

საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი

ხელნაწერის უფლებით

ნინო ნაკაშიძე

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

სამუშაო შესრულებულია საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტში

სატრანსპორტო და მანქანათმშენებლობის ფაკულტეტი
№ 508 ტრანსპორტის და მანქანათმშენებლობის მენეჯმენტის
დეპარტამენტი

ხელმძღვანელი: პროფესორი **გოდერძი ტყემელაშვილი**

რეცენზენტები: პროფესორი თამარ კილაძე

აკად. დოქტორი ბესიკ ფუტყარაძე

დაცვა შედგება 2017 წლის ” 13 ” ივლისი, 15 საათზე საქართველოს
ტექნიკური უნივერსიტეტის სატრანსპორტო და მანქანათმშენებლობის
ფაკულტეტის სადისერტაციო საბჭოს კოლეგიის სხდომაზე,
კორპუსი I, აუდიტორია 627.

მისამართი: 0175, თბილისი, კოსტავას 77.

დისერტაციის გაცნობა შეიძლება სტუ-ს ბიბლიოთეკაში,

ხოლო ავტორეფერატისა - ფაკულტეტის ვებგვერდზე

სადისერტაციო საბჭოს მდივანი
პროფესორი

ნ. ნათბილაძე

ნაშრომის ზოგადი დახასიათება

თემის აქტუალობა. საქართველოს გეოპოლიტიკური მდებარეობა ძალიან ხელსაყრელია სატრანსპორტო-სატრანზიტო გადაზიდვებისათვის. აქ იკვეთება ყველაზე მოკლე და მიმზიდველი სატრანსპორტო კორიდორები, როგორც აღმოსავლეთ-დასავლეთის, ისე ჩრდილოეთ-სამხრეთის მიმართულებებით. აღნიშნული ტერიტორიის გავლით შესაძლებელია ევროკავშირის, განსაკუთრებით მისი სამხრეთი ქვეყნების ოპერატიული სატრანსპორტო გადაზიდვების განხორციელება კასპის ზღვის რეგიონში, შუა აზიის სახელმწიფოებში, ირანის ჩრდილოეთ ნაწილში, სასომხეთში და ჩინეთის აღმოსავლეთ პროვინციებში. ასეთივე ხელსაყრელია ჩრდილოეთ-სამხრეთის მიმართულებაც, რომელიც პოლიტიკური დამაბულობის გამო ჯერჯერობით არ არის აქტუალური.

ამასთან საქართველო საზღვაო ქვეყანაა, რაც მისი დიდი გეოპოლიტიკური უპირატესობაა. საქართველოს საზღვაო პორტები წარმოადგენენ საზღვაო კარიბჭეს არა მარტო ჩვენი ქვეყნისათვის, არამედ ამიერკავკასიის სხვა სახელმწიფოებისთვისაც-აზერბეიჯანისა და სასომხეთისათვის. ამავე დროს საქართველოს საზღვაო კორიდორით შუა აზიის სახელმწიფოებიც-ყაზახეთი, უზბეკეთი, თურქმენეთი, ტაჯიკეთი და ყირგიზეთი დღეისათვის ნაწილობრივ, მაგრამ მომავალში შეიძლება სულ უფრო მზარდი ტემპებით დაუკავშირდნენ დანარჩენ მსოფლიოს. ამავე დროს მოსალოდნელია ირანმაც გამოიყენოს საქართველოს საზღვაო ინფრასტრუქტურა ევროპასთან ეკონომიკური კავშირებისათვის. ყოველივე აღნიშნული არნახულად გაზრდის საქართველოს საზღვაო პორტების გამტარუნარიანობაზე მოთხოვნილებას, და თუ ქვეყანა მომზადებული არ შეხვდა სატვირთო და სამგზავრო გადაზიდვების მოთხოვნის პერსპექტივას იგი მძიმე მდგომარეობაში აღმოჩნდება, ხელიდან გაუშვებს ისტორიულ მანსს-იყოს აღმოსავლეთ-დასავლეთის სატრანსპორტო კორიდორის ძირითადი რგოლი. ამიტომ საქართველოს საზღვაო პორტების განვითარების თეორიული პოსტულატების და პრაქტიკული ღონისძიებების გატარება,

მათი მეცნიერული ანალიზი და წინადადებების შემუშავება აქტუალურია დღევანდელი ეკონომიკური და მენეჯმენტის მეცნიერებისათვის.

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. აღნიშნულის დასადასტურებლად 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 სატრანზიტო შესაძლებლობების გამოყენებით დაინტერესებულია აზია-ევროპის ჩვენთან გამავალი სატრანზიტო გზაზე და მის სიახლოვეს მდებარე ქვეყნები. მათ შორის შუა აზიის სახელმწიფოები, ჩინეთი, სპარსეთი, ბულგარეთი რუმინეთი და სხვა. განსაკუთრებულად აღსანიშნავია ჩინეთის დაინტერესება. ჩინეთის უდიდესი ეკონომიკის და მისი ორიენტაციით ექსპორტზე, შესაძლებელია სატრანსპორტო სამუშაოების მენეჯმენტის მკვეთრი ამაღლებით მივაღწიოთ საქართველოს ერთიანი სატრანსპორტო სისტემის მკვეთრ გამოცოცხლებას, სადაც თავისი მნიშვნელობით საზღვაო ტრანსპორტი გამოირჩევა.

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

პროგრამის შემუშავება, რაც კიდევ ერთხელ მიუთითებს თემის აქტუალურობაზე.

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

- საქართველოს საზღვაო პორტების დახასიათება და მათი მდგომარეობის ეკონომიკური შეფასება;
- საქართველოს საზღვაო ისტორიის გაცნობა და წარმოჩენა;
- საქართველოს საზღვაო პორტები ზოგადი ტექნიკურ-ეკონომიკური მახასიათებლების შესწავლა და ანალიზი;
- საქართველოს საზღვაო პორტების როლის და ადგილის შეფასება ქვეყნის ერთიან სატრანსპორტო სისტემაში;
- ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის შესწავლა, მისი მდგომარეობის შეფასება და განვითარების პერსპექტივის დასახვა, მისი მეცნიერული დასაბუთება;
- საქართველოს საზღვაო პორტების განვითარებაზე მოქმედი გარე და შიდა ფაქტორების გამოვლენა და მათი ზემოქმედების დონის განსაზღვრა;
- საქართველოს საზღვაო პორტების განვითარების მიმართულებების ჩამოყალიბება.

თემის შესწავლის მდგომარეობა. საქართველოს ეკონომიკური მდგომარეობისათვის მისი საზღვაო პორტების უდიდესი მნიშვნელობის მიუხედავად, ამ საკითხზე მეცნიერული კვლევებით ეროვნული სამეცნიერო სკოლა არ გამოირჩევა, თუმცა ბოლო პერიოდისათვის ამ მიმართულებით მუშაობა შედარებით გააქტიურდა.

„საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის განვითარების ძირითადი მიმართულებები საბაზრო ურთიერთობებზე გარდამავალ პერიოდში“ ამ ათიოდე წლის უკან შეისწავლა პ. ბერაიამ, ასევე ე. კომახიძემ დაამუშავა

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

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

კვლევის ობიექტი და საგანი. სადისერტაციო შრომის კვლევის ობიექტია საქართველოს საზღვაო პორტები და ტერმინალები. კერძოდ ბათუმისა და ფოთის საზღვაო ნავსადგურები სუფსის და ყულევის ტერმინალები, მათი სივრცითი განლაგება, ტექნიკურ-ეკონომიკური მახასიათებლები და განვითარების მიმართულებები.

კვლევის მეთოდოლოგია და მეთოდიკა. სადისერტაციო შრომის 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 გამოკვლევების ანალიზის და სინთეზის, სტატისტიკური და სისტემური მიდგომის მეთოდები, აგრეთვე სხვადასხვა მეცნიერთა დებულებები.

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

- განსაზღვრულია საზღვაო პორტების ფუნქციონირების ეკონომიკური ეფექტიანობის თეორიის განვითარების თავისებურებანი ცალკეული მიმართულებების მიხედვით, წარმოჩენილია საზღვაო პორტების როლი და ადგილი საქართველოს ეკონომიკაში, შემოთავაზებულია საერთო ეკონომიკურ ეფექტიანობაზე პორტების მუშაობის გავლენა და პორტების მუშაობის ეფექტიანობა ლოკალური ამოცანების გადაჭრისათვის, შესაბამისად პორტებში დასაქმებულების და მათთან დაკავშირებული მოსახლეობის სოციალურ-ეკონომიკური მდგომარეობისათვის. გაანალიზებულია მიუღებელი ან სადისკუსიო პოზიციები;

- საქართველოს საზღვაო ქვეყნის სტატუსიდან გამომდინარე დასაბუთებულია საზღვაო პორტების განვითარების მნიშვნელობა რეგიონის ეკონომიკურ განვითარებაზე. ტვირთების საზღვაო გზით ტრანსპორტირების ეფექტიანობა საქართველოს და რეგიონის ეკონომიკური განვითარებისათვის. გაანალიზებულია ტვირთბრუნვის მოცულობათა დინამიკა ქვეყნის ეკონომიკაში და იმ ქვეყნებისათვის, რომლებიც სარგებლობენ საქართველოს საზღვაო პორტებით. განხილულია ამიერკავკასიის ქვეყნებისათვის საქართველოს გავლით ტრანზიტული ტვირთების მოცულობის არსებული მდგომარეობა, ამ ტვირთების ხვედრითი წილი ქვეყნების საგარეო ტვირთბრუნვის მოცულობაში, გამოვლენილია საქართველოს გავლით ტვირთბრუნვის მოცულობის ზრდის ხელისშემშლელი ფაქტორები-გადაზიდვის სისწრაფე, გადაზიდვის დანახარჯები, საიმედოობა, მოხერხებულობა, პორტების ლოჯისტიკური უზრუნველყოფა, დასაწყობება. დასახულია გზები ტრანზიტული ტვირთების მოცულობის ზრდის უზრუნველსაყოფად და ამ ამოცანაში პორტების რლისა და ადგილის უზრუნველსაყოფად;
- დასაბუთებულია საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის კომპლექსურად განვითარების აუცილებლობა ისე, რომ ტრანსპორტის ყველა სახე-საზღვაო, სარკინიგზო, საავტომობილო, მილსადენი მოითხოვს პროპორციულ განვითარებას. ამ სატრანსპორტო სახეების გადაზიდვის სიმძლავრეები ერთმანეთთან პროპორციულობაში უნდა იქნას მოყვანილი. საზღვაო პორტებმა და ტერმინალებმა საჭიროა უზრუნველყოს სარკინიგზო, საავტომობილო და მილსადენი ტრანსპორტის ჯამური სიმძლავრის სრულყოფილი მომსახურეობა. აქედან გამომდინარე პორტებსა და ტერმინალებში ტვირთების დამუშავების შესაძლო მოცულობა უნდა აღემატებოდეს ტრანსპორტის ჩამოთვლილი სახეობების ჯამურ სიმძლავრეს;
- საქართველოს საზღვაო პორტების განვითარება დამოკიდებულია, როგორც მაკრო, ისე მიკროეკონომიკურ ფაქტორებზე. მაკროეკონომიკური

ფაქტორებიდან გავლენის ყველაზე მაღალი დონით გამოირჩევა ტვირთბრუნვის მოთხოვნის სიდიდე საქართველოს მოსაზღვრე აზერბაიჯანსა და სასომხეთში, აგრეთვე შუა აზიის სახელმწიფოებში. საქართველოს საგადასახადო სისტემა და საბაჟო 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 ლოგისტიკური სისტემები.

სადისერტაციო ნაშრომის მეთოდოლოგიური და თეორიული მნიშვნელობა გამოიხატება იმაში, რომ იგი შეიძლება გამოყენებული იქნას ეკონომიკური ეფექტიანობის ზოგადი თეორიის და მრეწველობის ეფექტიანობის თეორიის სრულყოფისათვის. დისერტაციის თეორიულ ნაწილში მიღებული შედეგები წარმოადგენს წარმოების ეკონომიკური ეფექტიანობის ზოგადი თეორიის გაუმჯობესების მცდელობას და ამ მიმართებით ერთიანი მიდგომის ჩამოყალიბების საქმეში დადებითი როლის შესრულება შეუძლია.

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 გამოქვეყნებულია 6 პუბლიკაციაში და მოხსენიებულია სამეცნიერო კონფერენციაზე “Mechanics-2014”, Tbilisi, 2014.

ნაშრომის მოკლე დახასიათება

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

კოლხები, აჭარლები, ჭანები, ლაზები ითვლებოდნენ საუკეთესო მეზღვაურებად. მითი არგონავტების შესახებ დასტურია იმისა, რომ ძველ კოლხეთში საზღვაო ნაოსნობა მაშინდელი მსოფლიოს დონეს თუ არ აღემატებოდა, არ ჩამორჩებოდა მაინც. იაზონის მიერ მედეას გატაცების შემდეგ კოლხების ხომალდების არგოზე „დაწვეა“ 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.

აკადემიკოს კ. 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.

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.

საზღვაო ტრანსპორტი უმნიშვნელოვანესია მსოფლიო სატრანსპორტო სისტემაში. დღეისათვის წარმოდგენელია საერთაშორისო ეკონომიკური ურთიერთობები ამ ტრანსპორტის გარეშე, ამიტომაც მთელ მსოფლიოში მეცნიერ-ეკონომისტები დიდ მნიშვნელობას ანიჭებენ მენეჯმენტის საკითხებს საზღვაო ტრანსპორტზე. ამ თეორიული დამუშავების შედეგია დღეისათვის ფართოდ გავრცელებული მულტიმოდალური, საკონტენერო და სატანკერო გადაზიდვები, რომლებიც საყოველთაოდაა აღიარებული და ყველა საერთაშორისო დანიშნულების პორტები და ტერმინალები მისადაგებული ამ ტიპის გადაზიდვებთან.

საზღვაო ტრანსპორტის მენეჯმენტის აქტუალური საკითხები უმეტესად განიხილება დიდი საზღვაო ქვეყნების მეცნიერების მიერ. ასეთებია აშშ, ინგლისი, საფრანგეთი, გერმანია, ინდოეთი, იაპონია და ა.შ.

საზღვაო ტრანსპორტის მენეჯმენტის აქტუალურ საკითხების

დამუშავება დღეისათვის წარმატებით მიმდინარეობს საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის ტრანსპორტისა და მანქანათმშენებლობის მენეჯმენტის დეპარტამენტსა და ბათუმის საზღვაო აკადემიაში. ამ მიმართულებებით მომზადდა სადისერტაციო ნაშრომები ტ. ქოქოლაძის, ჟ. შარაძის და ბ. ფუტკარაძის მიერ. საზღვაო ტრანსპორტის ზოგიერთი აქტუალურინ საკითხი განიხილება პროფესორ გ.ტყეშელაშვილის პუბლიკაციებში.

საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტი დღეისათვის წარმოდგენილია მხოლოდ საზღვაო პორტებით, როგორებიცაა ბათუმის, ფოთის, ყულევის და სუფსის ტერმინალი, აგრეთვე მსენებარე ანაკლიის ღრმაწყლიანი პორტი. დისერტაციაში მოკლედ განხილულია თითოეული მათგანის ტექნიკურ-ეკონომიკური პარამეტრების ანალიზის გზით.

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

ბათუმის ნავსადგურის გავლით სატრანზიტო ნაოსნობის ისტორია საწყისს ღრმა წარსულიდან იღებს. 1878 წელს ნავსადგური გამოცხადდა პორტო-ფრანკოდ (1885 წლამდე). 1884 წლის ბოლოსათვის შეიქმნა ნავსადგურის შემდგომი განვითარების პროექტი. პროექტების ავტორები არიან ბათუმის სზღვაო სავაჭრო ნავსადგურის პირველი უფროსი ადმირალ გრევე და ინჟინერი გეორგ ალკოვიჩი. პროექტის განხორციელება დაიწყო 1885 წელს. საწყის ფაზაზე განვითარების მთავარ ფაქტორს წარმოადგენდა ნავთობი. ამას საფუძველი ჩაუყარა ბაქო-თბილისის სარკინიგზო ხაზის მშენებლობამ.

ევროპისა და აზიის ქვეყნებს შორის ტვირთბრუნვის ზრდის გათვალისწინებით, ფოთის ნავსადგურს გააჩნია გამტარუნარიანობის გაფართოებისა და წლიურად 25 მილიონ ტონამდე ტვირთის მოზიდვა-მომსახურების პოტენციალი.

2003 წლის 26 აგვისტოს კორპორაცია „ფოთის საზღვაო ნავსადგურმა“ მიიღო ახალი ვერსიის საერთაშორისო სტანდარტის „ხარისხის მართვის სისტემის შესაბამისობის სერთიფიკატი ISO 9001:2000“ (გემების ჩატვირთვა-გადმოტვირთვა, ტვირთების შენახვა, ნავსადგურში გემების მომსახურება, გემის ეკიპაჟისა და ნავსადგურში მგზავრების უსაფრთხოების უზრუნველყოფა). საქართველოს საზღვაო კოდექსის შესაბამისად, 2006 წ.-ის 3 ოქტომბერს გაიცა ახალი სერთიფიკატი №06.438026, რომელიც ძალაშია დღესაც. ასეთივე ხარისხის სერტიფიკატს ფლობს ბათუმის პორტიც.

ფოთის პორტის მართვის სტრუქტურა წარმოდგენილია სქემაზე. იგი ხაზობრივ-ფუნქციონალური სახისაა და მისადაგებულია პორტის წინაშე მდგარი ამოცანებისადმი (იხ. ნახაზი 1).

ნახ. 1. ფოთის პორტის მენეჯმენტის ორგანიზაციული სტრუქტურა

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

სუფსის ტერიტორიაზე, უშუალოდ სოფლის დასახლებასთან, 2011 წელს აშენდა ცემენტის ტერმინალი და მომავალში მოსალოდნელია ცემენტის ქარხანაც აშენდეს, მაგრამ დღეისათვის უცნობია რა გზით მოხდება ცემენტის ჩატვირთვა გემებში. ამასთან, ეკოლოგიური პრობლემებიდან გამომდინარე, მოსახლება არათუ ცემენტის ქარხნის მსენებლობის, არამედ ტერმინალის არსებობის წინააღმდეგაცაა.

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

ყულევის უკვე ამოქმედებული ნავთობის ტერმინალისა და მისი საბოლოო განვითარების გათვალისწინებით მშრალი ტვირთების პორტის

აშენების შემდეგ, ყულევის მიმართულებით ტვირთნაკადი საგრძნობლად გაიზრდება.

სუფსის ტერმინალი მშენებლობის პროცესშია. უკვე 2020 წლისათვის მან უნდა შეძლოს 40 მლნ ტვირთგადამუშავების სიმძლავრის მწყობრში ჩაყენება. მშენებლობა 9 ეტაპს მოიცავს და საბოლოოდ სიმძლავრე 60-70 მლნ ტონამდე უნდა გაიზარდოს.

ნაშრომში გაანალიზებულია საზღვაო კანონმდებლობა, როგორც საერთაშორისო ნავიგაციის, ასევე საქართველოს შესაბამისი კანონმდებლობა.

საქართველოს საზღვაო ინფრასტრუქტურა ქვეყნისათვის თავისი მნიშვნელობის შესაბამისად ეფექტური მენეჯმენტის წარმართვას საჭიროებს. ამვე დროს საზღვაო მმართველობა ხორციელდება ტრანსპორტის სხვა სახეობებთან კოორდინირებულად, რისთვისაც იგი ემორჩილება ერთიან მაკოორდინირებელ ორგანოს-სამინისტროს. საზღვაო ინფრასტრუქტურის მართვის გამარტივებული სქემა ნაჩვენებია ნახაზ 2-ზე.

ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო საზღვაო ინფრასტრუქტურის მართვას ახორციელებს ფუნქციონალური რგოლის-ტრანსპორტის პოლიტიკის დეპარტამენტის მეშვეობით. ტრანსპორტის პოლიტიკის დეპარტამენტის შემადგენლობაში შედის ოთხი სამმართველო: სატრანსპორტო დერეფნის განვითარების სამმართველო; საზღვაო ტრანსპორტის სამმართველო; სამოქალაქო ავიაციის სამმართველო; სახმელეთო ტრანსპორტის სამმართველო.

ნახ. 2. საზღვაო ინფრასტრუქტურის მართვის სქემა

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

სადისერტაციო ნაშრომში გამოკვლეულია ის მაკრო- და მიკროეკონომიკური ფაქტორები, რომლებიც მოქმედებენ საზღვაო ტრანსპორტის მენეჯმენტზე. მაკროეკონომიკური ფაქტორებიდან გამოყოფილია: საბაზრო ინფრასტრუქტურა, ფულად-საკრედიტო პოლიტიკა, საგადასახდაო გარემო.

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 აქტივებით.

საქართველოს საბაზრო ინფრასტრუქტურიდან დღეისათვის ჩვენთან ყველაზე მოწესრიგებულად მიიჩნევა სავალუტო ბაზარი, იგი გულისხმობს

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

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

ვალუტის გადამცვლელი პუნქტებში უეცრად დაეცა და ერთი აშშ დოლარი უკვე 1,8-2 ლარზე იცვლებოდა. ლარის კურსის შესანარჩუნებლად ეროვნულმა ბანკმა დაიწყო მასშტაბური ინტერვენციის განხორციელება სავალუტო ბირჟზე, რასაც მართალია ვალუტის დროებითი გამყარება მოჰყვა, მაგრამ მისი უარყოფითი შედეგები გაცილებით დიდი იყო. ლარის ნდობის დაკარგვის გამო უცხოურ ვალუტაზე მოთხოვნილება მაღალი იყო, ვიდრე ბანკთაშორის სავალუტო ბირჟა აფიქსირებდა. ეს კი იძლეოდა საფუძველს ფართო მასშტაბიანი სპეკულაციისათვის, რაშიც მონაწილეობდა კომერციული ბანკებიც. ბანკები ბირჟაზე აშშ დოლარს ყიდულობდა შედარებით დაბალი ფასით და მის გადაცვლას შესაბამის პუნქტებში ახორციელებდა გაცილებით მაღალი კურსით, ამით მცირდებოდა სახელმწიფოს სავალუტო რეზერვები და ცუდად მოქმედებდა საწარმოთა დაკრედიტებაზე. შესაბამისად აღნიშნულმა პროცესებმა გავლენა იქონია საქართველოს საზღვაო ფლოტზე.

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

საბაზრო ინფრასტრუქტურის შემდეგი სეგმენტი – საფინანსო ბაზარი, ანუ როგორც მას უწოდებენ, ფასიანი ქაღალდების ბირჟა საქართველოში ეხლა იკიდებს ფეხს და მისი სრულად ამოქმედებისათვის მრავალი ობიექტური თუ სუბიექტური ფაქტორებია ხელისშემშლელი. უპირველესი მიზეზი ფასიანი ქაღალდების ბაზრის განუვითარებლობისა ჩვენთან შექმნილი სააქციო საზოგადოებების აქციათა ღირებულების

არარეალობაში ძევს. მიუხედავად იმისა, რომ საქართველოში ჩამოყალიბებულია საკამო რაოდენობის სააქციო საზოგადოებები, აქციებიდან რეალურ შემოსავალს იღებენ მხოლოდ ის მესაკუთრეები, რომლებიც აქციათა საკონტროლო პაკეტის მფლობელნი არიან. სხვა „წვრილი“ აქციონერების მიერ მიღებული დივიდენდები ან ძალიან მცირეა აქციათა ღირებულებასთან მიმართებაში, ან სრულებითაც ვერ იღებენ დივიდენდებს, რამდენადაც ოფიციალური დოკუმენტაციით, მცირე გამონაკლისის გარდა, ეკონომიკური სუბიექტები საფინანსო წელს ზარალით ან მინიმალური მოგებით ამთავრებენ.

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

საბაზრო ინფრასტრუქტურის აუცილებელ ატრიბუტს, რომელსაც მნიშვნელოვანი როლი აკისრია საზღვაო ინფრასტრუქტურის განვითარების საქმეში, წარმოადგენს შრომითი ბირჟები. შრომითი ბირჟების ქსელი თითქმის ყველა, საშუალოდაც კი განვითარებული სახელმწიფოებშიც ფართოდაა წარმოდგენილი. ისინი კადრების დასაქმების ძირითადი ამოცანის პროცესებსაც წარმართავენ. ამავე დროს შრომითი ბირჟების მონაცემები ზუსტად უნდა ასახავდეს ნებისმიერი კატეგორიის უმუშევართა რიცხოვნობას შესაბამისი ორგანიზაციულ ტექნიკური ღონისძიებების გატარებისათვის. საქართველოში კი ასეთი ბირჟები, მართალია ფუნქციონირებენ, მაგრამ მათი ავტორიტეტი მოსახლეობაში და სამუშაოს

მაძიებლებში ძალზე დაბალია. ეს გამოწვეულია უპირველესად მისი ფინანსური უზრუნველყოფის არასაკმარისობით, რამდენადაც ყოველი დასაქმებული ხელფასიდან აღნიშნული ბირჟისათვის განკუთვნილი დასაქმების ფონდში გადარიცხავს მხოლოდ 1%-ს გამოწერილი – თავდაპირველი ხელფასიდან, ამიტომ შესაბამისად მცირეა აღნიშნული ფონდის შემოსავლებიც, ხოლო სახელმწიფო ბიუჯეტიდან ამ მიმართებით ბოლო 8 წლის განმავლობაში თანხები არ გამოყოფილა.

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

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

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

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

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

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

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

საქართველოს საზღვაო ინფრასტრუქტურის განვითარებისათვის სახელმწიფომ, სხვა ეკონომიკურ ღონისძიებებთან ერთად, სასურველია უშუალო მონაწილეობა მიიღოს საზღვაო ფლოტის შექმნაში. მსოფლიოში

ძნელად თუ მოიძებნება საზღვაო სახელმწიფოები, რომელთაც საკუთარი საზღვაო ფლოტი არ ჰყავდეს (აქ არ იგულისხმება სამხედრო სანაპირო დაცვის ხომალდები, საზღვაო პორტების ბუქსირები, ბარჟები და სხვა მცურავი საშუალებები), ამიტომ შესაძლებელია თვითონ სახელმწიფომ შეიძინოს რამდენიმე ხომალდი. მიუხედავად იმისა, რომ საზღვაო ხომალდების შესყიდვა მნიშვნელოვან ინვესტიციებთანაა დაკავშირებული (საშუალო წყალწყვის ხომალდების ფასი 80-100 მლნ. აშშ დოლარია), მათი მაღალი რენტაბელობის გამო შეძენა უადრესად მომგებიანია. საზღვაო ხომალდები გამოირჩევიან მაღალი შემოსავლებით, შესაბამისად რენტაბელობით, ხოლო მათი მოხმარების დრო ხანგრძლივია.

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

ტვირთების გადატანის ორგანიზაციის და სატრანსპორტო სისტემის მონაწილეთა ურთიერთობის მიხედვით ძირითადი პრობლემაა პიკური დატვირთვები, როდესაც დროის მომენტებში სწრაფად იზრდება ტვირთების გადაზიდვაზე მოთხოვნილებები. ასეთი პიკური მოვლენები შეიძლება განპირობებული იყოს ამინდის ცვალებადობით, ფოქს-მაჟორული სიტუაციებით, გასაღების ბაზრის სწრაფი ცვალებადობით და ზოგიერთი ტვირთების სეზონურობით (ხილი, ბოსტნეული). შესაძლებელია სუბიექტური მიზეზებიც, ისეთები, როგორცაა კონკურენტული ვალდებულებების შესრულება განსაზღვრულ დროში და მასთან დაკავშირებით ტვირთების გაგზავნის არარიტმულობა. რკინიგზის ტარიფების ცვალებადობა, რომელსაც მივყავართ ტვირთნაკადების გადამისამართებაზე და სხვა.

სატრანსპორტო ლოგისტიკური ამოცანების გადასაჭრელად საჭიროა ერთიანი ინფორმაციული ველის და ლოგისტიკური ცენტრების ქსელის

შექმნა. ეს ცენტრები შეასრულებენ სამუშაოებს სარკინიგზო შემადგენლობების მოძრაობის ინფორმაციის შეკრებისათვის, რომლებიც მიემართებიან სატრანსპორტო კვანძებისაკენ – ჩვენ შემთხვევაში საზღვაო პორტებში. წინა პარაგრაფში აღნიშნული იყო, რომ ასეთი ცენტრები შეიძლება შეიქმნას თვით პორტებში, ან მის მიმდებარედ მსგავსად მოწინავე ინდუსტრიული სახელმწიფოებისა.

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

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

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

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

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

სადისერტაციო ნაშრომში დამუშავებულია საზღვაო გადაზიდვების ეფექტურობის ამაღლების ტექნიკური ასპექტები და ავტომატიზებული სისტემების ოპტიმალური კვლევის საკითხები. აგრეთვე დამუშავებულია მართვის ლოკალური ავტომატიზებული ამძრავი სისტემის ტექნიკურ – ეკონომიკური გაანგარიშების ზოგადი სქემა. აქ არაწრფივი სისტემების პროცესების სასურველ პროცესებთან მიახლოვების რეალიზაციისათვის მათემატიკური აპარატის სახით გამოიყენებინა არაწრფივი რგოლების ამონახსნებზე აგებული ფუნქციონალები

სადაც და სასურველი ფუნქციებია, დროის ინტერვალი, რომელზედაც რეალიზდებიან ინტეგრალური მიახლოვების პროცესები.

კვლევის ძირითადი შედეგები მოცემულია დასკვნებში. მათგან ძირითადია:

1. საქართველოს საზღვაო პორტების სისტემა დღეისათვის წარმოდგენილი ორი მსხვილი - ბათუმის და ფოთის, აგრეთვე სუფსისა, ანაკლიის და ყულევის შედარებით მცირე ნავსადგურებით, ისინი ძირითადად აკმაყოფილებს საქართველოს სატრანზიტო და ადგილობრივი ტვირთების მიღების და გადამუშავების ამოცანებს. თუმცა ბათუმის ნავსადგურში ზოგჯერ გემებს ნავმისადგომების დაკავების გამო, უხდებათ რეიდზე ლოდინი რამდენიმე დღის განმავლობაში, რაც ერთის მხრივ ზრდის გემის მომსახურეობის პერიოდს, მეორეს მხრივ გემები,

განსაკუთრებით ზამთრის პერიოდში, დიდი რისკის ქვეშ ექცევიან მოსალოდნელი უამიდობის გამო აღნიშნულისათვის მიგვაჩნია:

პორტებში დაინერგოს გემების მომსახურების გრაფიკული და ავტომატური მართვის სისტემა მათი მოსალოდნელი შემოსვლის, მათგან მიღებული ინფორმაციის და ნავმისადგომის სიმძლავრის გათვალისწინებით. სამუშაოთა წარმართვა იყოს რიტმული, შემცირდეს მოცდენები და მივაღწიოთ დასაქმებულთა ტექნიკურ საშუალებათა ოპტიმალურ დატვირთვას.

2. საქართველოს საზღვაო პორტების აღჭურვილობა, როგორც ბუქსირები, ასევე ამწე საშუალებები მოითხოვენ განახლებას. საკმარისია აღინიშნოს, რომ ასეთი საშუალებების საშუალო ხანდაზმულობა 20 წელს აღემატება;

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 წნების 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.

3. საჭიროა საქართველოს 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;

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

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

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

ვფიქრობთ ამ ღონისძიებათა გატარება მნისშნელოვნად შეუწყობს ხელს ბათუმის საზღვაო პორტის განვითარებას, მის მენეჯმენტს და

უზრუნველყოფს, როგორც მაკროეკონომიკურ, ისე მიკროეკონომიკურ და სოციალური ეფექტის მიღებას.

7. ზოგადი მიდგომით ეფექტური მოწყობილობების შექმნის ოპტიმიზაციური სტრატეგია უნდა ეფუძნებოდეს ინჟინრულ-ტექნიკის საპროექტო ამონახსნების შეთანწყობას ეკონომიკური ეფექტურობის გაანგარიშებებთან;

8. ცნობილი წინასწარ მოცემული გარდამავალი პროცესების მიხედვით ამძრავთა სისტემების სინთეზის ცნობილი თეორიის პრინციპული დებულებების ანალიზის საფუძველზე შემოთავაზებულია დასაპროექტებელი მოწყობილობის სინთეზირებადი პარამეტრების ტექნიკურ-ეკონომიკური ოპტიმიზაციური შერჩევის მეთოდოლოგია.

ავტორის მიერ სადისერტაციო შრომის ირგვლივ გამოქვეყნებული პუბლიკაციები:

1. Романадзе И.З., Капанадзе Т.В., Марсагишвили Л.Ш., Накашидзе Н.Р., Ткешелашвили В.Г. К динамическому синтезу многоконтурной электрогидравлической следящей системы. Изд. «Транспорт и машиностроение», Тбилиси, № 3(31), 2014, с. 15-20.
2. T. Mchedlishbili, T. Diasamidze, P. Diasamidze, V. Iobadze, N.Nakashidze. On issue of optimization synthesis of electromechanical Follow-UP drives with elastic coupling in mechanical part. International Federation for the Promotion of mechanism and Machine Science “Problems of mechanics”. Special Issue of the international conference “Mechanics-2014”. Tbilisi, June, 19-21, 2014. p.156-160.
3. გ. ტყემელაშვილი, მ. პაპიაშვილი, ნ. ნაკაშიძე. TRACECA-ს სატრანსპორტო კორიდორის განვითარება და მასში საქართველოს როლი. გამომცემლობა „ტრანსპორტი და მანქანათმშენებლობა“. № 3(34), თბილისი, 2015, გვ. 45-51.
4. გ. მაისურაძე, თ. მაწიაშვილი, ნ. ნაკაშიძე. საავტომობილო ტრანსპორტის როლი ქვეყნის სატრანზიტო პოტენციალის გამოყენების საქმეში.

- გამომცემლობა „ტრანსპორტი და მანქანათმშენებლობა“. № 3(34), თბილისი, 2015, გვ. 59-63.
5. გ. ტყეშელაშვილი, თ. კილაძე, ნ. ნაკაშიძე, ა. ნინუა. საზღვაო პორტების როლი საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის განვითარებაში. გამომცემლობა „ტრანსპორტი და მანქანათმშენებლობა“. №3(37) თბილისი, 2016, გვ. 54-62.
6. ვ. ზეიკიძე, თ. კილაძე, გ. მაისურაძე, ი. ხართიშვილი. საბანკო კონკურენციის თანამედროვე მდგომარეობა საქართველოში. გამომცემლობა „ტრანსპორტი და მანქანათმშენებლობა“. № 3(37), თბილისი, 2016, გვ.156-160.

Abstract

Dissertation work with title "Measures for Georgia's maritime transport management perfection" is presented on the 170 sheets of typed on computer with the keeping of GTU's requirements. The text contains 17 tables and 27 drawings.

In the introduction was the grounding the actuality of topic, state of study, goals and objectives of dissertation work, research methods, obtained scientific novelties, the theoretical and practical values of work.

Noveltys basically are as follows: are determined the features of the maritime ports operation development of the theory economic effectiveness according to the individual directions, and highlights the role and place of ports in the economy of Georgia, is proposed the impact of the ports operation on overall economic efficiency

and effectiveness of ports operation for solution of local tasks, according to port workers and related with them socio-economic condition of population. Are analyzed unacceptable or discussed positions; based on the status of Georgia as the maritime country is justified the importance of development of marine ports on the economic development of the region. Efficiency of transportation of cargo by sea to the economic development of Georgia and region. Are analyzed the dynamics of the volume of turnover in the economy of country and countries that use the Georgia sea ports. Are considered for the Transcaucasian countries current situation on transit cargo volume through the Georgia, the share of cargo volume of turnover in foreign countries, has identified the obstructive for volume of freight passing through Georgia growth factors-speed transportation, shipping costs, reliability, convenience, logistics ports maintenance, warehousing. Are planned ways to stipulate the growth in volume of transit cargo and the role and place of the ports to ensure the growth of this activity; is justified the need for a complex development of Georgia's transport system substantiated so that all modes of transport - marine, rail, motor, pipeline - require proportional development. The transportation capacity of these transport modes should be proportionate to each other. Marine ports and terminals need to provide complete service of rail, motor transport and pipeline transport. Therefore the ports and terminals for the cargo handling capacity must exceed the total capacity of the listed modes; development of marine ports depends on macro and microeconomic factors. The highest level of influence from macroeconomic factors is the demand for freight turnover in the border between Georgia and Azerbaijan and Armenia, as well as in Central Asian states. Tax system of Georgia and customs service, level of assurance of Georgian economy. As microeconomic factors to the cargo loading and unloading operations are convenience, terminal condition, staff professionalism, port and terminals technical state, their logistics systems.

The main text is presented in two - literary review and results and their examination chapters. The first chapter consists from two paragraphs: Georgia, as a maritime country-historical background and general characterization of the sea ports.

Maritime transport is crucial in the world transport system. Currently international economic relations are unthinkable without this transport, so scientists around the world attribute great importance to management issues on maritime transport. This theoretical development is the result of currently widespread multimodal, container and tanker transportation, which are recognized by all international and destination ports and terminals adapted to this mode of transportation.

Topical issues of maritime transport management are often considered by the great sea countries scientists. Such are the US, England, France, Germany, India, Japan, etc.

Georgian scientific literature is scarce to marine transport. "The main directions of development of the maritime transport market in the transitional period" in this ten years behind the studied By P. Beraia, as well as E. Komakhidze has developed a "Maritime concept of socio-economic development of Georgia", which was published two decades ago and based on current reality, somehow maintained the actuality. [12]

The development of maritime transport management actual issues currently is successfully presented in the Transport Engineering and Management Department of Georgian Technical University and the Batumi Naval Academy. Dissertation works were prepared in this direction, by T.Kokoladze, J. Sharadze's and B. Putkaradze. Some of the most important issues of maritime transport are discussed in the publications of Prof. G.Tkeshelashvil

The main content of the research is stated in the results and their judgement chapter. It consists of six paragraphs. These are: 2.1 General characteristics of the marine ports of Georgia; 2.2 Legislation on Naval Navigation; 2.3 Marine Infrastructure Management of Georgia; 2.4 Macroeconomic problems of maritime transport management and directions of its overcoming; 2.5 Some microeconomic aspects of Georgia's ports management improvement; 2.6. Technical Aspects of Marine Transport Efficiency Improvements and Optimum Survey of Automated Systems.

The first paragraph analyzes the present status of Batumi, Poti, Kulevi ports, Supsa terminal and Anaklia port, their piers, general infrastructure, sailing facilities, capacities and technical-economic parameters.

In the dissertation is studied the marine navigation according to the marine conveyance adopted by the United Nations. At the same time, since 1995 in Georgia, the Marine Code has been in action. The Ministry of Economy and Sustainable Development is implementing the maritime infrastructure through the Functional Role-Transport Policy Department. Transport Policy Department consists of four divisions: Transport Corridor Development Division; Maritime Transport Division; Civil Aviation Division; Land Transport Division.

The thesis focuses on the level of market infrastructure development as a macroeconomic nature of marine transport management. Development of market relations means free relations of independent economic units. In this case, the relationships defined by financial, labor and trademark are formed and disappear on the market, and therefore the agenda of the market infrastructure is developed, so that it can be convenient for commercial transactions.

Market Infrastructure currently includes four main types of market. Currency, financial, commodity and labor. Due to the need to minimize the speculative mark, markets are required to be an organizational, representative of the appropriate exchanges and regulated by the rules recognized in the world as well as the laws and normative acts in the country.

From the market infrastructure of Georgia currently the currency market is the most regulated market, it means currency relations between national and commercial banks, commercial and credit institutions, commercial-credit instrument and clients. Trading in national bank and other commercial credit institutions, which determines the rate of national currencies in respect of other countries' currencies, is primarily carried on the existing in the National Bank of Georgia "Interbank Foreign exchange market". For stabilizing the economy of the country it is very important to maintain stable exchange rates of national currency in relation to other leading national currency currencies, as well as to maintain the rate of currency inflation, not to be excluded from the generally accepted inflation rate.

The study has shown that it is necessary to introduce Georgia's ports, tested in the leading naval ports of the world, and automated management systems with the taking into account of features of Georgia. In particular, planning of crafting of cargo handling in berths is urgently needed using linear modeling method that ensures reduction of cargo handling costs, rhythmic loads and preliminary foreseeability in the free mode. This method of planning and management will enhance the competitiveness of the Batumi Sea Port in comparison with neighboring countries' ports.

The optimistic strategy for creating efficient devices with general approach to this approach should be based on the implementation of design solutions of engineering-techniques with calculation of economic efficiency.

Based on the preliminary transitional processes, analysis of principle provisions of the synthesis of the synthesis of motors systems is proposed techno-economical optimal selection methodology for synthesizing parameters of the designing device.

The results of the dissertation research are formulated as conclusions.