

საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი

ნატალია ჯიჯავაძე

საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის ეფექტიანობის  
ანალიზი და მისი ამალღების ღონისძიებათა დამუშავება

წარმოდგენილია დოქტორის აკადემიური ხარისხის  
მოსაპოვებლად

სადოქტორო პროგრამა: „ტრანსპორტის და მრეწველობის მენეჯმენტი“  
შიფრი: 02

საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი  
თბილისი, 0175, საქართველო  
ივლისი, 2017 წელი

საავტორო უფლება © 2017 ჯიჯავაძე ნატალია  
თბილისი  
2017

სამუშაო შესრულებულია საქართველოს ტექნიკურ უნივერსიტეტში

სატრანსპორტო და მანქანათმშენებლობის ფაკულტეტი  
ტრანსპორტის და მანქანათმშენებლობის მენეჯმენტის  
დეპარტამენტი

საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი

სატრანსპორტო და მანქანათმშენებლობის ფაკულტეტი

ჩვენ, ქვემოთ ხელისმომწერი ვადასტურებთ, რომ გავეცანით ჯიჯავაძე ნატალიას მიერ შესრულებულ სადისერტაციო ნაშრომს დასახელებით: „საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის ეფექტიანობის ანალიზი და მისი ამალღების ღონისძიებათა დამუშავება“ და ვაძლევთ რეკომენდაციას საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის სატრანსპორტო და მანქანათმშენებლობის ფაკულტეტის სადისერტაციო საბჭოში მის განხილვას დოქტორის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად.

თარიღი

ხელმძღვანელი: ჟ. წიკლაური

რეცენზენტი: \_\_\_\_\_

რეცენზენტი: \_\_\_\_\_

რეცენზენტი: \_\_\_\_\_

საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი

2017

ავტორი: ჯიჯავაძე ნატალია

დასახელება: საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის  
ეფექტიანობის ანალიზი და მისი ამაღლების ღონისძიებათა დამუშავება

ფაკულტეტი : სატრანსპორტო და მანქანათმშენებლობის

ხარისხი: დოქტორი

სხდომა ჩატარდა: თარიღი

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

---

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 ნაშრომი - საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის ეფექტიანობის ანალიზი და მისი ამაღლების ღონისძიებათა დამუშავება - შესრულებულია საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის ტრანსპორტისა და მანქანათმშენებლობის დეპარტამენტში. მოიცავს კომპიუტერზე სტუ-ს მოთხოვნათა დაცვით აკრეფილ 130 გვერდს. შედგება შესწავლის, ლიტერატურის მიმოხილვის, შედეგებისა და მათი განსჯის განყოფილებების, დასკვნის და გამოყენებული ლიტერატურის ჩამონათვლისაგან. ტექსტი მოიცავს - -- ცხრილს და --- ნახაზს.

შესავალში დასაბუთებულია თემის აქტუალობა, პრობლემის შესწავლის მდგომარეობა, კვლევის მიზანი და ამოცანები, კვლევის მეთოდოლოგია და მეთოდიკა, გამოკვეთილია მეცნიერული სიახლე, სადისერტაციო ნაშრომის თეორიული და პრაქტიკული მნიშვნელობები. ასევე ჩამოთვლილია აპრობაციები, პუბლიკაციები, ნაშრომის სტრუქტურა და მოცულობა.

საქართველოს გეოპოლიტიკური მდებარეობა დასაბამიდანვე მნიშვნელოვანი იყო სატრანსპორტო გზების არსებობისათვის, აქ გადიოდა უმნიშვნელოვანესი საქარავნო გზები აღმოსავლეთიდან დასავლეთისკენ, ჩრდილოეთიდან სამხრეთისაკენ. ეკონომიკის ზრდასთან ერთად ფართოვდება საქართველოს ფუნქცია, როგორც ტრანსკავკასიური კორიდორისა. იგი უმოკლესი გზაა რომელიც აღმოსავლეთ აზიას აკავშირებს ევროპასთან. საქართველოს ტერიტორიაზე გადის მნიშვნელოვანი სარკინიგზო, საავტომობილო და მილსადენი ტრანსპორტი, მათი გამოყენებით შესაძლებელია ტვირთების იაფად და ოპერატიულად ტრანსპორტირება კასპიიდან შავ ზღვამდე და პირიქით. ეს საკითხი და სატრანსპორტო დერეფნის რაციონალური გამოყენება უზრუნველყოფს საქართველოს, როგორც სახელმწიფოს უსაფრთხოებას საერთოდ და მათ შორის ეკონომიკურ უსაფრთხოებასაც. ამავე დროს სატრანსპორტო ტვირთების ტრანსპორტირებით შესაძლებელია სახელმწიფო ბიუჯეტის შემოსავლების მნიშვნელოვანი ზრდა.

საზღვაო პორტების განვითარების და ორგანიზაციის საკითხები ეკონომიკურ მეცნიერებაში ერთ-ერთ ყველაზე შეუსწავლელ საკითხადაა მიჩნეული მთელი მსოფლიოს მასშტაბით, განსაკუთრებით ეს ითქმის საქართველოს საზღვაო პორტებზე. 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.

სადისერტაციო ნაშრომის პირველი განყოფილება - ლიტერატურის მიმოხილვა წარმოდგენილია ორი პარაგრაფით - საზღვაო ტრანსპორტის ეფექტიანობის საკითხები ქართულ და უცხოურ ლიტერატურაში და საქართველო, როგორც საზღვაო ქვეყანა - ისტორიული ექსკურსი.

საქართველო გვევლინება საზღვაო ქვეყნად, რაც მისი ბუნებრივი უპირატესობაა, შესაბამისად, ქვეყანას უნდა გააჩნდეს საზღვაო ფლოტიც, რამდენადაც საზღვაო ფლოტს ფლობს აარამარტო ის ქვეყნები, რომლებიც ესაზღვრებიან ზღვას, არამედ არასაზღვაო სახელმწიფოებიც.

გასული საუკუნის 90-იანი წლებისათვის, საქართველოს მფლობელობაში არსებული საზღვაო ფლოტი წარმოდგენილი იყო ტანკერებით, მშრალი ტვირთების ხომალდებით, თევზსაჭერებით, და სამგზავრო ლაინერებით. მათი საერთო რიცხვი 85 ერთეულს შეადგენდა, შესაბამისად, საზღვაო ტრანსპორტით გადაზიდული ტვირთების მოცულობა ტრანსპორტში არამარტო მნიშვნელოვანი, არამედ ყველა სხვა სახის ტრანსპორტით გადაზიდულ ტვირთებზე მეტი იყო. დღეისათვის კი, ამ ტვირთების მოცულობა განულებულია. ამ არასახაბიელო მდგომარეობის გამო, ქართულ სამეცნიერო ლიტერატურაში საზღვაო ტრანსპორტის პრობლემატიკა ნაკლებად განიხილება თუ არ ჩავთვლით ბოლო წლებში სტუ-ს ტრანსპორტისა და მანქანათმშენებლობის მენეჯმენტის დეპარტამენტში და ბათუმის სახელმწიფო საზღვაო აკადემიაში შესრულებულ სადისერტაციო ნაშრომებს და გამოქვეყნებულ პუბლიკაციებს.საპირისპირო პროცესთან გვაქვს საქმე განვითარებული სახელმწიფოების, განსაკუთრებით, საზღვაო ქვეყნების, ეკონომიკურ და მენეჯერულ ლიტერატურაში. შესაბამისად, ნაშრომში შევეხეთ ამერიკელი, ინგლისელი, ინდოელი და სხვა მეცნიერების ნაშრომებს საზღვაო ტრანსპორტის ეფექტიანობის ამალღების კუთხით.

ლიტერატურული მიმოხილვის მეორე პარაგრაფი მოიცავს საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის განვითარების ისტორიას, რომლის ანალიზისათვის გამოყენებულია ბერძნული ისტორიული წყაროები, ქართველ გამოჩენილ ისტორიკოსთა შრომები და ჩვენს მიერ მოძიებული სტატისტიკური მასალეები.

სადისერტაციო კვლევის შედეგები ძირითადად ასახულია შედეგებისა და მათი განსჯის განყოფილებაში. იგი წარმოდგენილია ხუთი პარაგრაფით.ესენია: საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის შემადგენლობა და მათი მოკლე დახასიათება; საქართველოს საზღვაო პორტების ეფექტიანობის შეფასების კრიტერიუმები და მაჩვენებლები; საზღვაო ტრანსპორტის ეფექტიანობის ამალღების მაკროეკონომიკური ფაქტორები; საზღვაო ტრანსპორტის ეფექტიანობის ზრდა რითმული მუშაობის უზრუნველყოფით; საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის ეფექტიანობის ამალღება ლოგისტიკური ცენტრების ორგანიზებით.

რამდენადაც საქართველოს საზღვაო ფლოტი არ გააჩნია, კვლევის პროცესში ძირითადი ყურადღება გამახვილებულია საქართველოს საზღვაო პორტებზე, შესაბამისად გაანალიზებულია ბათუმის, ფოთის, ყულევის მოქმედი საზღვაო პორტები, სუფსის ტერმინალი და ანაკლიის მშენებარე

პორტი. კვლევამ გვიჩვენა, რომ საქართველოს მოქმედი პორტები წარმოდგენილია შედარებით მცირე სიმძლავრეებით და აღნიშნული სიმძლავრეებიც კი სანახევროდაა ათვისებული. აღნიშნულის ერთერთი შემადგენელია, ტრანსპორტის სხვადასხვა სახეობათა შეუთანხმებელი და არაკოორდინირებული მოქმედებები, ბათუმისა და ფოთის ნავსადგურების დატვირთვა გადმოტვირთვის ოპერაციათა მაღალი ტარიფები, პორტების არასაკმარისი დაღრმავება რაც დიდტონაჟიანი გემების შემოსვლას აფერხებს. ამ უკანასკნელის დაძლევისათვის მიმდინარეობს ანაკლიის პორტის მშენებლობა სადაც შესაძლებელი იქნება 22 მ-მდე დაღრმავების გემების შემოსვლა, ანუ 30 000 ტონის წყალწვის მცურავ საშუალებათა მომსახურება.

საზღვაო პორტების ეფექტიანობის შეფასებისათვის საკითხის კვლევისადმი გამოკვეთილია ორმხრივი მიდგომა. სახელმწიფოს პოზიციებიდან ეფექტიანობას ვაფასებთ გადაზიდული ტვირთების მოცულობით და პორტები დასაქმებულთა რიცხოვნობით. ხოლო პორტების, როგორც ორგანიზაციული სტრუქტურის ეფექტიანობა შეფასებულია ძირითადი ტექნიკურ ეკონომიკური პარამეტრებით და ინვესტიციების განხორციელების შედეგებით.

საზღვაო ტრანსპორტის ეფექტიანობა დამოკიდებულია ისეთ მაკროეკონომიკურ ფაქტორებზე, როგორებიცაა საბაზრ ინფრასტრუქტურა და მისი განვითარების დონე, ფულად-საკრედიტო პოლიტიკა და ლარის სტაბილურობა, საგადასახადო გარემო, მისი დიფერენცულობა და ლიბერალურობა. შესაბამისად, კვლევამ აჩვენა, რომ ქვეყნის ეკონომიკური განვითარება შესაძლებელია თავისუფალი კონკურენციის პირობებში რაც შექმნის სასაქონლო, ფასიანი ქაღალდების სავალუტო, და შრომითი ბირჟების თავისუფალი განვითარების შესაძლებლობას. ჩამოთვლილთაგან, შრომის ბირჟების ორგანიზებაში, აუცილებელია სახელმწიფოს როლის გაზრდა.

საზღვაო ტრანსპორტის ეფექტიანობა მნიშვნელოვნად განპირობებულია პორტების რიტმული დატვირთვის უზრუნველყოფით. ხშირია შემთხვევები, როცა დატვირთვა გადატვირთვის მოცულობა დროის მოკლე მონაკვეთებში სწრაფად იზრდება, ხოლო დროის უმეტეს მომენტებში პორტები თითქმის უფუნქციოდაა. ჩვენს მიერ დამუშავებულია რიტმულობის გაზრდის მათემატიკური მოდელი და შესაბამისი ალგორითმი.

საზღვაო და, საერთოდ, ტრანსპორტის ეფექტიანობის ამაღლებისათვის უპრიანია ლოგისტიკური ცენტრების შექმნა. სადაც მონაწილეობას მიიღებს საქართველოს საზღვაო პორტებთან დაკავშირებული ტრანსპორტის ყველა სახეობა ანუ ლოგისტიკური ცენტრების განვითარება ე.წ. კლასტერების ორგანიზებით. კვლევაში შემოთავაზებულია აღნიშნული ცენტრების და კლასტერების შექმნისათვის გასატარებელ ღონისძიებათა სისტემა.

კვლევის შედეგები ასახულია დასკვნებში, რომელთაგან ძირითადია:

- დღეისათვის საქართველოს ტრანსპორტი მისი ეკონომიკის მნიშვნელოვანი შემადგენელი ნაწილია. მასში იქმნება ქვეყნის მთლიანი შიდა პროდუქტის 10 პროცენტი, ხოლო მომავალში

მართებული საგარეო-ეკონომიკური პოლიტიკის განხორციელებით, სატრანსპორტო სისტემის მენეჯმენტის სრულყოფის, ტრანსპორტის თანამედროვე საშუალებების, სატრანსპორტო გზების მოდერნიზაციით შესაძლებელია ეკონომიკაში ტრანსპორტის ხვედრითი წილის ზრდა, რაც თავის მხრივ ხელს შეუწყობს ქვეყნის ეკონომიკურ განვითარებას და დასაქმებულთა რიცხოვნების ზრდას.

- გამოკვლევებმა აჩვენა, რომ საქართველოს გეოპოლიტიკური მდებარეობა, მისი საზღვაო ქვეყნად არსებობა ქმნის ხელსაყრელ პირობებს საქართველოს ტერიტორიაზე ლოგისტიკური ცენტრების ჩამოყალიბებისათვის, რომელსაც ექნება რეგიონალური მნიშვნელობა არამარტო ამიერკავკასიის ქვეყნებისათვის, არამედ მნიშვნელოვანწილად შუა აზიის სახელმწიფოებისათვის, ირანისათვის და ნაწილობრივ თურქეთისთვისაც. ასეთი ცენტრები შესაძლებელია განთავსდეს ქალაქებში ბათუმსა და ფოთში, ასევე თბილისში და რუსთავშიც, ამ უკანასკნელის მიზანშეწონილობას განაპირობებს მარაბდა-კარწახის რკინიგზის მშენებლობა, რომელიც უახლოეს ხანში შევა ექსპლუატაციაში.
- საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის ეფექტურად განვითარებისათვის მისი კონკურენტუნარიანობისა და ეფექტიანობის ამაღლებისათვის როგორც კვლევის შედეგებმა აჩვენა, აუცილებელია ისეთი მაკროეკონომიკური ფაქტორების სრულყოფა როგორებიცაა: საგადასახადო სისტემის გაუმჯობესება, მისი ლიბერალიზაციის და დიფერენციაციის მინართულებით; ფულად-საკრედიტო სისტემის გაუმჯობესება, ისე რომ გაიოლდეს საკრედიტო წვდომა სატრანსპორტო-საექსპედიტორო ორგანიზაციებისათვის სატრანსპორტო საშუალებების უზრუნველყოფის მიმართულებით და სტაბილური ლარის კურსის შენარჩუნებით; გასამარტივებელია სამეურნეო საქმიანობის სამართლებრივი უზრუნველყოფა მისი ოპერატიულობის და მიღებულ გადაწყვეტილებათა მიუკერძოებლობის მიმართულებით.
- საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის კონკურენტუნარიანობის ამაღლების, სატრანსპორტო საშუალებების რიტმულად დატვირთვის მიზნით მიზანშეწონილია სატრანსპორტო კლასტერების ორგანიზება საქართველოს პორტების ეგიდით, სადაც გაერთიანდებიან რკინიგზა და საავტომობილო გადამზიდავი ორგანიზაციები, კლასტერების ეფექტიანობა გაიზრდება თუ მასში გაერთიანდებიან მეზობელი აზერბაიჯანის და სომხეთის სატრანსპორტო ორგანიზაციებიც.
- ამავე კონკურენტუნარიანობის ამაღლებისათვის შემოთავაზებულია პორტების, ნავმისადგომებისა და ტერმინალების ოპტიმიზაციის მათემატიკური მოდელი,

რომლის სისტემატიური გამოყენებაც უზრუნველყოფს მუშაობის რიტმულობას, მომუშავეთა თანაბარზომიერ დატვირთვას და გამორიცხავს შრომის ზენორმატიულ ხარჯვას.

## Abstract



Dissertation Thesis - Analysis of the efficiency of Georgia's maritime transport and processing of it development measures - has been performed in the Department of Transport and Mechanical Engineering of Georgian Technical University. It comprises 130 according to GTU requirements. It consists of a list of study, literature review, results and their examination departments, conclusions and references. The text contains - - chart and - - drawing.

In the introduction is justified topic actuality, the problem studying condition, the purpose and objectives of the research, research methodology and methods, scientific theory, theoretical and practical values of the dissertation thesis. There are also applets, publications, structure and volume of the work.

Geopolitical location of Georgia was important from the beginning, for the existence of transport roads, the most important road routes from east to west, from north to south. With the growth of the economy, Georgia's function is expanding as a trans-Caucasian corridor. It is the shortest way to connect East Asia with Europe. Important rail, automobile and pipeline transportation passes through the territory of Georgia, and it is possible to transport cargo at a lower cost and operatively from Caspian to Black Sea and vice versa. This issue and rational use of the transport corridor ensure Georgia as a state security overall and as well economic security. At the same time transporting transit cargo can make a significant increase in the state budget revenue.

The issues of marine ports development and organization are one of the most unpredictable issues in economic science around the world, especially in the maritime ports of Georgia. Therefore, in the ports of Georgia almost no method is based on the latest achievements of planning and management sciences, and therefore the cargo handling in the harbors is non-existent, while increasing the cost of cargo handling. The solution of these issues is one of the directions of increasing the competitiveness of the maritime ports of Georgia, which further increases the relevance of the dissertation topic.

The first section of the dissertation work - literature review is presented in two paragraphs - Marine Transport Effectiveness Issues in Georgian and Foreign Literature and Georgia as a Maritime Country - Historical Excursion.

Georgia is a maritime country, which is its natural superiority, so the country must have a naval fleet as the Maritime Fleet holds the countries that are bordering the sea but the non-destructive states.

For the 90s of the last century, the Georgian navy fleet included tankers, dry cargo ships, fishing vessels, and passenger liners. Their total number was 85 units, accordingly, the volume of cargo transported by maritime transport was not only

important in transportation, but exceeded all other types of transport. Nowadays, the cargo volume has been reset. Due to non-desirable condition, in the Georgian scientific literature maritime transport problems are less likely to be considered with the exception of the last years of the GTU and Transport Management Department of Mechanical Engineering and the Maritime State Academy performed dissertation thesis and published publications. Opposite process we are dealing with developing, being held for the states, especially in the maritime countries, economic and managerial literature. Accordingly, the paper discusses the American, British, Indian and other scientist's works of maritime transport in terms of efficiency.

The second paragraph of the literary review includes the history of the development of maritime transport in Georgia, the Greek historical sources, the works of Georgian historians and the Statistical Materials We Have Retrieved.

The results of the dissertation are mainly reflected in the results and their review section. It is presented in five paragraphs. These include: the composition of the maritime transport of Georgia and their short description; Criteria and indicators of assessment of Georgia's marine ports efficiency; Macroeconomic factors for increasing efficiency of marine transport; Increase efficiency of marine transport by ensuring rhythm work; Improvement of Georgia's maritime transport by organizing logistic centers.

Since Georgia does not have a naval fleet, the main focus is made on the Georgian marine ports, according to which the Batumi, Poti, Kulevi operating marine ports, Supsa Terminal and Anaklia port are analyzed. The study showed that the active ports of Georgia are represented by relatively small capacity and the above capacities are still used. One of the hindering is the unbalanced and uncoordinated actions of the different types of transport, the loading of Batumi and Poti port tariffs for unloading operations, the inadequacy of the ports that impedes the entry of large ships. Construction of Anaklia port is underway to overcome the latter, where it will be possible to enter the vessels up to 22 meters, i.e. the service of 30 000 floating facilities.

A bilateral approach to researching the question of assessing the efficiency of marine ports is revealed. We value efficiency from the position of the state with the volume of freight cargo and ports by the number of employees. While the efficiency of ports as an organizational structure is estimated by major technical parameters and results of investments.

A bilateral approach is revealed to researching the question of assessing the efficiency of marine ports. We value efficiency from the position of the state with the volume of freight cargo and ports by the number of employees. While the

efficiency of ports as an organizational structure is estimated by major technical parameters and results of investments.

The efficiency of maritime transport depends on macroeconomic factors such as base infrastructure and level of development, monetary policy and GEL stability, tax environment, its differentiation and liberality. Consequently, the study demonstrated that the economic development of the country is possible in the conditions of free competition which will create the possibility of free development of commodity, securities exchange, labor exchanges free development. From the listed above, in organizing labor exchanges, it is necessary to increase the role of the state.

The efficiency of maritime transport is largely due to the rhythm of ports. There are frequent cases where the load reset volume increases rapidly in short periods of time, and in most moments the ports are almost non-existent. We have developed a mathematical model of rhythmic compound and a corresponding algorithm.

Navy and, in general, it would be appropriate in order to increase the effectiveness of transport to found logistics centers. Where will participate all types of transport related to marine ports of Georgia, i.e. logistics centers development, by organizing so called clusters. The survey offers system of measures to be taken for setting up aforementioned centers and clusters.

The results of the research are reflected in the conclusions, the important are as follows:

- Today, Georgia's transport is an important part of its economy. In it is formed the country's gross domestic product 10 percent, while in the future by implementation of correct foreign economic policy, transport management system improvement, by modern means of transport, road transport modernization can increase a share of the economy, which in turn will promote economic development and will increase number of employees.
- Studies have shown that the geopolitical situation of Georgia, its status as maritime country provide favorable conditions for the establishment of the logistics centers, which will have a regional meaning, not only for South Caucasus countries, but also to Central Asian states, Iran and partly for Turkey. Such centers can be located in the cities of Batumi and Poti, as well in Tbilisi and Rustavi, the latter feasibility determines the construction of the railway Marabda-Krtsanisi, which will enter into operation in the near future.

- For the improvement of its competitiveness and efficiency for the effective development of Georgia's maritime transport, the results of the survey showed that it is necessary to improve macroeconomic factors such as improving the tax system with its liberalization and differentiation tools; Improve the monetary credit system so as to obtain credit access to transportation-forwarding organizations in terms of providing transportation means and maintaining a stable GEL exchange rate; Legal provision of economic activity is simplified in the direction of impartiality of its promptness and decision-making.
- Competitiveness of the maritime transport, for rhythmic load transport means is advisable to organize transport clusters under the auspices of ports of Georgia, Where railways and automobile carriers will merge, the efficiency of clusters will increase if the neighboring Azerbaijan and Armenia transport companies will join it.
- To raise the same competitiveness is advised ports, bays and terminals optimization mathematical model, the systematic use of which ensures the rhythm of work, the equal dimension of the workforce and excludes the provision of labor-intensive spending.

## შინაარსი

## შინაარსი

შესავალი .....	
1. ლიტერატურის მიმოხილვა .....	
1.1 საზღვაო ტრანსპორტის ეფექტიანობის საკითხები ქართულ და უცხოურ ლიტერატურაში.....	
1.2 საქართველო, როგორც საზღვაო ქვეყანა-ისტორიული ექსპურსი.....	
2. შედეგები და მათი განსჯა .....	
2.1 საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის შემადგენლობა და მათი მოკლე დახასიათება.....	
2.2 საქართველოს საზღვაო პორტების ეფექტიანობის შეფასების კრიტერიუმები და მაჩვენებლები.....	
2.3 საზღვაო ტრანსპორტის ეფექტიანობის ამაღლების მაკროეკონომიკური ფაქტორები.....	
2.4 საზღვაო ტრანსპორტის ეფექტიანობის ზრდა რიტმული მუშაობის უზრუნველყოფით.....	
საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის ეფექტიანობის ამაღლება ლოგისტიკური ცენტრების ორგანიზებით.....	
3. დასკვნა.....	
გამოყენებული ლიტერატურა .....	

## ცხრილების ნუსხა

ცხრილები არ არის ნაპოვნი განახლებისთვის დააწეკით F9 ლილაკს.

ცხრილის ნომერი	დასახელება	გვერდი
ცხრილი 1	მშპ დარგობრივ ჭრილში	60
ცხრილი 2	ტვირთბრუნვა საერთო სარგებლობის ტრანსპორტის სახეების მიხედვით.	61
ცხრილი 3	ფოთის ნავსადგურის ტერმინალების ტექ. მონაცემები	64
ცხრილი 4	აშშ-ს ფედერალური ბიუჯეტის შემოსავლები 2010 წ-ს	99
ცხრილი 5	ამოცანის ამოსავალი და განგარიშებითი მაჩვენებლები.	109
ცხრილი 6	პორტის სატრანსპორტო საბაზო ლოგისტიკური სტრატეგიები	117
ცხრილი 7	საზღვაო პორტების ფუნქციონალური დანიშნულების ევოლუცია	120

## ნახაზების ნუსხა

ნახაზები არ არის ნაპოვნი განახლებისთვის დააწეკით F9 დილაკს.

ნახაზის ნომერი	დასახელება	გვერდი
ნახაზი 1	ფოთის საზღვაო ნავსადგურის ტვირთბრუნვა 20000-2014წწ	66
ნახაზი 2	ფოთის საზღვაო ნავსადგურში ტვირთების სახეობები	66
ნახაზი 3	ფოთის საზღვაო ნავსადგურში გადამუშავებული კონტეინერები	67
ნახაზი 4	ფოთის საზღვაო ნავსადგურში გადამუშავებული კონტეინერების ტიპები	68

## მადლიერება

ავტორი დიდი მადლობელია საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის პროფესორის გოდერძი ტყემელაშვილის იმ კონსულტაციების, ყურადღებისა და პრაქტიკული დახმარებისათვის, რასაც მუდმივად გრძნობდა სადისერტაციო ნაშრომზე მუშაობის პერიოდში.

ასევე მადლობას მოვახსენებ სადისერტაციო საბჭოს თავმჯდომარეს პროფესორ ჯუმბერ იოსებძეს დისერტაციაზე მუშაობის პერიოდში აღმოჩენილი დახმარებისა და გულისხმიერებისათვის.

განსაკუთრებულად მადლიერება მინდა გამოვხატო ჩემი სამეცნიერო ხელმძღვანელის, პროფესორ ჟ. წიკლაურის მიმართ, რომელსაც განუსაზღვრელი წვლილი მიუძღვის წინამდებარე ნაშრომის დამუშავებაში და ჩემში მეცნიერული, ანალიტიკური უნარების გამომუშავებაში.



## შესავალი

**თემის აქტუალობა.** საქართველოს გეოპოლიტიკური მდებარეობა დასაბამიდანვე მნიშვნელოვანი იყო სატრანსპორტო გზების არსებობისათვის, აქ გადიოდა უმნიშვნელოვანესი საქარავნო გზები აღმოსავლეთიდან დასავლეთისკენ, ჩრდილოეთიდან სამხრეთისაკენ. ეკონომიკის ზრდასთან ერთად ფართოვდება საქართველოს ფუნქცია, როგორც ტრანსკავკასიური კორიდორისა. იგი უმოკლესი გზაა რომელიც აღმოსავლეთ აზიას აკავშირებს ევროპასთან. საქართველოს ტერიტორიაზე გადის მნიშვნელოვანი სარკინიგზო, საავტომობილო და მილსადენი ტრანსპორტი, მათი გამოყენებით შესაძლებელია ტვირთების იაფად და ოპერატიულად ტრანსპორტირება კასპიიდან შავ ზღვამდე და პირიქით. ეს საკითხი და სატრანსპორტო დერეფნის რაციონალური გამოყენება უზრუნველყოფს საქართველოს, როგორც სახელმწიფოს უსაფრთხოებას საერთოდ და მათ შორის ეკონომიკურ უსაფრთხოებასაც. ამავე დროს სატრანზიტო ტვირთების ტრანსპორტირებით შესაძლებელია სახელმწიფო ბიუჯეტის შემოსავლების მნიშვნელოვანი ზრდა.

საქართველოს საზღვაო დერეფნით მეთვრამეტე, მეცხრამეტე საუკუნეებში აქტიურად სარგებლობდა ირანიც, რომელსაც კავკასიის რუსეთის იმპერიის მიერ დამორჩილების შემდგომაც 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 მომსახურება-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 სჭირდება, რასაც მნიშვნელოვნად-ტრანსპორტის სხვა სახეობებთან კომპლექსში, საზღვაო პორტების განვითარება განაპირობებს. ამასთან დასავლეთი და ზოგადად მსოფლიოს ეკონომიკა, დაინტერესებულია სატრანზიტო გზების დივერსიფიკაციით-ალტერნატიული რამდენიმე სატრანზიტო გზების არსებობით იმ მიზნით, რომ ყოველთვის იყოს თავისუფალი კონკურენცია. ამასთან 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, საერთშაო 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.

საქართველოსა და აზერბაიჯანის ინიციატივა „ახალი აბრეშუმის 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 წარმოუდგენელია საზღვაო პორტების განვითარების გარეშე, ეს ითქმის განსაკუთრებით ბათუმისა და ფოთის საზღვაო პორტებზე, მათ აკისრიათ 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 ამღლებისათვის, 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“ 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 მხრიდან, 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 დააყენოს 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 პორტებზე. 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 საგანი და პრობლემატიკა.** თანამედროვე პირობებში ქვეყანაში, მიმდინარე სოციალურ-ეკონომიკური რეფორმების გარკვეული წარმატების მიუხედავად, ეკონომიკაში შექმნილი მდგომარეობა კვლავ მძიმეა. საწარმოო და სამეურნეო სისტემაში სტაგნაციის და რღვევის პროცესი გრძელდება, უმრავლეს სამრეწველო საწარმოში მატერიალურ-ტექნიკური საშუალებები როგორც ფიზიკურად, ისე მორალურად გაცვეთილია, ტექნიკური პროცესი, ინოვაციური პროცესი შეჩერებულია, დღითიდღე იზრდება საგარეო-ეკონომიკური დავალიანება, დიდია იმპორტის და მცირეა ექსპორტის მოცულობა, ვალუტის დევალვაცია ინფლაციური პროცესების გაუარესებას იწვევს, მაღალია უმუშევრობის დონე, არ არის საწარმოო პოტენციალის ამაღლების საკმარისი ფინანსური რესურსები. ყოველივე ეს უარყოფითად აისახება საქართველოს სამხედრო ეკონომიკის მდგომარეობაზე. გამომდინარე აქედან ქვეყნის სამხედრო ეკონომიკა და მისი მზაობა საგანგებო სიტუაციების შემთხვევაში გამოავლინოს მაღალი სამობილიზაციო და სამხედრო მზადყოფნის შესაძლებლობები შეზღუდულია, თუმცა საქართველოში ფუნქციონირებს სამეცნიერო-საწარმოო გაერთიანება „დელტა“, რომელიც მოწოდებულია სამხედრო დანიშნულების პროდუქციის პროექტირებასა და წარმოებაზე. ბოლო დროს აქ მიღწეული მნიშვნელოვანი წარმატებების მიუხედავად სამხედრო ეკონომიკა მაინც რჩება ჯერჯერობით ქვეყნის მძიმე პრობლემად. ამიტომაც

ქართულ სამხედრო შეიარაღებაში სამამულო წარმოების წილი უმნიშვნელოა. გამომდინარე სადისერტაციო კვლევის დასახელებიდან პრობლემატიკა გამოიხატება სამხედრო ეკონომიკის განვითარებისათვის თეორიული საფუძვლების დამუშავებაში. შესაბამისად კვლევის საგანია საქართველოს სამხედრო ეკონომიკა და სამობილიზაციო სისტემა.

**პრობლემის შესწავლის მდგომარეობა.** საქართველოს დამოუკიდებლობის მოპოვების შემდეგ მყისვე გაჩნდა მისი ტერიტორიის სატრანსპორტო დერეფნად გამოყენების შესაძლებლობა, დღის წესრიგში დადგა ოდესღაც საქართველოს ტერიტორიაზე გამავალი “დიდი აბრეშუმის გზის” აღორძინება. ბუნებრივია ამ მხრივ დაინტერესებას იჩენდნენ სახელმწიფოთა მთავრობები და სამეცნიერო წრეები. კავკასიურმა კორიდორმა მიიღო რამოდენიმე ზოგადი დანიშნულების დასახელებები განსახორციელებელი პროექტების შესაბამისად, მაგ. "ტრასეკა" და "ნაბუკო". აღნიშნული პრობლემების მეცნიერული დამუშავებისათვის ინტერესი გამოიჩინეს როგორც ქართველმა, ისე უცხოელმა მკვლევარებმა. ამ საკითხის მეცნიერულ დამუშავებას აფინანსებენ განვითარებულ სახელმწიფოთა მთავრობები და საერთაშორისო საფინანსო ორგანიზაციები. მსოფლიო ბანკის დაფინანსებით 1992-1993 წლებში კავკასიის კორიდორის ეკონომიკური პრობლემატიკა დაამუშავა “ბარენცის” ჯგუფმა. მათი რეკომენდაცია იყო საქართველოს ტერიტორიის გავლით სხვადასხვა სატრანსპორტო გზების დაფინანსების ხელშეწყობა, ამის შემდეგ ქართველი მკვლევარები, ი. ლაშხი, თ. პატარაია, გ. გაბრიელაშვილი, ა. იმნაიშვილი ფონდ “ღია საზოგადოება საქართველოს” ხელშეწყობით ატარებენ კვლევას საქართველოს სარკინიგზო ხაზის მდგომარეობის და განვითარების პერსპექტივების შესახებ. ტრანსკავკასიური მაგისტრალის ცალკეული საკითხები ასახულია მეცნიერ-ეკონომისტების, ა. აბრალავას, გ. ტყემელაშვილის, ო. ბიჭიაშვილის, თ. ხომერიკის და სხვათა კვლევებში. აღნიშნულ საკითხს ინტენსიურად იკვლევს აზერბაიჯანელი მეცნიერებიც, როგორებიც არიან ტ. მამედოვი, ა. ალიევი და სხვები, ასევე დასავლეთ

ევროპის ისეთი გამოჩენილი მკვლევარები, როგორებიც არიან ო. რეზბიკოვა, გ. ფეფერმანი, ჯ. ვილეი, ი. პელოგურჩი და სხვები. მიუხედავად ამისა ტრანსკავკასიური პრობლემატიკის სფეროები მრავლად რჩება გამოუკვლეველი და შესასწავლი საკითხები, რომლებიც ერთიანდებიან ეკონომიკურ პოლიტიკაში და განვითარების პერსპექტივების დანერგვასა და მენეჯმენტში.

**კვლევის მიზანი და ამოცანები.** საქართველოსთვის საზღვაო ქვეყნის სტატუსი ის ბუნებრივი თუ ისტორიული უპირატესობაა, რომელსაც დიდძალი სიკეთის მოტანა შეუძლია ქვეყნისათვის, რასაც ჯერჯერობით არასაკმარისი ეფექტიანობით ვიყენებთ, განსაკუთრებით საზღვაო ტრანსპორტად და საზღვაო გზებით ტრანზიტული ტვირთების გადაზიდვის მიმართულებით. გამომდინარე აქედან სადისერტაციო თემის ძირითად მიზანს წარმოადგენს საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის ეფექტიანობის ამაღლების გზების კვლევა და შესაბამისი მიმართულებების დასახვა. ამ საერთო მიზნის მიღწევისათვის უნდა გადაიჭრას შემდეგი ამოცანები:

- გაანალიზებულ იქნას საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტი ისტორიულ ჭრილში და მისი გამოყენების ეფექტურობა;
- გამოკვლევულ იქნას საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის დღევამდელი მდგომარეობა: საზღვაო პორტები, ტერმინალები და მცურავი საშუალებები; მენეჯმენტის არსებული ორგანიზაციული სტრუქტურები პორტებში; შრომის და დატვირთვა-გადმოტვირთვის სამუშაოთა ეფექტიანობა პორტებში; საქართველოს პორტების კონკურენტუნარიანობა და მასზე მოქმედი ფაქტორები.
- დასაბუთდეს საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის ეფექტიანობის შეფასების კრიტერიუმები და კერძო მაჩვენებელთა სისტემის შესაბამისობა რეალურ მდგომარეობასთან;

- გამოკვლევულ იქნას საზღვაო ტრანსპორტის ეფექტიანობაზე მოქმედი ფაქტორები;
- დაისახოს გზები საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის ეფექტიანობის ამაღლებისათვის და განისაზღვროს მოსალოდნელი შედეგები.

**კვლევის მეთოდოლოგია და მეთოდიკა.** კვლევის მეთოდოლოგიად გამოყენებულია სისტემური მიდგომა. საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტი განიხილება როგორც ღია სისტემა, რომელზეც მოქმედებს შიგა და გარე ფაქტორები კომპლექსურად და დინამიკაში – განუწყვეტლივ დროსა და სივრცეში. ამასთან კვლევის შედეგები არ შეიძლება წინააღმდეგობაში მოდიოდეს ეკონომიკური თეორიის საყოველთაოდ აღიარებულ დებულებებთან. ამდენად, ეკონომიკური თეორიაც ზოგადად გვევლინება მეთოდოლოგიურ საფუძვლად.

კვლევის მეთოდოლოგიად გამოყენებულია დიალექტიკა, რომელიც საშუალებას გვაძლევს: ვაღიაროთ მოვლენათა განუწყვეტელი მოძრაობა და განვითარება, სუბიექტისაგან (მკვლევარი) ობიექტის (დარგი) დამოუკიდებლობა; ობიექტის მდგომარეობის შეცნობის შესაძლებლობა; ობიექტზე სუბიექტის მოქმედების გავლენა. კვლევის პროცესში გამოყენებულია ანალიზის და სინთეზის მეთოდები. მასთან კავშირში კი სტატისტიკური მასალები, ცალკეული სამთავრობო და არასამთავრობო ორგანიზაციათა კვლევის შედეგები, მეცნიერ-ეკონომისტთა გამოკვლევები.

კვლევისას ფართოდ გამოვიყენეთ სტატისტიკური მასალები, რომლის წყაროც არის საქართველოს სტატისტიკის დეპარტამენტი, ასევე საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის შემადგენელი ელემენტების (ფირმების) სტატისტიკური მასალები. ნაშრომი დაფუძნებულია მენეჯმენტის ზოგად თეორიაზე, მის გარე და შიგა ფაქტორების შესწავლაზე და გამოვლენის ხერხებზე, გადაწყვეტილებათა ფორმირების მეთოდოლოგიაზე.



**მეცნიერული სიახლე.** საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტი ქვეყნის მასშტაბით კომპლექსურობის გათვალისწინებით ეკონომიკის პოზიციებიდან არ დამუშავებულა ქართულ ეკონომიკურ მეცნიერებაში და მით უმეტეს უცხოელ მეცნიერთა მიერ, ამიტომ სადისერტაციო შრომა ამ მიმართებით მთლიანად ნოვაციაა. ლოკალური სიახლეები კი შემდეგში გამოიხატება:

- დღეისათვის საქართველოს ტრანსპორტი მისი ეკონომიკის მნიშვნელოვანი შემადგენელი ნაწილია. მასში იქმნება ქვეყნის მთლიანი შიდა პროდუქტის 10 პროცენტი, ხოლო მომავალში მართებული საგარეო-ეკონომიკური პოლიტიკის განხორციელებით, სატრანსპორტო სისტემის მენეჯმენტის სრულყოფის, ტრანსპორტის თანამედროვე საშუალებების, სატრანსპორტო გზების მოდერნიზაციით შესაძლებელია ეკონომიკაში ტრანსპორტის ხვედრითი წილის ზრდა, რაც თავის მხრივ ხელს შეუწყობს ქვეყნის ეკონომიკურ განვითარებას და დასაქმებულთა რიცხოვნების ზრდას.
- გამოკვლევებმა აჩვენა, რომ საქართველოს გეოპოლიტიკური მდებარეობა, მისი საზღვაო ქვეყნად არსებობა ქმნის ხელსაყრელ პირობებს საქართველოს ტერიტორიაზე ლოგისტიკური ცენტრების ჩამოყალიბებისათვის, რომელსაც ექნება რეგიონალური მნიშვნელობა არამარტო ამიერკავკასიის ქვეყნებისათვის, არამედ მნიშვნელოვანწილად შუა აზიის სახელმწიფოებისათვის, ირანისათვის და ნაწილობრივ თურქეთისთვისაც. ასეთი ცენტრები შესაძლებელია განთავსდეს ქალაქებში ბათუმსა და ფოთში, ასევე თბილისში და რუსთავშიც, ამ უკანასკნელის მიზანშეწონილობას განაპირობებს მარაბდა-კარწახის რკინიგზის მშენებლობა, რომელიც უახლოეს ხანში შევა ექსპლუატაციაში.

- საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის ეფექტურად განვითარებისათვის მისი კონკურენტუნარიანობისა და ეფექტიანობის ამაღლებისათვის როგორც კვლევის შედეგებმა აჩვენა, აუცილებელია ისეთი მაკროეკონომიკური ფაქტორების სრულყოფა როგორებიცაა: საგადასახადო სისტემის გაუმჯობესება, მისი ლიბერალიზაციის და დიფერენციაციის მიმართულებით; ფულად-საკრედიტო სისტემის გაუმჯობესება, ისე რომ გაიოლდეს საკრედიტო წვდომა სატრანსპორტო-საექსპედიტორო ორგანიზაციებისათვის სატრანსპორტო საშუალებების უზრუნველყოფის მიმართულებით და სტაბილური ლარის კურსის შენარჩუნებით; გასამარტივებელია სამეურნეო საქმიანობის სამართლებრივი უზრუნველყოფა მისი ოპერატიულობის და მიღებულ გადაწყვეტილებათა მიუკერძოებლობის მიმართულებით.
- საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის კონკურენტუნარიანობის ამაღლების, სატრანსპორტო საშუალებების რიტმულად დატვირთვის მიზნით მიზანშეწონილია სატრანსპორტო კლასტერების ორგანიზება საქართველოს პორტების ეგიდით, სადაც გაერთიანდებიან რკინიგზა და საავტომობილო გადამზიდავი ორგანიზაციები, კლასტერების ეფექტიანობა გაიზრდება თუ მასში გაერთიანდებიან მეზობელი აზერბაიჯანის და სომხეთის სატრანსპორტო ორგანიზაციებიც.
- ამავე კონკურენტუნარიანობის ამაღლებისათვის შემოთავაზებულია პორტების, ნავმისადგომებისა და ტერმინალების ოპტიმიზაციის მათემატიკური მოდელი, რომლის სისტემატიური გამოყენებაც უზრუნველყოფს მუშაობის რიტმულობას, მომუშავეთა თანაბარზომიერ დატვირთვას და გამორიცხავს შრომის ზენორმატიულ ხარჯვას.

**სადისერტაციო ნაშრომის თეორიული მნიშვნელობა** - გამოიხატება იმით, რომ იგი მენეჯმენტის თეორიის შემდგომი გაღრმავებაა და მისი საშუალებით შეიძლება ახლებურად გაანალიზდეს საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის მნიშვნელობა და განვითარების პერსპექტივები. დასახულია გზები მისი შემდგომი ეფექტიანობის ამაღლებისათვის.

**სადისერტაციო ნაშრომის პრაქტიკული მნიშვნელობა.** სადისერტაციო ნაშრომის დასკვნები და შეთავაზებული რეკომენდაციები შეიძლება გამოყენებული იქნას სამთავრობო სტრუქტურების მიერ ტრანსკავკასიური კორიდორის ეფექტიანობის ამაღლებისათვის. კერძოდ, საქართველოს რეგიონალური განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს, აგრეთვე ეკონომიკის და მდგრადი განვითარების სამინისტროს ერთიან სატრანსპორტო ადმინისტრაციას შეუძლია მისი გამოყენება სახელმწიფო რეგულირების სისტემის ჩამოყალიბებისათვის და სატრანსპორტო ფირმების მენეჯმენტის სრულყოფისათვის. სატრანსპორტო ფირმების მენეჯერებს შეუძლიათ ნაშრომის პრაქტიკული რეკომენდაციები გაითვალისწინონ მმართველობით გადაწყვეტილებათა გამოტანისას, განსაკუთრებით სამმართველო ხარჯების შემცირებისას და დაზოგონ ამ მხრივ გაწეული ხარჯები, გამოავლინონ ფირმის ეფექტიანობაზე ყველაზე მაღალი დონით მოქმედი ფაქტორები და არსებული რესურსები მიმართოს ამ ფაქტორების გაზრდისაკენ.

**სადისერტაციო ნაშრომის აპრობაცია და პუბლიკაციები.**

სადისერტაციო ნაშრომის ძირითადი შედეგები მოხსენდა - -----  
საერთაშორისო სამეცნიერო-პრაქტიკულ კონფერენციას 201 წელს, საქართველოს ტექნიკურ უნივერსიტეტში ჩატარებულ 84-ე ღია საერთაშორისო სამეცნიერო კონფერენციას. კვლევის ძირითადი შედეგები გამოქვეყნებულია სამეცნიერო სტატიაში, რომლებიც დაბეჭდილია მაღალრეიტინგულ, რეფერირებად ჟურნალებში.

**სადისერტაციო ნაშრომის სტრუქტურა და მოცულობა**

სადისერტაციო ნაშრომი მოიცავს კომპიუტერზე სტუ-ს მოთხოვნათა შესაბამისად აკრეფილ ----- გვერდს. იგი შედგება შესავლის, ორი თავის, დასკვნის და გამოყენებული ლიტერატურის სიისაგან. ნაშრომში წარმოდგენილია --ცხრილი და --- ნახაზი.

# 1. ლიტერატურის მიმოხილვა

## 1.1 საზღვაო ტრანსპორტის ეფექტიანობის საკითხები ქართულ და უცხოურ ლიტერატურაში

საქართველოს დამოუკიდებლობის აღდგენისთანავე დღის წესრიგში დადგა საქართველოს ტერიტორიის გავლით სატრანზიტო სამარშრუტო გზის ფართოდ გამოყენების ამოცანა, რამაც მოითხოვა ამ მიმართულების კვლევებისადმი მეტი ყურადღების გამოჩენა და შესწავლილი და დამუშავებული პროგრამებით ხელმძღვანელობის აუცილებლობა. ბუნებრივია ამ მხრივ დაინტერესებას იჩენდნენ სახელმწიფოთა მთავრობები და სამეცნიერო წრეები. აღნიშნული პრობლემების მეცნიერული დამუშავებისათვის ინტერესი გამოიჩინეს როგორც ქართველმა, ისე უცხოელმა მკვლევარებმა. მსოფლიო ბანკის დაფინანსებით 1992-1993 წლებში კავკასიის კორიდორის ეკონომიკური პრობლემატიკა პირველად დაამუშავა “ზარენცის” ჯგუფმა. მათი რეკომენდაცია იყო საქართველოს ტერიტორიის გავლით სხვადასხვა სატრანსპორტო გზების დაფინანსების ხელშეწყობა, ამის შემდეგ ქართველი მკვლევარები, ი. ლაშხი, თ. პატარაია, გ. გაბრიელაშვილი, ა. იმნაიშვილი ფონდ “ღია საზოგადოება საქართველოს” ხელშეწყობით ატარებენ კვლევას საქართველოს სარკინიგზო ხაზის მდგომარეობის და განვითარების პერსპექტივების შესახებ. [1]

სადისერტაციო ნაშრომში განხილული პრობლემების გარშემო აღსანიშნავია შემდეგი სამეცნიერო შრომები და ლიტერატურა: კერძოდ. საქართველოს სატრანსპორტო -სატრანზიტო გზების ისტორიული ექსკურსის და გზების საერთო მიმოხილვისათვის საინტერესო და მნიშვნელოვანი იფორმაცია იქნა მოძიებული დ. კაციტაძის - „ახლო აღმოსავლეთის ქვეყნებთან და რუსეთთან საქართველოს სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობის ისტორიიდან“, ნ. ბერძენიშვილი, ივ. ჯავახიშვილი, ს. ჯანაშია - „საქართველოს ისტორია ნაწ. I უძველესი დროიდან XIX საუკუნის დამდეგამდე“, ივ. ჯავახიშვილი - „ქართველი ერის ისტორია“ პ. გუგუშვილი - „საქართველოს და ამიერკავკასიის ეკონომიკური

განვითარება XIX- XX საუკუნეებში“ და სხვა ნაშრომებიდან, სადაც სხვადასხვა ისტორიულ საკითხებთან ერთად ღრმადაა განხილული საქართველოში სამიმოსვლო სატრანზიტო გზების მნიშვნელობა, ის რომ დიდია საქართველოს ისტორიული როლი აღმოსავლეთისა და დასავლეთის, ჩრდილოეთისა და სამხრეთის ქვეყნების დაკავშირებაში. ამ უკანასკნელის როლზე ნათლად მეტყველებს ზემოთ აღნიშნულ ნაშრომებში მითითებული სახელოვან ქართველ მამულიშვილთა მიერ სარწმუნო ისტორიული წყაროებზე დაყრდნობით, მისი მოკვლევითა და გაანალიზებით მოძიებული ინფორმაცია, რამაც შესაძლებლობა მოგვცა გაგვეკეთებინა საქართველოს სატრანსპორტო-სატრანზიტო გზების მოკლე ისტორიული ექსკურსი და გზების საერთო მიმოხილვა.

საქართველოს სატრანსპორტო პოტენციალის ზრდის მიმართულებები დამუშავდა სხვადასხვა სამეცნიერო წრეების, არასამთავრობო და სამთავრობო სექტორის მიერ დამუშავებული კვლევებისა და ნაშრომების გათვალისწინებითა და დაყრდნობით, კერძოდ: საქართველოს მთავრობის ძირითადი მონაცემების და მიმართულებების, პროგრამა “ათასწლეულის გამოწვევა საქართველოს”, საქართველოს ნავთობის საერთაშორისო კორპორაციის მასალების, სამთავრობათაშორისო ხელშეკრულების, გაერთიანებული ერების განვითარების პროგრამების, საქართველოს საგარეო საქმეთა სამინისტროს საგარეო პოლიტიკის და ანალიზის ცენტრის ბიულეტენების, ა. აბრალავას, ა. გეგეშიძის, თ. გორშკოვის, გ. ბადათურიას, თ. გრიგოლიას, სხვადასხვა ორგანიზაციების, გაზეთების, ჟურნალების მიერ დამუშავებული მასალებისა და სტატისტიკური კვლევების გამოყენებით. [2]

ნაშრომში ასევე გამოყენებულია და გაანალიზებულია გლობალურ ქსელში სხვადასხვა კერძო და სამთავრობო ორგანიზაციების ვებ-გვერდებზე არსებული ინფორმაციები და სტატისტიკური კვლევები.

მიუხედავად ამისა ტრანსკავკასიური პრობლემატიკის სფეროებში მრავლად რჩება გამოუკვლეველი და შესასწავლი საკითხები, რომლებიც

ერთიანდებიან ეკონომიკურ პოლიტიკაში და განვითარების პერსპექტივების დანერგვასა და მენეჯმენტში.

ერთიან სატრანსპორტო სისტემას და მასში შემავალ ცალკეულ სატრანსპორტო სახეობათა შესწავლას დიდ ყურადღებას უთმობს როგორც ქართველი, ასევე უცხოელი მეცნიერ-მკვლევარები. ქვემოთ განხილულია ზოგიერთი მათგანი.

ტრანსპორტის ცალკეული შემადგენელი სექტორების მიხედვით ჩატარებულ კვლევებს შორის განსაკუთრებული აღნიშვნის ღირსია ე.ა. რესის და ნ.მ. ვოლოდინას, ლიზა ბ. რეინის, ჰალ ტურტონის, ე. ფ. ტიხომიროვას, პეტერ ფორსითის, ტომ თეკერის, ვ.ს. ლუგინსკის, ათანასიოს ე. პელისის, მერი რ. ბროკსის, მ.ნ. ულიცკის და სხვათა კვლევები. [3]

აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ ბოლო დროს გააქტიურდა სამეცნიერო-კვლევითი საქმიანობა საქართველოში ტრანსპორტის შესახებ. განსაკუთრებით საყურადღებოა ტრანსპორტის ტექნიკური მახასიათებლების სხვადასხვა კუთხით შესწავლის პროცესი ქართველი მეცნიერების მიერ, მათ შორის აღსანიშნავია ო. გელაშვილი, ჯ. იოსებიძე, გ. აბრამიშვილი და მრავალი სხვა. აგრეთვე საქართველოს ტექნიკურ უნივერსიტეტში ტრანსპორტის ეკონომიკისა და მენეჯმენტის საკითხებთან დაკავშირებით მნიშვნელოვანი სამუშაოები შესრულდა გ. ტყემელაშვილის, მ. ზუბიაშვილის, ბ. გითოლენდიას და სხვა მეცნიერების მიერ.

ტრანსპორტისა და სატრანსპორტო საწარმოების მენეჯმენტის საკითხებზე მუშაობისას შევისწავლე პოსტსაბჭოთა ქვეყნების, ევროპისა და აზიის რიგი ქვეყნების, აგრეთვე ამერიკის ელექტროენერგეტიკაში არსებული მეთოდოლოგიები და სიახლეები, რაც თანამედროვე მოთხოვნებს პასუხობს.

სადისერტაციო ნაშრომში ფართოდაა გამოყენებული ცნობილი მეცნიერ-ეკონომისტების პუბლიკაციები ისეთ პერიოდულ გამოცემებში, როგორცაა *ჟურნალი „ტრანსპორტი და მანქანათმშენებლობა“* *ჟურნალი „ტრანსპორტი“*, *„ქართული რეფერატული ჟურნალი“*, *ჟურნალი „ეკონომიკა და ბიზნესი“*, *ჟურნალი „საქართველოს ეკონომიკა“*.

ნაშრომზე მუშაობისას გამოვიყენეთ მასალები ტრანსპორტისა და სატრანსპორტო საწარმოების მენეჯმენტის საკითხებზე შესრულებული სადისერტაციო ნაშრომებიდან, მათ შორისაა ნუნუ აჩუაშვილის, ანა კურტანიძის და სხვა სადისერტაციო ნაშრომები.

მეტად აქტუალურია ტექნიკური უნივერსიტეტის მეცნიერთა ჯგუფის - კ. მჭედლიშვილის, ა.ბურდულაძის, ო. გელაშვილის და გ.არჩვამის წიგნი,[4] რომელშიც განხილულია უახლოესი წლების განმავლობაში საქართველოში გათვალისწინებული საავტომობილო მაგისტრალების, გზების მშენებლობის, რემონტისა და მოვლა-შენახვის სრულყოფის პრობლემები. მასში განსაკუთრებული ყურადღება ეთმობა მოძრაობის უსაფრთხოების ამაღლებას და ეკოლოგიური მდგომარეობის გაუმჯობესებას. წიგნში ხაზგასმულია, რომ არსებული საგზაო ქსელის დიდი ნაწილი შექმნილია იმ ხანებში, როდესაც ავტომობილის სიჩქარე დაბალი იყო, ხოლო გაბარიტები და დატვირთვები შედარებით მცირე და შესაბამისად, ასეთი გზები აღარ შეეფერება თანამედროვე ავტომობილის ტექნიკურ მახასიათებლებსა და მოძრაობის მაღალ ინტესიურობას, უსაფრთხოებისა და ეკოლოგიურობის თანამედროვე მოთხოვნებს, აღნიშნულია, რომ მიუხედავად ძველი გზების რეკონსტრუქციისა და ახალი ავტომაგისტრალების შენებისა, საავტომობილო გზებზე მოძრაობის პირობების გაუმჯობესებისა და უსაფრთხოების განმტკიცების მიზნით ჩვენს ქვეყანაში გატარებული მნიშვნელოვანი ღონისძიებებისა, ახლო მომავალში მაინც გარდაუვალია საგზაო მშენებლობის მოცულობისა და ხარისხის მკვეთრი ზრდა, ვინაიდან იგი მჭიდროდაა დაკავშირებული ეროვნული ეკონომიკის წინსვლასთან.

ბ. გითოლენდიას ნაშრომში [5] განხილული აქვს ტრანსკავკასიური კორიდორის განვითარების თანამედროვე მდგომარეობა და მისი გაუმჯობესების გზები. ყურადღებაა გამახვილებული საქართველოს სატრანსპორტო პოტენციალის ზრდის მიმართულებებზე, ვინაიდან ქვეყნის ეკონომიკის ზრდა ძირეულად არის დაკავშირებული დარგის



განვითარებაზე.

განსაკუთრებით სასარგებლო გამოდგა ჩვენი სადისერტაციო ნაშრომისთვის ტექნიკური უნივერსიტეტის მეცნიერთა ჯგუფის - ნ.ნავაძის, ვ. ქართველიშვილის და თ. გორშკოვის წიგნი, [6] სადაც დახასიათებულია სამგზავრო საავტომობილო გადაყვანების ორგანიზაციასა და მართვასთან უშუალოდ დაკავშირებული საკითხები. მასში მოცემულია სამგზავრო საავტომობილო ტრანსპორტის კლასიფიკაცია, მგზავრების გადაადგილებასთან დაკავშირებული მოთხოვნები, მგზავრთნაკადების შესწავლის, მარშრუტების დაწესებისა და სამარშრუტო ქსელის აგების პრინციპები, სრულადაა წარმოდგენილი სამგზავრო გადაყვანების და მარშრუტების სახეები. მათი სპეციფიკა, მსუბუქი ტაქსებით მგზავრთა გადაყვანა, ავტოვაგზლების და ავტოსადგურების სტრუქტურა და ფუნქციები.

სათანადო ყურადღება ეთმობა მოძრავი შემადგენლობის სატრანსპორტო მუშაობას და მისი გაზომვის საფუძვლებს; ავტობუსების მწარმოებლურობას, სამგზავრო გადაყვანათა თვითღირებულებას, მძღოლთა შრომისა და დასვენების რეჟიმებს, ტარიფებს და საბილეთო სისტემის ორგანიზებას.

საბაზრო ეკონომიკის პირობებიდან გამომდინარე, გაზრდილი მოთხოვნების გათვალისწინებით, წიგნი მოიცავს ქვეყანაში სატრანსპორტო სისტემის რეგულირებასთან დაკავშირებული მოქმედი კანონების და კანონქვემდებარე აქტების ძირითად მოთხოვნებს.

წიგნი ძირითადად განკუთვნილია უმაღლესი სასწავლებლების, უმაღლესი პროფესიული განათლების, ბაკალავრიატის და მაგისტრატურის “გადაზიდვების ორგანიზაცია და მართვა საავტომობილო ტრანსპორტზე” სპეციალობის, აგრეთვე საავტომობილო ტრანსპორტის მიმართულების სხვა სპეციალობების სტუდენტებისათვის და ავტოსატრანსპორტო ორგანიზაციების და გადამზიდავი ფირმების მუშაკებისთვის.

ვ. ქართველიშვილის, დ. მოწენიძის და ნ. ნავაძის წიგნში მოცემულია საავტომობილო მოძრავი შემადგენლობის კლასიფიკაცია, განხილულია

საავტომობილო გადაზიდვების თეორიული საფუძვლები, აღწერილია სხვადასხვა სახეობის ტვირთის გადაზიდვის ტექნოლოგია, განხილულია გადაზიდვების თვითღირებულება და ტარიფები, აგრეთვე საქალაქთაშორისო და საერთაშორისო გადაზიდვები. [7]

საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის მეცნიერთა ჯგუფის - ვ.ქართველიშვილის და ნ.ნავაძის დამხმარე სახელმძღვანელო - ყველა წინა პირობას ქმნის იმისათვის, რომ წიგნით მოსარგებლე პიროვნებამ გაიღრმავოს ცოდნა და ამოცანების ამოხსნით, ეპიურების, სქემების, გრაფიკების აგებით და მოძრაობის განრიგების შედგენით თეორიული ცოდნა მაქსიმალურად დაუკავშიროს საავტომობილო სამგზავრო გადაყვანების და სატვირთო გადაზიდვების ტექნოლოგიური პროცესების მართვას და აღნიშნულთან დაკავშირებულ პრაქტიკულ საქმიანობას. [5]

სახელმძღვანელო შეიცავს მოსახლეობის სატრანსპორტო მომსახურების ხარისხის და ავტომობილების მწარმოებლურობის განსაზღვრის ამოცანებს, საათების და კვირის დღეების შესაბამისად მგზავრთნაკადების განაწილების ეპიურების (სქემების) აგებას, ავტობუსების მოძრაობის განრიგის, ავტომობილ-ტაქსების ხაზზე გაშვების და მძღოლთა მუშაობის გრაფიკების შედგენას.

ავტომობილების ტექნიკურ-საექსპლუატაციო მაჩვენებლების გათვალისწინებით ამოცანების ამოხსნა საშუალებას იძლევა დადგენილი იქნას სატვირთო ავტომობილებისა და სამგზავრო საავტომობილო ტრანსპორტის ოპტიმალური რაოდენობა შესასრულებელ სამუშაოსაგან დამოკიდებულებით. ეკონომიკური და მათემატიკური გათვლებით შესაძლოა განისაზღვროს შესრულებული (შესასრულებელი) სამუშაოს თვითღირებულება, ტარიფები, ანაზღაურების ფორმები და საბილეთო სისტემები.

სახელმძღვანელო ძირითადად განკუთვნილია უმაღლესი სასწავლებლების "საავტომობილო გადაზიდვების (გადაყვანების)

ორგანიზაცია და მართვა საავტომობილო ტრანსპორტზე” სპეციალობის სტუდენტებისათვის.

საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის მეცნიერთა ჯგუფის - ზ. ბოგველიშვილის, ჯ. იოსებიძის და ო. გელაშვილის დამხმარე სახელმძღვანელოში, განხილულია საავტომობილო ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოების ცნება, საგზაო მოძრაობის მონაწილეთა მიმართ წაყენებული მოთხოვნები, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების წარმოქმნის ძირითადი მიზეზები და მათი თავიდან აცილების ღონისძიებები, მოძრაობის უსაფრთხოების ამაღლების გზები და საშუალებები. [8]

დამხმარე სახელმძღვანელო განკუთვნილია საავტომობილო ტრანსპორტის მიმართულების ბაკალავრიატის და მაგისტრატურის სტუდენტებისათვის, დოქტორანტებისათვის, ასევე შესაბამისი საწარმოების, ფირმებისა და სამსახურების ინჟინერ-ტექნიკური პერსონალისათვის, სადაც განხილულია საავტომობილო ტრანსპორტი და საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოება, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების ანალიზი და სამსახურებრივი გამოძიება, საგზაო პირობები და მოძრაობის უსაფრთხოება, ავტომობილი და მოძრაობის უსაფრთხოება, ავტოსატრანსპორტო საწარმოების, ფირმების საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების სამსახურების მუშაობის ორგანიზაცია, უფლება-მოვალეობანი, და ღონისძიებათა დაგეგმვა საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა თავიდან ასაცილებლად.

განვითარებული ქვეყნების საბაზრო ეკონომიკის პირობებში საწარმოების (ორგანიზაციების) სამეურნეო საქმიანობა (ბიზნესი) წარმოუდგენელია მენეჯმენტის გარეშე, რომელიც აღიარებულია ბიზნესის მართვის ფილოსოფიად. ამდენად, ავტორთა ჯგუფის- В.С.Лосев, П.М.Сабитова, ნაშრომში - ყურადღებაა გამახვილებული ორგანიზაციის ინოვაციური საქმიანობის მართვის თეორიულ საფუძვლებზე. გაშუქებულია ორგანიზაციის ინოვაციური საქმიანობის და ზოგადად, შეფასებულია ინოვაციების ეფექტურობა. გადმოცემულია ორგანიზაციის ინოვაციური პოტენციალის შეფასების მეთოდოლოგია და ასევე, განხილულია ორგანიზაციის

ინოვაციური საქმიანობის როლი და გავლენა ორგანიზაციის საწარმოო პოტენციალის ფორმირებასა და განვითარებაზე. ნაშრომში განსაკუთრებით ხაზგასმულია ორგანიზაციული პროცესების მართვის სისტემის ფორმირების საკითხები და ისეთი შესაბამისი ინსტრუმენტების შემუშავება, რომლებიც უზრუნველყოფენ ორგანიზაციის ეფექტური განვითარების ორგანიზაციულ-ეკონომიკური მექანიზმის ფუნქციონირებას. [7]

წიგნში ჩამოყალიბებულია „ეფექტური განვითარების“ და „ინოვაციის“ კატეგორიების არსი, განზოგადებულია ეფექტური განვითარების პროცესების ძირითადი დამახასიათებელი თვისებები, ჩამოყალიბებულია ორგანიზებული სოციალურ-ეკონომიკური სისტემების ეფექტური განვითარების მართვის თანამედროვე თეორიული შეხედულებები სარკინიგზო ტრანსპორტის მაგალითზე.

განხილულია მენეჯმენტის ძირითადი საკითხები: მენეჯმენტის ცნება და შინაარსი, ორგანიზაცია - მენეჯმენტის საფუძველი, მართვის პროცესი, მენეჯმენტის ფუნქციები, ორგანიზაციული სტრუქტურები, გადაწყვეტილებათა მიღება, სტრატეგიული მენეჯმენტი, საინოვაციო მენეჯმენტი და სხვა.

წიგნში ხაზგასმულია, რომ თანამედროვე ეკონომიკური აზროვნების დამახასიათებელი თავისებურებაა ყურადღების გამახვილება ბიზნესის რაციონალური გაძღოლის უზრუნველყოფის მიმართულებით საწარმოს (ფირმის) დონეზე რესურსების შეზღუდულობის პირობებში. საქმე ის არის, რომ საჭირო ხდება მაღალი საბოლოო შედეგების მიღწევა მინიმალური დანახარჯებით, ბიზნესის განვითარების ინტენსიფიკაცია მეცნიერულ-ტექნიკური პროგრესის უახლესი მიღწევების ფართოდ გამოყენებით. განსაკუთრებულ მნიშვნელობას იძენს ინდივიდუალურ მოთხოვნილებათა დაკმაყოფილება, მუშაკთა დაინტერესება ფირმის მიზნების შესასრულებლად. ყოველივე ეს კი ფირმებისაგან მოითხოვს ადაპტირებას ახალ საბაზრო პირობებთან. ავტორები თვლიან, რომ უწინარეს ყოვლისა, საქმე ეხება მართვის ისეთ სისტემას (პრინციპებს, ფუნქციებს, მეთოდებს,

ორგანიზაციულ სტრუქტურას), რომელიც განპირობებულია მეურნეობრიობის საბაზრო მექანიზმის კანონზომიერებებით. ფირმების უმაღლესი ხელმძღვანელობის უმნიშვნელოვანესი ფუნქციაა ეფექტიანი სტრატეგიის შემუშავება და რეალიზაცია, რომელიც ორიენტირებულია საბაზრო ურთიერთობათა კრიტერიუმებზე. აუცილებელია ორგანიზაციის (ფირმის) ფუნქციონირების არსებითად ახალი კონცეფცია.

წიგნი განკუთვნილია უმაღლესი სასწავლებლების სტუდენტებისათვის, რომლებიც ეუფლებიან ბიზნესის სფეროში ორგანიზაციების, მათი ქვედანაყოფების მართვის თეორიასა (მეცნიერებასა) და პრაქტიკას (ხელოვნებას), აგრეთვე მენეჯერებისა და მენეჯმენტის საკითხებით დაინტერესებული პირებისათვის და რეკომენდებულია სახელმძღვანელოდ საქართველოს ეკონომიკურ მეცნიერებათა აკადემიის მიერ უმაღლესი სასწავლებლების სტუდენტებისათვის, რომლებიც ეუფლებიან სპეციალობებს ეკონომიკისა და ბიზნესის სფეროებში, აგრეთვე პრაქტიკოსი მუშაკებისათვის, რომლებიც იმაღლებენ კვალიფიკაციას ბიზნესისა და მენეჯმენტის სფეროებში.

ავტორის ე. ბურდინას წიგნში - გაანალიზებულია ბაზრის ევოლუციური კონცეფციის განვითარება ზოგადად და ტრანსპორტის ბაზრის რეგულირების მეთოდოლოგიის თეორიული საფუძვლების ფორმირება. აღნიშნულია, რომ საგარეო ბაზრებზე საწარმოების და ფირმების დამოუკიდებელი შესვლა, საერთაშორისო საწარმოო კოოპერაციის და სპეციალიზაციის გაძლიერება და ასევე ერთობლივი საწარმოების შექმნა და პირდაპირ კავშირებზე აქტიური გადასვლა მოითხოვს სატრანსპორტო მომსახურების რადიკალურ გაუმჯობესებას, იმდენად, რამდენადაც სატრანსპორტო მომსახურების დონე ერთ-ერთი იმ ფაქტორთაგანია, რომლებიც მნიშვნელოვან გავლენას ახდენენ იმ საწარმოების, გაერთიანებების და ფირმების მუშაობის საბოლოო შედეგებზე, რომლებიც მუშაობენ თვითდაფინანსებისა და სავალუტო თვითანაზღაურების პირობებში, ხაზგასმულია, რომ საერთაშორისო სატრანსპორტო ბაზარზე ქვეყნის

გადამზიდველების აქტიური შემოსვლა, საერთაშორისო და საშინაო გადაზიდვების სფეროში მოქმედი ფაქტორების სირთულე და მრავალ-სახეობა მოითხოვს მაღალი კვალიფიკაციის მქონე ისეთი სპეციალისტების მომზადებას, რომელთაც უნდა უზრუნველყონ სატრანსპორტო ბაზრებზე, მკაცრი კონკურენციის პირობებში საწარმოთა სტაბილური მუშაობა. განხილულია:

- სატრანსპორტო მომსახურების ბაზრის ფორმირება;
- კონკურენცია სატრანსპორტო მომსახურების ბაზარზე;
- რეკლამა – სატრანსპორტო მომსახურების ბაზარზე;
- სატრანსპორტო მომსახურების ბაზარზე მოქმედი ძირითადი პირები;
- საბაზრო კომბინაცია;
- საბაზრო გამოკვლევების საბაზისო პრინციპები;
- სატრანსპორტო-ლოგისტიკური ცენტრები და მათი საქმიანობა სატრანსპორტო მომსახურების ბაზარზე;
- სხვადასხვა სახის ტრანსპორტის შედარებითი ლოგისტიკური მახასიათებლები. [8]

ავტორის სავჩენკო–ბელსკის ვ. ი. წიგნში გაანალიზებულია ტრანსპორტის, როგორც საბაზრო ეკონომიკური სისტემის და ქვეყნის ეკონომიკური სივრცისთვის აუცილებელი და საჭირო რგოლის როლის ზრდა რუსეთის საერთოევროპულ და მსოფლიო ეკონომიკურ სატრანსპორტო სტრუქტურებში შესვლის პერიოდში. ნაშრომის მეცნიერული სიახლე მდგომარეობს: [9]

- სატრანსპორტო ორგანიზაციების ეკონომიკური რისკების მართვის განვითარების თეორიული და პრაქტიკული გამოცდილების განზოგადებაში მათი საქმიანობის სპეციფიკიდან გამომდინარე;
- „ეკონომიკური რისკის“, „რისკის მატერიალიზაციის“, „ექსპლუატაციური სატრანსპორტო რისკის“ კატეგორიების ფორმირებისადმი კონცეპტუალური მიდგომების შემუშავება და სხვ.
- სწორი საინვესტიციო პროექტის მეშვეობით შესაძლებელია,

სოლიდური ინვესტიციების მოზიდვის შესაძლებლობა სამეწარმეო ბიზნესში და ეს ყოველივე სწორი ბიზნეს-გეგმის შემუშავების ხარჯზე, სადაც რისკები მაქსიმალურად მინიმიზირებულია და სამომავლო პრევენციული ღონისძიებები სწორად გაწერილი.

- საინვესტიციო პროექტის მომზადების სწორი მეთოდოლოგიის შემუშავება, რისკების მართვის სისტემის აქტუალობა სამეწარმეო ბიზნესის ინვესტირებაში;

განხილულია მანქანათმწარმოებელ საწარმოში რისკების მართვის სიტემის დანერგვა და მათი მართვა, საწარმოს შემდგომი სწორი განვითარებისთვის მოგების მაჩვენებლის გაზრდისათვის, მოგების რეინვესტირების საშუალებების გაზრდისათვის და სხვა მატერიალური თუ არამატერიალური ინვესტიციების მოზიდვისათვის. წიგნში მოცემულია კომპანიის მმართველობით სისტემაში რისკების მართვის სპეციალური ჯგუფის შექმნის რეკომენდაციები, რათა მოხდეს წარმოებაში არსებული რისკების დადგენის, განსაზღვრის და მათი შეფასების მეთოდოლოგიის შემუშავება.

მისაკოვი ვ. და ბაგრატუნი მ-ის ნაშრომი ეძღვნება სატრანსპორტო ორგანიზაციათა და სატრანსპორტო სისტემის იმ შემადგენელების მართვის მექანიზმების ანალიზს, რომლებიც განსაკუთრებულ როლს თამაშობენ ქვეყნის ეკონომიკურ უსაფრთხოების საქმეში და მთლიანობაში უზრუნველყოფენ ეკონომიკის ეფექტიანობას. ნაშრომის ავტორთა აზრით, მართვის სისტემაში განსაზღვრული ადგილი უკავია ტექნოლოგიას, რომლის ქვეშ მოიაზრება ინფორმაციის გადამუშავებისას ოპერაციათა გარკვეული თანმიმდევრობით შესრულება და მართვის აპარატის სტრუქტურულ შემადგენლებს შორის ინფორმაციული ურთიერთკავშირებისა და ურთიერთდამოკიდებულებების შექმნა. უფრო მარტივად კი, ავტორთა აზრით, მართვის ტექნოლოგიაში მოიაზრება მართვითი გადაწყვეტილებების მიღებისა და მათი პრაქტიკული გადაწყვეტის თანმიმდევრობა. ხოლო საერთაშორისო საწარმოო კოოპერაციის და სპეციალიზაციის გაძლიერება, ერთობლივი საწარმოების შექმნა

და ამასთან ერთად, პირდაპირ კავშირებზე აქტიური გადასვლა თავის მხრივ, მოითხოვს სატრანსპორტო მომსახურების მნიშვნელოვან გაუმჯობესებას. სატრანსპორტო მომსახურების დონე ხდება ერთ-ერთი იმ ფაქტორთაგან, რომლებიც მნიშვნელოვან გავლენას ახდენენ თვითდაფინანსების და სავალუტო თვითანაზღაურების პირობებში მომუშავე საწარმოების, გაერთიანებების და ფირმების საქმიანობის საბოლოო შედეგებზე. [10]

ავტორთა ჯგუფის - გრომოვი ნ., პერსიანოვი ნ. და უსკოვი ნ.–ის მეტად საყურადღებო ნაშრომში განხილულია ტრანსპორტის მენეჯმენტის საკითხები (საწარმოო, სტრატეგიული, ინოვაციური, საერთაშორისო, საკადრო, ეკოლოგიური და რისკმენეჯმენტი) კომპლექსური მიდგომის საფუძველზე. ნაშრომში განსაკუთრებული ყურადღებაა გამახვილებული ტრანსპორტის მართვის სპეციფიკურ თავისებურებებზე. წარმოდგენილია მენეჯმენტის ადგილობრივი და საერთაშორისო გამოცდილება. ნაშრომში წარმოდგენილი მასალა ასახავს საბაზრო პირობებში სატრანსპორტო ორგანიზაციების მართვის საკითხებს, კერძოდ:

- ტრანსპორტის მართვის ორგანიზაციის თავისებურებანი და მეთოდოლოგიური საფუძვლები;
- ტრანსპორტის, როგორც მართვის ობიექტის თავისებურებანი;
- სამამულო ტრანსპორტის მართვის სისტემის განვითარების ძირითადი ეტაპები და მისი თანამედროვე მდგომარეობა;
- ტრანსპორტის მართვის ორგანიზაციული სტრუქტურები, მათი პროექტირება და განვითარება;
- ტრანსპორტის საწარმოო სიმძლავრეების გამოყენებისა და განვითარების მართვა;
- გადაზიდვების პროცესების მართვა;
- მართვის გადაწყვეტილებათა პრინციპები და მეთოდები;
- ტრანსპორტის მართვის პროცესების ინფორმაციული უზრუნველყოფა;
- ინოვაციები, როგორც ტრანსპორტის მართვის ობიექტი;



- ინოვაციური მენეჯმენტი და მენეჯერის ფუნქციები ტრანსპორტის სფეროში ინოვაციური საქმიანობისას;
- ტრანსპორტის წარმოებისა და სატრანსპორტო მეცნიერების განვითარების ტენდენციები;
- ინოვაციათა გამოვლენა ტრანსპორტზე და მისი შეფასება;
- ინოვაციური მენეჯმენტის ორგანიზაცია;
- ტრანსპორტის საკითხებში ახლებური ხედვისთვის ხელსაყრელი პირობების შექმნა;
- ინოვაციური მენეჯმენტი და ტრანსპორტის სტრატეგიული მართვა;
- ტრანსპორტის მართვა მსოფლიოს ეკონომიკურად განვითარებულ ქვეყნებში;
- ტრანსპორტის სახელმწიფო რეგულირება;
- სატრანსპორტო ორგანიზაციების საკადრო მენეჯმენტი;
- ტრანსპორტის ფუნქციონირების ეკოლოგიური ასპექტები;
- ტრანსპორტის ეკოლოგიური სრულყოფის მართვა. [11]

ავტორის ზიმოვეცი ა. წიგნში განხილულია ტვირთების საერთაშორისო გადაზიდვის და მგზავრთა გადაყვანის საკითხები, რომელთა აქტუალობა განპირობებულია იმით, რომ დღეს დგას სატრანსპორტო ოპერაციების ოპტიმიზაციის საკითხები. ხაზგასმულია ტრანსპორტის, როგორც ეკონომიკის ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი დარგის როლი, რომელიც არა მარტო უზრუნველყოფს მეურნეობის და მოსახლეობის მოთხოვნილებებს გადაზიდვებში, არამედ, როგორც შრომის ტერიტორიული განაწილების ფორმირებისა და განვითარების მატერიალურ-ტექნიკური ბაზა, წარმოადგენს ინფრასტრუქტურის უმსხვილეს შემადგენელ ნაწილს და გავლენას ახდენს ცალკეული რეგიონების და მთლიანად ქვეყნის სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების დინამიურობასა და ეფექტიანობაზე. [12]

ვინაიდან საბაზრო პირობებში სატრანსპორტო მომსახურებისას მომხმარებლის მოთხოვნაა ტვირთების დროული და ხარისხიანი მიწოდება, მოცემული მოთხოვნის შესრულების ერთ-ერთი წინაპირობაა ლოგისტიკის,

ანუ მმართველი ალგორითმის გამოყენება, რომელიც სხვადასხვა სახის ეკონომიკურ-მათემატიკური მეთოდების დახმარებით, სატრანსპორტო პროცესის ცალკეული ელემენტების მუშაობის ოპტიმიზაციის და ამ ელემენტების ერთიან სისტემაში გაერთიანების საშუალებას იძლევა. გადაზიდვების ლოგისტიკური პროგრესული სატრანსპორტო-ტექნოლოგიური სისტემების არასაკმარისი განვითარება ქვეყანაში იწვევს სატრანსპორტო ხარჯების ზრდას და შესაბამისად ბაზრის დაკარგვას. სატრანსპორტო ნაკადების ორგანიზაციის საკითხების შესწავლა-გადაწყვეტა ხელს უწყობს:

- ახალი ტერიტორიების, ახალი შიდა და საერთაშორისო ბაზრების ათვისებას, მოსახლეობის მობილურობის ზრდას და რეგიონების ტრანსპორტის კუთხით ხელმისაწვდომობას;
- საინვესტიციო პროექტებით შემდგომ დაინტერესებას;
- საერთაშორისო ტურიზმის და კულტურული კავშირების განვითარებას.

დისციპლინა - „საერთაშორისო სატრანსპორტო ოპერაციები“ მჭიდრო კავშირშია ბევრ სხვა დისციპლინასთან. განსაკუთრებით საინტერესოა ავტორთა ჯგუფის- Мескон М., Альберт М., Хедоური Ф. რუსულ ენაზე თარგმნილი წიგნი სადაც მენეჯმენტი განხილულია, როგორც ცალკე დისციპლინა, უფრო ზუსტად იგი დისციპლინათაშორისი დარგია, რომელსაც უწოდებენ „მმართველობით აზრს“. მასში ჰარმონიულად შერწყმულია მმართველობითი ხელოვნებით გამდიდრებული მეცნიერება, გამოცდილება, „ნოუ-ჰაუ“. წიგნში განხილულია მენეჯმენტის, როგორც მეცნიერების არსი და ისტორია. მენეჯმენტის მნიშვნელობა განსაკუთრებით ნათლად წარმოჩნდა გასული საუკუნის 30-იან წლებში. ეს ის პერიოდია, როდესაც შეიქმნა გიგანტური კორპორაციები, რომლებიც ფლობდნენ უზარმაზარ ეკონომიკურ, საწარმოო, მეცნიერულ-ტექნიკურ პოტენციალს, რამაც დასაბამი მისცა „მენეჯერთა რევოლუციას“. მენეჯმენტს, როგორც მეცნიერებას გააჩნია შესწავლის თავისი საგანი, თავისი სპეციფიკური

პრობლემები და მათი გადაწყვეტის მეთოდები (მიდგომები). ამ მეცნიერული დისციპლინის საფუძველს შეადგენს მართვის შესახებ საუკუნეების მანძილზე დაგროვილი პრაქტიკული ცოდნა, მართვის კონცეფციები, წესები და ფორმები. [13]

ავტორთა აზრით, მენეჯმენტის როგორც მეცნიერების განსაზღვრაში მნიშვნელოვანი ადგილი უკავია მართვის შესახებ ცოდნათა სისტემაში მოყვანას და შესაბამისად, მენეჯმენტი ხელს უწყობს არა მარტო მიმდინარე საქმეების ოპერატიულად და ხარისხიანად მართვას, არამედ მოვლენათა განვითარების პროგნოზირებას და ამის შესაბამისად ორგანიზაციების (ფორმების) სტრატეგიისა და პოლიტიკის დამუშავებას. ამასთან, მართვის სისტემა განიხილება როგორც ურთიერთდაკავშირებული ერთიანი მთლიანობა, რომელშიც შეხამებულია ორგანიზაციის მიზნები, მართვის პრინციპები, ფუნქციები, მეთოდები, პერსონალი, სტრუქტურა, ტექნიკა და პროცესები. მენეჯმენტი როგორც მართვის ხელოვნება ნიშნავს მართვის თეორიის, აგრეთვე, მენეჯმენტის დარგში დაგროვილი მოწინავე გამოცდილების შემოქმედებით გამოყენებას ორგანიზაციის პრაქტიკული საკითხების გადაწყვეტის დროს.

როგორც ავტორები აღნიშნავენ, ორგანიზაციები რთული სოციალურ-ტექნიკური სისტემებია, რომელთა ფუნქციონირებაზე ზემოქმედებენ როგორც შიგა, ისე გარე გარემოს მრავალრიცხოვანი და მრავალფეროვანი ფაქტორები და ამდენად, „ორგანიზაციის ეფექტიანი საქმიანობის მთავარი ფაქტორი ადამიანია, რომლის გათვალისწინება მოითხოვს არა მარტო მეცნიერულ მიდგომას, არამედ მისი გამოყენების ხელოვნებას კონკრეტულ სიტუაციებში.“

წიგნში ხაზგასმულია, რომ ეკონომიკურად განვითარებულ ქვეყნებში დიდი ყურადღება ექცევა მენეჯერების მომზადებასა და გადამზადებას და აღნიშნულია, რომ პირველი უმაღლესი სასწავლებლები, რომლებმაც დაიწყეს მართვის სპეციალისტების მომზადება, ერთდროულად წარმოიშვნენ აშშ-სა და ევროპაში. ამჟამად კი მენეჯერების მომზადებისა და გადამზადების

ფართო ქსელია აშშ-სა და სხვა ქვეყნებში.

ავტორის ტ. ალესინსკაიას ნაშრომში ხაზგასმულია, რომ ტრანსპორტის დარგში განხორციელებული რესტრუქტურიზაცია ნებისმიერი სატრანსპორტო ფირმის სწორი ორგანიზაციული სტრუქტურის აგებას მოითხოვს. შესაბამისად, ეს ავტოსატრანსპორტო ფირმის მთავრ ამოცანად იქცა. სწორედ მისი მართვის ორგანოთა რაციონალურ შემადგენლობაზე, მათ ურთიერთკავშირებზე მნიშვნელოვნადაა დამოკიდებული საწარმოს საქმიანობის ეფექტიანობა. [14]

ნაშრომში განხილულია სატრანსპორტო ლოჯისტიკის როლი სატრანსპორტო გადაზიდვებით დასაქმებული ფირმების განვითარების საქმეში, აღწერილია მატერიალური ნაკადები და მათი პარამეტრები, ფინანსური, ინფორმაციულ მომსახურებათა და ინტელექტუალური ნაკადები, როგორც ლოჯისტიკური აქტივობის ფუნდამენტალური მახასიათებლები, დახასიათებულია ლოჯისტიკური ოპერაციები და ფუნქციები და გადამზიდავი ფირმის ლოჯისტიკური გარემო. ხაზგასმულია ლოჯისტიკური მენეჯმენტის როლი და მისი ურთიერთქმედება მარკეტინგზე და ბიზნესგარემოს სხვადასხვა სფეროებთან, ჩამოყალიბებულია ძირითადი ლოჯისტიკური კონცეფციები და სისტემები. გაშუქებულია ინფორმაციული ინტეგრაცია, (აუტსორსინგი), როგორც სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური ინფრასტრუქტურის განვითარების მნიშვნელოვანი ინსტრუმენტი. წიგნში მნიშვნელოვანი ადგილი აქვს დათმობილი ლოჯისტიკური აქტივობის სახეების განხილვას.

ლ. ლავრიენენკოს წიგნი - განკუთვნილია საავტომობილო ტრანსპორტის სპეციალობის სტუდენტებისათვის და აგრეთვე ამავე მიმართულებით მომუშავე სპეციალისტებისათვის. წიგნში განხილულია საავტომობილო მაგისტრალების, აგრეთვე რეგიონული და ადგილობრივი გზების ქსელის დაჩქარებული განვითარების, გზების მშენებლობის, რემონტისა და მოვლა-შენახვის სრულყოფის გზები. [15]

განსაკუთრებული ყურადღება ეთმობა მოძრაობის უსაფრთხოების ამაღლებას და ეკოლოგიური მდგომარეობის გაუმჯობესებას, ისეთი გზების

მშენებლობას, რომლებიც სრულად შეეფერება თანამედროვე ავტომობილის ტექნიკურ მახასიათებლებსა და მოძრაობის მაღალ ინტესიურობას უსაფრთხოებისა და ეკოლოგიურობის თანამედროვე მოთხოვნებს, რაც საბოლოო ჯამში აუცილებელია სავტომობილო გზებზე მოძრაობის პირობების გაუმჯობესებისა და ქვეყნის უსაფრთხოების განმტკიცებისთვის, გადმოცემულია ზოგადი ცნობები სავტომობილო გზების შესახებ. მათ შორის, გზების კლასიფიკაცია და გზების სატრანსპორტო-საექსპლუატაციო მაჩვენებლები. ასევე განხილულია სავტომობილო გზის პროფილები, როგორც სხვადასხვა პირობებში, ასევე ქალაქებსა და დასახლებულ პუნქტებში, სავტომობილო გზის გეგმა და მისი ელემენტები.

ავტორთა ჯგუფის - ჯ. როდრიგე, ც. კომტოს და ბ. სლაკის წიგნი წარმოადგენს ტრანსპორტის სისტემის განვითარების ასპექტების მიმოხილვას. განვითარების ასპექტებად ავტორი წარმოაჩენს ეკონომიკურ და ტექნოლოგიურ პროგრესს, რომელმაც გავლენა იქონია როგორც მობილობის გაზრდაზე, ასევე თავად ტრანსპორტის შესაძლებლობების გაუმჯობესებასა და ეფექტურობაზე. წიგნის მეთოდოლოგიური ნაწილი კარგად ხსნის ტრანსპორტის გეოგრაფიული არეალის გაფართოებას და მის დაკავშირებას ეკონომიკისა და ქვეყნებს შორის ეკონომიკური თუ სხვა სახის თანამშრომლობის განვითარებასთან. [16]

ადამიანების, საქონლისა და ინფორმაციის გადატანა საზოგადოების მნიშვნელოვან კომპონენტს შეადგენდა ყოველთვის. თანამედროვე ეკონომიკური პროცესების თანმხლები გახდა გადაადგილებისა და ხელმისაწვდომობის მკაფიო ზრდა მსოფლიოში. საზოგადოებებიც თავის მხრივ, დამოკიდებული გახდნენ თავიანთ სატრანსპორტო სისტემებზე და იყენებენ მას, როგორც საკომუნიკაციო, ასევე სადისტრიბუციო, საქონლის თუ ინფორმაციის მიმწოდებელ საშუალებებად. სატრანსპორტო სისტემების განვითარება ყოველთვის წარმოადგენდა და წარმოადგენს ეკონომიკური განვითარების და მონაწილეობითი გლობალური ეკონომიკის მთავარ გამოწვევას.

დასკვნის სახით ავტორმა წარმოგვიდგინა ტრანსპორტის, როგორც ისტორიული და პოლიტიკური, ასევე ენვირონმენტალისტური და სოციალური ფუნქციები, მათი ცვლილება დროის განმავლობაში და თანამედროვე დანიშნულება.

ავტორთა ჯგუფის- Dickens M., Neff J., Grisby D. წიგნი წარმოადგენს ამერიკული საჯარო ტრანსპორტის ასოციაციის კვლევას, რომელიც ეხება საჯარო ტრანსპორტირებას სატრანსპორტო სისტემის, როგორც მზარდი და დროში ცვალებადი სექტორის განვითარების პერსპექტივებს. ის წარმოაჩენს რამდენიმე მცირე ტენდენციას, რომელიც გავლენას ახდენს ტრანსპორტირების განვითარებაზე დღევანდელ სამყაროში. სატრანზიტო სააგენტოებმა გააფართოვეს თავიანთი სერვისები და მომხმარებელს შესთავაზეს, როგორც ონლაინ, ასევე მობილური აპლიკაციები და ამასთანავე გააუმჯობესეს ტრანსპორტის შიდა ინტერიერი. [17]

არსებობს საფუძვლიანი მსჯელობა იმის შესახებ, რომ საჯარო ტრანსპორტი ქვეყნის საშინაო თუ საგარეო პრიორიტეტის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი შემადგენელია ელემენტია ეკონომიკასთან, ენერგოეფექტურობასა და ინფრასტრუქტურასთან ერთად.

ავტორის ხედვა გამდიდრებულია იმ სტატისტიკური მასალით, რომელიც დაკავშირებულია მგზარების გადაყვანასთან და ტვირთის გადაზიდვასთან. წიგნში მოცემულია რამდენიმე ცხრილი, რომელიც ინფორმაციას გვაწვდის მომსახურების გაუმჯობესების გზით საავტომობილო ტრანსპორტის მოხმარების რიცხვის ზრდის შესახებ ბოლო 10 წლის განმავლობაში. სტატისტიკური მონაცემები ცხადყოფს, რომ მომსახურების გაუმჯობესებასთან ერთად ინფრასტრუქტურული რეფორმებიც გაატარა სატრანსპორტო კომპანიებმა და მგზავრთათვის მოსახერხებელი საავტომობილო ტრანსპორტის გაჩერებებს შორის მანძილი მკვეთრად შეამცირა. დასკვნის სახით, საავტომობილო ტრანსპორტის მოხმარების ზრდის მნიშვნელოვან ფაქტორად ავტორს სატრანსპორტო კომპანიების სწორი და მომხმარებელზე ორიენტირებული სტრატეგია მიაჩნია.

ტ. მათეუ და კ. კრიშა რაო წიგნში საუბრობს ტრანსპორტის მნიშვნელობაზე, როგორც საზოგადოებრივი ცხოვრების განუყოფელი ნაწილი. აკავშირებს ცხოვრების სტილს, მომხმარებლის საქმიანობის ადგილსა და მომსახურებას ერთმანეთთან და განიხილავს სატრანსპორტო სისტემის განვითარებას, როგორც ერთ-ერთ მნიშვნელოვან ფაქტორს ცივილიზაციის განვითარებისთვის. წიგნში წარმოჩენილია ტრანსპორტის მნიშვნელობის აღქმა როგორც თავად საზოგადოების მიერ, ასევე სატრანსპორტო სისტემის მახასიათებლები და მათი ურთიერთობა ადამიანის საქმიანობასთან. ასეთ მახასიათებლებად ავტორი მოისაზრებს ტრანსპორტის ეკონომიკურ, სოციალურ (კონკრეტული დასახლებების ტიპს, მათ ფორმირებას წლების განმავლობაში), პოლიტიკურ (ადმინისტრაციული, ტრანსპორტის პოლიტიკური არჩევანი) და ენვირონმენტალისტურ (უსაფრთხოების, ჰაერის დაბინძურების, ხმაურის თუ ენერჯის დაზოგვის) ფუნქციებს. [18]

საბოლოო შეჯამების სახით, ავტორი გვთავაზობს სატრანსპორტო სისტემასთან დაკავშირებული პრობლემებისა და მისი გადაჭრის გზების შესახებ ინფორმაციას, რომელშიც ასევე განიხილავს ზემოთ აღნიშნული ფუნქციების დადებით და უარყოფით მხარეებს.

## 1.2 საქართველო, როგორც საზღვაო ქვეყანა-ისტორიული ექსკურსი

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 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 მოკვლევითა 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“ იწოდება. 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. [19]

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 ვიწროვებზე; მეოთხე გზა, დარიალის ხეობითა და არაგვის დინების გაყოლებით მოემართებოდა „ჩრდილოეთის მომთაბარე ქვეყნებიდან“. ეს ოთხი გზა თავს იყრიდა ქართლის სამეფოს დედაქალაქ მცხეთაში. [20]

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 ამდმოსავლეთსა 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 ტყეები და სხვა. ეს ურთიერთობა XI ს-მდე გრძელდებოდა. IX ს-ის მეორე ნახევარში სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობა ბიზანტიასთან კვლავ აღორძინდა, რომელმაც XI ს-ის მეორე ნახევარმდე 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. [21]

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.[22]

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, ქვაბს, 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 ფლოტილის პატრონად მოიხსენიება, რაც იმ პერიოდში კოლხეთის, 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. ბერძენიშვილი, რომ „...საქართველო თავის ისტორიულ წარსულში არასოდეს ისეთ ხელსაყრელ პოლიტიკურ გარემოში არ მოქცეულა, როგორც ამას ადგილი ჰქონდა XI-XII საუკუნეებში, არასოდეს ის ასეთს ინტენსიურ კულტურულ ურთიერთობაში არ ყოფილა ერთსა და იმავე დროს აღმოსავლეთის, დასავლეთის, სამხრეთისა და ჩრდილოეთის ქვეყნებთან, როგორც ეს იყო X-XII საუკუნეებში“. [23]

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 კავშირუროთიერთობა 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[24].

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. [25].

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 მაღარო, 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. [4]

XIX საუკუნე, განსაკუთრებით კი მისი დასასრული, საქართველოს საგარეო-ეკონომიკური განვითარებისათვის განსაკუთრებული პერიოდი. 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 განვითარება.

## 2. შედეგები და მათი განსჯა

### 2.1 საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის შემადგენლობა და მათი მოკლე დახასიათება

საქართველოს ეკონომიკაში ტრანსპორტი სულ უფრო და უფრო დიდ როლს თამაშობს, რაც განპირობებულია საქართველოს მდებარეობით. მის ტერიტორიაზე გადის უმოკლესი სატრანზიტო გზა, რომელიც ერთმანეთს აკავშირებს ევროპის სამხრეთს ცენტრალურ და შუა აზიასთან. აღნიშნული არ უნდა გავიგოთ ისე, თითქოსდა სხვა ალტერნატიული მიმართულებები არ არსებობდეს, მაგრამ სწორი და მართებული ეკონომიკური პოლიტიკის განხორციელებით შესაძლებელია აღმოსავლეთ-დასავლეთის მიმართულებაზე მოძრავი დიდძალი ტვირთნაკადების მნიშვნელოვანი ნაწილის გატარება საქართველოს ტერიტორიის გავლით. ირანის მიმართ სანქციების მოხსნა კიდევ მეტ შესაძლებლობებს იძლევა სატრანზიტო ფუნქციების განსახორციელებლად. აი რას აღნიშნავს ირანის საგარეო საქმეთა მინისტრი (2017 წლის 18 აპრილი) „სპარსეთის ყურესა და შავ ზღვას შორის კორიდორის აშენების შესაძლებლობის განხორციელების შემთხვევაში, სამყარო კიდევ უფრო დაახლოვდება ერთმანეთთან“

ირანის საგარეო უწყების ხელმძღვანელის თქმით, კორიდორის აშენების შემთხვევაში გადაზიდვის საფასური ბევრად უფრო ნაკლები გახდება.

ზარიფის განმარტებით, საქართველოს, ირანის, აზერბაიჯანის და სომხეთის ერთობლივი თანამშრომლობა აუცილებელია აღნიშნულის განხორციელებისთვის.

ირანის საგარეო საქმეთა მინისტრმა პრესკონფერენციაზე ქართველ კოლეგასთან გამართული შეხვედრის დეტალებზეც ისაუბრა და აღნიშნა, რომ მისი ვიზიტი საქართველოში ძალიან მნიშვნელოვანია.

”ჩვენ გვაქვს ძალიან მყარი კავშირები, რომელიც რამდენიმე საუკუნის წინ იღებს სათავეს. ჩვენ გვყავს ირანული თემები საქართველოში და

ქართული თემები ირანში. ძალიან იზრდება საქართველოში ჩამოსულ სტუდენტთა რიცხვი - რაოდენობა თითქმის ხუთჯერ გაიზარდა და ეს ყველაფერი ადამიანთა შორის კონტაქტების გაუმჯობესებას უწყობს ხელს. იმედი გვაქვს, ეს ყველაფერი კიდევ უფრო დაგვაახლოვებს, იმედია კიდევ უფრო დავახლოვდებით, ვიდრე ეს ადრე იყო, რამდენიმე წლის წინ. შეხვედრაზე ჩვენ განვიხილეთ თანამშრომლობა, რომელიც საქართველოს და ირანს შორისაა ან შეიძლება დაიწყოს ტრანზიტის სფეროში, მრეწველობაში, წარმოებაში, მეცნიერებაში, ტექნოლოგიებში და საერთაშორისო ორგანიზაციებში, რეგიონულ საკითხებში გარკვეულ საკითხებში თანამშრომლობაში. მე მიმაჩნია, რომ შესაძლებლობი არის ძალიან დიდი, სპარსეთის ყურესა და შავ ზღვას შორის კორიდორის აშენების შესაძლებლობის განხორციელების შემთხვევაში საერთოდ სამყარო კიდევ უფრო დაახლოვდება ერთმანეთთან და გადაზიდვის საფასური ბევრად უფრო ნაკლები გახდება ამ კორიდორზე. საქართველოს, ირანის, აზერბაიჯანის, სომხეთის ერთობლივი თანამშრომლობა აუცილებელია ამის განხორციელებისთვის”, - განაცხადა ირანის საგარეო საქმეთა მინისტრმა.

მან ხაზი გაუსვა ირანსა და საქართველოს შორის თანამშრომლობას ტექნოლოგიების წარმოების მიმართულებითაც. მინისტრის თქმით, დღეს სხვადასხვა შეხვედრაზე საუბარი შეეხება იმას, რომ ირანულ და ქართულ ბანკებს შორის ტრანზაქციების განხორციელება გამარტივდეს. მისი თქმით, ეს გაუმჯობესებს ბიზნესებს შორის თანამშრომლობას. ირანის საგარეო საქმეთა მინისტრმა ასევე ხაზი გაუსვა, რომ საქართველოში იმყოფებიან ირანელი ბიზნესმენები, რომლებიც დღეს შეხვედრას გამართავენ ქართული ბიზნესის წარმომადგენლებთან, ასევე ეკონომიკის სფეროს წარმომადგენლებთან, რაც მისი თქმით, ხელს შეუწყობს ორ ქვეყანას შორის ბიზნესში ურთიერთობის გამყარებას.[26]

ტრანსპორტი საქართველოს მთლიან შიდა პროდუქტში მნიშვნელოვანი წილითაა წარმოდგენილი, რასაც საქსტატის მონაცემები ცხადყოფს (იხ. ცხრილი), თუმცა ტრანსპორტის პოტენციალური

შესაძლებლობები გაცილებით დიდია.

ცხრილი 1.

**მშპ დარგობრივ ჭრილში (მიმდინარე ფასებში, მლნ. ლარი)**

NACE-ის სექცია	2015 წ	2016 წ
სოფლის მეურნეობა, ნადირობა და სატყეო მეურნეობა; თევზჭერა, მეთევზეობა	2 507,6	2 703,2
სამთომოპოვებითი მრეწველობა	300,1	335,8
დამამუშავებელი მრეწველობა	2 753,7	2 908,2
ელექტროენერჯის, აირისა და წყლის წარმოება და განაწილება	847,7	981,3
პროდუქციის გადამამუშავება შინამეურნეობების მიერ	713,8	760,0
მშენებლობა	2 157,9	2 430,7
ვაჭრობა; ავტომობილების, საყოფაცხოვრებო ნაწარმისა და პირადი მოხმარების საგნების რემონტი	4 588,7	4 770,4
სასტუმროები და რესტორნები	693,9	813,3
ტრანსპორტი	2 181,7	2 233,2
კავშირგაბმულობა	714,8	716,0
საფინანსო საქმიანობა	1 044,5	1 164,2
ოპერაციები უძრავი ქონებით, იჯარა და მომხმარებლისათვის მომსახურების გაწევა	1 784,6	1,914,3
საკუთარი საცხოვრისის გამოყენების პირობითი რენტა	887,8	919,0
სახელმწიფო მმართველობა	2 546,2	2 660,9
განათლება	1 338,6	1 426,2
ჯანმრთელობის დაცვა და სოციალური დახმარება	1 647,5	1 699,9
კომუნალური, სოციალური და პერსონალური მომსახურების გაწევა	1 199,9	1 270,5
შინამოსამსახურის საქმიანობა და შინამეურნეობების საქმიანობა, დაკავშირებული საქონლისა და მომსახურების წარმოებასთან საკუთარი მოხმარებისათვის	30,3	31,6
ფინანსური შუამავლობის მომსახურების არაპირდაპირი შეფასება	-471,1	-521,6
მშპ საბაზისო ფასებში, მლნ. ლარი	27 468,4	29 217,1
(+) გადასახადები პროდუქციაზე	4 445,4	4 873,2
(-) სუბსიდიები პროდუქციაზე	158,3	168,6
მშპ საბაზრო ფასებში, მლნ. ლარი	31 755,6	33 921,6

საბაზისო (2010 წ-ის ფასები) მშპ-ს საერთო მოცულობამ შეადგინა გასულ 2016 წ-ს 33 921,6 ათასი ლარი, საიდანაც ტრანსპორტზე მოდიოდა 2233,2 მლნ. ლარი, ეს შეადგენს 6,7 %-ს. [27]

თვით ტრანსპორტის სტრუქტურული შემადგენლობა იგივე საქსტატის მონაცემებით შემდეგნაირად გამოიყურება (ტვირთბრუნვის მიხედვით. იხ. ცხრილი 2)

## ცხრილი 2.

ტვირთბრუნვა საერთო სარგებლობის ტრანსპორტის სახეების მიხედვით. (მლნ. ტ.-კმ) [28]

wlebi	sul	maT Soris			
		sarkinigzo	saavtomobilo	sazღvao	sahaero
2003	6194.7	5538.5	562.0	91.5	2.7
2004	5505.1	4862.0	570.0	69.6	3.5
2005	6777.7	6127.1	578.01	69.0	3.6
2006	8114.2	7393.2	586.11	131.0	3.9
2007	7645.5	6927.5	594.31	120.1	3.6
2008	7165.6	6515.7	602.61	45.4	1.9
2009	6029.2	5417.0	611.11	-	1.1
2010	6848.1	6227.5	619.71	-	0.9
2011	6690.0	6054.8	628.41	5.3	1.5
2012	6616.8	5976.6	637.31	2.4	0.5
2013	6172.4	5525.9	646.11	-	0.4
2014	5643.6	4987.6	655.11	-	0.9
2015	4927.0	4261.3	664.3	-	1,4

როგორც ცხრილიდან ჩანს საქართველოს ტრანსპორტზე ტვირთბრუნვამ მოცემულ 12 წლიან პერიოდში ყველაზე მაღალ მაჩვენებელს 2007 წელს მიაღწია (7645.5 მლნ. ტ.-კმ), საიდანაც საზღვაო ტრანსპორტზე მოდიოდა მხოლოდ 120,1 მლნ. ტ.-კმ, ანუ 1,6 %. ბოლო 2013, 2014, 2015

წლებში კი საზღვაო ტრანსპორტით ტვირთები არ გადაზიდულა. აღნიშნული გამოწვეულია იმით, რომ საქართველოს, მიუხედავად საზღვაო ქვეყნის სტატუსისა, საზღვაო (საოკეანო) მცურავი საშუალებები არ გააჩნია, თუ არ ჩავთვლით საზღვაო სასწავლებლების მიერ საკუთრებაში მყოფ ორ სასწავლო გემს. მათ მშრალი ტვირთების ტრანსპორტირებაც შეუძლია, მაგრამ მცირე წყალწყვის გამო და იმ მიზეზით, რომ გემებს მოძრაობა მხოლოდ მცირე მანძილებზე შეუძლიათ, შეკვეთებს ვერ იღებენ და მხოლოდ სასწავლო პრაქტიკით არიან დაკავებულნი.

ზემოთქმულიდან გამომდინარე საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტი შემოიფარგლება მხოლოდ საზღვაო პორტებით, რომელთა მოკლე დახასიათებასაც ქვემოთ შევეცდებით.

#### **ფოთის საზღვაო ნავსადგური**

ფოთის პორტი 49 ჰექტარზეა განლაგებული და მთელი წლის განმავლობაში მუშაობს. ამჟამად პორტის მფლობელობაში არის ტვირთის ტრანსპორტირების კომპლექსი რომელიც 14 ნავმისადგომისგან შედგება და 2650 მეტრი სიგრძისაა. 11 ნავმისადგომი აღჭურვილია 6-40 ტონაზე გათვლილი პორტატული ამწეებით. ტვირთის ტრანსპორტირებისათვის საჭირო პირობები მორგებულია ყველანაირი ტვირთის და თხევადი პროდუქტის გადასაზიდად. ტვირთბრუნვა ფოთის პორტში მუდმივად იზრდება. 7 ტერმინალი გრძელვადიანი იჯარით არის გაცემული. ფოთის პორტის ნაწილი უკავშირდება ილჩევსკის (უკრაინა), ვარნის (ბულგარეთი) და კავკასიის (რუსეთი) პორტებს პირდაპირი საბორნე სარკინიგზო ხაზით და ნოვოსიბირსკის (რუსეთი), ბურგასის (ბულგარეთი) და რიზეს (თურქეთი) პორტებს პირდაპირი საავტომობილო საბორნე გადასასვლელებით.

ფოთის საზღვაო ნავსადგურის ექსტენსიური განვითარების გეგმა გლობალურ პროექტებს ითვალისწინებს. დაგეგმილია მდ. რიონის გადაკეცვა და ახალი აკვატორიის შექმნა. ნავსადგურის სამხრეთ მოლის

რეაბილიტაციისათვის ჰოლანდიის მთავრობის, ევროგაერთიანებისა და შავი ზღვის ბანკის მიერ გამოყოფილია თანხა - 26 მლნ. ევრო გრანტის სახით. აგრეთვე მიმდინარეობს მუშაობა ნავსადგურის ექსტენსიური განვითარების ზონაში ქარის გენერატორების დასამონტაჟებლად.

ფოთის ნავსადგურის მოდერნიზაციის პროექტში აქტიურადაა ჩართული ევროკავშირი და საზღვარგარეთის სხვა ქვეყნები. მათ საუცხოოდ აქვთ გაცნობიერებული ფოთის, როგორც ერთ-ერთი ყველაზე პერსპექტიული ნავსადგურის სამომავლო როლი საერთაშორისო ტვირთგადაზიდვებში. ამ კონტექსტში დიდი მნიშვნელობა ენიჭება სარკინიგზო-საბორნე კომპლექსს, ფოთი-ილიჩოვსკი-ვარნა, რომელიც ფოთის ნავსადგურს აკავშირებს უკრაინისა და ბულგარეთის ნავსადგურებთან და უზრუნველყოფს დიდი მოცულობის ტვირთბრუნვას.

დღეს ნავსადგური აღჭურვილია ყოველგვარი თანამედროვე ტექნიკით და შეესაბამება ევროპის სტანდარტებს. აქ ფუნქციონირებს ღია და დახურული სასაწყობე მეურნეობები, საავტომობილო და სარკინიგზო მიმოსვლის გზები, გამანაწილებელი ქვესადგური და სხვა ინფრასტრუქტურული დამხმარე ნაგებობები.

გააჩნია რვა გადამტვირთავი კომპლექსი, რომლებიც განთავსებულია „ჩრდილოეთ ნავსადგურისა“ და „შიდა აუზის“ 15 ნავმისადგომზე, ასევე ფუნქციონირებს სამგზავრო კომპლექსი და ნავსადგურის ფლოტისა და თევზჭერის ფლოტის ნავმისადგომები. ფოთის საზღვაო ნავსადგურს აქვს ყველა პირობა, რათა დააკმაყოფილოს კლიენტების სხვადასხვა მოთხოვნები ტვირთებთან და მგზავრობასთან დაკავშირებით.

2003 წლის 26 აგვისტოს კორპორაცია „ფოთის საზღვაო ნავსადგურმა“ მიიღო ახალი ვერსიის საერთაშორისო სტანდარტის შესაბამისობის „ხარისხის მართვის სერტიფიკატი ISO 9001:2000“ (გემების ჩატვირთვა-გადმოტვირთვა, ტვირთების შენახვა, ნავსადგურში გემების მომსახურება, გემის ეკიპაჟისა და ნავსადგურში მგზავრების უსაფრთხოების უზრუნველყოფა). საქართველოს საზღვაო კოდექსის შესაბამისად 2006 წ. 3

ოქტომბერს გაიცა ახალი სერტიფიკატი №06.438026. ISO სერტიფიკატთან ერთად ნავსადგურს გადაეცა შესაბამისობის სერტიფიკატი IQNET (მსოფლიოში აღიარებული სასერტიფიკაციო ქსელი), რაც აამაღლებს ფოთის ნავსადგურის კონკურენტუნარიანობას და განამტკიცებს მის მდგომარეობას საერთაშორისო ბაზარზე. ნავსადგური ყოველ ექვს თვეში, გარე საინსპექციო შემოწმების დროს, ადასტურებს სერტიფიკატის მოთხოვნების შესაბამისობას. სტანდარტს გააჩნია შემდეგი მნიშვნელოვანი ფაქტორები: იმ მომხმარებლის მოთხოვნათა დაკმაყოფილება, რომლებიც ითხოვენ აღნიშნულ სტანდარტს; ევროკავშირის ბაზარზე გასვლა, პრესტიჟის, იმიჯის და კომპანიის ღირებულების ამაღლება; კონკურენტუნარიანობა შიდა და გარე ბაზრებზე.

### ცხრილი 3

#### ფოთის საზღვაო ნავსადგურის ტერმინალები

#### ფოთის ნავსადგურის ტერმინალების ტექ. მონაცემები

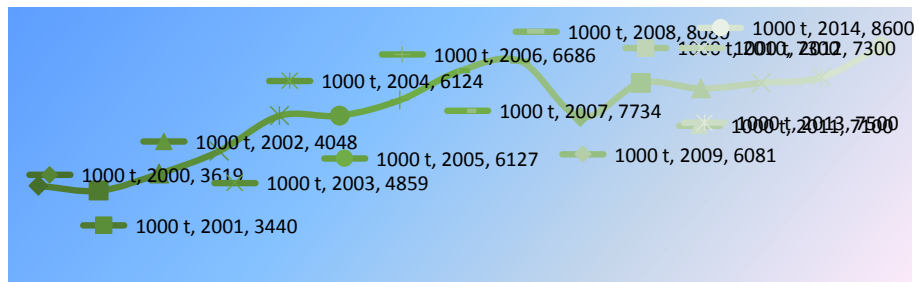
ნავმისადგომი №	დანიშნულება	ნავმისადგომის სიგრძე, მ	ნავმისადგომის საპროექტო სიღრმე, მ	სასაწყობო მუდურ ეობამშ	ჰიდროტექნიკური ნაგებობის ფართობი, მ <sup>2</sup>
ნავმისადგომი №1	თხევადი ტვირთების ტერმინალი	200	12,5	-	9 768
ნავმისადგომი №2	სარკინიგზო საბორნე ტერმინალი	183	12,5	10 000	5 829
ნავმისადგომი №3	ნაყარი ტვირთების ნავმისადგომი	215	8,5	-	3 649
ნავმისადგომი №4	ნაყარი ტვირთების	154	8,5	6 470	2 213



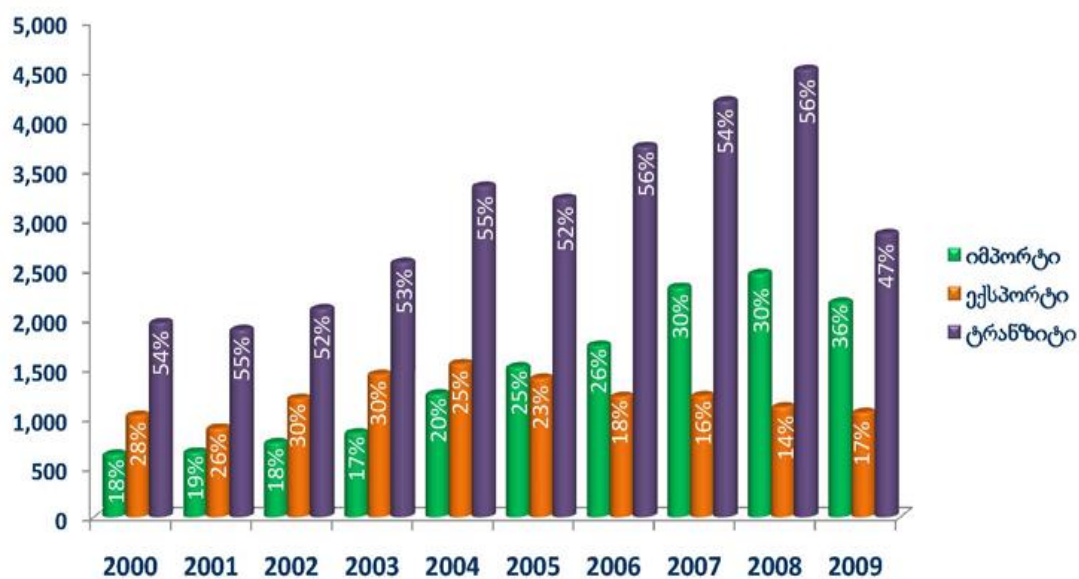
	ნავმისადგომი				
ნავმისადგომი №5	ნაყარი ტვირთების ნავმისადგომი	173	8,5	9 777	2 422
ნავმისადგომი №6	ნაყარი ტვირთების ნავმისადგომი	212	9,75	11 841	7 667
ნავმისადგომი №7	საკონტეინერო ტერმინალი	211	8,25	16 248	4 853
ნავმისადგომი №8	გენერალური ტვირთების ნავმისადგომი	215	9,75	6 606	7 667
ნავმისადგომი №9	გენერალური ტვირთების ნავმისადგომი	220	8	2 294	2 970
ნავმისადგომი №10	გენერალური ტვირთების ნავმისადგომი	264	8	12 592	3 564
ნავმისადგომი №11	-	-	-	-	-
ნავმისადგომი №12	-	-	-	-	-
ნავმისადგომი №13	რო-რო ტერმინალი	97	6,5		5735
ნავმისადგომი №14	-	-	-	-	-
ნავმისადგომი №15	-	-	-	-	-

ფოთის საზღვაო ნავსადგურის მუშაობის მაჩვენებლები  
ტვირთბრუნვა 2000-2014 წწ. (1000 ტონა)

ფოთის საზღვაო ნავსადგურის ტვირთბრუნვა  
2000-2014 წწ (1000 ტ.)



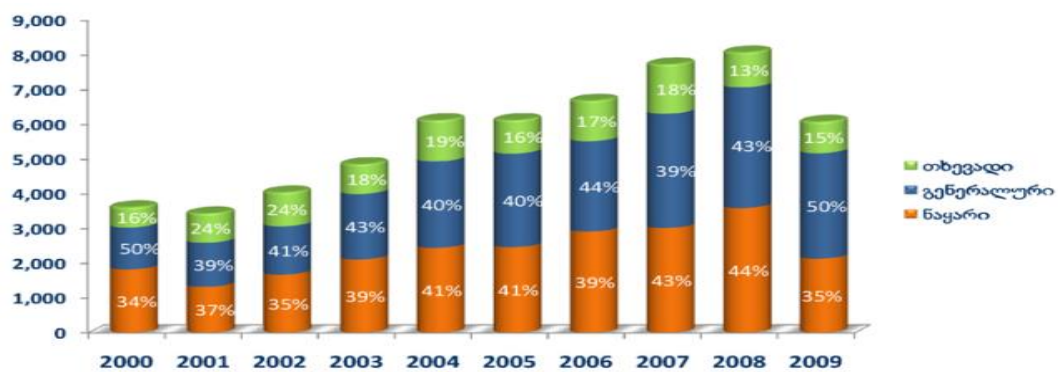
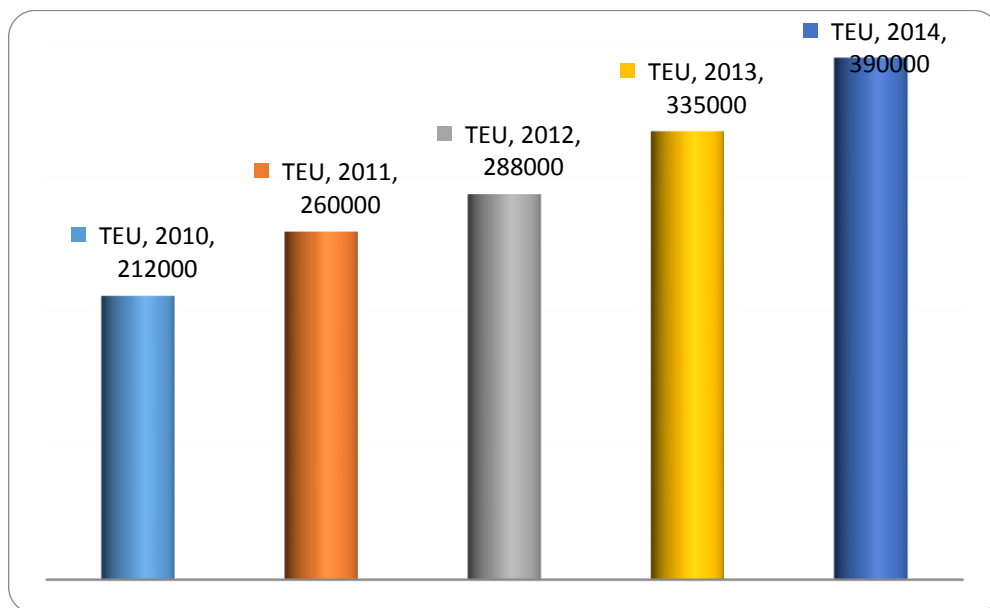
ნახაზი 1



ნახაზი 2

ფოთის საზღვაო ნავსადგურში ტვირთების სახეობები (1.000 ტონა)  
გადამუშავებული კონტეინერები (TEU)

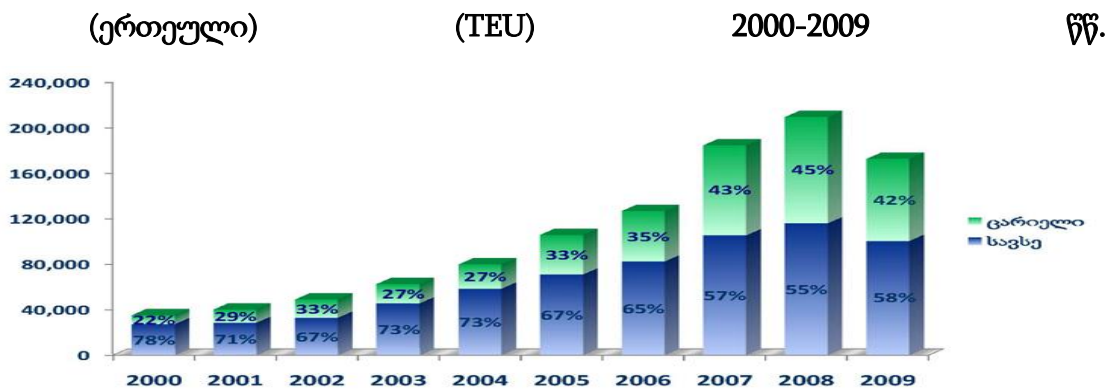
ფოთის საზღვაო ნავსადგურში გადამუშავებული კონტეინერები 2010-  
2014 წწ (TEU)



ნახაზი 3

ფოთის საზღვაო ნავსადგურში გადამუშავებული კონტეინერების

## ტიპები



ნახაზი 4

### ბათუმის საზღვაო ნავსადგური

ბათუმის საზღვაო სავაჭრო ნავსადგურის ისტორია თავის სათავეებს ჯერ კიდევ რომის იმპერიიდან იღებს, ის გამოირჩეოდა და ახლაც გამოირჩევა თავისი გეოსტრატეგიული და ბუნებრივი უპირატესობებით. კერძოდ:

- ნავსადგური მდებარეობს ბუნებრივ ღრმაწყლიან უბეში, რაც იძლევა დიდტონაჟიანი გემების მიღების საშუალებას;
- კარგადაა დაცული სანაპიროდან;
- ნავსადგურში შემოსასვლელად არ არის საჭირო არხის გავლა, რაც ათავისუფლებს გემფლობელს არხის მოსაკრებლის გადასახადისაგან.

მე-19 საუკუნის მეორე ნახევარში მიმდინარე გლობალური ეკონომიკური ქსელის ფორმირებისას, ზემოთ ჩამოთვლილმა უპირატესობებმა განაპირობა ის, რომ ბათუმის ნავსადგურმა მიიღო "პორტო-ფრანკო"-ს (თავისუფალი პორტი) სტატუსი 1878-1885 წლების განმავლობაში. ქალაქ ბათუმისა და ნავსადგურის განვითარების მთავარი ფაქტორი გახდა ბაქოდან ბათუმში რკინიგზით ტრანსპორტირებული ნავთობი.

ნავთობის გადამუშავებასთან ერთად გაიზარდა სხვადასხვა მოთხოვნებიც, რამაც გამოიწვია ქალაქის ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესება.

ეს გამოვლინდა იმით, რომ 1900 წელს აშენდა ბაქო-ბათუმის მილსადენი. ეს იყო ერთერთი პირველი ნავთობმილსადენი მსოფლიოში.

კემბრიჯის ენერგომადიებელი ასოციაციის პრეზიდენტი დანიელ ერგინი, თავის წიგნში "The Prize" აღნიშნავს, რომ ნავსადგურის გეოსტრატეგიული მდებარეობისა და ზემოთ ჩამოთვლილი უპირატესობების გამო, მსოფლიოში პირველად სწორედ ბათუმის ნავსადგურიდან მოხდა ნავთობის ტრანსპორტირება 1892 წლის აგვისტოში ტანკერის "მიურექსი" მეშვეობით და ის იყო აგრეთვე პირველი ტანკერი, რომელმაც გაიარა სუეცის არხი იმავე წლის 22 აგვისტოს.

ამ პროექტის ავტორები იყვნენ ისეთი გამოჩენილი პიროვნებები, როგორებიც არიან ნობელი, როტმილდი, სამუელი (ფირმის "შელი" დამაარსებელი), მანთაშევი და სხვები. ასე, რომ ბათუმის ნავსადგური ოდითგანვე ცნობილი იყო, როგორც ევროაზიური და საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნის უმნიშვნელოვანესი ნაწილი.

დღეისათვის ბათუმის ნავსადგური წარმოადგენს შემაერთებელ სატრანსპორტო ხაზს, რომელიც აერთებს ევროპას აზიასთან და პირიქით. ნავსადგური უკავშირდება კავკასიის, ცენტრალური აზიის, რუსეთის და თურქეთის ქვეყნებს საავტომობილო და სარკინიგზო გზებით.

ნავსადგური გამოიყენება აგრეთვე, როგორც მთავარი სატრანზიტო ნავსადგური ყაზახეთისა და აზერბაიჯანის ნავთობის გადასამუშავებლად.

დღეისათვის ბათუმის ნავსადგური საზღვაო გზებით დაკავშირებულია მსოფლიოს ყველა საზღვაო ქვეყანასთან. იგი არის სატრანსპორტო კვანძი, რომელიც აერთიანებს საზღვაო, სარკინიგზო, საავტომობილო, საჰაერო და სამილსადენო სახის ტრანსპორტს. ნავსადგურში ხორციელდება სატვირთო სამუშაოები, გემების ბუქსირება, წყლით მომარაგება და გემის უსაფრთხოების დაცვა. თავისი დანიშნულების შესასრულებლად ბათუმის საზღვაო სავაჭრო ნავსადგურს გააჩნია შესაბამისი ტერიტორია და აკვატორია სპეციალური მოწყობილობებით, რომელთაგან ყველაზე მნიშვნელოვანია დამცავი მოწყობილობები, ნავმისადგომები,

გადასატვირთი მოწყობილობები, საწყობები, სასამსახურო-დამხმარე გემები, სარკინიგზო და საავტომობილო გზები, ავტოტრანსპორტი, წყალსადენის სისტემა, კავშირგაბმულობა, საზღვაო სადგური.

ნავსადგურს გააჩნია დიდი პორტალური ამწეები (ტვირთამწეობა 5-დან 20 ტონამდე), ავტომტვირთავების დიდი პარკი, 4 ფირმა "კომაცუს" ტრაქტორმტვირთავი და 1 ფირმა "დრესერის" ტრაქტორმტვირთავი.

სანავსადგურო ფლოტი შედგება 12 გემისაგან: სამი ბუქსირი, ერთი სალოცმანო და ორი სარეიდო კატერი, 2 ლეალური წყლების მიმღები კატერი, მტკნარი წყლის მიმწოდებელი ბარჟა, მისაბმელი და სამგზავრო კატერი.

ბოლო წლებში ბათუმის საზღვაო სავაჭრო ნავსადგურის ტვირთბრუნვა საგრძნობლად გაიზარდა. ტრადიცია გრძელდება და დღესაც ნავსადგურის მთლიანი ტვირთბრუნვის 80-90% მოდის ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების გადამუშავებაზე.

2002 წლის მარტში ბათუმის ნავსადგურმა, შავი ზღვის ნავსადგურებს შორის, პირველმა მიიღო ბიურო ვერიტასის საერთაშორისო სტანდარტის ISO 9002-1994 შესაბამისობის ხარისხის სერთიფიკატი. 2003 წლის აპრილში ბათუმის ნავსადგურს გადაეცა ბიურო ვერიტასის საერთაშორისო სტანდარტის ISO 9001-2000 შესაბამისობის ხარისხის ახალი სერთიფიკატი. 2005 წლის აპრილში, სერთიფიკაციის სფეროში მსოფლიო ლიდერის Bureau Veritas Quality International (ლონდონი) მიერ ნავსადგურს მესამეჯერ გადაეცა ISO 9002-2000 საერთაშორისო სტანდარტის მოთხოვნების შესაბამისობის სერთიფიკატი.

ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის ტერმინალები: ბათუმის ნავსადგურს გააჩნია შესაძლებლობა დააკმაყოფილოს კლიენტების მოთხოვნები სხვადასხვა ტვირთებთან, გემებთან და მგზავრებთან მიმართებაში. ნავსადგურს გააჩნია 5 ტერმინალი: ნავთობტერმინალი, მშრალი ტვირთის ტერმინალი, საკონტეინერო ტერმინალი, სარკინიგზო-საბორნე გადასასვლელი და სამგზავრო ტერმინალი. აღნიშნული ტერმინალები აღჭურვილია სათანადო ამწე-მოწყობილობებით, რაც ხელს უწყობს

ტვირთების დროულ და ხარისხიან გადამუშავებასა და ნავსადგურის კლიენტთა მოთხოვნების დაკმაყოფილებას. [29]

### **შავი ზღვის სუფსისა და ყულევის ტერმინალები**

1999 წლის 17 აპრილს სუფსაში გაიხსნა სუფსის ტერმინალი, ბაქო-სუფსის ნავთობსადენის ბოლო წერტილი. ტერმინალის შემადგენლობაში შედის 4 რეზერვუარი, თითო 40 000 ტონა ნავთობის ტევადობით.

ბაქო-სუფსის ადრეული ნავთობის მილსადენის მშენებლობა აზერბაიჯანის საერთაშორისო საოპერაციო კომპანიამ დააფინანსა. მილსადენის მშენებლობის ფარგლებში ასევე მოხდა სუფსის ტერმინალის მშენებლობაც. ბაქო-სუფსის ადრეული ნავთობსადენის სიგრძე 830კმ-ია (საქართველოს მონაკვეთი 375კმ), სუფსის ტერმინალის ტევადობა - ერთი მილიონი ბარელი.

დასავლეთის მარშრუტის საექსპორტო მილსადენით ხორციელდება კასპიის ზღვის ტერიტორიაზე მდებარე ჩირაგის საბადოდან, სანგაჩალის ტერმინალის გავლით ნავთობის ჩატვირთვა სუფსის ტერმინალში. WREP-ის გავლით სანგაჩალიდან ნავთობი 1998 წლის დეკემბერში გამოუშვეს, 1999 წლის იანვრის პირველ კვირას კი საქართველოში შემოვიდა.

ტერმინალი ემსახურება მხოლოდ ბაქოდან ნავთობსადენით ტრანსპორტირებულ შავ ნავთობს, ახდენს მის დასაწყობებას და შემდგომ გადატვირთვას ტანკერებში.

სუფსასთან ზღვის სიღრმე დაბალია და შეუძლებელია ტანკერების უშუალოდ სანაპიროსთან მისვლა, ამიტომ ისინი უახლოვდებიან ტერმინალს და დგებიან რეიდზე ნაპირიდან 1-1,5 კმ-ის დაშორებით. ტერმინალიდან ნავთობის ჩატვირთვა ხორციელდება სპეციალური ჩასატვირთი მილების და ტუმბოების გამოყენებით. [23 ]

სუფსის ტერიტორიაზე, უშუალოდ სოფლის დასახლებასთან, 2011 წელს აშენდა ცემენტის ტერმინალი და მომავალში მოსალოდნელია ცემენტის ქარხანაც აშენდეს, მაგრამ დღეისათვის უცნობია რა გზით მოხდება

ცემენტის ჩატვირთვა გემებში. ამასთან, ეკოლოგიური პრობლემებიდან გამომდინარე, მოსახლეობა არათუ ცემენტის ქარხნის მსენებლობის, არამედ ტერმინალის არსებობის წინააღმდეგაცაა.

მშენებლობის პროცესშია ყულევის ტერმინალიც. გათვალისწინებულია ყულეებში პორტის მსენებლობაც, რასაც ხელს უწყობს ზღვის სიღრმე (5–8მ). სიღრმის გაზრდა შესაძლებელია ხელოვნურად.

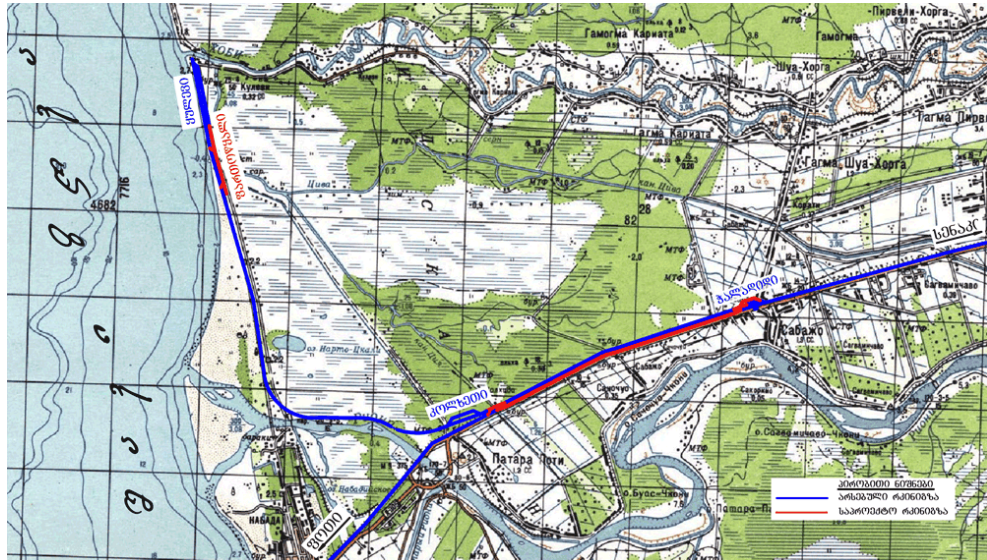
ყულევის უკვე ამოქმედებული ნავთობის ტერმინალისა და მისი საბოლოო განვითარების გათვალისწინებით მშრალი ტვირთების პორტის აშენების შემდეგ, ყულევის მიმართულებით ტვირთნაკადი საგრძნობლად გაიზრდება.

შპს „შავი ზღვის ტერმინალი“ და შპს „საქართველოს რკინიგზასთან“ შეთანხმების თანახმად რკინიგზის გამტარობის უნარის გაზრდის მიზნით სენაკი - კოლხეთის უბანზე ხორციელდება: სადგური ჭალადიდის სალიანდაგო განვითარება - რეკონსტრუქცია, ჭალადიდი - კოლხეთის გადასარბენზე მეორე მთავარი ლიანდაგისა და კოლხეთი -ყულევის უბანზე ახალი სარკინიგზო სადგურის „ფართო წყალის“ მშენებლობა. ჭალადიდი – კოლხეთის უბანზე მეორე ლიანდაგის მიწის ვაკისი განლაგებულია სუსტ გრუნტებში.

ამ ობიექტების მუშა პროექტი შპს „შავი ზღვის ტერმინალის“ დავალებით დაამუშავა შპს „საქტრანსპროექტმა“ გრუნტების რთული გეოლოგიური პირობების გათვალისწინებით.

სუფსისა და ყულევის ტერმინალთა განვითარება საწყის ეტაპზეა. მათი მასშტაბური განვითარებისათვის მნიშვნელოვანი ინვესტიციებია საჭირო. ამასთან მოითხოვება ზოგადად ბიზნეს-გარემოს გაუმჯობესება ინვესტიციათა მოსაზიდად, რომელსაც შრომის შემდეგ განყოფილებაში შევხებით.





ნახაზი 5. ყულევის ნავმისადგომის პროექტი.

### ანაკლიის ნავსადგური

პერსპექტივაშია ანაკლიის ნავსადგურის მშენებლობა. შესაბამისი სამუშაოები მიმდინარეობს, მაგრამ ტემპები არადადამაკმაყოფილებელია.

მრავალი მოსაზრების მიუხედავად, დღემდე მაინც ბუნდოვანი რჩება პასუხი კითხვაზე, რა პერსპექტივა აქვს ანაკლიის ახალი პორტის მშენებლობას იმ ლოკალური, რეგიონული და საერთაშორისო გამოწვევების პირობებში, რომლებიც შესაძლოა, ამ პროექტის მიზეზიც იყოს და შედეგიც.

მთავრობის მიერ გაცხადებული ინფორმაციით, ანაკლიის პორტის სიღრმე (20,5 მეტრი) შესაძლებელს გახდის პანამაქსისა და პოსტპანამაქსის ტიპის გემების მიღებას. პორტის გამტარუნარიანობა, მთავრობის გათვლებით, წელიწადში 100 მლნ ტონა იქნება. შვიდეტაპიანი მშენებლობის გეგმის პირველ სამ ეტაპზე, რაც 12-წლიან პერიოდს გულისხმობს, ნავარაუდევია 40 მლნ ტონა ტვირთის გამტარუნარიანობის უზრუნველყოფა. კერძოდ, მესამე წელს – 7 მლნ ტონა, მეშვიდე წელს – 20 მლნ ტონა, ხოლო მეთორმეტე წელს – 40 მლნ ტონა. პროექტის ღირებულება 2,5 მლრდ აშშ დოლარს შეადგენს. ანაკლიის პროექტი ითვალისწინებს 32 ნავმისადგომის

აგებას. ახალი პორტი, რომელიც 3000 ჰექტარზე მეტ ფართობს დაიკავებს, წელიწადში 60-70 მილიონი ტონა მოცულობის ტვირთის გადამუშავებას შეძლებს.

ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის პერსპექტივის განსაზღვრისათვის მნიშვნელოვანია შემდეგი ფაქტორების გაანალიზება: ქვეყანაში არსებული კონკურენტული სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის გამტარუნარიანობა (ფოთისა და ბათუმის პორტები, ყარსი-ახალქალაქის სარკინიგზო პროექტი), მეზობელი ქვეყნების (სომხეთი და აზერბაიჯანი) მაკროეკონომიკური მდგომარეობა, ახალი აბრეშუმის გზისპირა ქვეყნებში სატრანზიტო ტვირთბრუნვის ინტენსივობა, ამ ქვეყნებში საბაჟო პროცედურების საერთო ჩარჩო-პირობების ფორმირება, გამჭოლი ტარიფების შემუშავება და პარტნიორ ქვეყნებთან შესაბამისი ეკონომიკური დიპლომატიის სწორი წარმართვა.

1889 წლიდან შავ ზღვაზე ფუნქციონირებს საქართველოს პირველი ნავსადგური, აწ უკვე „ეი-პი-ემ ტერმინალს ფოთის“ სახელწოდებით, რომელიც ევროპა-კავკასია-აზიის დამაკავშირებელი სატრანზიტო გზის უმთავრეს კვანძს წარმოადგენს. ფოთის პორტის შესყიდვის შემდეგ „ეი-პი-ემ ტერმინალსმა“ უზრუნველყო \$70 მილიონზე მეტი ინვესტიციის განხორციელება მოძველებული საპორტო ინფრასტრუქტურის, საბაჟო ცენტრის, სარკინიგზო, საავტომობილო გზებისა და სერვისის განახლების მიზნით. 2013 წელს სახმელეთო საკონტეინერო ტერმინალის მშენებლობის დასრულებით „ეი-პი-ემ ტერმინალსმა“ პირველი ნაბიჯი გადადგა პორტის ფართომასშტაბიანი რეკონსტრუქცია/გაფართოების პროექტის განხორციელებისკენ. პროექტის მომდევნო ეტაპი, რომელიც, სავარაუდოდ, 2018 წელს დასრულდება, მოიცავს ორი ახალი ღრმაწყლოვანი ნავმისადგომის მშენებლობას, რომელთა წლიური გამტარუნარიანობა 1 მლნ TEU იქნება, ხოლო ნავმისადგომზე შესაძლებელი იქნება 9,000 TEU სიმძლავრის გემების მიღება. არსებული სახმელეთო საკონტეინერო ტერმინალის წინ ახალი ნავმისადგომების მშენებლობაა დაგეგმილი, რაც

საშუალებას მისცემს გაფართოებულ ღრმაწყლოვან ფოთის მეგაპორტს, სრულად გამოიყენოს არსებული ტერმინალი, სამანქანო გზა და სარკინიგზო ინფრასტრუქტურა. პროექტის დასრულების შემდგომ ფოთის მეგაპორტის წლიური ტვირთბრუნვის სიმძლავრე იქნება 50 მილიონი ტონა და 2 მილიონი TEU კონტეინერი. ფოთის მეგაპორტში, რომლის სიღრმე 16 მეტრამდე იქნება, შესაძლებელი გახდება დიდი გემების, ე.წ. მაზერვესელების, შემოსვლა.

რაც შეეხება ბათუმის პორტის შესაძლებლობებს: მისი საკონტეინერო ტერმინალის გამტარუნარიანობა წელიწადში 100,000 TEU-ს შეადგენს, ხოლო ტერმინალის ნომინალური წლიური გამტარუნარიანობა – დაახლოებით 700,000 ტონას. მშრალი ტვირთების ტერმინალი ემსახურება დიდ და მცირე ტონაჟიან გემებს. მშრალი ტვირთების ტერმინალის მაქსიმალური გამტარუნარიანობა წელიწადში 2 მილიონი ტონაა.

ფოთის პორტის მსგავსად, ბათუმის ნავსადგურის გამტარუნარიანობა ბოლომდე აუთვისებელია არსებული მცირე ტვირთბრუნვის კიდეც უფრო შემცირების ტრენდის პირობებში. 2015 წელს ქართულ პორტებში გადამუშავებული ტვირთების მოცულობა წინა წელთან შედარებით 2.1 მლნ ტონით შემცირდა – 21.3 მლნ ტონიდან 19.2 მლნ ტონამდე. 2014 წელს გადაზიდვების მოცულობის მკვეთრი ვარდნა დაფიქსირდა როგორც ფოთის (8.6 მლნ ტონიდან 6.8 მლნ ტონამდე), ისე ბათუმის (6.3 მლნ ტონიდან 5.7 მლნ ტონამდე) პორტებში, ხოლო ტვირთბრუნვა უმნიშვნელოდ გაიზარდა ყულევის პორტში (2.1 მლნ ტონიდან 2.5 მლნ ტონამდე). ზემოთქმულიდან გამომდინარე, რთულია მოკლე- და საშუალოვადიან პერიოდში ანაკლიის პორტის წარმატებაზე საუბარი.

გარდა ზემოლნიშნულისა, ანაკლიის პროექტის მშენებლობის დაწყებამდე აუცილებელია ეკონომიკური დიპლომატიის წარმოება თურქულ მხარესთან, რათა მივიღოთ გარკვეული გარანტიები პანამაქსისა და ე.წ. მაზერვესელების ბოსფორის სრუტეში გატარებასთან დაკავშირებით. აღნიშნული ნებართვის მოპოვება არცთუ ისე მარტივი იქნება, რადგან შავ

ზღვაზე შემომსვლელი მსოფლიოში წამყვანი საზღვაო ხაზების (MAERSK, MSC, CMA CGM) პანამაქსის ტიპის გემებიდან კონტეინერების ფიდერებზე ანუ პატარა ზომის გემებზე გადატვირთვა ხდება სტამბულის პორტში, ხოლო მათი პირდაპირ შავ ზღვაზე შემოსვლა სტამბულის საერთაშორისო გადატვირთვის პორტს მნიშვნელოვან ეკონომიკურ ზარალს მიაყენებს. ამდენად, არ არის გამორიცხული, რომ თურქეთმა თანხმობის სანაცვლოდ ბოსფორის სრუტეზე გასვლისათვის მაღალი სატარიფო განაკვეთი დააწესოს და ამით მოახდინოს იმ დანაკლისის შევსება, რაც მისი პორტის გვერდის ავლით იქნება გამოწვეული. ანაკლისის პორტის მიზანშეწონილობის განსაზღვრის მიზნით, მნიშვნელოვანია შევხვით „ყარსი-ახალქალაქის“ სარკინიგზო გზას, რომელიც კრავს აზერბაიჯანის, საქართველოსა და თურქეთის სარკინიგზო ხაზებს, შემდეგ ჩაებმება სტამბულ-ანკარის სარკინიგზო მარშრუტს და მარმარის გვირაბით გავა ევროპაში. პროექტი თურქეთის სარკინიგზო მარშრუტით ევროპას, საქართველო-აზერბაიჯანი-ყაზახეთის გავლით, ჩინეთთან დააკავშირებს. სარკინიგზო დერეფნის განვითარების პოტენციალი საკმაოდ მაღალია: შესაძლებელია ახალი ტვირთების მოზიდვა, რაც ჩვენი ეკონომიკური პოტენციალის გაძლიერების საშუალებას მოგვცემს, მაგრამ თუ ტვირთების მოზიდვა სათანადოდ ვერ მოხერხდა გარეკონკურენტი ისეთი დერეფნებიდან, როგორცაა ტრანსციმბირული კორიდორი და სამხრეთის საავტომობილო დერეფანი, მაშინ ეს გარკვეულ რისკებს გამოიწვევს საქართველოში, ვინაიდან დღეს ძირითად შემოსავალს საქართველო სატრანზიტო ტვირთებით იღებს. აზერბაიჯანული და შუაზიური მშრალი და თხევადი ტვირთები საქართველოს საზღვარს კვეთს და დასავლეთის მიმართულებით სარკინიგზო ან/და საავტომობილო ტრანსპორტის საშუალებით გადაიზიდება შავიზღვისპირა პორტებში (ფოთი, ბათუმი, ყულევი). იქიდან საბორნე მომსახურებით გაედინება ნოვოროსიისკის, ოდესის, კონსტანცის, ვარნისა და სტამბულის პორტებში და საბოლოოდ გადის ევროპაში. მარტივად რომ ვთქვათ, ამ გზით შემოსავალს იღებენ საქართველოს

რკინიგზა, საავტომობილო-სატრანსპორტო კომპანიები და პორტები. ნახსენები სარკინიგზო ხაზის გახსნით, თუ ახალი ტვირთები არ მოვიზიდეთ, შესაძლოა გაიყოს ჩვენივე ტვირთბრუნვა და ტვირთების გარკვეულმა რაოდენობამ ახალ მიმართულებაზე გადაინაცვლოს, რაც ბუნებრივად გამოიწვევს ფოთის, ბათუმისა და ყულევის პორტებში ტვირთბრუნვის შემცირებას. პორტები დაკარგავენ საკმაოდ დიდ შემოსავალს და ვერც რკინიგზა ნახავს მოგებას. ექსპერტების ვარაუდით, თურქეთ-საქართველოს სარკინიგზო პროექტის ამოქმედებით, საქართველოს ნავსადგურებს 2.5-3 მლნ ტონამდე ტვირთი დააკლდებათ.

ამის ფონზე კი ანაკლიის პორტის დატვირთვის შესაძლებლობა მოკლე- და საშუალოვადიან პერსპექტივაში მცირეა. აღნიშნული რისკი არ წარმოიქმნება თუ ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო ხაზი ორიენტირს აიღებს კონკურენტული მარშრუტებიდან ტვირთების მოზიდვაზე. მაგალითად, თურქეთ-ირანის გავლით მიმავალ ტვირთნაკადებზე და არ ჩანანაცვლებს უკვე აპრობირებულ პორტებზე გამავალ ქართულ მარშრუტებს. არსებობს იმის საფრთხეც, რომ ტვირთებზე, რომლებიც შუა აზიიდან ან აზერბაიჯანიდან თურქეთში იმპორტის სახით გადაიზიდება, თურქეთის მხრიდან დაწესდეს გარკვეული სახის საშელავათო პირობები, რომ ტვირთები საზღვაო მარშრუტის ნაცვლად ამ სარკინიგზო ხაზზე გავიდეს, რადგან თურქეთისთვის რკინიგზით ტვირთების მიტანა ბევრად უფრო იაფი და მოგებიანია.

ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის წარმატებული ფუნქციონირებისთვის, გარდა ზემოთ მოყვანილი პირობებისა, მნიშვნელოვანია საქართველოსა და აზერბაიჯანს შორის არსებული სარკინიგზო გადაზიდვებში ტვირთზიდვის სიმძლავრის მნიშვნელოვანი გაზრდა. აღნიშნული სიმძლავრე ამჟამად მხოლოდ 30 მლნ ტონას აღწევს. მნიშვნელოვანია, მიწოდების ჯაჭვის ყველა შემადგენელი რგოლის სრული მზადყოფნა იმისათვის, რათა ტრანზიტისთვის ტვირთზიდვის პროცესს არც ერთ საფეხურზე ბარიერები არ შეექმნას.

ანაკლიის პორტის დატვირთვის ერთ-ერთ მთავარ გამნაპირობებელს წარმოადგენს ტრანზიტული ტვირთების ზრდა საქართველოს სატრანზიტო კორიდორის გავლით როგორც რეგიონის მეზობელი ქვეყნების მიმართულებით, ისე ახალი აბრეშუმის გზისპირა ქვეყნების მიმართულებით. როგორც უკვე აღინიშნა, საქართველოს ანაკლიის პორტის, ისევე როგორც მთლიანად საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის განვითარება დამოკიდებულია აღმოსავლეთ-დასავლეთის სატრანზიტო შემაერთებელი კორიდორის შემადგენელი ქვეყნების მაკროეკონომიკურ მდგომარეობაზე. ამ თვალსაზრისით ნიშანდობლივია მსოფლიო ბანკის მიერ შემოთავაზებული ეკონომიკური ზრდის საპროგნოზო მაჩვენებლები, რომელთა მიხედვით, აბრეშუმის გზის შემაერთებელ ყველა ქვეყანაში, 2014-2015 წლებისგან განსხვავებით, შედარებით მაღალი ეკონომიკური ზრდის ტემპი 2016-2017 წლებშია ნავარაუდები. საქართველოს მშპ-ის ზრდა 2016 წელს ნავარაუდებია 3,0%-ით, ხოლო 2017 წელს – 5,0%-ით. ზრდაა ნავარაუდები ასევე ყველა იმ ქვეყანაში, რომლებიც წარმოადგენენ ახალი აბრეშუმის გზის შემაერთებელ რგოლებს (ყაზახეთი, თურქმენეთი, ჩინეთი) თუმცა უმნიშვნელოდ. ამ მხრივ გვაქვს იმედის საფუძველი, რომ ანაკლიის პორტი ნამდვილად შეიძლება გახდეს ის ალტერნატიული საშუალება ევროპასა და აზიას შორის, რომელიც გრძელვადიან პერიოდში უზრუნველყოფს გაზრდილი ტვირთბრუნვის ტრანსპორტირებას და ფოთისა და ბათუმის პორტებს ტრანზიტული ტვირთების გადამუშავებაში დაეხმარება.

ასევე უმნიშვნელოვანეს საკითხს წარმოადგენს ახალი აბრეშუმის გზისპირა ქვეყნებში საბაჟო პროცედურათა საერთო ჩარჩო-პირობების ფორმირება, რათა საოპერაციო თვალსაზრისით გამარტივდეს ტრანზიტული ტვირთების ტრანსპორტირებისა და ადმინისტრაციული ფორმალობების განხორციელება. ასევე მნიშვნელოვანია ე.წ. გამჭოლი ტარიფების შემოღება, რაც დაკავშირებულია ასევე სატრანზიტო კორიდორის წევრი სახელმწიფოების ურთიერთკოორდინირების უზრუნველყოფასთან.

ზემოაღნიშნული დეტერმინანტების გაანალიზებისა და მათი მიზნობრივად განხორციელების შემთხვევაში ანაკლიის პორტის მშენებლობა გრძელვადიან პერიოდში შესაძლებელს გახდის ქვეყნის საზღვაო კარიბჭის გაფართოების ლოგიკის გამართლებას. [30]

ანაკლიის ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის განვითარების, მშენებლობის და ოპერირების შესახებ წარდგენილ წინადადებათა განმხილველმა სამთავრობო კომისიამ გამარჯვებული კომპანია - „ანაკლიის განვითარების კონსორციუმი“ 2016 წლის 5 თებერვალს გამოავლინა.

ანაკლიის პორტის მშენებლობა რამდენიმე ეტაპად წარიმართება და მისი საბოლოო გამტარუნარიანობა 100 მილიონი ტონა იქნება. პორტი ოპერირებას წელიწადში 7 მილიონი ტონის გამტარუნარიანობის მიღწევისთანავე დაიწყებს და ეს მშენებლობის დაწყებიდან არაუგვიანეს 3 წელიწადში მოხდება. როგორც „ანაკლიის განვითარების კონსორციუმის“ წარმომადგენლები აცხადებენ, მშენებლობის პროცესში დასაქმებული იქნება 3400 ადამიანი, ხოლო მშენებლობის დასრულების შემდეგ პორტში 6400 ადამიანი იმუშავებს.

ანაკლიის ახალი ღრმაწყლოვანი ნავსადგური დაახლოებით 400 ჰექტარზე განთავსდება. პორტში გაჩერებას შეძლებენ 10 000 კონტეინერის ტევადობის ხომალდები. პორტი უზრუნველყოფს დიდი ზომის გემების მომსახურებას, რომელთა შემოსვლა საქართველოს პორტებში აქამდე პრობლემური იყო. [31]

## 2.2 საქართველოს საზღვაო პორტების ეფექტიანობის შეფასების კრიტერიუმები და მაჩვენებლები

ეკონომიკური ეფექტიანობა ზოგადად გულისხმობს ეკონომიკურ შედეგიანობას, რაიმე ღონისძიების გატარებით, დანერგვით მიღებულ შედეგს. საერთოდ სიტყვა ეფექტიანობა (ეფექტურობა) ლათინური წარმოშობის სიტყვადაა მიჩნეული და სხვადასხვა წყაროები სხვადასხვაგვარად განმარტავენ. ასე მაგალითად ლექსიკონ-ცნობარი სოციალურ მეცნიერებებში გვთავაზობს განმარტებას - „ეფექტიანობა არის დამოკიდებულება პროგრამის ან საქმიანობის შედეგად წარმოებულ საქონელსა და მომსახურებას (პროდუქტი) და მათი წარმოებისათვის გამოყენებულ რესურსებს (დანახარჯი) შორის. ეფექტიანობა იზომება პროდუქტის ერთეულზე გაწეული დანახარჯებით“. ქართული ვიკიპედია კი იძლევა ეკონომიკური ეფექტიანობის ასეთ განმარტებას: „წარმოების (ან მომსახურების) პროცესის სასარგებლო შედეგის (ეფექტის) შეფარდება გაწეულ ხარჯებთან (ან გამოყენებულ რესურსებთან). ეფექტიანობის საკითხს მრავალი მეცნიერული დისციპლინა შეისწავლის და მათ შორის ეკონომიკური ეფექტიანობა მრავალი ავტორის დაკვირვების საგანია, შესაბამისად, განსხვავებული არგუმენტაციებით მოიცემა. ეკონომიკური ეფექტიანობის გაანგარიშება სპეციფიკურ მიდგომებს საჭიროებს მრეწველობაში, სოფლის მეურნეობაში, მშენებლობაში, ვაჭრობაში, მომსახურების სხვა სფეროებში, შესაბამისად, გარკვეულ გაანგარიშებით სირთულეებთან გვაქვს საქმე ეფექტიანობის კრებსითი მაჩვენებლების განსაზღვრისას. ეფექტიანობის საკითხებზე (ზოგადთეორიული, დარგობრივ-მიკროეკონომიკური, ფინანსური და ეკონომიკურ-მათემატიკური ასპექტები) გამოქვეყნებულია ქართველი მეცნიერ-ეკონომისტების (ავთანდილ გუნია, ვლადიმერ პაპავა, ლეო ჩიქავა, ავთანდილ სილაგამე, ნოდარ ხადური, რამაზ აბესაძე, ნოდარ ჭითანავა, მიხეილ ჯიბუტი, ელგუჯა მექვაბიშვილი, იაკობ მესხია, იური ანანიაშვილი, როლანდ სარჩიმელია, ნიკოლოზ ბაკაშვილი, სლავა ფეტელავა, ლოიდ ქარჩავა, გიორგი შიხაშვილი, დავით ჩლაიძე და სხვ) შრომები.



იტალიელი ეკონომისტის — ვილფრედო პარეტოს მიხედვით, იდეალიზებულ ვარიანტში ეფექტიანია წარმოების შესაძლებლობათა გრაფიკის მხოლოდ ზღვრული სარგებლიანობის სიტუაციები. ეკონომიკური ეფექტიანობის საკითხზე ევროკომისიის ექსპერტთა მეთოდოლოგიის სრულყოფის საფუძველზე, ქართველი ეკონომისტი — რევაზ ლორთქიფანიძე განმარტავს, რომ ეკონომიკაში ზღვრული ეფექტიანობის მისაღწევად, როცა ზღვრული ხარჯები მინიმალური ხდება, საჭიროა განვითარდეს ეკონომიკის ის სტრუქტურული ძვრები, რომლებიც ყველაზე რენტაბელური იმ დარგების ეკონომიკურ ზრდას გამოიწვევს, რომლებსაც ბაზარზე, ამავდროულად, შედარებით მეტი სეგმენტი უჭირავს.

ერთ-ერთი ქართული ლექსიკონით ეფექტიანობა ესაა „ეკონომიკური ეფექტურობა – კომპანიის საქმიანობის შედეგიანობის მაჩვენებელი, რომელიც წარმოადგენს საქმიანობის შედეგების შეფარდებას ამ საქმიანობის დანახარჯებთან. ეკონომიკური ეფექტურობა – შედეგების ხარჯებთან მიმართებაა, ეკონომიკური ეფექტი კი – შედეგებსა და ხარჯებს შორის სხვაობა.“

მსგავსი განმარტებები, როგორც ქართულ, ასევე განსაკუთრებით უცხოენოვან ლიტერატურაში უამრავია. მათი ყველას დამახასიათებელია ის, რომ ეფექტიანობა გამოხატავს შედარებას, თანაფარდობას დანახარჯებსა და მიღებულ შედეგებს შორის. ჩვენი აზრით ეფექტიანობის ქართული სინონიმია შედეგიანობა, ხოლო როცა ლაპარაკია ეკონომიკურ ეფექტიანობაზე, მაშინ იგულისხმება ეკონომიკური რესურსების ან ეკონომიკურ ელემენტთა დანახარჯებით მიღებული შედეგები.

რამდენადაც სადისერტაციო ნაშრომში ვიკვლევთ საზღვაო ტრანსპორტის ეფექტიანობის ამალღების საკითხებს აქ უნდა განიხილებოდეს თუ რამდენად ეფექტიანად ვიყენებთ საქართველოს ისეთ დიდ უპირატესობას, როგორცაა ზღვა. ამასთან როგორ და რა ზომით ხდება საზღვაო პორტების სიმძლავრეთა ათვისება, რა ზომით იღებს საზღვაო პორტები მოგებას და როგორ ნაწილდება იგი, როგორია საზღვაო პორტების

როლი საქართველოს შრომითი რესურსების დასაქმებაში, როგორ მოქმედებს საზღვაო პორტების ფუნქციონირება ეკოლოგიაზე და ა.შ. ამასთან კერძო ინვესტიციების განხორციელებისას, როგორ გამოითვლება მოსალოდნელი და ფაქტიური ეკონომიკური ეფექტი.

ეფექტიანობის შეფასების ასეთი მრავალწახნაგოვანი მიდგომით აუცილებელია გამოიკვეთოს საზღვაო ტრანსპორტის ეფექტიანობის კრიტერიუმი, ანუ რაც იგივეა განზოგადოებული მაჩვენებელი. ამ შემთხვევაში ჩვენი აზრით უნდა ამოვიდეთ იმ მდგომარეობიდან, რომ ზღვა და საქართველოს შავი ზღვის სანაპირო ის ბუნებრივი რესურსია, რომელიც მთელი სახელმწიფოს-ხალხის საკუთრებაა და კრიტერიუმად მივიჩნიოთ სახელმწიფოს წინაშე ამ შემთხვევაში მდგარი ამოცანები და რამდენად სრულად ხდება ამ ამოცანების გადაჭრა. ანუ ანალიზს ექვემდებარება საზღვაო რესურსი და მისი სრულად გამოყენების შესაძლებლობა.

ასეთი მიდგომის შემთხვევაში ძირითადი ამოსავალი უნდა იყოს საზღვაო ტრანსპორტის ტვირთბრუნვა და საზღვაო პორტებში გადამუშავებული ტვირთების მოცულობა, რამდენადაც ეს მაჩვენებლები რიცხობრივად ადვილად გამოითვლება.

ტვირთბრუნვის მოცულობები ზევით უკვე აღვნიშნეთ. იგი თითქმის ნულია, რაც გამოწვეულია იმით, რომ საქართველოს საზღვაო მცურავი საშუალებები არ გააჩნია. საქართველოს დამოუკიდებლობის შემდგომ საქართველოს საზღვაო სანაოსნოს განკარგულებაში დარჩა 85 ერთეული საზღვაო ხომალდი. აქ გაერთიანებული იყო როგორც თევზსაჭერი ფლოტი, ასევე ტანკერები, მშრალი ტვირთების გემები და სამგზავრო ლაინერები, რომლებიც თანდათან განიავდა და მივედით იქამდე, რომ 2005 წელს საქართველოს ფორმალურ მფლობელობაში არსებული ბოლო 5 გემსაც ინგლისური კერძო კომპანია დაეპატრონა ვალის სანაცვლოდ.

საერთაშორისო საზღვაო კონვენცია იძლევა უფლებას საზღვაო ფლოტი გააჩნდეს არა მარტო საზღვაო, არამედ არასაზღვაო ქვეყნებსაც, რომლითაც

წარმატებით სარგებლობს არასაზღვაო ქვეყნების უმეტესობა. საქართველომ კი ვერ შეძლო საკუთარი საზღვაო ფლოტის მშენებლობის დაწყებაც კი.

რაც შეეხება პორტებში ტვირთების გადამუშავების მაჩვენებლებს ისინი პორტების მიხედვით შემდეგნაირად გამოიყურება:

**ბათუმის საზღვაო ნავსადგური.**

2015 წელს გადამუშავებული ტვირთების რაოდენობა – 5,7 მლნ ტონა.

2015 წელს გადამუშავებული კონტეინერების რაოდენობა - 54,695 TEU (1 TEU-20 ფუტი - 6,1 მეტრი)

საკონტეინერო ტერმინალის გამტარუნარიანობა - 100 000 TEU წელიწადში.

სამგზავრო ტერმინალის გამტარუნარიანობა - 180 000 მგზავრი წელიწადში.

2008 წლის თებერვალში სს "ყაზტრანსოილის" შვილობილმა კომპანიამ - შპს Batumi Industrial Holding-მა ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის 49 წლით ექსკლუზიური მართვის უფლება და ბათუმის ნავთობტერმინალის აქციების 100%-იანი პაკეტი შეიძინა.

**ფოთის პორტი**

2015 წელს გადამუშავებული ტვირთების რაოდენობა – 6,8 მლნ ტონა;

2015 წელს გადამუშავებული კონტეინერების რაოდენობა – 325,121 TEU

საკონტეინერო ტერმინალის გამტარუნარიანობა - 400 000 TEU წელიწადში.

2008 წელს ფოთის პორტის აქციების 51% და პორტის მართვის უფლება 49-წლიანი ვადით არაბულმა კომპანია "რაკიამ" (RAK Investment Authority) შეიძინა. მოგვიანებით კომპანიამ პორტის აქციების დარჩენილი წილიც იყიდა და აქციების 100%-იანი პაკეტის მფლობელი გახდა. 2011 წლის აპრილში "რაკიამ" ფოთის პორტის აქციების 80% დანიურ გიგანტს AP Moller-Maersk Group-ის შვილობილ APM Terminals-ს მიჰყიდა და პორტის მართვიდან გავიდა.

### **ყულევის პორტი - შპს "შავი ზღვის ტერმინალი"**

2015 წლის განმავლობაში გადამუშავებული ტვირთების რაოდენობა – 2,5 მილიონი ტონა;

ტერმინალის გამტარუნარიანობა წელიწადში - 10 მლნ ტონამდე.

ყულევის ნავთობტერმინალი 2007 წლის იანვარში აზერბაიჯანის სახელმწიფო ნავთობკომპანია "სოკარმა" შეიძინა.

### **სუფსის საზღვაო ტერმინალი.**

2015 წელს გადამუშავებული ტვირთების რაოდენობა - 4,2 მლნ ტონა

წლიური გამტარუნარიანობა - 7 მილიონი ტონა.

1999 წლის 17 აპრილს სუფსაში გაიხსნა სუფსის ტერმინალი, ბაქო-სუფსის ნავთობსადენის ბოლო წერტილი. ტერმინალის შემადგენლობაში შედის 4 რეზერვუარი, თითო - 40 000 ტონა ნავთობის ტევადობით.

### **ანაკლიის ღრმაწყლოვანი ნავსადგური.**

სამთავრობო კომისიის გადაწყვეტილებით, ანაკლიის ღრმაწყლოვან პორტს "ანაკლიის განვითარების კონსორციუმი" ააშენებს.

"ანაკლიის განვითარების კონსორციუმი" "TBC ჰოლდინგისა" და ამერიკული კომპანია "კონტი ინტერნეშენალის" მიერ ერთობლივად დაფუძნებული კომპანიაა.

კონტრაქტის შესაბამისად, ნავსადგური აშენდება 9 ფაზად და საბოლოო ჯამში, მისი წლიური გამტარუნარიანობა მიაღწევს 100 მილიონ ტონა ტვირთს.

პორტი ოპერირებას დაიწყებს მშენებლობიდან 3 წელიწადში, როცა მისი გამტარუნარიანობა წელიწადში 7 მილიონ ტონას მიაღწევს.

მშენებლობის პროცესში დასაქმებული იქნება 3400 ადამიანი, ხოლო მშენებლობის დასრულების შემდეგ პორტში 6400 ადამიანი იმუშავებს.

ანაკლიის ახალი ღრმაწყლოვანი ნავსადგური დაახლოებით 400 ჰექტარზე განთავსდება. პორტში გაჩერებას შეძლებენ 10 000 კონტეინერის ტევადობის ხომალდები.

ახალი ნავსადგური დაახლოებით ორი კვირით შეამცირებს ტვირთების გადაზიდვის ხანგრძლივობას ჩინეთიდან და აღმოსავლეთის სხვა ქვეყნებიდან ევროპამდე. [32]

მოყვანილი ციფრობრივი მონაცემები ცხადყოფენ, რომ მიუხედავად საქართველოს პორტების არცთუ მაღალი სიმძლავრეებისა (შედარებისათვის ნოვოროსისკის პორტის სიმძლავრეა 100 მლნ. ტ., ხოლო სამსუნგის პორტის- 45 მლნ. ტ.) ისინი სანახევროდ თუ არის ათვისებული.

ეკონომიკური ეფექტიანობა დანახარჯების კონკრეტული შემთხვევებისათვის უკავშირდება ინვესტირებას და ამ შემთხვევაში გამოიყენება ეკონომიკური ეფექტის გამოთვლის მეთოდები. საქართველოს ეკონომიკა არასახარბიელოდ გამოიყურება, როგორც ინდუსტრიულ სახელმწიფოთა ეკონომიკებთან მიმართებაში, ასევე მისი 20-25 წლის წინანდელ მდგომარეობასთანაც კი. ეკონომიკური ჩამორჩენილობის დასაძლევად აუცილებელია ინვესტიციების მოზიდვა, როგორც უცხოეთიდან, ასევე ადგილობრივი წყაროებიდან. ამ კუთხით დიდი მნიშვნელობა ენიჭება ინვესტიციების მოსაზიდად წარდგენილი წინადადებების და პროექტების ეკონომიკურ დასაბუთებას და მის შესაბამისობას რეალურ მდგომარეობასთან. ამიტომ პროექტების ეკონომიკური დასაბუთების პარამეტრები ერთის მხრივ მიმზიდველი უნდა იყოს პოტენციური ინვესტორისათვის და მეორეს მხრივ რაც შეიძლება მიახლოებული უნდა იყოს მოსალოდნელ ფაქტიურ ეკონომიკურ ეფექტიანობასთან.

ინვესტიციების ეკონომიკური ეფექტიანობის შეფასებისათვის პრაქტიკაში ფართოდ გამოიყენება აბსოლუტური და შეფარდებითი ეკონომიკური ეფექტის მაჩვენებლები. ისინი ზოგადი მახასიათებლებია და ამომწურავად ვერ სასახავენ ამა თუ იმ პროექტის უპირატესობებს სხვა ანალოგიურ პროექტებთან მიმართებაში. ამიტომ კვალიფიცირებული დახასიათებისათვის გამოიყენება ე.წ. პირობით-წლიური ეკონომიკური ეფექტი. მას აქვს შემდეგი სახე (იხ.Методика определения эконоиической

эффективности новой техники. М. 1967. Ковалев А.П. Экономическая эффективность новой техники в машиностроении. М. 1978 да sxva):

$$E_{p.w.} = W_S - W_P = (C_S - C_P) - E_N (K_P - K_S) = \Delta C - E_N \cdot \Delta K$$

sadac,  $W_S$  da  $W_P$  - Sesabamisad dayvanili danaxarjebia sabazo-Sesadari da axali-sainvesticio variantebisaTvis;

$C_S$  da  $C_P$  - produqciis TviTRirebulebebia, Sesabamisad sabazo-Sesadari da axali-sainvesticio variantebisaTvis;

$K_S$  da  $K_P$  - investiciebis moculobebia igive variantebisaTvis;

$\Delta C$  – TviTRirebulebis (danaxarjebis) ekonomiis sididea;

$\Delta K$  – damatebiTi investirebis moculoba;

$E_N$  - efeqtianobis e. w. normatiuli koeficienti. [33]

aRniSnul tolobaSi winaaRmdegobrivia efeqtianobis normatiuli koeficienti -  $E_N$ , ramdenadac is dgindeba dargobrivad. mSeneblobaSi da metalurgiaSi tolia 0.12-is, manqanaTmSeneblobaSi-0.15-is, msubuq da kvebis mrewvelobaSi-0.20-is da a. S. aseTi midgoma gamarTlebuli iyo ekonomikis centralizebuli marTvis pirobebSi da koeficientic centralizebulad dgindeboda. dReisaTvis ki Tavisufali ekonomikis da Tavisufali samewarneo aqtivobis gamo am koeficientis centralizebulma-normatiuli wesiT dadgenam azri dakarga, Tumca aRniSnuli koeficientis sidideebi inerciit Zalian xSirad gamoiyeneba proeqtebis ekonomikuri dasabuTebisas da Semoqmed inJinerTanamuSevrebis ekonomikuri efeqtianobis sailustraciudad.

“efeqtianobis normatiuli koeficientis” daniSnulebaa danaxarjebis sididis pirobiTad gazrda im doziT, romlebsac investicia, igive kapitali, moutanda mis mflobels, Tu mocemul investicias ar ganaxorcielebda. amitom aq amosavali unda iyos im sabanko anabris procentis minimaluri moculoba, romelsac adgili aqvs mocemuli qveynisatvis, an regionisatvis da sadac depozitze Tanxis ganTavseba maqsimalurad dazRveuli iqneba. saqarTveloSi dReisaTvis vadiani anabris saprocento ganakveTi 8-12 procentiT ganisazRvrebda. Sesabamisad saqarTvelos pirobebisaTvis efeqtianobis normatiuli koeficienti  $E_N = 0.08 \div 0.12$ -s. aseTi midgoma samarTliani iqneba mxolod im SemTxvevaSi, Tu investirebis wyaro qarTuli warmomavlobisaa.

ucxouri investiciebis mosazidad ki gaTvaliswinebuli unda iqnas am qveynebSi arsebuli sabanko depozitis ganakveTebi. evrokavSiris, aSS-s, iaponiis da sxva ganviTarebuli industriuli saxelmwifoebis anabrebis procentuli sargo gacilebit dabalia.

magaliTad, evrokavSiris saxelmwifoebSi igi meryeobs 2-4 procentis farglebSi, xolo aSS-sa da iaponiaSi\_1-2 procentis farglebSi. aseTi dabali procenti msoflio ekonomikurma krizisma da misi daZlevisaTvis saxelmwifoebis mxridan gatarebulma RonisZiebebma gamoiwvia. magaliTisaTvis, aSS-s bankebis sarezervo sistemam komerciul bankebze gasacemi kreditis saprocento ganakveTi dawia 0.25 %-mde, bunebrivia aman gamoiwvia komerciul struqturbze gasacemi sesxebis saprocento ganakveTis dawevac.

ramdenadac saqarTveloSi kreditebis saprocento ganakveTebi ramdenjerme aRemateba ganviTarebul saxelmwifoebSi analogiur maCveneblebs, xolo pirobiT-wliuri efeqtis sidide pirdapirproporciulad icvleba (mcirdeba) saprocento ganakveTis Sesabamisad, ucxoeli investorebisaTvis, am gziT gamoTvliili efeqti naklebi iqneba sxva Tanabar pirobebSi ganviTarebul saxelmwifoebSi analogiur maCveneblebze. amitom saxelmwifom unda izrunos saprocento ganakveTis dawevisaTvis pirobebis Seqmnaze, kerZod gaataros imis msgavsi Ronisdiebebi, rasac adgili aqvs industriul saxelmwifoebSi.

aseTi midgoma efeqtianobis dasabuTebisaTvis, qarTvel mewarmeebs SedarebiT upirates mdgomareobaSi ayenebs, radganac aiolebs ucxouri investiciebis mozidvisaTvis ekonomikuri dasabuTebis process.

kidev erTi winaaRmdgobrivi xasiaTisaa ekonomikuri efeqtianobis gansazRvris meTodikaSi danaxarjebis miyvanis koeficienti, romelic ganisazRvrebata tolobiT (ixileT umetesi im statiebisa, romlebic ekonomikur efeqtianobas exeba. agreTve: E.K. Смирницкий. Экономические показатели промышленности М., 1980; А.В. Бачурин и др. Экономика и организация промышленного производства. М., 1987 da sxva):

$$K_{\text{ moy. }} = (K + E_N)^T,$$

sadac K- aris investiciis moculoba;

T – im drois periodi wlebSi, romelic saWiroa investiciebis gamoyofidan miznis miRwevamde, anu proeqtis srulad amoqmedebamde.

am SemTxvevaSi migvaCnia, rom danaxarjebis, Tundac ukve koreqtirebulis T wlebis mixedviT xarisxSi ayvana araswor Sedegs iZleva da igi gamoxatuli unda iqnas

wlebis mixedviT gamoyofili investiciebis uqmad dayovnebis jamis saxiT, anu gveqneba toloba

$$K = \sum_{i=1}^T (K_i + E_N K_i) = \sum_{i=1}^T K_i (1 + E_N)$$

აჩვენებს, რომ თუ  $K_i$  – ინვესტიციების გამოყენების  $i$ -ური ხარისხი, ხოლო  $T$  – ინვესტიციის პროექტის სრულ მოქმედების პერიოდი, მაშინ  $K$  – ინვესტიციების განხორციელების მიზნობრივი ეფექტიანობის სიდიდე და  $E_N$  – ინვესტიციების განხორციელების მიზნობრივი ეფექტიანობის სიდიდის ცვლილება. აქედან გამომდინარე, ინვესტიციების განხორციელება რამდენიმე წელიწადში და საკმაოდ სწრაფად დასრულდება, რამდენადაც ცენტრალური პრობლემაა ინვესტირება სამეურნეო ბიზნესში.

### 2.3 საზღვაო ტრანსპორტის ეფექტიანობის ამაღლების მაკროეკონომიკური ფაქტორები

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

საზღვაო 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 მოთხოვნების 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 ამალღებაზე 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 ძევს. მიუხედავად იმისა, რომ საქართველოში ჩამოყალიბებულია საკმაო 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. სახელწიფო 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 ამოქმედი 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, თბილისში 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 სახელმწიფო 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 დამთრგუნველ მოქმედებას დღეისათვის უკვე აღიარებენ არა მარტო ეკონომიკურ და ბიზნეს წრეებში, არამედ სახელმწიფო 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 დიფერენცირებას ცალკეული დარგების და ეკონომიკის სექტორების მიხედვით. ამასთან გადასახადთა სახეობები მრავალრიცხოვანია, განაკვეთები მაღალია, გამომანგარიშების 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 წახალისებს, ხელს შეუწყობს ადგილობრივი



ნედლეულის იმერეთშივე დამუშავებას და ამით უზრუნველყოფს ამ სექტორში ბიზნესის განვითარებას და რეგიონიდან შემოსავლების მკვეთრ ამაღლებას.

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

საგადასახადო გარემოს არაწამახალისებელი საწარმოო მიმართულების გამო ბიზნესმენები იძულებული არიან დამალონ 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 გაუჯობესება 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 სულ 12 პროცენტი. [24]

## 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
სულ	2602	9956	100

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.

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 ინტენსივობა 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 შედარებით 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 სიძნელებები 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 - შემოდების პერიოდისათვის (1995 წელის 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 უაღრესად მომგებიანია. საზღვაო ხომალდები გამოირჩევიან მაღალი შემოსავლებით, შესაბამისად რენტაბელობით, ხოლო მათი მოხმარების დრო ხანგრძლივია.

## **2.4 საზღვაო ტრანსპორტის ეფექტიანობის ზრდა რიტმული მუშაობის**

### **უზრუნველყოფით**

კასპიისპირა 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 ახორციელებს 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, ფორს-მაჟორული სიტუაციებით, გასაღების ბაზრის სწრაფი ცვალებადობით და ზოგიერთი 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.

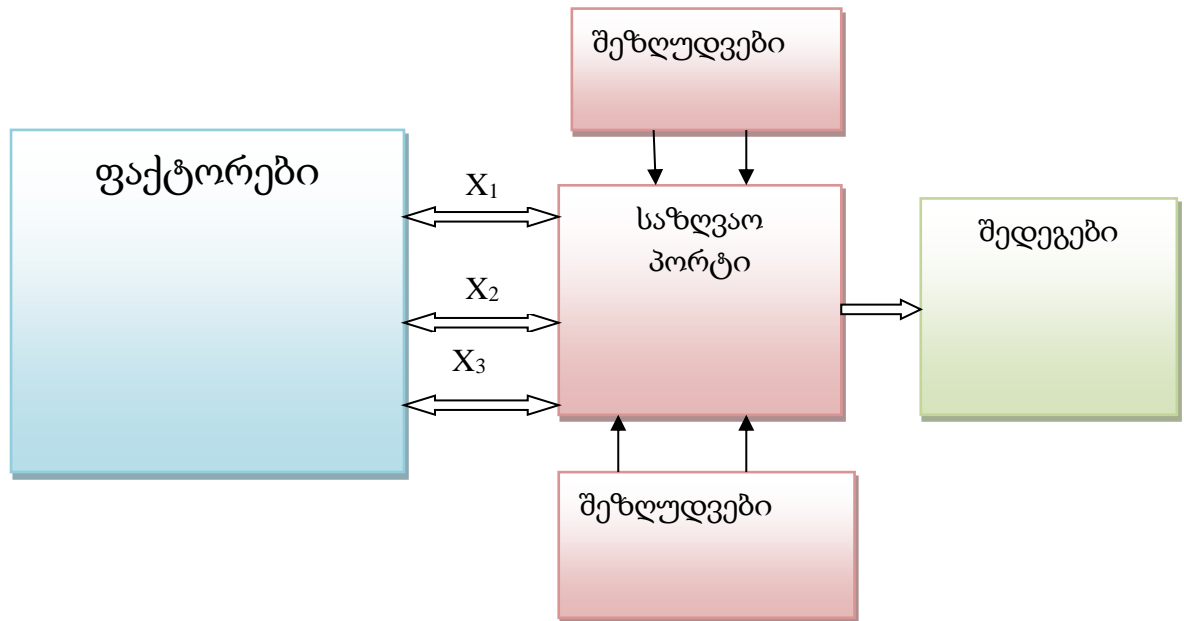
სატრანსპორტო ლოგისტიკური ამოცანების გადასაჭრელად საჭიროა ერთიანი ინფორმაციული ველის და ლოგისტიკური ცენტრების ქსელის შექმნა. ეს ცენტრები შეასრულებენ სამუშაოებს სარკინიგზო შემადგენლობების მოძრაობის ინფორმაციის შეკრებისათვის, რომლებიც მიემართებიან სატრანსპორტო კვანძებისაკენ – ჩვენ შემთხვევაში საზღვაო პორტებში. წინა პარაგრაფში აღნიშნული 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.

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.

ნახაზზე გამოსახულია ოპტიმიზაციის ტიპიური ამოცანის სქემა, მისადაგებული საზღვაო პორტისადმი.



ნახაზი 4. პორტის ოპტიმიზაციის ამოცანის სქემა.

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

დაუშვათ, რომ 2015 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.

$$\begin{cases} X_{11} + X_{12} + X_{13} + X_{14} < 90 \\ X_{21} + X_{22} + X_{23} + X_{24} < 90 \\ X_{31} + X_{32} + X_{33} + X_{34} < 90 \end{cases}$$

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 კალენდარულად.

ცხრილი 5

ამოცანის ამოსავალი და გაანგარიშებითი მაჩვენებლები.

ნაემისა- დგომი	ტვირთნაკადები				t <sub>i</sub> ;	S <sub>i</sub>
	1	2	3	4		
1	0 12 0,9	0 21 0,8	0 4 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>

გადასამუშავებელი ტვირთების რაოდენობრივი შეზღუდვის ფორმულირება შესაძლებელია შემდეგი სახით:

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

სისტემის ყველა განტოლება 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 გამოთვლის 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 ტვირთნაკადის 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 შედეგად 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.

## 2.5 საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის ეფექტიანობის ამაღლება ლოგისტიკური ცენტრების ორგანიზებით

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

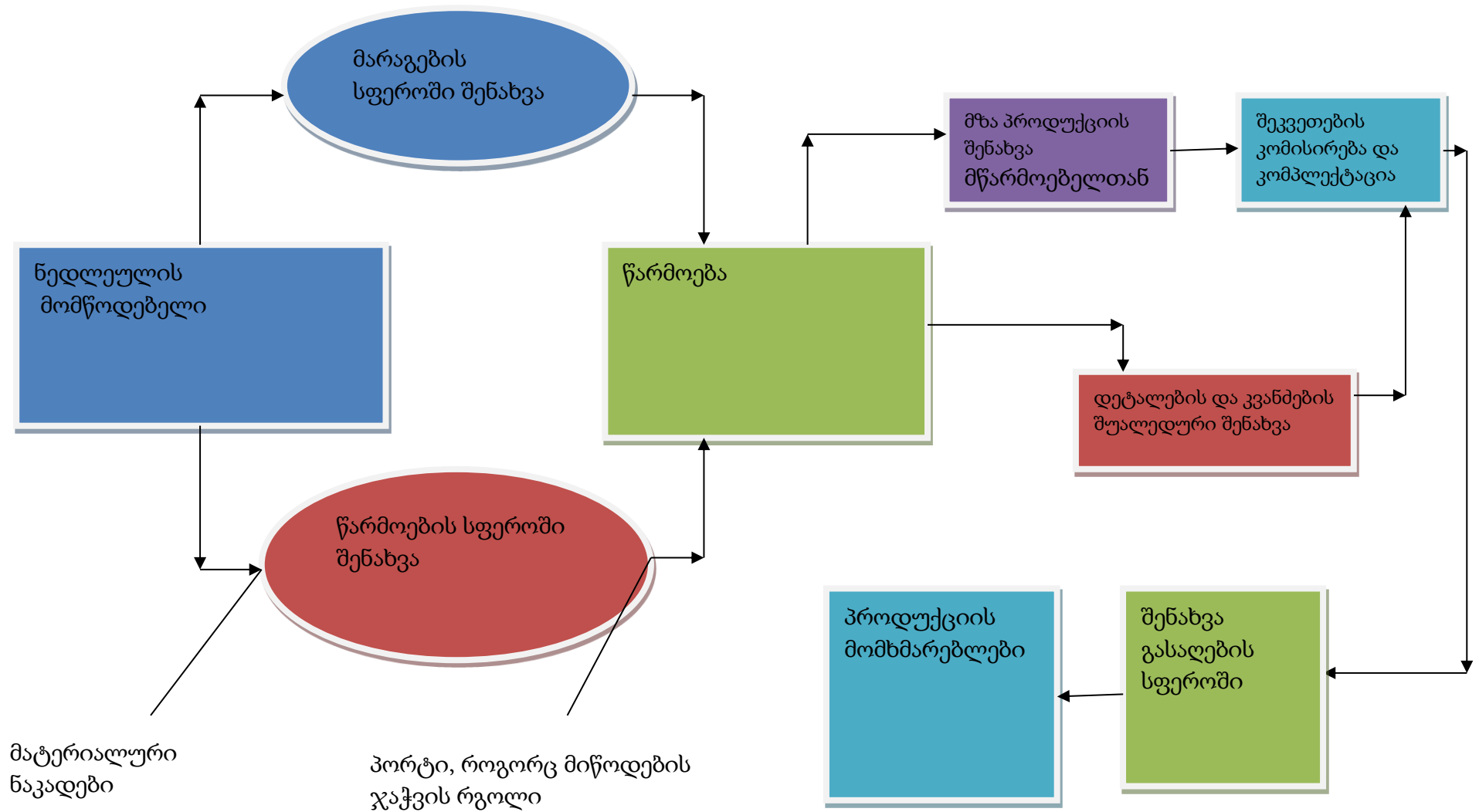


მეცნიერებაში, არამედ მთელს მსოფლიოში. აღნიშნული განპირობებულია ამ სახის სამუშაოთა სპეციფიკით და სირთულით. ამ მიმართებით ლოგისტიკური ცენტრების დაარსება და მათი ორგანიზაცია წინგადადგმული ნაბიჯია, როგორც მეცნიერული თვალსაზრისით, ისე პრაქტიკის მოთხოვნილებიდან გამომდინარე.

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 ჩადგინენ ლოგისტიკური ჯაჭვის ერთიან სისტემაში. პორტები შეიძლება გვევლინებოდნენ ტვირთების მიწოდების ორგანიზატორებად, ტვირთმომძრაობის სხვადასხვა ეტაპზე ან ტრანსპორტირების ერთიანი ლოგისტიკური ჯაჭვის ერთ-ერთი შემადგენელი.

თავდაპირველად აუცილებელია პორტის ლოგისტიკური სტრატეგიის ჩამოყალიბება. ეს არის ლოგისტიკური განვითარების ხანგძლივი მიმართულება და ამ ამოცანების ფორმებისა და საშუალებების



ნახაზი 5 . მიწოდების ლოგისტიკური ჯაჭვი

## პორტის სატრანსპორტო საბაზო ლოგისტიკური სტრატეგიები

სტრატეგიის სახეები	რეალიზაციის გზები(ხერხები)
საერთო ლოგისტიკური დანახარჯების მინიმიზაციის სტრატეგია	<ul style="list-style-type: none"> <li>— -ცალკეულ ლოგისტიკურ ფუნქციებში ოპერატიული ლოგისტიკური დანახარჯების შემცირება (ოპტიმიზაცია);</li> <li>— - ცალკეულ ლოგისტიკურ ფუნქციებში გადაწყვეტილებათა ოპტიმიზაცია ლოგისტიკური დანახარჯების მინიმიზაციის მიზნით.</li> </ul>
ლოგისტიკური მომსახურების გაუმჯობესების სტრატეგია.	<ul style="list-style-type: none"> <li>— -ლოგისტიკური იპერაციებისა და ფუნქციების ხარისხის გაუმჯობესება(დასაწყობება, შეფუთვა, ტვირთების დამუშავება და ა.შ);</li> <li>— -დამატებითი ღირებულების ლოგისტიკური სერვისი;</li> <li>— -კლიენტების განუწყვეტელი ინფორმაციული უზრუნველყოფა;</li> <li>— -ლოგისტიკური სერვისის ხარისხის მართვის სისტემის დამუშავება;</li> <li>— -საერთაშორისო სტანდარტების შესაბამისად ხარისხის მართვის სისტემის სერტიფიცირება.</li> </ul>
ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურის ინვესტირების მინიმიზაცია	<ul style="list-style-type: none"> <li>— მომხმარებლებთან ტვირთის პირდაპირი მიწოდება;</li> <li>— ლოგისტიკური ტექნოლოგია „ზუსტად დროში“ გამოყენება;</li> <li>— ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურის საწარმოო სიმძლავრეთა ოპტიმალური დისლოკაცია</li> </ul>

	(პორტის ტვირთგადამუშავების მაქსიმალური გამოყენება).
ლოგისტიკური აუტსორსინგის სტრატეგია	<ul style="list-style-type: none"> <li>— კომპანიების კონცენტრაცია ძირითადი კომპეტენციების შესრულებაზე;</li> <li>— საგარეო რესურსების წყაროთა შერჩევის ოპტიმიზაცია;</li> <li>— მომწოდებელთა ინოვაციურობა და ინვესტიციათა გამოყენება;</li> <li>— ლოგისტიკური შუამავლების და მათზე დამაგრებული ფუნქციების ოპტიმიზაცია.</li> </ul>

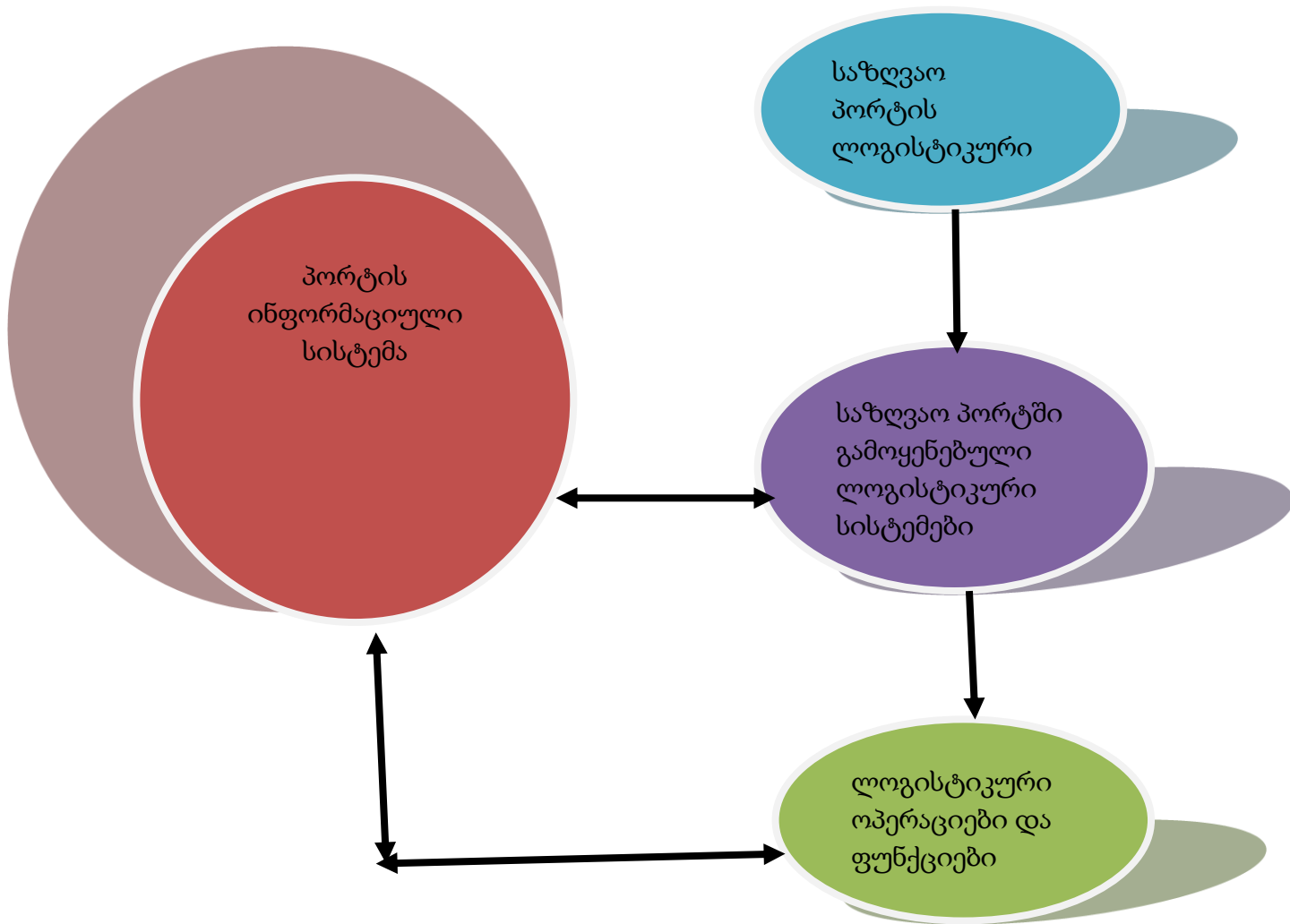
ერთობლიობასაც ეხება. აღნიშნული ამოცანები ყალიბდება ხელმძღვანელობის მიერ და სტრატეგიული მიზნებიდან გამომდინარეობს. (იხ. ცხრილი).

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:

1. 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 შემადგენლობა იზრდება ერთი რგოლით მაინც, რაც აძვირებს ტვირთბრუნვის ღირებულებას;



ნახაზი 6. საზღვაო პორტის ლოგისტიკური სტატეგიის შექმნის იერარქიები.

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 [20].

## ცხრილი 7

### საზღვაო პორტების ფუნქციონალური დანიშნულების ევოლუცია

პორტის ფუნქციის ევოლუციის ეტაპები	ეკონომიკის ტიპი
1. პორტი – სტივიდორული ტერმინალი - ჩატვირთვა-გადმოტვირთვის ოპერაციები. - ტვირთის შენახვა.	ცენტრალიზებული (ადმინისტრაციული) ეკონომიკა.
2. პორტები ხანგრძლივი მომსახურებით. პორტებში დამატებული	

<p>ღირებულების შექმნა (პორტი – ქარხანა სამრეწველო და კომერციული ექსპორტის გადამუშავება)</p>	
<p>3. სატრანსპორტო მომსახურების კომერციული ცენტრი (3-5 PParty Logistics)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ყველა სახის ტრანსპორტის დამუშავების ტექნიკური მომსახურება;</li> <li>- დასაწყობება, გადანაწილება, გადამუშავება;</li> <li>- ინფორმაციული მომსახურება;</li> <li>- ექსპედიტორული მომსახურება;</li> <li>- ეკოლოგიური მომსახურება.</li> </ul>	<p>საბაზრო ეკონომიკა.</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 მომსახურების კომპანიის კომპეტენციასა და შესაძლებლობებს რაც გამოიხატება ექსპორტ-იმპორტის, სატრანზიტო ტვირთბრუნვის ლოგისტიკურ ჯაჭვში ტვირთნაკადების მიწოდებას.

## საპორტო კლასტერი

პორტებთან არსებული სამრეწველო-  
ეკონომიკური ზონა

ტიპიური ტერმინალ-სატრანსპორტო  
ლოგისტიკური ცენტრი.

გადასატვირთი კომპლექსი.

ნახაზი 7. საპორტო კლასტერის სტრუქტურა (ევოლუციის მეოთხე ეტაპი).

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

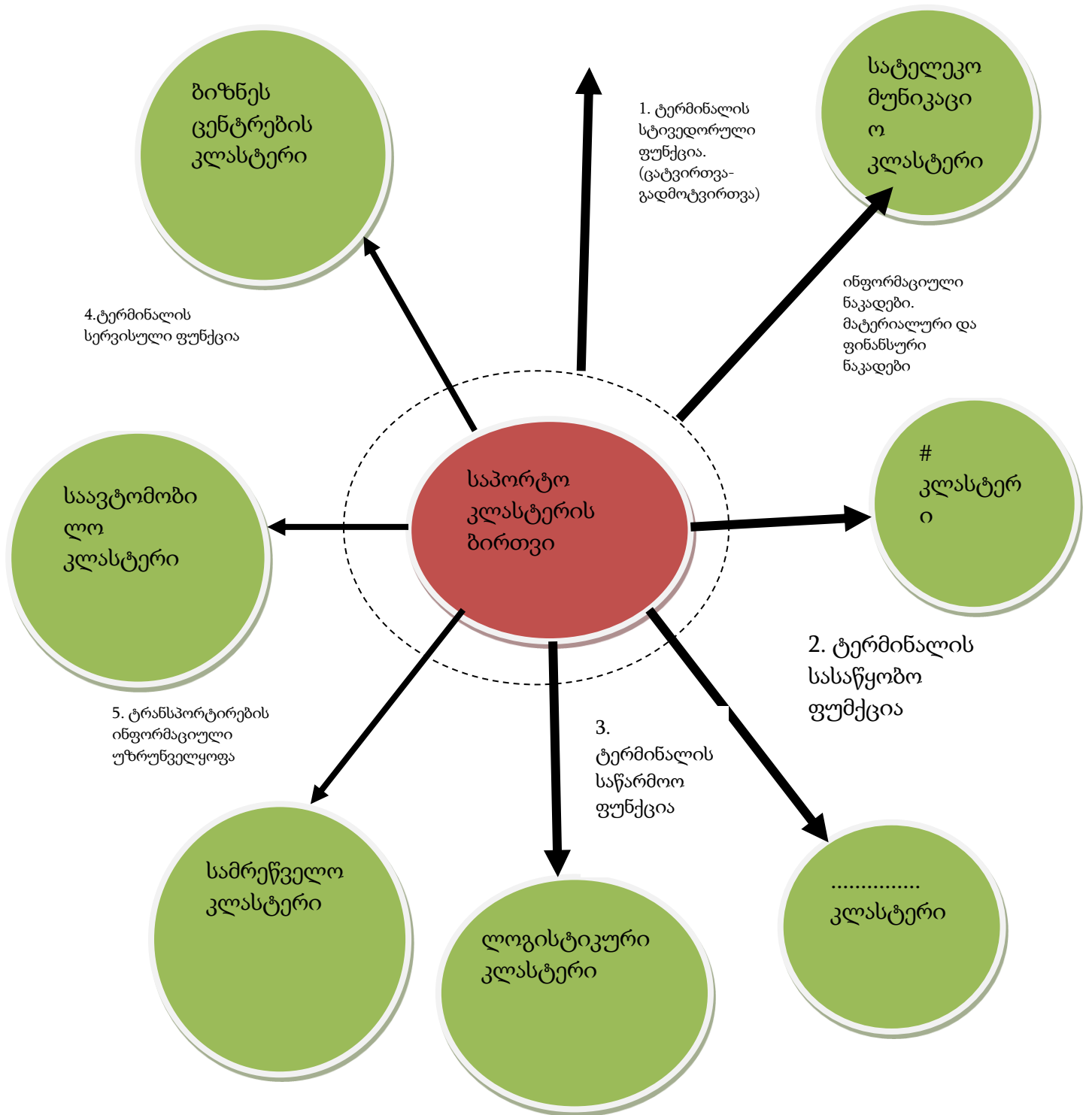
საპორტო კლასტერი ფორმირდება სატრანსპორტო კვანძის კონკურენტუნარიანობის ამაღლების მიზნით. მას გააჩნია მასშტაბის ეფექტი და ეძლევა მეტი საშუალებები ჩატვირთვა-გადმოტვირთვის



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 მომსახურეობის 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 მომსახურეობის შეთავაზება.





ნახ. 8. საპორტო კლასტერის ფუნქციონალური გარემოცვა.

## დასკვნა

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 დანერგილია 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.

— საჭიროა ბათუმის საზღვაო ინფრასტრუქტურის მენეჯმენტის სტანდარტების დანერგვა საერთაშორისო წესებისა და კონვენციების შესაბამისად. ამასთან 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.

- მიზანშეწონილია ბათუმის საზღვაო პორტის კონკურენტუნარიანობის ამაღლების და მომსახურეობის სრულყოფის მიზნით საზღვაო კლასტერების ჩამოყალიბება ე. ბათუმის ტერიტორიაზე, სადაც შესაძლებელი იქნება პორტის, რკინიგზის, საავტომობილო ტრანსპორტის და ექსპედიტორული ორგანიზაციების შეთანხმებული და კოორდინირებული მუშაობა;
- შესაძლებელია ბათუმში ლოგისტიკური ცენტრების ორგანიზაცია, რომელთაც ექნებათ სახელმწიფოთაშორისი რეგიონალური მნიშვნელობა. ლოგისტიკური ჯაჭვის ორგანიზატორად უნდა მოგვევლინოს ბათუმის საზღვაო პორტი;
- 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. Мескон М., Альберт М., Хедоури Ф. „Основы менеджмента“, М, 1992; Алесинская Т.В. „Основы логистики: Важность и задачи транспортной логистики“, М. 2007.
2. Л.Л. Лавриненко. „Изыскание и проектирование автомобильных дорог“ М.,«Транспорт», 1991г
3. Rodrigue J.P., Comtois C., Slack B. Geography of Transport Systems . Routledge, London, 2006; Dickens M., Neff J., Grisby D. 2012 Public Transportation Fact Book. 63<sup>rd</sup> Edition, Washington DC, 2012.
1. კ. მჭედლიშვილი, ა. ბურდილაძე, ო. გელაშვილი, გ. არჩვაძე, „საავტომობილო გზები“, თბილისი, 2009, გვ.15-139
2. ბ. გითოლენდია, „საქართველოს სატრანსპორტო დერეფნის განვითარების ეკონომიკური პრობლემები და მათი გადაჭრის მიმართულებები“, თბილისი, 2011, გვ.43-96
3. ნ. ნავაძე, ვ. ქართველიშვილი, თ. გორშკოვი, „სამგზავრო საავტომობილო გადაყვანები“, თბილისი, 2009, გვ.47-321
4. ვ. ქართველიშვილი, დ. ძოწენიძე, ნ. ნავაძე, „საავტომობილო გადაზიდვები“, თბილისი, 2006, გვ.74-79
5. ვ.ქართველიშვილი და ნ.ნავაძე, „საავტომობილო სამგზავრო გადაყვანები და სატვირთო გადაზიდვები“, ამოცანათა კრებული, თბილისი 2009
6. ზ. ბოგველიშვილი, ჯ. იოსებიძე, ო. გელაშვილი „ავტომობილების საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოება“, თბილისი, 2007
7. В.С.Лосев, П.М.Сабитова, “Инновационный менеджмент на транспорте”, Учебное пособие, Хабаровск, 2006
8. Будрина, Елена, “Методология и методы регулирования рынка на транспорте”, Санкт-Петербург, 2002
9. Савченко-Бельский, В.Ю. “Теория и методология управления экономическими рисками транспортных предприятий”, М., 2008
10. Мисаков В.В., Баградунов М.М., „Анализ системы управления региональной транспортной деятельностью“, Экономический вестник Ростовского государственного университета, 2008 Том 6 № 4 Часть 2, ст.7-14
11. [www.aaf.ge/index.php?menu=2&jurn=0&rubr=2&mas=1700](http://www.aaf.ge/index.php?menu=2&jurn=0&rubr=2&mas=1700)
12. „Менеджмент на транспорте“: Учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / Н. Н. Громов, В. А. Персианов, Н. С. Усков и др.; Под общ. ред. Н.Н.Громова, В.А.Персианова. - М.: Издательский центр «Академия», 2003
13. Зимовец А.В.,„Международные транспортные операции: Особенности оказания услуг различным видом транспорта“. Таганрог: Издательство ТИУиЭ, 2008
14. Грешнев М. Реструктуризация стран НАТО на пороге XXI века. Ж.МЭиМО.1999, июнь,стр.17-24.

15. Дутов Б.П. Приоритетные направления научных исследований по проблемам гражданской обороны в условиях интенсификации народного хозяйства. Вопросы повышения устойчивости функционирования народного хозяйства страны в военное время. Сб.статей. М.1987. №5. стр.7- 16.
16. P. W. Singer. Corporate Warriors: The Rise of the Privatized Military Industry. 2011. 345 p.
17. Harald Löberbauer. The Privatized Military Industry from a postinternational perspective. Seminar Paper, 2007, 37 Pages.
18. ა. გეგეშიძე - „გეოპოლიტიკა“ თბ., 1999. გვ.32.
19. ნ. ბერძენიშვილი, ივ. ჯავახიშვილი, ს. ჯანაშია - საქართველოს ისტორია ნაწ. I უძველესი დროიდან XIX საუკუნის დამდეგამდე, თბ., 1998.
20. პ. გუგუშვილი - საქართველოს და ამიერკავკასიის ეკონომიკური განვითარება XIX- XX საუკუნეებში თბ., 1959 წ.
21. ივ. ჯავახიშვილი - ქართველი ერის ისტორია ტ. IV-V-VI თბ., 1982-1986.
22. საქართველოს ისტორიის ნარკვევები ტ.V თბ., 1970.
23. მ. შიშინაშვილი - საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის სატრანსპორტო და მანქანათმშენებლობის ფაკულტეტის დოქტორანტი ჟურნალ ინტელექტუალის VIII ნომერი. „მიმოსვლითი გზების განვითარების მოკლე ისტორია საქართველოში „.
24. ბ. გითოლენდია - „ტრანსკავკასიური კორიდორი და საქართველოს ეკონომიკური პერსპექტივა“ სამეცნიერო-ტექნიკური ჟურნალი „ტრანსპორტი და მანქანათმშენებლობა“, თბილისი, №2, 2007 წ. გვ. 94-98.
25. ი. ანთელავა, მ. გაფრინდაშვილი, მ. ვაჩნაძე და სხვ. საქართველოს ისტორია უძველესი დროიდან დღემდე. თბილისი, 1996. 332 გვ.
26. <http://www.interpressnews.ge/ge/msoflio/428106-iranis-sagareo-saqmetha-ministri-sparsethis-yuresa-da-shav-zghvas-shoris-koridoris-ashenebis-shemthkhvevashi-samyaro-erthmaneththan-kidev-ufro-daakhlovdeba.html>.  
გადამოწმებულია 18.04.2017.
27. საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური. მთლიანი შიდა პროდუქტი 2016 წ-ს (წინასწარი მონაცემები). საიტი: [http://geostat.ge/cms/site\\_images/files/georgian/nad/pres-relizi\\_2016\\_GEO.pdf](http://geostat.ge/cms/site_images/files/georgian/nad/pres-relizi_2016_GEO.pdf). გადამოწმებულია 18.04.2017.
28. საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური. წელიწდეული 2016. თბილისი, 2016. გვ. 191.
29. მონაცემები აღებულია ფოთის და ბათუმის ნავსადგურების ოფიციალური საიტებიდან.
30. დაწვლია ი. ანაკლიის პორტი და მისი პერსპექტივები. Forbes Georgia in English. საიტი: <http://forbes.ge/news/1309/anakliis-porti-da-misi-perspeqtivebi>. გადამოწმებულია 17.04.2017.
31. ნიუსდეი საქართველო. ანაკლიის საზღვაო პორტის მშენებლობა 2016 წელს დაიწყება. საიტი: <http://newsday.ge/new/index.php/ka/component/k2/item/14812>.  
გადამოწმებულია 17.04.2017.

32. ბიზნესპრესნიუსი. საქართველოს პორტები. საიტი:  
<https://bpn.ge/ekonomika/20177-saqarthvelos-portebi.html?lang=ka-GE>.  
გადამოწმებულია 18.04.2017.
33. თესელაშვილი გ., ბოვიჯე ი. ეკონომიკური ეფექტიანობის გამოთვლის საკითხისათვის.  
Jurnali ekonomisti. # 3-4, 2013. გვ. 24-36.