

თენგიზ დიასამიძე

საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის განვითარების  
პრობლემები და მათი გადაჭრის მიმართულებები

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

2016

ხელმძღვანელი: ასოც. პროფესორი იასონ ამანათაშვილი

რეცენზენტები: 1. პროფესორი ნ. დუმბაძე

2. ასოც. პროფესორი ჯ. შარაძე

დისერტაციის დაცვა შედგება 2016 წლის „09” \_\_\_\_\_ ივლისს  
\_\_\_\_\_ 14<sup>00</sup> \_\_\_\_\_ საათზე საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის  
სატრანსპორტო და მანქანათმშენებლობის ფაკულტეტის სადისერტაციო  
საბჭოს კოლეგიის სხდომაზე, კორპუსი I, აუდიტორია 628<sup>ა</sup>  
მისამართი: 0175, თბილისი, კოსტავას ქ. № 77.

დისერტაციის გაცნობა შეიძლება სტუ-ს ბიბლიოთეკაში,  
ხოლო ავტორეფერატისა - ფაკულტეტის ვებ გვერდზე

სადისერტაციო საბჭოს სწავლული მდივანი,  
პროფესორი **ნია ნათბილაძე**

საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი  
ხელნაწერის უფლებით

## I. ნაშრომის ზოგადი დახასიათება

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

უკანასკნელ წლებში ჩამოყალიბებული ახალი გეოსტრატეგიული ბალანსის ზონაში – შუა აზიისა და სამხრეთ კავკასიის ქვეყნების ტერიტორიებზე გამავალი საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფანი ძალზე მნიშვნელოვან და მრავალფუნქციურ დატვირთვას იღებს. ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის საქართველოს მონაკვეთის შავიზღვისპირა რაიონებში შეიქმნა საზღვაო-სატრანსპორტო გადასასვლელები პანევროპული დერეფნებისაკენ. შავი ზღვის აღმოსავლეთის სანაპიროზე წარმოშობილი ამ „სატრანსპორტო დელტის“ მეშვეობით პანევროპულ სატრანსპორტო არეალში ინტეგრირების ამოცანა განსაკუთრებულ როლს ანიჭებს საქართველოს შავიზღვისპირა სანავსადგურო კომუნიკაციებს; ვინაიდან, რამდენადაც უფრო ეფექტიანი იქნება მათი საქმიანობა, იმდენად წარმატებულად წარიმართება მთლიანად სატრანსპორტო დერეფნის ფუნქციონირება.

ნამსჯელიდან გამომდინარე უდავოა საკვლევი თემის აქტუალობა.

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

**კვლევის მიზანი და ძირითადი ამოცანები.** კვლევის ძირითადი მიზანია საქართველოს საზღვაო პორტების არსებული მდგომარეობის შესწავლა და მათი განვითარების პერსპექტივის მეცნიერული დასაბუთება, განვითარების მიმართულებათა ჩამოყალიბება. ამ მიზნით განისაზღვრა კვლევის ძირითადი ამოცანები:

- საქართველოს საზღვაო პორტების როლისა და ადგილის დადგენა, როგორც ქვეყნის ეკონომიკაში, ასევე ერთიან სატრანსპორტო სისტემაში;

- საქართველოს საზღვაო პორტების დახასიათება და მათი მდგომარეობის ტექნიკურ-ეკონომიკური შეფასება;

- საქართველოს საზღვაო ისტორიის გამოკვლევა, გაცნობა და წარმოჩენა;

- საქართველოს საზღვაო პორტების ზოგადი ტექნიკურ-ეკონომიკური მახასიათებლების შესწავლა და ანალიზი;

- საქართველოს საზღვაო პორტების განვითარებაზე მოქმედი გარე და შიდა ფაქტორების გამოვლენა და მათი ზემოქმედების დონის განსაზღვრა;

- საქართველოს საზღვაო პორტების ფუნქციონირებასა და განვითარებაზე მოქმედი მიკრო და მაკროეკონომიკური ფაქტორების ზემოქმედების გამოვლენა, ანალიზი და გაუმჯობესების შესაძლებლობათა წარმოსახვა;

- საზღვაო პორტების მენეჯმენტის ეფექტიანობის მიმართულებათა დადგენა მათემატიკური მოდელირების გზით

- საქართველოს საზღვაო პორტების განვითარების მიმართულებების ჩამოყალიბება.

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

„საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის განვითარების ძირითადი მიმართულებები საბაზრო ურთიერთობებზე გარდამავალ პერიოდში“ 10-15 წლის უკან შეისწავლა პ. ბერაიამ, ასევე ე. კომახიძემ დაამუშავა „საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების საზღვაო კონცეფცია“, რომელიც ორიოდ ათეული წლის წინათ გამოქვეყნდა და

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

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

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

**კვლევის ობიექტი და საგანი.** სადისერტაციო ნაშრომის კვლევის ობიექტია საქართველოს საზღვაო პორტები და ტერმინალები. კერძოდ ბათუმისა და ფოთის, სუფსის და ყულევის საზღვაო ნავსადგურები და მათი ტერმინალები. შემადგენელი რგოლების სივრცითი განლაგება,

ტექნიკურ-ეკონომიკური მახასიათებლები და განვითარების მიმართულებები.

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

**მეცნიერული სიახლე.** საქართველოს თანამედროვე საზღვაო ინფრასტრუქტურა მეცნიერულ დონეზე ქვეყნის დამოუკიდებლობის შემდგომ მეცნიერულად ნაკლებად შესწავლილია, თუ არ ჩავთვლით რამდენიმე პუბლიკაციას,

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

1. განსაზღვრულია საქართველოს საზღვაო პორტების როლი და ადგილი ქვეყნის ისტორიული განვითარების გზაზე. ისტორიულად საზღვაო ნაოსნობის ადგილი საქართველოს, კოლხეთის, აფხაზეთის, იმერეთის, სამეგრელოს სამთავროს, აჭარის, გურიის სამთავროს ეკონომიკურ ცხოვრებაში. აგრეთვე საზღვაო ნავიგაციის გავლენა დიდი აზრეშუმის გზის ფორმირებასა და საქართველოზე გამავალი საქარავნო გზების მარშრუტის ჩამოყალიბების საქმეში;
2. პირველადაა დადგენილი საქართველოს საზღვაო პორტების ფუნქციონირების ეკონომიკური ეფექტიანობის თეორიის განვითარების თავისებურებანი ცალკეული მიმართულებების მიხედვით, წარმოჩენილია საზღვაო პორტების როლი და ადგილი საქართველოს ეკონომიკაში, შესწავლილია საერთო ეკონომიკურ ეფექტიანობაზე პორტების მუშაობის გავლენა და პორტების მუშაობის ეფექტიანობა ლოკალური ამოცანების გადაჭრისათვის, შესაბამისად პორტებში დასაქმებულების და მათთან დაკავშირებული მოსახლეობის სოციალურ-ეკონომიკური მდგომარეობისათვის. გაანალიზებულია მიუღებელი ან სადისკუსიო პოზიციები;
3. საქართველოს საზღვაო ქვეყნის სტატუსიდან გამომდინარე დასაბუთებულია საზღვაო პორტების განვითარების მნიშვნელობა რეგიონის ეკონომიკურ განვითარებაზე. ტვირთების საზღვაო გზით ტრანსპორტირების ეფექტიანობა საქართველოს და რეგიონის ეკონომიკური განვითარებისათვის.
4. გაანალიზებულია ტვირთბრუნვის მოცულობათა დინამიკა ქვეყნის ეკონომიკაში და იმ ქვეყნებისათვის, რომლებიც სარგებლობენ საქართველოს საზღვაო პორტებით. და დადგენილია ამერიკავკასიის ქვეყნებისათვის საქართველოს გავლით ტრანზიტული ტვირთების მოცულობის არსებული მდგომარეობა. გამოვლენილია საქართველოს გავლით ტვირთბრუნვის მოცულობის ზრდის ხელისშემშლელი ფაქტორები - გადაზიდვის სისწრაფე, გადაზიდვის დანახარჯები,

საიმედოობა, მოხერხებულობა, პორტების ლოჯისტიკური უზრუნველყოფა, დასაწყობება. დასახულია გზები ტრანზიტული ტვირთების მოცულობის ზრდის უზრუნველსაყოფად და ამ ამოცანაში პორტების როლისა და ადგილის უზრუნველსაყოფად;

5. დასაბუთებულია საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის კომპლექსურად განვითარების აუცილებლობა ისე, რომ ტრანსპორტის ყველა სახე - საზღვაო, სარკინიგზო, საავტომობილო, საჰაერო, მილსადენი- მოითხოვს პროპორციულ განვითარებას. ამ სატრანსპორტო სახეების გადაზიდვის სიმძლავრეები ერთმანეთთან პროპორციულობაში უნდა იქნას მოყვანილი. საზღვაო პორტებმა და ტერმინალებმა საჭიროა უზრუნველყოს სარკინიგზო, საავტომობილო და მილსადენი ტრანსპორტის ჯამური სიმძლავრის სრულყოფილი მომსახურეობა. აქედან გამომდინარე პორტებსა და ტერმინალებში ტვირთების დამუშავების შესაძლო მოცულობა უნდა ადემატებოდეს ტრანსპორტის ჩამოთვლილი სახეობების ჯამურ სიმძლავრეს;
6. შემოთავაზებულია საქართველოს ტერიტორიაზე ლოჯისტიკური ცენტრების სექტორის პერსპექტივა და ლოჯისტიკურ ჯაჭვში საქართველოს საზღვაო პორტების წამყვანი როლი. საქართველოს საზღვაო პორტები უნდა მოგვევლინონ ლოჯისტიკური ჯაჭვის ორგანიზატორებად;

საქართველოს საზღვაო პორტების განვითარების დამოკიდებულია, როგორც მაკრო, ისე მიკროეკონომიკურ ფაქტორებზე. მაკროეკონომიკური ფაქტორებიდან გავლენის ყველაზე მაღალი დონით გამოირჩევა ტვირთბრუნვის მოთხოვნის სიდიდე საქართველოს მოსაზღვრე აზერბაიჯანსა და სასომხეთში, აგრეთვე შუა აზიის სახელმწიფოებში. საქართველოს საგადასახადო სისტემა და საბაჟო მომსახურეობა, საქართველოს ეკონომიკის სამართლებრივი უზრუნველყოფის დონე. მიკროეკონომიკური ფაქტორებიდან კი ტვირთების ჩატვირთვა-გადმოტვირთვის ოპერაციათა მოხერხებულობა, ტერმინალების

მდგომარეობა, მომუშავე პერსონალის პროფესიონალიზმი, პორტისა და ტერმინალების ტექნიკური მდგომარეობა, მათი ლოჯისტიკური სისტემები;

საქართველოს საზღვაო პორტები გამოირჩევიან სამუშაოთა წარმოების არარითმულობით, რომლის დაძლევის ერთ-ერთ ძირითად მიმართულებად სადისერტაციო ნაშრომში მოცემულია ნავმისადგომებში ტვირთნაკადების დამუშავების დაგეგმვის მეთოდი წრფივი მოდელირების ბაზაზე.

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

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

**სადისერტაციო ნაშრომის აპრობაცია და პუბლიკაციები.** სადისერტაციო ნაშრომის ძირითადი შედეგები მოხსენდა საქართველოს

ტექნიკურ უნივერსიტეტში ჩატარებულ საქართველო-პოლონეთის სამეცნიერო-ტექნიკურ კონფერენციას "ევროპა - აზიის სატრანსპორტო ხიდი". (თბილისი, 2014წ.) საერთაშორისო სამეცნიერო-პრაქტიკულ კონფერენციას "საზღვაო ინდუსტრიის თანამედროვე გამოწვევები". (ბათუმი 2015წ.)

კვლევის ძირითადი შედეგები გამოქვეყნებულია ექვს სამეცნიერო სტატიაში, რომლებიც დაბეჭდილია სერტიფიცირებულ, რეფერირებად ჟურნალებში.

**ნაშრომის სტრუქტურა და მოცულობა.** სადისერტაციო ნაშრომი მოიცავს კომპიუტერზე ნაბეჭდ 154 გვერდს. შეიცავს რეზიუმეს, შესავალს, ორ განყოფილებას და რვა პარაგრაფს, დასკვნებს და გამოყენებული ლიტერატურის ჩამონათვალს. ნაშრომში წარმოდგენილია 13 ცხრილი და 31 ნახაზი.

## II. ნაშრომის მოკლე შინაარსი

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

აღმოსავლეთსა და დასავლეთს შორის ხიდის ფუნქციას კავკასია უხსოვარი დროიდან ასრულებდა, დიდი აბრეშუმის გზა, რომელიც კავკასიაზე გადიოდა, ევროპას ინდოეთთან და ჩინეთთან აკავშირებდა. გასული საუკუნის ბოლოდან კავკასია ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელი მარშრუტებიდან ერთ-ერთ ალტერნატიულ ვარიანტად განიხილება. ბოლო 15 წლის განმავლობაში ამოქმედდა ნავთობსადენები: ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანი და ბაქო-სუფსა, გაზსადენი ბაქო-თბილისი-ერზრუმი; აშენდა ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების საზღვაო ტერმინალი ყულევში, მიმდინარეობს ბაქო-თბილისი-ახალქალაქი-ყარსის რკინიგზის მშენებლობა.

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.

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

**დისერტაციის პირველი განყოფილება-ლიტერატურული** მიმოხილვა წარმოდგენილია საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის-ისტორიული ექსკურსი. იგი მოიცავს შემდეგ პარაგრაფებს: „საქართველო, როგორც საზღვაო ქვეყანა“; „საქართველოს საზღვაო პორტები და მათი ტექნიკურ-ეკონომიკური მდგომარეობა“.

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

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

ევრაზიის დერეფნის ყველაზე ხელსაყრელი და მოკლე მარშრუტი.

საქართველოს ხელსაყრელი გეოგრაფიული მდებარეობა რეგიონის სტაბილური სოციალურ-ეკონომიკური და პოლიტიკური განვითარების იმდენად მნიშვნელოვანი ფაქტორია, რომ სერახსისა (1996 წელი) და ბაქოს (1998 წელი) სამიტების დასკვნითი დოკუმენტების, ტრანზიტის შესახებ საერთაშორისო შეთანხმებების საფუძველი გახდა. საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნის ფორმირების საქმეში გადამწყვეტი როლი ითამაშა საყოველთაოდ ცნობილმა რეგიონალურმა პროგრამამ ტრასეკამ. სწორედ ამ სატრანსპორტო დერეფნის განვითარებამ, ხელი შეუწყო შუა აზიისა და სამხრეთ კავკასიის ქვეყნების ტერიტორიაზე ეგრეთ წოდებული სამხრეთის დემოკრატიული სახელმწიფოების სარტყლის ფორმირების იდეის შემდგომ სრულყოფას და ამ ქვეყნების მეურნეობების მსოფლიო ბაზართან მჭიდრო ინტეგრირების დაჩქარებას.

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

საერთაშორისო ექსპერტების მიერ შესრულებულ მრავალ პროექტში აღიარებულია, რომ სამხრეთ კავკასიაზე გამავალი ევროპა-აზიის დამაკავშირებელი სატრანსპორტო სისტემის ფორმირება-განვითარების გეგმების რეალობა და მასშტაბები ბევრადაა დამოკიდებული საქართველოს

სანაპიროზე არსებული და მომავალში ასაშენებელი ნავსადგურების მაქსიმალურად დასაშვებ გამტარუნარიანობასა და მათი ტექნიკური ექსპლუატაციის ეკონომიკურ-ეკოლოგიურ და ტექნოლოგიურ მაჩვენებლებზე. დღეისათვის ეს მაჩვენებლები ჩამორჩება შავი ზღვის დასავლეთ და ჩრდილოეთ სანაპიროებზე მოქმედ ნავსადგურებისა თუ შავი და კასპიის ზღვების დამაკავშირებელი სარკინიგზო და საავტომობილო მაგისტრალების გამტარუნარიანობის პოტენციურ შესაძლებლობებს. პრობლემატურია ნავსადგურების ექსტენსიური განვითარების, თუ ახალი, თანამედროვე სანავსადგურო-სატრანსპორტო კომპლექსების მშენებლობის შემზღვეველი ბუნებრივ-გეოგრაფიული პირობები – განსაკუთრებით, მცურავ საშუალებათა გაბარიტების ზრდის ტენდენციის გათვალისწინებით, ეს ეხება ბათუმისა და ფოთის ნავსადგურების არსებული შიდა აკვატორიების მუშა სიღრმეების მდგომარეობასა და პერსპექტივას.

სანავსადგურო პოტენციალის სამომავლო თანაბარი გადანაწილება, როგორც შავიზღვისპირა რაიონების კომპლექსურად განვითარების და, ამასთან, ქალაქწარმომქმნელი პროცესების მასტიმულირებელი ფაქტორი, უნდა გახდეს ქვეყნის დასავლეთის რეგიონების საერთო სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების ტემპების დაჩქარების, ცხოვრების დონის გათანაბრება-ამაღლების საწინდარი. კონცეფციით ამ პოტენციალის თითქმის თანაბარი გადანაწილებაა ნავარაუდები და იგი ზღვის სანაპირო ზოლის გასწვრივ ყველა რეგიონს შეეხება.

ამასთან, წინასწარი სავარაუდო გაანგარიშებებით, არსებული საზღვაო ნავსადგურების რეკონსტრუქცია-გაფართოების შედეგად (ბათუმი, სუფსა, ფოთი) უახლოეს 5-8 წელიწადში იქმნება 20-25 ათასი ახალი სამუშაო ადგილის შექმნის შესაძლებლობა (ფოთის ნავსადგურის ჩრდილოეთის ტერიტორიის ათვისების პროექტის შესაძლო განხორციელების გათვალისწინებით), ხოლო ანაკლიის ღრმაწყლიანი ნავსადგურისა და ყულევის საზღვაო ტერმინალის შემდგომ გაფართოებით

დაახლოებით 12-15 ათასი ადამიანი უნდა დასაქმდეს, როგორც საკუთრივ ნავსადგურებში, ისე მათი საწარმო-ტექნიკური და სოციალური ინფრასტრუქტურის სფეროებში. ბევრად მეტი იქნება დასაქმებულთა რაოდენობა იმ შემთხვევაში, თუ ნავსადგურებში შეიქმნება წერტილოვანი თავისუფალი ეკონომიკური ზონები მათი ფუნქციების მნიშვნელოვნად გაფართოების პერსპექტივით.

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

სათანადო საკანონმდებლო ბაზის ჩამოყალიბების შემდგომ ნავსადგურების დღეისათვის დამკვიდრებული ფუნქციები საგრძნობლად გაფართოვდება და ისინი გახდებიან არა მხოლოდ სატრანსპორტო და შემკრებ-გამანაწილებელი კვანძები, არამედ გადამუშავებული ტვირთის ნაწილისა და სხვა პროდუქციისათვის სასაქონლო სახის მიმცემი და დამფასოებელ-გამანაწილებელი საწარმოები, გადამუშავებული საქონლისა და გამოშვებული პროდუქციის სადისტრიბუციო ცენტრები.

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

რეზერვია შავიზღვისპირა რეგიონებისა და მთლიანად ქვეყნის სოციალური და ეკონომიკური განვითარებისათვის.

არსებული და რეალურად განხორციელებადი სატელეკომუნიკაციო და საინფორმაციო სისტემების პროექტების გათვალისწინებით აღსანიშნავია საქართველოს, როგორც საინფორმაციო დერეფნის მქონე ქვეყნის ფუნქცია და მნიშვნელობა. სამხრეთ კავკასიის ქვეყნების რკინიგზებისათვის ევროკომისიის გრანტით აშენებული ოპტიკურ-ბოჭკოვანი საკაბელო ქსელი რკინიგზების საჭიროებების გარდა, გამოყენებული იქნება ამ ქვეყნების ტერიტორიებზე მოქმედი სატელეკომუნიკაციო ოპერატორებისა და სხვა მომხმარებლის მიერ მონაცემთა მძლავრი ნაკადების გასატარებლად. ამ თვალსაზრისით მსხვილ მომხმარებელთა კატეგორიაში განიხილება საქართველოში არსებული და სამომავლო ნავსადგურები, ქვეყნის სატრანსპორტო სისტემაში დასაქმებული მეწარმე სუბიექტები.

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

კავკასია თავისი გეოპოლიტიკური მდებარეობით და ბუნებრივი რესურსების მრავალფეროვნებით მსოფლიოს უნიკალური რეგიონია. სწორედ ამიტომ ამ რეგიონს დიდი როლი ენიჭება ცენტრალური და აღმოსავლეთ ევროპის, აგრეთვე ამიერკავკასიის ქვეყნებთან ევროკავშირის

ეკონომიკური ურთიერთობის განვითარება-გაფართოების მიზნით. უკანასკნელ პერიოდში კავკასიური ფაქტორი მსოფლიო არენაზე მნიშვნელოვნად გაძლიერდა და კავკასია მსოფლიოს უდიდესი სახელმწიფოების, საერთშაორისო ორგანიზაციებისა და უმსხვილესი საერთაშორისო, ტრანსეროვნული კომპანიების აქტიური ყურადღების ცენტრში მოექცა, ხოლო საქართველო, რომელიც ერთიან ევრაზიულ სივრცეში ფორმირებისაკენ ისწრაფვის, დედამიწის ორი ნაწილის- ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელი არეალის თავისებურ ცენტრად მოგვევლინა.

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

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

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.

ნაშრომში მოცემულია ბათუმის, ფოთის, ყულევის, სუფსის და ანაკლიის(მომავალი) პორტების ტექნიკურ-ეკონომიკური ანალიზი და გამოვლენილია სუსტი ადგილები. კერძოდ, მოძველებული ტექნიკური და მცურავი საშუალებები, მართვაში თანამედროვე მოწინავე მეთოდების გამოყენებლობა, ფოთის ნავსადგურის დაღრმავების სამუშაოთა არასათანადო ინტენსივობით მიმდინარეობა, საქართველოს საკუთარი საზღვაო ფლოტის უქონლობა და სხვა.

**დისერტაციის მეორე ნაწილი შედეგები და მათი განსჯა**  
წარმოდგენილია რამდენიმე პარაგრაფით: „ საქართველოს საზღვაო პორტების მენეჯმენტი“; „საქართველოს საზღვაო პორტების სახელმწიფო მართვა“; „ საზღვაო პორტების განვითარებაზე მოქმედი მაკრო და მიკროეკონომიკური გარემო და მათი გაუმჯობესების მიმართულებები“; „საზღვაო პორტების შიდა მენეჯმენტის სრულყოფის მიმართულებები“; „საზღვაო პორტების მენეჯმენტის ეფექტიანობის მიმართულებათა დადგენა მათემატიკური მოდელირების გზით“; „საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის განვითარების პრობლემების გადაჭრის მიმართულებები“.

საქართველოს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა წარმოუდგენელია საზღვაო პორტების განვითარების გარეშე, ეს ითქმის განსაკუთრებით ბათუმისა და ფოთის საზღვაო პორტებზე, მათ აკისრიათ ძირითადი როლი ნსაზღვაო ტვირთების მომსახურეობის საქმეში. ამავე დროს პორტების განვითარება პროპორციულად უნდა შეესაბამებოდეს საქართველოს სხვა სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურას. მიმდინარეობს კიდევაც ინტენსიური მუშაობა საქართველოს საავტომობილო გზის აღმოსავლეთ-დასავლეთ მაგისტრალზე მისი გამტარუნარიანობის მკვეთრი ამაღლებისათვის, ანალოგიური სამუშაოები ხორციელდება საქართველოს რკინიგზაზე. აქედან გამომდინარე აუცილებელი ხდება საქართველოს საზღვაო

ინფრასტრუქტურის განვითარების მეცნიერულად დასაბუთებული პროგრამის შემუშავება, რაც კიდევ ერთხელ მიუთითებს თემის 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.

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

საქართველოს საზღვაო პორტების განვითარების აუცილებლობას განაპირობებს თვირთნაკადების ზრდის პერსპექტივები ამიერკავკასიის და შუა აზიის სახელმწიფოებში. ნაშრომში გაანალიზებულია ტვირთნაკადების მოსალოდნელი მოცულობები და შემოთავაზებულია საზღვაო პორტების განვითარების, მათი სიმძლავრეების ამაღლების ღონისძიებები.

საქართველო გეოპოლიტიკური მდებარეობის გამო უნდა გახდეს ლოგისტიკის რეგიონალური ცენტრი. ამ ფუნქციის შესრულებისათვის პორტები უნდა ჩადგნენ ლოგისტიკური ჯაჭვის ერთიან სისტემაში. პორტები შეიძლება გვევლინებოდნენ ტვირთების მიწოდების

ორგანიზატორებად, ტვირთმოდრაობის სხვადასხვა ეტაპზე, ან ტრანსპორტირების ერთიანი ლოგისტიკური ჯაჭვის ერთ-ერთი შემადგენელი.

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

პორტების ნავმისადგომების რითმულად დატვირთვის უზრუნველყოფის და პორტების კონკურენტუნარიანობის ამაღლებისათვის შემოთავაზებულია ნავმისადგომების დაგეგმვის წრფივი მოდელი. წრფივი დაპროგრამირების (linear programming method, **Linear programming** - LP; also called **linear optimization**) ეს მეთოდი, იგივე წრფივი ოპტიმიზაციის 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.

დისერტაციაში საფუძვლიანად არის გაანალიზებული საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის განვითარების პრობლემები და დასახულია მათი გადაჭრის მიმართულებები. კერზოდ, გამოვლენილია საქართველოს საზღვაო პორტების სატრანზიტო შესაძლებლობების ზრდის მიმართულებები. ამასთან დაკავშირებით გადაჭრილია შემდეგი ამოცანები:

- ჩატარებულია საქართველოს საზღვაო პორტების ეკონომიკური ანალიზი მსოფლიო ეკონომიკის ტრანსფორმაციის მიმართულებათა გათვალისწინებით;

- გამოკვლეულია ტრანზიტული ტვირთბრუნვის დანაკარგების გამომწვევი მიზეზები;

- განსაზღვრულია საქართველოს პორტების განვითარების მიმართულებები სატრანზიტო ტვირთების მოზიდვის მიზნით; და სხვა.

გარკვეულია მიზეზები, რომელიც ხელს უშლის სატრანზიტო ტვირთების საქართველოში მოზიდვას. გამოკვლეულია შიდა, გარე ფაქტორები და გამომწვევი სხვა მიზეზები, რიგორიცაა:

- სატრანზიტო გადაზიდვების საერთაშორისო ბაზრის კონიუნქტურის ცვლილება (საკონტეინერო გადაზიდვების მოცულობის ხვედრითი წილის ამაღლება, ლითონის (ჯართის) გადაზიდვის მოცულობის შემცირება და სხვა);
- სახელმწიფოთა დონეზე საერთაშორისო კონკურენციის ზრდა და მისი გავლენით სატრანზიტო ტვირთნაკადების გადამისამართება კონკურენტულ (უმეტესად რუსეთის) მარშრუტებზე;
- ნაციონალური სატრანსპორტო სისტემის და სატრანსპორტო მომსახურების შესაბამისობა საერთაშორისო სტანდარტებთან და კონკურენტულ მარშრუტებზე სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის უფრო სწრაფი ტემპების განვითარება;
- საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის განვითარების შედარებით დაბალი ტემპები;
- ქვეყნის შიგნით სატრანსპორტო საზღვრების დაბალი ხარისხი. სატრანზიტო გადაზიდვების დაბალი სიჩქარე, ტექნიკურად მოძველებული მოძრავი შემადგენლობები;
- ძირითადი კაპიტალის ტექნიკური ცვეთა, სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის საბაზრო ობიექტების ფიზიკურად მოძველება;
- ქვეყნის სასაზღვრო პუნქტებში სასაზღვრო და საბაჟო მომსახურების ღირებულების სიდიდე და მომსახურების ხანგრძლივობა, მოცდენები საზღვარზე;
- ტრანზიტული ტვირთების გაფორმების პროცედურის სირთულე, სატრანზიტო ტვირთების დანაკარგების საიმედოობის დონე;

- ქვეყნის არასაკმარისი აქტივობა ტრანზიტული ტვირტების მომსახურეობის საერთაშორისო კონვენციებთან მიმართებაში;

- პოლიტიკური და ეკონომიკური სტაბილურობა. ტვირტების მოძრაობის მარეგულირებელი დოკუმენტების სტაბილურობა, მოძრაობის და ტვირტბრუნვის წესების შესაბამისობა დასავლურ სტანდარტებთან;

- არასაკმარისად მოქნილი სატარიფო პოლიტიკა და კონკურენტულ მარშრუტებზე ცვლილებების გათვალისწინება ჩამოთვლილი შიდა ფაქტორებიდან უმეტესობას აქვს სისტემური ხასიათი.

ქვეყნის სატრანსპორტო სისტემის განვითარების კომპლექსურობიდან გამომდინარე დასახულია მიმართულებები სიტუაციის საერთო გაუმჯობესებისაკენ, რომლებიც შემდგომ ჩამოყალიბებულია პუნქტებად:

- ღონისძიებები, მიმართული სატარიფო და საბაჟო პოლიტიკის გამარტივებისათვის. ტარიფების დადგენა საჭიროა ტრანსპორტის და სხვა სახეობების ინტერესთა და ტერმინალების მომსახურეობის ღირებულებების გათვალისწინებით. ასეთი პოლიტიკის განხორციელებაზე მიუთითებენ უკრაინის მკვლევარებიც, რომლებიც თავის მხრივ ცდილობენ გაზარდონ თავიანთი ქვეყნის სატრანზიტო პოტენციალი.
- პორტების განვითარების მეორე მიმართულებად პოსტსაბჭოთა სახელმწიფოებში მიჩნეულია საზღვაო პორტების პრივატიზაცია. საქართველოს საზღვაო პორტები დღეისათვის პრივატიზებულია უცხოურ კომპანიებზე-ისინი გადაცემულია ხანგრძლივი მართვის უფლებით, თუმცა სატრანზიტო ტვირტბრუნვის მოცულობის ზრდის მიმართულებით მას ხელშესახები ეფექტი არ მოჰყოლია. არ განხორციელებულა მამტაბური ინვესტიციები ძირითადი კაპიტალის განახლების და ნავმისადგომების მოდერნიზაციისათვის;
- პორტების მართვის რეორგანიზაცია დასავლეთის სახელმწიფოთა პორტების შესაბამისად, ისე რომ სრულად იქნას გამოყენებული ინფორმაციის დამუშავების და გადაცემის ავტომატური სისტემები,

მათი სხვა სახის ტრანსპორტის ანალოგიურ მონაცემებთან მჭიდრო კოორდინაციით;

- პორტებში საინვესტიციო პოტენციალის ამაღლება, რაც საქართველოს პირობებში მიიღწევა საერთო მაკროეკონომიკური ღონისძიებების გატარებით. პირველ რიგში საგადასახადო სისტემის ლიბერალიზაციით, საბანკო-საკრედიტო სისტემის გაუმჯობესებით, საბაზრო ინფრასტრუქტურის სრულყოფით. ანალოგიური მოთხოვნების დაყენებას ცდილობენ რუსეთის და უკრაინის მკვლევარებიც.
- სატრანზიტო პოტენციალის უკეთ გამოყენებისათვის უდიდესი მნიშვნელობა ენიჭება საქართველოს ტრანსპორტის კოორდინაციას მეზობელი აზერბაიჯანის სახელმწიფოს ტრანსპორტთან, როგორც აზერბაიჯანის, ისე შუა აზიის სახელმწიფოთა ტრანზიტული ტვირთების მომსახურეობა დიდ წილად განისაზღვრება აზერბაიჯანის ტერიტორიაზე კასპის ზღვის საბორნე და სარკინიგზო მომსახურეობით. ამიტომ საჭიროა შეთანხმებული სატარიფო და ტექნიკური პოლიტიკის განხორციელება.

საქართველოს ეკონომიკური განვითარებაში ერთ-ერთი პრიორიტეტული საზღვაო პორტების განვითარებაა. აუცილებელია საპორტო ინფრასტრუქტურის კარგად განვითარება, რომელიც მორგებული იქნება სატვირთო, სამგზავრო გადაზიდვების და სატვირთო-სამგზავრო გადაზიდვების სწრაფ და იაფ მომსახურებაზე; საჭიროა მგზავრთა გადაყვანაზე ორიენტირებული საპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარება, რათა საქართველო უფრო აქტიურად ჩაერთოს მსოფლიო საკრუიზო ლაინერების ქსელში.

### **ძირითადი დასკვნები**

1. საქართველოს საზღვაო პორტების სისტემა დღეისათვის წარმოდგენილი ორი მსხვილი - ბათუმის და ფოთის, აგრეთვე სუფსის, ანაკლიის და ყულევის შედარებით მცირე ნავსადგურებით. ისინი

ძირითადად აკმაყოფილებს საქართველოს სატრანზიტო და ადგილობრივი ტვირთების მიღების და გადამუშავების ამოცანებს. თუმცა ზოგჯერ გემებს ნავმისადგომების დაკავების გამო, უხდებათ რეიდზე ლოდინი რამდენიმე დღის განმავლობაში, რაც ერთის მხრივ ზრდის გემის მომსახურეობის პერიოდს, მეორეს მხრივ გემები, განსაკუთრებით ზამთრის პერიოდში, დიდი რისკის ქვეშ ექცევიან მოსალოდნელი უამინდობის გამო. მიგვაჩნია რომ აუცილებელია:

-დაინერგოს გემების მომსახურეობის გრაფიკული და ავტომატური მართვის სისტემა მათი მოსალოდნელი შემოსვლის, მათგან მიღებული ინფორმაციის და ნავმისადგომის სიმძლავრის გათვალისწინებით. ასეთი სისტემა რატემაუნდა დაინერგოს პორტებში, მაგრამ მათი არასრულყოფილების გამო, ვერ ხერხდება სამუშაოთა და მომსახურეობის ისეთი დაგეგმვა, რომ მივაღწიოთ პორტების სიმძლავრეთა მაქსიმალურ გამოყენებას. სამუშაოთა წარმართვა იყოს რიტმული, შემცირდეს მოცდენები და მივაღწიოთ დასაქმებულთა ტექნიკურ საშუალებათა ოპტიმალურ დატვირთვას;

-საზღვაო პორტების ნავმისადგომთა შზლუდული სიღრმის გამო ჩვენთან ვერ შემოდიან დიდი წყალწყვის გემები, განსაკუთრებით ეს ითქმის ფოთის ნავსადგურზე, რომელიც პერიოდულად ისილება მდინარეთა ჩამონატანების და ზღვაში დინების მიმართულების გავლენით. ფოთის პორტი აღჭურვილია სილის მტუმბავი რუსული წარმოების კატერით, მაგრამ ამ კატერის მუშაობა, ერთის მხრივ მისი შეზღუდული სიმძლავრის და მეორეს მხრივ, მტუმბავ საშუალებათა არასაკმარისობის გამო, ვერ აუდის დასახული ამოცანების შესრულებას. ამ მიმართებით აუცილებელია აღნიშნული დანიშნულების მძლავრი კატერის შეძენა ერთი ერთეულის მაინც, რაც მნიშვნელოვან ინვესტიციებთანაა დაკავშირებული- მოითხოვს დაახლოებით 5-6 მილიონ აშშ დოლარის ინვესტიციას, მაგრამ თუ გავითვალისწინებთ მოსალოდნელ შედეგებს ასეთი ინვესტიციის განხორციელება, თუნდაც

მისი წყარო რომელიმე უცხოური კომერციული ბანკი იყოს, მაინც გამართლებულია;

ბათუმის და ფოთის საზღვაო პორტების 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. (70-80 მლნ აშშ დოლარი). იმის გათვალისწინებით, რომ პორტების ტექნიკური განახლებითა და მომსახურეობის სისწრაფის, კულტურის და საიმედოობის გაზრდით, მოსალოდნელია შავი ზღვის მეზობელი პორტებიდან (ნოვოროსისკი, ოდესა და სხვა) გემების გადმომისამართება, განსაკუთრებით შუა აზიის სახელმწიფოებისათვის განკუთვნილი ტვირთების შემთხვევაში, ასეთი მნიშვნელოვანი ინვესტიციის განხორციელებაც აუცილებელია;

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

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

- ბ) საქართველომ, როგორც საზღვაო სახელმწიფომ შეიძლება შექმნას საკუთარი ფინანსური შესაძლებლობების ფარგლებში საზღვაო ფლოტის ნაწილი მაინც. შეიძინოს რამდენიმე საოკეანო გემი საზღვაო ადმინისტრაციის განკარგვის ეგიდით.
2. საჭიროა საზღვაო ინფრასტრუქტურის მენეჯმენტის სტანდარტების დანერგვა საერთაშორისო წესებისა და კონვენციების შესაბამისად. ამთან მენეჯმენტის წარმართვა, როგორც ინფორმაციული უზრუნველყოფით, ასევე ტექნიკური საშუალებებით, მეთოდებითა და ხერხებით საჭიროა მოვიდეს მსოფლიოს წამყვანი პორტების მენეჯმენტის შესაბამისობაში-შეიზღუდოს დოკუმენტაციის რაოდენობა, გაიზარდოს მისი ინფორმაციული მომცველობა, გადაწყვეტილებათა მიღების დროის შემცირება და მათი ხარისხის ამაღლება.
  3. მიზანშეწონილია საქართველოს საზღვაო პორტების კონკურენტუნარიანობის ამაღლების და მომსახურეობის სრულყოფის მიზნით საზღვაო კლასტერების ჩამოყალიბება ქ. ბატუმის და ქ. ფოთის ტერიტორიაზე, სადაც შესაძლებელი იქნება პორტების, რკინიგზის, საავტომობილო ტრანსპორტის და ექსპედიტორული ორგანიზაციების შეთანხმებული და კოორდინირებული მუშაობა;
  4. შესაძლებელია საქართველოს საზღვაო ქალაქებში ლოგისტიკური ცენტრების ორგანიზაცია, რომელთაც ექნებათ სახელმწიფოთაშორისი რეგიონალური მნიშვნელობა. ლოგისტიკური ჯაჭვის ორგანიზატორებად უნდა გვევლინებოდნენ საქართველოს საზღვაო პორტები;
  5. დაინერგოს, მსოფლიოს წამყვან საზღვაო პორტებში აპრობირებული, მართვის ავტომატიზირებული სისტემები საქართველოს თავისებურებების გათვალისწინებით. კერძოდ, სასწრაფოდაა დასაწერგი 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 საქართველოს საზღვაო პორტების კონკურენტუნარიანობის ამაღლებას მეზობელ სახელმწიფოთა პორტებთან შედარებით.

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

## სადისერტაციო თემის ირგვლივ გამოქვეყნებული შრომების ჩამონათვალი

1. ი. ამანათაშვილი, თ. დიასამიძე. ბათუმის საზღვაო პორტში ლოგისტიკური ცენტრების შექმნის პერსპექტივა. საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი, სატრანსპორტო და მანქანათმშენებლობის ფაკულტეტის ჟურნალი "ტრანსპორტი და მანქანათმშენებლობა", N3(31) 2014. გვ. 39-45.
2. ი. ამანათაშვილი, თ. დიასამიძე. საქართველოს საზღვაო პორტების ოპტიმალური მენეჯმენტის თავისებურებანი. საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი, სატრანსპორტო და მანქანათმშენებლობის ფაკულტეტის ჟურნალი "ტრანსპორტი და მანქანათმშენებლობა", N3(31) 2014. გვ. 128-134.
3. Аманаташвили Я.Т., Диасамидзе Т.Т., Елашвили Н.Э., Шанидзе Д.Д. Математические методы как важнейший инструмент стратегического анализа и некоторые практические аспекты их использования в экономике. საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი, სატრანსპორტო და მანქანათმშენებლობის ფაკულტეტის ჟურნალი "ტრანსპორტი და მანქანათმშენებლობა", N4(32) 2015. გვ. 31-39.
4. ი. ამანათაშვილი, თ. დიასამიძე, ნ. ელაშვილი, დ. შანიძე. არამკაფიო ანალიზი და მისი გამოყენების პერსპექტივა ეკონომიკური ამოცანების პრაქტიკული გადაწყვეტის დროს. საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი, სატრანსპორტო და მანქანათმშენებლობის ფაკულტეტის ჟურნალი "ტრანსპორტი და მანქანათმშენებლობა", N2(33) 2015. გვ. 105-115.
5. დ. შანიძე, ი. ამანათაშვილი, თ. დიასამიძე, ნ. ელაშვილი. მრეწველობა და მისი მნიშვნელობა საქართველოს ეკონომიკის განვითარებისათვის. საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი, სატრანსპორტო და მანქანათმშენებლობის ფაკულტეტის ჟურნალი "ტრანსპორტი და მანქანათმშენებლობა", N2(33) 2015. გვ. 116-127.
6. ი. ამანათაშვილი, თ. დიასამიძე, ნ. დუმბაძე, მ. დიასამიძე, ნ. ელაშვილი. ეკონომიკურ-მათემატიკური მოდელირების მეთოდების გამოყენების პერსპექტივა საქართველოს საზღვაო პორტების მენეჯმენტის ოპტიმიზაციის პრობლემებში. საერთაშორისო კონფერენცია „საზღვაო ინდუსტრიის ინოვაციური გამოწვევები“ შრომების კრებული. საქართველო, ბათუმი, 24-25 ოქტომბერი 2015. გვ. 195-201.

## Abstract

Dissertation work - “ Problems of Maritime Transport Development in Georgia“ – is represented in 154 typed pages and involves the introduction, results and their judgment, conclusions and references.

The actuality of the theme is substantiated in the introduction, as well as the conditions of studies, the study aims and tasks, methodological backgrounds of studies, scientific innovations adopted in the dissertation work and the theoretical and practical importance of the dissertation work.

The Caucasus has been playing the role of a bridge between the east and the west since the very ancient times, the great Silk Road passing through the Caucasus and connecting the Europe with India and China. Since the end of the previous century the Caucasus is being considered as one of the alternative variants from the routes connecting the Europe and Asia. The pipelines have been put into operation for the last 15 years: Baku-Tbilisi-Ceyhan and Baku-Supsa, the gas pipeline Baku-Tbilisi-Erzrumi; Oil and oil products terminal was constructed in Kulevi and the construction of Baku-Tbilisi-Akhalkalaki-Karsi railway is underway.

The first section of the dissertation work – the overview of literature sources – the history of the marine transport of Georgia is presented. It includes the following paragraphs: „Georgia as the sea country“; „Georgian Sea ports and their technical and economic condition“.

The statehood of Georgia has always been related to the Black Sea and to the navigation. The marine transport played especially important role in the middle centuries, by which the country connected with Byzantium, Iraq and other civilized world.

The Black Sea ports of Georgia were especially developed in the nineteenth and twentieth century, which is related to the capitalist development rules and to the economic consolidation of Georgia. Nowadays Georgian sea ports

are especially important, not only for our country, but also for the Trans-Caucasus and middle Asian countries, because the most favorable and short route of the Eurasia passes through Georgia.

The dissertation work describes the feasibility analysis of Batumi, Poti, Kulevi, Supsa and Anaklia (for the future) ports and so called “narrow places” were identified. Particularly, the old technical and floating vehicles, non-usage of the advanced methods of the management, insufficient intensity of Poti port deepening works, non-existence of the own navy of Georgia and others.

The second section of the dissertation work involves several paragraphs: Georgian Sea Port Management, State Management of the Georgian Sea Ports, Micro and Macro Economic Environment Effecting the Development of the Sea Ports and the Directions for their Improvement, Identification of the Effective Direction of the Sea Port Management by Means of Mathematical Modeling, Directions for the Solution of the Georgian Marine Transport Development Problems.

Georgia needs to develop a new strategy for the management of the transport system, which shall be based on the complex approach. From the point-of-view of the management the unified transport administration within the Ministry of Economy and Sustainable Development might have had a positive role with this regard and much higher coordination mechanisms were needed, although the processes develop quite to the contrary. The united transport administration was disorganized and transport agencies were established on its place in accordance with varieties of transport means. Accordingly, the marine transport agency does not hold any managerial mechanisms to influence the tariffs and speed of railway transits, to ensure the synchronization of the import and export of the transit cargos with the railway transport; so that the railway has no effect on the cargo entering the port and obtains information in a delayed mode. So there is a necessity to make stocks of transit cargos at the terminals, which increases the cost and speed of transit.

The necessity of the development of the Georgian sea ports is preconditioned by the increase of cargo flow in the Trans-Caucasus and middle Asia states. The dissertation work analyses possible volumes of cargo flows and sea port development and capacity increase mechanisms are suggested. Due to the geopolitical position of Georgia it has to become a regional centre of logistics. For the fulfillment of this function the ports shall be integrated within the integral system of logistics. The ports may be the organizers of supplying cargos at different stages of cargo flow, or may become one of the composites of the united logistical network.

The dissertation analyses the macro-economic environment of the development of the sea ports and the directions of their development are revealed. Such directions are the improvement of the tax and investment environment of Georgia, improvement of the bank and credit system, the development of the market infrastructure and the insurance of the economic fairness.

For the purposes of charging harbors and for the purposes of raising a competitiveness level, a linear model for the planning of harbors has been proposed. A linear programming method, Linear programming - LP; also called linear optimization is the method that ensures the optimization of processing cargos, in order to minimize costs for the cargo procession and to determine the free time value for the harbors, during which the harbors may be occupied by other cargos or by other types of works procedure.

The dissertation work gives a short description of the results obtained on the basis of the dissertation research.