

ნატალია ჭიჭავაძე

საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის ეფექტიანობის ანალიზი და მისი ამაღლების ღონისძიებათა დამუშავება

დოქტორის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად
წარდგენილი დისერტაციის

ა ვ ტ ო რ ე ფ ე რ ა ტ ი

სადოქტორო პროგრამა „ტრანსპორტის და მანქანათმშენებლობის
მენეჯმენტი“

შიფრი: 02

თბილისი

2017

ხელმძღვანელი: **ასოცირებული პროფესორი ჟუჟუნა ნიკლაური**

რეცენზენტები: 1. **პროფესორი**

2. **პროფესორი**

დისერტაციის დაცვა შედგება 2017 წლის „ „ ___ივლისს_____ _15⁰⁰__ საათზე საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის სატრანსპორტო და მანქანათმშენებლობის ფაკულტეტის სადისერტაციო საბჭოს კოლეგიის სხდომაზე, კორპუსი I, აუდიტორია 627^o.

მისამართი: 0175, თბილისი, კოსტავას ქ. # 77.

დისერტაციის გაცნობა შეიძლება სტუ-ს ბიბლიოთეკაში,
ხოლო ავტორეფერატის - ფაკულტეტის ვებგვერდზე

სადისერტაციო საბჭოს სწავლული მდივანი,
პროფ. **ნ. ნათბილაძე**

საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი

ხელნაწერის უფლებით

1. ნაშრომის ზოგადი დახასიათება

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 შემდგომადაც შეუნარჩუნდა საქართველოს ტერიტორიის გავლით ტვირთბრუნვის შესაძლობლობაც და შეღავათებაც. მოსალოდნელია შესაბამისი პოლიტიკური კლიმატის დადგომის შემთხვევაში კვლავ დადგეს ირანის მიერ საქართველოს სატრანზიტო გზის გამოყენების

საკითხიც, რაც კიდევ უფრო აამაღლებს საქართველოს საზღვაო პორტების მნიშვნელობას.

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

ბუნებრივი მდებარეობა საქართველოსი და ამიერკავკასიაზე გამავალი სატრანზიტო გზების სიგრძე ბუნებრივი უპირატესობებია შუა აზიის სატრანსპორტო დერეფნისათვის, მაგრამ მას შესაბამისი გამოყენება ჭირდება, რასაც მნიშვნელოვნად-ტრანსპორტის სხვა სახეობებთან კომპლექსში, საზღვაო პორტების განვითარება განაპირობებს. ამასთან დასავლეთი და ზოგადად მცოფლიოს ეკონომიკა, დაინტერესებულია სატრანზიტო გზების დივერსიფიკაციით-ალტერნატიული რამდენიმე სატრანზიტო გზების არსებობით იმ მიზნით, რომ ყოველთვის იყოს თავისუფალი კონკურენცია. ამსთან 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, საერთაშორისო ორგანიზაციებისა და უმსხვილესი საერთაშორისო, ტრანსეროვნული კომპანიების აქტიური ყურადღების ცენტრში მოექცა, ხოლო საქართველო, რომელიც ერთიან ევრაზიულ სივრცეში ფორმირებისაკენ ისწრაფვის, დედამიწის ორი ნაწილის- ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელი არეალის თავისებურ ცენტრად მოგვევლინა.

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

ტრასეკას პროექტი საქართველოს საგარეო-ეკონომიკური ურთიერთობის განვითარების ისეთ ფაქტორადაა მიჩნეული,

რომელმაც არსებითად უნდა განსაზღვროს ქვეყნის მეურნეობრივი განვითარების სტრატეგიული მიმართულებები. პროექტით პრაქტიკულად საუბარია ისტორიული „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 ნსაზღვაო ტვირთების მომსახურების საქმეში. ამავდროს პორტების განვითარება პროპორციულად უნდა შეესაბამებოდეს საქართველოს სხვა სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურას. მიმდინარეობს კიდევაც ინტენსიური მუშაობა საქართველოს საავტომობილო გზის აღმოსავლეთ-დასავლეთ მაგისტრალზე მისი გამტარუნარიანობის

მკვეთრი ამაღლებისათვის, ანალოგიური სამუშაოები ხორციელდება საქართველოს რკინიგზაზე. აქედან გამომდინარე აუცილებელი ხდება საქართველოს საზღვაო ინფრასტრუქტურის განვითარების მეცნიერულად დასაბუთებული პროგრამის შემუშავება, რაც კიდევ ერთხელ მიუთითებს თემის აქტუალობაზე.

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

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

საზღვაო პორტების განვითარების და ორგანიზაციის საკითხები ეკონომიკურ მეცნიერებაში ერთ-ერთ ყველაზე

შეუსწავლელ საკითხადაა მიჩნეული მთელი მსოფლიოს მასშტაბით, განსაკუთრებით ეს ითქმის საქართველოს საზღვაო 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 ჯერ-ჯერობით 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 მეცნიერული 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. ლაში, 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. ტყეშელაშვილის, 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 ჯერ-ჯერობით 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;
- გამოკვლეულ 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;
- გამოკვლეულ 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, გადანყვეტილებათა 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 თანამდეროვე 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-კარნახის 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 გადაზიდვით ორგანიზაციები, კლასტერების ეფექტიანობა გაიზრდება თუ მასში გაერთიანდებიან მუდმივი 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 გადანაცვეტილებათა 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 სტატიებში, 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.

2. ნაშრომის მოკლე დახასიათება

სადისერტაციო კვლევის პირველი-ლიტერატურის მიმოხილვის განყოფილება წარმოდგენილია ორი პარაგრაფით: „საზღვაო ტრანსპორტის ეფექტიანობის საკითხები ქართულ და უცხოურ ლიტერატურაში“ და „საქართველო, როგორც საზღვაო ქვეყანა-ისტორიული ექსპურსით“.

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 “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 არსებობს სხვა გამოკვლევებიც საქართველოს ტრანსპორტის და კერძოდ საზღვაო ტრანსპორტის ეფექტიანობის შესახებ, მათ შორის სადისერტაციო ნაშრომებიც. დისერტაციაში მოკლედ მიმოხილულია ყველა ხელმისაწვდომი გამოკვლევა.

განსაკუთრებით ღრმად შეისწავლება საზღვაო ტრანსპორტის საკითხები უცხოელი მკვლევარების მიერ, დისერტაციაში მოცემული რამდენიმე მათგანის მოკლე ანოტაციები და ანალიზი.

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 „დანევა“ 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.

სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობა ამღმოსავლეთსა 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.

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 ფლოტილიის პატრონად მოიხსენიება, რაც იმ პერიოდში კოლხეთის, როგორც მნიშვნელოვანი საზღვაო სახელმწიფოს არსებობის დამადასტურებელია.

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.

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.

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

დღეს საქართველოს, როგორც საერთაშორისო სამართლის სუბიექტს, როგორც დამოუკიდებელ და სუვერენულ სახელმწიფოს, თავისი ისტორიული და გეოპოლიტიკური მდებარეობის გამო, კვლავ ეძლევა ეფექტური შანსი აქტიურად ჩაერთოს თანამედროვე მსოფლიო ეკონომიკურ სივრცეში, ჩაერთოს დღევანდელი ურთიერთობებით, მასშტაბებითა და მრავალგვარი პოტენციური შესაძლებლობით, ეროვნული თვითმყოფადობისა და თვითდამკვიდრების მაქსიმალური შენარჩუნებით, და ამით, ჯერ

ერთი, თავისი, თუნდაც მცირედი, წვლილი შეიტანოს მსოფლიო სახელმწიფოთა ეკონომიკური ურთიერთობების ამჟამად მიმდინარე რთული პროცესების რეგულირებაში, და მეორეც, მიაღწიოს ეკონომიკურ წინსვლასა და მოსახლეობის ცხოვრების დონის მნიშვნელოვან ამაღლებას. ყოველივე აღნიშნული მიიღწევა საქართველოს სატრანსპორტო ქსელის ფართო განვითარებით, რომლის ერთ-ერთი მთავარი შემადგენელი საზღვაო ტრანსპორტი და კერძოდ, საზღვაო პორტების მოწყობა და განვითარებაა.

კვლევის ძირითადი შედეგები ასახულია სადისერტაციო ნაშრომის მეორე-შედეგები და მათი განსჯის განყოფილებაში. იგი წარმოდგენილია ოთხი პარაგრაფით.

პირველი პარაგრაფი მიმოიხილავს საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის შემადგენლობას და მოცემულია მისი მოკლე დახასიათება, გაკეთებულია შესაბამისი ანალიზი.

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“.

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.

სადისერტაციო ნაშრომის ამ პარაგრაფში მოკლედ გაანალიზებულია საქართველოს მოქმედი და მშენებარე პორტების ტექნიკურ-ეკონომიკური მახასიათებლები.

მეორე პარაგრაფი - „საქართველოს საზღვაო პორტების ეფექტიანობის შეფასების კრიტერიუმები და მაჩვენებლები“, იკვლევს საზღვაო პორტების ეფექტიანობის შეფასების არსებულ მეთოდებს, მათ დადებით და უარყოფით მახასიათებლებს.

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 სილაგაძე, ნოდარ ხადური, რამაზ აბესაძე, ნოდარ ჭითანავა, მიხეილ

ჭიბუტი, 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 ამაღლების 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.

ეკონომიკური ეფექტიანობის შეფასებისათვის კონკრეტული ღონისძიების გატარებისათვის შემოთავაზებულია ეკონომიკური ეფექტის გამოთვლა დაყვანილ დანახარჯთა სხვაობით

$$Ep.w. = WS - Wp = (CS - Cp) \cdot EN (Kp - KS) = \Delta C \cdot EN \cdot \Delta K$$

სადაც, WS და Wp - შესაბამისად დაყვანილი დანახარჯებია საბაზო-შესადარი და ახალი-საინვესტიციო ვარიანტებისათვის;

CS და Cp - პროდუქციის თვითღირებულებებია, შესაბამისად საბაზო-შესადარი და ახალი-საინვესტიციო ვარიანტებისათვის;

KS და Kp - ინვესტიციების მოცულობებია იგივე ვარიანტებისათვის;

ΔC - თვითღირებულების (დანახარჯების) ეკონომიის სიდიდეა;

ΔK - დამატებითი ინვესტირების მოცულობა;

EN - ეფექტიანობის ე. წ. ნორმატიული კოეფიციენტი.

ეფექტიანობის ნორმატიული კოეფიციენტის დანიშნულებაა დანახარჯების სიდიდის პირობითად გაზრდა იმ დოზით, რომლებსაც ინვესტიცია, იგივე კაპიტალი, მოუტანდა მის მფლობელს, თუ მოცემულ ინვესტიციას არ განახორციელებდა. ამიტომ აქ ამოსავალი უნდა იყოს იმ საბანკო ანაბრის პროცენტის მინიმალური მოცულობა, რომელსაც ადგილი აქვს მოცემული ქვეყნისათვის, ან რეგიონისათვის და სადაც დეპოზიტზე თანხის განთავსება მაქსიმალურად დაზღვეული იქნება. საქართველოში დღეისათვის ვადიანი ანაბრის საპროცენტო განაკვეთი 8-12 პროცენტით განისაზღვრება. შესაბამისად საქართველოს პირობებისათვის ეფექტიანობის ნორმატიული კოეფიციენტი $EN =$

0.08÷0.12-ს. ასეთი მიდგომა სამართლიანი იქნება მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ ინვესტირების წყარო ქართული წარმომავლობისაა.

რამდენადაც საქართველოში კრედიტების საპროცენტო განაკვეთები რამდენჯერმე აღემატება განვითარებულ სახელმწიფოებში ანალოგიურ მაჩვენებლებს, ხოლო პირობით-წლიური ეფექტის სიდიდე პირდაპირპროპორციულად იცვლება (მცირდება) საპროცენტო განაკვეთის შესაბამისად, უცხოელი ინვესტორებისათვის, ამ გზით გამოთვლილი ეფექტი ნაკლები იქნება სხვა თანაბარ პირობებში განვითარებულ სახელმწიფოებში ანალოგიურ მაჩვენებლებზე. ამიტომ სახელმწიფომ უნდა იზრუნოს საპროცენტო განაკვეთის დაწვევისათვის პირობების შექმნაზე, კერძოდ გაატაროს იმის მსგავსი ღონისძიებები, რასაც ადგილი აქვს ინდუსტრიულ სახელმწიფოებში.

ნაშრომის მესამე პარაგრაფი - „საზღვაო ტრანსპორტის ეფექტიანობის ამაღლების მაკროეკონომიკური ფაქტორები“ - , ასახავს საზღვაო ტრანსპორტის დაჩქარებული განვითარებისათვის ისეთ მაკროეკონომიკურ ფაქტორებს, როგორებიცაა: საბაზრო ინფრასტრუქტურა, ფულად - საკრედიტო სისტემა, საგადასახადო გარემო, სამეურნეო სამართლიანობის ოპერატიულობა.

დღეისათვის საბაზრო ინფრასტრუქტურა მოიცავს ძირითადად 4 სახის ბაზარს. სავალუტო, საფინანსო, სასაქონლო და შრომითს. სპეკულაციური ნიშნის გავლენის მინიმუმადე შემცირების მოთხოვნის გამო, ბაზრები საჭიროა იყვნენ ორგანიზებულნი, წარმომადგენელი შესაბამისი ბირჟების სახით და რეგულირებადი,

როგორც მსოფლიოში აღიარებული წესებით, ასევე ქვეყანაში მოქმედი კანონებითა და ნორმატიული აქტებით.

საქართველოს საბაზრო ინფრასტრუქტურიდან დღეისათვის ჩვენთან ყველაზე მოწესრიგებულად მიიჩნევა სავალუტო ბაზარი, იგი გულისხმობს სავალუტო ურთიერთობებს ეროვნულ და კომერციულ ბანკებს, კომერციულ და საკრედიტო დაწესებულებებს, კომერციულ-საკრედიტო ინსტიტუტებსა და კლიენტებს შორის. ეროვნული ბანკსა და სხვა კომერციულ საკრედიტო ინსტიტუტებში ურთიერთვაჭრობა, რაც განსაზღვრავს ეროვნული ვალუტების კურსის შესაბამისობას სხვა ქვეყნების ვალუტებთან მიმართებაში, ხორციელდება უპირატესად საქართველოს ეროვნული ბანკთან არსებულ „ბანკთაშორის სავალუტო ბირჟაზე“. ქვეყნის ეკონომიკის სტაბილურად ფუნქციონირებისათვის ძალიან მნიშვნელოვანია ეროვნული ვალუტის სტაბილური გაცვლის კურსების შენარჩუნება სხვა წამყვან სახელმწიფოთა ეროვნული ვალუტებთან მიმართებაში, ასევე ვალუტის ინფლაციის ტემპების ისე შენარჩუნება, რომ იგი არ გამოვიდეს საყოველთაოდ აღიარებული ინფლაციის ტემპების გარეთ.

საქართველოს 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.

სადისერტაციო ნაშრომის მეოთხე პარაგრაფი ეძღვნება საქართველოს პორტებში რითმულად მუშაობის, მათი თანაბარზომიერად დატვირთვის მენეჯერული ამოცანების გადაწყვეტას. შემოთავაზებულია წრფივი დაგეგმარების მეთოდი, რომელიც 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.

მეხუთე პარაგრაფში განიხილება 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 ტვირთგადამზიდავებს

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 მოთხოვნებიდან გამომდინარე.

სადისერტაციო შრომის 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-კარნახის რკინიგზის მშენებლობა, რომელიც უახლოეს ხანში შევა ექსპლუატაციაში.

- საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის ეფექტურად განვითარებისათვის მისი კონკურენტუარიანობისა 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 კონკურენტუარიანობის 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 its 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.

ავტორის მიერ სადისერტაციო შრომის ირგვლივ გამოქვეყნებული პუბლიკაციები:

1. საქართველოს საზღვაო პორტების განვითარების მაკროეკონომიკური პრობლემები ბათუმის სახელმწიფო საზღვაო აკადემია. საერთაშორისო კონფერენციის თეზისები გვ. 19-25 ბათუმი 2016.
2. აჭარის რეგიონის ეკონომიკური განვითარების პერსპექტივები ბათუმის სახელმწიფო საზღვაო აკადემია. საერთაშორისო კონფერენციის თეზისები გვ. 125-131 ბათუმი 2016.
3. საქართველოს საზღვაო პორტების ეფექტიანობის ამაღლება ლოგისტიკური ცენტრების ორგანიზებით. ბათუმის სახელმწიფო საზღვაო აკადემია. საერთაშორისო კონფერენციის თეზისები გვ. 120-127 ბათუმი 2017.

4. ტურიზმის ინდუსტრიის ინვესტიციებით მართვის პოლიტიკის ფორმირება. ჟურნალი „ეკონომიკა“, № 1-2, 2014.
5. ტურიზმის ინდუსტრია - ინვესტიციური საქმიანობის სფერო ჟურნალი „ეკონომიკა“, №9-10, 2014.