

საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი

ხელნაწერის უფლებით

ბესიკ ფუტკარაძე

ქ. ბათუმის პორტის მენეჯმენტის ეფექტიანობის ამაღლების გზები

სპეციალობა-ტრანსპორტისა და მრეწველობის მენეჯმენტი

დოქტორის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად
წარმოდგენილი დისერტაციის

ა ვ ტ ო რ ე ფ ე რ ა ტ ი

თბილისი-2013

საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი

ხელნაწერის უფლებით

ბესიკ ფუტკარაძე

ქ. ბათუმის პორტის მენეჯმენტის ეფექტიანობის ამაღლების გზები

სპეციალობა-ტრანსპორტისა და მრეწველობის მენეჯმენტი

დოქტორის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად
წარმოდგენილი დისერტაციის

ა ვ ტ ო რ ე ფ ე რ ა ტ ი

თბილისი-2013

დისერტაცია შესრულებულია საქართველოს
ტექნიკური უნივერსიტეტის ტრანსპორტისა და
მანქანათმშენებლობის მენეჯმენტის დეპარტამენტში

სამეცნიერო ხელმძღვანელი-**სოლომონ პავლიაშვილი**
სრული პროფესორი

რეცენზენტები: 1. სრ.პროფესორი ა. მახაძე
2. სრ. პროფესორი თ. კილაძე

დისერტაციის დაცვა შედგება 2013 წლის 30 ივლისს 15⁰⁰ სთ-ზე საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის სატრანსპორტო და მანქანათმშენებლობის სადისერტაციო საბჭოს სადისერტაციო კოლეგიის სხდომაზე.

მისამართი: თბილისი, კოსტავას ქ., №77. I კორპუსი, აუდ. 554-ში.

სადისერტაციო საბჭოს სწავლული მდივანი,
ასოც. პროფესორი რ. ველიჯანაშვილი

I. ნაშრომის ზოგადი დახასიათება

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

საქართველოს საზღვაო დერეფნით მეთვრამეტე, მეცხრამეტე საუკუნეებში აქტიურად სარგებლობდა ირანიც, რომელსაც კავკასიის რუსეთის იმპერიის მიერ დამორჩილების შემდგომადაც შეუნარჩუნდა საქართველოს ტერიტორიის გავლით ტვირთბრუნვის შესაძლებლობაც და შეღავათებიც. მოსალოდნელია შესაბამისი პოლიტიკური კლიმატის დადგომის შემთხვევაში კვლავ დადგეს

ირანის მიერ საქართველოს სატრანზიტო გზის გამოყენების საკითხიც, რაც კიდევ უფრო აამაღლებს საქართველოს საზღვაო პორტების მნიშვნელობას.

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

ბუნებრივი მდებარეობა საქართველოსი და ამიერკავკასიაზე გამავალი სატრანზიტო გზების სიგრძე ბუნებრივი უპირატესობებია შუა აზიის სატრანსპორტო დერეფნისათვის, მაგრამ მას შესაბამისი გამოყენება ჭირდება, რასაც მნიშვნელოვნად-ტრანსპორტის სხვა სახეობებთან კომპლექსში, საზღვაო პორტების განვითარება განაპირობებს. ამასთან დასავლეთი და ზოგადად მცოფლიოს ეკონომიკა, დაინტერესებულია სატრანზიტო გზების დივერსიფიკაციით-ალტერნატიული რამდენიმე სატრანზიტო გზების არსებობით იმ მიზნით, რომ ყოველთვის იყოს თავისუფალი კონკურენცია. ამასთან პოლიტიკური კლიმატის ცვლილებამ მნიშვნელოვნად არ იმოქმედოს ეკონომიკის ფუნქციონირებაზე. აღნიშნული მიზეზითაც აქტუალურია საქართველოს შავი ზღვის პორტების განვითარების საკითხი. აღნიშნული განსაკუთრებით შეეხება ბათუმის პორტს, რადგან იგი შავი ზღვის პორტებიდან რიგი უპირატესობებით გამოირჩევა (წყლის სიღრმე, შტორმის, დელვის ნაკლები საშიშროება და სხვ.)

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

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

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

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

საქართველოსა და აზერბაიჯანის ინიციატივა „ახალი აბრეშუმის გზის ხელშეკრულების“ შესახებ, რომელსაც მხარს უჭერს ევროკავშირი, რეალურად განხორციელების შემთხვევაში იქნება სრულიად ახალი ეტაპი ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფნის განვითარების, მისი მსოფლიო აღიარებისა და საბოლოოდ დამკვიდრების საქმეში. ამით ევრაზიული მარშრუტი სრულიად ახალ ტრანსკონტინენტურ კავშირს დაუდებს სათავეს-წყნარი ოკეანიდან ატლანტის ოკეანემდე. აღნიშნული ამოცანების

გადაწყვეტაც მჭიდროდ უკავშირდება სადისერტაციო თემის მიზნებს, რაც კიდევ უფრო ზრდის მის აქტუალობას.

საქართველოს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა წარმოუდგენელია საზღვაო პორტების განვითარების გარეშე, ეს ითქმის განსაკუთრებით ბათუმისა საზღვაო პორტზე, მას აკისრია ერთ-ერთი ძირითადი როლი ნსაზღვაო ტვირთების მომსახურების საქმეში. ამავ 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 მხრიდანაც, მათ შორის უპირველესად საზღვაო გადაზიდვებზე. ესეც ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ფაქტორია მოცემული საკითხის აქტუალურობისათვის.

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

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

კვლევის მიზანი და ძირითადი ამოცანები. კვლევის ძირითადი მიზანია საქართველოს უმნიშვნელოვანესი - ბათუმის საზღვაო პორტის არსებული მდგომარეობის შესწავლა და მისი განვითარების პერსპექტივის მეცნიერული დასაბუთება უპირატესად მენეჯმენტის სრულყოფის საფუძველზე, პორტის განვითარების მიმართულებათა ჩამოყალიბება. ამ მიზნით განისაზღვრა კვლევის ძირითადი ამოცანები:

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

- საქართველოს საზღვაო პორტების განვითარების მიმართულელების ჩამოყალიბება, მენეჯმენტის სრულყოფის საფუძველზე.

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

„საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის განვითარების ძირითადი მიმართულებები საბაზრო ურთიერთობებზე გარდამავალ პერიოდში“ ამ ათიოდე წლის უკან შეისწავლა პ. ბერაიამ, ასევე ე. კომახიძემ დაამუშავა „საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების საზღვაო კონცეფცია“, რომელიც ორიოდე ათეული წლის წინათ გამოქვეყნდა და დღევანდელი 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 ამკარად 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 სახელმწიფოს 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 შრომის კვლევის ობიექტია ქ. ბათუმის საზღვაო პორტი და ტერმინალები. შემადგენელი რგოლების სივრცითი განლაგება, ტექნიკურ-ეკონომიკური მახასიათებლები და განვითარების მიმართულებები.

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

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

— მიჩნეულ იქნას მოვლენათა ობიექტური განვითარება მკვლევარ სუბიექტისაგან დამოუკიდებლად;

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

— ვალიაროთ შესასწავლი ობიექტის ობიექტურად აღქმის შესაძლებლობა;

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

ამასთან მეცნიერული კვლევის საფუძველია ეკონომიკური თეორია ზოგადად, ეკონომიკური ეფექტიანობის თეორია, თანამედროვე მენეჯმენტის, წარმოების ორგანიზაციის, დაგეგმვის და მარკეტინგის თეორიები. ნაშრომში ფართოდ არის გამოყენებული საზღვარგარეთელი და ქართველი მეცნიერების მიერ შესრულებული სამეცნიერო გამოკვლევები, მეთოდოლოგიური და მეთოდური ხასიათის მონოგრაფიები, სტატიები ეკონომიკური ეფექტიანობის

ამაღლების პრობლემებთან დაკავშირებით. ამასთან ერთად გამოყენებულია საქართველოს სხვადასხვა ოფიციალური უწყებების სტატისტიკური მასალები, ტასის-ის პროგრამით განხორციელებული სტატისტიკური გამოკვლევები, საქართველოს საბიუჯეტო ოფისის მიერ დამუშავებული საკითხები და ა.შ. ნაშრომში გამოყენებულია მეცნიერული გამოკვლევების ანალიზის და სინთეზის, სტატისტიკური და სისტემური მიდგომის მეთოდები, აგრეთვე სხვადასხვა მეცნიერთა დებულებები.

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

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

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

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

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

- დასაბუთებულია საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის კომპლექსურად განვითარების აუცილებლობა ისე, რომ ტრანსპორტის ყველა სახე-საზღვაო, სარკინიგზო, საავტომობილო, მილსადენი- მოითხოვს პროპორციულ განვითარებას. ამ სატრანსპორტო სახეების გადაზიდვის სიმძლავრეები ერთმანეთთან პროპორციულობაში უნდა იქნას მოყვანილი. საზღვაო პორტებმა და ტერმინალებმა საჭიროა უზრუნველყოს სარკინიგზო, საავტომობილო

და მილსადენი ტრანსპორტის ჯამური სიმძლავრის სრულყოფილი მომსახურეობა. აქედან გამომდინარე პორტებსა და ტერმინალებში ტვირთების დამუშავების შესაძლო მოცულობა უნდა აღემატებოდეს ტრანსპორტის ჩამოთვლილი სახეობების ჯამურ სიმძლავრეს;

- ბათუმის საზღვაო პორტის განვითარება დამოკიდებულია, როგორც მაკრო-, ისე მიკროეკონომიკურ ფაქტორებზე. მაკროეკონომიკური ფაქტორებიდან გავლენის ყველაზე მაღალი დონით გამოირჩევა ტვირთბრუნვის მოთხოვნის სიდიდე საქართველოს მოსაზღვრე აზერბაიჯანსა და სასომხეთში, აგრეთვე შუა აზიის სახელმწიფოებში. საქართველოს საგადასახადო სისტემა და საბაჟო 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;

- შემოთავაზებულია საქართველოს ტერიტორიაზე ლოჯისტიკური ცენტრების სექსნის პერსპექტივა და ლოგისტიკურ ჯაჭვში ბათუმის საზღვაო პორტის წამყვანი როლი. საქართველოს საზღვაო პორტები, მათ შორის უპირველესად ბათუმის, უნდა მოგვევლინონ ლოგისტიკური ჯაჭვის ორგანიზატორებად;

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

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

შეძლება გამოყენებული იქნას ტრანსპორტის ეკონომიკისა და მენეჯმენტის მეცნიერული თეორიის გაუმჯობესებისათვის.

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

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

სადისერტაციო ნაშრომის სტრუქტურა და მოცულობა

სადისერტაციო ნაშრომი მოიცავს კომპიუტერზე სტუ-ს მოთხოვნათა შესაბამისად აკრეფილ 139 გვერდს. იგი შედგება შესავლის, ორი თავის, დასკვნის და გამოყენებული ლიტერატურის სიისაგან. ნაშრომში წარმოდგენილია 17 ცხრილი და 13 ნახაზი.

დისერტაციის დამუშავებამ განაპირობა მისი შემდეგი სტრუქტურა:

შესავალი

1. ლიტერატურის მიმოხილვა

1.1. ბათუმის საზღვაო პორტის არსებული მდგომარეობა და მენეჯმენტი.

1.1.1. საქართველო, როგორც საზღვაო ქვეყანა-ისტორიული ექსკურსი.

1.1.2. ბათუმის საზღვაო პორტის ზოგადი დახასიათება.

II. შედეგები და მათი განსჯა

2.1. საქართველო, გლობალური ეკონომიკური პროცესები და პორტები.

2.2. ბათუმის პორტის სატრანზიტო პოტენციალის ზრდის შესაძლებლობები.

2.3 საზღვაო ტვირთბრუნვის პოტენციალი და ბათუმის საზღვაო ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესების აუცილებლობა.

2.4. ბათუმის პორტის გავლით ტვირთბრუნვის პერსპექტივები.

2.5. ბათუმის საზღვაო პორტში ლოგისტიკური ცენტრების შექმნის პერსპექტივა.

2.6. ბათუმის საზღვაო პორტის განვითარების მაკროეკონომიკური პრობლემები.

2.7. ბათუმის საზღვაო პორტის კონკურენტუნარიანობის ამაღლების მიმართულებები.

დასკვნა.

გამოყენებული ლიტერატურა

Error! Bookmark not defined.

II. ნაშრომის მოკლე შინაარსი

დისერტაციის პირველ განყოფილება- ლიტერატურული მიმოხილვა-წარმოდგენილია ერთი თავით-**ბათუმის საზღვაო პორტის არსებული მდგომარეობა და მენეჯმენტი**, რომელიც მოიცავს ორ პარაგრაფს.

პირველი პარაგრაფი მოიცავს საქართველოს საზღვაო ქვეყნის სტატუსის და მისი ისტორიული განვითარების დახასიათებას. აქ აღწერილია ის გარემოება, რომ საქართველოს ზღვით უკავშირდებოდნენ არა მარტო ბერძნები, რომლებმაც მოგვიანებით სანაპიროზე თავიანთი კოლონიებიც კი შექმნეს, არამედ ძველი სპარსეთის იმპერიაც, სანამ მას მაკედონია და შემდეგ რომი დაამარცხებდა.

ჯერ კიდევ თამარ მეფის დროს (XII ს.) საქართველოში მატყლი შემოჰქონდათ ალექსანდრიიდან შავი ზღვის სანაოსნო გზების გამოყენებით. ამ სავაჭრო-ეკონომიკურ ურთიერთობას განსაკუთრებული მნიშვნელობა ჰქონდა, რადგან ალექსანდრია იმ დროს უმნიშვნელოვანესი სავაჭრო-სატრანზიტო პუნქტი იყო, მას ორი მსოფლიოს ბაზარსაც უწოდებდნენ და ბაღდადთან (ერაყის დედაქალაქი) ერთად მსოფლიო ბაზრებზე საქონლის ფასს არეგულირებდა.

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

ქრონოლოგიური მიმოხილვიდანაც ნათლად ჩანს, რომ საქართველო, ცალკეულ ისტორიულ პერიოდებში მისი სახელმწიფოებრივი დანაწევრების მიუხედავად კი, აქტიურად იყო ჩართული აღმოსავლეთ-დსავლეთისა და ჩრდილოეთ-სამხრეთის ქვეყნებთან სავაჭრო-ეკონომიკურ ურთიერთობებში და როგორც დამოუკიდებელ და ცივილიზებულ ქვეყანას, თავისი წვლილი შეჰქონდა ტერიტორიულად განცალკავებულ სახელმწიფოებს შორის სავაჭრო-ეკონომიკური კავშირების დამყარება-განვითარების საქმეში.

მეორე პარაგრაფში განიხილება ბათუმის საზღვაო პორტი ზოგადად.

ხელსაყრელმა გეოგრაფიულმა მდებარეობამ და ბუნებრივი ღრმაწყლიანი უბის არსებობამ XIX საუკუნის ბოლოს განაპირობა ბათუმის ნავსადგურის გარდაქმნა მსოფლიო მნიშვნელობის

ნავსადგურად, საიდანაც ხდებოდა ბაქოს ნავთობის ექსპორტირება მსოფლიოს სხვადასხვა ქვეყნებში.

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

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

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

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

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

ცხრილი 1.

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

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

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

ბათუმის საზღვაო ნავსადგური დღეისათვის მოიცავს 11 ნავმისადგომს. ხოლო მისი ფინანსური კრებსითი მაჩვენებლები ასე გამოიყურება (იხ. ცხრილი 1)

ნაშრომის მეორე განყოფილება-შედეგები და მისი განსჯა-წარმოდგენილია შვიდი პარაგრაფით. ესენია: საქართველო, გლობალური ეკონომიკური პროცესები და პორტები; ბათუმის პორტის სატრანზიტო პოტენციალის ზრდის შესაძლებლობები; საზღვაო ტვირთბრუნვის პოტენციალი და ბათუმის საზღვაო ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესების აუცილებლობა; ბათუმის პორტის გავლით ტვირთბრუნვის პერსპექტივები; ბათუმის საზღვაო პორტში ლოგისტიკური ცენტრების შექმნის პერსპექტივა; ბათუმის საზღვაო პორტის განვითარების მაკროეკონომიკური პრობლემები; ბათუმის საზღვაო პორტის კონკურენტუნარიანობის ამაღლების მიმართულებები.

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

საქართველოზე გამავალი სატრანზიტო გზების გაფართოება მსოფლიო გლობალური ეკონომიკის მოთხოვნაა, რაც განპირობებულია კასპიის აუზში ნახშირბადოვანი ნედლეულის დიდი მარაგებით. ცალკეული საექსპორტო შეფასებების მიხედვით აზერბეიჯანის ტერიტორიაზე მოძიებული ნავთობის მარაგი 25 -დან 40 მლრდ. მ³-მდე მერყეობს. რუსეთის კასპიის ნაწილში ნავთობის მარაგი 1,5 მლრდ. მ³-ია, ყაზახეთი ფლობს ნავთობის მარაგებს 6 მლრდ. მ³-მდე. ამასთან თურქმენეთის ტერიტორიაზე გაზის დიდი მარაგებია, თითქმის 6,5 ტრილიონი მ³.

ბოლო წლების სატრანზიტო ტვირთების მომსახურების ანალიზი აჩვენებს, რომ საქართველოს გავლით ტვირთბრუნვის მოცულობა იზრდება მხოლოდ სასომხეთთან მიმართებაში. სხვა ქვეყნებთან, მათ შორის აზერბაიჯანთანაც კი ტვირთბრუნვა საქართველოს პორტების გავლით კლებულობს, ან არ შეესაბამება ჩვენი პარტნიორი სახელმწიფოების ეკონომიკის განვითარების ტემპებს. საქართველოს პორტებში გადამუშავებული ტვირთების 70-80% სატრანზიტო დანიშნულებისაა. ამავე დროს აზერბაიჯანი საქართველოს გავლით სარგებლობს ტვირთბრუნვის მხოლოდ 40%-მდე, ხოლო შუა აზიის სახელმწიფოებისათვის დასავლეთთან ტვირთბრუნვის მხოლოდ 20%-მდე გადაიზიდება საქართველოს პორტების გავლით.

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

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

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

ტერმინალის საპროექტო გამტარუნარიანობა იქნება 47-50 ათასი TEU (პირობითი 20-ფუტიანი კონტეინერი) წელიწადში.

მთლიანობაში, ბათუმის საზღვაო ნავსადგურისათვის გამოყოფილი დამატებითი ტერიტორიების საზღვრებში განვითარების გათვალისწინებით მისი გამტარუნარიანობის ზრდის ეტაპები შემდეგი ძირითადი მდგენელებით ხასიათდება:

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

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

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

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

საზღვაო პორტები გვევლინება ტვირთნაკადების კონცენტრატორად. იგი აკავშირებს მიწოდების სატრანსპორტო-ლოგისტიკურ ჯაჭვის შემადგენელ რგოლებს ერთმანეთთან. ამით იგი წარმოადგენს კლასტერს, რომლის ბირთვისაც წარმოადგენს პორტი. ჩვენს შემთხვევაში ასეთად უნდა წარმოსდგეს ბათუმის პორტი.

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

ბათუმის პორტის 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.

ძირითადი დასკვნები:

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

გემები, განსაკუთრებით ზამთრის პერიოდში, დიდი რისკის ქვეშ ექცევიან მოსალოდნელი უამილობის გამო აღნიშნული-სათვის მიგვაჩნია:

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

ბათუმის საზღვაო პორტის აღჭურვილობა, როგორც ბუქსირები, ასევე ამწე საშუალებები მოითხოვენ განახლებას. საკმარისია აღინიშნოს, რომ ასეთი საშუალებების საშუალო ხანდაზმულობა 20 წელს აღემატება. ამიტომ მათი ტვირთამწეობაც და წარმადობაც ვერ პასუხობს თანამედროვე მოთხოვნებს. აქაც საჭიროა ინვესტიციების განხორციელება. (50-60 მლნ აშშ დოლარი). იმის გათვალისწინებით, რომ პორტის ტექნიკური განახლებითა და მომსახურების სისწრაფის, კულტურის და საიმედოობის გაზრდით, მოსალოდნელია შავი ზღვის მეზობელი პორტებიდან (ნოვოროსისკი, ოდესა და სხვა) გემების გადმომისამართება, განსაკუთრებით შუა აზიის სახელმწიფოებისათვის განკუთვნილი ტვირთების შემთხვევაში, ასეთი მნიშვნელოვანი ინვესტიციის განხორციელებაც აუცილებელია;

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

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

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

2. საჭიროა ბათუმის საზღვაო ინფრასტრუქტურის მენეჯმენტის სტანდარტების დანერგვა საერთაშორისო წესებისა და კონვენციების შესაბამისად. ამსთან მენეჯმენტის წარმართვა, როგორც ინფორმაციული უზრუნველყოფით, ასევე ტექნიკური საშუალებებით, მეთოდებითა და ხერხებით საჭიროა მოვიდეს მსოფლიოს წამყვანი პორტების მენეჯმენტის შესაბამისობაში- შეიზღუდოს დოკუმენტაციის რაოდენობა, გაიზარდოს მისი ინფორმაციული მომცველობა, გადაწყვეტილებათა მიღების დროის შემცირება და მათი ხარისხის ამაღლება.
3. მიზანშეწონილია ბათუმის საზღვაო პორტის კონკურენტუნარიანობის ამაღლების და მომსახურეობის სრულყოფის მიზნით საზღვაო კლასტერების ჩამოყალიბება ქ. ბათუმის ტერიტორიაზე, სადაც შესაძლებელი იქნება პორტის, რკინიგზის, საავტომობილო ტრანსპორტის და ექსპედიტორული ორგანიზაციების შეთანხმებული და კოორდინირებული მუშაობა;
4. შესაძლებელია ბათუმში ლოგისტიკური ცენტრების ორგანიზაცია, რომელთაც ექნებათ სახელმწიფოთაშორისი რეგიონალური მნიშვნელობა. ლოგისტიკური ჯაჭვის ორგანიზატორად უნდა მოგვევლინოს ბათუმის საზღვაო პორტი;
5. დაინერგოს, მსოფლიოს წამყვან საზღვაო პორტებში აპრობირებული, მართვის ავტომატიზირებული სისტემები საქართვე-

ლოს 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 მნიშვნელოვნად შეუწყობს ხელს ბათუმის საზღვაო პორტის განვითარებას, მის მენეჯმენტს და უზრუნველყოფს, როგორც მაკროეკონომიკურ, ისე მიკროეკონომიკურ და სოციალური ეფექტის მიღებას.

დისერტაციის ძირითადი შედეგები გამოქვეყნებულია შემდეგ პუბლიკაციებში:

1. საზღვაო ინფრასტრუქტურის განვითარების ეკონომიკური პრობლემები. ჟურნ. "ეკონომიკა", №3-4, 2012. გვ.54-60.
2. საქართველოს ერთიანი სატრანსპორტო სისტემა და პორტები. ჟურნალი "ეკონომიკა", №1-2. 2013. გვ.46-51.
3. საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტი და პორტები. ჟურნალი „ტრანსპორტი და მანქანათმშენებლობა“. №1(26). 2013. გვ. 38-47.
4. ტრადიციული ტვირთნაკადები და ახალი რკინიგზა. მოხსენება საერთაშორისო კონფერენციაზე 2013 წლის 7 მაისს. ჟურნალი „მეცნიერება და ცხოვრება“ №1 (7). თბ. 2013. გვ. 238-241.

Abstract

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

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

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

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

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

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

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

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

The second part of this thesis include Several paragraphs, such as: "Georgia, the global economic processes and ports" "The port's transit potential and growth opportunities," "sea freight capacity and maritime infrastructure improvements" "the ports through freight prospects" "logistics centers in the future" development of macro-economic problems, "The increasing competitiveness of sea ports."

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

The sea port's development inevitability is stipulated by the cargo import-export erase in the Trans-Caucasian and Central Asian states. The

thesis include cargo import-export expected volumes of sea ports and the proposed development, measures to increase their capacity.

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

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

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

The report briefly include the results of the dissertation research.