ბუქსირები, ასევე ამწე საშუალებები მოითხოვენ განახლებას. საკმარისია აღინიშნოს, რომ ასეთი საშუალებების საშუალო ხანდაზმულობა 20 წელს აღემატება. ამიტომ მათი ტვირთამწეობაც და წარმადობაც ვერ პასუხობს თანამედროვე მოთხოვნებს. აქაც საჭიროა ინვესტიციების განხორციელება. (50-60 მლნ აშშ დოლარი). იმის გათვალისწინებით,

რომ პორტის ტექნიკური განახლებითა და მომსახურების სისწრაფის, კულტურის და საიმედოობის გაზრდით, მოსალოდნელია შავი ზღვის მეზობელი პორტებიდან (ნოვოროსისკი, ოდესა და სხვა) გემების გადმომისამართება, განსაკუთრებით შუა აზიის სახელმწიფოებისათვის განკუთვნილი ტვირთების შემთხვევაში, ასეთი მნიშვნელოვანი ინვესტიციის განხორციელებაც აუცილებელია;

-საქართველო საზღვაო ქვეყანაა, რაც მისი დიდი უპირატესობაა ა/კავკასიაში, მაგრამ ჩვენს საზღვაო ინფრასტრუქტურას არ შემორჩა არც ერთი საზღვაო ლაინერი, თუ ტანკერი (მნიშვნელოვანი წყალწყვის ხომალდი როცა წარსულში ჩვენი საოკეანო ფლოტის რიცხვი 80-ს აღემატებოდა) ამ მიმართებითაც აუცილებელია მუშაობათა გააქტიურება, კერძოდ:

ა) შეიქმნას შესაბამისი-ლიბერალური საინვესტიციო გარემო უცხოური ინვესტიციების მოსაზიდად ქართული ფლოტის შესაქმნელად. ეს კი მიიღწევა: საგადასახადო სისტემის ლიბერალიზაციით და მისი დიფერენცირებული განაკვეთებით საზღვაო ფლოტისათვის; სამეურნეო კანონმდებლობის სრულყოფით და სამეურნეო ადმინისტრირების წნეხის შემცირებით; საბაზრო ინფრასტრუქტურის გაფართოებით; საბანკო-საკრედიტო სისტემის მოწესრიგებით. ერთი სიტყვით -მაკროეკონომიკური ფაქტორების ლიბერალიზაციით.

ბ) საქართველომ, როგორც საზღვაო სახელმწიფომ შეიძლება შექმნას საკუთარი ფინანსური შესაძლებლობების ფარგლებში საზღვაო ფლოტის ნაწილი მაინც. შეიძინოს რამდენიმე საოკეანო გემი საზღვაო ადმინისტრაციის განკარგვის ეგიდით.

2.საჭიროა ბათუმის საზღვაო ინფრასტრუქტურის მენეჯმენტის სტანდარტების დანერგვა საერთაშორისო წესებისა და კონვენციების შესაბამისად. ამთან მენეჯმენტის წარმართვა, როგორც ინფორმაციული უზრუნველყოფით, ასევე ტექნიკური საშუალებებით, მეთოდებითა და ხერხებით საჭიროა მოვიდეს მსოფლიოს წამყვანი პორტების

მენეჯმენტის შესაბამისობაში-შეიზღუდოს დოკუმენტაციის რაოდენობა, გაიზარდოს მისი ინფორმაციული მომცველობა, გადაწყვეტილებათა მიღების დროის შემცირება და მათი ხარისხის ამაღლება.

3. მიზანშეწონილია ბათუმის საზღვაო პორტის კონკურენტუნარიანობის ამაღლების და მომსახურეობის სრულყოფის მიზნით საზღვაო კლასტერების ჩამოყალიბება ქ. ბათუმის ტერიტორიაზე, სადაც შესაძლებელი იქნება პორტის, რკინიგზის, საავტომობილო ტრანსპორტის და ექსპედიტორული ორგანიზაციების შეთანხმებული და კოორდინირებული მუშაობა;

4. შესაძლებელია ბათუმში ლოგისტიკური ცენტრების ორგანიზაცია, რომელთაც ექნებათ სახელმწიფოთაშორისი რეგიონალური მნიშვნელობა. ლოგისტიკური ჯაჭვის ორგანიზატორად უნდა მოგვევლინოს ბათუმის საზღვაო პორტი;

5. დაინერგოს, მსოფლიოს წამყვან საზღვაო პორტებში აპრობირებული, მართვის ავტომატიზირებული სისტემები საქართველოს თავისებურებების გათვალისწინებით. კერძოდ, სასწრაფოდაა დასანერგი ნავმისადგომებში ტვირთნაკადების დამუშავების დაგეგმვა წრფივი მოდელირების მეთოდის გამოყენებით, რაც უზრუნველყოფს ტვირთების დამუშავების ღირებულების შემცირებას, რითმულ დატვირთვას და ნავმისადგომთა თავისუფალ რეჟიმში ყოფნის წინასწარ განჭვრეტას. დაგეგმვისა და მართვის ეს მეთოდი ხელს შეუწყობს ბათუმის საზღვაო პორტის კონკურენტუნარიანობის ამაღლებას მეზობელ სახელმწიფოთა პორტებთან შედარებით.

ვფიქრობთ ამ ღონისძიებათა გატარება მნისშნელოვნად შეუწყობს ხელს ბათუმის საზღვაო პორტის განვითარებას, მის მენეჯმენტს და უზრუნველყოფს, როგორც მაკროეკონომიკურ, ისე მიკროეკონომიკურ და სოციალური ეფექტის მიღებას.



## გამოყენებული ლიტერატურა

1.ი. ანთელავა, მ. გაფრინდაშვილი, მ. ვაჩნაძე და სხვ. საქართველოს ისტორია უძველესი დროიდან დღემდე. თბილისი, 1996. 332 გვ.

2.ყაუხჩიშვილი თ. სტრაზონის გეოგრაფია : ცნობები საქართველოს შესახებ. თბილისი, 1957. 302 გვ.

3.მელიქიშვილი გ. საქართველოს ისტორია: საკითხავი წიგნი. თბილისი, 1990. 382 გვ.

4. ბერძენიშვილი ნ. საქართველოს ისტორიის საკითხები. ნაწილი 2. თბილისი, 1965. 513 გვ.

5. ბერძენიშვილი ნ. საქართველოს ისტორიის საკითხები. ნაწილი 6. თბილისი, 1973. 488 გვ.

6. გუგუშვილი პ., კაპიტალიზმის წარმოშობა და განვითარება საქართველოსა და ამიერკავკასიაში. თბილისი, 1941. 472 გვ.

7. ბათუმის საზღვაო პორტის ადმინისტრაციის მიერ მოწოდებული ინფორმაცია.

8. იხ. ფოთის საზღვაო პორტის ოფიციალური საიტი. <http://www.potiseaport.com/>. გადამოწმებული 12.01.2011 წელს.

9. იხ. ბათუმის საზღვაო პორტის ოფიციალური საიტი. <http://www.batumiport.com/>. გადამოწმებული 12.01.2011 წელს.

10. იხილეთ: В.П. МАКСАКОВСКИЙ. «Каспий — Европа»\* .  
საიტი: [http://geo.1september.ru/view\\_article.php?id=200102912](http://geo.1september.ru/view_article.php?id=200102912).  
გადამოწმებულია 12.04.2013.

11. Список стран по ВВП (ППС) на душу населения. საიტი: [http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BF%D0%B8%D1%81%D0%BE%D0%BA\\_%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD\\_%D0%BF%D0%BE\\_%D0%92%D0%92%D0%9F\\_\(%D0%9F%D0%9F%D0%A1\)\\_%D0%BD%D0%B0\\_%D0%B4%D1%83%D1%88%D1%83\\_%D0%BD%D0%B0%D1%81%D0](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BF%D0%B8%D1%81%D0%BE%D0%BA_%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD_%D0%BF%D0%BE_%D0%92%D0%92%D0%9F_(%D0%9F%D0%9F%D0%A1)_%D0%BD%D0%B0_%D0%B4%D1%83%D1%88%D1%83_%D0%BD%D0%B0%D1%81%D0)

[%B5%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D1%8F](#). გადამოწმებულია

12.04.2013.

12.Кравченко А. Кибин О. Экономический анализ деятельности марских портов в рыночных условиях. Судостроение. 2006. №4ю с. 44-45.

13.Гула А. Очередные барьеры для транзита. Порты Украины. 2005. №3. С.34-36.

14.Василишин А. Управление тарифной политикой морских портов. Порты Украины №3, с. 26-27.

15.Нисевич а. Частные инвестиции в портах Украиныю «порты Украины», №4, 2006. С.70-71.

16.საქართველოს მთავრობა „ქვეყნის ძირითადი მონაცემები და მიმართულებები 2012-2015 წლებისათვის“. (გადამუშავებული ვარიანტი). თბილისი, 2011. გვ.23.

17.ჟურნალი კომერსანტი. თურქეთი ბოსფორის ყურეს ახალი არხით განტვირთავს. თბილისი, 2011-04-28. გვ. 3-4.

18.International Energy Outlook, Energy Information Administration (EIA). p. 37.

19.ფოთის ახალი ნავსადგურის პროექტი. დაინტერესებულ მხარეთა ჩართულობის გეგმა. მომზადებულია კორპორაცია „ფოთის საზღვაო ნავსადგური“-სთვის. შემსრულებლები: ENVIRON ლონდონი, გაერთიანებული სამეფო. სამეცნიერო-კვლევითი ფირმა „გამა“. თბილისი, საქართველო. 2010. 34 გვ.

20.მონაცემები ძირითადად აღებულია საიტდან

<http://www.batumiport.com/>. გადამოწმებულია 12.04.2011.

21.რადიო „კომერსანტი, FM 95,5. 2012-03-09 09:18:02. საიტდან: [https://www.google.ge/#q=ტვირთბრუნვის+პროგნოზი&hl=ka&prmd=imvns&ei=wAauT46AA6\\_44QSGk\\_G](https://www.google.ge/#q=ტვირთბრუნვის+პროგნოზი&hl=ka&prmd=imvns&ei=wAauT46AA6_44QSGk_G). გადამოწმებულია 20.05.2011.

22.ТИТОВ АЛЕКСЕЙ ВАЛЕРЬЕВИЧ. МЕТОДИКА ФОРМИРОВАНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СТРАТЕГИИ В МОРСКИХ ПОРТАХ. АВТОРЕФЕРАТ. диссертации на соискание ученой степени кандидата технических наук. г. Санкт-Петербург – 2009. с.

23.Dennis S. Ippolito. Why Budgets Matter: Budget Policy and American Politics. 2004 - 344 pages.