

ია გოდერძიშვილი

საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტში ეკონომიკური
კრიზისი და მისი დაძლევის შესაძლებლობები მენეჯმენტის
განვითარების საფუძველზე

წარმოდგენილია დოქტორის აკადემიური ხარისხის
მოსაპოვებლად

საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი
თბილისი, 0175, საქართველო
ივნისი, 2014

საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი

სატრანსპორტო და მანქანათმშენებლობის ფაკულტეტი

ჩვენ, ქვემოთ ხელისმომწერნი ვადასტურებთ, რომ გავეცანით ია გოდერძიშვილის მიერ შესრულებულ სადისერტაციო ნაშრომს დასახელებით: „საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტში ეკონომიკური კრიზისი და მისი დაძლევის შესაძლებლობები მენეჯმენტის განვითარების საფუძველზე“ და ვაძლევთ რეკომენდაციას საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის სატრანსპორტო და მანქანათმშენებლობის ფაკულტეტის სადისერტაციო საბჭოში მის განხილვას დოქტორის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად.

თარიღი

ხელმძღვანელი: მარიამ ზუბიაშვილი
რეცენზენტი: გოდერძი ტყეშელაშვილი
რეცენზენტი: ჯემალ შარაძე
რეცენზენტი: _____

საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი
2014, ივნისი

ავტორი: ია გოდერძიშვილი
დასახელება: „საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტში
ეკონომიკური კრიზისი და მისი დაძლევის შესაძლებ-
ლობები მენეჯმენტის განვითარების საფუძველზე“
ფაკულტეტი: სატრანსპორტო და მანქანათმშენებლობის ფაკულტეტი
ხარისხი: დოქტორი
სხდომა ჩატარდა: თარიღი

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

ავტორის ხელმოწერა

ავტორი ინარჩუნებს დანარჩენ საგამომცემლო უფლებებს და არც
მთლიანი ნაშრომის და არც მისი ცალკეული კომპონენტების გადაბეჭდვა ან
სხვა რაიმე მეთოდით რეპროდუქცია დაუშვებელია ავტორის წერილობითი
ნებართვის გარეშე.

ავტორი ირწმუნება, რომ ნაშრომში გამოყენებული საავტორო
უფლებებით დაცულ მასალებზე მიღებულია შესაბამისი ნებართვა (გარდა
იმ მცირე ზომის ციტატებისა, რომლებიც მოითხოვენ მხოლოდ სპეციფიკურ
მიმართებას ლიტერატურის ციტირებაში, როგორც ეს მიღებულია
სამეცნიერო ნაშრომების შესრულებისას) და ყველა მათგანზე იღებს
პასუხისმგებლობას.

რეზიუმე

სადისერტაციო ნაშრომი „საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტში ეკონომიკური კრიზისი და მისი დაძლევის შესაძლებლობები მენეჯმენტის განვითარების საფუძველზე“ შესრულებულია ქართულ ენაზე, მოიცავს კომპიუტერზე აკრეფილ 156 გვერდს, შედგება შესავლის, ლიტერატურული მიმოხილვის, შედეგების და განსჯის და დასკვნისგან, რომელსაც თან ერთვის გამოყენებული ლიტერატურის სია და დანართები.

ნაშრომის შესავალში ასახულია სადისერტაციო ნაშრომის თემის აქტუალობა, პრობლემის შესწავლის მდგომარეობა, კვლევის მეთოდები და მეთოდოლოგია, კვლევის მიზანი, მეცნიერული სიახლე, ნაშრომის თეორიული და პრაქტიკული მნიშვნელობა და სადისერტაციო შრომის სტრუქტურა.

ლიტერატურის მიმოხილვაში წარმოდგენილია საქართველოში და უცხოეთში გამოცემული საავტომობილო ტრანსპორტთან დაკავშირებული მნიშვნელოვანი ნაშრომები.

ნაშრომის ძირითადი თავი, შედეგები და განსჯა მოიცავს ორ ნაწილს, პირველ ნაწილში განხილულია საქართველოს სატრანსპორტო სისტემა, როგორც ქვეყნის ეროვნული მეურნეობის მნიშვნელოვანი დარგი, საქართველოში საავტომობილო ტრანსპორტის განვითარების ისტორიული ექსკურსი, სატვირთო-საავტომობილო, სამგზავრო-საქალაქო და საქალაქთაშორისო საავტომობილო ტრანსპორტის მდგომარეობა, ახსნილია საქართველოში სატრანსპორტო საწარმოების მართვის პროცესში შექმნილი პრობლემები და მათი გამომწვევი მიზეზები.

იქიდან გამომდინარე, რომ საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის 2010 წლის მონაცემებით, საავტომობილო ტრანსპორტის წილი ქვეყნის მშპ-ის 6,36 %-ს შეადგენს, ხოლო მისი წვლილი მშპ-ში წარმოდგენილია 1140 მლნ. ლარით, საქართველოს ტრანსპორტი ჯერ კიდევ არ არის სათანადოდ განვითარებული და შესაბამისად, მოითხოვს გარკვეულ ძალისხმევას. მითუმეტეს, თუ გავითვალისწინებთ იმ ფაქტს, რომ საქართველოს სატრანზიტო ქვეყნის სტატუსი გააჩნია, აუცილებელია ტრანსპორტის წარმოჩენა ქვეყნის ეკონომიკის პრიორიტეტულ დარგად.

იმის გათვალისწინებით, რომ საქართველოს გეოპოლიტიკური მდებარეობა იძლევა ტრანსპორტის შემდგომი წარმატებული განვითარების საშუალებას და უფრო მეტიც, მოსალოდნელია საქართველოს ეკონომიკაში მისი ხვედრითი წილის მნიშვნელოვნად ამაღლება, შეიძლება ითქვას, რომ დღეს აღნიშნული თემა მეტად აქტუალურია და სატრანსპორტო საშუალებათა გამოყენების ეფექტიანობის შემდგომი ზრდა გარკვეულწილად უზრუნველყოფს ეროვნული მეურნეობის ეკონომიკური მაჩვენებლების გაუმჯობესებისა და ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფნის უმნიშვნელოვანესი პროექტების პრაქტიკულ რეალიზაციას.

ნებისმიერ ქვეყანაში სატრანსპორტო ფირმების მართვის სტრუქტურა, როგორც წესი, განისაზღვრება ფირმის მასშტაბთან დამოკიდებულებით. ნებისმიერი საწარმო, რომელიც ფუნქციონირებს ბაზარზე, ყოველთვის ექცევა მთელი რიგი ფაქტორების ზემოქმედების გავლენის ქვეშ, რომელთაც შეუძლიათ გამოიწვიონ ეკონომიკური მდგრადობის შესუსტება ან დაკარგვა.

საქართველოში, დაბალი რენტაბელობისა და ზარალიანობის შედეგად საწარმოთა საკუთარი საბრუნავი საშუალებები მნიშვნელოვნად შემცირდა ან სრულიად დაიკარგა, რასაც, როგორც გარდაუვალი შედეგი, მოჰყვა საწარმოთა ფინანსური ავტონომიის კოეფიციენტის საგრძნობლად დაცემა, რამაც, თავის მხრივ, უარყოფითად იმოქმედა სატრანსპორტო სფეროში ინვესტიციების მოზიდვაზე.

საქართველოში საავტომობილო გადაზიდვებით, სამწუხაროდ, მხოლოდ უცხოური სატრანსპორტო კომპანიებია დაკავებული. ეროვნულ გადამზიდავ კომპანიებს კი შესაბამისი ტექნიკური ბაზა არ გააჩნიათ, რის გამოც ისინი, სამწუხაროდ, კონკურენციას ვერ უწევენ საერთაშორისო გადამზიდავ სატრანსპორტო საშუალებებს და ასრულებენ შიდა სატრანსპორტო გადაზიდვებს. ამის ნათელი მაგალითია ჩვენს ქვეყანაში საერთაშორისო საავტომობილო რეგულარულ მარშრუტზე მომუშავე სომხეთისა და თურქეთის მიმართულებით დარეგისტრირებული სამგზავრო გადამყვანი კომპანიები, სადაც არცერთი ჩვენი ეროვნული კომპანია არ ფუნქციონირებს და მათი ადგილი უკავიათ უცხოურ სატრანსპორტო გადამზიდავებს.

სწორედ საქართველოს ავტომომსახურების ბაზარზე შექმნილი სიტუაცია ავტოსატრანსპორტო საწარმოებს კარნახობს საწარმოო და საბაზრო მოდერნიზაციის დაგეგმვის ოპტიმალურ სქემაზე გადასვლის აუცილებლობას.

საქართველოს კონკურენტუნარიანობის გაუმჯობესება და შიდა სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარება, უსაფრთხოების განმტკიცების ხელშეწყობა, საქართველოზე გამავალი სატრანსპორტო დერეფნის ეფექტიანად გამოყენება, სატრანზიტო პროექტების სრულყოფილი რეალიზაცია სატრანსპორტო ტვირთების მოცულობის გაზრდას და ამ მიმართულების სრულყოფას გამოიწვევს, რაც, თავის მხრივ, დააჩქარებს საქართველოს ინტეგრაციას გლობალურ-ეკონომიკურ სტრუქტურებში და რეგიონის მდგრად განვითარებას შეუწყობს ხელს.

საქართველოს ტერიტორიაზე სატვირთო გადაზიდვებისა და სამგზავრო გადაყვანების უზრუნველყოფისათვის ერთ-ერთი განმსაზღვრელია სატრანსპორტო სისტემა, რომლის მიმართ საბაზრო პირობებში წაყენებულია მაღალი მოთხოვნები სატრანსპორტო კავშირების ხარისხთან, რეგულარობასა და საიმედოობასთან მიმართებაში, ტვირთების შენახვისა და მგზავრთა უსაფრთხო გადაყვანის, მიწოდების ვადებისა და ღირებულებასთან მიმართებაში. ამდენად, აუცილებელია, რომ საქართველოს

სატრანსპორტო კომუნიკაციების მდგომარეობა შეესაბამებოდეს ევროპული ინტეგრაციის მოთხოვნებს.

ნაშრომის ძირითადი თავის მეორე ნაწილში განხილულია საავტომობილო ტრანსპორტის და საექსპედიტორო ფირმების მენეჯმენტის არსებული მდგომარეობა და განვითარების მიმართულებები საქართველოში, მენეჯმენტის დახასიათება, სახეები, ეფექტიანობა, მასზე მოქმედი ფაქტორები, ტრანსპორტის მართვის არსებული პრაქტიკა საქართველოს სატრანსპორტო სისტემაში, კორელაციური კავშირის განსაზღვრა საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტის საქმიანობის განმაზოგადებელ მაჩვენებლებსა და მასზე მოქმედ ფაქტორებს შორის, საავტომობილო ტრანსპორტის მენეჯმენტის ეფექტიანობის მართვის მათემატიკური მოდელების დამუშავება და შეფასება.

1991 წლამდე საქართველოში არსებული სახელმწიფო დაგეგმვის სისტემა, რომელიც ორიენტირებული იყო დაგეგმვის დირექტიულ მეთოდზე, მნიშვნელოვნად მოძველდა და საჭირო გახდა მისი დღევანდელი დროის მოთხოვნებთან შესაბამისობაში მოყვანა. წარმოიშვა სტრატეგიული დაგეგმვის ფორმირებისა და შემუშავების აუცილებლობა, რომელიც ერთი მხრივ, წარმოადგენს სტრატეგიული მენეჯმენტის დასაყრდენს და მეორე მხრივ, ავტოტრანსპორტის ფუნქციონირებისათვის აუცილებელი გახდა სისტემის საორგანიზაციო, სარესურსო და სხვა თავისებურებების გათვალისწინება. საქართველოს რესპუბლიკის მიერ აღებული კურსი, რომელიც სოციალურად ორიენტირებული საბაზრო ეკონომიკისაკენ არის მიმართული, გთავაზობს სახალხო მეურნეობის ყველა დარგში, მათ შორის საავტომობილო ტრანსპორტზე, სტრატეგიული მენეჯმენტის თანამედროვე მეთოდების გამოყენებას. რაც გულისხმობს საქმიანობის ძირითადი მიმართულებების ანალიზს, შესაძლებლობების შეფასებასა და სიტუაციების პროგნოზირებას, ეკონომიკური ზრდის პირობებში ამაღლებს სატრანსპორტო მომსახურების ბაზარზე საინვესტიციო აქტიურობას. საქართველომ, როგორც გარდამავალი ეკონომიკის ქვეყანამ, მნიშვნელოვანი ნაბიჯი გადადგა სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ტექნიკური მოდერნიზაციისა და ნაციონალური ავტოსატრანსპორტო გადაზიდვების მოცულობის გაუმჯობესების მიმართულებით.

ჩვენი ქვეყნის ეკონომიკური კრიზისიდან გამოსვლის ერთ-ერთ რეალურ გზად მიგვაჩნია სატრანსპორტო საშუალებების გამოყენების ინტენსიურობისა და მენეჯმენტის ხარისხის ამაღლება. წლების მანძილზე ტრანსპორტის სფეროში დაგროვილი პრობლემების გადაჭრა გააუმჯობესებს ჩვენი ქვეყნის სატრანსპორტო სისტემას, აამაღლებს სამამულო სატრანსპორტო საექსპედიტორო კომპანიების კონკურენტუნარიანობას, რაც გაზრდის ამ სფეროში დასაქმებულ მუშაკთა რაოდენობას. საავტომობილო ტრანსპორტის სფეროს უპირატესი განვითარებისათვის საჭიროა, უპირველეს ყოვლისა, სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარება, მორალურად და ფიზიკურად მოძველებული სატრანსპორტო პარკის განახლება, საბანკო-საკრედიტო სისტემის სრულყოფა, საგადასახადო

სისტემის ლიბერალიზაცია, სატრანსპორტო გადასახადების სახეებისა და საგადასახადო განაკვეთების შემცირება, ინოვაციების შექმნა, კადრების კვალიფიკაციის ამაღლება და მათი სწორი მენეჯმენტი. სწორედ ანალიზის საფუძველზე სადისერტაციო ნაშრომში ჩამოვყალიბეთ და დავასაბუთეთ ის გარემოებები, რომლებმაც გამოიწვიეს მგზავრთა გადაყვანისა და ტვირთთა გადაზიდვის შემცირება. ანალიზმა საშუალება მოგვცა დავასკვნათ, რომ საავტომობილო ტრანსპორტით განხორციელებული გადაყვანა-გადაზიდვის მოცულობების დაგეგმვისას, მენეჯმენტის მიერ აუცილებლად უნდა იქნას გათვალისწინებული ის ფაქტორები, რომლებიც ხელს შეუწყობს მათ ზრდას, ამავე დროს აუცილებლად უნდა გაიზომოს და შეფასდეს უარყოფითი ფაქტორების გავლენა და დაისახოს კონკრეტული ღონისძიებები მათი მოქმედების შესუსტებისათვის. ვინაიდან სწორი ეკონომიკური გადაწყვეტილება წარმოადგენს ავტოსატრანსპორტო საწარმოს შემდგომი წარმატებული განვითარების და მის მიერ მდგრადი, სტაბილური მოგების მიღების წინაპირობას.

სადისერტაციო ნაშრომში გამოყენებულია სამამულო და უცხოელი ავტორების საავტომობილო ტრანსპორტის მენეჯმენტის პრობლემებისადმი მიძღვნილი ფუნდამენტური შრომები, ცნობილი მეთოდური რეკომენდაციები და გამოცდილება.

ყურადღებაა გამახვილებული იმ საკვანძო პრობლემებზე, რომელთა ათვისება საავტომობილო ტრანსპორტის მენეჯმენტის არსებული მდგომარეობითა და განვითარების მიმართულებებით დაინტერესებულ სპეციალისტებს დაეხმარება, გაერკვნენ და მოიაზრონ ნაშრომში ჩამოყალიბებული საკითხების შინაარსი.

Abstract

Dissertation paper „Economic Crisis in Auto Transportation System and Its Solutions via Developing Management” is written in Georgian Language. It is electronic version of 156 pages, consists of introduction, literature review, results and main findings and conclusion, which includes bibliography and appendixes.

Introductory part includes significance of topic, problem statement, research methodology, aim of the research, scientific innovation, theoretic and practical meaning of the paper, and structure of the dissertation.

Literature review includes significant papers of Georgian and Foreign authors related to Auto transport industry.

The main chapter of the paper divides into two parts. First part discusses Georgian Transportation System, as one of the most considerable branch of National Industry. It also offers historical context of the development of auto transport industry, current situation of lorry, inter-city and city transports and explains core problems and causes related to the Transport Industry Management.

According to the data provided by the National Statistics Office of Georgia (2010), Auto Transport share in country GDP is 6.36%, which is approximately 1140 million GEL. Despite of this fact, Georgian transportation system is not developed appropriately and adequately, requires further efforts. Moreover, if we take the fact into consideration, that Georgia has got a status of transitional country, it really entails to make transport industry as one of the most prior branches.

Georgian geopolitical positions give a lot of opportunities for successful development of transportation industry; therefore considerable increase of share in Georgian economy should be quite assumable. It is worthy to mention that this topic is very authentic and increasing efficiency of using transportation will somehow ensure improving National Industry level and will encourage practical realization of the most important projects in Eurasian Corridor.

In any country management of transportation companies is defined by the scale of the companies themselves. Any kind of enterprises, which functions on the market, is somehow influenced by different factors, which can easily cause weakening or losing economic sustainability.

Low paying and unprofitability caused considerable decrease of working capital at enterprises in Georgia. It automatically brought about inevitable result - the autonomy coefficient of the enterprises dramatically declined and negatively influenced on invests in the field of Transportation.

Unfortunately only foreign transportation companies are engaged in automobile transportation in Georgia. National shipment companies don't have appropriate technical basis, and due to this fact they are unable to engage in competition with international shipment transportation companies and carry out

only domestic transportation services. Spectacular example of abovementioned is that among passenger carrying companies registered in Georgia and working in our country on international automobile regular route in the direction of Turkey and Armenia there are no our national companies at all and their place is taken by foreign transportation companies.

Namely the current situation on Georgian autoservice market dictates motor transport enterprises the necessity of switch to optimal pattern of planning of industrial and market activity.

Improving competitive environment, developing internal transportation infrastructure, supporting safety, effectively using transition corridor, perfect realization of transitional projects will definitely promotes increasing size of goods and simultaneously will accelerate Georgia's successful integration at Global Economic structures and will encourage to regional development.

One of the main factors which guarantees lorry and passenger transportation on Georgian territory, is transportation system itself. On the market level, transportation system is supposed to have high standard, qualified connections, regular and reliable service, keep luggage and provide safe transportation of passengers, guarantee supply and prices; Therefore Georgian Transport and Communication System should satisfy the requirements of European Integration.

Second part of the main chapter speaks about current situation of auto transportation system and forwarder firms' management. It also discusses the main directions of development in Georgia, characterizes management, its types and affectivity, influential factors, existing practice of transport management, examines correlation between general indicators and influential factors of Georgian auto transport activities, and talks about processing and evaluating of mathematic models of auto transport management efficiency.

State planning system, which was in operation in Georgia before 1991 and which was focused on directive method of planning, is considerably outdated and there is imperative necessity of bringing it in conformity with modern demands. A demand arose for establishment and working out a strategical planning, which on the one hand is a basis of strategical management and on the other, taking into account organizational, resource and other features of the system became necessary for operation of automobile transport. The course held by Republic of Georgia, which is focused on socially-oriented market economy, offers us an application of modern methods of strategical management in every branch of national economy, including automobile transport. That implies analysis of main directions of activity, assessment of capabilities and forecasting the situation and under conditions of economic growth enhances an investment activity on transport service market. Georgia as a country with transition economy took a considerable steps towards improvement of technical upgrading of transport infrastructure and increase in volumes of national truck shipments.

We suppose that one of the real way of overcoming the crisis in our country is an increase in intensity of use of transportation means and improvement of management quality. Solution of problems accumulated for years in the transport area will improve transport system of our country, will increase competitive advantage of national transportation-expedition companies that in its turn will increase the number of persons employed in this sphere. For predominant development of of automobile transport sphere first of all is necessary the development of infrastructure, upgrading the morally and physically outdated transportation fleet, liberalization of fiscal system, reduction of the amount and types of transport taxes and taxation rates, application of innovations, upgrade qualifications and correct management of personnel.

On the basis of comprehensive analysis, dissertation paper established and justified those factors, which caused decrease of goods and passenger transportation. Above mentioned analysis give this paper opportunity to take those factors into consideration, which promoted increasing goods and passenger transportation in the process of planning. It also requires measuring and evaluating influence of negative factors in order to set up concrete activities for weakening them. It is important to note, that Economic decisions are presented as one of the main preconditions for successful and sustainable development of auto transport industry.

Dissertation paper is based on the papers of Georgian and foreign researchers, who dedicated their work to the existing problems of auto transport management. It also uses fundamental research, famous methodological recommendations and experience. Moreover the paper pays attention to core problems, working on which helps the entire specialists interested in existing problems and development directions of auto transport industry to understand the content of the listed issues.

შინაარსი

შესავალი.....	15
I. ლიტერატურის მიმოხილვა.....	23
II. შედეგები და მათი განსჯა.....	41
2.1. საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტი.....	41
2.1.1. საქართველოს ავტოსაგზაო ინფრასტრუქტურა და საავტომობილო მიმოსვლები.....	41
2.1.2. საქართველო, როგორც ტრანსკავკასიური დერეფანი.....	46
2.1.3. სამგზავრო-საქალაქო და საქალაქთაშორისო საავტომობილო ტრანსპორტის მდგომარეობა.....	53
2.1.4. სატვირთო საავტომობილო ტრანსპორტის მდგომარეობა.....	75
2.1.5. მსოფლიოს საავტომობილო ბაზრის მიმოხილვა.....	81
2.1.6. საავტომობილო ტრანსპორტში ეკონომიკური კრიზისი და მისი დაძლევის გზები.....	86
2.1.7. საავტომობილო გადაზიდვების მართვისა და რეგულირების საკანონმდებლო უზრუნველყოფა საქართველოში.....	92
2.1.8. საერთაშორისო მარშრუტებზე მგზავრთა გადაყვანა.....	99
2.1.9. სიახლეები გადამზიდავი კომპანიებისათვის.....	101
2.2. საავტომობილო ტრანსპორტის მენეჯმენტის არსებული მდგომარეობა და განვითარების მიმართულებები.....	103
2.2.1. საექსპედიტორო ფირმების მომსახურების სფეროში არსებული მდგომარეობა.....	118
2.2.2. საავტომობილო ტრანსპორტის მენეჯმენტის ეფექტიანობა და მასზე მოქმედი ფაქტორები.....	123
2.2.3. კორელაციური კავშირის განსაზღვრა საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტის საქმიანობის განმაზოგადებელ მაჩვენებლებსა და მასზედ მოქმედ ფაქტორებს შორის.....	138
2.2.4. საავტომობილო ტრანსპორტის გადაზიდვა-გადაყვანის მართვის ეფექტიანობის მათემატიკური მოდელის დამუშავება და შეფასება.....	142
დასკვნა.....	147
გამოყენებული ლიტერატურა.....	153
დანართები.....	157

ცხრილების ნუსხა

ცხრილის №	ცხრილის დასახელება	გვერდი
1	მგზავრთა გადაყვანა ტრანსპორტის ცალკეული სახეების მიხედვით	60
2	მგზავრთბრუნვა ტრანსპორტის ცალკეული სახეების მიხედვით	61
3	საქართველოს მსხვილი სავაჭრო პარტნიორები. იმპორტი საქართველოში	87
4	ტვირთების იმპორტი საქართველოში	88
5	საქართველოს მსხვილი სავაჭრო პარტნიორები. ექსპორტი საქართველოდან.	88
6	ტვირთების ექსპორტი საქართველოდან	89
7	საგზაო ტრანსპორტის მიერ საერთაშორისო ტვირთების ტრანსპორტირების ძირითადი მონაცემები	90
8	საავტომობილო პარკი	112
9	საქართველოს მსხვილი სავაჭრო პარტნიორები. ტრანზიტი ორივე მხარეს	114
10	ტრანზიტული ტვირთების სახეები	115
11	შპს A.B.S.-TRANS ეკონომიკურ საქმიანობისათვის გამოყენებულ ქონებაზე (გარდა მიწისა) ქონების გადასახადი	123
12	ტვირთების ტრანსპორტირება საქართველოს საბაჟო გამშვები პუნქტებიდან	129
13	2003-2012 წლებში საავტომობილო ტრანსპორტით გადაზიდული ტვირთების და გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობა	138

ნახაზების ნუსხა

ნახაზის №	ნახაზის დასახელება	გვერდი
1	მოძრაობის საშუალო სიჩქარის დამოკიდებულება გაჩერებებს შორის მანძილთან და მგზავრობის სიგრძესთან	71
2	გაჩერებებს შორის მანძილის სიდიდის გადანაწილების ჰისტოგრამა	72
3	ეფექტურობის კოეფიციენტის დამოკიდებულება გაჩერებებს შორის მანძილთან	73
4	სატრანსპორტო დარგების მიერ გადაყვანილი მგზავრები	135
5	სატრანსპორტო დარგების მიერ გადაზიდული ტვირთები	135

მადლიერება

სადისერტაციო ნაშრომზე მუშაობისას დიდი დახმარება გამიწიეს სტუ-ს სატრანსპორტო და მანქანათმშენებლობის დეკანმა, სრ. პროფესორმა ოთარ გელაშვილმა, მეცნიერ-ხელმძღვანელმა, სრ. პროფესორმა გოდერძი ტყეშელაშვილმა, რომელთა განსაკუთრებული დახმარებითა და რჩევით შესაძლებელი გახდა დისერტაციის შესრულება, რისთვისაც მათ მიმართ დიდ მადლიერებას გამოვხატავ.

დიდი მადლობა მინდა მოვახსენო ჩემს სამეცნიერო ხელმძღვანელს, პროფესორ მარიამ ზუბიაშვილს რჩევებისათვის და იმისათვის, რომ მისი მონდომებითა და ხელმძღვანელობით ვეზიარე მეცნიერული აზროვნების ხელოვნებას.

მადლიერება მინდა გამოვხატო საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის ხელმძღვანელობის და პროფესორ-მასწავლებლების მიმართ.

დიდი მადლობა ჩემს ოჯახს გვერდში დგომისათვის და თანაგრძნობისათვის. ასევე მადლიერი ვარ ყველა იმ ადამიანის, ვინც დისერტაციაზე მუშაობის პერიოდში დახმარება გამიწია რჩევით თუ მორალურად.

შესავალი

თემის აქტუალურობა. დღეს ქვეყნის წინაშე დგას ახალ პოლიტიკურ, სოციალურ და ეკონომიკურ ვითარებაში მისი შემდგომი განვითარების მოთხოვნათა უზრუნველყოფა, ეფექტიანი სატრანსპორტო სისტემის შექმნა, კერძოდ, მისი ფორმებისა და შემდგომი განვითარების პროცესის მართვის სისტემის ჩამოყალიბება. სატრანსპორტო საშუალებათა გამოყენების ეფექტიანობის ზრდა კი, თავის მხრივ, უზრუნველყოფს ეროვნული მეურნეობის ეკონომიკური მაჩვენებლების მნიშვნელოვან გაუმჯობესებას.

იმდენად, რამდენადაც ჩვენს ქვეყანაზე სატრანსპორტო მარშრუტების გამავლობა ქართულ სატრანსპორტო ფორმებს მეზობელი სახელმწიფოების კონკურენტულ ფორმებთან მიმართებაში გარკვეულ უპირატესობას ანიჭებს, სწორი და გამიზნული პოლიტიკის გატარებით საქართველოში სავსებით შესაძლებელი ხდება ტრანსპორტის სფეროს უპირატესი განვითარების უზრუნველყოფა. ეკონომიკური განვითარება და ეკონომიკური ინტეგრაციის განუხრელი ზრდის პროცესს კი, თავის მხრივ, აუცილებლად მოყვება ტვირთბრუნვის მოცულობის ზრდა, რაც შესაბამისად გაზრდის საქართველოს გავლით გადასაზიდი ტვირთების მოცულობას.

საქართველოს რესპუბლიკის მიერ აღებული კურსი, რომელიც სოციალურად ორიენტირებული საბაზრო ეკონომიკისაკენ არის მიმართული, გვთავაზობს სახალხო მეურნეობის ყველა დარგში, მათ შორის საავტომობილო ტრანსპორტზე სტრატეგიული მენეჯმენტის თანამედროვე მეთოდების გამოყენებას. რაც გულისხმობს საქმიანობის ძირითადი მიმართულებების ანალიზს, შესაძლებლობების შეფასებას და სიტუაციების პროგნოზირებას, ეკონომიკური ზრდის პირობებში ამაღლებს სატრანსპორტო მომსახურების ბაზარზე საინვესტიციო აქტიურობას. საქართველომ, როგორც გარდამავალი ეკონომიკის ქვეყანამ, მნიშვნელოვანი ნაბიჯი გადადგა სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ტექნიკური მოდერნიზაციის და ნაციონალური ავტოსატრანსპორტო გადაზიდვების მოცულობის გაუმჯობესების მიმართულებით.

საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტის პოზიციების შემდგომი გამყარება მოითხოვს კომპანიების მმართველობით საქმიანობაში თანამედროვე, მენეჯერულად დასაბუთებული მიდგომების, მეთოდისა და პროცედურების დანერგვას, გრძელვადიან პერიოდზე გათვლილ, კონკურენციული უპირატესობის მქონე ეფექტიანი სტრატეგიების შემუშავებას.

1991 წლამდე საქართველოში არსებული სახელმწიფო დაგეგმვის სისტემა, რომელიც ორიენტირებული იყო დაგეგმვის დირექტიულ მეთოდზე, მნიშვნელოვნად მოძველდა და საჭირო გახდა მისი დღევანდელი დროის მოთხოვნებთან შესაბამისობაში მოყვანა. წარმოიშვა სტრატეგიული დაგეგმვის ფორმირებისა და შემუშავების აუცილებლობა, რომელიც ერთი მხრივ, წარმოადგენს სტრატეგიული მენეჯმენტის დასაყრდენს და მეორე მხრივ, ავტოტრანსპორტის ფუნქციონირებისათვის აუცილებელი გახდა სისტემის საორგანიზაციო, სარესურსო და სხვა თავისებურებების გათვალისწინება. ასეთი სისტემის ფორმირებას კი ართულებს ის, რომ ავტოსატრანსპორტო მომსახურების ბაზარზე სტრატეგიული დაგეგმვის პრობლემა ეკონომიკური მეცნიერებების მიერ შესწავლილია არასაკმარისად, რაც კვლევას ქმნის აქტუალურს, როგორც თეორიულად, ისე პრაქტიკული თვალსაზრისით.

კვლევის მიზანი და ძირითადი ამოცანები. კვლევის მიზანია სამგზავრო საავტომობილო გადაყვანებისა და სატვირთო საავტომობილო გადაზიდვების ორგანიზაციის კვლევა და სრულყოფის გზების შემუშავება. სატრანსპორტო საწარმოთა მართვის პროცესებში თანამედროვე ტექნოლოგიების ნაკლებად გამოყენებამ განაპირობა, რომ კვლევის მიზნად დავისახეთ შემდეგი ამოცანები:

- საქართველოს სამოქალაქო საავტომობილო ტრანსპორტის საერთო დონის მდგომარეობის გაანალიზება და საქმიანობის დაგეგმვის გამოყენებული მეთოდები.
- ავტოტრანსპორტის მომსახურების ბაზარზე საქართველოს საერთაშორისო ხაზების კონკურენციული მდგომარეობის გამოკვლევა.

- საქართველოს ავტოსაწარმოებში არსებული გრძელვადიანი დაგეგმვის მეთოდოლოგიური აპარატის სრულყოფის აუცილებლობის დასაბუთება მარკეტინგული ანალიზის თანამედროვე მეთოდების დანერგვის საფუძველზე, პროგნოზირება და სტრატეგიული დაგეგმვა.
- ავტოსაწარმოების სტრატეგიული დაგეგმვის მიზნობრივი მაჩვენებლების ფორმირების მეთოდური მიდგომების დამუშავება შინაგანი და გარეგანი ფაქტორების ეკონომეტრიკული მოდელირების საფუძველზე.
- საერთაშორისო ავტოგადაზიდვების ბაზარზე საქართველოს ავტოსაწარმოების საქმიანობისათვის სტრატეგიული დაგეგმვის შემცველობის წინადადებების დამუშავება, სტრატეგიულ პერსპექტივაში მიზნობრივი ამოცანების ფორმულირება სატრანსპორტო მომსახურების კონკურენტუნარიანობის ამაღლების შესაძლებლობის გათვალისწინებით.

კვლევის ობიექტი და საგანი. ახალ, არასრულყოფილ სოციალურ-ეკონომიკურ პირობებში საქართველოს ავტოსაწარმოებისათვის სადისერტაციო კვლევაში განისაზღვრა კვლევის ობიექტი, საგანი, მიზანი და ამოცანა. სადისერტაციო თემის კვლევაში წარმოდგენილია ავტოსაწარმოების მართვის მბრძანებლურ-ადმინისტრაციული მეთოდიდან, სტრატეგიულ დაგეგმვაზე გადასვლის პროცესი და მისი განვითარება მკაცრი საერთაშორისო კონკურენციის პირობებში.

სადისერტაციო შრომის კვლევის ობიექტია საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტი და ავტოსატრანსპორტო და საექსპედიტორო ფირმების მენეჯმენტის არსებული მდგომარეობა და განვითარების მიმართულებები. განხილულია მენეჯმენტის პროცესი და მენეჯმენტში გამოყენებული მართვის ორგანიზაციული სქემები და მეთოდები, სტრატეგიული დაგეგმვის და მართვის მიდგომები და მეთოდები, რომლებიც

უზრუნველყოფენ საავტომობილო კომპანიის დინამიკურ ზრდას და გრძელვადიან პერიოდში მაღალ შემოსავლებს.

პრობლემის შესწავლის მდგომარეობა. სტრატეგიული მენეჯმენტის თეორიის განვითარებაში მეცნიერებისა და სპეციალისტების მიერ შეტანილი დიდი წვლილის მიუხედავად, ძველებურად გადაუჭრელ პრობლემად რჩება პროგნოზირების ადეკვატური მეთოდისა და საშუალო ავტოსატრანსპორტო კომპანიის დაგეგმვის შერჩევა, რაც მოითხოვს სტრატეგიული დაგეგმვის მეთოდის შემდგომ სრულყოფას კონკურენციულ საბაზრო გარემოში ავტოგადამზიდავების საქმიანობისათვის.

ტრანსპორტისა და სატრანსპორტო საწარმოების მენეჯმენტის საკითხებზე მრავალი ქართველი და უცხოელი მეცნიერ-ეკონომისტი მუშაობს. სატრანსპორტო დარგის მენეჯმენტის საერთო საკითხებზე მნიშვნელოვანი კვლევები აქვთ ჩატარებული ცნობილ მეცნიერებს, რონ. ა. კირკინს. ედმუნდ ჯ. ჯობინსს, რ.მ. მონსტრას, რ.ნ. ჰოლდფილდს, ლ.გ. გუინიპერს, ზ.ი. აფანასიევს და მრავალ სხვა მეცნიერ-ეკონომისტს.

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

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

მიუხედავად აღნიშნულისა, ტრანსპორტის მენეჯმენტის საკითხების მეცნიერული შესწავლა მეტ ძალისხმევას მოითხოვს როგორც დარგობრივ, ასევე სექტორულ და ორგანიზაციულ ჭრილში.

საქართველოს ავტომომსახურების ბაზარზე შექმნილი სიტუაცია ავტოსატრანსპორტო საწარმოებს კარნახობს საწარმოო და საბაზრო მოღვაწეობის დაგეგმვის ოპტიმალურ სქემაზე გადასვლის აუცილებლობას. სადისერტაციო თემის კვლევაში წარმოდგენილია ავტოსატრანსპორტო საწარმოების მართვის მბრძანებლურ-ადმინისტრაციული მეთოდიდან სტრატეგიულ დაგეგმვაზე გადასვლის პროცესი და მისი განვითარება მკაცრი საერთაშორისო კონკურენციის პირობებში.

კვლევის მეთოდოლოგია და მეთოდიკა. კვლევის მეთოდოლოგიად გამოყენებულია სისტემური მიდგომა. სატრანსპორტო სისტემა განიხილება როგორც ღია სისტემა, რომელზეც მოქმედებს შიგა და გარე ფაქტორები, როგორც კომპლექსურად, ისე დინამიკაში. აქვე უნდა აღინიშნოს ის გარემოება, რომ კვლევის შედეგები არ შეიძლება წინააღმდეგობაში მოდიოდეს ეკონომიკური თეორიის საყოველთაოდ აღიარებულ დებულებებთან. ამდენად, ეკონომიკური თეორიაც ზოგადად მეთოდოლოგიურ საფუძვლადაც გვევლინება.

კვლევის მეთოდი. კვლევის მეთოდად აღებულია სატრანსპორტო სისტემის, როგორც ღია სისტემის ანალიზი. მასთან დაკავშირებული სტატისტიკური მასალები, ცალკეულ სამთავრობო და არასამთავრობო ორგანიზაციათა კვლევის შედეგები და ქართველ და უცხოელ მეცნიერ-ეკონომისტთა გამოკვლევები.

კვლევის მეთოდოლოგიური საფუძველი. კვლევის მეთოდოლოგიური საფუძველი შედგენილია საერთო-სამეცნიერო და დისციპლინათაშორისი შემეცნების მეთოდებით, ეკონომიკური თეორიის დებულებით, სტრატეგიული მენეჯმენტით და მარკეტინგით, სტატისტიკური და მათემატიკური მოდელირების მეთოდებით და ასევე საავტომობილო გადაზიდვების საერთაშორისო და საქართველოს კანონმდებლობის ნორმებით.

კვლევის საინფორმაციო ბაზა. კვლევის საინფორმაციო ბაზად გამოყენებულია:

- სამართლებრივი აქტები და სტატისტიკური მონაცემები;
- სტატისტიკური და საავტომობილო კომპანიების შინაგანი ანგარიშები;
- დარგობრივი საინფორმაციო საიტები და პორტალები, აგრეთვე საავტორო კვლევის რეზულტატები.

კვლევის სიახლე:

- შემოთავაზებულია საავტომობილო კომპანიების დაგეგმვის გაუმჯობესების მეთოდика, რომელიც მიმართულია კონკურენციულ პირობებში რეგიონალური ავტოსატრანსპორტო კომპანიების საბაზრო მართვის ეფექტურობის ამაღლებისაკენ, სტრატეგიული მენეჯმენტის მეთოდოლოგიის და სამეცნიერო პროგნოზების გამოყენებით გრძელვადიან პერიოდში კომპანიის განვითარების უზრუნველყოფისაკენ და სტრატეგიული დაგეგმვის ძირითადი დებულების დასაბუთებისაკენ;
- გაანალიზებულია გრძელვადიანი დაგეგმვის მეთოდები: საბალანსო, ნორმატიული, ეკონომიკურ-მათემატიკური და საექსპერტო შეფასება და შემოთავაზებულია მისი განხორციელების ორგანიზაცია. იგი მისაღებია საქართველოს კომპანიებისათვის, რომლებიც არიან ქვეყნის ძირითადი ავტოგადამზიდავეები და მოცემულია ახალ სოციალურ-ეკონომიკურ პირობებთან მათი შესაბამისობის შეფასება;
- დასაბუთებულია სტრატეგიული დაგეგმვისა და პროგნოზირების თანამედროვე მეთოდების: სოციოლოგიური კვლევის და საექსპერტო მეთოდების დანერგვის აუცილებლობა საქართველოს სამოქალაქო ავტოსატრანსპორტო საწარმოებში;
- გამოვლენილია ფირმის შიგა მენეჯმენტის სტრუქტურაზე მოქმედი ფაქტორები რეგრესიული ანალიზის მეთოდის გამოყენებით.

- შემოთავაზებულია ავტოსაწარმოს შიგა მენეჯმენტის ეფექტიანობის განმსაზღვრელი მოდელები, სადაც მიზნის ფუნქციად აღებულია გადაყვანილი მგზავრებისა და გადაზიდული ტვირთების მოცულობები. გამოვლენილია აღნიშნულ მიზნებზე მოქმედი ფაქტორები, სადაც, ზემოთ აღნიშნულ პირველ მიზნის ფუნქციაზე ყველაზე მეტ გავლენას ახდენს, დასაქმებულთა საშუალო წლიური რიცხოვნობა ტრანსპორტსა და კავშირგაბმულობაში. ხოლო გადაზიდული ტვირთების მოცულობაზე კი, საავტომობილო ტრანსპორტის ტვირთბრუნვა.
- დახვეწილ იქნას ავტოკომპანიის სტრატეგიული დაგეგმვის სამეცნიერო-მეთოდური აპარატი ეკონომიკური მოდელირების საფუძველზე განვითარების პრიორიტეტების შერჩევის ნაწილში. კერძოდ, შემოთავაზებულია ეკონომიკურ-მათემატიკური მოდელირების ფართოდ დანერგვა მენეჯმენტის გადაწყვეტილებათა მიღებისას, რომელიც ხელს შეუწყობს შესაძლო საუკეთესოს (ოპტიმალურის) ამორჩევას.

მეცნიერული სიახლე. სადისერტაციო ნაშრომის მეცნიერული სიახლეები შეიძლება შემდეგნაირად ჩამოყალიბდეს:

- შემოთავაზებულია სატრანსპორტო საწარმოებისათვის მომსახურეობის და მართვის ავტომატიზირებული სისტემა. იგი საშუალებას იძლევა გაადვილდეს სატრანსპორტო საწარმოს ეფექტურად მართვისათვის საჭირო გადაწყვეტილების მიღება და გაიზარდოს ტვირთნაკადი;
- გამოკვეთილია სატრანსპორტო კომპანიის მართვის უპირატესობები, რომელიც მდგომარეობს: განმეორებადი ოპერაციების მარტივ და სტანდარტულ მართვაში, დასაწყობების ავტომატიზირებული სისტემის დანერგვაში, რაც საშუალებას იძლევა შემცირდეს ამ სახის სამუშაოთა ჩატარების ხანგრძლივობა;

სადისერტაციო ნაშრომის თეორიული მნიშვნელობა. სადისერტაციო ნაშრომის დასკვნები და შეთავაზებული რეკომენდაციები შეიძლება გამოყენებული იქნას სამთავრობო სტრუქტურების, სატრანსპორტო დეპარტამენტის მიერ სახელმწიფო რეგულირების სისტემის ჩამოყალიბებისათვის და სატრანსპორტო საწარმოების მენეჯმენტის სრულყოფისათვის. კვლევის თეორიული მნიშვნელობა მდგომარეობს იმაში, რომ მისი მეთოდების გამოყენება შესაძლებელია საწარმოთა მართვის პროცესების გასაუმჯობესებლად.

სადისერტაციო ნაშრომის პრაქტიკული მნიშვნელობა. დისერტაციის მასალები შესაძლებელია გამოიყენონ სატრანსპორტო საწარმოებმა ეფექტურად მართვისათვის. კვლევის შედეგად მიღებული რეკომენდაციების პრაქტიკული დანერგვა კი, საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტში, ავტოსატრანსპორტო და საექსპედიტორო ფირმებში ხელს შეუწყობს საავტომობილო ტრანსპორტის სფეროს უპირატეს განვითარებას და ეკონომიკური მდგომარეობის გაუმჯობესებას. ამასთან ერთად, კვლევის მასალები შეიძლება შეტანილ და გამოყენებულ იქნას უმაღლესი სასწავლებლების ბაკალავრიატის და მაგისტრების სალექციო კურსში და პრაქტიკული მეცადინეობებისათვის.

ნაშრომის სტრუქტურა. სადისერტაციო ნაშრომი მოიცავს 156 გვერდს. შედგება შესავლის, ლიტერატურული მიმოხილვის, შედეგების და განსჯის, დასკვნის და გამოყენებული ლიტერატურის სიისაგან. ნაშრომში წარმოდგენილია 13 ცხრილი, 5 ნახაზი და 10 დანართი.

ლიტერატურის მიმოხილვა

სადისერტაციო ნაშრომში გამოყენებულია სამამულო და უცხოელი ავტორების საავტომობილო ტრანსპორტის მენეჯმენტის პრობლემებისადმი მიძღვნილი ფუნდამენტური შრომები, ცნობილი მეთოდური რეკომენდაციები და გამოცდილება.

ყურადღებაა გამახვილებული იმ საკვანძო პრობლემებზე, რომელთა ათვისება საავტომობილო ტრანსპორტის მენეჯმენტის არსებული მდგომარეობითა და განვითარების მიმართულებებით დაინტერესებულ სპეციალისტებს დაეხმარება, გაერკვნენ და მოიაზრონ ნაშრომში ჩამოყალიბებული საკითხების შინაარსი. შესწავლილი და შეჯერებული იქნა აგრეთვე ის სპეციალური ლიტერატურა, რომელსაც უშუალო და პირდაპირი კავშირი აქვს მოცემულ შრომაში წამოჭრილ საკითხებთან.

ტრანსპორტისა და სატრანსპორტო საწარმოების მენეჯმენტის საკითხებზე მრავალი ქართველი და უცხოელი მეცნიერ-ეკონომისტი მუშაობს. სატრანსპორტო დარგის მენეჯმენტის საერთო საკითხებზე მნიშვნელოვანი კვლევები აქვთ ჩატარებული ცნობილ მეცნიერებს, *რონ. ა. კირკინს, ედმუნდ ჯ. ჯობინსს, რ.მ. მონსტრას, რ.ნ. ჰოლდფილდს, ლ.გ. გუინიპერს, ზ.ი. აფანასიევს* და მრავალ სხვა მეცნიერ-ეკონომისტს.

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

აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ ბოლო დროს გააქტიურდა სამეცნიერო-კვლევითი საქმიანობა საქართველოში ტრანსპორტის შესახებ. განსაკუთრებით საყურადღებოა ტრანსპორტის ტექნიკური მახასიათებლების სხვადასხვა კუთხით შესწავლის პროცესი ქართველი მეცნიერების მიერ, მათ შორის აღსანიშნავია *ო. გელაშვილი, ჯ. იოსებიძე, გ. აბრამიშვილი* და

მრავალი სხვა. აგრეთვე საქართველოს ტექნიკურ უნივერსიტეტში ტრანსპორტის ეკონომიკისა და მენეჯმენტის საკითხებთან დაკავშირებით მნიშვნელოვანი სამუშაოები შესრულდა გ. ტყეშელაშვილის, მ. ზუბიაშვილის, ბ. გითოლენდიას და სხვა მეცნიერების მიერ.

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

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

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

მეტად აქტუალურია ტექნიკური უნივერსიტეტის მეცნიერთა ჯგუფის - კ. მჭედლიშვილის, ა. ბურდულაძის, ო. გელაშვილის და გ. არჩვაძის წიგნი [1], რომელშიც განხილულია უახლოესი წლების განმავლობაში საქართველოში გათვალისწინებული საავტომობილო მაგისტრალების, გზების მშენებლობის, რემონტისა და მოვლა-შენახვის სრულყოფის პრობლემები. წიგნში განსაკუთრებული ყურადღება ეთმობა მოძრაობის უსაფრთხოების ამაღლებას და ეკოლოგიური მდგომარეობის გაუმჯობესებას. წიგნში ხაზგასმულია, რომ არსებული საგზაო ქსელის დიდი ნაწილი შექმნილია იმ ხანებში, როდესაც ავტომობილის სიჩქარე დაბალი იყო, ხოლო გაბარიტები და დატვირთვები შედარებით მცირე და შესაბამისად, ასეთი გზები აღარ შეეფერება თანამედროვე ავტომობილის

ტექნიკურ მახასიათებლებსა და მოძრაობის მაღალ ინტენსიურობას, უსაფრთხოებისა და ეკოლოგიურობის თანამედროვე მოთხოვნებს, აღნიშნულია, რომ მიუხედავად ძველი გზების რეკონსტრუქციისა და ახალი ავტომაგისტრალების შენებისა, სავტომობილო გზებზე მოძრაობის პირობების გაუმჯობესებისა და უსაფრთხოების განმტკიცების მიზნით ჩვენს ქვეყანაში გატარებული მნიშვნელოვანი ღონისძიებებისა, ახლო მომავალში მაინც გარდაუვალია საგზაო მშენებლობის მოცულობისა და ხარისხის მკვეთრი ზრდა, ვინაიდან იგი მჭიდროდაა დაკავშირებული ეროვნული ეკონომიკის წინსვლასთან.

ბ. გითოლენდიას ნაშრომში [2] განხილული აქვს ტრანსკავკასიური კორიდორის განვითარების თანამედროვე მდგომარეობა და მისი გაუმჯობესების გზები. ყურადღებაა გამახვილებული საქართველოს სატრანსპორტო პოტენციალის ზრდის მიმართულებებზე, ვინაიდან ქვეყნის ეკონომიკის ზრდა ძირეულად არის დაკავშირებული დარგის განვითარებაზე.

განსაკუთრებით სასარგებლო გამოდგა ჩვენი სადისერტაციო ნაშრომისთვის ტექნიკური უნივერსიტეტის მეცნიერთა ჯგუფის - ნ.ნავაძის, ვ. ქართველიშვილის და თ. გორშკოვის წიგნი[3], სადაც დახასიათებულია სამგზავრო სავტომობილო გადაყვანების ორგანიზაციასა და მართვასთან უშუალოდ დაკავშირებული საკითხები. მასში მოცემულია სამგზავრო სავტომობილო ტრანსპორტის კლასიფიკაცია, მგზავრების გადაადგილებასთან დაკავშირებული მოთხოვნები, მგზავრთნაკადების შესწავლის, მარშრუტების დაწესებისა და სამარშრუტო ქსელის აგების პრინციპები, სრულადაა წარმოდგენილი სამგზავრო გადაყვანებისა და მარშრუტების სახეები. მათი სპეციფიკა, მსუბუქი ტაქსებით მგზავრთა გადაყვანა, ავტოვაგზლების და ავტოსადგურების სტრუქტურა და ფუნქციები.

სათანადო ყურადღება ეთმობა მოძრავი შემადგენლობის სატრანსპორტო მუშაობას და მისი გაზომვის საფუძვლებს; ავტობუსების მწარმოებლურობას, სამგზავრო გადაყვანათა თვითღირებულებას, მძღოლთა შრომი-

სა და დასვენების რეჟიმებს, ტარიფებს და საბილეთო სისტემის ორგანიზებას.

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

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

ვ. ქართველიშვილის, დ. ძოწენიძისა და ნ. ნავაძის წიგნში[4] მოცემულია საავტომობილო მოძრავი შემადგენლობის კლასიფიკაცია, განხილულია საავტომობილო გადაზიდვების თეორიული საფუძვლები, აღწერილია სხვადასხვა სახეობის ტვირთის გადაზიდვის ტექნოლოგია, განხილულია გადაზიდვების თვითღირებულება და ტარიფები, აგრეთვე საქალაქთაშორისო და საერთაშორისო გადაზიდვები.

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

სახელმძღვანელო შეიცავს მოსახლეობის სატრანსპორტო მომსახურების ხარისხის და ავტომობილების მწარმოებლურობის განსაზღვრის ამოცანებს, საათების და კვირის დღეების შესაბამისად მგზავრთნაკადების

განაწილების ეპიურების (სქემების) აგებას, ავტობუსების მოძრაობის განრიგის, ავტომობილ-ტაქსების ხაზზე გაშვების და მძღოლთა მუშაობის გრაფიკების შედგენას.

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

სახელმძღვანელო ძირითადად განკუთვნილია უმაღლესი სასწავლებლების „საავტომობილო გადაზიდვების (გადაყვანების) ორგანიზაცია და მართვა საავტომობილო ტრანსპორტზე“ სპეციალობის სტუდენტებისათვის.

საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის მეცნიერთა ჯგუფის - ზ. ბოგველიშვილის, ჯ. იოსებიძის და ო. გელაშვილის დამხმარე სახელმძღვანელოში[6], განხილულია საავტომობილო ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოების ცნება, საგზაო მოძრაობის მონაწილეთა მიმართ წაყენებული მოთხოვნები, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების წარმოქმნის ძირითადი მიზეზები და მათი თავიდან აცილების ღონისძიებები, მოძრაობის უსაფრთხოების ამაღლების გზები და საშუალებები.

დამხმარე სახელმძღვანელო განკუთვნილია საავტომობილო ტრანსპორტის მიმართულების ბაკალავრიატის და მაგისტრატურის სტუდენტებისათვის, დოქტორანტებისათვის, ასევე შესაბამისი საწარმოების, ფირმებისა და სამსახურების ინჟინერ-ტექნიკური პერსონალისათვის, სადაც განხილულია საავტომობილო ტრანსპორტი და საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოება, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების ანალიზი და სამსახურებრივი გამოძიება, საგზაო პირობები და მოძრაობის უსაფრთხოება, ავტომობილი და მოძრაობის უსაფრთხოება,

ავტოსატრანსპორტო საწარმოების, ფირმების საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების სამსახურების მუშაობის ორგანიზაცია, უფლებამოსილებანი, და ღონისძიებათა დაგეგმვა საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა თავიდან ასაცილებლად.

განვითარებული ქვეყნების საბაზრო ეკონომიკის პირობებში საწარმოების (ორგანიზაციების) სამეურნეო საქმიანობა (ბიზნესი) წარმოუდგენელია მენეჯმენტის გარეშე, რომელიც აღიარებულია ბიზნესის მართვის ფილოსოფიად. ამდენად, ავტორთა ჯგუფის- ვ. ს. ლოსევის, პ. მ. საბიტოვას, ნაშრომში[7] -ყურადღებაა გამახვილებული ორგანიზაციის ინოვაციური საქმიანობის მართვის თეორიულ საფუძვლებზე. გაშუქებულია ორგანიზაციის ინოვაციური საქმიანობის და ზოგადად, შეფასებულია ინოვაციების ეფექტურობა. გადმოცემულია საწარმოს ინოვაციური პოტენციალის შეფასების მეთოდოლოგია და ასევე განხილულია ინოვაციური საქმიანობის როლი და გავლენა ორგანიზაციის საწარმოო პოტენციალის ფორმირებასა და განვითარებაზე. ნაშრომში განსაკუთრებით ხაზგასმულია ორგანიზაციული პროცესების მართვის სისტემის ფორმირების საკითხები და ისეთი შესაბამისი ინსტრუმენტების შემუშავება, რომლებიც უზრუნველყოფენ საწარმოს ეფექტური განვითარების ორგანიზაციულ-ეკონომიკური მექანიზმის ფუნქციონირებას.

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

განხილულია მენეჯმენტის ძირითადი საკითხები: მენეჯმენტის ცნება და შინაარსი, ორგანიზაცია - მენეჯმენტის საფუძველი, მართვის პროცესი, მენეჯმენტის ფუნქციები, ორგანიზაციული სტრუქტურები, გადაწყვეტი-

ლებათა მიღება, სტრატეგიული მენეჯმენტი, საინოვაციო მენეჯმენტი და სხვა.

ავტორების აზრით, განვითარებული ქვეყნების საბაზრო ეკონომიკის პირობებში საწარმოების (ორგანიზაციების) სამეურნეო საქმიანობა (ბიზნესი) წარმოდგენელია მენეჯმენტის გარეშე, რომელიც აღიარებულია ბიზნესის მართვის ფილოსოფიად. წიგნში ხაზგასმულია, რომ თანამედროვე ეკონომიკური აზროვნების დამახასიათებელი თავისებურებაა ყურადღების გამახვილება ბიზნესის რაციონალური გაძღოლის უზრუნველყოფის მიმართულებით საწარმოს (ფირმის) დონეზე რესურსების შეზღუდულობის პირობებში. საქმე ის არის, რომ საჭირო ხდება მაღალი საბოლოო შედეგების მიღწევა მინიმალური დანახარჯებით, ბიზნესის განვითარების ინტენსიფიკაცია მეცნიერულ-ტექნიკური პროგრესის უახლესი მიღწევების ფართოდ გამოყენებით. განსაკუთრებულ მნიშვნელობას იძენს ინდივიდუალურ მოთხოვნილებათა დაკმაყოფილება, მუშაკთა დაინტერესება ფირმის მიზნების შესასრულებლად. ყოველივე ეს კი ფირმებისაგან მოითხოვს ადაპტირებას ახალ საბაზრო პირობებთან. ავტორები თვლიან, რომ უწინარეს ყოვლისა, საქმე ეხება მართვის ისეთ სისტემას (პრინციპებს, ფუნქციებს, მეთოდებს, ორგანიზაციულ სტრუქტურას), რომელიც განპირობებულია მეურნეობრიობის საბაზრო მექანიზმის კანონზომიერებებით. ფირმების უმაღლესი ხელმძღვანელობის უმნიშვნელოვანესი ფუნქციაა ეფექტიანი სტრატეგიის შემუშავება და რეალიზაცია, რომელიც ორიენტირებულია საბაზრო ურთიერთობათა კრიტერიუმებზე. აუცილებელია ორგანიზაციის (ფირმის) ფუნქციონირების არსებითად ახალი კონცეფცია.

წიგნი განკუთვნილია უმაღლესი სასწავლებლების სტუდენტებისათვის, რომლებიც ეუფლებიან ბიზნესის სფეროში ორგანიზაციების, მათი ქვედანაყოფების მართვის თეორიასა (მეცნიერებასა) და პრაქტიკას (ხელოვნებას), აგრეთვე მენეჯერებისა და მენეჯმენტის საკითხებით დაინტერესებული პირებისათვის და რეკომენდირებულია სახელმძღვანელოდ საქართველოს ეკონომიკურ მეცნიერებათა აკადემიის მიერ უმაღლესი

სასწავლებლების სტუდენტებისათვის, რომლებიც ეუფლებიან სპეციალობებს ეკონომიკისა და ბიზნესის სფეროებში, აგრეთვე პრაქტიკოსი მუშაკებისათვის, რომლებიც იმდლებენ კვალიფიკაციას ბიზნესისა და მენეჯმენტის სფეროებში.

ავტორის ბურდინა ე.-ს წიგნში[8] - გაანალიზებულია ბაზრის ევოლუციური კონცეფციის განვითარება ზოგადად და ტრანსპორტის ბაზრის რეგულირების მეთოდოლოგიის თეორიული საფუძვლების ფორმირება. აღნიშნულია, რომ საგარეო ბაზრებზე საწარმოების და ფირმების დამოუკიდებელი შესვლა, საერთაშორისო საწარმოო კოოპერაციისა და სპეციალიზაციის გაძლიერება და ასევე ერთობლივი საწარმოების შექმნა და პირდაპირ კავშირებზე აქტიური გადასვლა მოითხოვს სატრანსპორტო მომსახურების რადიკალურ გაუმჯობესებას, იმდენად, რამდენადაც სატრანსპორტო მომსახურების დონე ერთ-ერთი იმ ფაქტორთაგანია, რომლებიც მნიშვნელოვან გავლენას ახდენენ იმ საწარმოების, გაერთიანებების და ფირმების მუშაობის საბოლოო შედეგებზე, რომლებიც მუშაობენ თვითდაფინანსებისა და სავალუტო თვითანაზღაურების პირობებში, ხაზგასმულია, რომ საერთაშორისო სატრანსპორტო ბაზარზე ქვეყნის გადამზიდველების აქტიური შემოსვლა, საერთაშორისო და საშინაო გადაზიდვების სფეროში მოქმედი ფაქტორების სირთულე და მრავალსახეობა მოითხოვს მაღალი კვალიფიკაციის მქონე ისეთი სპეციალისტების მომზადებას, რომელთაც უნდა უზრუნველყონ სატრანსპორტო ბაზრებზე, მკაცრი კონკურენციის პირობებში საწარმოთა სტაბილური მუშაობა. განხილულია:

- სატრანსპორტო მომსახურების ბაზრის ფორმირება;
- კონკურენცია სატრანსპორტო მომსახურების ბაზარზე;
- რეკლამა – სატრანსპორტო მომსახურების ბაზარზე;
- სატრანსპორტო მომსახურების ბაზარზე მოქმედი ძირითადი პირობები;
- საბაზრო კომბინაცია;

- საბაზრო გამოკვლევების საბაზისო პრინციპები;
- სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური ცენტრები და მათი საქმიანობა სატრანსპორტო მომსახურების ბაზარზე;
- სხვადასხვა სახის ტრანსპორტის შედარებითი ლოჯისტიკური მახასიათებლები.

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

- სატრანსპორტო ორგანიზაციების ეკონომიკური რისკების მართვის განვითარების თეორიული და პრაქტიკული გამოცდილების განზოგადებაში მათი საქმიანობის სპეციფიკიდან გამომდინარე;
- „ეკონომიკური რისკის“, „რისკის მატერიალიზაციის“, „ექსპლუატაციური სატრანსპორტო რისკის“ კატეგორიების ფორმირებისადმი კონცეპტუალური მიდგომების შემუშავება და სხვ;
- სწორი საინვესტიციო პროექტის მემუშავებით შესაძლებელია, სოლიდური ინვესტიციების მოზიდვის შესაძლებლობა სამეწარმეო ბიზნესში და ეს ყოველივე სწორი ბიზნეს-გეგმის შემუშავების ხარჯზე, სადაც რისკები მაქსიმალურად მინიმიზირებულია და სამომავლო პრევენციული ღონისძიებები სწორად გაწერილი;
- საინვესტიციო პროექტის მომზადების სწორი მეთოდოლოგიის შემუშავება, რისკების მართვის სისტემის აქტუალობა სამეწარმეო ბიზნესის ინვესტირებაში.

განხილულია მანქანათმწარმოებელ საწარმოში რისკების მართვის სისტემის დანერგვა და მათი მართვა, საწარმოს შემდგომი სწორი განვითარებისთვის მოგების მაჩვენებლის გაზრდისათვის, მოგების რეინვესტირების საშუალებების გაზრდისათვის და სხვა მატერიალური თუ

არამატერიალური ინვესტიციების მოზიდვისათვის. წიგნში მოცემულია კომპანიის მმართველობით სისტემაში რისკების მართვის სპეციალური ჯგუფის შექმნის რეკომენდაციები, რათა მოხდეს წარმოებაში არსებული რისკების დადგენის, განსაზღვრის და მათი შეფასების მეთოდოლოგიის შემუშავება.

მისაკოვი ვ. და ბაგრატუნოვი მ.-ის ნაშრომი [10] ეძღვნება სატრანსპორტო ორგანიზაციათა და სატრანსპორტო სისტემის იმ შემადგენელების მართვის მექანიზმების ანალიზს, რომლებიც განსაკუთრებულ როლს თამაშობენ ქვეყნის ეკონომიკური უსაფრთხოების საქმეში და მთლიანობაში უზრუნველყოფენ ეკონომიკის ეფექტიანობას. ნაშრომის ავტორთა აზრით, მართვის სისტემაში განსაზღვრული ადგილი უკავია ტექნოლოგიას, რომლის ქვეშ მოიაზრება ინფორმაციის გადამუშავებისას ოპერაციათა გარკვეული თანმიმდევრობით შესრულება და მართვის აპარატის სტრუქტურულ შემადგენლებს შორის ინფორმაციული ურთიერთკავშირებისა და ურთიერთდამოკიდებულებების შექმნა. უფრო მარტივად კი, ავტორთა აზრით, მართვის ტექნოლოგიაში მოიაზრება მართვითი გადაწყვეტილებების მიღებისა და მათი პრაქტიკული გადაწყვეტის თანმიმდევრობა. ხოლო საერთაშორისო საწარმოო კოოპერაციის და სპეციალიზაციის გაძლიერება, ერთობლივი საწარმოების შექმნა და ამასთან ერთად, პირდაპირ კავშირებზე აქტიური გადასვლა თავის მხრივ, მოითხოვს სატრანსპორტო მომსახურების მნიშვნელოვან გაუმჯობესებას. სატრანსპორტო მომსახურების დონე ხდება ერთ-ერთ იმ ფაქტორთაგან, რომლებიც მნიშვნელოვან გავლენას ახდენენ თვითდაფინანსების და სავალუტო თვითანაზღაურების პირობებში მომუშავე საწარმოების, გაერთიანებების და ფირმების საქმიანობის საბოლოო შედეგებზე.

ავტორთა ჯგუფის - გრომოვი ნ., პერსიანოვი ვ. და უსკოვი ნ. მეტად საყურადღებო ნაშრომში [11] განხილულია ტრანსპორტის მენეჯმენტის საკითხები (საწარმოო, სტრატეგიული, ინოვაციური, საერთაშორისო, საკადრო, ეკოლოგიური და რისკმენეჯმენტი) კომპლექსური მიდგომის

საფუძველზე. ნაშრომში განსაკუთრებული ყურადღებაა გამახვილებული ტრანსპორტის მართვის სპეციფიკურ თავისებურებებზე. წარმოდგენილია მენეჯმენტის ადგილობრივი და საერთაშორისო გამოცდილება. ნაშრომში წარმოდგენილი მასალა ასახავს საბაზრო პირობებში სატრანსპორტო ორგანიზაციების მართვის საკითხებს, კერძოდ:

- ტრანსპორტის მართვის ორგანიზაციის თავისებურებანი და მეთოდოლოგიური საფუძვლები;
- ტრანსპორტის, როგორც მართვის ობიექტის თავისებურებანი;
- სამამულო ტრანსპორტის მართვის სისტემის განვითარების ძირითადი ეტაპები და მისი თანამედროვე მდგომარეობა;
- ტრანსპორტის მართვის ორგანიზაციული სტრუქტურები, მათი პროექტირება და განვითარება;
- ტრანსპორტის საწარმოო სიმძლავრეების გამოყენებისა და განვითარების მართვა;
- გადაზიდვების პროცესების მართვა;
- მართვის გადაწყვეტილებათა პრინციპები და მეთოდები;
- ტრანსპორტის მართვის პროცესების ინფორმაციული უზრუნველყოფა;
- ინოვაციები, როგორც ტრანსპორტის მართვის ობიექტი;
- ინოვაციური მენეჯმენტი და მენეჯერის ფუნქციები ტრანსპორტის სფეროში ინოვაციური საქმიანობისას;
- ტრანსპორტის წარმოებისა და სატრანსპორტო მეცნიერების განვითარების ტენდენციები;
- ინოვაციათა გამოვლენა ტრანსპორტზე და მისი შეფასება;
- ინოვაციური მენეჯმენტის ორგანიზაცია;
- ტრანსპორტის საკითხებში ახლებური ხედვისთვის ხელსაყრელი პირობების შექმნა;
- ინოვაციური მენეჯმენტი და ტრანსპორტის სტრატეგიული მართვა;

- ტრანსპორტის მართვა მსოფლიოს ეკონომიკურად განვითარებულ ქვეყნებში;
- ტრანსპორტის სახელმწიფო რეგულირება;
- სატრანსპორტო ორგანიზაციების საკადრო მენეჯმენტი;
- ტრანსპორტის ფუნქციონირების ეკოლოგიური ასპექტები;
- ტრანსპორტის ეკოლოგიური სრულყოფის მართვა.

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

იმდენად, რამდენადაც საბაზრო პირობებში სატრანსპორტო მომსახურებისას მომხმარებლის მოთხოვნაა ტვირთების დროული და ხარისხიანი მიწოდება, მოცემული მოთხოვნის შესრულების ერთ-ერთი წინაპირობაა ლოგისტიკის, ანუ მმართველი ალგორითმის გამოყენება, რომელიც სხვადასხვა სახის ეკონომიკურ-მათემატიკური მეთოდების დახმარებით, სატრანსპორტო პროცესის ცალკეული ელემენტების მუშაობის ოპტიმიზაციის და ამ ელემენტების ერთიან სისტემაში გაერთიანების საშუალებას იძლევა. გადაზიდვების ლოგისტიკური პროგრესული სატრანსპორტო-ტექნოლოგიური სისტემების არასაკმარისი განვითარება ქვეყანაში იწვევს სატრანსპორტო ხარჯების ზრდას და შესაბამისად ბაზრის დაკარგვას.

სატრანსპორტო ნაკადების ორგანიზაციის საკითხების შესწავლა-გადაწყვეტა ხელს უწყობს:

- ახალი ტერიტორიების, ახალი შიდა და საერთაშორისო ბაზრების ათვისებას, მოსახლეობის მობილურობის ზრდას და რეგიონების ტრანსპორტის კუთხით ხელმისაწვდომობას;
- საინვესტიციო პროექტებით შემდგომ დაინტერესებას;
- საერთაშორისო ტურიზმის და კულტურული კავშირების განვითარებას;
- დისციპლინა - „საერთაშორისო სატრანსპორტო ოპერაციები“ მჭიდრო კავშირშია ბევრ სხვა დისციპლინასთან.

განსაკუთრებით საინტერესოა ავტორთა ჯგუფის-მესკონი მ., ალბერტ მ., ხედოური ფ. რუსულ ენაზე თარგმნილი წიგნი[13] სადაც მენეჯმენტი განხილულია, როგორც ცალკე დისციპლინა, უფრო ზუსტად, დისციპლინათაშორისი დარგია, რომელსაც უწოდებენ „მმართველობით აზრს“. მასში ჰარმონიულად შერწყმულია მმართველობითი ხელოვნებით გამდიდრებული მეცნიერება, გამოცდილება, „ნოუ-ჰაუ“. წიგნში განხილულია მენეჯმენტის, როგორც მეცნიერების არსი და ისტორია. მენეჯმენტის მნიშვნელობა განსაკუთრებით ნათლად წარმოჩნდა გასული საუკუნის 30-იან წლებში. ეს ის პერიოდია, როდესაც შეიქმნა გიგანტური კორპორაციები, რომლებიც ფლობდნენ უზარმაზარ ეკონომიკურ, საწარმოო, მეცნიერულ-ტექნიკურ პოტენციალს, რამაც დასაბამი მისცა „მენეჯერთა რევოლუციას“. მენეჯმენტს, როგორც მეცნიერებას, გააჩნია შესწავლის თავისი საგანი, თავისი სპეციფიკური პრობლემები და მათი გადაწყვეტის მეთოდები (მიდგომები). ამ მეცნიერული დისციპლინის საფუძველს შეადგენს მართვის შესახებ საუკუნეების მანძილზე დაგროვილი პრაქტიკული ცოდნა, მართვის კონცეფციები, წესები და ფორმები.

ავტორთა აზრით, მენეჯმენტის, როგორც მეცნიერების, განსაზღვრაში მნიშვნელოვანი ადგილი უკავია მართვის შესახებ ცოდნათა სისტემაში მოყვანას და შესაბამისად, მენეჯმენტი ხელს უწყობს არა მარტო მიმდინარე

საქმეების ოპერატიულად და ხარისხიანად მართვას, არამედ მოვლენათა განვითარების პროგნოზირებას და ამის შესაბამისად ორგანიზაციების (ფირმების) სტრატეგიისა და პოლიტიკის დამუშავებას. ამასთან, მართვის სისტემა განიხილება როგორც ურთიერთდაკავშირებული ერთიანი მთლიანობა, რომელშიც შეხამებულია ორგანიზაციის მიზნები, მართვის პრინციპები, ფუნქციები, მეთოდები, პერსონალი, სტრუქტურა, ტექნიკა და პროცესები. მენეჯმენტი როგორც მართვის ხელოვნება ნიშნავს მართვის თეორიის, აგრეთვე, მენეჯმენტის დარგში დაგროვილი მოწინავე გამოცდილების შემოქმედებით გამოყენებას ორგანიზაციის პრაქტიკული საკითხების გადაწყვეტის დროს.

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

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

ავტორის ალესინსკაია ტ.-ს ნაშრომში [14] ხაზგასმულია, რომ ტრანსპორტის დარგში განხორციელებული რესტრუქტურირება ნებისმიერი სატრანსპორტო ფირმის სწორი ორგანიზაციული სტრუქტურის აგებას მოითხოვს. შესაბამისად, ეს ავტოსატრანსპორტო ფირმის მთავარ ამოცანად იქცა. სწორედ მისი მართვის ორგანოთა რაციონალურ შემადგენლობაზე, მათ ურთიერთკავშირებზე მნიშვნელოვნადაა დამოკიდებული საწარმოს

საქმიანობის ეფექტიანობა.

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

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

განსაკუთრებული ყურადღება ეთმობა მოძრაობის უსაფრთხოების ამაღლებას და ეკოლოგიური მდგომარეობის გაუმჯობესებას, ისეთი გზების მშენებლობას, რომლებიც სრულად შეეფერება თანამედროვე ავტომობილის ტექნიკურ მახასიათებლებსა და მოძრაობის მაღალ ინტესიურობას უსაფრთხოებისა და ეკოლოგიურობის თანამედროვე მოთხოვნებს, რაც საბოლოო ჯამში აუცილებელია საავტომობილო გზებზე მოძრაობის პირობების გაუმჯობესებისა და ქვეყნის უსაფრთხოების განმტკიცებისთვის, გადმოცემულია ზოგადი ცნობები საავტომობილო გზების შესახებ. მათ შორის, გზების კლასიფიკაცია და გზების სატრანსპორტო-საექსპლუატაციო მაჩვენებლები.

ასევე განხილულია საავტომობილო გზის პროფილები, როგორც სხვადასხვა პირობებში, ასევე ქალაქებსა და დასახლებულ პუნქტებში, საავტომობილო გზის გეგმა და მისი ელემენტები.

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

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

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

ავტორთა ჯგუფის-დიკენსი მ., ნეფი ჯ., გრისბი დ. წიგნი [17] წარმოადგენს ამერიკული საჯარო ტრანსპორტის ასოციაციის კვლევას, რომელიც ეხება საჯარო ტრანსპორტირებას სატრანსპორტო სისტემის,

როგორც მზარდი და დროში ცვალებადი სექტორის განვითარების პერსპექტივებს. ის წარმოაჩენს რამდენიმე მცირე ტენდენციას, რომელიც გავლენას ახდენს ტრანსპორტირების განვითარებაზე დღევანდელ სამყაროში. სატრანზიტო სააგენტოებმა გააფართოვეს თავიანთი სერვისები და მომხმარებელს შესთავაზეს, როგორც ონლაინ, ასევე მობილური აპლიკაციები და ამასთანავე გააუმჯობესეს ტრანსპორტის შიდა ინტერიერი.

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

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

მეთიუ თ.ვ. და კრიშნა რაო კ.ვ. წიგნში [18] საუბრობს ტრანსპორტის მნიშვნელობაზე, როგორც საზოგადოებრივი ცხოვრების განუყოფელი ნაწილი. აკავშირებს ცხოვრების სტილს, მომხმარებლის საქმიანობის ადგილსა და მომსახურებას ერთმანეთთან და განიხილავს სატრანსპორტო სისტემის განვითარებას, როგორც ერთ-ერთ მნიშვნელოვან ფაქტორს ცივილიზაციის განვითარებისთვის. წიგნში წარმოჩენილია ტრანსპორტის მნიშვნელობის აღქმა როგორც თავად საზოგადოების მიერ, ასევე

სატრანსპორტო სისტემის მახასიათებლები და მათი ურთიერთობა ადამიანის საქმიანობასთან. ასეთ მახასიათებლებად ავტორი მოისაზრებს ტრანსპორტის ეკონომიკურ, სოციალურ (კონკრეტული დასახლებების ტიპს, მათ ფორმირებას წლების განმავლობაში), პოლიტიკურ (ადმინისტრაციული, ტრანსპორტის პოლიტიკური არჩევანი) და ენვირონმენტალისტურ (უსაფრთხოების, ჰაერის დაბინძურების, ხმაურის თუ ენერჯის დაზოგვის) ფუნქციებს.

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

შედეგები და მათი განსჯა

2.1 საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტი

2.1.1. საქართველოს ავტოსაგზაო ინფრასტრუქტურა და საავტომობილო მიმოსვლები

ქვეყნის ეკონომიკის ფუნქციონირება ძირეულად არის დაკავშირებული მისი ინფრასტრუქტურის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი დარგის, საავტომობილო გზების განვითარებასთან. საქართველოს მასშტაბებისა და რთული ბუნებრივი რელიეფის მქონე ქვეყანაში, სატრანსპორტო სისტემის სტრუქტურაში მაღალტექნოლოგიური სატრანსპორტო მომსახურების პარამეტრების (მოქნილობა, მობილურობა, საიმედოობა, გადაზიდვის სიჩქარე, ტვირთების დაცულობა) თვალსაზრისით, უდავოა საავტომობილო ტრანსპორტის პრიორიტეტი. ადგილმდებარეობიდან გამომდინარე, საქართველო ასრულებს სატრანზიტო ქვეყნის ფუნქციას. ტრასეკას პროექტში მონაწილეობა სატრანზიტო პოტენციალის რეალიზების კარგ საშუალებას იძლევა [1].

ალტერნატიული სატრანსპორტო მარშრუტების საშუალებით საქართველოსთვის უფრო ხელმისაწვდომი ხდება ევროპული და სხვა რეგიონული ბაზრები. საავტომობილო ტრანსპორტის განვითარება დიდ წვლილს შეიტანს ქვეყნის ეკონომიკური მდგომარეობის გაუმჯობესების საქმეში, ხოლო კანონმდებლობათა ჰარმონიზაცია ხელს შეუწყობს ევროპული სატრანსპორტო კომპანიების საქართველოს ტერიტორიაზე და საქართველოს კომპანიების ევროპის მასშტაბით ფუნქციონირებას.

საბჭოთა პერიოდში ტრანსპორტის სექტორის საქმიანობა ძირითადად ქვეყნის შიგნით ფუნქციონირებაზე იყო აგებული, ხოლო საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ იგი საერთაშორისო დონეზე გავიდა. თურქეთთან საზღვრის გახსნამ კი მკვეთრად გაზარდა საავტომობილო ტრანსპორტის საქმიანობის მასშტაბები.

საქართველოს საერთო სარგებლობის საავტომობილო გზების სიგრძე შეადგენს 20 229 კმ-ს. მათ შორის:

- საერთაშორისო მნიშვნელობის - 1 474კმ;
- შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის - 3 326კმ;
- ადგილობრივი მნიშვნელობის - 15 439კმ;
- ხიდები - 3 588 ერთეული, საერთო სიგრძით - 12 527გრძ/მ;
- გვირაბები/გალერეები - 25 ერთეული, საერთო სიგრძით - 12 537გრძ/მ.[1]

უახლოესი წლების განმავლობაში საქართველოში გათვალისწინებულია საავტომობილო მაგისტრალების, აგრეთვე რეგიონული და ადგილობრივი გზების ქსელის დაჩქარებული განვითარება, გზების მშენებლობის, რემონტისა და მოვლა-შენახვის სრულყოფა.

განსაკუთრებული ყურადღება დაეთმობა მოძრაობის უსაფრთხოების ამაღლებას და ეკოლოგიური მდგომარეობის გაუმჯობესებას. არსებული საგზაო ქსელის დიდი ნაწილი შექმნილია იმ ხანებში, როდესაც ავტომობილის სიჩქარე დაბალი, ხოლო გაბარიტები და დატვირთვები შედარებით მცირე იყო. რა თქმა უნდა, ასეთი გზები აღარ შეეფერება თანამედროვე ავტომობილის ტექნიკურ მახასიათებლებსა და როგორც მოძრაობის მაღალ ინტესიურობას, ისე უსაფრთხოებისა და ეკოლოგიურობის გაზრდილ თანამედროვე მოთხოვნებს.

სავტომობილო გზებზე მოძრაობის პირობების გაუმჯობესების და უსაფრთხოების განმტკიცების მიზნით ჩვენს ქვეყანაში ტარდება მნიშვნელოვანი ღონისძიებები: ბიუჯეტიდან გამოიყოფა მნიშვნელოვანი თანხები, შენდება ახალი ავტომაგისტრალები, მიმდინარეობს ძველი გზების რეკონსტრუქცია, უმჯობესდება გზების ტექნიკური მახასიათებლები, რომლებიც სულ უფრო და უფრო შეესაბამება თანამედროვე საერთაშორისო მოთხოვნების დონეს. ახლო მომავალში კი გარდაუვალია საგზაო მშენებლობის მოცულობისა და ხარისხის მკვეთრი ზრდა, ვინაიდან იგი მჭიდროდაა დაკავშირებული ეროვნული ეკონომიკის წინსვლასთან.[1]

ბოლო წლებში საქართველოში დიდი განვითარება ჰპოვა ტვირთების სატრანსპორტო საერთაშორისო გადაზიდვამ დიდი ტვირთამწეობის

ავტომობილებით. საერთაშორისო მასშტაბით ტვირთების მასიური გადაზიდვები მაღალ მოთხოვნებს უყენებს გზების გამტარიანობას მთელი წლის განმავლობაში და მათი სატრანსპორტო-საექსპლუატაციო მახასიათებლების საერთაშორისო სტანდარტების შესაბამის დონეზე შენარჩუნებას. შიდასახელმწიფო ხაზებზე ტვირთების შერეული გადაზიდვები რკინიგზიდან ავტოტრანსპორტზე გადართვით ხორციელდება ტვირთის გამგზავნთან და აგრეთვე რკინიგზის სამმართველოსთან შეთანხმებით.

საავტომობილო მარშრუტებზე ეწყობა სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ნაგებობები, როგორებიცაა: სამგზავრო სადგურები, სატვირთო და საბაჟო ტერმინალები, საწვავით გასამართი პუნქტები, სარემონტო სახელოსნოები გზისპირა სასტუმროები, კვებისა და ვაჭრობის ობიექტები. იმ რაიონებში, რომლებიც მოშორებულია რკინიგზებს, აგრეთვე საერთაშორისო მნიშვნელობის ავტომაგისტრალებზე საავტომობილო მიმოსვლის ხაზები ემსახურება ტვირთებისა და მგზავრების მეტად მძლავრ ნაკადს.[1]

საქართველოში ყოველწლიურად თითქმის 24,5 მილიონი ტონა ტვირთის გადაზიდვა ხდება ქვეყნის საავტომობილო გზებით. აღსანიშნავია, რომ მგზავრების გადაყვანაც გზების გადატვირთვასთანაა დაკავშირებული. საქართველოს საავტომობილო გზებით დაახლოებით 257 მილიონი მგზავრი გადაადგილდება, ჩვენს ქვეყანაში გადაზიდული ტვირთის მოცულობაში დიდი ხვედრითი წილი დაახლოებით 59.9 % მოდის საავტომობილო გადაზიდვებზე.

1990 წლის შემდეგ საავტომობილო მაგისტრალებმა თავისი ფუნქცია დაიბრუნეს, თუმცა საავტომობილო გზები ვერ აკმაყოფილებს გაზრდილ მოთხოვნებს. მას შემდეგ, რაც საქართველომ შეიძინა აზია-ევროპის დამაკავშირებელი დერეფნის სტატუსი, სახელმწიფოს წინაშე პრიორიტეტული გახდა სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარება. ამ უკანასკნელის ერთ-ერთ მნიშვნელოვან სახეს საავტომობილო გზები წარმოადგენს, რადგან სატვირთო გადაზიდვების საკმაოდ დიდი ნაწილი ავტოტრანსპორტზე მოდის. საავტომობილო გადაზიდვების გაზრდილმა მოთხოვნებმა დღის

წესრიგში დააყენა არსებული გზების რეკონსტრუქციის და ზოგ შემთხვევაში ახალი უსაფრთხო მონაკვეთების მშენებლობის აუცილებლობა. ბოლო პერიოდში საქართველოს მთავრობამ მიმოსვლის აღდგენის მიზნით გაარემონტა დიდი დატვირთვის მქონე გზები. ამის მიუხედავად ჯერ კიდევ დიდი სამუშაოებია ჩასატარებელი სიტუაციის საბოლოო მოწესრიგებამდე.

ლიბერალური საკანონმდებლო ბაზა, გაუმჯობესებული ინფრასტრუქტურა და სამხრეთ კავკასიის რეგიონის სწრაფი ეკონომიკური განვითარება ხელს უწყობს საავტომობილო ტრანსპორტით ტვირთნაკადების დინამიკურ ზრდას.

საერთაშორისო და ეროვნული მნიშვნელობის საავტომობილო გზების ინფრასტრუქტურის განვითარების დარგში პოლიტიკისა და სტრატეგიული გეგმის შემუშავებაზე პასუხს აგებს რეგიონალური განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტრო, რომელიც უნდა ემსახურებოდეს ავტომაგისტრალების განვითარებას, გზების მართვას და ტრანსპორტის მოძრაობასთან დაკავშირებულ საკითხებს. სახელმწიფო ბიუჯეტიდან გამოყოფილი თანხების, სესხის, გრანტების თუ სხვა ფინანსური წყაროების გამოყენებით, იგი ასევე უზრუნველყოფს საზოგადოების სარგებლობაში არსებული საერთაშორისო და ეროვნული მნიშვნელობის საავტომობილო გზების მშენებლობას, რეაბილიტაციას, რეკონსტრუქციას და შენახვას.

საავტომობილო გზებზე მიმდინარე მნიშვნელოვანი სამუშაოებიდან აღსანიშნავია აღმოსავლეთ-დასავლეთის ჩქაროსნული ავტომაგისტრალის, (თბილისი-სენაკი-ლესელიძის საერთაშორისო დანიშნულების ახალი ავტომაგისტრალის მონაკვეთი, რომელიც დააკავშირებს საქართველოს აღმოსავლეთ საზღვრებს შავი ზღვის ნავსადგურებთან და ხელს შეუწყობს დამატებითი სატრანზიტო ტვირთების მოზიდვას საქართველოს მიმართულებით), რომლის რეკონსტრუქცია-რეაბილიტაცია მიმდინარეობს BP-ის, KFW-ის, სახელმწიფო ბიუჯეტის დაფინანსებით და მსოფლიო ბანკის კრედიტით.

ბათუმისა და თბილისის ახალი აეროპორტების გახსნასთან დაკავშირებით, მათთან მისასვლელი საავტომობილო გზის გაუმჯობესებისა და კეთილმოწყობის მიზნით, საავტომობილო გზის ამ მონაკვეთებს ჩაუტარდა სარეკონსტრუქციო სამუშაოები.

საქართველოს მთავრობის ინიციატივითა და აშშ-ის მთავრობის ფინანსური მხარდაჭერით, საფუძველი ჩაეყარა ქვეყნისთვის მეტად მნიშვნელოვან პროექტს, რომელიც ითვალისწინებს სამცხე-ჯავახეთში არსებული საგზაო ინფრასტრუქტურის (245კმ) სრულ რეაბილიტაციას. სამცხე-ჯავახეთში გზის რეაბილიტაციის შედეგად საგრძნობლად გაუმჯობესდება თბილისიდან, ასევე აღმოსავლეთ და სამხრეთ საქართველოდან თურქეთისა და სომხეთის რესპუბლიკების საზღვრებამდე მისასვლელი გზები.

ქვეყნის განვითარების სტრატეგიული მიმართულებები და მათ შორის სამცხე-ჯავახეთის გზის რეაბილიტაციის აუცილებლობა ჯერ კიდევ 2004 წელს განისაზღვრა, უშუალო სარეაბილიტაციო სამუშაოები 2008 წლის მაის-ივნისში დაიწყო და დამთავრება 2010 წლის ბოლოსთვის იყო დაგეგმილი. აღსანიშნავია, რომ სამცხე-ჯავახეთის საგზაო ინფრასტრუქტურის სრული რეაბილიტაცია საერთაშორისო სტანდარტების სრული დაცვით მიმდინარეობს და მისი საექსპლუატაციო ვადა 20 წლით განისაზღვრება.

მშენებლობის დასრულების შემდეგ გზების მოვლა და შენახვა საქართველოს რეგიონალური განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საგზაო დეპარტამენტს ევალება. ამ გზის საშუალებით შესაძლებელია მოძრაობა თბილისიდან ნინოწმინდის მიმართულებით, რაც საგრძნობლად შეამცირებს მანძილს და პირდაპირ კავშირს დაამყარებს ნინოწმინდასა და თბილისს შორის, მგზავრობას დაახლოებით 2,5 საათი დასჭირდება.

ჯავახეთის მიმართულებით მიმავალ ახალ გზებზე საუბრისას, იგულისხმება უფრო ჩრდილოეთით მდებარე მარშრუტის შეკეთება, რომელიც იწყება სადახლოდან და მთავრდება ფოთში ან სარფში. აქვე უნდა

აღნიშნოს, რომ შეუძლებელია სადახლო-ნინოწმინდა-კარწახის მაგისტრალის ჩანაცვლება სადახლო-თბილისი-სარფის მარშრუტით, რადგან ამჟამად არსებული სადახლო-თბილისი-ვალეს გზა 50 კმ-ით უფრო მოკლეა.

თურქეთიდან იმპორტირებული, სომხეთისათვის განკუთვნილი საქონლის მნიშვნელოვანი წილი ჯერ ფოთში ჩამოდის, როგორც დასავლეთ თურქეთში წარმოებული პროდუქცია და შემდეგ, საკმაოდ ცუდ მდგომარეობაში, სახმელეთო ტრანსპორტის მეშვეობით მიემართება სომხეთისკენ. თუ სომხეთიდან ნინოწმინდის გავლით შემოვა სატვირთო მანქანები, მივიღებთ სრულიად განსხვავებულ სურათს. ნინოწმინდაში გზისა და ახალი საბაჟო-გამშვები პუნქტის შექმნა-რეაბილიტაციამ შეიძლება საგრძნობლად შეამოკლოს გზა სომხეთიდან თურქეთის მიმართულებით და შემდეგ თურქეთიდან ევროპისკენ.

როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, ცუდმა გზებმა, მოუწესრიგებელმა სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურამ, სხვა პრობლემებთან ერთად, ქვეყნის ეს რეგიონი ვაჭრობისათვის შეუფერებელი გახადა, მაგრამ ორივე საზღვართან მისასვლელი გზების გაუმჯობესების შედეგად ჯავახეთი გახდება სომხეთისა და თურქეთის დამაკავშირებელი სატრანსპორტო არტერია, რაც მნიშვნელოვნად შეამცირებს მანძილს სომხეთიდან სარფამდე.

ეკონომიკის განვითარება წარმოუდგენელია მოწესრიგებული საგზაო ინფრასტრუქტურის გარეშე. ეს ეხება როგორც შიდასახელმწიფოებრივ, ისე საერთაშორისო მნიშვნელობის გზების მშენებლობა-რეაბილიტაციას.

2.1.2. საქართველო, როგორც ტრანსკავკასიური დერეფანი

საქართველოს ტერიტორიის სატრანსპორტო დერეფნად გამოყენების საკითხი ერთ-ერთი პირველი იყო, რომელიც დამოუკიდებლობის მოპოვებისთანავე დადგა დღის წესრიგში. აღნიშნული საკითხის მეცნიერული დამუშავებით დაინტერესდნენ როგორც ქართველი, ისე უცხოელი მკვლევარები, განვითარებულ სახელმწიფოთა მთავრობებისა და საერთაშორისო საფინანსო ორგანიზაციების დაფინანსებით.

სატრანსპორტო დერეფნის რაციონალური გამოყენება უზრუნველყოფს საქართველოს, როგორც სახელმწიფო, ისე ეკონომიკურ უსაფრთხოებას. ამასთან ერთად, სატრანზიტო ტვირთების ტრანსპორტირებით შესაძლებელი ხდება სახელმწიფო ბიუჯეტის შემოსავლების მნიშვნელოვანი ზრდა. საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის სტრუქტურაში საავტომობილო ტრანსპორტის პრიორიტეტი ქვეყნის მასშტაბებით, რთული რელიეფითა და გეოპოლიტიკური მდებარეობით არის განპირობებული.

2010 წლის ივნისში საქართველოს მთავრობის მიერ შემუშავებულ იქნა „საქართველოს რეგიონული განვითარების 2010-2017 წწ. სახელმწიფო სტრატეგია“, რომლის ძირითადი მიზანია უზრუნველყოს საქართველოს რეგიონების სოციალურ-ეკონომიკური განვითარებისთვის ხელსაყრელი გარემოს შექმნა, რაც მიიღწევა რეგიონების დაბალანსებული სოციალურ-ეკონომიკური განვითარებით, კონკურენტუნარიანობის ამაღლებითა და რეგიონებს შორის არსებული სოციალურ-ეკონომიკური უთანასწორობის შემცირებით.

მდგრადი რეგიონული განვითარების ერთ-ერთი აუცილებელი პირობაა გამართული სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა, რომელიც თავის მხრივ, მოიცავს:

- რეგიონებს შორის საავტომობილო და სარკინიგზო გზებს;
- მაღალმთლიან რეგიონებში შიდა მოძრაობისათვის ინფრასტრუქტურის განვითარებას;
- ტურისტულ ზონებში საბაგრო ტრანსპორტის განვითარების ხელშეწყობას.

საქართველოს გეოპოლიტიკური მდებარეობა დასაბამიდანვე მნიშვნელოვანი იყო სატრანსპორტო გზების არსებობისათვის. ქვეყნის ეკონომიკის ზრდასთან ერთად ფართოვდება საქართველოს, როგორც ტრანსკავკასიური დერეფნის ფუნქცია. ტრანსკავკასიური დერეფანი აღმოსავლეთ აზიის ევროპასთან დამაკავშირებელ უმოკლეს გზას წარმოადგენს.

საქართველოზე გამავალ ტრანსკავკასიურ დერეფანს გააჩნია ალტერნატიული, კონკურენტული გზები, როგორც რუსეთის, ასევე ირანისა და

თურქეთის ტერიტორიების გავლით. ამოცანა მდგომარეობს კონკურენტულ პირობებში საქართველოს მიერ ტვირთმფლობელებისათვის მომგებიანი პირობების შეთავაზებაში და მათ პრაქტიკულ განხორციელებაში, რისთვისაც საჭიროა თანამედროვე სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის შექმნა, ეს კი უზრუნველყოფს ტვირთების გარანტირებულად დაცვას, მათ სწრაფად გადაზიდვას და სატრანსპორტო ხარჯების მნიშვნელოვნად შემცირებას. [2]

აღნიშნულიდან გამომდინარე, აუცილებელი ხდება სარკინიგზო ხაზების გამართულობის უზრუნველყოფა, საავტომობილო გზების ტექნიკური მახასიათებლების მიახლოება მსოფლიო სტანდარტებთან, უსაფრთხო გარემო საქართველოს მთელ ტერიტორიაზე და საზღვაო პორტების და ტერმინალების აღჭურვა თანამედროვე სტანდარტებით.

ყოველივე ზემოთთქმული თავს იყრის საერთო ეკონომიკურ და კერძოდ, ტრანსკავკასიური დერეფნის ეკონომიკურ პრობლემატიკაში. ამდენად, მისი მეცნიერულად დამუშავება და სათანადო წინადადებების წარდგენა მომავალში ხელს შეუწყობს საქართველოზე გამავალი ტრანსკავკასიური დერეფნის მნიშვნელოვან გაფართოებას და ამით ფართო პერსპექტივებს შეუქმნის არამარტო სატრანზიტო ტვირთების ინტენსივობის ზრდას, არამედ იქნება ქვეყნის ეკონომიკის დაჩქარებული განვითარების სტიმულიც.

მაგრამ, მიუხედავად ამისა, ტრანსკავკასიური პრობლემატიკის სფერო ჯერჯერობით საკმაოდ დასახვეწია, მრავლადაა გამოსაკვლევია და შესასწავლი საკითხები, რომლებიც ერთიანდებიან ეკონომიკურ პოლიტიკაში, განვითარების პერსპექტივების დანერგვასა და მენეჯმენტში.

ამგვარად, სატრანსპორტო დერეფნის რაციონალური გამოყენება უზრუნველყოფს საქართველოს, როგორც სახელმწიფოს უსაფრთხოებას საერთოდ და მათ შორის ეკონომიკურ უსაფრთხოებასაც. ამავე დროს, როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, სატრანზიტო ტვირთების ტრანსპორტირებით შესაძლებელი ხდება სახელმწიფო ბიუჯეტის შემოსავლების მნიშვნელოვანი ზრდა.

ამდენად, ბუნებრივია, რომ ამ მნიშვნელოვანი საკითხით დაინტერესებას იჩენდნენ სხვადასხვა სახელმწიფოთა მთავრობები და სამეცნიერო

წრეები. მათ შორის, აღნიშნული პრობლემების მეცნიერული დამუშავებისათვის ინტერესი გამოიჩინეს ქართველმა მკვლევარებმაც.

კავკასიურმა დერეფანმა განსახორციელებელი პროექტების შესაბამისად, მიიღო რამდენიმე ზოგადი დანიშნულების დასახელება, მაგ. „ტრასეკა“ და „ნაბუკო“. მსოფლიო ბანკის დაფინანსებით 1992-1993 წლებში კავკასიის დერეფნის ეკონომიკური პრობლემატიკა დაამუშავა „ბარენცის“ ჯგუფმა. აღნიშნული ჯგუფის რეკომენდაცია იყო საქართველოს ტერიტორიის გავლით სხვადასხვა სატრანსპორტო გზების დაფინანსების ხელშეწყობა, ამის შემდეგ ქართველმა მკვლევარებმა, ი. ლაშმა, თ. პატარაიამ, გ. გაბრიელაშვილმა და ა. იმნაიშვილმა ფონდ „ღია საზოგადოება საქართველოს“ ხელშეწყობით ჩაატარეს მეცნიერული კვლევა საქართველოს სარკინიგზო ხაზის არსებული მდგომარეობისა და მისი შემდგომი განვითარების პერსპექტივების შესახებ.

ტრანსკავკასიურ მაგისტრალთან დაკავშირებული ცალკეული საკითხები ასახულია ქართველი მეცნიერ-ეკონომისტების: გ. ტყეშელაშვილის, ა. აბრალავას, თ. ბიჭიაშვილის, თ. ხომერიკის და სხვათა კვლევებში. აღნიშნულ საკითხს ინტენსიურად იკვლევენ აზერბაიჯანელი მეცნიერები ტ. მამედოვი, ა. ალიევი და სხვები და ასევე დასავლეთ ევროპის ისეთი გამოჩენილი მკვლევარები, როგორებიც არიან: თ. რეზბიკოვა, გ. ფეფერმანი, ჯ. ვილეი, ი. პელოგურჩი და სხვები.

გეოგრაფიული მდებარეობიდან გამომდინარე, საქართველოს უკავია ცენტრალური ადგილი, აღმოსავლეთ-დასავლეთის (შავი და კასპიის ზღვები) და ჩრდილოეთ-სამხრეთის (რუსეთსა და თურქეთს შორის) მიმართულებით სატრანზიტო გადაზიდვებისას. ამჟამად, საქართველო, როგორც ტრანზიტული ქვეყანა, დიდ შემოსავალს იღებს სხვადასხვა საქონლის ტრანსპორტირებით.

როგორც უკვე აღვნიშნეთ, საქართველოს ტრანსპორტის სექტორი საკმაოდ განვითარებულია. საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის სტრუქ-

ტურაში საავტომობილო ტრანსპორტის პრიორიტეტი, მისთვის მახასიათებელი ტექნოლოგიური მონაცემების გათვალისწინებით უდავოა.

საბჭოთა პერიოდში ამ დარგის საქმიანობა ძირითადად ქვეყნის შიგნით ფუნქციონირებაზე იყო აგებული, საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ კი სატრანსპორტო სექტორი საერთაშორისო ბაზარზე გავიდა. თურქეთთან საზღვრის გახსნამ მკვეთრად გაზარდა საავტომობილო ტრანსპორტის საქმიანობის მასშტაბები.

საავტომობილო ტრანსპორტი საქართველოს ეროვნული მეურნეობის სწრაფად განვითარებადი და უაღრესად პერსპექტიული სექტორია. უკანასკნელ წლებში იზრდება გადატანილი ტვირთის მოცულობა და ტვირთბრუნვისა და მგზავრთა გადაყვანის მაჩვენებლები. ეს დარგი პერსპექტივის თვალსაზრისით, უმნიშვნელოვანესია საქართველოსათვის მით უფრო, თუ გავითვალისწინებთ ქვეყნის სატრანზიტო ფუნქციას.[2]

აღსანიშნავია, რომ იმ დროს, როდესაც აღმოსავლეთ-დასავლეთის სატრანსპორტო დერეფანი ვითარდება, სამხრეთ-ჩრდილოეთის მარშრუტების დატვირთვა, რომლებიც საბჭოთა პერიოდში ფუნქციონირებდა, მცირდება. იმ სარკინიგზო და საავტომობილო გზების გადაკეტვამ, რომლებიც საქართველოს აფხაზეთის გავლით რუსეთის ფედერაციასთან აკავშირებდა, უარყოფითი გავლენა იქონია ვაჭრობის და ზოგადად, ეკონომიკის განვითარებაზე. ამ მიმართულებით გადაზიდული ტვირთების რაოდენობამ თანდათან იკლო და გარკვეული პერიოდი შეიძლება ითქვას მთლიანად შეჩერებული იყო მოძრაობა, რამაც ბუნებრივია იმოქმედა ტვირთების საერთო მოცულობაზე.

საავტომობილო-სატრანზიტო გადაზიდვების მოცულობის შემცირების მიზეზების შესწავლისას, ასევე მნიშვნელოვანი ფაქტორია უსაფრთხოება, საქართველოს ამჟამინდელი არასტაბილური პოლიტიკური მდგომარეობა აფერხებს ქვეყნის (რეგიონის) სატრანსპორტო პოტენციალის სრულად გამოყენებას და ზრდის ტრანსპორტით მომსახურების ფასს საქართველოში,

ეს და სხვა პრობლემები გარკვეულწილად მოქმედებს ქვეყნის იმიჯზე და გვევლინება ტვირთბრუნვის მატების ერთ-ერთ შემაფერხებელ ფაქტორად.

საავტომობილო-სატრანზიტო გადაზიდვების მოცულობის ზრდის შესაძლებლობები საქართველოში დიდია. უდავოა, რომ ტრანსპორტირების ალტერნატიული მარშრუტების კონკურენტუნარიანობა ძირითადად დამოკიდებულია ტრანსპორტირების დანახარჯებსა და სატრანზიტო გადასახადებზე, ასევე ზოგადად ლიბერალური საკანონმდებლო ბაზა, გაუმჯობესებული ინფრასტრუქტურა და რეგიონის სწრაფი ეკონომიკური განვითარება იწვევს საავტომობილო ტრანსპორტით ტვირთნაკადების თანდათანობით ზრდას, მაგრამ ასევე საგულისხმოა ის ეკონომიკური ასპექტებიც, რომელიც უარყოფით გავლენას ახდენს ტვირთების მოცულობის შესაძლებლობებზე. მაგალითად, ტრანსპორტირების გეოპოლიტიკური ფაქტორი, სატრანზიტო დერეფნის უსაფრთხოება, ტვირთის მიწოდების ალტერნატიული მარშრუტები და სხვა ფაქტორები. მიმაჩნია რომ საქართველოს სატრანსპორტო ტვირთების მოცულობის გაზრდის პირობების შეფასებისას ამ ფაქტორებს სერიოზული ყურადღება უნდა დაეთმოს.

სატრანსპორტო სექტორის და ქვეყნის სატრანზიტო ფუნქციის განვითარება პირდაპირ კავშირშია სატრანსპორტო ტვირთების მოცულობის ზრდასთან, ხოლო ამ უკანასკნელის განვითარება დამოკიდებულია გარკვეულ პოლიტიკურ-ეკონომიკურ ასპექტებზე და გარემოებებზე, კერძოდ: ეკონომიკის განვითარება და გადაზიდვების მოცულობის ზრდა, როგორც ეკონომიკის ერთ-ერთი შემადგენელი ნაწილი, წარმოუდგენელია მოწესრიგებული საგზაო ინფრასტრუქტურის გარეშე.

ეს ეხება როგორც შიდასახელმწიფოებრივ, ასევე საერთაშორისო მნიშვნელობის გზების მშენებლობა-რეაბილიტაციას. ეკონომიკური განვითარების დაჩქარებისათვის ერთ-ერთი აუცილებელი წინაპირობაა საბაზისო ინფრასტრუქტურის შემდგომი განვითარება, ძირითად ავტომაგისტრალებზე უსაფრთხო და მაღალი გამტარუნარიანობის უზრუნველსაყოფად აუცილებელია გზების მახასიათებლების დაახლოვება საერთაშორისო მოთ-

ხოვნებებთან, ყოველწლიურად ჩასატარებელია გზების ინფრასტრუქტურის მოვლის, რეაბილიტაციის, განვითარებისა და მშენებლობის სამუშაოები.

აუცილებელია ყველა რაიონულ ცენტრთან, ძირითად საკურორტო, ისტორიულ, კულტურულ ძეგლებთან და მოსაზღვრე ქვეყნებთან მისასვლელი გზების სრული რეაბილიტაცია, ასევე, გზების დიზაინის საერთაშორისო სტანდარტებთან შესაბამისობაში მოყვანა, აუცილებელია დაზიანებული და შემდგომ რეაბილიტირებული მონაკვეთების მონიტორინგი და სახიდე გადასასვლელების და სხვა ხელოვნური ნაგებობების აღდგენითი და სარეკონსტრუქციო სამუშაოების უწყვეტად გაგრძელება.[2]

ევროკავშირში სულ უფრო მეტად ხდება შავი ზღვისა და კასპიისპირეთის რეგიონის მნიშვნელობის გაცნობიერება, მათ შორის საავტომობილო ტრანსპორტის დარგში თანამშრომლობის კუთხით. ცივილიზებული მსოფლიო უკვე აკეთებს აქცენტს პოლიტიკის ჰარმონიზაციასა და ადმინისტრაციული სისტემების ინტეგრაციაზე, როგორც საქართველოს სატრანსპორტო ღერძების ეფექტიანი ფუნქციონირებისა და პრიორიტეტული პროექტების განხორციელების ფაქტორზე.

აქედან გამომდინარე, ეს პერპექტივა დასაბუთებულ მოლოდინს აჩენს ქვეყნის სატრანზიტო პოტენციალის აღქმისათვის, ჩვენ უნდა გვესმოდეს, რომ საქართველოს სატრანზიტო პოტენციალი განუზომლად დიდია და მის გასამყარებლად მომავალშიც ბევრი ქმედითი ღონისძიებაა გასატარებელი, ამ მხრივ ზემოთ ჩამოთვლილი ეკონომიკური ასპექტები საქართველოს საავტომობილო-სატრანსპორტო ფუნქციის განვითარებისა და ამ გზით სატრანსპორტო ტვირთების მოცულობის გაზრდის გაგრძელების თვალსაზრისით შესანიშნავი საგზაო რუკაა.

საქართველოს კონკურენტუნარიანობის გაუმჯობესება და შიდა სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარება, უსაფრთხოების განმტკიცების ხელშეწყობა, საქართველოზე გამავალი სატრანსპორტო დერეფნის ეფექტიანად გამოყენება, სატრანზიტო პროექტების სრულყოფილი რეალიზაცია სატრანსპორტო ტვირთების მოცულობის გაზრდას და ამ

მიმართულების სრულყოფას გამოიწვევს, რაც, თავის მხრივ, დააჩქარებს საქართველოს ინტეგრაციას გლობალურ ეკონომიკურ სტრუქტურებში და რეგიონის მდგრად განვითარებას შეუწყობს ხელს.

2.1.3. სამგზავრო-საქალაქო და საქალაქთაშორისო საავტომობილო ტრანსპორტის მდგომარეობა

საქართველოს ტერიტორიაზე სატვირთო გადაზიდვებისა და სამგზავრო გადაყვანების უზრუნველყოფისათვის ერთ-ერთი განმსაზღვრელია სატრანსპორტო სისტემა, რომლის მიმართ საბაზრო პირობებში წაყენებულია მაღალი მოთხოვნები სატრანსპორტო კავშირების ხარისხთან, რეგულარობასა და საიმედოობასთან, ტვირთების შენახვის და მგზავრთა უსაფრთხო გადაყვანების, მიწოდების ვადებისა და ღირებულებასთან მიმართებაში.

საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის ინტეგრირების უმნიშვნელოვანესი მაჩვენებელია არსებული სატრანსპორტო ქსელების რაციონალური გამოყენება და მათი გეოგრაფიული მდებარეობის და კომუნიკაციური შესაძლებლობების უპირატესობების რეალიზაცია, რომლებიც უზრუნველყოფენ ევროპის ქვეყნებისათვის უმოკლეს გზას აღმოსავლეთის ქვეყნებთან და აზიის კონტინენტთან. მაგრამ იმისათვის, რომ საქართველოს სატრანსპორტო სისტემები რაც შეიძლება მალე გარდაიქმნან მსოფლიო დონის სატრანსპორტო სისტემებად, აუცილებელია განხორციელდეს მთლიანი სატრანსპორტო დარგის კომპლექსური მოდერნიზაცია.

საბაზრო პირობებში სატრანსპორტო მომსახურებისას მომხმარებლის ერთ-ერთი და უპირატესი მოთხოვნაა ტვირთების დროული და ხარისხიანი მიწოდება. მოცემული მოთხოვნის შესრულების ერთ-ერთი წინაპირობაა ლოგისტიკის, ანუ მმართველი ალგორითმის გამოყენება, რომელიც სხვადასხვა სახის ეკონომიკურ-მათემატიკური მეთოდების დახმარებით სატრანსპორტო პროცესის ცალკეული ელემენტების მუშაობის ოპტიმი-

ზაციის და ამ ელემენტების ერთიან სისტემაში გაერთიანების საშუალებას იძლევა.

გადაზიდვების ლოგისტიკური პროგრესული სატრანსპორტო-ტექნოლოგიური სისტემების არასაკმარისი განვითარება საქართველოში იწვევს სატრანსპორტო ხარჯების ზრდას და შესაბამისად ბაზრის დაკარგვას.

ტრანსპორტი ეკონომიკის ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი დარგია, რომელიც არა მარტო უზრუნველყოფს მეურნეობის და მოსახლეობის მოთხოვნილებებს გადაზიდვებში, არამედ, როგორც შრომის ტერიტორიული განაწილების ფორმირებისა და განვითარების მატერიალურ-ტექნიკური ბაზა, წარმოადგენს ინფრასტრუქტურის უმსხვილეს შემადგენელ ნაწილს და არსებით გავლენას ახდენს ცალკეული რეგიონების და მთლიანად ქვეყნის სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების დინამიურობასა და ეფექტიანობაზე.

ტრანსპორტის, როგორც სახალხო მეურნეობის დარგის განხილვისას, აუცილებელია აღვნიშნოთ მისი მთელი რიგი სპეციფიკური თავისებურებანი, მათ შორისაა:

- ტრანსპორტის, როგორც ეკონომიკის სფეროს სპეციფიკა მდგომარეობს იმაში, რომ ის თვითონ არ აწარმოებს ახალ პროდუქციას, არამედ მხოლოდ მონაწილეობს მის შექმნის პროცესში, უზრუნველყოფს რა წარმოებას ნედლეულით, მასალებით, დანადგარებით და მიაწოდებს რა მზა პროდუქციას მომხმარებელს;

- საქართველოს გეოგრაფიული მდებარეობის და რესურსების, მოსახლეობის და ძირითადი საწარმოო ფონდების არათანაზომიერი განლაგების გამო ტრანსპორტის ფაქტორს უაღრესად დიდი მნიშვნელობა გააჩნია;

- ტრანსპორტი ქმნის ადგილობრივი და სახელმწიფოთაშორისი ბაზრების ფორმირების პირობებს;

- საბაზრო ურთიერთობებზე გადასვლისას ტრანსპორტის როლი არსებითად იზრდება იმდენად, რამდენადაც ერთი მხრივ, ტრანსპორტის

ფაქტორზე დამოკიდებულია საწარმოს მუშაობის ეფექტიანობა, რაც ბაზრის პირობებში პირდაპირ უკავშირდება მის სიცოცხლისუნარიანობას, ხოლო მეორე მხრივ, თვითონ ბაზარი გულისხმობს საქონელთა და მოსახურებათა გაცვლას, რაც ტრანსპორტის გარეშე შეუძლებელია. ამიტომ ითვლება ტრანსპორტი საბაზრო ინფრასტრუქტურის უმნიშვნელოვანეს შემადგენელ ნაწილად.[3]

საავტომობილო ტრანსპორტი უფრო ეფექტურია მოკლე მანძილებზე გადაზიდვებისას, რის შედეგადაც საგრძნობლად მცირდება როგორც ტვირთების ხელახლა გადატვირთვების აუცილებლობის შემთხვევები, ისე დამტვირთავი და განმტვირთავი სამუშაოების მოცულობა და მნიშვნელოვნად იზრდება გადასაზიდი ტვირთების შენახვის ხარისხი და სხვ.

საავტომობილო ტრანსპორტის უპირატესობები სხვა სახის ტრანსპორტთან შედარებით მდგომარეობს შემდეგში:

- მანევრირება, ტრანსპორტის კონცენტრაციის შესაძლებლობა იქ, სადაც ამის საჭიროებაა. ტვირთების შეგროვება და მიწოდება შეიძლება შესრულდეს გადატვირთვების გარეშე, ყველა პუნქტში, სადაც შეუძლია მივიდეს ავტომობილი. სწორედ ეს უპირატესობა მიიღება მხედველობაში იმ შემთხვევებში, როდესაც საშინაო გადაზიდვებში საავტომობილო ტრანსპორტს ეძლევა უპირატესობა ტრანსპორტის სხვა სახეებთან შედარებით;

- მიწოდების სისწრაფე და რეგულარული ხასიათი. ტვირთების შეგროვების და მიწოდების დრო შეიძლება დაინიშნოს საკმაოდ ზუსტად. ეს განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია იმ შემთხვევებში, როდესაც დატვირთვისას და განტვირთვისას ხდება სამუშაო ძალის მოზიდვა და აგრეთვე იმ შემთხვევებში, როდესაც ტვირთის ჩამოსვლა წარმოების მოთხოვნილებებთან არის სინქრონიზირებული;

- გადასაზიდი ტვირთების დაცულობა. ტრანსპორტის სხვა სახეებით გადაზიდვებთან შედარებით, ტვირთის მნიშვნელოვნად მცირე დანაკარგი, დანაკლისი და დაზინძურება, რაც მიღწეულია იმით, რომ მძლოლი, რომელიც ასრულებს გადაზიდვას, პასუხს აგებს გადასაზიდ ტვირთზე. ამასთან

ერთად, ხდება ნაკლები მოცულობის ტვირთის შეფუთვა, ხშირ შემთხვევაში კი არც არის საჭირო, და ამასთან ერთად, როგორც წესი, გამორიცხულია ტვირთის ხელახალი გადატვირთვები.

საავტომობილო ტრანსპორტს, ზემოთ ჩამოთვლილი დადებითი მხარეების გარდა, ახასიათებს გარკვეული ხარვეზებიც, რომელთა შორის შეიძლება აღინიშნოს:

- გადაზიდვის შედარებით დიდი თვითღირებულება;
- შედარებით დიდი ენერგეტიკული დანახარჯები (სატრანსპორტო მუშაობის ერთეულზე);
- გარემოს გაჭუჭყიანება გამონაბოლქვი ტოქსიკური ნივთიერებებით;
- მოძრავი შემადგენლობის დასამზადებლად გამოყენებული ლითონის მნიშვნელოვანი ხარჯი.

მიუხედავად ამისა, საავტომობილო ტრანსპორტის უპირატესობებმა უზრუნველყო ტრანსპორტის სხვა სახეობებთან შედარებით მისი სწრაფი განვითარება, ამჟამად საავტომობილო ტრანსპორტის მონაწილეობის გარეშე შეუძლებელია რომელიმე სხვა სახეობის ფუნქციონირება.

საავტომობილო ტრანსპორტი სულ უფრო მეტ გავრცელებას პოულობს ინფრასტრუქტურის ყველა დარგში. მისი გამოყენება განსაკუთრებით ეფექტიანია:

- მოკლე მანძილებზე სამრეწველო და სასოფლო-სამეურნეო ტვირთის გადაზიდვისათვის;
- შიგასაქალაქო გადაზიდვებისათვის;
- სავაჭრო და სამშენებლო ტვირთების გადაზიდვებისათვის.

დიდი გავრცელება ჰპოვა საავტომობილო და ტრანსპორტის სხვა სახეობების (უფრო ხშირად რკინიგზის) ერთობლივი მონაწილეობით ტვირთის შერეულმა გადაზიდვებმა. ამ შემთხვევაში საავტომობილო ტრანსპორტით ხდება გამგზავნიდან ტვირთის მიზიდვა ტრანსპორტის მაგისტრალურ სახეობამდე და შემდეგ მისი გადაზიდვა უშუალოდ მომხმარებლამდე.

ქვეყნის ინფრასტრუქტურის შემდგომი განვითარება საჭიროებს სამგ-

ზავრო და სატვირთო საავტომობილო გადაზიდვების შემდგომ მკვეთრ ზრდას. ამასთან, აღსანიშნავია, რომ საავტომობილო პარკის მგზავრტე-ვადობისა და ტვირთამწეობის ზრდა თანამედროვე პირობებისა და საჭირო-ებების გათვალისწინებით უნდა მოხდეს, რაც იმას ნიშნავს, რომ როგორც სამგზავრო, ისე სატვირთო გადაზიდვების დასახული სიდიდის მიღწევა შესაძლებელი იქნება საავტომობილო ტრანსპორტის მოძრავი შემადგენ-ლობის გამოყენების ინტენსიფიკაციის, ახალი მოდელების ავტომობილების საექსპლუატაციო-ტექნიკური თვისებების გაუმჯობესების, მათი ტექნიკუ-რი მომსახურებისა და რემონტის ხარისხის გაუმჯობესებისა და რაც მთავარია, გადაზიდვების ორგანიზაციული ფორმებისა და მეთოდების სრულყოფის გზით. ეს კი შესაძლებელია მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ საავტომობილო ტრანსპორტის ყველა ობიექტის ექსპლუატაცია დამყარე-ბული იქნება სწორ მეცნიერულ საფუძველზე და მჭიდროდ იქნება დაკავ-შირებული პრაქტიკის მიღწევებთან. ამიტომ, საავტომობილო ტრანსპორ-ტის კადრების მიერ სპეციალური ცოდნის გაღრმავებას საკმაოდ დიდი მნიშვნელობა ენიჭება.

საგარეო ბაზრებზე საწარმოების და ფირმების დამოუკიდებელი შესვლა, საერთაშორისო საწარმოო კოოპერაციისა და სპეციალიზაციის გაძლიერება და ასევე ერთობლივი საწარმოების შექმნა და პირდაპირ კავშირებზე აქტიური გადასვლა მოითხოვს სატრანსპორტო მომსახურების მნიშვნელოვან გაუმჯობესებას.

სატრანსპორტო მომსახურების დონე ერთ-ერთი იმ ფაქტორთაგანია, რომლებიც მნიშვნელოვან გავლენას ახდენენ იმ საწარმოების, გაერთიანებების და ფირმების მუშაობის საბოლოო შედეგებზე, რომლებიც მუშაობენ თვითდაფინანსებისა და სავალუტო თვითანაზღაურების პირობებში.

საერთაშორისო სატრანსპორტო ბაზარზე საქართველოს გადამზიდ-ველების აქტიური შემოსვლა, საერთაშორისო და საშინაო გადაზიდვების სფეროში მოქმედი ფაქტორების სირთულე და მრავალსახეობა მოითხოვს მაღალი კვალიფიკაციის მქონე ისეთი სპეციალისტების მომზადებას, რო-

მელთაც უნდა უზრუნველყონ დასავლეთ ევროპის, აზიის და ახლო აღმოსავლეთის სატრანსპორტო ბაზრებზე, მკაცრი კონკურენციის პირობებში საწარმოთა სტაბილური მუშაობა.

საქართველოში სატვირთო გადაზიდვები საქმიანობის ლიცენზირებული სახეობაა. ამჟამად, საავტომობილო ტრანსპორტზე საქმიანობის ლიცენზირებულ სახეობებს განეკუთვნებიან:

- ტვირთების და მგზავრების საერთაშორისო და საქალაქთაშორისო გადაზიდვები;
- შიდასაქალაქო გადაზიდვები;
- სატრანსპორტო-საექსპედიციო საქმიანობა, და აგრეთვე საავტომობილო ტრანსპორტის სატრანსპორტო საშუალებების ღირებულების შეფასება.

სატრანსპორტო-საექსპედიციო საქმიანობას მიეკუთვნება სამეურნეო საქმიანობა ტვირთების გადაზიდვის ორგანიზაციაზე, მათი გაგზავნის და მიღების ჩათვლით, და აგრეთვე გადაზიდვასთან დაკავშირებული სხვა ოპერაციების შესრულება გათვალისწინებული სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულებით.

სამგზავრო გადაყვანები არის საქმიანობა (მოღვაწეობა) მგზავრების, მათი ხელბარგის და ბარგის სივრცეში გადაადგილებისათვის, რომელიც ხორციელდება სატრანსპორტო საშუალებათა გამოყენებით, თავისი სოციალურ-ეკონომიკური შინაარსისა და ტექნოლოგიური თავისებურებების მიხედვით.

მგზავრთა გადაყვანები იყოფა რამდენიმე კატეგორიად:

- მუნიციპალური სამგზავრო გადაყვანები ისეთი გადაყვანებია, რომლებიც სრულდება მუნიციპალური შეკვეთით;
- კომერციული სამგზავრო გადაყვანები ისეთი გადაყვანებია, რომლებიც სრულდება გადამყვანის მიერ რაიმე მოგების მიღების მიზნით მგზავრთან გარიგების პირობების შესაბამისად;

- ტექნოლოგიური სამგზავრო გადაყვანები ისეთი გადაყვანებია, რომლებიც ხორციელდება ორგანიზაციების, ან მეწარმეთა მიერ მათი კუთვნილი, ან არენდით (იჯარით) აღებული სატრანსპორტო საშუალებებით თავისი საწარმოო პროცესის მოთხოვნების დაკმაყოფილების მიზნით სხვა პირებთან გადაზიდვების ხელშეკრულების დადების გარეშე;

- პირადი მიზნებით მგზავრების გადაყვანა ისეთი გადაყვანებია, რომლებიც ხორციელდება მოქალაქეთა მიერ მათი კუთვნილი, ან არენდით აღებული სატრანსპორტო საშუალებებით, რომელთა ექსპლუატაცია ხდება მინდობილობით პირადი ყოფითი მიზნებით, ან მათი ოჯახური მოთხოვნილებების დასაკმაყოფილებლად. მათ არ მიეკუთვნება გადაყვანები, რომლებსაც ასრულებენ მოქალაქე-მეწარმეები მუნიციპალური, კომერციული, ან ტექნოლოგიური გადაზიდვების სახით;

- შეღავათის მქონე კატეგორიის მგზავრთა გადაყვანები არის იმ პირთა გადაყვანები, რომლებსაც მოქმედი კანონმდებლობით აქვთ დადგენილი შეღავათი მგზავრობის გადასახადზე;

- მგზავრთა გადაყვანები პირდაპირი მიმოსვლით (გადაუჯდომლად) არის გადაყვანები მგზავრთა სხვა სატრანსპორტო საშუალებებზე გადაჯდომის გარეშე.

- მგზავრთა გადაყვანები გადაჯდომით ისეთი გადაყვანებია, როცა მგზავრობის პროცესში ხდება მგზავრის გადაადგილება ერთი სატრანსპორტო საშუალებიდან მეორეში. ამ გადაყვანების სახესხვაობაა მგზავრთა გადაყვანები შერეული მიმოსვლით, როცა გადაჯდომა ხდება ტრანსპორტის სხვა სახეობაზე.

მარშრუტი არის სათანადო (შესაბამისი) წესით წინასწარ დასახული ავტობუსების (ადამიანის, ავტომანქანის, მატარებლის, თვითმფრინავის და სხვათა) საწყის და საბოლოო პუნქტებს შორის მიმოსვლებისათვის დადგენილი ზუსტად რეგლამენტირებული მოძრაობის გზასავალი, განრიგის მიხედვით გაჩერებათა ადგილების და დროის ჩვენებით (მითითებით).

ასხვავებენ სარაიონო, სარაიონთაშორისო, საგარეუბნო, საქალაქთაშორისო და საერთაშორისო (სახელმწიფოთაშორისო) საავტობუსო მარშრუტებს. საერთო სარგებლობის ტრანსპორტით შესრულებულ საავტომობილო სამგზავრო მიმოსვლებს ყოფენ აგრეთვე, საავტობუსო და სატაქსოდ. ტრანსპორტის რამოდენიმე სახეობის გამოყენებით შესრულებულ მიმოსვლებს უწოდებენ შერეულს, მაგალითად, საავტომობილო-სარკინიგზო მიმოსვლა.

მგზავრთა ყველაზე უფრო მასობრივ გადაყვანებს ასრულებს საქალაქო სამგზავრო ტრანსპორტი, რომელიც იყოფა მარშრუტიზებულიად (ავტობუსი, მიკროავტობუსი, მეტროპოლიტენი, ტროლეიბუსი, ტრამვაი, ელექტრომატარებელი, სამდინარო საშუალებები ქალაქის სინამდვილეში, ფუნქციონირის ტრამვაი) და არამარშრუტიზებულიად (მოქალაქეთა კუთვნილი მსუბუქი ავტომობილები, ტაქსები და სამოსამსახუროდ შეკვეთილი და სამოსამსახურო ავტობუსები, მოტოციკლები, არამექანიკური სატრანსპორტო საშუალებები). გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობა სტატისტიკური კვლევებით, ტრანსპორტის ცალკეული სახეების მიხედვით, მოცემულია ქვემოთ მოცემულ ცხრილებში (1; 2)

ცხრილი 1

მგზავრთა გადაყვანა ტრანსპორტის ცალკეული სახეების მიხედვით

(მლნ. კაცი)

წლები	გადაყვანილი მგზავრების სულ	მათ შორის:						
		რკინიგზა	სავტომობილო	ტროლეიბუსი	მეტროპოლიტენი	ტრამვაი	საზღვაო	საჰაერო
2005	391,7	3,6	263,1*	16,3	105,7	2,7	-	0,3
2006	410,3	3,8	285,7*	8,5	110,9	1,2	-	0,2
2007	390,1	3,9	293,5*	0,7	91,8	-	-	0,2
2008	393,8	3,4	301,4*	1,3	87,5	-	-	0,2
2009	392,1	3,1	309,5*	1,0	78,3	-	-	0,2
2010	400,2	3,2	317,9*	-	78,9	-	0,0	0,2
2011	415,0	3,2	326,5	-	85,1	-	0,0	0,2
2012	432,2	3,1	335,3*	-	93,6	-	0,0	0,2

როგორც ცხრილის მონაცემებიდან ჩანს, 2012 წელს 2005 წელთან შედარებით გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობა გაიზარდა 10%-ით, მათ

შორის საავტომობილო ტრანსპორტით გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობა 27%-ით.

ცხრილი 2

მგზავრთბრუნვა ტრანსპორტის ცალკეული სახეების მიხედვით

(მლნ. მგზავრ-კმ)

წლები	მგზავრთბრუნვა სულ	მათ შორის:						
		რკინიგზა	საავტომობილო	ტროლეიბუსი	მეტროპოლიტენი	ტრამვაი	საზღვაო	საჰაერო
2005	7294	719,7	5252*	117	676	18,5	-	510,8
2006	7302,1	808,9	5269,2*	52,7	710,1	8,3	-	452,9
2007	7258,6	773,9	5416,7*	5,7	587,5	-	-	474,8
2008	7299,8	674,5	5568,4*	11,2	560	-	-	485,7
2009	7238,4	626	5724,3*	8,7	500,9	-	-	378,5
2010	7418,6	654,4	5884,6*	-	505,0	-	5,7	368,9
2011	7652,2	641,4	6049,4	-	544,7	-	3,2	413,5
2012	7806,8	625,4	6218,8*	-	599,1	-	3,4	360,1

მგზავრთბრუნვა 2012 წელს 2005 წელთან შედარებით გაზრდილია 7%-ით. მათ შორის საავტომობილო ტრანსპორტის მიხედვით მგზავრთბრუნვა გაზრდილია 18%-ით. ყველაზე მაღალი ხვედრითი წილით მგზავრთბრუნვაში გამოირჩევა საავტომობილო ტრანსპორტი. მის წილად მოდის 80%.

თვით სახელწოდება „საქალაქო სამგზავრო ტრანსპორტი“ აღნიშნავს ტრანსპორტის ამ სახეობის ძირითად საექსპლუატაციო განსხვავებას (თავისებურებას). მგზავრთა გადაყვანები ლოკალიზებულია ქალაქის (ქალაქის ტიპის, ან სხვაგვარი დასახლებული პუნქტის) საზღვრებში. ამჟამად შეიმჩნევა განსახლების საქალაქო ფორმათა ინტეგრაციის ინტენსიური პროცესი მიმდებარე საგარეუბნო ზონებთან. ამის გამო თანდათან ისპობა განსხვავება შიდა საქალაქო და საგარეუბნო გადაყვანათა შორის.

პრაქტიკულად ყველა პატარა ქალაქსა და ქალაქის ტიპის დასახლებულ პუნქტებში საავტომობილო მარშრუტები ერთდროულად გადიან შესაბამისი დასახლებული პუნქტის ტერიტორიაზე და ემსახურებიან

საგარეუბნო ზონას. ქალაქის ტერიტორიის ზრდასთან ერთად წარმოიშობა ტიპიური (სუფთა) შიდასაქალაქო საავტობუსო მარშრუტები, თუმცა, საგარეუბნო მარშრუტების ფუნქციის შესრულება გრძელდება.

ავტობუსების მოქმედი კლასიფიკაცია კი დანიშნულების მიხედვით ითვალისწინებს საქალაქო ავტობუსების არსებობას მათი შემდგომი დაყოფით შიდა საქალაქო და საგარეუბნო ავტობუსებად.

გადამყვანი არის ორგანიზაცია, ან ინდივიდუალური მეწარმე, იური-დიული პირის წარმოქმნის გარეშე, რომელიც ახდენს მუნიციპალურ, კომერციულ, ან ტექნოლოგიურ გადაყვანებს. ამგვარად, ცნება გადამყვანი არ გამოიყენება იმ პიროვნებათა მიმართ, რომლებიც ასრულებენ ანალოგიურ (მსგავს) ფუნქციებს პირადი (ყოფითი) მიზნებით.

მგზავრთა გადაყვანები საერთო სარგებლობის საქალაქო ტრანსპორტით სრულდება პროფესიულ, ან კომერციულ საფუძველზე. კომერციული ორგანიზაციის მიერ განხორციელებული გადაყვანა ჩაითვლება საერთო სარგებლობის ტრანსპორტით შესრულებულ გადაყვანად, თუ ის კანონის ან სხვა სამართლებრივი აქტის შესაბამისად ამ ორგანიზაციაზე გაცემული ლიცენზიიდან გამომდინარეობს, რაც ამ ორგანიზაციას ავალდებულებს, რომ განახორციელოს მგზავრთა გადაყვანები და ბარგის გადატანა ნებისმიერი მოქალაქის, ან იურიდიული პირის მიმართვით.

გადაყვანის შესაბამისი ხელშეკრულება არის საჯარო ხელშეკრულება, ე.ი. გადამყვანს არა აქვს უფლება გადაყვანაზე უარი უთხრას პირს, რომელმაც მას მიმართა ამის შესახებ, ან უპირატესობა მისცეს, რომელიმე ასეთ პირს სხვებთან შედარებით გადაყვანის ხელშეკრულების დადებაზე (გარდა კანონმდებლობით გათვალისწინებული შემთხვევებისა, მაგალითად, ინვალიდთა უპირატესი მომსახურების აუცილებლობა).

მომსახურების პირობები და ტარიფები ყველა მგზავრისათვის თანაბარია, (გარდა კანონმდებლობით გათვალისწინებული შეღავათებისა), ხოლო გადაყვანის ხელშეკრულების დადებაზე უარის თქმა მომსახურების შესაძლებლობის არსებობისას დაუშვებელია. საქართველოს კანონმდებ-

ლობა ითვალისწინებს საქალაქო სამგზავრო ტრანსპორტის შემადგენლობაში მგზავრთა გადაყვანების მუნიციპალური და პირადი სექტორის არსებობას და ეკონომიურ დიფერენციაციას.

საქალაქო სამგზავრო ტრანსპორტის საფუძველს ქმნის მუნიციპალური სექტორი, რომელიც გადაყვანებს ახორციელებს ადგილობრივი თვითმმართველობის ორგანოების მიერ დადგენილ (ორგანიზებულ) მუნიციპალურ მარშრუტებზე.

სოციალურად ორიენტირებულ ტარიფებს მუნიციპალურ მარშრუტებზე აწესებს ადგილობრივი თვითმმართველობის ორგანოები. ამიტომ ასეთი გადაყვანები მთლიანად, ან ნაწილობრივ ფინანსდება ადგილობრივი ბიუჯეტიდან მუნიციპალური (სახელმწიფოებრივი) შეკვეთის შესრულების გაანგარიშებათა წესით.

მუნიციპალური გადაყვანების შემკვეთი მოქმედებს მგზავრების და ქალაქის მოსახლეობის საზოგადოებრივი ინტერესებით. საქალაქო სამგზავრო ტრანსპორტის კომერციულ სექტორში გადაყვანების ორგანიზაციას დამოუკიდებლად ასრულებენ გადაყვანები. ეს გადაყვანები ავსებენ მუნიციპალურ გადაყვანებს. ერთდროულად თუ გავითვალისწინებთ მიმოსვლის სხვადასხვა მახასიათებლებს: გადაყვანის ობიექტს, ტრანსპორტის სახეობას, სიშორის კლასს და მოძრაობის რეჟიმს. შეიძლება დამატებით ტერმინოლოგიის გამოყენება, კერძოდ, „გადაყვანები სამგზავრო საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლებში“ ან „გადაყვანები შიდასაქალაქო ექსპრესულ საავტობუსო მიმოსვლებში“.

სამგზავრო ტრანსპორტის სხვადასხვა სახეობისათვის არსებობს მათი ეფექტური გამოყენების სფეროები, რომლებიც განხილული უნდა იქნას მიმოსვლის ამა თუ იმ სიშორის კლასებისადმი მიმართულებაში.

შიდასაქალაქო მიმოსვლებში მგზავრთა გადაყვანებს ძირითადად ასრულებს საავტომობილო ტრანსპორტი – ავტობუსები, მიკროავტობუსები და ტაქსები. მოძრავი შემადგენლობის საერთო პარკში ჭარბობენ მსუბუქი ავტომობილები, რომელთა წილი მომავალში კიდევ უფრო გაიზრდება.

კომერციული სამგზავრო გადაყვანები ხორციელდება უპირატესად მარშრუტული პრინციპით და მათი დიდი მოცულობა ათვისებულია საავტობუსო მიმოსვლებით. ქალაქში მეტროპოლიტენის არსებობის შემთხვევაში სახმელეთო სამგზავრო ტრანსპორტი გამოიყენება, როგორც მეტროპოლიტენის სადგურებთან მგზავრთა მიყვანის საშუალება.

კომერციული არამარშრუტული გადაყვანები ხორციელდება ავტომობილ-ტაქსით, შეკვეთილი ავტობუსებით და მსუბუქი ავტომობილებით.

საგარეუბნო მიმოსვლებში ყველაზე მეტი გავრცელება ჰპოვა მგზავრების გადაყვანებმა ავტობუსებით. მგზავრთა შიდასაქალაქო და საგარეუბნო გადაყვანებისათვის ფართოდ გამოიყენება აგრეთვე სარკინიგზო ტრანსპორტიც.

დიდ ქალაქებს შორის მგზავრთა კომერციული გადაყვანები ხორციელდება სამოქალაქო ავიაციის რეგულარული მარშრუტებით, თუმცა ტარიფები ასეთ მომსახურებაზე მნიშვნელოვნად უფრო მაღალია, ვიდრე სახმელეთო სამგზავრო ტრანსპორტზე, რის გამოც საჰაერო გადაყვანების მასშტაბები შედარებით მცირეა.

საქალაქთაშორისო მიმოსვლებში გადაყვანათა სიმორის გადიდებასთან ერთად იზრდება ჯერ სარკინიგზო, შემდეგ კი საჰაერო ტრანსპორტის როლი. საქალაქთაშორისო საავტობუსო გადაყვანები საქართველოს პირობებში ჭარბობს 200-250 კმ-მდე მანძილებზე.

საერთაშორისო საავტობუსო გადაყვანების ეფექტური სფერო განსაზღვრულია უპირატესად ტურისტთა გადაყვანებით. საქართველოში ფუნქციონირებს რამდენიმე ათეული რეგულარული საერთაშორისო საავტობუსო მარშრუტი. ევროკავშირში საქართველოს ინტეგრაციასთან დაკავშირებით საავტობუსო ტრანსპორტის როლი ამდღეობა სასაზღვრო და საბაჟო პროცედურების გამარტივების შემდეგ. საკონტინენტაშორისო მიმოსვლებში მგზავრთა საავტომობილო ტრანსპორტით გადაყვანა პრაქტიკულად ნულის ტოლია, ამ გადაყვანების მთელ მოცულობას პრაქტიკულად სამოქალაქო ავიაცია ასრულებს.

ზოგად მოძღვრებას, თეორიულ დებულებებს, სახელმძღვანელო შეხედულებების და პრინციპების სისტემას, რომლებიც მთლიანობაში ერთობლივად განსაზღვრავენ საზოგადოების დამოკიდებულებას გარკვეული მნიშვნელოვანი სოციალური მოვლენის მიმართ, საატომობილო საგზაო გადაყვანების დოქტრინა ეწოდება.

ეს არის შეხედულებათა და დებულებათა (სისტემა) ერთობლიობა, რომლითაც დგინდება:

- სატრანსპორტო სისტემის ორგანიზაციის, მშენებლობის, ექსპლუატაციისა და განვითარების ძირითადი მიმართულებები და პრინციპები;
- მისი ფუნქციონირების თეორიულ-კონცეპტუალური და სამართლებრივი საფუძვლები საზოგადოებრივ ურთიერთობათა კომპლექსში (სისტემაში);
- გადაყვანათა განხორციელების, სატრანსპორტო საქმიანობის შედეგების და საზოგადოებრივი მნიშვნელობის მაჩვენებლების შეფასების მეთოდები, სატრანსპორტო დოქტრინის თეორიული დასაბუთება ხდება მეცნიერთა მიერ პრაქტიკული მუშაობის გამოცდილების გათვალისწინებით.[3]

ისტორიულად მოხდა ტრანსპორტის სპეციალიზაცია ორი ძირითადი კრიტერიუმის მიხედვით: გადაყვანის (გადაზიდვის) ობიექტის (მგზავრები, ან ტვირთები) მიხედვით და ტრანსპორტის სახეობის მიხედვით. გადაყვანის (გადაზიდვის) ობიექტმა განსაზღვრა სატრანსპორტო პროცესის ორგანიზაციულ-სპეციფიკური ფორმები, რომელმაც გამოიწვია ავტოსატრანსპორტო საწარმოთა სპეციალიზაცია სამგზავრო, სატვირთო და შერეულ საწარმოებად.

ასხვაგვარად საერთო სარგებლობის და არასაერთო სარგებლობის სამგზავრო ტრანსპორტს. საერთო სარგებლობის ტრანსპორტმა მომსახურება უნდა გაუწიოს ნებისმიერ პოროვნებას. არასაერთო სარგებლობის

ტრანსპორტი გამოიყენება გადამყვანის მიერ თავისი ინდივიდუალური, ან საუწყებო მიზნებისათვის.

საავტომობილო სამგზავრო ტრანსპორტის მოძრავი შემადგენლობა იყოფა ავტობუსებად და მსუბუქ ავტომობილებად. მსოფლიო ავტომშენებლობის განვითარების ძირითადი მიმართულებებია:

- საგზაო და ეკოლოგიური უსაფრთხოების, საიმედოობის, მოძრავი შემადგენლობის მოძრაობის სიჩქარის და კომფორტაბელურობის ამაღლება;
- კვანძებისა და აგრეგატების სტანდარტიზაცია და უნიფიკაცია;

თუ განვიხილავთ საქალაქო ავტობუსების საექსპლუატაციო პირობების და მოძრაობის რეჟიმების თავისებურებებს, რაც თავის მხრივ კავშირშია საწვავის ხარჯის სიდიდესთან, შეიძლება დავასკვნათ, რომ საქალაქო მარშრუტებზე ავტობუსების მუშაობის მაჩვენებლები (მოძრაობის საშუალო სიჩქარე, საწვავის ხარჯი, გაჩერებების კუთრი რაოდენობა და სხვა) გაცილებით უფრო დაბალია, საქალაქთაშორისო ან მაგისტრალურ საექსპლუატაციო პირობებთან შედარებით, რაც აიხსნება მათი მუშაობის ხელისშემშლელი ფაქტორებით: ხშირი გაჩერებებით, დაბრკოლებების მაღალი გაჯერებულობით, მოძრაობის დაუმყარებელი რეჟიმებით, გადაცემათა კოლოფის დაბალი საფეხურების გამოყენებით და სხვა.

ჩატარებული სამუშაო გვიჩვენებს, რომ საქალაქო ავტობუსების საწვავის ხარჯის კანონზომიერებების დადგენისას, უნდა გავითვალისწინოთ საექსპლუატაციო პირობები და მოძრაობის რეჟიმების თავისებურებები.

დღეისათვის, მსოფლიოში არსებული მდგომარეობიდან გამომდინარე, საწვავ-ენერგეტიკული რესურსების ეკონომიისა და რაციონალური გამოყენების პრობლემა განსაკუთრებით აქტუალურია. ვინაიდან ენერჯის ტრადიციული სახეების მსოფლიო წყაროების მარაგი შეზღუდულია, ეს პრობლემა იქცა თანამედროვეობის გლობალურ პრობლემად.

სათბობენერგეტიკული რესურსების ეკონომია მჭიდროდაა დაკავშირებული გარემოს დაცვის პრობლემასთანაც. ცნობილია, რომ საავტომობილო ტრანსპორტი მიეკუთვნება ნავთობური წარმოშობის თხევადი

საწვავის უმსხვილეს მომხმარებელთა რიცხვს, რომლის წილზე მოდის მთელი მოხმარების დაახლოებით 30%.

ქვეყანაში საავტომობილო ტრანსპორტზე მოდის სატვირთო გადაზიდვების მოცულობის დაახლოებით 80% და სამგზავრო გადაყვანების მოცულობის ნახევარზე მეტი. ამიტომ საწვავ-ენერგეტიკული რესურსების ეფექტური და ეკონომიური გამოყენებისკენ მიმართულ ნებისმიერ ღონისძიებას დიდი ეროვნული და სამეურნეო მნიშვნელობა აქვს.

საქალაქო ავტობუსების საწვავის ხარჯის სიდიდე დამოკიდებულია საექსპლუატაციო პირობებზე, რაც თავის მხრივ კავშირშია მოძრაობის რეჟიმებთან. ამიტომ საქალაქო ავტობუსების საექსპლუატაციო პირობების და მოძრაობის რეჟიმების შესწავლა აქტუალურია და მას დიდი პრაქტიკული მნიშვნელობა აქვს.

ექსპლუატაციაში ავტობუსების საწვავის ხარჯის სიდიდე დამოკიდებულია:

- საექსპლუატაციო პირობებზე;
- ავტობუსების ტექნიკურ მდგომარეობაზე;
- ორგანიზაციულ-ტექნოლოგიურ ღონისძიებებზე;
- მძღოლის კვალიფიკაციაზე და სხვა.

თავის მხრივ, ამათგან თითოეული ცალ-ცალკე დამოკიდებულია მთელ რიგ ფაქტორებზე. როგორც მრავალრიცხოვანი გამოკვლევების ანალიზმა გვიჩვენა, ყველაზე მნიშვნელოვან ფაქტორს, რომელიც გავლენას ახდენს საწვავის ხარჯზე, წარმოადგენს საექსპლუატაციო, კერძოდ კი, საგზაო პირობები მისი ცვლადი ხასიათით. ამასთანავე, საექსპლუატაციო პირობები გავლენას ახდენს ავტობუსების მუშაობის რეჟიმზე, რომელიც საწვავის ხარჯის ფორმირებაში ერთ-ერთი მთავარია.

განსაკუთრებით აღსანიშნავია სავალი გზის საფარის ხარისხის და მისი გეომეტრიული პარამეტრების გავლენა საწვავის ხარჯზე. გზის საფარის მდგომარეობის მიხედვით საწვავის ხარჯი შეიძლება გაიზარდოს 15-100%-ით, გზის კარგ მდგომარეობასთან შედარებით. საგზაო მოძრაობის რაციონალური ორგანიზაცია საშუალებას იძლევა შევამციროთ საწვავის

ხარჯი 15%-ით. ქალაქებში საწვავის ხარჯზე გავლენას ახდენს მარშრუტზე რეგულირებადი და არარეგულირებადი გზაჯვარედინების არსებობა და მათი რაოდენობა.

ქალაქებში მოძრაობისას ავტობუსის საწვავის ხარჯი იზრდება 70-80%-ით, დამუხრუჭებების და გაქანებების დიდი რაოდენობის გამო. საწვავის ხარჯზე მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს ამინდი და სეზონის პირობები. საწვავის საექსპლუატაციო ხარჯის ფორმირებაში მნიშვნელოვანი ადგილი უკავია ავტობუსების ტექნიკურ მდგომარეობას. ძრავას კვების სისტემის უწყესივრობამ შეიძლება გამოიწვიოს საწვავის 20-30%-ით გადახარჯვა. საწვავის ხარჯზე, აგრეთვე, გავლენას ახდენს ტრანსმისიის მდგომარეობა, ჰაერის წნევა საბურავებში, ძრავას თბური მდგომარეობა და სხვა.

აღსანიშნავია, რომ ამ შემთხვევაში მნიშვნელოვანია ავტობუსისათვის დროული ტექნიკური მომსახურებისა და რემონტის ჩატარება, რათა არ დავუშვათ მისი ექსპლუატაცია საწვავის მომატებული ხარჯით.

ავტობუსის საწვავის ხარჯზე მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს ორგანიზაციულ-ტექნოლოგიური ღონისძიებები. ტექნიკური მომსახურების დროული და ხარისხიანი ჩატარებით, შეიძლება მივაღწიოთ ავტობუსის ტექნიკური მდგომარეობის გაუმჯობესებას და საწვავის საექსპლუატაციო ხარჯის შესაბამის შემცირებას. მგზავრების გადაყვანების პროცესის სწორი ორგანიზაცია, აგრეთვე მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს საწვავის ეკონომიაზე.

სამგზავრო გადაყვანების სისტემაში პროგრესულ-ტექნოლოგიური გადაწყვეტილებების შემუშავება და დანერგვა უზრუნველყოფს საწვავის ხარჯის შემცირებას 20-25%-ით. გადაზიდვების სისტემაში საწვავის ეკონომიის ყველაზე ხელმისაწვდომი რეზერვი დაკავშირებულია გადაზიდვის პროცესის ოპტიმალური დაგეგმვის ამოცანასთან, რასაც საავტომობილო ფირმები მნიშვნელოვან ადგილს უნდა უთმობდნენ.

ერთ-ერთი ძირითადი მიზეზი, რომელიც გავლენას ახდენს ავტობუსის საწვავის საექსპლუატაციო ხარჯზე, არის მძღოლის კვალიფიკაცია, სახელდობრ, კი მისი მართვის სტილი. ტრანსპორტზე პროფესიული

სწავლების განვითარების ასოციაციის მონაცემების თანახმად, ავტობუსების მართვის ეკონომიური რეჟიმების ხარჯზე საწვავის ხარჯი შეიძლება 15-25%-მდე შემცირდეს. შემუშავებულია მძღოლების მომზადების სპეციალური პროგრამა, რომელიც საშუალებას იძლევა, რომ მძღოლები დაეუფლონ ავტობუსების ექსპლუატაციის დროს საწვავის ეკონომიის სხვადასხვა ხერხებს და ეკონომიური ტარების მეთოდებს.

ამრიგად, ჩატარებული ანალიზი გვიჩვენებს, რომ ავტობუსების საწვავის საექსპლუატაციო ხარჯზე გავლენას ახდენს ფაქტორთა დიდი რაოდენობა, რომელთა გათვალისწინება მათი სტატისტიკური ბუნების გამო პრაქტიკულად შეუძლებელია. ამიტომ საწვავის ხარჯის ყველაზე სრულყოფილი მოდელებიც კი არ შეიძლება გამოყენებული იქნეს კრიტერიუმის სახით, საწვავის ხარჯის ნორმების დადგენის, საწვავის გადახარჯვის მიზეზების გამოკვლევის და მათ აღმოფხვრაზე პრაქტიკული რეკომენდაციების შემუშავების დროს.

საქალაქო მარშრუტებზე ავტობუსების გამოცდების შედეგების ანალიზი გვიჩვენებს, რომ კუთრი გაჩერებების რაოდენობა მარშრუტის 1-კმ-ზე გაცილებით მეტია, ვიდრე საქალაქთაშორისო, მაგისტრალურ ან სხვა პირობებში მათი ექსპლუატაციის დროს, რაც ზრდის დაუმყარებელი მოძრაობის წილს და იწვევს ავტობუსის გაქანება-დამუხრუჭებაზე საწვავის მნიშვნელოვან გადახარჯვას. უნდა აღინიშნოს, რომ ამ თვალსაზრისით არარაციონალურია მარშრუტზე გაჩერებების განლაგება შუქნიშნების შემდეგ.

ამგვარად, საქალაქო მარშრუტებზე ავტობუსების მუშაობის მაჩვენებლების (მოძრაობის საშუალო სიჩქარე, საწვავის ხარჯი, გაჩერებების კუთრი რაოდენობა და სხვა) ანალიზი გვიჩვენებს, რომ ისინი გაცილებით უფრო დაბალია საქალაქთაშორისო ან მაგისტრალურ საექსპლუატაციო პირობებთან შედარებით, რაც აიხსნება მათი მუშაობის ხელისშემშლელი ფაქტორებით: ხშირი გაჩერებები, დაბრკოლებების მაღალი გაჯერებულობა, მოძრაობის დაუმყარებელი რეჟიმები, გადაცემათა კოლოფის დაბალი საფეხურების გამოყენება და სხვა.

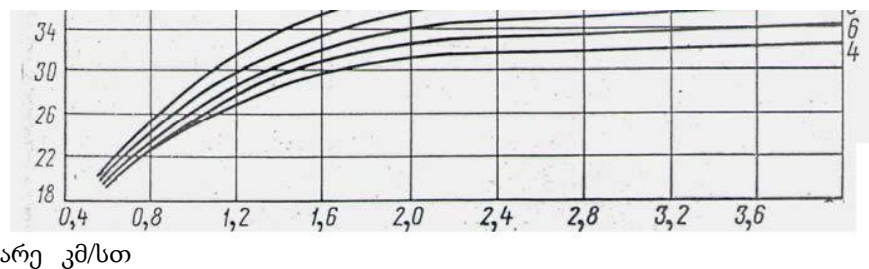
საქალაქო ავტობუსების გადაზიდვების ეფექტურობის ამაღლება შესაძლებელია გაჩერებებს შორის მანძილების რაციონალურად დაგეგმვით, რადგან მათი ეფექტურობა დამოკიდებულია როგორც კონსტრუქციულ პარამეტრებზე, ასევე ექსპლუატაციის პირობებზე. ეს უკანასკნელი განპირობებულია მრავალი ფაქტორით, რომელთაგან საკმაოდ მნიშვნელოვანია გაჩერებებს შორის მანძილი. აღნიშნული სიდიდე მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს მოძრაობის საშუალო სიჩქარეზე, საწვავის ხარჯზე, ასს-ს ხარჯებზე და მთლიანად გადაზიდვების ეფექტურობაზე. ამიტომ ვითვალისწინებთ რა სოციალურ-ეკონომიკურ მდგომარეობას (მოსახლეობის დაბალ შემოსავალსა და საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მცირე დაფინანსებას ბიუჯეტიდან), საზოგადოებრივი ტრანსპორტის სიჩქარის გაზრდისა და დროის დანახარჯის შემცირების მიზნით შეიძლება გამოვიყენოთ რამოდენიმე შესაძლებლობა, კერძოდ, საზოგადოებრივი ტრანსპორტისთვის გამოყოფილი ზოლები, რაც გაზრდის სიჩქარეს და შეამცირებს ავარიულ შემთხვევებს; პარკირების (სითიპარკი) რაოდენობის შემცირება, რადგან იგი მნიშვნელოვნად ამცირებს საზოგადოებრივი ტრანსპორტის სიჩქარეს; საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გაჩერებებზე განსხვავებული საფარის მოწყობა, სადაც სხვა სახის ტრანსპორტს კანონით ეკრძალება მონიშნულ საფარზე შესვლა, რაც მგზავრს დაიცავს მოსალოდნელი საფრთხისგან.

არსებული მეთოდის გამოყენებით აგებულ იქნა ქ. თბილისის საავტობუსო მარშრუტებზე გაჩერებებს შორის მანძილის სიდიდის განაწილების ჰისტოგრამა. ეფექტურობის კოეფიციენტის გამოყენებით წარმოდგენილ იქნა რეკომენდაცია საექსპლუატაციო მაჩვენებლების გასაუმჯობესებლად დასახელებული მანძილების რაციონალურად დაგეგმვის გზით.

თანამედროვე ქალაქების განვითარებამ და გაფართოებამ გამოიწვია სატრანსპორტო ნაკადების გაზრდა, რის პროპორციულადაც შეუძლებელი გახდა საავტომობილო გზების გამტარუნარიანობის ცვლა. ამიტომ თავისთავად მოხდა მოძრაობის სიჩქარეების შემცირება. მაგ. ავტობუსების

მოდრაობის საშუალო სიჩქარე დიდ ქალაქებში 16-19 კმ-სთ-ია, ხოლო პიკის საათებში ძალიან ხშირად ჩამოდის 9-10 კმ/სთ-მდე. ამავდროულად იზრდება მგზავრთა მოთხოვნილება გადაყვანებზე დახარჯული დროის შემცირებაზე, რაც თავისთავად საჭიროებს მოძრაობის საშუალო სიჩქარის გაზრდას. ეს უკანასკნელი კი დამოკიდებულია მთელ რიგ ორგანიზაციულ-ტექნიკურ ფაქტორებზე, რომელთაგან საკმაოდ მნიშვნელოვანია გაჩერებებს შორის მანძილი. აღნიშნული სიდიდის რაციონალურად დაგეგმვით დასახულ იქნა ამოცანა საქალაქო ავტობუსების გადაზიდვის ეფექტურობის გასაზრდელად.

გადასაწყვეტ ამოცანას აქვს ურთიერთსაწინააღმდეგო მოთხოვნები. მგზავრთა უკეთ მომსახურებისათვის საჭიროა, რომ გაჩერებებს შორის მანძილი იყოს რაც შეიძლება მცირე. ავტოსატრანსპორტო საწარმოსათვის კი მიზანშეწონილია, რომ გაიზარდოს გაჩერებებს შორის მანძილი. ექსპლუატაციის პირობებისგან დამოკიდებულებით გაჩერებებს შორის მანძილი იცვლება დიდ ზღვრებში და მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს საშუალო სიჩქარესა და აქედან გამომდინარე საწვავის ხარჯსა და გადაზიდვების ეფექტურობაზე.



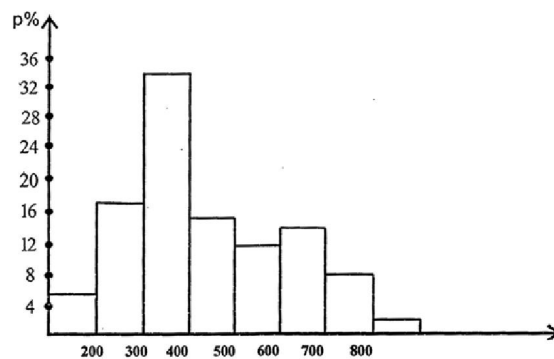
ნახ. 1 მოძრაობის საშუალო სიჩქარის დამოკიდებულება გაჩერებებს შორის მანძილთან და მგზავრობის სიგრძესთან

მგზავრთნაკადების შესწავლის შემდეგ ქ. თბილისში გამოყოფილი იქნა უფრო მეტად დატვირთული მარშრუტები, რომლებისთვისაც დადგენილ იქნა შემდეგი პარამეტრები: მარშრუტის სიგრძე, გაჩერებების რაოდენობა და გაჩერებებს შორის მანძილები. მიღებული სტატისტიკური მონაცემების დამუშავებისას გამოყენებულ იქნა არსებული მეთოდოლოგია, რომლის არსი მდგომარეობს იმაში, რომ ერთი და იგივე ქუჩის მონაკვეთი

შეიძლება შევიდეს სტატისტიკურ მასალაში იმდენჯერ, რამდენი მარშრუტიც გადის ამ უბანზე.

სტატისტიკური მასალის დამუშავების შედეგად დადგინდა, რომ ქალაქ თბილისისათვის უფრო გავრცელებულია მარშრუტები, რომელთა სიგრძე არის 7-8 კმ.

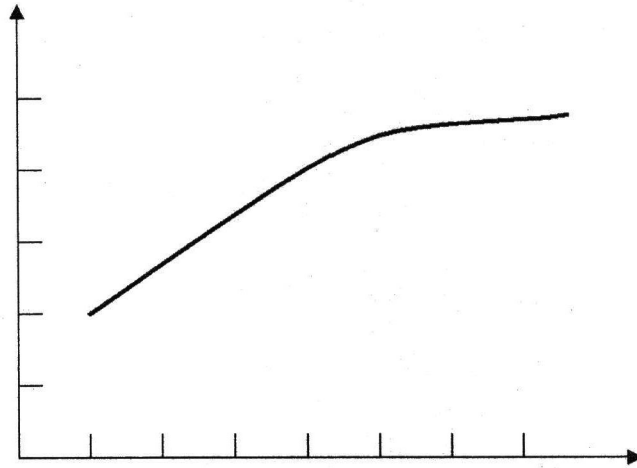
როგორც წამოდგენილი ორი ნახაზის შედარებით ჩანს ქ. თბილისში 600÷700 მ-ის დიაპაზონში გაჩერებების რაოდენობა 3-ჯერ ნაკლებია 300÷400 მ-იან მანძილის მქონე გაჩერებებთან.



ნახ. 2 გაჩერებებს შორის მანძილის სიდიდის გადანაწილების ჰისტოგრამა

თუმცა პირველ შემთხვევაში საშუალო სიჩქარე 25÷30 %-ით მეტია. ამიტომ მიზანშეწონილია მოხდეს გაჩერებებს შორის მანძილის გაზრდა, რაც გამოიწვევს მოძრაობის საშუალო სიჩქარის გაზრდასა და საწვავის ხარჯის შემცირებას. აღნიშნულის გათვალისწინებით საქალაქო ავტობუსების მუშაობის ეფექტურობის გაზრდის თვალსაზრისით მნიშვნელოვანია საავტობუსო მარშრუტების რაციონალური დაგეგმვა გაჩერებებს შორის მანძილის გაზრდის მიზნით, ისე რომ არ მოხდეს მგზავრთა ინტერესების უგულველყოფა.

დასტურდება, რომ მიზანშეწონილია საქალაქო ავტობუსებისათვის გაჩერებებს შორის მანძილის გაზრდა 600÷700 მეტრამდე, რადგან შემდგომი ზრდისას ეფექტურობის კოეფიციენტი უმნიშვნელოდ იცვლება.[3]



ნახ. 3 ეფექტურობის კოეფიციენტის დამოკიდებულება გაჩერებებს შორის მანძილთან

საქალაქო სამგზავრო ტრანსპორტი საქართველოში მუნიციპალურია. შიდასაქალაქო და საგარეუბნო მარშრუტები იქმნება მუნიციპალური (ადგილობრივი) მართვის ორგანოების სუბიექტების კონტროლით. გადაყვანები მუნიციპალურ მარშრუტებზე ხორციელდება მუნიციპალური კონტრაქტის საფუძველზე სოციალურად ორიენტირებული ტარიფებით, გადამყვანთა ფინანსირებისათვის საბიუჯეტო საშუალებების გამოყენებით. გარდა მუნიციპალური მარშრუტებისა, რომლებიც შეადგენენ დასახლებული პუნქტების და მათთან მიმდებარე საგარეუბნო ზონის სატრანსპორტო ქსელის საფუძველს, ფუნქციონირებენ აგრეთვე, გადამყვანთა მიერ დამოუკიდებლად შექმნილი კომერციული მარშრუტები.

სამგზავრო საავტომობილო გადაყვანათა რეგულირება სახელმწიფოს მიერ ხდება ტრანსპორტის დაყოფით სახელმწიფოებრივ და საქართველოს ტერიტორიაზე არსებულ იურიდიულ პირთა გამგებლობაში მყოფ ტრანსპორტად (იხ. დანართი 1).

როგორც დანართი 1-ის ცხრილში მოცემული მონაცემებიდან ჩანს, საქალაქო და საგზაო ტრანსპორტის საქმიანობით დაკავებული საწარმოების ბრუნვის მოცულობა 2012 წელს 2003 წელთან შედარებით გაზრდილია 5-ჯერ. წინა წელთან შედარებით 26,8%-ით; პროდუქციის გამოშვება წინა წელთან შედარებით გაზრდილია 30,7%; დასაქმებულთა რაოდენობა 22,89%; დაქირავებულთა რაოდენობა 20,68%. კლებით ხასიათდება დასა-

ქმეულთა საშუალო შრომის ანაზღაურება, რომელიც შემცირებულია 1%. საგულისხმოა ინვესტიციების ზრდა ფიქსირებულ აქტივებში, რომელიც გაზრდილია 52,83%.

საერთო სარგებლობის ტრანსპორტით საავტომობილო გადაყვანებისათვის დამახასიათებელია თავისებური კონკურენცია ორ წამყვან ტექნოლოგიურ პროცესს, სამარშრუტოსა და ინდივიდუალურს შორის. ამ პრინციპთა მოქმედება დაკავშირებულია საავტომობილო ტრანსპორტის მოძრავი შემადგენლობის საერთო პარკში მსუბუქი ავტომობილების და ავტობუსების არსებობასთან.

სამარშრუტო პრინციპი ეფუძნება მგზავრთა საკმაოდ დიდი რაოდენობის ინტერესთა დამთხვევას და საშუალებას იძლევა ორგანიზებულ იქნას რეგულარული საავტობუსო მარშრუტები. მგზავრობა მარშრუტების მიხედვით პრაქტიკულად აკმაყოფილებს მგზავრთა უმრავლესობის სატრანსპორტო მოთხოვნებს მისაღები ტარიფებით გაწეული მომსახურებისათვის.

ინდივიდუალურობის პრინციპი ეფუძნება ცალკეული პიროვნების ინტერესთა არსებითობის აღიარებას და საშუალებას იძლევა შესრულდეს საავტომობილო გადაყვანები უშუალოდ „კარიდან კარამდე“ ერთჯერადი მარშრუტებით, უმაღლესი კომფორტულობის პირობებში, ინდივიდუალური პრინციპი რეალიზდება მოქალაქეთა, ან ორგანიზაციათა მიერ სატაქსო ტრანსპორტით მათი კუთვნილი, ან იჯარით, ქირით, ლიზინგით მიღებული მსუბუქი ავტომობილებით. პირადი და კოლექტიური ინტერესების ასეთ მოქნილ შეხამებას ვერ უზრუნველყოფს ტრანსპორტის ვერც ერთი სხვა სახეობა.

ავტოსატრანსპორტო საქმიანობის პრაქტიკამ წარმოშვა აგრეთვე, სატრანსპორტო მომსახურების ფორმა, რომელშიც შერწყმულია სამარშრუტო და ინდივიდუალური პრინციპების უპირატესობანი-გადაყვანები სამარშრუტო ტაქსის რეჟიმით. საავტომობილო სამგზავრო გადაყვანების ეს

ნაირსახეობა ყველაზე უფრო დიდი ტემპებით განვითარდა უკანასკნელ პერიოდში და კვლავაც იქნება შენარჩუნებული.

დღესდღეობით მერიის სტატისტიკური მონაცემების თანახმად, თბილისელებს ყოველდღიურად ემსახურება 490 მუნიციპალური ავტობუსი, 2700 მიკროავტობუსი, ე.წ. „სამარშრუტო ტაქსი“, თუმცა გასათვალისწინებელია ის ფაქტი, რომ მუნიციპალიტეტის დიდი ტევადობის სამგზავრო ავტობუსები ძირითადად მოსახლეობის სამგზავრო გადაადგილებისას, რომ მათი მიკროავტობუსებით ჩანაცვლება დიდ შეფერხებას იწვევს, როგორც მოსახლეობის სამგზავრო გადაადგილებისას, ისე მგზავრობის ღირებულების მხრივ, ვინაიდან გასათვალისწინებელია მოსახლეობის ცხოვრების დონე. მიუხედავად ბოლო პერიოდში განხორციელებული პროექტებისა, ახალი სამარშრუტო ტაქსების შემოყვანის თაობაზე, რომლის გაგრძელებასაც მერია სამომავლოდაც აპირებს, დღესდღეობით არასაკმარისი მარშრუტები, რომელიც დიდ შეფერხებას იწვევს მოსახლეობის სამგზავრო გადაყვანების საქმეში, ავტოპარკის გაუმართაობა, მოძველებული ტრანსპორტი, რის გამოც მძღოლებს ხშირად უხდებათ მარშრუტის ჩავარდნა, შეზღუდული პირებისათვის არაადაპტური გადაადგილება, რომელიც ტრანსპორტს არ გააჩნია, სასურველ ადგილზე კომფორტულ მგზავრობას უშლის ხელს და მგზავრების მოთხოვნილებას ვერ აკმაყოფილებს. სწორედ, საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარების პრობლემების გადასაჭრელად მიზანშეწონილად მიგვაჩნია საზღვარგარეთის ქალაქების გამოცდილება, რაც სამგზავრო გადაყვანების კრიზისის თავიდან აცილების საუკეთესო საშუალებაა.

2.1.4. სატვირთო საავტომობილო ტრანსპორტის მდგომარეობა

საქართველოში სატვირთო გადაზიდვები საქმიანობის ლიცენზირებული სახეობაა. ამჟამად ქვეყანაში საავტომობილო ტრანსპორტზე საქმიანობის ლიცენზირებული სახეობებია ტვირთების და მგზავრების

საერთაშორისო და საქალაქთაშორისო გადაყვანები, შიდასაქალაქო გადაზიდვები, სატრანსპორტო-საექსპედიციო საქმიანობა, და აგრეთვე საავტომობილო ტრანსპორტის სატრანსპორტო საშუალებების ღირებულების შეფასება.[4]

სახელმწიფო პოლიტიკა ტვირთების ტრანსპორტირების დარგში მდგომარეობს შემდეგში:

- სტრატეგიული მნიშვნელობის მქონე და სატრანსპორტო სისტემების ფუნქციონირების უსაფრთხოების უზრუნველყოფელი უმნიშვნელოვანესი სატრანსპორტო საწარმოები, კომუნიკაციები და ობიექტები შენარჩუნებული უნდა იქნან სახელმწიფო საკუთრებაში;
- უნდა მოხდეს აუცილებელი საკანონმდებლო და სამართლებრივი ბაზის ჩამოყალიბება კერძო სატრანსპორტო მომსახურების ცივილიზირებული ბაზრის შექმნისა და ფუნქციონირებისათვის ხელსაყრელი პირობების უზრუნველყოფისა და განვითარებისათვის;
- უნდა მოხდეს წამგებიანი და არაპერსპექტიული სახელმწიფო სატრანსპორტო საწარმოების ლიკვიდაცია ;
- უნდა ამაღლდეს საქართველოს გადამზიდავთა კონკურენტუნარიანობა სატრანსპორტო მომსახურების საგარეო და საშინაო ბაზრებზე.[4]

ამჟამად, საკუთრების არასახელმწიფოებრივი საწარმოების მიერ სრულდება საავტომობილო ტრანსპორტით ტვირთების გადაზიდვის თითქმის 100%, რაც აიხსნება იმით, რომ ავტოსატრანსპორტო დარგი საკუთრების პრივატიზაციის თვალსაზრისით ერთ-ერთ ყველაზე ხელმისაწვდომ დარგად შეიძლება ჩაითვალოს.

სატვირთო ტრანსპორტის პრივატიზაციის პროცესმა, სახელმწიფო ტრანსპორტის გიგანტების ერთგვარმა დანაწევრებამ, კერძო კომპანიათა წარმოქმნამ და მათ მიერ სატრანსპორტო საშუალებების შეძენამ გამოიწვია კონკურსის წარმოქმნა ავტოტრანსპორტით მომსახურების ბაზარზე.

ამჟამად, კომერციული ორგანიზაციების განკარგულებაში საკმაოდ დიდი რაოდენობის სატვირთო ავტომობილი ირიცხება, თუმცა, კერძო სატრანსპორტო კომპანიათა დიდი უმრავლესობა ფლობს ავტომობილთა მცირე რაოდენობას. სწორედ ამ გარემოებით აიხსნება კონკურენციის არსებობა სატრანსპორტო კომპანიათა შორის.

როგორც უკვე აღვნიშნეთ, საქართველოს სატრანსპორტო კომპლექსის განვითარების დამახასიათებელი თავისებურებაა საავტომობილო ტრანსპორტის ხვედრითი წილის ამღვლელობა როგორც ტვირთბრუნვაში, ასევე გადაზიდვების მოცულობაში. ეს განპირობებულია იმით, რომ საავტომობილო ტრანსპორტი უფრო ეფექტურია მოკლე მანძილებზე გადაზიდვებისას, რის შედეგადაც მცირდება ტვირთების ხელახლა გადატვირთვების აუცილებლობის შემთხვევები, მცირდება დამტვირთავ-განმტვირთავი სამუშაოების მოცულობა, მნიშვნელოვნად იზრდება გადასაზიდი ტვირთების შენახვის ხარისხი და სხვ.

ამდენად, საავტომობილო ტრანსპორტის უპირატესობები სხვა სახის ტრანსპორტთან შედარებით მდგომარეობს შემდეგში:

- მანევრირება – ტრანსპორტის კონცენტრაციის შესაძლებლობა იქ, სადაც საჭიროა. ტვირთების შეგროვება და მიწოდება შეიძლება შესრულდეს გადატვირთვების გარეშე, ყველა პუნქტში, სადაც შესაძლებელია მივიდეს ავტომობილი. სწორედ ეს დახასიათება მეტწილად, ვიდრე ნებისმიერი სხვა, მიიღება მხედველობაში, როდესაც საშინაო გადაზიდვებში ეძლევა უპირატესობა საავტომობილო ტრანსპორტს ტრანსპორტის სხვა სახეებთან შედარებით;

- მიწოდების სისწრაფე და რეგულარული ხასიათი. ტვირთების შეგროვების და მიწოდების დრო შეიძლება დაინიშნოს საკმაოდ ზუსტად. ეს მნიშვნელოვანია, როდესაც დატვირთვისას და განტვირთვისას მოიზიდავენ სამუშაო ძალას და როდესაც ტვირთის ჩამოსვლა სინქრონიზირებულია წარმოების მოთხოვნილობებთან. მიწოდება შეიძლება ორგანიზებული იქნას სისტემით “JUST IN TIME” – ზუსტ ვადაში. [4]

ტრანსპორტის სხვა სახეებით გადაზიდვებთან შედარებით, ტვირთის დანაკარგები, დანაკლისები და დაბინძურებები მნიშვნელოვნად ნაკლებია იმასთან დაკავშირებით, რომ მძღოლი, რომელიც ასრულებს გადაზიდვას პასუხისმგებელია გადასაზიდ ტვირთზე. ამასთან ერთად შეფუთვა საჭიროა ნაკლები მოცულობით ან ხშირ შემთხვევაში არც კი არის საჭირო, და როგორც წესი გამორიცხულია ხელახლა ტვირთის გადატვირთვები. ყველა სახის საკუთრების საწარმოების და ფირმების საგარეო ბაზრებზე დამოუკიდებელი შესვლა, საერთაშორისო საწარმოო კოოპერაციის და სპეციალიზაციის გაძლიერება, ერთობლივი საწარმოების შექმნა, პირდაპირ კავშირებზე აქტიური გადასვლა მოითხოვს სატრანსპორტო მომსახურების გაუმჯობესებას.

საქართველოს გადამზიდველების აქტიური შემოსვლა საერთაშორისო სატრანსპორტო ბაზარზე, საერთაშორისო და საშინაო გადაზიდვების სფეროში მომქმედი ფაქტორების სირთულე და მრავალსახეობა ქმნიან მოთხოვნილებას მაღალკვალიფიცირებულ სპეციალისტების მომზადებაში, რომლებსაც გააჩნიათ უნარი უზრუნველყონ საწარმოთა სტაბილური მუშაობა მკაცრი კონკურენციის პირობებში დასავლეთ ევროპის, აზიის და ახლო აღმოსავლეთის სატრანსპორტო ბაზრებზე.

სატრანსპორტო-საექსპედიციო საქმიანობას მიეკუთვნება სამეურნეო საქმიანობა ტვირთების გადაზიდვის ორგანიზაციაზე, მათი გაგზავნის და მიღების ჩათვლით, და აგრეთვე გადაზიდვასთან დაკავშირებული სხვა ოპერაციების შესრულება გათვალისწინებული სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულებით. ლიცენზირებისათვის ქვემდებარე ყოველ საქმიანობაზე გაიცემა ერთი ლიცენზია, ხუთი წლის ვადით.

ლიცენზირებადი საქმიანობის სახეობაზე დამოკიდებულებით ლიცენზიებს გააჩნიათ შემდეგი სერიები:

- ტვირთების საქალაქთაშორისო გადაზიდვები საავტომობილო ტრანსპორტის მეშვეობით (საქართველოს ფარგლებში);

- მგზავრების საქალაქთაშორისო გადაზიდვები საავტომობილო ტრანსპორტის მეშვეობით (საქართველოს ფარგლებში);
- ტვირთების საქალაქთაშორისო გადაზიდვები საავტომობილო ტრანსპორტის მეშვეობით (საქართველოს ფარგლებს გარეთ);
- მგზავრების საქალაქთაშორისო გადაზიდვები საავტომობილო ტრანსპორტის მეშვეობით (საქართველოს ფარგლებს გარეთ);
- სატრანსპორტო-საექსპედიციო საქმიანობა;
- საავტომობილო ტრანსპორტის სატრანსპორტო საშუალებების ღირებულების შეფასება [4]

ტვირთების გადაზიდვა საავტომობილო ტრანსპორტით რთული საწარმოო პროცესია, რომელიც შედგება რიგი ოპერაციებისაგან, რომლებიც ქმნიან საერთო ტექნოლოგიურ პროცესს. ტვირთის მიწოდების პროცესი გამგზავნისაგან მიმდებამდე შედგება სამი ძირითადი ელემენტისაგან:

1. ტვირთის დატვირთვა საავტომობილო საშუალებაზე გაგზავნის პუნქტებში;
2. ტვირთის გადაადგილება საავტომობილო საშუალებით გაგზავნის პუნქტისაგან დანიშნულების პუნქტამდე;
3. ტვირთის გადმოტვირთვა მოძრავი შემადგენლობიდან დანიშნულების პუნქტებში.

ტვირთის მიწოდებისას იქმნება აგრეთვე სხვადასხვა სახის სამუშაოების შესრულების აუცილებლობა, რომლებიც დაკავშირებულია სატრანსპორტო პროცესთან (ტვირთის მიღება ტვირთის გამგზავნიდან და მისი ჩაბარება ტვირთის მიმღებზე, ტვირთის თანხლება და დაცვა გადაზიდვის დროს, სასაქონლო-სატრანსპორტო საბუთების გაფორმება და ა.შ.). ტრანსპორტთან დაკავშირებული სამუშაოების სრულ კომპლექსს, რომლებიც სრულდება ტვირთის მიღების მომენტიდან გაგზავნის პუნქტში ტვირთის ჩაბარების მომენტამდე დანიშნულების პუნქტში, ეწოდება სატრანსპორტო-საექსპედიციო სამუშაო.

საავტომობილო ტრანსპორტის საწარმოებისა და ორგანიზაციების მიერ შესრულებული სატრანსპორტო-საექსპედიციო სამუშაოს მიზანია, ტვირთის მიწოდების ორგანიზაცია გამგზავნების საწყობებიდან ტვირთ-მიმღებების განთავისუფლებით მათთვის არადამახასიათებელი ფუნქციების შესრულებისაგან, რომლებიც დაკავშირებულია გადაზიდვის პროცესთან ტვირთის მიღება გაგზავნის პუნქტში, ტვირთის დაცვა გზაში, ტვირთის ჩაბარება დანიშნულების პუნქტში.

სატრანსპორტო-საექსპედიციო სამუშაოს ძირითადი მაჩვენებლებია:

- შესრულებული სატრანსპორტო-საექსპედიციო მომსახურებების (ოპერაციების) რაოდენობა;
- ტვირთების შემოტანა და გამოტანა (გზავნილებში და ტონებში);
- ექსპედიცია და ტვირთის თანხლება (ტონებში და ოპერაციებში);
- დამტვირთავ-განმტვირთავი სამუშაოები, რომლებიც ხასიათდება დატვირთული და გადმოტვირთული ტონების რაოდენობით.

ტვირთების გადაზიდვის ორგანიზაცია გულისხმობს გადაზიდვების მომზადების და შესრულების წესის დადგენას, ხელმძღვანელობას, აღრიცხვასა და კონტროლს, დოკუმენტთა ბრუნვის სისტემებს, ტვირთების გადაზიდვისათვის ანგარიშწორების სისტემებს და ა.შ.

გადაზიდვების ორგანიზაციის დონეზე დამოკიდებულია გადაზიდვის პროცესის ხარისხი, ანუ ტვირთების დაცულობა, გადაზიდვების დროულობა (საიმედოობა) და ეკონომიურობა, გადაზიდვების სისტემების სარგებლობის მოხერხებულობა.

ტვირთამგზავნებისა და ტვირთმიმღებების ურთიერთობები რეგულირდება ძირითადი მოქმედი ნორმატიული აქტებით და აისახება ხელშეკრულებებში ტვირთების გადაზიდვის შესახებ, რომლებიც ფორმდება ავტოსატრანსპორტო ორგანიზაციებს და საავტომობილო ტრანსპორტის დამკვეთებს შორის. ტვირთების გადაზიდვები უნდა წარმოებდეს გადასაზიდი ტვირთის მოცულობის რაოდენობრივი აღრიცხვის

თანხლებით, ანუ მოძრავი შემადგენლობის მუშაობა უნდა აღირიცხებოდეს ტონებში და ტონა-კილომეტრებში.

უშუალოდ ტვირთის გადაზიდვა უნდა წარმოებდეს საქართველოს კანონით ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ (თბილისი, 2007 წ. №4593-1ს, საკანონმდებლო მაცნე). [19]

ჩვენს ქვეყანაში არსებული რთული ეკონომიკური სიტუაცია ითხოვს საავტომობილო ტრანსპორტის მუშაკებისაგან მაღალ ყურადღებას იმ საკითხების გადაწყვეტისას, რომლებიც დაკავშირებულია საავტომობილო გადაზიდვების ორგანიზაციასთან და მართვასთან. ამ სერიოზული ამოცანების გადაწყვეტისას იქმნება აუცილებლობა, როგორც მსხვილი სატრანსპორტო სისტემების, ასევე ცალკეული ავტომობილების მუშაობის დაგეგმვის, ანალიზის და ეკონომიკური შეფასების სიზუსტის ამაღლებისა. მხოლოდ ზუსტი გაანგარიშებების და ანალიზის საფუძველზეა შესაძლებელი ტვირთების გადაზიდვის რაციონალური რესურსების დამზოგი სქემების შემუშავება.

სწორი ეკონომიკური გადაწყვეტილება არის ავტოსატრანსპორტო საწარმოს წარმატებული განვითარების და მის მიერ სტაბილური მოგების მიღების წინაპირობა.

2.1.5. მსოფლიოს საავტომობილო ბაზრის მიმოხილვა

მსოფლიოში არსებულმა კრიზისმა, აგვისტოში განვითარებულმა მოვლენებმა და საბანკო სექტორის მიერ კრედიტების გაცემის პირობების გამკაცრებამ, საქართველოში ავტომანქანების გაყიდვები დაახლოებით რვა-ათჯერ შეამცირა. რამაც ავტომპორტიორებს სერიოზული პრობლემები შეუქმნა.

საინფორმაციო პორტალ „PRESA.GE“-ს მონაცემებით, დღეს საქართველოში, სულ 28 დილერი ოპერირებს და აქედან მხოლოდ 14-ია ოფიციალურად დარეგისტრირებული. მსოფლიო ფინანსურ კრიზისამდე არსებული გაყიდვების მაჩვენებელი საგრძნობლად დაეცა, იაფფასიანი

მანქანების გაყიდვები განახევრდა, ხოლო ძვირფასი მანქანების მხოლოდ 10% იყიდება.

გაყიდვები შეუმცირდათ ავტოფირმების ოფიციალურ დილერებსაც. მაგალითად, „ტოიოტას“ მარკის ავტომობილების გაყიდვების მაჩვენებელი, რომლის გაყიდვებიდან დიდი წილი კორპორატიულ კლიენტებზე მოდიოდა, 40-50%-მდე შემცირებული.

საქართველოში „ჯენერალ მოტორსის“ წარმომადგენლობა „ოპელის“, „კადილაკისა“ და „შევროლეს“ ავტომობილების იმპორტს აწარმოებს.

როდესაც დეკემბერში ჯორჯ ბუშის ადმინისტრაციამ მანქანის მწარმოებელ ამერიკულ გიგანტებს „ჯენერალ მოტორსსა“ (GM) და „კრაისლერს“ 17,4 მილიარდი აშშ დოლარი დახმარების სახით გამოუყო, უკვე ნათლად ჩანდა, რომ ეს თანხა არ იქნებოდა საკმარისი საავტომობილო ინდუსტრიისა და კონკრეტულად ამ გიგანტების გადასარჩენად.

მას შემდეგ საავტომობილო ინდუსტრიის მდგომარეობა მკვეთრად გაუარესდა. ახალი მანქანების წარმოება ამერიკაში წინა წლის იანვართან შედარებით შემცირდა, 37,1%-ით. თუ 2007 წლის იანვრისთვის აშშ-ში 16,1 მილიონი მანქანა აწარმოეს, ხოლო 2008 წელს -13,2 მილიონი, 2009 წლის ანალოგიური პერიოდისათვის ეს მაჩვენებელი მხოლოდ 9,5 მილიონი ავტომობილია. გარდა ამისა, GM 9 ქარხნის დახურვას ვარაუდობდა, თუმცა მას 14 ქარხნის დახურვა მოუხდა.

თებერვლის მეორე ნახევარში ზემოთ დასახელებულმა ორმა კომპანიამ თვითგადარჩენის გეგმა გამოაქვეყნა, რომელშიც სახელმწიფო ხაზინიდან დამატებითი მილიარდების გამოყოფას ითხოვდა. GM-ის განაცხადებით, კრიზისისაგან გადასარჩენად მას 16,6 მილიარდი აშშ დოლარის დამატება სჭირდება, იმ 13,4 მილიარდის გარდა, რომელიც ბუშის ადმინისტრაციისგან მიიღო. „კრაისლერი“ კი 4 მილიარდზე კიდევ 5 მილიარდის დამატებას ითხოვს.

GM ფილიალებს ადგილობრივმა მთავრობებმაც უნდა აღმოუჩინონ დახმარება. მას მხოლოდ აშშ-ს ბაზარზე არ აქვს პრობლემები. პრობლემებს

განიცდის „GM ეუროპეც“, რომლის შემადგენლობაში არიან: გერმანული „ოპელი“, ბრიტანული „ვაუხჰალლი“ და შვედური „შააბი“. გასულ წელს GM-ის წარმოება 1,83 მილიონი მანქანიდან 1,55 მილიონამდე შემცირდა, დანაკარგები და ზარალი კი 524 მილიონიდან 2,8 მილიარდამდე გაიზარდა. ამიტომ GM დახმარებისთვის არა მარტო აშშ-ს, არამედ ევროპის ქვეყნების მთავრობებსაც მიმართავს. ამერიკული კონცერნი თანახმაა, გერმანიის მთავრობას დახმარების ნაცვლად „ოპელის“ 50%-იანი წილი შესთავაზოს.

„კრაისლერი“ დამოუკიდებელ კომპანიად რომ დარჩეს, იტალიურ „ფიატთან“ თანამშრომლობას და, მასთან ერთად, ახალი, ეკონომიური მოდელების გამოშვებას გეგმავს. ჯერ ზუსტად არ არის ჩამოყალიბებული მუშაობის ის სქემა, რომლითაც მომავალში ეს კომპანიები ითანამშრომლებენ, მაგრამ სავარაუდოდ, შესაძლო გარიგება „კრაისლერს“ კრიზისის იოლად დაძლევის იმედს აძლევს.

მანქანის მწარმოებელმა ფირმებმა დახმარებისათვის ამერიკის ავტოინდუსტრიის მუშათა კავშირსაც (UAW) მიმართეს. სამთავრობო ექსპერტთა გუნდი, რომელმაც ახალი დახმარების მიზანშეწონილობის საკითხი უნდა გადაწყვიტოს, დილემის წინაშე დგას. იგი უნდა დარწმუნდეს, შეუძლია თუ არა GM-ს, ამ დახმარების აღმოჩენის შემთხვევაში, გაბანკროტების კრიზისს გაექცეს, აქვს თუ არა „კრაისლერს“, როგორც დამოუკიდებელ კომპანიას, „ფიატთან“ ერთად მომავალი, ან იქნებ ჯობს მისი დაშლა და წილებად გაყიდვა და ბოლოს, რა უნდა ქნან საავტომობილო ინდუსტრიის დანარჩენმა მონაწილეებმა, რომლებიც ყურადღების მიღმა რჩებიან, მაგრამ ასევე დიდი სირთულეების პირისპირ დგანან.

ფინანსური კრიზისი კომპლექსური მოვლენაა და, რა თქმა უნდა, იგი ავტომობილების დეტალების მწარმოებელ კომპანიებსაც შეეხო. ძრავებისა და მოწყობილობების მწარმოებელთა ასოციაციის მიერ გავრცელებული მონაცემებით, მთელი ინდუსტრია ჩიხში აღმოჩნდა.

მაგრამ უნდა ითქვას, რომ ყველა ზემოთ ჩამოთვლილი კომპანია მხოლოდ მთავრობის დახმარების იმედად მაინც არ რჩება და გაყიდვების

სტიმულირებას საკუთარი მეთოდებით ცდილობს. მაგალითად, „ჰიუნდაიმ“, სამხრეთ კორეულმა გიგანტმა აშშ-ში თავისი გაყიდვები 14%-ით გაზარდა, შესაბამისად მისი ბაზრის წილი აშშ-ი, 2008 წელს 2,1% იყო, 2009 წლის იანვარში 3,7%-მდე გაიზარდა მაშინ, როცა ძვირადღირებულ მოდელებზე მოთხოვნა მთელი მსოფლიოს მასშტაბით შემცირდა. საქმე იმაშია, რომ მიუხედავად „ჰიუნდაის“ შედარებით იაფფასიანი მარკის იმიჯისა, მან კრიზისის ფონზე პირველი ძვირადღირებული მოდელი - „გენესისი“ გამოუშვა, რომელიც სამხრეთ კორეისა და აშშ-ს ბაზრებზე იყიდება. მას ჩრდილოეთ ამერიკის წლის მოდელი ეწოდა. შემდგომი კონკურენციის პირობებში ბაზარზე უკვე ახალი მოდელები გამოჩნდნენ. მათ შორის - „აუდი A4“, „იაგუარ XF“ და სხვ.

„გენესის“-ის ფასი 32,250 დოლარიდან იწყება. ამ ძვირადღირებული მოდელის წარმატების მთელი საიდუმლო, ეკონომიკური რეცესიის ფონზე ისაა, რომ ძვირადღირებულ ავტომობილთა კლასს მიეკუთვნება და მაინც, მისი ფასი 13,500 აშშ დოლარით ჩამოუვარდება სხვა მარკის ძვირადღირებულ მოდელებს, მაგალითად BMW-ს.

აღნიშნული წარმატების ფონზე „ჰიუნდაი“ ახალი ნიშის ათვისებას და შედარებით „იაფი“ ძვირადღირებული მოდელის გამოშვებას გეგმავს, რომელიც ამ შემთხვევაში „მერსედესისა“ და „ფერარის“ სპორტული მანქანების მთავარი კონკურენტი გახდება. გარდა ამისა, „ჰიუნდაიმ“ გაყიდვების წახალისებისათვის ბაზარზე ახალი მეთოდი დანერგა. იგი გარანტიას იძლევა, რომ საქონელს უკან დაიბრუნებს თუ მყიდველმა მოდელის შექმნიდან ერთი წლის განმავლობაში სამუშაო ადგილი დაკარგა. ამ სქემამ იმდენად გაამართლა, რომ სხვა კომპანიებიც მაგალითად, GM, მას ბაძავენ. ასეთია ფინანსური კრიზისის ფონზე მსოფლიო საავტომობილო ინდუსტრიის მდგომარეობა.

რაც შეეხება საქრთველოს, როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, გაყიდვების მაჩვენებლის 2008 წლის მონაცემები საგრძნობლად ჩამოუვარდებოდა წინა წლებისას, თუმცა აღსანიშნავია, რომ აგვისტოს მოვლენებამდე საკმოდ

მზარდი დინამიკა იყო და თითქმის ორჯერ აღემატებოდა 2007 წლის მონაცემებს. კვლევების კომპანიის „ბიზნეს ექსპლორერის“ ინფორმაციით 2011 წელს საქართველოში იმპორტირებული ავტომობილების რაოდენობამ 53050 ერთეული შეადგინა, რაც 2010 წლის ანალოგიურ მაჩვენებელზე 39%-ით მეტია.

დღეს საქართველოში გაძვირებული საწვავის მიუხედავად, ავტომობილების ფასები ნამდვილად არაა დაბალი. ავტომანქანების 63,7% 4 ქვეყნიდანაა შემოყვანილი: გერმანიიდან - 30,6%, აშშ-დან - 15,6%, იაპონიიდან - 11,5% და ჰოლანდიიდან - 6,0%, 36,3% კი სხვა დანარჩენი ქვეყნებიდან. საქართველოში, სადაც სულ ოთხი მილიონი ადამიანი ცხოვრობს, დაახლოებით 700000-ზე მეტი მანქანა დადის. რაც ძალიან დიდი მაჩვენებელია და პროცენტულად უტოლდება ევროპის განვითარებულ ქვეყნებსაც კი. თუმცა განვითარებული სამყაროსგან განსხვავებით მოძრავი ავტომობილების უდიდესი ნაწილი საქართველოში მოძველებულია.

როგორც საქართველოს საავტომობილო ფედერაციაში მიიჩნევენ, ბაზარი მეორადი საქონლით გადაივსო. წინა წლებში გაყიდული მანქანების 95% მეორადმა საქონელმა შეადგინა. 2008 წელს ეს თანაფარდობა შეიცვალა და ნულოვანი გარბენით გაყიდულმა მანქანებმა 15%, ხოლო მეორადებმა 85% -ს მიაღწია, რომლის იმპორტი ძირითადად ამერიკიდან, გერმანიიდან და იაპონიიდან ხორციელდება.

„ბიზნეს ექსპლორერის“ შეფასებით მეორადი ავტომობილები ავტოპარკის 80-85%-ს შეადგენს. დაბალი ფასების გამო მათი სეგმენტი, პირველ ადგილზე დიდი ხნით დარჩება.

როგორც აღვნიშნეთ, საქართველოში, ისევე როგორც მთელს მსოფლიოში, შემცირებულია მოთხოვნა როგორც ახალ, ისე მეორად ავტომობილებზე. ექსპერტები დამაიმედებელი პროგნოზებისგან თავს იკავებენ. ცხადია, რომ სანამ ქვეყნის ეკონომიკა ფეხზე არ დადგება, სამუშაო ადგილები არ შეიქმნება, საბანკო სფერო წელში ვერ გაიმართება და კრედიტების გაცემას სრული დატვირთვით ვერ ადადგენს, ავტობიზნესის

წარმატებებზე საუბარი ზედმეტია. საავტომობილო ბიზნესის დასახმარებლად აუცილებელია ხელისუფლების მხრიდან გარკვეული ქმედითი ღონისძიებები გატარდეს. ეს შეიძლება იყოს დროებითი საბაჟო ტარიფების შემცირება, იმპორტის ლიბერალიზაცია ან რაიმე სხვა სახის ხელშეწყობა. წინააღმდეგ შემთხვევაში კრიზისი უფრო მეტად გაღრმავდება.

2.1.6. საავტომობილო ტრანსპორტში ეკონომიკური კრიზისი და მისი დაძლევის გზები

ეკონომიკური კრიზისი ეკონომიკური ციკლის ერთ-ერთი შემადგენელი ფაზაა. მისი წარმოშობა ობიექტური კანონზომიერებაა და გვერდის ავლა ეკონომიკური კვლავწარმოების პირობებში თითქმის შეუძლებელია. ამდენად, მეტად მნიშვნელოვანია მოხდეს მისი სწორი და დროული პროგნოზირება, რათა წინასწარ შემუშავდეს ის ღონისძიებები, რომლებიც ხელს შეუწყობს აღნიშნული კრიზისის გადალახვას.

მსოფლიო ეკონომიკური კრიზისის გავლენა სხვადასხვა ქვეყნის მიმართ განსხვავებულია. ეს დამოკიდებულია იმაზე, თუ რამდენადაა თითოეული ქვეყანა ინტეგრირებული მსოფლიო ეკონომიკურ პროცესებში, რომელიც თავის თავში მოიცავს ქვეყნის ეკონომიკის დამოკიდებულებას ექსპორტ-იმპორტზე, ტრანსაციონალური კომპანიების არსებობას და მეზობელ ქვეყნებში არსებულ ეკონომიკურ მდგომარეობას. ასევე მნიშვნელოვანია ქვეყნის გეოპოლიტიკური მდებარეობა და ამასთან ერთად, აქვს თუ არა ხელისუფლებას შემუშავებული ეკონომიკური საფრთხის დამცავი მექანიზმები და ღონისძიებები.

ქვეყანაში ეკონომიკური კრიზისის არსებული დონის და სტადიის განმსაზღვრელი ძირითადი მაჩვენებლებია:

- მთლიანი შიდა პროდუქტის რეალური ზრდის ტემპი;
- ინფლაციისა და უმუშევრობის დონე;
- საფინანსო-საბანკო სისტემის ნდობა;
- ქვეყანაში ინვესტიციების მოცულობა და მისგან მიღებული მოგების პროცენტი;

- მოსახლეობის სოციალური დაცულობა;
- განათლების დონე;
- სახელმწიფო ვალდებულებების შესრულების ხარისხი და სხვ.

საქართველოში მსოფლიო ეკონომიკური კრიზისის გავლენა შედარებით ნაკლებად იგრძნობა, რაც ძირითადად გამოწვეულია ქვეყნის ეკონომიკის შედარებით დაბალი ინტეგრაციით მსოფლიო ეკონომიკაში. მსოფლიო ბაზარზე საქართველო, წარმოდგენილია როგორც იმპორტიორი ქვეყანა, ვინაიდან იმპორტი თითქმის 5-ჯერ აჭარბებს ექსპორტს. სტატისტიკური მონაცემები მოცემულია 3-ე ცხრილში.

ცხრილი 3
საქართველოს მსხვილი სავაჭრო პარტნიორები იმპორტი საქართველოში
(ათასი ტონა)

№	ქვეყნები	2007 წ.	2008 წ.	2009 წ.	2010 წ.
1	თურქეთი	546,5	544,5	579,9	563,6
2	ჩინეთი	64,9	83,0	64,9	94,7
3	გერმანია	59,7	49,7	60,4	66,9
4	ირანი	45,6	60,10	37,0	61,6
5	აზერბაიჯანი	41,0	36,8	31,2	51,9
6	არაბთა გაერთიანებული ემირატები	39,2	52,3	33,6	33,5
7	სომხეთი	36,6	48,4	53,2	57,0
8	უკრაინა	35,9	39,8	36,7	66,0
9	იტალია	26,0	27,3	21,3	24,7
10	რუსეთი	25,7	36,4	45,0	48,2
11	აშშ	17,8	23,6	23,6	20,3
12	ბულგარეთი	13,9	34,9	15,2	20,7
13	საბერძნეთი	12,0	10,4	-	-
14	ჰოლანდია	11,6	10,3	13,8	-
15	ბრაზილია	10,8	11,5	10,3	-
16	დიდი ბრიტანეთი	-	-	12,3	-
17	სხვა	111,4	124,1	131,1	215,8

ცხრილის მონაცემები ნათლად მეტყველებს, რომ უმეტეს პარტნიორ ქვეყანასთან 2010 წელს 2009 წელთან შედარებით გაზრდილია ტვირთების იმპორტი. ჩინეთთან - 45%. გერმანიასთან - 10%, ირანთან - 66%, აზერბაიჯანთან - 66%, სომხეთთან - 7%, უკრაინასთან - 79% და ა.შ. თურქეთთან შედარებით შემცირებულია - 3%-ით, არაბთა გაერთიანებულ ემირატებთან შემცირებულია - 1%, აშშ-თან - 14%, საბერძნეთთან, ჰოლანდიასთან, ბრაზილიასთან და დიდ ბრიტანეთთან შეწყვეტილია.

ტვირთების იმპორტი საქართველოში

(1000 ტონა)

№	ტვირთების სახეები	2007 წ.	2008წ.	2009 წ.	2010 წ.	ზრდის %
1	მარილი და მინერალური მარილები	25,4	75,8	108,7	95,3	-12%
2	პლასტიკატი	59,4	74,7	70,3	70,4	0%
3	მექანიკური მოწყობილობები	62,8	85,0	64,6	79,2	23%
4	ბოსტნეული	105,2	75,0	55,4	30,2	-45%
5	ავეჯეულობა	40,8	63,3	51,1	55,8	9%
6	შუშა და მისი პროდუქტები	45,9	55,0	46,3	50,4	9%
7	მიწისზედა ტრანსპორტი	31,8	35,3	44,9	53,9	20%
8	რკინა-კავეულობა	40,1	45,3	40,3	49,1	22%
9	ქალაქის მასალები	25,3	30,3	33,6	38,9	16%
10	ელექტრონული მოწყობილობები	42,1	56,0	32,6	41,9	29%
11	სხვა	619,8	597,5	621,7	759,5	22%
	ს უ ლ	1098,6	1193,1	1169,4	1324,7	13%

ცხრილის მონაცემების მიხედვით იმპორტირებული ტვირთების ნაკადში ზრდით გამოირჩევა ელექტრონული და მექანიკური მოწყობილობები, რკინა-კავეულობა, მიწისზედა ტრანსპორტი, ქალაქის მასალები, ავეჯეულობა, შუშა და მისი პროდუქტები.

ცხრილი 5-ის მონაცემები ახასიათებენ ჩვენი ქვეყნის რთულ ეკონომიკურ მდგომარეობას ექსპორტთან მიმართებაში. მაჩვენებლები გაუარესებულია თითქმის ყველა ქვეყანასთან. უმნიშვნელოდ გაზრდილია უკრაინასთან - 30%-ით, რაც მეტყველებს აღნიშნული ქვეყნის ბაზრის სიმწირეზე. ყაზახეთთან - 9%, პორტუგალიასთან - 3%, აშშ-სთან - 31%, ბელორუსიასთან -38%, ისრაელთან - 38%.

საქართველოს მსხვილი სავაჭრო პარტნიორები. ექსპორტი საქართველოდან

(ათასი ტონა)

№	ქვეყნები	2007 წ.	2008 წ.	2009 წ.	2010 წ.
1	თურქეთი	71,8	53,6	40,6	15,4
2	სომხეთი	36,3	34,0	53,5	29,9
3	აზერბაიჯანი	27,0	24,2	70,4	26,2
4	დიდი ბრიტანეთი	17,3	-	2,0	3,3
5	ბელგია	13,10	-	-	-
6	უკრაინა	12,6	20,10	12,6	16,4

7	იტალია	10,2	4,8	4,7	-
8	გერმანია	7,6	5,3	4,7	2,2
9	ყაზახეთი	7,0	4,5	3,1	3,4
10	პორტუგალია	3,3	-	-	3,4
11	ირანი	3,1	2,9	5,3	-
12	აშშ	2,4	2,1	2,6	3,4
13	რუსეთი	1,2	-	-	-
14	ფილიპინები	1,2	-	-	-
15	ჩეხეთის რესპუბლიკა	1,1	-	1,7	-
16	პოლონეთი	1,1	1,4	1,6	-
17	ბელორუსია	-	3,4	3,2	4,4
18	ლატვია	-	1,9	-	-
19	ბულგარეთი	-	1,5	-	-
20	ისრაელი	-	1,3	-	1,8
21	ჰოლანდია	-	1,8	-	-
22	ერაყი	-	1,2	3,6	1,5
23	საბერძნეთი	-	-	1,5	-
24	ლიტვა	-	-	1,9	-
		18,8	12,9	21,5	22,0

ცხრილი 6

ტვირთების ექსპორტი საქართველოდან (1000 ტონა)

№	ტვირთების სახეები	2007 წ.	2008 წ.	2009 წ.	2010 წ.	ზრდის % წინა წელთან შედარებით
1	ალკოჰოლი, სასმელები, ძმარი	70,2	42,1	44,0	42,7	-3%
2	ხე და მისი მასალები	49,8	41,9	42,1	13,7	-67%
3	ხილი და თხილი	16,0	16,4	33,2	9,8	-70%
4	ცოცხალი ცხოველები	0,2	2,1	26,6	4,8	-82%
5	მექანიკური მოწყობილობები	8,2	8,1	7,5	5,0	-33%
6	რკინა კავეულობა	5,5	4,6	6,7	3,4	-49%
7	მიწისზედა ტრანსპორტი	2,7	2,1	6,0	6,2	3%
8	ტრიკოტაჟის ქსოვილი	4,4	5,1	5,6	1,6	-71%
9	მადნეული	2,6	4,0	5,4	0,3	-94%
10	ფარმაცევტული პროდუქტები	2,6	3,1	4,9	4,9	0%
11	სხვა საქონელი	72,8	47,5	52,5	40,9	-22%
	ს უ ლ	235,1	176,9	234,4	133,4	-43%

ცხრილის მონაცემებიდან ირკვევა, რომ სავალალო მდგომარეობაა ექსპორტის მიხედვით, რაზეც მიუთითებს უარყოფითი მაჩვენებელი

ტვირთის ყველა სახეობის მიხედვით.

ტრანზიტული ტვირთების გადაზიდვის მთლიან რაოდენობას ექსპორტი, იმპორტი და ადგილობრივი გადაზიდვების მოცულობა წარმოადგენს და თითოეული ცალ-ცალკე უდიდეს ზეგავლენას ახდენს გადაზიდვებიდან მიღებულ შემოსავლებზე. მოსალოდნელია საქართველოს ტერიტორიაზე გამავალი ტრანზიტული ტვირთების მოცულობის მკვეთრი ზრდა, ტრანსკავკასიური კორიდორის სრული სიმძლავრით ამოქმედების შემთხვევაში, რაც გაზრდის ჩვენი ქვეყნის საბიუჯეტო შემოსავლებს.

ცხრილი 7

საგზაო ტრანსპორტის მიერ საერთაშორისო ტვირთების
ტრანსპორტირების ძირითადი მონაცემები
(ათასი ტონა)

რეჟიმი	2006 წ.	2007 წ.	2008 წ.	2009 წ.	2010 წ.
ტრანზიტული	42720	56102	71172	77430	90342
იმპორტი	46863	57825	62794	61548	69721
ექსპორტი	12991	12377	9313	12338	7022
ს უ ლ	102574	126304	143279	151316	167085

მიუხედავად საქართველოს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურაში შექმნილი კატასტროფული მდგომარეობისა, სადაც 20 ათასი კილომეტრი სიგრძის საავტომობილო გზაა და აქედან 600 კმ ცენტრალური მაგისტრალი დაბალი პარამეტრებით ხასიათდება, რომელიც ვერ აკმაყოფილებს ტრანზიტის გაზრდილ მოთხოვნებს საერთაშორისო ტვირთების მოცულობაში ტრანზიტული ტვირთების მოცულობა 2010 წელს 2006 წელთან შედარებით გაორმაგებულია. იმპორტი გაზრდილია 49%-ით. ექსპორტი შემცირებულია 46%-ით. 2010 წელს საერთაშორისო ტვირთების მთლიან მოცულობაში ტრანზიტული ტვირთების ხვედრითი წილი შეადგენდა 54%-ს, იმპორტი 41,7%-ს, ხოლო ექსპორტი 4,2%-ს.

საქართველომ საერთაშორისო თანამეგობრობიდან და საფინანსო ინსტიტუტებიდან დიდი ოდენობით დახმარება - 4,5 მილიარდი დოლარი მიიღო, რამაც საშუალება მოგვცა შეგვენარჩუნებინა ლარის კურსი და

ეკონომიკური სტაბილურობა. ქვეყანაში ძირითადი ეკონომიკური პრობლემების შექმნაში მსოფლიო ეკონომიკურ კრიზისზე უფრო მნიშვნელოვანი როლი 2008 წლის აგვისტოს მოვლენებმა ითამაშეს. თუ გადავხედავთ 2004-2011 წლებში საქართველოში უცხოური ინვესტიციების შემოდინებას, შეიძლება დავასკვნათ, რომ:

- 2004 წელს პირდაპირმა უცხოურმა ინვესტიციებმა საქართველოში შეადგინა 499 მილიონი დოლარი;
- 2005 წელს - 450 მილიონი დოლარი (გარკვეული კლება წინა წელთან შედარებით გამოწვეული იყო ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენის მშენებლობის დამთავრებით);
- 2006 წელს – 1190 მლნ დოლარი;
- 2007 წელს – 2014 მლნ დოლარი.
- 2008 წელს საქართველოში შემოსულმა ინვესტიციებმა კი 1 564 მილიონი დოლარი შეადგინა, ანუ წინა წელთან შედარებით 600 მლნ-ით ნაკლები, რაც გამოწვეული იყო აგვისტოს საომარი მოქმედებებით;
- 2009 და 2010 წლებში შემოსული ინვესტიციების ოდენობამ საგრძნობლად მოიკლო და შესაბამისად 658 მლნ - 500 მლნ დოლარი შეადგინა.

მიუხედავად იმისა, რომ როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, საქართველომ მსოფლიო ეკონომიკური კრიზისის გავლენა შედარებით ნაკლებად იგრძნო, საავტომობილო ინდუსტრიის მდგომარეობის ანალიზზე დაყრდნობით შეიძლება ითქვას, რომ მიმდინარე გლობალური ეკონომიკური კრიზისის ფონზე, საავტომობილო ბიზნესში, როგორც მთელ მსოფლიოში, ისე საქართველოში მნიშვნელოვანი სირთულეები და ფინანსური რყევები აღინიშნა, რაც ნაწილობრივ, დღესაც გრძელდება.

2.1.7. საავტომობილო გადაზიდვების მართვისა და რეგულირების საკანონმდებლო უზრუნველყოფა საქართველოში

საქართველო წარმოადგენს ევროპა-კავკასია-ცენტრალური აზიის სატრანსპორტო სისტემის საკვანძო პუნქტს. ხელსაყრელი გეოპოლიტიკური ადგილმდებარეობიდან გამომდინარე საქართველოს უჩნდება რეალური შანსი გაატაროს და გადაამუშაოს დამატებითი ტვირთების ნაკადი, რაც საგრძნობლად გაზრდის ქვეყნის შემოსავლებს, შექმნის მეტ სამუშაო ადგილს, ხელს შეუწყობს წარმოებისა და ვაჭრობის განვითარებას. რაც თავის მხრივ უმნიშვნელოვანეს როლს შეასრულებს ისეთი დარგების აღორძინებისათვის, როგორცაა სოფლის მეურნეობა, ვაჭრობა, ტურიზმი.

დღეს საქართველოს წინაშე დგას სახელმწიფო მნიშვნელობის ამოცანა: ქვეყნის ახალ პოლიტიკურ, სოციალურ და ეკონომიკურ ვითარებაში მისი განვითარების მოთხოვნათა უზრუნველყოფა, ეფექტიანი სატრანსპორტო სისტემის შექმნა, კერძოდ მისი ფორმებისა და შემდგომი განვითარების პროცესის მართვის სისტემის ჩამოყალიბება.

გეოპოლიტიკური მდებარეობა იძლევა კარგ სასტარტო ნიშნულს ტრანსპორტის განვითარებისათვის და მოსალოდნელია კიდევაც მისი ხვედრითი წილის ამაღლება ეკონომიკაში. ამიტომ ჩვენი ქვეყნისათვის აქტუალურია ტრანსპორტი საერთოდ და აქედან გამომდინარე სატრანსპორტო ორგანიზაციების მენეჯმენტი.

ცივილიზებული საზოგადოების არსებობა ტრანსპორტის გარეშე შეუძლებელია. ტრანსპორტი ეკონომიკური საქმიანობის ნაწილია, რომელიც დაკავშირებულია ადამიანის მოთხოვნილების დაკმაყოფილებასთან საქონლის (ტვირთის) ან ადამიანთა გეოგრაფიული ადგილის შეცვლის გზით.

საერთაშორისო სატრანსპორტო გადაზიდვები კვლავაც რჩება ქვეყანაში საინვესტიციო საქონლის შემოტანის ერთ-ერთ მთავარ წყაროდ, ასევე ასრულებენ ძირითად როლს მოსახლეობის სურსათით და სხვადასხვა სამომხმარებლო საქონლით მომარაგებაში. ტრანსპორტის ქსელის გაფარ-

თოება ხელს უწყობს ჩამორჩენილი რაიონების ეკონომიკურ აღმავლობას, სხვა რაიონების კულტურის კერებთან დაკავშირებასა და დაახლოებას.[20]

საქართველოს საგარეო ეკონომიკური ურთიერთობების განვითარების ძირითად მატერიალურ საფუძველს წარმოადგენს საგზაო, სარკინიგზო, საზღვაო და საჰაერო ტრანსპორტი. მისი დანიშნულებაა მსოფლიოს სხვადასხვა ბიზნეს-სტრუქტურებს შორის კავშირის დამყარება კოოპერაციის და კოორდინაციის, საერთაშორისო კონვენციებისა და სახელმწიფოთაშორისი ხელშეკრულების საფუძველზე.

ტრანსპორტის სფეროში ერთიან სახელმწიფო პოლიტიკას შეიმუშავებს და ამ სფეროში სახელმწიფო მმართველობას ახორციელებს საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტრო. ტრანსპორტის სფეროს ტექნიკურ რეგულირებას ახორციელებს ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაცია, რომელიც არის საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულება.

ადმინისტრაციის ძირითადი ფუნქციებია: სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობისას და ტვირთების გადაზიდვისას უსაფრთხოების ტექნიკური რეგლამენტების შემუშავება და დამტკიცება, ტექნიკური რეგლამენტის შესრულების ზედამხედველობა.[20]

საქართველოში მოქმედებს შემდეგი საერთაშორისო კონვენციები:

- ტვირთების საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვების ხელშეკრულების შესახებ;
- კონოსამენტის ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის შესახებ 1924 წლის საერთაშორისო კონვენცია „ჰააგა-ვიზბის წესები“;
- ტვირთის საზღვაო გადაზიდვის შესახებ გაეროს 1978 წლის კონვენცია „ჰამბურგის წესები“.

დღეისათვის სამეწარმეო ურთიერთობების ძირითად ბაზისს ხელშეკრულება წარმოადგენს. ნებისმიერი საწარმოს კომერციული გეგმის რეალიზაცია შეუძლებელია გარიგებისა და ხელშეკრულების გარეშე. იყო

მეწარმე, განახორციელო სამეწარმეო საქმიანობა და არ დადო ხელშეკრულება – უბრალოდ წარმოუდგენელია.

ხელშეკრულება მხარეებს შორის ნებაყოფლობითი შეთანხმებაა, იურიდიული აქტია, რომელშიც გამოხატულია ურთიერთხელსაყრელი თანამშრომლობის თანხმობა.

ყველა საქმიანი ურთიერთობა სამეურნეო სუბიექტთა შორის რეგულირდება კანონმდებლობითა და იმ პირობებით, რომლებსაც ისინი ითვალისწინებენ შესაბამის ხელშეკრულებაში. კომერციული საქმიანობის წარმატება მნიშვნელოვნადაა განპირობებული იმით, თუ რამდენად სწორადაა შედგენილი და გაფორმებული ხელშეკრულება. ეს არც არის გასაკვირი, რადგან სწორედ ხელშეკრულება განსაზღვრავს მხარეთა ვალდებულებებს, მათ პასუხისმგებლობას, მიწოდების ვადებს, ანგარიშსწორების წესებს და სხვ.[20]

ტვირთების გადაზიდვას ყოველთვის წინ უსწრებს შეთანხმების მიღწევა ხელშეკრულების ძირითად პირობებზე, როგორცაა: ვადები და ტვირთის გადაზიდვისათვის საჭირო სატრანსპორტო ერთეულების ოდენობა, ასევე ტვირთის მოცემულობა და მისი თვისებები. სამოქალაქო კოდექსი პირს, რომელიც საჯაროდ სთავაზობს ტვირთის გადაზიდვას, ავალებს დადოს ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულება. ასეთი შეთანხმების ამოცანა მდგომარეობს იმაში, რომ ყველაზე რაციონალურად და ეკონომიურად იქნეს გამოყენებული სატრანსპორტო საშუალებები.

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 668-ე მუხლის თანახმად, გადაზიდვის ხელშეკრულებით გადამზიდველი კისრულობს ვალდებულებას მიიტანოს გამგზავნის მიერ მისთვის ჩაბარებული ტვირთი დანიშნულების ადგილზე და გადასცეს იგი ტვირთის მიღებაზე უფლებამოსილ პირს. ხოლო გამგზავნი ვალდებულია გადაიხადოს გადაზიდვის საფასური.

ფრახტის (ჩარტერის) ხელშეკრულების საფუძველზე, ტვირთის გადამზიდავი ან გამფრახტველი ვალდებულებას იღებს გადაზიდოს ტვირთი და ჩააბაროს იგი მიმღებს, ხოლო გამგზავნი ან დამფრახტველი კის-

რულობს ვალდებულებას გადაიხადოს გადაზიდვის ღირებულება (ფრახტი).

ჩარტერის დროს ხდება ერთ ან რამდენიმე სატრანსპორტო საშუალების მთლიანი ტევადობის ან მისი ნაწილის გამოყოფა ერთი ან რამდენიმე რეისით. შესაბამისად, გადაზიდვის სამართლებრივი ურთიერთობის სუბიექტებად გვევლინებიან: ტვირთგამგზავნი, გადამზიდავი ფირმები და ტვირთმიმღები. „მიმღები“ არის ტვირთის მიღებაზე უფლებამოსილი პირი. ამასთან, მიმღები შეიძლება თავად იყოს ტვირთის გამგზავნი.

გადამზიდავი ფირმები ფლობენ სატრანსპორტო საშუალებას და სახელმწიფო ნებართვის საფუძველზე ახორციელებენ გადაზიდვას. ნებართვას იძლევა ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაციის ან თვითმმართველი ქალაქის უფლებამოსილი ორგანო ადმინისტრაციულ-სამართლებრივი აქტის საფუძველზე. ნებართვის გაცემის წესი დგინდება ლიცენზიებისა და ნებართვების შესახებ საქართველოს კანონით. ამასთან, სატრანსპორტო საშუალება კანონით დადგენილი წესით უნდა იყოს რეგისტრირებული, წინააღმდეგ შემთხვევაში საექსპლოატაციოდ არ დაიშვება.

სატრანსპორტო საშუალებათა მფლობელი მძღოლები გზებზე ტვირთის გადაზიდვის დროს ვალდებულნი არიან უზრუნველყონ მოძრაობის უსაფრთხოება.

საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევები, ჩადენილი განზრახ თუ გაუფრთხილებლობით გამოიწვევს სხვადასხვა სახის იურიდიულ პასუხისმგებლობას :ადმინისტრაციულს, სამოქალაქოს თუ სისხლის სამართლებრივს.

საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შედეგად სამოქალაქო და სისხლისსამართლებრივი პასუხისმგებლობის წარმოშობის ძირითადი წყაროებია: განზრახი, გაუფრთხილებელი ქმედებები, ავტომანქანის ტექნიკური გაუმართაობა, გზებისა და მაგისტრალების მოუწესრიგებლობა და სხვ.

საავტომობილო ტრანსპორტით გადაზიდვები, რეგულირდება საქართველოსა და უცხო ქვეყნებს შორის გაფორმებული საერთაშორისო შეთანხმებების თანახმად გაცვლილი ნებართვების საფუძველზე (კვოტირებული ნებართვები). ამ ნებართვების ურთიერთგაცვლა საერთაშორისო ურთიერთობებში მიღებული დიდი პრაქტიკაა და საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვებს აძლევს საშუალებას სატრანსპორტო ოპერაციაზე ქვეყანაში მოქმედი გადასახადების გარეშე სატვირთო გადაზიდვები განახორციელონ.

2011 წლის 15 აპრილს შეიქმნა საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირი-„სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო“, რომლის მიზანია მის კომპეტენციას მიკუთვნებული სფეროს ტექნიკური რეგულირება და მასთან დაკავშირებული მომსახურების გაწევა. დარგში მოქმედი საერთაშორისო ხელშეკრულებით, შეთანხმებით და საქართველოს კანონმდებლობით განსაზღვრული ნებართვების, სერტიფიკატებისა და დაშვების მოწმობების გაცემა და მათი დაცვის მონიტორინგი.

სააგენტოს პრიორიტეტული მიმართულებებია: დარგის განვითარების ხელშეწყობა მისი საერთაშორისო სატრანსპორტო ორგანიზაციებსა და ევროსტრუქტურებში ინტეგრაციის მიზნით, ასევე სააგენტოს ამოცანაა საქართველოს კანონმდებლობის, ევროკავშირის ქვეყნების კანონმდებლობასთან ჰარმონიზაცია, საერთაშორისო საზოგადოებრივ ორგანიზაციებთან და სახელმწიფო სტრუქტურებთან თანამშრომლობა.

სატრანსპორტო მომსახურების სრულყოფასა და განვითარებაში სამთავრობო საერთაშორისო ორგანიზაციებთან ერთად დიდი წვლილი შეაქვთ ისეთ არასამთავრობო საერთაშორისო ორგანიზაციებს, როგორებიცაა: საავტომობილო ტრანსპორტის საერთაშორისო კავშირი (IRU) და ექსპედიტორთა ეროვნული ასოციაციების საერთაშორისო ფედერაცია (FIATA).

საავტომობილო ტრანსპორტის საერთაშორისო კავშირი (IRU) დაარსდა ჟენევაში 1948 წლის 23 მარტს. მისი უმთავრესი მიზანია ყველა ქვეყანაში ეროვნული და საერთაშორისო საავტომობილო ტრანსპორტის დაცვა, განვითარება და აყვავება, პროფესიონალი ტრანსპორტელების ინტერესების დაცვა და მათი შრომის შემსუბუქება. საავტომობილო ტრანსპორტის საერთაშორისო კავშირის პრეზიდენტი (IRU) შედგება პრეზიდენტისა და 8 წევრისგან. კავშირის სამუშაო ორგანოა სამდივნო, რომლის სათავეში დგას გენერალური მდივანი. არასამთავრობო ორგანიზაცია თავის რიგებში აერთიანებს 60 ქვეყნის 150-ზე მეტ ასოციაციასა და კავშირს, მათგან 95-ს აქვს ნამდვილი წევრის სტატუსი და კავშირის საქმიანობის ყველა სფეროში იღებენ უშუალო მონაწილეობას, მათ შორის საქართველოს საერთაშორისო საავტომობილო გადამზიდავთა ასოციაცია (GIRCA), რომელიც დაარსდა 1991 წლის 31 მარტს. საავტომობილო ტრანსპორტის საერთაშორისო კავშირის 1993 წლის 19 ნოემბრის დეკლარაციის თანახმად, საქართველოს საერთაშორისო საავტომობილო გადამზიდავთა ასოციაცია აღიარებულია IRU-ს ნამდვილ წევრად და აქტიურ მუშაობას ეწევა საავტომობილო ტრანსპორტის საერთაშორისო კავშირის სატვირთო გადაზიდვების სექციაში. GIRCA წარმოადგენს საქართველოში „ტირ“ სისტემის ფუნქციონირების პასუხისმგებელ ორგანოს და ამასთანავე არის ქვეყანაში ერთ-ერთი მსხვილი პროფესიული ბიზნეს-ასოციაცია, რომლის შემადგენლობაში შედის 200-ზე მეტი სატრანსპორტო საწარმო.

ექსპედიტორთა ეროვნული ასოციაციების საერთაშორისო ფედერაცია (FIATA) წარმოადგენს ექსპედიტორთა საერთაშორისო პროფესიულ გაერთიანებას, რომელიც ექსპედიტორთა ინტერესების დაცვისა და მათი საქმიანობის გაფართოების მიზნით დაარსდა ვენაში 1926 წლის 31 მაისს. დღეისთვის FIATA წარმოადგენს ერთ-ერთ უდიდეს არასამთავრობო საერთაშორისო გაერთიანებას, რომელიც წარმოადგენს 152 ქვეყნის 35 000-ზე მეტი საექსპედიტორო საწარმოს ინტერესებს.

საქართველოში ექსპედიტორების ეროვნულ პროფესიულ გაერთიანებას წარმოადგენს საქართველოს ექსპედიტორთა ასოციაცია (სეა), რომელიც დაფუძნდა 1997 წლის 6 ივნისს, ქ. თბილისში.

საზოგადოებრივი, არასახელმწიფო, არაკომერციული ორგანიზაცია მიზნად არ ისახავს მოგების მიღებას, მის მიზანს წარმოადგენს სატრანსპორტო-საექსპედიტორო მომსახურების ხარისხის ამაღლება, გადაზიდვების ეფექტურობის გაზრდა და დარგის განვითარებისთვის ზრუნვა, ექსპედიტორთა ეროვნულ ასოციაციათა საერთაშორისო ფედერაციასა (FIATA) და სხვა საერთაშორისო ორგანიზაციებთან მჭიდრო თანამშრომლობა, სატრანსპორტო-საექსპედიტორო სფეროში დასაქმებულ ორგანიზაციათა (საწარმოთა) ხელმძღვანელებისა და თანამშრომლებისთვის სწავლებისა და კვალიფიკაციის ამაღლების კურსების ორგანიზაცია და სხვა. მის შემადგენლობაში შედის 30-ზე მეტი სატრანსპორტო-საექსპედიტორო ორგანიზაცია.

გაეროს ჩარჩოებში შემუშავებულ მრავალმხრივ კონვენციებსა და შეთანხმებებთან ერთად, საავტომობილო გადაზიდვების სამართლებრივი რეგულირების შემადგენელი ნაწილია ორმხრივი სამთავრობათაშორისო შეთანხმებები, რომლებშიც ჩადებულია ტვირთებისა და მგზავრთა საერთაშორისო გადაზიდვა-გადაყვანის საფუძვლები და ითვალისწინებენ გაეროს ეკონომიკური კომისიის შიდა ტრანსპორტის კომიტეტის ფარგლებში მომზადებული კონვენციებისა და რეკომენდაციების ძირითად დებულებებს.[21] (იხ. დანართი 2)

ორმხრივ შეთანხმებებში გათვალისწინებულია, რომ ერთი ქვეყნის ტერიტორიაზე მეორე ქვეყანაში რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებებით საერთაშორისო გადაზიდვების განხორციელებისას საჭიროა შესაბამისი ნებართვა. ნებართვა წარმოადგენს დოკუმენტს, რომელიც ტვირთის საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვის უფლებას იძლევა იმ ქვეყანაში, რომელშიც იგი გაიცა.[21]

ტრანსპორტის მინისტრთა ევროპული კონფერენციის (ECMT) ავტოსატრანსპორტო ნებართვების მრავალმხრივი ქვოტა ძალაში შევიდა 1974 წლის იანვარში, სამწლიანი საცდელი პერიოდის შემდეგ. 1998 წელს საქართველო ტრანსპორტის მინისტრთა ევროპულ კონფერენციას შეუერთდა და მიიღო ECMT-ს მრავალმხრივი ნებართვების კვოტა, რამაც ჩვენს გადამზიდავებს შეუქმნა პირობები ევროპის სატრანსპორტო ქსელში სრულფასოვანი ინტეგრირებისათვის.

არსებობს ერთწლიანი და მოკლევადიანი (ოცდაათდღიანი) ნებართვა, რომელიც არ მოქმედებს ავსტრიის ტერიტორიაზე. ნებართვას თან ერთვის საგზური, რომელიც შევსებულია სათანადოდ. [21]

ზოგიერთი ნებართვის გამოყენება არ შეიძლება ცალკეული წევრი ქვეყნების ტერიტორიაზე. აღნიშნულ თავისებურებზე მოქმედებს ნებართვაზე დასმული წითელი შტამპი, კერძოდ, ყველა ნებართვა არ მოქმედებს ავსტრიის, იტალიის, საბერძნეთისა და რუსეთის ტერიტორიაზე.

2.1.8.საერთაშორისო მარშრუტებზე მგზავრთა გადაყვანა

საერთაშორისო მარშრუტებზე მგზავრთა გადაყვანის (იხ.დანართი 3) სარეგლამენტო-ნორმატიული დოკუმენტები შემუშავებულია გაეროს ეკონომიკური კომისიის შიდა ტრანსპორტის კომისიის მიერ. 1981 წელს კერძო უფლების საერთაშორისო (რომის) ინსტიტუტის წინადადებების გათვალისწინებით შემუშავდა და ხელმოსაწერად გაიხსნა მგზავრთა და ბარგის საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვის საერთაშორისო კონვენცია (იხ. დანართი 4). მოცემული კონვენციის მრავალი დებულება ასახულია ორმხრივ და მრავალმხრივ საერთაშორისო ხელშეკრულებებში საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის შესახებ.

დღესდღეობით საქართველოში საერთაშორისო საავტომობილო რეგულარული სამგზავრო გადაყვანები ხორციელდება სხვადასხვა მარშრუტზე მომუშავე ფირმების მიერ, რომლებიც მოძრაობენ აზერბაიჯანის, საბერძნეთის, ირანის, თურქეთის და სომხეთის მიმართულებით. აქედან 14 აზერ-

ბაიჯანის, 10 საბერძნეთის, 4 ირანის, 20 თურქეთის, 8 სომხეთის მიმართულელებით საქართველოში დარეგისტრირებული საერთაშორისო რეგულარულ მარშრუტებზე მომუშავე კომპანიებია. (იხ. დანართი 3)

მგზავრთა საერთაშორისო გადაყვანა სასაზღვრო გადასასვლელებზე სრულდება, რომელიც გახსნილია მხოლოდ ხელშეკრულების მონაწილე ერთ-ერთი ქვეყნის ტერიტორიაზე რეგისტრირებული გადამყვანებისა და ავტობუსების მიერ, აგრეთვე საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლისთვის. რაც შეეხება მგზავრთა რეგულარულ საერთაშორისო გადაყვანებს, იგი ხორციელდება იმ ქვეყნების კომპეტენტური ნებართვების საფუძველზე, რომელთა ტერიტორიებზეც გადის საავტომობილო მარშრუტი. ასეთი ნებართვების მისაღებად, გადამყვანმა მისი ქვეყნის კომპეტენტური ორგანოების მეშვეობით უნდა წარუდგინოს განაცხადი სხვა ქვეყნის კომპეტენტურ ორგანოებს, სადაც აღნიშნული იქნება გადამყვანის დასახელება და ადგილმდებარეობა, ავტობუსების მოძრაობის მარშრუტი, სახელმწიფო საზღვრებზე გადასასვლელი პუნქტები, მგზავრთა ჩასხმა-გადმოსხმისთვის გაჩერებების ნუსხა, ავტობუსების მოძრაობის განრიგი, მანძილის ჩვენება, როგორც გაჩერებებს, ასევე საბაჟო და სასაზღვრო კონტროლის ჩატარების პუნქტებს შორის, მგზავრთა და ბარგის გადაყვანა-გადატანის სატარიფო განაცხადი, ავტობუსის ხაზის ექსპლუატაციის დაწყება-დამთავრების თარიღები, ავტობუსის ხაზის ექსპლუატაციის მიზანშეწონილობის საფუძველი.

განაცხადის მიღების შემდეგ ქვეყნის კომპეტენტური ორგანოები გადასცემენ ნებართვებს ან უარს განაცხადებენ ნებართვის გაცემაზე მოკლე ვადაში.[21] საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის შესახებ ორმხრივი სამთავრობათაშორისო შეთანხმებების გაფორმებისას ითვალისწინებენ შეთანხმებებში მონაწილე ქვეყნების ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა გათავისუფლებას საგზაო გადასახადისგან.

ქვეყნებს შორის, რომლებზეც შესაძლო მარშრუტებმა უნდა გაიაროს, ერთგვარი შეჯიბრებაა. ისინი საერთაშორისო სატრანსპორტო კორიდორებს

განიხილავენ, როგორც საკუთარი უსაფრთხოებისა და სტაბილურობის ერთგვარ გარანტიას, რადგან ისინი საერთაშორისო და რეგიონალური უსაფრთხოების სისტემის ერთ-ერთ პრიორიტეტულ ობიექტად გადაქცევის საშუალებას იძლევა. გადაზიდვების ეფექტიანობას განსაზღვრავს 3 ძირითადი ფაქტორი: დრო, ტარიფი და მომსახურების დონე.

პრაქტიკა გვიჩვენებს, რომ ერთიანი, ძლიერი საკანონმდებლო ბაზის არარსებობის გამო ადგილი აქვს შეუთანხმებელ მიდგომას საერთაშორისო ტრანზიტული გადაზიდვებისადმი. საკანონმდებლო სფეროში პრობლემების გადაუწყვეტელობა სასაზღვრო საბაჟო გადასასვლელებზე, პორტებზე, რკინიგზაზე აყენებს ზარალს სატრანსპორტო დერეფნის ფუნქციონირების სტაბილურობას და კონკურენტუნარიანობას.

აღნიშნულიდან გამომდინარე, რეკომენდაციის სახით შეიძლება ითქვას შემდეგი:

- უნდა მოხდეს საკანონმდებლო ბაზის და სატარიფო პოლიტიკის ჰარმონიზაცია;
- უნდა გამარტივდეს და უნიფიცირებული გახდეს საბაჟო პროცედურების სისტემა;
- უნდა შემცირდეს საბაჟო კონტროლის ხანგრძლივობა და ტვირთების გატარების ვადა.

საბაჟო შეზღუდვების შერბილება, უმოკლესი და უსწრაფესი გადაზიდვების სისტემა, მოწესრიგებული და უნიფიცირებული საკანონმდებლო ბაზა არის ის ოპტიმალური ვარიანტი, რაც ხელს შეუწყობს და აამაღლებს როგორც შიდასახელმწიფოებრივი, ისე საერთაშორისო გადაზიდვების ხარისხს.

2.1.9. სიახლეები გადამზიდავი კომპანიებისათვის

უკანასკნელ წლებში საქართველოს მთავრობის ინიციატივით გაფორმებული იქნა ახალი, ეგრეთ წოდებული ლიბერალური ტიპის საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის შესახებ შეთანხმებები სომხე-

თის, თურქეთისა და ყაზახეთის რესპუბლიკასთან, რომლის შესაბამისად საერთაშორისო სატვირთო გადამზიდვებს, უფლება მიეცათ შეუზღუდავად განახორციელონ სატვირთო გადაზიდვები, ყოველგვარი კვოტირებული ნებართვების გარეშე.

2013 წლის 27 დეკემბერს რუსეთის ფედერაციის საგარეო საქმეთა სამინისტროდან შვეიცარიის კონფედერაციის საელჩოს საქართველოს ინტერესების სექციის საშუალებით ოფიციალურად იქნა მოწოდებული ინფორმაცია საქართველოს გადამზიდველებისათვის რუსეთის ფედერაციის ვიზების გამარტივებული წესით მიღების თაობაზე. აღდგარეგულარული საავტომობილო მიმოსვლა, რაც შეწყვეტილი იყო 2006 წლიდან. მიმდინარეობს მოლაპარაკებები 2014 წელს მხარეებს შორის გასაცვლელი ნებართვების რაოდენობის შეთანხმების თაობაზე. დღეისათვის საქართველოს გადამზიდველების მიერ სრულად არის ათვისებული 2013 წელს გაცვლილი 500 ერთეული ორმხრივი, ტრანზიტული გადაზიდვისა და 20 ერთეული მესამე ქვეყნიდან ქვეყანაში გადაზიდვის ნებართვა. ეს არის კიდევ ერთი წინ გადადგმული ნაბიჯი ჩვენი ქვეყნის ეკონომიკური განვითარებისათვის.

თურქეთის რესპუბლიკის საელჩოს 2014/89769977-Tiflis BE/4211730 ნოტის საფუძველზე 2014 წლის 1 თებერვლიდან თურქეთის რესპუბლიკის ტრანსპორტის, საზღვაო და კავშირგაბმულობის სამინისტროს გადაწყვეტილებით დაწესდა გადასახადი 113 აშშ დოლარის ან მისი ექვივალენტი თურქული ლირის ოდენობით, როგორც საპასუხო ზომა მესამე ქვეყანაში სატრანზიტო გადაზიდვების განმახორციელებელი (ცარიელი-დატვირთული) ქართული სანომრე ნიშნიანი სატრანსპორტო საშუალებებისათვის „ტრანსპორტის მინისტრთა ევროპის კონფერენციის“ (ECMT) ნებართვით ქვეყანაში შესვლისა და გამოსვლის დროს ცალ-ცალკე.

ირანის ისლამური რესპუბლიკის ტერიტორიაზე შესვლისას ქართული სატვირთო ავტომანქანები განთავისუფლებულები არიან ყოველგვარი გადასახადისგან. ირანის მთავრობის მიერ საწვავის სუბსიდირებიდან

გამომდინარე, იაფი საწვავით სარგებლობა შეუძლიათ მხოლოდ ირანის მოქალაქეებს. უცხოელი გადამზიდავებისათვის საწვავის ღირებულების სხვაობის გაანგარიშება ხდება საწვავის ფასისა და აგრეთვე ირანის ტერიტორიაზე ქართველი გადამზიდავისათვის საჭირო რაოდენობის მიხედვით.

საქართველოში დიზელის საწვავის ღირებულებიდან გამომდინარე ქართველი გადამზიდავებისათვის ირანის ტერიტორიაზე საწვავის ფასი დაახლოებით 40%-ით ნაკლებია საქართველოში არსებულ ფასთან შედარებით.

2.2. საავტომობილო ტრანსპორტის მენეჯმენტის არსებული მდგომარეობა და განვითარების მიმართულებები

მენეჯმენტი პროფესიულად განხორციელებული საქმიანობის დამოუკიდებელი სახეა, რომელიც მიმართულია განსაზღვრული მიზნების მისაღწევად მატერიალური, შრომითი და ფინანსური რესურსების რაციონალურად გამოყენებისაკენ, მართვის ეკონომიკური მექანიზმის ამოქმედების გზით.

სატრანსპორტო კომპანიების ეფექტიანობის ამაღლებისა და ფინანსური წარმატების მიღწევაში დიდ როლს ასრულებენ ინიციატივანი და ენერჯიული მენეჯერები, რომლებმაც უნდა უზრუნველყონ:

- მათი საქმიანობის საერთაშორისო სტანდარტებთან შესაბამისობაში მოყვანა;
- გაუკეთონ ანალიზი ფირმის საქმიანობას;
- გამოთვალონ ფინანსური მაჩვენებლები;
- განახორციელონ ფულადი სახსრების მოძრაობის კონტროლი;
- შეადგინონ საწარმოს ფინანსური სახსრების შემოსავალ-გასავლების ბიუჯეტი;
- დასახონ კომპანიის სამომავლო განვითარების პერსპექტივები და პროგნოზები და ა.შ.

ჩვენს საავტომობილო კომპანიებში ზემოთ ჩამოთვლილი პროცესების მართვა ახლა იწყება. ამიტომ საჭიროა საწარმოში მენეჯმენტის სწორი გატარება და მისი სრულყოფა. საავტომობილო კომპანიების მართვის სრულყოფის ერთ-ერთი ძირითადი მიმართულებაა ინოვაციების განვითარება. ინოვაცია საავტომობილო კომპანიების მართვის მეთოდების სრულყოფის საფუძველია. მისი მოხმარებით ნოვატორული ფასეულობა არ იხარჯება.

საბაზრო ეკონომიკის პირობებში საწარმოების (ორგანიზაციების) ფუნქციონირებისა და განვითარების ერთ-ერთი აუცილებელი ფაქტორია მმართველობითი საქმიანობა.

თანამედროვე ეკონომიკური აზროვნების დამახასიათებელი თავისებურებაა ყურადღების გამახვილება ბიზნესის რაციონალური გაძღოლის უზრუნველყოფის მიმართულებით საწარმოს (ფირმის) დონეზე რესურსების შეზღუდულობის პირობებში. საქმე ის არის, რომ საჭირო ხდება მაღალი საბოლოო შედეგების მიღწევა მინიმალური დანახარჯებით და ბიზნესის განვითარების ინტენსიფიკაცია მეცნიერულ-ტექნიკური პროგრესის უახლესი მიღწევების ფართოდ გამოყენებით.

განსაკუთრებულ მნიშვნელობას იძენს ინდივიდუალურ მოთხოვნილებათა დაკმაყოფილება, მუშაკთა დაინტერესება ფირმის მიზნების შესასრულებლად. ყოველივე ეს ფირმებისაგან მოითხოვს ახალ საბაზრო პირობებთან ადაპტირებას. უწინარეს ყოვლისა, საქმე ეხება მართვის ისეთ სისტემას (პრინციპებს, ფუნქციებს, მეთოდებს, ორგანიზაციულ სტრუქტურას), რომელიც განპირობებულია მეურნეობრიობის საბაზრო მექანიზმის კანონზომიერებებით.

საქართველოში მიმდინარე ეკონომიკური რეფორმების ერთ-ერთი პრიორიტეტული მიმართულებაა მართვის გარდაქმნა ბიზნესის სფეროში საწარმოების (ფირმების) დონეზე, ძირითადი თეორიული და მეთოდური მიდგომების შემუშავება მენეჯმენტის თეორიასა და პრაქტიკაში მიღწეული შედეგების საფუძველზე, მაგრამ ეს არ უნდა იყოს უცხოური ფირმების გამოცდილების პირდაპირი გადმოტანა ჩვენს სინამდვილეში. ეს უნდა იყოს ერთგვარი შემოქმედებითი ძიება ეროვნულ პირობებში მენეჯმენტის

პრაქტიკული გამოყენებისათვის.

მხედველობაშია მისაღები ისიც, რომ ფირმების მართვას გააჩნია გარკვეული სპეციფიკური თავისებურებები ბიზნესის ცალკეულ სფეროებში (მრეწველობა, სოფლის მეურნეობა, ტრანსპორტი, ვაჭრობა, ტურიზმი და ა.შ.), მაგრამ თითოეულ დასახელებულ სფეროში განმსაზღვრელი ფაქტორი იქნება საბაზრო მექანიზმის სწორად გამოყენება. საჭიროა სტრატეგიული მენეჯმენტის განხორციელება 5 ეტაპად: 1. სტრატეგიული ხედვისა და მისი ფორმირება; 2. მიზნის დასახვა; 3. სტრატეგიის შემუშავება; 4. სტრატეგიის დანერგვა და რეალიზაცია; 5. შედეგების შეფასება, ცვლილებების შეტანა და კორექტირება.

თანამედროვე ეპოქაში, რომლისთვისაც დამახასიათებელია მაღალი მეცნიერულ-ტექნიკური დონე, საქონლისა და მომსახურების მწარმოებელი ფირმების სიმრავლე, მაღალი კონკურენცია, ფირმებს საქმიანობა უხდებთ უაღრესად ცვალებად გარემოში, ამიტომ ხდება საჭირო ისეთი გრძელვადიანი სტრატეგიების შემუშავება, რომლებიც მათ დაეხმარებათ ცვალებად გარემოსთან ადაპტირებაში. განიხილავენ სტრატეგიული მიზნების ოთხ ძირითად დონეს: სტრატეგიული განზრახვა, გრძელვადიანი მიზნები, მოკლევადიანი და საშუალოვადიანი მიზნები და აგრეთვე ოპერატიული ამოცანები.

აუცილებელია შევისწავლოთ ფირმის შიგა მდგომარეობა და გარე ფაქტორები. ფირმის შიგა მდგომარეობის შეფასებისას განსაკუთრებული ყურადღება ეთმობა საავტომობილო გადამზიდვის რესურსებს. ნებისმიერი სფეროს მცირე და მსხვილ ორგანიზაციებში XX-ე საუკუნის გამოჩენილი კონსულტანტის „იაპონური ეკონომიკური სასწაულის“ და ტრადიციული მენეჯმენტის სტერეოტიპების წინააღმდეგ ინტელექტუალური და ზნეობრივი გამოწვევის ავტორის, ედვარდს დიომინგის ნაშრომში „გამოსავალი კრიზისიდან“ ჩამოყალიბებული 14 პუნქტის გამოყენება, კომპანიებისათვის კრიზისიდან თავის დაღწევის საშუალებაა, თუ გავითვალისწინებთ გამოჩენილი მეცნიერის რამოდენიმე პრინციპს, ავტოსატრანსპორტო ფირმების მართვის შემთხვევაში, კერძოდ: „ახალ

ეკონომიკურ ერაში დასავლურმა მენეჯმენტმა, როგორც ცვლილებათა ლიდერმა უნდა მიიღოს ყველა გამოწვევა და იგრძნოს პასუხისმგებლობა; განუწყვეტლივ საჭიროა წარმოების და მომსახურების სისტემის სრულყოფილებაზე ზრუნვა, რათა გაუმჯობესდეს ხარისხი და მწარმოებლურობა, რაც თავის მხრივ გამოიწვევს დანახარჯების მუდმივ შემცირებას; საჭიროა ორგანიზაციაში დაწესდეს სწავლისა და დახელოვნების ფართო პროგრამა, ჩატარდეს სწავლება და მომზადება სამუშაო ადგილზე; საჭიროა მოვიშოროთ შიში და შფოთვა, რათა კომპანიაში ყველამ შეძლოს ეფექტურად მუშაობა; მოვიქცეთ ისე, რომ ყველამ ერთად იზრუნოს კომპანიის საფუძვლიან გარდაქმნაზე, რადგან ეს არის ყველას სამუშაო“.

-საკრედიტო ურთიერთობათა რეგულირება. კრიზისი ეკონომიკაში შეიძლება დადგეს როგორც გლობალურად, ისე ქვეყნის, დარგის და ფირმის დონეზეც კი. მისი თავიდან აცილებისათვის, ან კრიზისიდან მინიმალური დანაკარგებით გამოსასვლელად აუცილებელია ანტიკრიზისული მართვის მეცნიერულად დასაბუთებული მიდგომების არსებობა და შესაბამისი პროგრამის დამუშავება ყოველი კონკრეტული შემთხვევისათვის.

ამდენად, ქართული სამეწარმეო ბიზნესისათვის განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია საწარმოთა ანტიკრიზისული მართვის აქტუალური საკითხები, მენეჯმენტის გარე და შიგა ფაქტორები და საწარმოთა ფინანსური გაჯანსაღების მიღწევა სიტუაციების ზუსტი შეფასების და სამმართველო გადაწყვეტილებათა ოპტიმალურობის უზრუნველყოფით, რადგან კრიზისის დადგომის ალბათობა ნებისმიერი ორგანიზაციის განვითარების პროცესში, წარმოების როგორც განვითარების, ისე მომწიფების და დაცემის სტადიაზე არსებობს.

ამგვარად, როგორც აღვნიშნეთ, ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი საკითხი, რომელიც აქტიურად დგას საქართველოს სამეწარმეო ბიზნესის და განსაკუთრებით მანქანათმშენებელი და მსუბუქი მრეწველობის საწარმოთა წინაშე, საკრედიტო ურთიერთობათა რეგულირებაა.

ძვირია საბანკო კრედიტი და ზედმეტად მყარია სესხის უზრუნველყოფის გარანტიები. სესხის საპროცენტო განაკვეთი ჩვენთან რამდენჯერმე აღემატება განვითარებულ, ინდუსტრიულ სახელმწიფოებში ანალოგიურ მაჩვენებლებს. აღნიშნული მრავალი მიზეზითაა გამოწვეული, მაგრამ მათში უფრო ხშირად სუბიექტური ფაქტორები ჭარბობს. ამდენად, ეს საკითხი აუცილებლად მოითხოვს სათანადო რეგულირებას.

აქედან გამომდინარე, საქართველოს ეკონომიკა, განსაკუთრებით მისი მრეწველობა და კერძოდ, სატრანსპორტო წარმოება, ვერ გამოირჩევა მაღალი ტექნიკური დონით და წარმოებული პროდუქციაც დაბალი კონკურენტუნარიანობით ხასიათდება.

ამდენად, აუცილებელია საწარმოებს კრიზისული სიტუაციების დადგომის შემთხვევაში ხელი მიუწვდებოდეთ იაფ კრედიტებზე. ხშირ შემთხვევაში სახელმწიფომ უნდა იზრუნოს ასეთი ფირმების დავალიანებათა რესტრუქტურირებაზე და ა.შ. ეს კი ხელს შეუწყობს ჯერ კიდევ შემორჩენილი საწარმოო სიმძლავრეების ამოქმედებას და მანქანათმშენებლობაში ინვესტიციების მოზიდვას.

-საქართველო-სატრანზიტო სახელმწიფო. საქართველო კავკასიის რეგიონში წარმოადგენს ერთ-ერთ მნიშვნელოვან სატრანზიტო სახელმწიფოს, რომელსაც შეხება აქვს ტრანსპორტის ყველა სახეობასთან.

მიუხედავად იმისა, რომ ჩვენი ქვეყანა განიცდის ეკონომიკურ კრიზისს, მისი აღმავლობისათვის აუცილებელი ხელსაყრელი პირობების შექმნის მიზნით საჭიროა შემუშავდეს ყველა ძირითადი სახეობის სატრანსპორტო საშუალების კომპლექსური განვითარების, აღრიცხვის, განაწილებისა და სწორი საექსპლუატაციო კლიმატის შექმნის ერთიანი მექანიზმი.

საერთაშორისო მნიშვნელობის ავტობანის, „ახალქალაქი-ყარსის“ სარკინიგზო მაგისტრალისა და მილსადენების მშენებლობა ფინანსდება საერთაშორისო დონორი ქვეყნებისა და ორგანიზაციების მიერ, რომელთაც ეს სატრანსპორტო საშუალებები გადაეცემათ ექსკლუზიური ექსპლუატაციის პირობებში გრძელვადიანი სარგებლობის უფლებით.

ბოლო ხუთი წლის განმავლობაში შესაბამისად, 4-ჯერ და 3-ჯერ გაიზარდა საშუალო წლიური სარკინიგზო და საავტომობილო გადაზიდვები. ამავე პერიოდში 10-ჯერ და 25-ჯერ შემცირდა საზღვაო და საავიაციო გადაზიდვები.

ამგვარად, შეიძლება ითქვას, რომ ავტოსატრანსპორტო მეურნეობის ცალკეულ სახეებს შორის ჩვენს ქვეყანაში განვითარების ყველაზე დიდი პერსპექტივა აქვს საავტომობილო ტრანსპორტს. საქართველოში საავტომობილო ტრანსპორტის მეშვეობით ყოველწლიურად ხდება 257 მლნ. მგზავრისა და 24,5 მლნ. ტონა ტვირთის გადაზიდვა. (იხ. დანართი 5)

როგორც ცხრილიდან ჩანს, საავტომობილო ტრანსპორტით გადაზიდული ტვირთების მოცულობა 2012 წელს 2003 წელთან შედარებით გაზრდილია 18,82%-ით. საავტომობილო ტრანსპორტის ტვირთბრუნვა 19,80%-ით. რაც შეეხება გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობას გაზრდილია 30,47%. მგზავრთბრუნვა კი 20,74%.

აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ სატრანზიტო დერეფნის გამართული და ეფექტური ფუნქციონირებისათვის, ისევე, როგორც სარკინიგზო გადაზიდვების შემთხვევაში, აუცილებელია მონაწილე სატრანზიტო ქვეყნებს შორის ურთიერთშეთანხმებული და თანმიმდევრული სატრანსპორტო პოლიტიკის გატარება და სატრანზიტო დერეფანში ადექვატური ინფრასტრუქტურის არსებობა. (აქ იგულისხმება საქართველო-სომხეთსა და საქართველო-აზერბაიჯანს შორის დამაკავშირებელი მაგისტრალები). მთავარი პრიორიტეტი უნდა იყოს ქვეყნის კონკურენტუნარიანობის ზრდა აღმოსავლეთ-დასავლეთი დერეფნის სატრანზიტო მომსახურების საქმეში. გასათვალისწინებელია, რომ ამ დერეფნის სატრანზიტო პოტენციალი საქართველოში ჯერ-ჯერობით სრულად არ არის გამოყენებული.

-ტექნიკური ბაზა და ინფრასტრუქტურა. ჩვენს ქვეყანაში გადაზიდული ტვირთების 60% სწორედ საავტომობილო ტრანსპორტზე მოდის. წლების განმავლობაში მიტოვებული და მოუვლელი ავტომაგისტრალების უმრავლესობა მოიშალა და განადგურდა. მას შემდეგ, რაც საქართველომ შეიძინა ევროპისა და აზიის რეგიონთა დამაკავშირებელი დერეფნის

სტატუსი, ჩვენი ქვეყნის ხელისუფლების წინაშე პრიორიტეტული გახდა სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარება.

საქართველოში განხორციელებული საავტომობილო გადაზიდვებით სამწუხაროდ, ჯერ მხოლოდ უცხოური სატრანსპორტო კომპანიებია დაკავებული. იმისთვის, რომ საქართველოს კონტინენტალური სატრანსპორტო მომსახურება განხორციელდეს საკუთარი სატრანსპორტო საშუალებებით, ქართული სატრანსპორტო კომპანიები შესაბამისი ტექნიკური ბაზით უნდა იყვნენ აღჭურვილები. ასეთი ბაზის არარსებობის გამო ისინი კონკურენციას ვერ უწევენ საერთაშორისო გადამზიდავ სატრანსპორტო საშუალებებს და აქედან გამომდინარე, ისინი ძირითადად შიდა სატრანსპორტო გადაზიდვებს აწარმოებენ.

ამ პრობლემის მოსაგვარებლად საჭიროა ტვირთნაკადების გატარების პირობად საქართველომ უცხოელ მოვაჭრე მხარეებს წაუყენოს ქართული სატრანსპორტო ორგანიზაციების გამოყენების მოთხოვნა, რათა ჩამოყალიბდეს ჩვენი ქვეყნის მძლავრი, მობილური სატრანსპორტო პარკი, განვითარდეს სამამულო სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა, გაუმჯობესდეს საავტომობილო ტრანსპორტის მენეჯმენტი.

- ინოვაციები. ერთი და იგივე ინოვაცია შეიძლება მრავალჯერ გამოიყენოს მრავალმა შემკვეთმა. იგი მჭიდრო კავშირშია სატრანსპორტო საწარმოების განვითარებასთან და საფუძვლად უდევს კომპანიების მართვას. იგი მოიცავს საავტომობილო ტრანსპორტში თეორიისა და პრაქტიკის კომპლექსური ფუნქციონირების უზრუნველმყოფ ღონისძიებებს.

მისი მიზანია უზრუნველყოს სიახლეთა პრიორიტეტი, ხელი შეუწყოს სატრანსპორტო ფირმების საინვესტიციო აქტივობის გაუმჯობესებას, შეამციროს განსხვავება რეგიონებს შორის ეკონომიკური და სოციალური განვითარების დონეში. შედეგად გაიზრდება კონკურენტუნარიანობა გადამზიდავებს შორის და გაუმჯობესდება სატრანსპორტო მომსახურების ხარისხი.

საავტომობილო ტრანსპორტის ინოვაციური განვითარება საჭიროებს კადრების მომზადების ახალ კონცეფციას. კომპანიის ხელმძღვანელებმა უნდა მოახდინონ ადამიანური რესურსების მენეჯმენტი, ჩამოაყალიბონ

ახალი საწარმოო კულტურა, რომელიც ორიენტირებული იქნება ადამიანზე და ითვალისწინებს ფირმის საქმიანობაში პერსონალის მაქსიმალურად მართვას, პერსონალის ინიციატივის წახალისებას.

-სოციალური პირობები. საავტომობილო ტრანსპორტში ყველა სახის ტექნიკურ-ორგანიზაციული გარდაქმნა უნდა განხორციელდეს მწვავე სოციალური პირობების გათვალისწინებით. პრობლემები უნდა გადაწყდეს კადრების შიდასაფორმო გადაადგილებით, დამატებითი დივერსიფიცირებული წარმოების შექმნით და ა.შ. საავტომობილო ტრანსპორტის მენეჯმენტის სრულყოფისათვის მნიშვნელოვანია შრომის ანაზღაურების სწორი ორგანიზაცია.

სიახლეთა დანერგვამ უნდა გამოიწვიოს სატრანსპორტო ფორმების მუშაკთა მატერიალური ანაზღაურება და აამაღლოს მომსახურების ხარისხი, რაშიც დადებითი როლი უნდა შეასრულოს ხელფასის ორგანიზაციის სრულყოფამ. მაგალითად, საავტომობილო გადაზიდვებში მძღოლებს ხელფასი უნდა მიეცეთ არა დროითი, არამედ სანარდო ფორმით, ანუ ანაზღაურება უნდა მოხდეს მგზავრთა გადაყვანის რაოდენობის ან ტვირთების გადაზიდვის მოცულობის მიხედვით. ამისათვის საჭიროა მოხდეს შრომის ნორმირების გაუმჯობესება და ტექნიკურად დასაბუთებული შრომის ნორმების შემუშავება.

-საფინანსო-საკრედიტო გარემო და გადასახადები. საავტომობილო ტრანსპორტის მენეჯმენტის ხელშემშლელი ფაქტორია გაუარესებული საფინანსო-საკრედიტო გარემო, გართულებული სატრანსპორტო გადასახადები და საბაჟო პროცედურები. სატრანსპორტო კომპანიების შემოსავლების ნახევარზე მეტი მოდის სამი სახის გადასახადზე, ესენია: დამატებითი ღირებულების გადასახადი, საშემოსავლო და მოგების გადასახადი. ამას ემატება სხვა თანმდევი დანახარჯები სატრანსპორტო საშუალებების ამორტიზაციის, საწვავის და სხვ.

ამის შემდეგ ადვილი წარმოსადგენია სატრანსპორტო კომპანიების წინაშე წამოჭრილი ფინანსური სიძნელები, რაც აქვეითებს სამამულო სატრანსპორტო კომპანიების კონკურენტუნარიანობას. გარდა ამისა, დავის

წარმოქმნის შემთხვევაში საგადასახადო კოდექსის დებულებები არათანაბარ პირობებში აყენებს სატრანსპორტო კომპანიებსა და საგადასახადო ორგანოებს. ამ მხრივ, საჭიროა შეიცვალოს კოდექსის ცალკეული მუხლები, რადგან გადასახადების საერთო მოცულობა კომპანიებს აწევს დიდ ტვირთად. ასეთი საგადასახადო სისტემა, ფაქტობრივად, გადაიქცა სატრანსპორტო კომპლექსის განვითარების არა მასტიმულირებელ, არამედ შემაფერხებელ ფაქტორად.

-ინფრასტრუქტურა. საკმაოდ არასახარბიელო მდგომარეობაა შექმნილი საქართველოს ინფრასტრუქტურაში. როგორც უკვე აღვნიშნეთ, ქვეყანაში 20 ათასი კილომეტრი სიგრძის საავტომობილო გზაა. აქედან 600 კმ ცენტრალური მაგისტრალია და ისიც საკმაოდ დაბალი პარამეტრებით ხასიათდება, რომელიც ვერ აკმაყოფილებს ტრანზიტის დღევანდელ გაზრდილ მოთხოვნებს.

მაგისტრალებისა და ავტობანების მშენებლობის დღევანდელი ტემპი არ შეესაბამება მათ მიმართ წაყენებულ მზარდ მოთხოვნებს. გაზრდილმა მოთხოვნებმა კი თავის მხრივ დღის წესრიგში დააყენა არსებული საავტომობილო გზების რეკონსტრუქციის და ახალი უსაფრთხო მონაკვეთების მშენებლობის აუცილებლობა. შეკეთდა დიდი დატვირთვის საავტომობილო გზები.

მიუხედავად იმისა, რომ XX საუკუნის ბოლო ათწლეულთან შედარებით საქართველოს მთლიანი შიდა პროდუქტის მოცულობა 10-ჯერ შემცირდა, საავტომობილო ტრანსპორტი მაინც მნიშვნელოვან როლს ასრულებს ქვეყნის ეკონომიკის განვითარებაში.

იმ დროს, როდესაც აღმოსავლეთ-დასავლეთის სატრანსპორტო დერეფანი კარგად ვითარდება, მკვეთრად მცირდება სამხრეთ-ჩრდილოეთის მარშრუტების დატვირთვა.

იმ სარკინიგზო და საავტომობილო გზების გადაკეტვამ, რომლებიც საქართველოს აფხაზეთისა და სამაჩაბლოს გავლით რუსეთის ფედერაციასთან აკავშირებდა, უარყოფითი გავლენა მოახდინა საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტისა და მთლიანად ეკონომიკის განვითარებაზე.

ამ მიმართულებით ტვირთების გადაზიდვამ თანდათან იკლო და შემდეგ საერთოდ შეწყდა.

ტრანსპორტის განვითარება და მისი წილის ზრდა მთლიან შიდა პროდუქტში მომავალში სავსებით მოსალოდნელია, თუ გაძლიერდება ქართული სატრანსპორტო საშუალებების პარკი. საავტომობილო ტრანსპორტის განვითარება უნდა მოხდეს სხვა სახის ტრანსპორტის განვითარებასთან ერთად, მათთან მჭიდრო ურთიერთკავშირში და კოორდინაციაში.

საავტომობილო ტრანსპორტს საქართველოს ეკონომიკაში უმნიშვნელოვანესი ადგილი უჭირავს, რომლის საშუალებით ყოველწლიურად ტვირთების 80%-ზე და მგზავრთა საერთო რაოდენობის 90%-ზე მეტი გადაადგილდება. აღსანიშნავია, რომ 2009 წლიდან მნიშვნელოვნად მოიმატა საქართველოს საავტომობილო პარკმა და 600 ათასს გადააჭარბა. (იხ. დანართი 6.)

საგრძობლად შეიცვალა მისი სტრუქტურა. შეუდარებლად სწრაფად გაიზარდა ავტომობილების ტიპებისა და მოდელების რაოდენობა. სულ საქართველოს საავტომობილო პარკში 700000-ზე მეტი ავტომობილია. აქედან დაახლოებით 82% მსუბუქი, ხოლო 18% - ავტობუსი, მიკროავტობუსი, სატვირთო და სპეციალური დანიშნულების ავტომობილია. (იხ. ცხრ.8) საავტომობილო პარკის ზრდის ტემპი კიდევ უფრო მატულობს და ჩვენი პროგნოზით, უახლოეს 5-7 წელიწადში 1 მლნ ერთეულს მიაღწევს.

ცხრილი 8

საავტომობილო პარკი (წლის დასაწყისისათვის, ათასი ერთეული)

N	წლები	ავტომობილები სულ	მათ შორის:			
			სატვირთო (პიკაპებისა და მსუბუქი ფურგონების ჩათვლით)	ავტობუსი და მიკროავტობუსი	სპეციალური	მსუბუქი
1	2002	319,6	47,0	22,7	2,1	247,8
2	2003	323,6	45,5	24,1	2,0	252,0
3	2004	325,0	42,9	25,7	1,2	255,2
4	2007	510,6	51,5	42,8	-	416,3
5	2008	573,6	57,7	47,4	1,6	466,9
6	2009	606,9	54,4	42,9	8,7	500,9

7	2010	652,0	59,7	45,9	10,3	536,1
8	2011	702,7	65,6	47,6	12,3	577,2
9	2012	762,2	73,0	49,2	19,1	620,9
10	2013	831,6	78,5	51,2	29,2	672,7

უნდა აღინიშნოს, რომ დღეს საქართველოში არახელსაყრელია სამანქანო პარკის ასაკობრივი სტრუქტურა, რომელიც საშუალოდ 5-15 წელს შეადგენს და შესაბამისად გაზრდილია ტექნიკური მომსახურებისა და რემონტების ჩატარების ალბათობა. საავტომობილო მოძრავი შემადგენლობა წარმოდგენილია ევროპის, ამერიკისა და იაპონიის ქვეყნებში წარმოებული სხვადასხვა მოდელისა და ტიპის ავტომობილებით. ეს ავტომანქანები არ შეესაბამებიან თანამედროვე მოთხოვნებს, როგორც საწვავის ხარჯით, ასევე გამონაბოლქვი აირების ტოქსიკურობით. შესაბამისად, ტექნიკურად გაუმართავი ავტომანქანები საფრთხეს უქმნიან, როგორც გარემოს, ისე ადამიანების ჯანმრთელობას. საქართველოში დამზინდურებლების ჰაერში გაფრქვევის 90%-ზე მეტი სწორედ ავტოტრანსპორტზე მოდის. ამ პრობლემის მოგვარება ჯერჯერობით ვერ ხერხდება, სოციალური ფონის გათვალისწინებით. თუმცა უნდა აღინიშნოს, რომ დღესდღეობით ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების შემოტანა ძირითადად წარმოებს აზერბაიჯანის რესპუბლიკიდან, სადაც ევროკავშირის ქვეყნებთან შედარებით უფრო დაბალი სტანდარტის საწვავი იწარმოება, რაც კიდევ ერთ ძირითად პრობლემას წარმოადგენს.

ეკონომიკური სტრატეგიის წარმატებით განხორციელების მიზნით საჭირო საგზაო ინფრასტრუქტურული ღონისძიებები უნდა მოიცავდეს საერთაშორისო, შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის და ადგილობრივი გზების სამშენებლო და სარეაბილიტაციო სამუშაოებს, ასევე, გზების დიზაინის საერთაშორისო სტანდარტებთან შეაბამისობაში მოყვანას, აუცილებელია დაზიანებული და შემდგომ რეაბილიტირებული მონაკვეთების მონიტორინგი და სახიდე გადასასვლელებისა და სხვა ხელოვნური ნაგებობების აღდგენითი და სარეკონსტრუქციო სამუშაოების უწყვეტად გაგრძელება. უსაფრთხოების ამაღლების მიზნით საჭიროა, ავტომაგისტ-

რალების და გზების გასწვრივ განლაგებულ კომერციულ და სერვისულ ობიექტებთან მისასვლელი მეორეხარისხოვანი გზების შესაბამისობაში მოყვანა.

-ტრანზიტის უსაფრთხოება. საავტომობილო-სატრანზიტო გადაზიდვების მოცულობის შემცირების ერთ-ერთი ძირითადი მიზეზია ტრანზიტის უსაფრთხოების დაბალი დონე. ქვეყნის ამჟამინდელი არასტაბილური პოლიტიკური ვითარება მნიშვნელოვნად აფერხებს სატრანსპორტო პოტენციალის სრულად გამოვლენასა და ეფექტურად გამოყენებას და ამასთან ერთად, საგრძნობლად ზრდის სატრანსპორტო მომსახურების ფასს საქართველოში. ეს, და სხვა მრავალი ფაქტორი უარყოფითად მოქმედებს ქვეყნის იმიჯზე და გვევლინება საქართველოს გავლით ტვირთნაკადების გატარების შედარებით ნაკლები ზრდის ტემპით, რაც ნათლად ჩანს ქვემოთ მოცემულ ცხრილებში.

ცხრილი 9

საქართველოს მსხვილი სავაჭრო პარტნიორები. ტრანზიტი ორივე მხარეს

(ათასი ტონა)

№	ქვეყნები	2007 წ.	2008 წ.	2009 წ.	2010 წ.
1	აზერბაიჯანი	646,0	827,1	955,0	1089,1
2	თურქეთი	583,7	732,8	812,7	959,1
3	სომხეთი	400,3	479,2	481,2	562,9
4	რუსეთი	83,7	102,9	108,5	133,5
5	გერმანია	57,8	66,0	82,8	105,2
6	აშშ	43,6	85,6	83,7	87,7
7	იტალია	30,5	34,5	38,3	38,9
8	უკრაინა	29,3	39,3	36,0	41,7
9	ბრაზილია	28,2	25,3	23,8	-
10	ჩინეთი	21,1	46,2	40,2	39,0
11	საფრანგეთი	21,1	-	-	-
12	ბულგარეთი	16,9	19,6	-	23,7
13	დიდი ბრიტანეთი	-	21,10	-	-
14	ეკვადორი	-	-	16,6	22,7
15	ავღანეთი	-	-	-	30,4
16	ბელგია	-	-	19,5	-
17	ს ხ ვ ა	169,7	225,0	244,1	299,10

ცხრილის მონაცემებიდან ჩანს, რომ ტრანზიტული ტვირთების მოძრაობაში 2010 წელს 2007 წელთან შედარებით ზრდის %-ით გამოირჩევა:

აზერბაიჯანი - 68%, თურქეთი - 64%, სომხეთი - 40%, რუსეთი - 59%,
გერმანია - 82% და ა.შ.

ცხრილი 10

ტრანზიტული ტვირთების სახეები

(1000 ტონა)

№	ტვირთის სახეობები	2007 წ.	2008 წ.	2009 წ.	2010 წ.	ზრდის % წინა წელთან შედარებით
1	მექანიკური მოწყობილობები	84,3	128,9	105,0	122,2	16%
2	მიწისზედა ტრანსპორტის ტიპები რკინიგზის გარდა	33,8	63,8	125,1	162,1	30%
3	რკინა	54,7	100,0	109,6	79,3	-28%
4	ხორცის პროდუქტები	63,3	88,1	76,3	90,3	18%
5	პლასტიკატი	51,1	89,9	76,3	112,3	47%
6	ალკოჰოლური სასმელები ძმარი	52,3	67,1	60,3	68,6	14%
7	ხილი და თხილი	29,9	36,2	59,6	73,2	23%
8	ბოსტნეული	67,0	46,4	36,4	40,5	11%
9	ელექტრო ხელსაწყოები	29,4	43,1	45,5	45,0	-1%
10	ავიჯეულობა	27,0	50,8	44,9	60,1	34%
11	სხვა საქონელი	573,1	638,0	732,2	862,8	18%
12	ს უ ლ	1065,9	1352,2	1471,2	1716,5	17%

ცხრილის მონაცემების მიხედვით ტრანზიტული ტვირთების მოცულობა გაზრდილია 2010 წელს 2007 წელთან შედარებით 61%-ით. ტვირთების სახეობების მიხედვით გამონაკლისს წარმოადგენს რკინა და ელექტრო ხელსაწყოები.

საქართველოს სატრანსპორტო პოტენციალი საკმაოდ მაღალია, მაგრამ მათი სათანადო გამოყენება ვერ ხერხდება იმის გამო, რომ საქართველოს არ გააჩნია საკმარისი რაოდენობისა და ტვირთამწეობის სატრანსპორტო საშუალებები. ქვეყნის უპირველეს პრიორიტეტს ტრანსპორტის სფეროს-თვის გარკვეული გარემოს შექმნა წარმოადგენს, ე.ი. მნიშვნელოვანია ფუნქციონირების შემაფერხებელი ბარიერების მოხსნა და საქართველოს ტრანზიტისთვის მიმზიდველ ქვეყნად გადაქცევა, რაც თავისთავად კონკურენციის ხელშეწყობას ნიშნავს, ეს კი შექმნის ოპერატორების ეფექტუ-

რობის ამაღლების სტიმულს. მთავრობამ უნდა გააუმჯობესოს ტექნიკური და უსაფრთხოების კონტროლი საქართველოში ტრანსპორტის სფეროს შემდგომი განვითარების მიზნით, ამისთვის შეიძლება გამოყენებულ იქნეს ევროგაერთიანების სატრანსპორტო პოლიტიკაში შემავალი მრავალი დირექტივა და რეგლამენტი.

-კვალიფიციური პერსონალი. ასევე აუცილებელია ქვეყნის საავტომობილო პარკის ექსპლუატაციასათვის საჭირო მუშებისა და ხელოსნების რაოდენობის განსაზღვრა. ეს უკანასკნელი დამოკიდებულია საავტომობილო პარკის სტრუქტურაზე. არსებობს საავტომობილო ტრანსპორტისათვის საჭირო სპეციალისტების რაოდენობის განსაზღვრის მეთოდიკა, რომელიც ემყარება ქვეყნის საავტომობილო პარკის რაოდენობრივ და სტრუქტურულ მონაცემებს, მათ ცვლილებებს პროგნოზირებად პერსპექტივაში, სხვადასხვა მარკისა და მოდელის ავტომობილების ტექნიკური მომსახურებისა და რემონტის რაოდენობებს, სატვირთო გადაზიდვებისა და სამგზავრო გადაყვანების მოცულობას, საავტომობილო ტრანსპორტის პროცესების მართვაზე დაკავებული სხვადასხვა კვალიფიკაციის პერსონალისადმი წაყენებულ მოთხოვნებს, კადრების ყოველწლიური განახლების საჭიროებას და სხვა.

მეთოდიკის საშუალებით შესაძლებელია საავტომობილო პარკის ექსპლუატაციის ინჟინერ-ტექნიკური პერსონალის, გადაზიდვების ორგანიზაციის მენეჯერების, კვალიფიცირებული ხელოსნების და სხვა პროფილის მქონე კადრების რაოდენობის განსაზღვრა. აგრეთვე მეთოდიკა შეიძლება გამოიყენოს შესაბამისი პროფილის სასწავლებლებმა ყოველწლიურად სპეციალისტების მოსამზადებელი კონტიგენტის დასაგეგმად.

სავტომობილო ტრანსპორტის ექსპლუატაციას უნდა წარმართავდნენ მაღალ პროფესიულ დონეზე მომზადებული კვალიფიციური სპეციალისტები, რომლებსაც კარგად ეცოდინებათ ადგილობრივი საავტომობილო პარკის სპეციფიკა, საგზაო-საექსპლუატაციო პირობების თავისებურებანი,

მოწოდებული მარაგნაწილების და საწვავ-საპოხი მასალების თვისებები და მათი გამოყენების ტექნიკურ-ეკონომიკური მიზანშეწონილება.

აუცილებელია არა მარტო პროფესიული განათლების მქონე, არამედ მაღალი კვალიფიკაციის სპეციალისტების საჭირო რაოდენობა, რომლებიც უშუალოდ უხელმძღვანელებენ ავტომობილების ტექნიკური მომსახურებისა და რემონტების ტექნოლოგიურ პროცესებს, განსაზღვრავენ მოწოდებული მარაგნაწილების, საექსპლუატაციო მასალების ხარისხსა და ვარგისიანობას, ჩვენს საგზაო პირობებში შეაფასებენ იმპორტირებული ავტომობილების ტიპებისა და მოდელების გამოყენების მიზანშეწონილებას.

ამგვარად, როგორც ზემოთ მოყვანილი ანალიზიდან ჩანს, საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტის განვითარების სფეროში საკმაოდ ბევრი პრობლემაა დაგროვილი. ამ პრობლემათა რიცხვს განეკუთვნება:

- საგადასახადო სისტემის არასრულყოფილება;
- საბაზრო და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარების დაბალი დონე;
- საბანკო სესხებზე დაწესებული სარგებლის მაღალი განაკვეთი;
- სატრანსპორტო საშუალებათა მორალური და ფიზიკური ცვეთის მაღალი დონე;
- ინოვაციების დანერგვის დაბალი დონე;
- კადრების კვალიფიკაციისა და მენეჯმენტის დაბალი დონე. აქედან გამომდინარე, საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტის მენეჯმენტის სფეროში არსებული პრობლემების აღმოფხვრის მიზნით საჭიროა გატარდეს შემდეგი ღონისძიებები:
- უნდა შეიქმნას ტვირთმზიდების დამოუკიდებელი, ეროვნული საავტომობილო პარკი, რომელიც პროდუქციის ტრანზიტის სფეროში საგზაო მომსახურებას გაუწევს ევროპისა და აზიის ქვეყნების ტრანსნაციონალურ კომპანიებს;
- საავტომობილო პარკის შექმნის მიზნით საქართველოს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურაში მოზიდული უნდა იქნეს დიდი მოცულობის უცხოური ინვესტიცია, რისთვისაც საჭიროა ქვეყანაში შეიქ-

მნას ხელსაყრელი საინვესტიციო კლიმატი, მიღწეულ იქნეს პოლიტიკურ-ეკონომიკური სტაბილურობა.

ხოლო რაც შეეხება ქვეყნის ეკონომიკური განვითარების დაჩქარებას, ამის აუცილებელი წინაპირობებია:

- საბაზისო ინფრასტრუქტურის შემდგომი განვითარება;
- ძირითად ავტომაგისტრალზე უსაფრთხო და მაღალი გამტარუნარიანობის უზრუნველყოფა;
- გზების ინფრასტრუქტურის მოვლის, რეაბილიტაციის, განვითარებისა და მშენებლობის სამუშაოების ჩატარება;
- რაიონულ ცენტრებთან, საკურორტო, ისტორიულ-კულტურულ ძეგლებთან და მოსაზღვრე ქვეყნებთან მისასვლელი გზების სრული რეაბილიტაცია;
- ტვირთბრუნვისა და მგზავრთა გადაყვანის დინამიკის მაჩვენებლების სტატისტიკური ანალიზი;
- კანონმდებლობათა ჰარმონიზაცია.

2.2.1. საექსპედიტორო ფირმების მომსახურების სფეროში არსებული მდგომარეობა

გლობალიზაციის ეპოქაში, სადაც ეკონომიკური საზღვრები ქვეყნებს შორის, ფაქტობრივად, წაშლილია, დიდი მნიშვნელობა ენიჭება გადამზიდავი კომპანიების მომსახურებას. სფეროში არსებულ მდგომარეობაზე დიდადაა დამოკიდებული ქვეყნის ეკონომიკური განვითარების დონე. გარკვეულწილად მოსაგვარებელია პრობლემები, რომელთა წინაშე დგანან გადამზიდავი კომპანიები. ჯერ კიდევ მოსაწესრიგებელი ინფრასტრუქტურა და გაუმართავი გზები ხშირად აფერხებს ტვირთების დროულ მიწოდებას. საკანონმდებლო დონეზე არსებული ხარვეზები კი – გადამზიდავთა მუშაობას. როგორც აღმოჩნდა, გადამზიდავებს ბევრი საკითხი აქვთ სადაო და შესაბამისად, გარკვეულ ცვლილებებს მოითხოვენ სხვადასხვა სამინისტროების მხრიდან.

სატრანსპორტო ექსპედიცია არის ნებისმიერი სახის მომსახურება, რაც დაკავშირებულია ტვირთის გადაზიდვასთან, კონსოლიდაციასთან, ტვირ-

თის შენახვასთან, დამუშავებასთან, შეფუთვისთან ან დისტრიბუციასთან, ასევე, ამ საქმიანობასთან დაკავშირებული თანმდევი და საკონსულტაციო მომსახურება, მათ შორის, მაგრამ არა მხოლოდ, საბაჟო და საგადასახადო საკითხების თაობაზე, საჯარო მიზნებისათვის ტვირთის დეკლარირება, ტვირთის დაზღვევის უზრუნველყოფა, ტვირთთან დაკავშირებული გადახდების მიღება–განხორციელება და საჭირო დოკუმენტების შეგროვება–წარდგენა. ექსპედიტორი არის პირი, რომელიც შემკვეთთან დადებული ხელშეკრულების საფუძველზე, თავისი სახელით და შემკვეთის ხარჯით ახორციელებს ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებულ მომსახურებას.

საექსპედიტორო ფირმის მომსახურების სფეროში არსებულ მდგომარეობაზე დიდადაა დამოკიდებული ქვეყნის ეკონომიკური განვითარების დონე. გარკვეულწილად მოსაგვარებელია პრობლემები, რომელთა წინაშე დგანან გადამზიდავი კომპანიები. განსაკუთრებით ხაზგასასმელია შემდეგი პრობლემები:

- საექსპედიტორო კომპანიები საერთაშორისო დონეზე სხვა, მეზობელი ქვეყნების, გადამზიდავ კომპანიებთან შედარებით არაკონკურენტულ ვითარებაში არიან. ამას ხელს უწყობს ის, რომ ქართული კომპანიებისათვის, ევროპის მიმართულებით ტვირთების გადაზიდვა გაჭიანურებული სავიზო პროცედურების გამო ძალიან გართულებულია;

- საქართველოს ბაზარზე ასევე ოპერირებენ ბულგარული, თურქული და უკრაინული კომპანიები, მათთვის კი სავიზო პროცედურებთან დაკავშირებული დაბრკოლებები ფაქტობრივად არ არსებობს;

- უცხოელ კონკურენტებთან შედარებით ქართული კომპანიების არაკონკურენტულ ვითარებაში ყოფნა საკმაოდ სერიოზულ საფრთხეს უქმნის ადგილობრივი კომპანიების შემდგომ განვითარებას;

- დღეს ევროპის ქვეყნების საელჩოებში სირთულეებთან არის დაკავშირებული გადამზიდავი მძღოლებისთვის ვიზების მიღების პროცედურა;

- ექსპედიტორებს ვიზის მისაღებად ძალიან ბევრი დოკუმენტაციის წარდგენა უწევთ, რაც პროცესს აჭიანურებს. მაგალითად შეიძლება მოვიყვანოთ მომწვევი მხარის (უცხოური კომპანიის) საქმიანობის ლიცენზია.

გადამზიდავთა უმეტესობა ევროპულ ბაზრებზე შუამავლების დახმარებით მუშაობენ და ხშირია უცხოელი პარტნიორების ცვლილება, ეს კი ართულებს ერთჯერადი გადაზიდვის პრობებში მოწვევის დოკუმენტის მიღების შესაძლებლობას.

- ექსპედიტორებისთვის დამატებითი წნეხია 200-ლარიანი სატრანზიტო გადასახადი, რომელიც დაწესებულია საქართველოს გავლით, ევროპიდან მესამე ქვეყნებში ან პირიქით სატრანზიტო გადაზიდვების განხორციელებისას. ვინაიდან ქართველი მეწარმეების გადაზიდვების წილი საერთო ტრანზიტში არ აღემატება 3-5%-ს, ისინი მიიჩნევენ, რომ კარგი იქნება თუ ფინანსთა სამინისტრო, ადგილობრივი კომპანიების განვითარების ხელშეწყობის მიზნით, ამ სატრანზიტო გადასახადს გაუუქმებს ქართულ გადაზიდვებს.

- გარდა ამისა, როცა ქართველი გადაზიდვა კვეთს თურქეთის, სომხეთის, უკრაინის ან ბელორუსის საზღვრებს, ე.წ. „მწვანე ბარათის“ უქონლობის შემთხვევაში, მათ უწევთ ამ ქვეყნებში შესვლისას, საზღვრებზე მესამე პირის პასუხისმგებლობის ადგილობრივი დაზღვევის შეძენა, რომლის ღირებულება თითოეულ ქვეყანაში 50-100 დოლარამდე მერყეობს, ზემოთ ჩამოთვლილი ქვეყნების გადაზიდვების საქართველოში შემოსვლის შემთხვევაში კი ისინი საქართველოს მხრიდან განთავისუფლებულნი არიან ამ ტიპის დაზღვევის შეძენისაგან.

მნიშვნელოვანი ეკონომიკური კრიზისი და მძიმე ფინანსური მდგომარეობა შეიქმნა ქვეყნის სატრანსპორტო საწარმოებში გასული საუკუნის 90-იანი წლებიდან. ამის ერთ-ერთი ნათელი მაგალითია საერთაშორისო რეგულარულ მარშრუტებზე მომუშავე საქართველოში დარეგისტრირებული გადაზიდვების მდგომარეობა, სადაც ფაქტობრივად, თურქეთისა და სომხეთის მიმართულებით არცერთი ქართული კომპანია არ მუშაობს და გაუქმებულია, სამაგიეროდ ამ მარშრუტებზე მგზავრთა რეგულარულ გადაყვანებს ახორციელებენ უცხოური სატრანსპორტო გადაზიდვები. აქედან გამომდინარე, აუცილებელი ხდება იმ გზებისა და საშუალებების მიგნება, რომელიც დადებითად იმოქმედებს

მისი მენეჯმენტის განვითარებაზე. სწორედ საწარმოთა კრიზისიდან გამოსვლის ერთ-ერთი ძირითადი საშუალებაა საგადასახადო დაბეგვრის სრულყოფა. ვინაიდან საქართველოში ამჟამად ტრანსპორტის სფეროშიც და მთლიანად ეკონომიკაში ის ვითარებაა, რომ იგი უნდა აუცილებლად იბეგრებოდეს არა მკაცრი, არამედ ლიბერალური მოდელით, ვინაიდან გადასახადები ჩვენს ქვეყანაში ჯერჯერობით ვერ უწყობს ხელს სამეწარმეო საქმიანობის განვითარებას, იგი ასრულებს ფისკალურ ფუნქციას, მაგრამ ვერ ასრულებს მასტიმულირებელ და მარეგულირებელ ფუნქციას, რადგან ჩვენი ქვეყნის მოქმედი დაბეგვრის რეჟიმი მეტად განსხვავებულია, როგორც პოსტსაბჭოთა ქვეყნების, ისე ამერიკის და ევროპის ქვეყნების დაბეგვრის რეჟიმებისგან, სადაც მოგების და საშემოსავლო გადასახადი პროგრესული შკალით იბეგრება, ე. ი. რაც მეტია შემოსავალი და მოგება, მით მაღალია აღნიშნული გადასახადების განაკვეთები. გადასახადები დიფერენცირებულია შემოსავლების სიდიდის მიხედვით. ამიტომ, საჭიროა ჩვენი ქვეყნის საგადასახადო სისტემა იყოს ორივე ინტერესით შეხამებული და ურთიერთდაბალანსებული ხოლო საგადასახადო კოდექსი, ევროპის ქვეყნების შესაბამის კოდექსებთან იყოს ჰარმონიზებული და ისეთივე სამართლიანი. ავტოსატრანსპორტო ფორმების გადასახადების პროგრესული სკალით დაბეგვრით საქართველოს სატრანსპორტო მეურნეობიდან ბიუჯეტი წელიწადში მნიშვნელოვნად გაიზრდება.

ქართველი გადამზიდავების შეფასებით, დარგის განვითარების ერთ-ერთ ხელშემწყობ ღონისძიებას წარმოადგენს, ტრასეკას დერეფნის გასწვრივ ერთიანი საკანონმდებლო ხელშეკრულების შემუშავება, რომელიც მოიცავს:

- დერეფნის ამა თუ იმ ქვეყანაში აწონილი სატრანსპორტო საშუალების ნებისმიერ სხვა ქვეყანაში სავალდებულოდ აღიარებას;
- ღერძული – წონითი და გაბარიტული ნორმების უნიფიცირებას;
- დერეფნის ქვეყნებისათვის მრავალმხრივი ნებართვის დანერგვას.

ეს სამუშაოები, შესაძლოა, ტრასეკას ან ნელტის პროექტის ფარგლებში ჩატარდეს. მომავალში ასეთი ტიპის საკანონმდებლო ბაზა დაეხმარება ქართველ გადამზიდავს დაუბრკოლებლად განახორციელოს ტვირთზიდვა,

პირველ რიგში, ცენტრალური აზიის რეგიონში. საქართველოში საავტომობილო გადაზიდვები ხორციელდება თურქეთიდან, ბულგარეთიდან, რუმინეთიდან, საბერძნეთიდან, გერმანიიდან და სხვადასხვა სახელმწიფოებიდან. ამ გადაზიდვებით უცხოური სატრანსპორტო კომპანიებია დაკავებული. სამწუხაროდ ქართული სატრანსპორტო საწარმოები, რომელთაც არ გააჩნიათ შესაბამისი ტექნიკური ბაზა, კონკურენციას ვერ უწევენ საერთაშორისო გადამზიდავ სატრანსპორტო საშუალებებს, რისთვისაც ასრულებენ ძირითადად შიდა სატრანსპორტო გადაზიდვებს. ამის ნათელი მაგალითია ეროვნული გადამზიდავი კომპანია შპს „A.B.S.-TRANS“, რომელიც დაარსდა 2007 წელს ქ. ბათუმში. კომპანია ახორციელებს სატვირთო გადაზიდვებს სომხეთის, აზერბაიჯანის, თურქეთის, უკრაინის და ბელორუსიის მიმართულებით. ცხრილში მოცემულია ბოლო ხუთი წლის დეკლარირებული მონაცემები, სადაც ნათლად ჩანს ეროვნული გადამზიდავის მდგომარეობა. (იხ. დანართი 7)

როგორც ცხრილის მონაცემებიდან ჩანს, 2013 წელს 2009 წელთან შედარებით ერთობლივი შემოსავალი შემცირებულია 22,5%, ხარჯები შემცირებულია 41%-ით, რაც საკმაოდ კარგი მაჩვენებელია. დასაბეგრი მოგება გაზრდილია 119 104,3 ლარით, რაც სასაქონლო მატერიალური ფასეულობებით არის გამოწვეული. რის გამოც ბიუჯეტში შეტანილი მოგების გადასახადი გაზრდილია 17865,64 ლარით.

როგორც 11 ცხრილის მონაცემებიდან ჩანს, 2013 წელს 2009 წელთან შედარებით შპს „A.B.S.-TRANS“-ის ქონების ღირებულება გაიზარდა 8,58%-ით. გადასახდელი ქონების გადასახადი გაზრდილია 197,74 ლარით. მანქანების რაოდენობა შემცირებულია 2 ერთეულით. გადაზიდული ტვირთების რაოდენობა გაზრდილია 80 ტონით. მიუხედავად იმისა, რომ საწარმოს ბევრი ეკონომიკური მაჩვენებლის მიხედვით აქვს ზრდადი მონაცემი, საბოლოო ჯამში შპს „A.B.S.-TRANS“-ი არასახარბიელო მდგომარეობაში იმყოფება.

შპს „A.B.S.-TRANS“
ეკონომიკურ საქმიანობისათვის გამოყენებულ ქონებაზე (გარდა მიწისა)
ქონების გადასახადი

მონაცემები	2009 წ.	2010 წ.	2011 წ.	2012 წ.	2013 წ.
ქონების ღირებულება	230 226,17	223 213,00	200 892,00	160 713,00	250 000
ქონების გადასახადი	2302,26	2232,13	2008,92	1607,13	2500
მანქანების რაოდენობა	15	15	15	15	13
გადაზიდული ტვირთების რაოდენობა ტონებში	2000	2400	1800	2000	2080

2.2.2. საავტომობილო ტრანსპორტის მენეჯმენტის ეფექტიანობა და მასზე მოქმედი ფაქტორები

ქართული სამეწარმეო ბიზნესისათვის მნიშვნელოვანია საწარმოთა ანტიკრიზისული მართვის აქტუალური საკითხები, მენეჯმენტის გარე და შიგა ფაქტორები და საწარმოთა ფინანსური გაჯანსაღების მიღწევა სიტუაციების ზუსტი შეფასების და ოპტიმალური სამმართველო გადაწყვეტილებების მიღებით. ამდენად, ანტიკრიზისული მართვისას განსაკუთრებული მნიშვნელობა აქვს მართვის სტრატეგიას.

უნდა აღინიშნოს, რომ ანტიკრიზისული მართვის ეკონომიკური სტრატეგიის ფორმირება ხდება რამდენიმე ეტაპად, მათ შორის, განსაკუთრებულად უნდა აღინიშნოს გარეფაქტორების ანალიზი კრიზისის მიზეზების გამოვლენის მიზნით, კრიზისულ სიტუაციაში მყოფი წარმოების მდგომარეობის ანალიზი და წარმოების მიზნების სისტემისა და მისიის გადახედვა.

როგორც აღვნიშნეთ, საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტის განვითარების სფეროში საკმაოდ ბევრი პრობლემაა დაგროვილი. მათ შორისაა საგადასახადო სისტემის არასრულყოფილება, საბაზრო და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარების დაბალი დონე, საბანკო

სესხებზე დაწესებული სარგებლის მაღალი განაკვეთი, სატრანსპორტო საშუალებათა მორალური და ფიზიკური ცვეთის მაღალი დონე, ინოვაციების დანერგვის და კადრების კვალიფიკაციისა და მენეჯმენტის დაბალი დონე.

აქედან გამომდინარე, საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტის მენეჯმენტის სფეროში არსებული პრობლემების აღმოფხვრის მიზნით უნდა შეიქმნას ტვირთმზიდების დამოუკიდებელი, ეროვნული საავტომობილო პარკი, რომელიც პროდუქციის ტრანზიტის სფეროში საგზაო მომსახურებას გაუწევს ევროპისა და აზიის ქვეყნების ტრანსნაციონალურ კომპანიებს. ამასთან ერთად, აუცილებელია საავტომობილო პარკის შექმნის მიზნით საქართველოს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურაში მოზიდულ იქნეს დიდი მოცულობის უცხოური ინვესტიცია, რისთვისაც საჭიროა ქვეყანაში შეიქმნას ხელსაყრელი საინვესტიციო კლიმატი და მიღწეულ იქნეს პოლიტიკურ-ეკონომიკური სტაბილურობა.[22]

საქართველოს უპირველეს პრიორიტეტს ტრანსპორტის სფეროსთვის გარკვეული გარემოს შექმნა წარმოადგენს, რაც იმას ნიშნავს, რომ განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია ფუნქციონირების შემაფერხებელი ბარიერების მოხსნა და საქართველოს ტრანზიტისთვის მიმზიდველ ქვეყნად გადაქცევა. ეს კი თავისთავად კონკურენციის ხელშეწყობას ნიშნავს და ზრდის ოპერატორების ეფექტურობის ამაღლების სტიმულს.

საქართველოში ტრანსპორტის სფეროს შემდგომი განვითარების მიზნით უნდა გაუმჯობესდეს ტექნიკური და უსაფრთხოების კონტროლი, ამისთვის კი შეიძლება გამოყენებულ იქნეს ევროგაერთიანების სატრანსპორტო პოლიტიკაში შემავალი მრავალი დირექტივა და რეგლამენტი.

ქვეყანაში წარმატებული ეკონომიკური სტრატეგიის განსახორციელებლად საგზაო ინფრასტრუქტურული ღონისძიებები უნდა მოიცავდეს როგორც საერთაშორისო, შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის და ადგილობრივი გზების სამშენებლო და სარეაბილიტაციო სამუშაოებს, ასევე, გზე-

ბის დიზაინის საერთაშორისო სტანდარტებთან შესაბამისობაში მოყვანას.

უნდა ჩატარდეს დაზიანებული და შემდგომ რეაბილიტირებული მონაკვეთების მონიტორინგი და სახიდე გადასასვლელებისა და უწყვეტად გაგრძელდეს სხვა ხელოვნური ნაგებობების აღდგენითი და სარეკონსტრუქციო სამუშაოები.

აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ სატრანზიტო დერეფნის გამართული და ეფექტური ფუნქციონირებისათვის, ისევე, როგორც სარკინიგზო გადაზიდვების შემთხვევაში, აუცილებელია მონაწილე სატრანზიტო ქვეყნებს შორის ურთიერთშეთანხმებული და თანმიმდევრული სატრანსპორტო პოლიტიკის გატარება და სატრანზიტო დერეფანში ადეკვატური ინფრასტრუქტურის არსებობა, მთავარი პრიორიტეტი კი უნდა იყოს ქვეყნის კონკურენტუნარიანობის ზრდა სატრანზიტო მომსახურების საქმეში. გასათვალისწინებელია, რომ ამ დერეფნის სატრანზიტო პოტენციალი საქართველოში ჯერჯერობით მთელი დატვირთვით არ არის გამოყენებული. ქვეყანაში უახლოეს წლებში გათვალისწინებულია საავტომობილო მაგისტრალების, აგრეთვე რეგიონული და ადგილობრივი გზების ქსელის დაჩქარებული განვითარება, გზების მშენებლობის, რემონტისა და მოვლა-შენახვის სრულყოფა, მოძრაობის უსაფრთხოების ამაღლება და ეკოლოგიური მდგომარეობის გაუმჯობესება.

როგორც ცნობილია, ქვეყანაში მოქმედი საგზაო ქსელის მნიშვნელოვანი ნაწილი იმ დროს არის შექმნილი, როდესაც ავტომობილის სიჩქარე დაბალი, ხოლო მისი გაბარიტები და დატვირთვები შედარებით მცირე იყო. ამჟამად კი საავტომობილო გზებზე მოძრაობის პირობების გაუმჯობესების და უსაფრთხოების განმტკიცების მიზნით ჩვენს ქვეყანაში ტარდება მნიშვნელოვანი ღონისძიებები, ბიუჯეტიდან გამოიყოფა მნიშვნელოვანი თანხები, შენდება ახალი ავტომაგისტრალები, მიმდინარეობს ძველი გზების რეკონსტრუქცია, მნიშვნელოვნად უმჯობესდება გზების ტექნიკური მახასიათებლები, რომლებიც სულ უფრო და უფრო შეესაბამება თანამედროვე

საერთაშორისო მოთხოვნების დონეს, ახლო მომავალში კი გარდაუვალია საგზაო მშენებლობის მოცულობისა და ხარისხის მკვეთრი ზრდა, იმდენად, რამდენადაც, იგი მჭიდროდაა დაკავშირებული ეროვნული ეკონომიკის განვითარებასთან.

იმის მიუხედავად, რომ მეოცე საუკუნის ბოლო ათწლეულებში საავტომობილო მაგისტრალებმა და რკინიგზამ თავისი ფუნქცია დაიბრუნეს, ვერც საავტომობილო გზები და ვერც რკინიგზა ვერ აკმაყოფილებს ქვეყნის გაზრდილ მოთხოვნებს, რადგან წლების განმავლობაში მიტოვებული და მოუვლელი მაგისტრალების უმრავლესობა თითქმის მთლიანად განადგურდა. აქედან გამომდინარე, საქართველოს მთავრობამ მიმოსვლის აღდგენის მიზნით დაიწყო დიდი დატვირთვის მქონე გზების აღდგენა. მაგრამ, მიუხედავად ამისა, მდგომარეობის საბოლოო მოწესრიგებამდე ჯერ კიდევ მნიშვნელოვანი სამუშაოებია ჩასატარებელი.

იქიდან გამომდინარე, რომ საქართველოზე გამავალ ტრანსკავკასიურ დერეფანს გააჩნია ალტერნატიული, კონკურენტული გზები, როგორც რუსეთის, ასევე ირანისა და თურქეთის ტერიტორიების გავლით, დღის წესრიგში დგება კონკურენტულ პირობებში საქართველოს მიერ ტვირთმფლობელებისათვის მომგებიანი პირობების შეთავაზების და მათი პრაქტიკული განხორციელების საკითხები, ამისთვის კი აუცილებელია თანამედროვე სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის შექმნა, რაც თავის მხრივ, უზრუნველყოფს ტვირთების გარანტირებულად დაცვას, მათ სწრაფ გადაზიდვას და სატრანსპორტო ხარჯების მნიშვნელოვნად შემცირებას.

აღნიშნულიდან გამომდინარე, აუცილებელი ხდება საავტომობილო გზების ტექნიკური მახასიათებლების მსოფლიო სტანდარტებთან მნიშვნელოვნად მიახლოება, უსაფრთხო გარემო და სატრანსპორტო საწარმოების აღჭურვა თანამედროვე სტანდარტებით. ეს ყველაფერი საერთო ეკონომიკურ და კერძოდ, ტრანსკავკასიური დერეფნის ეკონომიკურ პრობლემატიკაში იყრის თავს და ამდენად, მისი მეცნიერულად დამუშავება და

სათანადო წინადადებების წარდგენა მომავალში ხელს შეუწყობს საქართველოზე გამავალი ტრანსკავკასიური დერეფნის შემდგომ გაფართოებას და ამით დიდ პერსპექტივებს შეუქმნის სატრანზიტო ტვირთების ინტენსივობის ზრდას და იქნება ქვეყნის ეკონომიკის დაჩქარებული განვითარების სტიმული, მაგრამ, მიუხედავად ამისა, ტრანსკავკასიური პრობლემატიკის სფერო ჯერჯერობით დახვეწას მოითხოვს, ამასთან ერთად, მრავლადაა გამოსაკვლევი და შესასწავლი ის საკითხები, რომლებიც ერთიანდებიან ეკონომიკურ პოლიტიკაში, განვითარების პერსპექტივების დანერგვასა და მენეჯმენტში. მათ შორის უნდა აღინიშნოს:

- ისტორიულად საქართველოზე გამავალი სატრანზიტო-საქარავანო გზების შესწავლა, მათი მნიშვნელობა იმდროინდელ მსოფლიოში და საქართველოსთვის მოტანილი შედეგების ანალიზი;
- საქართველოს რკინიგზის, როგორც დერეფანში შემავალი უმნიშვნელოვანესი ტრანსპორტის ხაზის მდგომარეობის შესწავლა ისტორიულ ჭრილში, არსებული ტექნიკურ-ეკონომიკური პარამეტრების დახასიათება, პერსპექტივების წარმოჩენა, მენეჯმენტის სრულყოფა და ამ უკანასკნელის ეფექტურობაზე მოქმედი ფაქტორების გამოვლენა;
- საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტის არსებული მდგომარეობის, საავტომობილო სატრანსპორტო გზების ტექნიკური შესაძლებლობების, საავტომობილო საექსპედიტორო ფირმების მდგომარეობის ანალიზი, განვითარების მიმართულებები, ფირმების კონკურენტუნარიანობის ამაღლების გზების ძიება და შესაბამისი რეკომენდაციების დამუშავება.[22]

აქედან გამომდინარე, საავტომობილო ტრანსპორტის არსებული მდგომარეობის გასაუმჯობესებლად უნდა განისაზღვროს ტრანსპორტის სხვადასხვა სახეობების კოორდინირებული განვითარების ის პრიორიტეტები, რომლებიც აისახება ცალკეული რეგიონების განვითარების სტრატეგიებსა და სამოქმედო პროგრამებში და აუცილებელი ხდება გზების

დაგების თანამდროვე სტანდარტების მიხედვით მაღალი ხარისხის საფარის, გრძელვადიანი საექსპლუატაციო ვადის, მაღალი უსაფრთხოებისა და არსებული საფარის სათანადო მოვლა-შენახვის მიზნით ისეთი შესაბამისი წესის შემუშავება, რომელიც განსაზღვრავს გზების მოვლის ნორმებს, სამშენებლო და უსაფრთხოების სტანდარტებს.

საჭიროა ქვეყნის შიგნით საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვებისა და რეგულარული სამგზავრო გადაყვანების სრულყოფისათვის აუცილებელი ინფრასტრუქტურის, ჯანსაღი კონკურენტული გარემოსა და უსაფრთხო საავტომობილო პარკის ფორმირების მიზნით შემუშავდეს და დაინერგოს საავტომობილო ტრანსპორტის სფეროში მოქმედი რეგულაციის თანამდროვე მეთოდებისა და სტანდარტების შესაბამისი ნორმატიული ბაზა და შესწავლილ იქნეს საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტის არსებული მდგომარეობა, საავტომობილო სატრანსპორტო გზების ტექნიკური შესაძლებლობები და განვითარების შესაძლებლობების მიმართულებები.

სატრანსპორტო დერეფნის რაციონალური გამოყენება უზრუნველყოფს ქვეყნის უსაფრთხოებას საერთოდ და მათ შორის ეკონომიკურ უსაფრთხოებასაც. ამავე დროს, როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, სატრანსპორტო ტვირთების ტრანსპორტირებით შესაძლებელი ხდება სახელმწიფო ბიუჯეტის შემოსავლების მნიშვნელოვანი ზრდა.

აღსანიშნავია, რომ აღმოსავლეთ-დასავლეთის სატრანსპორტო დერეფნის განვითარებასთან ერთად, მცირდება სამხრეთ-ჩრდილოეთის იმ მარშრუტების დატვირთვა, რომლებიც საბჭოთა პერიოდში ფუნქციონირებდა. სარკინიგზო და საავტომობილო გზების გადაკეტვამ, რომლებიც საქართველოს აფხაზეთისა და სამხრეთ ოსეთის გავლით რუსეთის ფედერაციასთან აკავშირებდა, უარყოფითი გავლენა იქონია ვაჭრობის და ზოგადად, ეკონომიკის განვითარებაზე, გარკვეული პერიოდი შეჩერდა და იკლო ამ მიმართულებით გადაზიდული ტვირთების მოცულობამ, რაც ნათლად აისახება ქვემოთ მოცემულ ცხრილ 12-ში.

ტვირთების ტრანსპორტირება საქართველოს საბაჟო გამშვები პუნქტებიდან

№	საბაჟო გამშვები პუნქტები	წ ლ ე ბ ი			
		2007 წ.	2008 წ.	2009 წ.	2010 წ.
1	სარფი	76552	85496	92408	97084
2	ფოთი	34452	36847	39151	41503
3	წითელი ხიდი	37321	46240	56048	61597
4	სადახლო	24113	28686	29603	32938
5	ბათუმი	743	6858	1666	4742
6	ვალე	1264	3120	3077	4755
7	ლაგოდეხი	5153	5297	5284	7184
8	ნინოწმინდა	502	756	1266	1965
9	გეგუთი	396	169	145	117
10	ყაზბეგი	0	0	0	4859
11	ს ხ ვ ა	1910	982	98	683
12	ს უ ლ	182406	214451	228746	257427

ცხრილის მონაცემების მიხედვით 2007, 2008, 2009 წლებში შემცირებულია ტვირთების ტრანსპორტირება ყაზბეგისა და გეგუთის საბაჟო გამშვები პუნქტებიდან. ხოლო საქართველოს დანარჩენი გამშვები პუნქტიდან კი პირიქით გაზრდილია ტვირთების ტრანსპორტირება. 2010 წლისთვის ყველაზე მაღალი ხვედრითი წილი უკავია: სარფი - 37,7%, ფოთი - 16,12%, წითელი ხიდი - 23,93%, სადახლო - 12,8%, ბათუმი - 1,84%.

საავტომობილო-სატრანზიტო გადაზიდვების მოცულობის შემცირების მიზეზების შესწავლისას, ასევე მნიშვნელოვანი ფაქტორია უსაფრთხოება, საქართველოს დღევანდელი პოლიტიკური მდგომარეობა გარკვეულწილად აფერხებს ქვეყნის (რეგიონის) სატრანსპორტო პოტენციალის სრულად გამოყენებას და შესაბამისად, ზრდის ტრანსპორტით მომსახურების ფასს საქართველოში. ეს და სხვა პრობლემები კი გარკვეულწილად მოქმედებს ქვეყნის იმიჯზე და გვევლინება ტვირთბრუნვის მატების ერთ-ერთ შემაფერხებელ ფაქტორად.[22]

საავტომობილო-სატრანზიტო გადაზიდვების მოცულობის ზრდის შესაძლებლობები საქართველოში დიდია. უდავოა, რომ ტრანსპორტირების ალტერნატიული მარშრუტების კონკურენტუნარიანობა ძირითადად დამოკიდებულია ტრანსპორტირების დანახარჯებსა და სატრანზიტო გადასა-

ხადებზე, ასევე ზოგადად ლიბერალური საკანონმდებლო ბაზა, გაუმჯობესებული ინფრასტრუქტურა და რეგიონის სწრაფი ეკონომიკური განვითარება იწვევს საავტომობილო ტრანსპორტით ტვირთნაკადების თანდათანობით ზრდას, მაგრამ ასევე საგულისხმოა ის ეკონომიკურ ასპექტებიც, რომელიც უარყოფით გავლენას ახდენს ტვირთების მოცულობის შესაძლებლობებზე. მაგალითად, ტრანსპორტირების გეოპოლიტიკური ფაქტორი, სატრანზიტო დერეფნის უსაფრთხოება, ტვირთის მიწოდების ალტერნატიული მარშრუტები და სხვა ფაქტორები. მიმაჩნია, რომ საქართველოს სატრანსპორტო ტვირთების მოცულობის გაზრდის პირობების შეფასებისას ამ ფაქტორებს სერიოზული ყურადღება უნდა დაეთმოს.

სატრანსპორტო სექტორის და ქვეყნის სატრანზიტო ფუნქციის განვითარება პირდაპირ კავშირშია სატრანსპორტო ტვირთების მოცულობის ზრდასთან, ხოლო ამ უკანასკნელის განვითარება დამოკიდებულია გარკვეულ პოლიტიკურ-ეკონომიკურ ასპექტებზე და გარემოებებზე, კერძოდ: ეკონომიკის განვითარება და გადაზიდვების მოცულობის ზრდა, როგორც ეკონომიკის ერთ-ერთი შემადგენელი ნაწილი, წარმოუდგენელია მოწესრიგებული საგზაო ინფრასტრუქტურის გარეშე, ეს ეხება როგორც შიდასახელმწიფოებრივ ასევე, საერთაშორისო მნიშვნელობის გზების მშენებლობარეაბილიტაციას. ეკონომიკური განვითარების დაჩქარებისათვის ერთ-ერთი აუცილებელი წინაპირობაა საბაზისო ინფრასტრუქტურის შემდგომი განვითარება, ძირითად ავტომაგისტრალებზე უსაფრთხო და მაღალი გამტარუნარიანობის უზრუნველსაყოფად აუცილებელია გზების მახასიათებლების დაახლოვება საერთაშორისო მოთხოვნებებთან, ყოველწიურად ჩასატარებელია გზების ინფრასტრუქტურის მოვლის, რეაბილიტაციის, განვითარებისა და მშენებლობის სამუშაოები.

აუცილებელია ყველა რაიონულ ცენტრთან, ძირითად საკურორტო, ისტორიულ, კულტურულ ძეგლებთან და მოსაზღვრე ქვეყნებთან მისასვლელი გზების სრული რეაბილიტაცია, ასევე, გზების დიზაინის საერთაშორისო სტანდარტებთან შესაბამისობაში მოყვანა, აუცილებელია დაზიანებული და შემდგომ რეაბილიტირებული მონაკვეთების მონიტო-

რინგი და სახიდე გადასასვლელების და სხვა ხელოვნური ნაგებობების აღდგენითი და სარეკონსტრუქციო სამუშაოების უწყვეტად გაგრძელება.

უსაფრთხოების ამალღების მიზნით საჭიროა, ავტომაგისტრალების და გზების გასწვრივ განლაგებულ კომერციულ და სერვისულ ობიექტებთან მისასვლელი მეორეხარისხოვანი გზების შესაბამისობში მოყვანა, ტვირთბრუნვისა და მგზავრთა გადაყვანის დინამიკის მაჩვენებლების სტატისტიკური ანალიზი, კანონმდებლობათა ჰარმონიზაცია, სისტემის სტანდარტიზაცია, უმნიშვნელოვანესია სატრანზიტო გადასახადების და მოსაკრებლების ეკონომიკური ეფექტიანობის ანალიზი დარეგულირება და ა.შ.

პრიორიტეტები, რომელიც საფუძვლად უნდა დაედოს საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის და საავტომობილო-სატრანზიტო გადაზიდვების მოცულობის გაზრდას, არის თანამშრომლობის განმტკიცება ევროპისა და მეზობელ სახელმწიფოებთან, საზღვრის გადაკვეთის პროცედურების გამარტივება, საგზაო გადაზიდვების უსაფრთხოების უზრუნველყოფის და განმტკიცება, შერჩევითი ღონისძიებებისა და რეფორმების გატარებით ტრანსპორტის სფეროებში, საერთაშორისო კონვენციებითა და შეთანხმებებით აღებული ვალდებულებების შესრულება და სხვ. ამიტომ ჩვენი ქვეყნის უმნიშვნელოვანესი მოვალეობაა გავაფართოვოთ არიალი ევროპის, აზიის და რუსეთის ქვეყნებთან, ამავე დროს შევინარჩუნოთ კეთილი ურთიერთობები მეზობელ სომხეთთან, აზერბაიჯანთან და თურქეთთან, ვინაიდან თურქეთთან საზღვრის გახსნამ მკვეთრად გაზარდა საავტომობილო ტრანსპორტის საქმიანობის მასშტაბები, რომელიც ძირითადად ქვეყნის შიგნით ფუნქციონირებაზე იყო აგებული, ხოლო საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ საერთაშორისო დონეზე გავიდა.

მიმაჩნია, რომ საკითხთა ამ ჩამონათვალის მიმართულებით მუშაობა და დასმული საკითხების მოწესრიგება მთავარი პრიორიტეტი უნდა იქნეს. ეს ხელს შეუწყობს ქვეყნის კონკურენტუნარიანობის ზრდას აღმოსავლეთ-დასავლეთი დერეფნის სატრანზიტო მომსახურების განვითარების საქმეში და საავტომობილო-სატრანზიტო გადაზიდვების მოცულობის მატების შესაძლებლობებს საქართველოში საგრძნობლად გაზრდის.[22]

საქართველოს სატრანზიტო-სატრანსპორტო ტვირთების მოცულობის გაზრდის თვალსაზრისით, რუსეთთან კორექტული და პარტნიორული ურთიერთობები საქართველოსათვის სასიცოცხლო მნიშვნელობას იძენს. აქედან გამომდინარე, მნიშვნელოვანია სამხრეთ კავკასიაში სერიოზული სატრანზიტო ინფრასტრუქტურული ობიექტების განვითარების მხარდაჭერა.

ევროკავშირში სულ უფრო მეტად ხდება შავი ზღვისა და კასპიისპირეთის რეგიონის მნიშვნელობის გაცნობიერება, მათ შორის საავტომობილო ტრანსპორტის დარგში თანამშრომლობის კუთხით. ცივილიზებული მსოფლიო უკვე აკეთებს აქცენტს პოლიტიკის ჰარმონიზაციასა და ადმინისტრაციული სისტემების ინტეგრაციაზე, როგორც საქართველოს სატრანსპორტო ღერძების ეფექტიანი ფუნქციონირებისა და პრიორიტეტული პროექტების განხორციელების ფაქტორზე. აქედან გამომდინარე, საქართველოს სატრანზიტო პოტენციალი განუზომლად დიდია და მის გასამყარებლად მომავალშიც ბევრი ქმედითი ღონისძიებაა გასატარებელი, ამ მხრივ ზემოთ ჩამოთვლილი ეკონომიკური ასპექტები საქართველოს საავტომობილო-სატრანსპორტო ფუნქციის განვითარებისა და ამ გზით სატრანსპორტო ტვირთების მოცულობის გაზრდის გაგრძელების თვალსაზრისით შესანიშნავი საგზაო რუკაა.

საქართველოს კონკურენტუნარიანობის გაუმჯობესება და შიდა სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარება, უსაფრთხოების განმტკიცების ხელშეწყობა, საქართველოზე გამავალი სატრანსპორტო დერეფნის ეფექტიანად გამოყენება, სატრანზიტო პროექტების სრულყოფილი რეალიზაცია სატრანსპორტო ტვირთების მოცულობის გაზრდას და ამ მიმართულების სრულყოფას გამოიწვევს, რაც, თავის მხრივ, დააჩქარებს საქართველოს ინტეგრაციას გლობალურ ეკონომიკურ სტრუქტურებში და რეგიონის მდგრად განვითარებას შეუწყობს ხელს.

საქართველოს ტერიტორიაზე სატვირთო და სამგზავრო გადაზიდვების უზრუნველყოფისათვის ერთ-ერთი განმსაზღვრელია სატრანსპორტო სისტემა, რომლის მიმართ საბაზრო პირობებში წაყენებულია მაღალი მოთხოვნები სატრანსპორტო კავშირების ხარისხთან, რეგულარობასა და

საიმედოობასთან მიმართებაში, ტვირთების შენახვის და მგზავრთა უსაფრთხო გადაზიდვების, მიწოდების ვადებისა და ღირებულებასთან მიმართებაში. ამდენად, აუცილებელია, რომ საქართველოს რესპუბლიკის სატრანსპორტო კომუნიკაციების მდგომარეობა შეესაბამებოდეს ევროპული ინტეგრაციის მოთხოვნებს.

საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის ინტეგრირების უმნიშვნელოვანესი მაჩვენებელია არსებული სატრანსპორტო ქსელების რაციონალური გამოყენება და მათი გეოგრაფიული მდებარეობის და კომუნიკაციური შესაძლებლობების უპირატესობების რეალიზაცია, რომლებიც უზრუნველყოფენ ევროპის ქვეყნებისათვის უმოკლეს გზას აღმოსავლეთის ქვეყნებთან და აზიის კონტინენტთან. მაგრამ იმისათვის, რომ საქართველოს სატრანსპორტო სისტემები რაც შეიძლება მალე გარდაიქმნან მსოფლიო დონის სატრანსპორტო სისტემებად, აუცილებელია განხორციელდეს მთლიანი სატრანსპორტო დარგის კომპლექსური მოდერნიზაცია.

საბაზრო პირობებში სატრანსპორტო მომსახურებისას მომხმარებლის ერთ-ერთი და უპირატესი მოთხოვნაა ტვირთების დროული და ხარისხიანი მიწოდება. მოცემული მოთხოვნის შესრულების ერთ-ერთი წინაპირობაა ლოგისტიკის, ანუ მმართველი ალგორითმის გამოყენება, რომელიც სხვადასხვა სახის ეკონომიკურ-მათემატიკური მეთოდების დახმარებით სატრანსპორტო პროცესის ცალკეული ელემენტების მუშაობის ოპტიმიზაციის და ამ ელემენტების ერთიან სისტემაში გაერთიანების საშუალებას იძლევა.

გადაზიდვების ლოგისტიკური პროგრესული სატრანსპორტო-ტექნოლოგიური სისტემების არასაკმარისი განვითარება საქართველოში იწვევს სატრანსპორტო ხარჯების ზრდას და შესაბამისად ბაზრის დაკარგვას.

ქვეყნის ინფრასტრუქტურის შემდგომი განვითარება საჭიროებს სამგზავრო და სატვირთო საავტომობილო გადაზიდვების შემდგომ მკვეთრ ზრდას. ამასთან, აღსანიშნავია, რომ საავტომობილო პარკის მგზავრტევადობისა და ტვირთამწეობის ზრდა თანამედროვე პირობებისა და საჭიროებების გათვალისწინებით უნდა მოხდეს, რაც იმას ნიშნავს, რომ როგორც

სამგზავრო, ისე სატვირთო გადაზიდვების დასახული სიდიდის მიღწევა შესაძლებელი იქნება საავტომობილო ტრანსპორტის მოძრავი შემადგენლობის გამოყენების ინტენსიფიკაციის, ახალი მოდელების ავტომობილების საექსპლუატაციო-ტექნიკური თვისებების გაუმჯობესების, მათი ტექნიკური მომსახურებისა და რემონტის ხარისხის გაუმჯობესებისა, და რაც მთავარია, გადაზიდვების ორგანიზაციული ფორმებისა და მეთოდების სრულყოფის გზით. ეს კი შესაძლებელია მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ საავტომობილო ტრანსპორტის ყველა ობიექტის ექსპლუატაცია დამყარებული იქნება სწორ მეცნიერულ საფუძველზე და მჭიდროდ იქნება დაკავშირებული პრაქტიკის მიღწევებთან. ამიტომ, საავტომობილო ტრანსპორტის კადრების მიერ სპეციალური ცოდნის გადრმავებას საკმაოდ დიდი მნიშვნელობა ენიჭება.

საგარეო ბაზრებზე საწარმოების და ფირმების დამოუკიდებელი შესვლა, საერთაშორისო საწარმოო კოოპერაციის და სპეციალიზაციის გაძლიერება და ასევე ერთობლივი საწარმოების შექმნა და პირდაპირ კავშირებზე აქტიური გადასვლა მოითხოვს სატრანსპორტო მომსახურების მნიშვნელოვან გაუმჯობესებას.

სატრანსპორტო მომსახურების დონე ერთ-ერთი იმ ფაქტორთაგანია, რომლებიც მნიშვნელოვან გავლენას ახდენენ იმ საწარმოების, გაერთიანებების და ფირმების მუშაობის საბოლოო შედეგებზე, რომლებიც მუშაობენ თვითდაფინანსებისა და სავალუტო თვითანაზღაურების პირობებში.

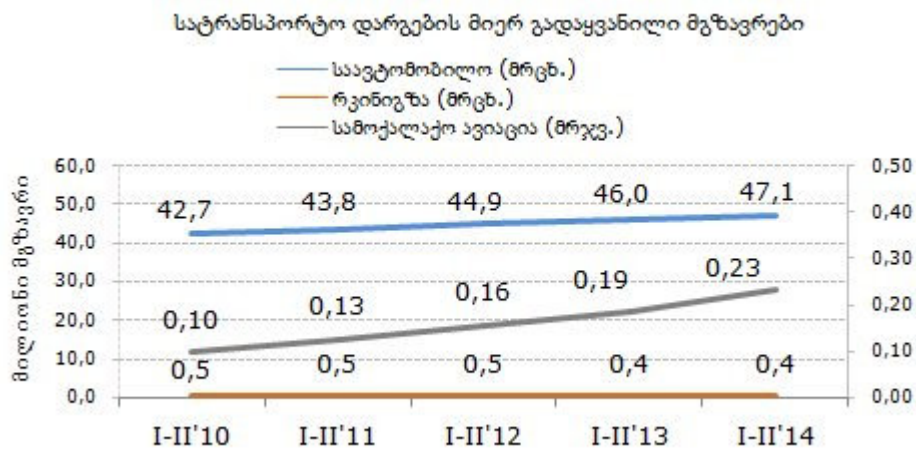
საერთაშორისო სატრანსპორტო ბაზარზე საქართველოს გადამზიდველების აქტიური შემოსვლა, საერთაშორისო და საშინაო გადაზიდვების სფეროში მოქმედი ფაქტორების სირთულე და მრავალსახეობა მოითხოვს მაღალი კვალიფიკაციის მქონე ისეთი სპეციალისტების მომზადებას, რომელთაც უნდა უზრუნველყონ დასავლეთ ევროპის, აზიის და ახლო აღმოსავლეთის სატრანსპორტო ბაზრებზე, მკაცრი კონკურენციის პირობებში საწარმოთა სტაბილური მუშაობა.[22]

დღეისათვის, მსოფლიოში არსებული მდგომარეობიდან გამომდინარე, საწვავ-ენერგეტიკული რესურსების ეკონომიისა და რაციონალური გამოყენების პრობლემა განსაკუთრებით აქტუალურია. ვინაიდან ენერჯის

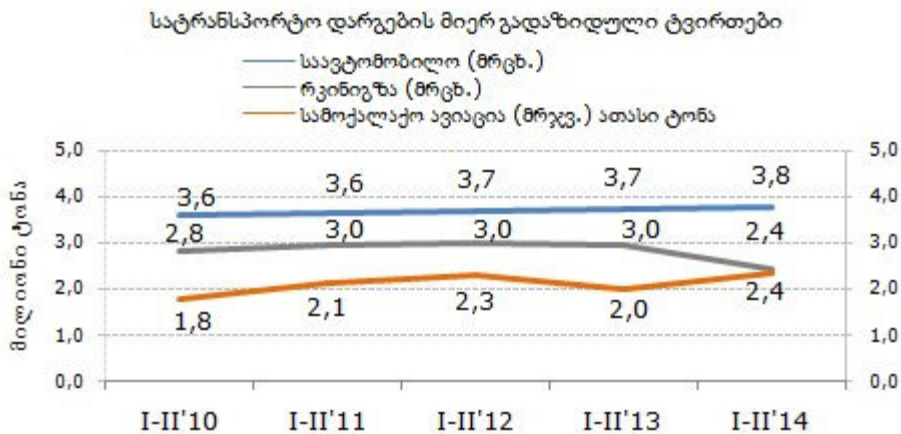
ტრადიციული სახეების მსოფლიო წყაროების მარაგი შეზღუდულია, ეს პრობლემა იქცა თანამედროვეობის გლობალურ პრობლემად.

სათბობენერგეტიკული რესურსების ეკონომია მჭიდროდაა დაკავშირებული გარემოს დაცვის პრობლემასთანაც. ცნობილია, რომ საავტომობილო ტრანსპორტი მიეკუთვნება ნავთობური წარმოშობის თხევადი საწვავის უმსხვილეს მომხმარებელთა რიცხვს, რომლის წილზე მოდის მთელი მოხმარების დაახლოებით 30%.

საქართველოში საავტომობილო ტრანსპორტზე სატვირთო გადაზიდვების მოცულობის დაახლოებით 80% და სამგზავრო სამგზავრო გადაყვანების მოცულობის ნახევარზე მეტი მოდის.



ნახ. 4 სატრანსპორტო დარგების მიერ გადაყვანილი მგზავრები



ნახ.5 სატრანსპორტო დარგების მიერ გადაზიდული ტვირთები

ამიტომ, საწვავ-ენერგეტიკული რესურსების ეფექტური და ეკონომიური გამოყენებისკენ მიმართულ ნებისმიერ ღონისძიებას დიდი მნიშვნელობა აქვს.[22]

საქალაქო ავტობუსების საწვავის ხარჯის სიდიდე დამოკიდებულია საექსპლუატაციო პირობებზე, რაც, თავის მხრივ, კავშირშია მოძრაობის რეჟიმებთან. ამიტომ საქალაქო ავტობუსების საექსპლუატაციო პირობების და მოძრაობის რეჟიმების შესწავლა აქტუალურია და მას დიდი პრაქტიკული მნიშვნელობა აქვს.

ჩატარებული ანალიზი გვიჩვენებს, რომ ავტობუსების საწვავის საექსპლუატაციო ხარჯზე გავლენას ახდენს ფაქტორთა დიდი რაოდენობა, რომელთა გათვალისწინება მათი სტატისტიკური ბუნების გამო პრაქტიკულად შეუძლებელია. ამიტომ საწვავის ხარჯის ყველაზე სრულყოფილი მოდელებიც კი არ შეიძლება გამოყენებული იქნეს კრიტერიუმის სახით, საწვავის ხარჯის ნორმების დადგენის, საწვავის გადახარჯვის მიზეზების გამოკვლევის და მათ აღმოფხვრაზე პრაქტიკული რეკომენდაციების შემუშავების დროს.

საწვავის ხარჯზე მოქმედი ფაქტორების ზემოქმედება საექსპლუატაციო თვისებებთან ერთად ვლინდება ავტობუსების მუშაობის რეჟიმების ფორმირებაში. ავტობუსების ტექნიკური მდგომარეობა მუშაობის რეჟიმების ზემოქმედებით უარესდება და ავტოსატრანსპორტო ფორმის ტექნიკური სამსახური უზრუნველყოფს მის საჭირო დონეზე აღდგენას.

საქალაქო მარშრუტებზე ავტობუსების მუშაობის მაჩვენებლების (მოძრაობის საშუალო სიჩქარე, საწვავის ხარჯი, გაჩერებების კუთრი რაოდენობა და სხვა) ანალიზი გვიჩვენებს, რომ ისინი გაცილებით უფრო დაბალია საქალაქთაშორისო ან მაგისტრალურ საექსპლუატაციო პირობებთან შედარებით, რაც აიხსნება მათი მუშაობის ხელისშემშლელი ფაქტორებით, რომელთაც განეკუთვნებიან ხშირი გაჩერებები, დაბრკოლებების მაღალი გავრეხულობა, მოძრაობის დაუმყარებელი რეჟიმები, გადაცემათა კოლოფის დაბალი საფეხურების გამოყენება და სხვა. ამგვარად, საქალაქო

ავტობუსების გადაზიდვების ეფექტურობის ამაღლება შესაძლებელია გაჩერებებს შორის მანძილების რაციონალურად დაგეგმვით, რადგან მათი ეფექტურობა დამოკიდებულია როგორც კონსტრუქციულ პარამეტრებზე, ასევე ექსპლუატაციის პირობებზე.

როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, საქართველოს მრეწველობა, კერძოდ კი, მანქანათმშენებლობა, მაღალი ტექნიკური დონით არ გამოირჩევა და შესაბამისად, წარმოებული პროდუქციაც საკმაოდ დაბალი კონკურენტუნარიანობით ხასიათდება. სწორედ ეს დაედო საფუძვლად მანქანათმშენებელი საწარმოების გაკოტრებას და სავარაუდოდ, ეს პროცესი შემდგომშიც გაგრძელდება, თუ დროულად არ იქნა მიღებული საწარმოებზე მორგებული საკრედიტო პოლიტიკა.

კრიზისული სიტუაციების დადგომის შემთხვევაში საწარმოებს ხელი უნდა მიუწვდებოდეთ იაფ კრედიტებზე და ხშირ შემთხვევაში სახელმწიფომ უნდა იზრუნოს ასეთი ფირმების დავალიანებათა რესტრუქტურირებაზე, რაც ხელს შეუწყობს ჯერ კიდევ არსებული საწარმოო სიმძლავრეების ამოქმედებას და მანქანათმშენებლობაში ინვესტიციების მოზიდვას.

ქვეყანაში არსებული ეკონომიკური სიტუაცია საავტომობილო ტრანსპორტის მუშაკებისაგან მოითხოვს განსაკუთრებულ ყურადღებას იმ საკითხების გადაწყვეტისას, რომლებიც დაკავშირებულია საავტომობილო გადაზიდვების ორგანიზაციასთან და მართვასთან, რომელთა გადაწყვეტისას დგება როგორც მსხვილი სატრანსპორტო სისტემების, ასევე ცალკეული ავტომობილების მუშაობის დაგეგმვის, ანალიზის და ეკონომიკური შეფასების სიზუსტის ამაღლების აუცილებლობა, რადგან მხოლოდ ზუსტი გაანგარიშებების და ანალიზის საფუძველზე ხდება შესაძლებელი ტვირთების გადაზიდვის რაციონალური რესურსების დამზოგი სქემების შემუშავება და მხოლოდ სწორი ეკონომიკური გადაწყვეტილება წარმოადგენს ავტოსატრანსპორტო საწარმოს წარმატებული განვითარების და მის მიერ სტაბილური მოგების მიღების წინაპირობას.

2.2.3. კორელაციური კავშირის განსაზღვრა საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტის საქმიანობის განმაზოგადებელ მაჩვენებლებსა და მასზედ მოქმედ ფაქტორებს შორის.

ავტოსატრანსპორტო კომპანიების წარმატებული საქმიანობა დიდად არის დამოკიდებული გადაზიდული ტვირთების და გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობის გაზრდაზე. 2003-2012 წლებში საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტით გადაზიდული ტვირთების და გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობა მოცემულია ცხრილ 13-ში.

ცხრილი 13

2003-2012 წლებში საავტომობილო ტრანსპორტით გადაზიდული ტვირთების და გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობა

№	წლები	საავტომობილო ტრანსპორტით გადაზიდული ტვირთების რაოდენობა (ათასი ტონა)	საავტომობილო ტრანსპორტით გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობა (მლნ. კაცი)
1	2003	24500,0	257,0
2	2004	25700,0	260,0
3	2005	26959,3	263,1
4	2006	27261,3	285,7
5	2007	27561,2	293,5
6	2008	27864,4	301,4
7	2009	28170,9	309,5
8	2010	28480,8	317,9
9	2011	28794,1	326,5
10	2012	29110,8	335,3

გადაზიდული ტვირთების და გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობის ცვლილებაზე მოქმედებს ავტოსატრანსპორტო კომპანიის როგორც შიგა, ისე გარე ფაქტორები. მათ შორის კავშირურთიერთობის განსაზღვრისთვის ჩვენ გამოვიყენებთ კორელაციურ-რეგრესიული ანალიზის მეთოდს, მის საფუძველზე ვაჩვენებთ კავშირის ფორმებს და რაოდენობრივ დახასიათებას მრავალფაქტორიანი რეგრესიის მოდელის გამოყენებითა და კავშირის სიმჭიდროვის ხარისხის მაჩვენებელთა დახმარებით.

კორელაციურ-რეგრესიული ანალიზის მეთოდი გულისხმობს კავშირის ადეკვატური ამსახველი მოდელის აგებას და მისი მეშვეობით მიზეზ-შედეგობრივი კავშირის რაოდენობრივი თანაფარდობის გაანგარიშებას.[23] ანალიზის ჩასატარებლად მოვიძიეთ სტატისტიკური მასალები 10 წელზე, 22 ფაქტორის მიხედვით. (იხ. დანართი 8)

ზოგჯერ საჭიროა განვიხილოთ მხოლოდ ჩვენთვის საინტერესო ფაქტორის გავლენა. ამ შემთხვევაში გვაქვს ერთფაქტორიანი სახეობის კავშირი. ასეთ კავშირებს წყვილად კავშირს - წყვილად კორელაციას უწოდებენ. კორელაცია ასახავს კავშირის ფორმას, რეგრესია კი კავშირის ფორმის გამომსახველი განტოლებაა.

მათემატიკური მოდელი გამოისახება შემდეგნაირად:

$$y=f(x_i)$$

სადაც y ფუნქციაა, x_i - რომელიმე i არგუმენტი.

ჩატარებულ კვლევაში ავიღეთ გადაზიდული ტვირთების რაოდენობა მათემატიკური მოდელის მიზნის ფუნქციად და აღვნიშნეთ y_1 -ით და მასზე მოქმედი ფაქტორები არგუმენტებად, რომლებიც აღვნიშნეთ $x_1; x_2; x_3; \dots; x_{22}$.

ასევე ავიღეთ მათემატიკური მოდელის მიზნის ფუნქციად გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობა, რომელიც აღვნიშნეთ y_2 -ით და მასზე მოქმედი ფაქტორები არგუმენტებად, რომლებიც აღვნიშნეთ $x_1; x_2; x_3; \dots; x_{22}$.

ფუნქციასა და არგუმენტებს შორის კავშირი არ ატარებს მკაცრად დადგენილ ხასიათს, ასეთი კავშირები უმეტეს შემთხვევებში ალბათური ხასიათისაა. მიზნის ფუნქციასა და ფაქტორებს შორის კავშირის სიმჭიდროვის დასადგენად გამოიყენება კორელაციის კოეფიციენტი. y_1 ფუნქციისა და x_1 არგუმენტის კორელაციის კოეფიციენტი აღვნიშნეთ R_1 -თ, შესაბამისად, y_1 ფუნქციისა და x_2 არგუმენტის კორელაციის კოეფიციენტი R_2 -თ და ა.შ. ჩატარებული გამოთვლის შემდეგ ვიანგარიშეთ $R_1; R_2; R_3; \dots; R_{22}$.

სტატისტიკურ გამოთვლებში, რაც უფრო უკავშირდება კორელაციის მნიშვნელობა 1-ს, მით უფრო ძლიერია დამოკიდებულება ცვლადებს შორის. აგრეთვე, გამოთვლებში კორელაციის კოეფიციენტის მნიშვნელობა,

თუ აღმატება 0,5-ს, მაშინ მიზნის ფუნქციასა და ფაქტორს შორის არსებობს კავშირი, ხოლო მასზე ნაკლები მნიშვნელობის შემთხვევაში კავშირი უმნიშვნელოა და შემდგომ გამოთვლებში ასეთი ფაქტორები არ გაითვალისწინება.[24]

გაზომვის რაოდენობრივი დონის კოეფიციენტებს შორის ინტენსიურად იყენებენ „პირსონის“ კოეფიციენტებს, რომლის მეშვეობითაც მოწმდება სტატისტიკური ჰიპოთეზა გენერალურ ერთობლიობაში ორ ცვლადს შორის წრფივი დამოკიდებულების შესახებ. როდესაც „პირსონის“ კოეფიციენტი იღებს ზღვრულ მნიშვნელობას, (-1 ან 1), ითვლება, რომ ორ ცვლადს შორის წრფივი ფუნქციური დამოკიდებულებაა. ამ შემთხვევაში კორელაციის კოეფიციენტი (R) ორ x და y-ს შორის (R_{xy}) გამოითვლება ფორმულით:

$$R_{xy} = \frac{M(xy) - mx my}{\sqrt{(M(x^2) - (MX)^2 - \sqrt{(M[y^2] - (my)^2)^2}}$$

სადაც M მათემატიკური ლოდინია.

$$M_{[x]} = \sum_{i=1}^n x_i p_i$$

n ჩვენი შემთხვევისთვის სტატისტიკურ მონაცემთა რიცხვია, x_i - პერიოდისთვის მონაცემების სიდიდე. R - ცდომილების ალბათობა.

კოეფიციენტის დადებითი მნიშვნელობა ორ ცვლადს შორის პირდაპირპროპორციული დამოკიდებულების არსებობაზე მიუთითებს, ხოლო უარყოფითი მნიშვნელობა უკუპროპორციული დამოკიდებულების არსებობაზე.

ჩატარებულ კვლევაში მოცემული გვექონდა გადაზიდული ტვირთების მოცულობის ცვლილება 10 წლის განმავლობაში.

y_1 ფუნქციისა და x_1 არგუმენტის კორელაციის კოეფიციენტი ავღნიშნეთ R_1 -თ, შესაბამისად, y_1 ფუნქციისა და x_2 არგუმენტის კორელაციის

კოეფიციენტი R_2 -თ და ა.შ. ჩატარებული გამოთვლის შემდეგ ვიანგარიშეთ $R_1; R_2 R_3..... R_{22}$.

ჩვენს შემთხვევაში:

$R_1=0,870377; R_2=-0,312329; R_3=0,86686; R_4= -0,612635; R_5=0,922635; R_6 = 0,926709; R_7 = 0,878134; R_8 =0,426343; R_9 = 0,910914; R_{10} = - 0,588308; R_{11} = 0,813047; R_{12}=-0,132447; R_{13}=0,848493; R_{14}= 0,88378; R_{15}= 0,930814; R_{16} = 0,825677; R_{17}=0,847315; R_{18}=0,914013; R_{19}=-0,145872; R_{20}=-0,49443; R_{21} = 0,85395; R_{22}=0,88817.$

გაანგარიშებული კორელაციის კოეფიციენტებიდან შევარჩიეთ: $R_1=0,870377; R_3=0,86686; R_5=0,922635; R_6=0,926709; R_7=0,878134; R_9 = 0,910914; R_{14}= 0,88378; R_{15}= 0,930814; R_{18}=0,914013; R_{22}=0,88817.$

ამ კოეფიციენტების მიხედვით, y_1 ფუნქციაზე - გადაზიდული ტვირთების რაოდენობაზე მოქმედი ფაქტორებიდან შევარჩიეთ ათი ფაქტორი, ათი წლის მონაცემების მიხედვით, რომელიც მოცემულია ცხრილში (იხ. დანართი 9).

მოცემული გვექონდა აგრეთვე გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობის ცვლილება 10 წლის განმავლობაში. y_2 ფუნქციის და x_1 არგუმენტის კორელაციის კოეფიციენტი აღვნიშნე R_1 - თ და შესაბამისად y_2 და x_2 -ის კორელაციის კოეფიციენტი R_2 და ა.შ. ჩატარებული გამოთვლებით ვიანგარიშე $R_1, R_2, R_3, \dots, R_{22}$.

ჩვენს შემთხვევაში: $R_1=0,935322; R_2=0,02147; R_3 = 0,958986; R_4 = -0,597988; R_5= 0,982394; R_6= 0,982669; R_7= 0,953283; R_8= 0,383372; R_9 = 0,982292; R_{10} =- 0,545402; R_{11}= 0,932982; R_{12}= -0,281898; R_{13}= 0,954283; R_{14}= 0,960867; R_{15} = 0,955347; R_{16}= 0,918085; R_{17}= 0,921242; R_{18}= 0,962066; R_{19}= -0,121759; R_{20}= - 0,653723; R_{21}= 0,92896; R_{22}= 0,939835.$

გაანგარიშებული კორელაციის კოეფიციენტებიდან ჩვენს შემთხვევაში შევარჩიეთ: $R_3 = 0,958986; R_5= 0,982394; R_6= 0,982669; R_7= 0,953283; R_9 =$

0,982292; $R_{13}= 0,954283$; $R_{14}= 0,960867$; $R_{15} = 0,955347$; $R_{18}= 0,962066$; $R_{22}= 0,939835$

ამ კოეფიციენტების მიხედვით, y_2 -ფუნქციაზე გადაყვანილ მგზავრების რაოდენობაზე მოქმედი ფაქტორებიდან შევარჩიეთ ათი ფაქტორი ათი წლის მონაცემების მიხედვით, რომელიც მოცემულია ცხრილში (იხ. დანართი 10).

მათემატიკური მოდელირებისთვის საჭიროა დაზუსტდეს დამოკიდებულების წესი ფუნქციასა და მათზე მოქმედ ფაქტორებს შორის. პრაქტიკაში გამოიყენება ჰიპერბოლა, პარაბოლა და წრფივი დამოკიდებულება.

რამდენადაც ფუნქციაზე მოქმედი ფაქტორები ჩვენს შემთხვევაში სიმრავლით გამოირჩევა, მიზანშეწონილია, ავირჩიოთ წრფივი დამოკიდებულება, ანუ ფუნქციას ექნება სახე:

$$y=a_1X_1+a_2X_2+.....a_{10}X_{10}$$

2.2.4. საავტომობილო ტრანსპორტის გადაზიდვა-გადაყვანის მართვის ეფექტიანობის მათემატიკური მოდელის დამუშავება და შეფასება

საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტის მიერ გადაზიდული ტვირთების და გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობაზე და მასზე მოქმედ ფაქტორებს შორის კორელაციური კავშირის განსაზღვრის შემდეგ მათემატიკური მოდელისათვის ჩავატარეთ გამოთვლები. განტოლებათა სისტემა ამოვხსენით „კრამერის“ მეთოდით.

სტატისტიკური მონაცემების საფუძველზე საჭიროა ჩამოყალიბდეს განტოლებათა სისტემა და უნდა ვიპოვოთ X_i კოეფიციენტი. განტოლებათა რიცხვი უდრის i -ს, რაც იძლევა ერთადერთი ამოხსნის მიღების საშუალებას.

გადაზიდული ტვირთების რაოდენობის მიხედვით განტოლებათა სისტემას ექნება შემდეგი სახე:

$$562,0x_1+5150,0x_2+9065,4x_3+2087,5x_4+9884,5x_5+148x_6+1271,3x_7+40,1x_8+680,6x_9+1785441x_{10} =24500,0$$

$$570x_1+5200x_2+9824,3x_3+2276,7x_4+10004,9x_5+156,6x_6+1387,1x_7+41,3x_8+783,6x_9+1845555x_{10}=25700,0$$

$$578x_1+5252x_2+11620,9x_3+2689,1x_4+11791,7x_5+204,2x_6+1453,1x_7+42,5x_8+896,1x_9+2489953x_{10}=26959,3$$

$$586,1x_1+5269,2x_2+13789,9x_3+3133,1x_4+14102,4x_5+277,9x_6+1672,1x_7+45,4x_8+1129x_9+3677745x_{10}=27261,3$$

$$594,3x_1+5416,7x_2+16993,8x_3+3866,9x_4+17060,5x_5+368,1x_6+1889,5x_7+49,6x_8+1157,6x_9+5214883x_{10}=27561,2$$

$$602,6x_1+5568,4x_2+19074,9x_3+4352,9x_4+18930,2x_5+534,9x_6+1811,2x_7+50,3x_8+1204,3x_9+6301540x_{10}=27864,4$$

$$611,1x_1+5724,3x_2+17986x_3+4101,3x_4+17789,5x_5+556,8x_6+1922,4x_7+51,4x_8+1215,3x_9+4500244x_{10}=28170,9$$

$$619,7x_1+5884,6x_2+20743,4x_3+4675,7x_4+20102,8x_5+597,6x_6+2351,9x_7+50,4x_8+1393,3x_9+5257122x_{10}=28480,8$$

$$628,4x_1+6049,4x_2+24344x_3+5447,1x_4+23631,7x_5+636,0x_6+2619,6x_7+51,3x_8+1610,8x_9+7057760x_{10}=28794,1$$

$$673,3x_1+6218,8x_2+26167,3x_3+5818,1x_4+29925,6x_5+712,5x_6+2792x_7+55,1x_8+1880,4x_9+7842109x_{10}=29110,8$$

გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობის მიხედვით კი განტოლებათა სისტემას ექნება შემდეგი სახე:

$$5150x_1+9065,4x_2+2087,5x_3+9884,5x_4+148x_5+4863,2x_6+1271,3x_7+40,1x_8+680,6x_9+1785441x_{10}=257,0$$

$$5200x_1+9824,3x_2+2276,7x_3+10004,9x_4+156,6x_5+4942,8x_6+1387,1x_7+41,3x_8+783,6x_9+1845555x_{10}=260,0$$

$$5252x_1+11620,9x_2+2689,1x_3+11791,7x_4+204,2x_5+5415,1x_6+1453,1x_7+42,5x_8+896,1x_9+2489953x_{10}=263,1$$

$$5269,2x_1+13789,9x_2+3133,1x_3+14102,4x_4+277,9x_5+6040,5x_6+1672,1x_7+45,4x_8+1129,0x_9+3677745x_{10}=285,7$$

$$5416,7x_1+16993,8x_2+3866,9x_3+17060,5x_4+368,1x_5+7935,9x_6+1889,5x_7+49,6x_8+1157,6x_9+5214883x_{10}=293,5$$

$$5568,4x_1+19074,9x_2+4352,9x_3+18930,2x_4+534,9x_5+9257,1x_6+1811,2x_7+50,3x_8+1204,3x_9+6301540x_{10}=301,4$$

$$5724,3x_1+17986x_2+4101,3x_3+17789,5x_4+556,8x_5+12025,8x_6+1922,4x_7+51,4x_8$$

$$+1215,3x_9+4500244x_{10} = 309,5$$

$$5884,6x_1+20743,4x_2+4675,7x_3+20102,8x_4+597,6x_5+13386,1x_6+2351,9x_7+50,4$$

$$x_8+1393,3x_9+5257122x_{10} = 317,9$$

$$6049,4x_1+24344,0x_2+5447,1x_3+23631,7x_4+636x_5+15538,7x_6+2619,6x_7+51,3x_8$$

$$+1610,8x_9+7057760x_{10} = 326,5$$

$$6218,8x_1+26167,3x_2+5818,1x_3+29925,6x_4+712,5x_5+18625,8x_6+2792x_7+55,1x_8$$

$$+1880,4x_9+7842109x_{10} = 335,3$$

წრფივი განტოლებათა სისტემის ამოხსნის ორი მეთოდია გავრცელებული, გაუსის და კრამერის. ორივე ეფუძნება უცნობების კოეფიციენტთა მატრიცების სხვაობის გზით მათ დაყვანას ერთეულოვან მატრიცაზე. ასეთი ამოცანები კომპიუტერის დახმარებით ავტომატურ რეჟიმში ხორციელდება.

შესწავლილი მაჩვენებლების მიხედვით y_1 ფუნქციის მიხედვით პირველ განტოლებათა სისტემის ამონახსნი შემდეგია:

მოცემული მართვის სისტემის გადაწყვეტილებას აქვს შემდეგი სახე:

$$x_1 = 118,6056458$$

$$x_2 = -8,432797323$$

$$x_3 = 2,958619345$$

$$x_4 = -3,574842381$$

$$x_5 = -0,776950278$$

$$x_6 = -6,337316812$$

$$x_7 = -4,8701984$$

$$x_8 = 1,544746151$$

$$x_9 = -0,918593775$$

$$x_{10} = -0,001519865$$

შესასწავლი მაჩვენებლების მიხედვით, y_2 ფუნქციის მიხედვით მეორე განტოლებათა სისტემის ამონახსნი შემდეგია:

მოცემული მართვის სისტემის გადაწყვეტილებას აქვს შემდეგი სახე:

$$x_1 = 0,030727686$$

$$x_2 = 0,061934919$$

$$x_3 = -0,26811071$$

$$x_4 = -0,003729891$$

$$x_5 = 0,073879707$$

$$x_6 = -0,002708699$$

$$x_7 = -0,008817877$$

$$x_8 = 3,344335438$$

$$x_9 = 0,022242641$$

$$x_{10} = -0,0000109$$

მათემატიკური მოდელი საავტომობილო ტრანსპორტის მიერ გადაზიდული ტვირთების რაოდენობისთვის იქნება:

$$y_1 = 118,61x_1 - 8,43x_2 + 2,96x_3 - 3,57x_4 - 0,78x_5 - 6,34x_6 - 4,87x_7 + 1,54x_8 - 0,92x_9 - 0,00x_{10}$$

ხოლო მათემატიკური მოდელი საავტომობილო ტრანსპორტის მიერ გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობისთვის იქნება:

$$y_2 = 0,03x_1 + 0,06x_2 - 0,27x_3 - 0,00x_4 + 0,07x_5 - 0,00x_6 - 0,01x_7 + 3,34x_8 + 0,02x_9 - 0,00x_{10}$$

სადაც y_1 არის გადაზიდული ტვირთების რაოდენობა, y_2 კი, გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობა.

გადაზიდული ტვირთების რაოდენობის მოდელი საშუალებას გვაძლევს დავასკვნათ, რომ საავტომობილო ტრანსპორტის მიერ გადაზიდული ტვირთების მოცულობაზე დადებით გავლენას ახდენს: x_1 , x_3 და x_8 ფაქტორი. ყველაზე მეტ გავლენას ახდენს საავტომობილო ტრანსპორტის ტვირთბრუნვა, რომლის გაზრდა გადაზიდული ტვირთების რაოდენობას გაზრდის 118 ათასი ტონით.

აღსანიშნავია აგრეთვე x_3 - ფაქტორი - მთლიანი შიდა პროდუქტის მოცულობის ზრდა, რომლის ერთი მილიონი ლარით გაზრდა, გადაზიდული ტვირთების რაოდენობას მკვეთრად გაზრდის.

ზემოთ აღნიშნული ორივე ფაქტორი მეტად საინტერესოა.

ხოლო რაც შეეხება დანარჩენი ფაქტორების უარყოფითი მაჩვენებლები, მიუთითებს ქვეყანაში არსებულ ეკონომიკურ მდგომარეობას.

გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობის მოდელი კი საშუალებას გვაძლევს ჩამოვთვალოთ ის x_1 , x_2 , x_5 , x_6 , x_7 , x_9 -ფაქტორები, რომლებიც დადებით გავლენას ახდენენ გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობაზე, რომელთაგან აღსანიშნავია x_8 -ფაქტორი დასაქმებულთა საშუალო წლიური

რიცხოვნობა ტრანსპორტსა და კავშირგაბმულობაში, რომლის ათასი კაცით გაზრდა გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობას საგრძნობლად გაზრდის. გასათვალისწინებელია დანარჩენი უარყოფითი ფაქტორები, რომელთა მოქმედების შესუსტებისათვის უნდა დაისახოს კონკრეტული ღონისძიებები.

ამ ორი მიზნის ფუნქციის ანალიზმა საშუალება მოგვცა დავასკვნათ, რომ საავტომობილო ტრანსპორტით განხორციელებული ტვირთთა გადაზიდვების და მგზავრთა გადაყვანის მოცულობების დაგეგმვისას მენეჯმენტის მიერ აუცილებლად უნდა იქნას გათვალისწინებული ის ფაქტორები, რომლებიც ხელს შეუწყობს გადაზიდვა-გადაყვანების მოცულობების ზრდას, ამავე დროს, გაიზომოს და შეფასდეს უარყოფითი ფაქტორების, გავლენა და დაისახოს კონკრეტული ღონისძიებები მათი მოქმედების შესუსტებისათვის.

დასკვნა

მსოფლიო ეკონომიკური კრიზისის გავლენა სხვადასხვა ქვეყნის მიმართ განსხვავებულია და დამოკიდებულია იმაზე, თუ რამდენადაა იგი ინტეგრირებული მსოფლიო ეკონომიკურ პროცესებში. ასევე მნიშვნელოვანია ქვეყნის გეოპოლიტიკური მდებარეობა და აქვს თუ არა ხელისუფლებას შემუშავებული ეკონომიკური საფრთხის დამცავი მექანიზმები.

საავტომობილო ინდუსტრიის მდგომარეობის ანალიზზე დაყრდნობით შეიძლება ითქვას, რომ მიმდინარე გლობალური ეკონომიკური კრიზისის ფონზე, საავტომობილო ბიზნესში, როგორც მთელ მსოფლიოში, ისე საქართველოში მნიშვნელოვანი სირთულეები და ფინანსური რყევები აღინიშნა, რაც ნაწილობრივ, დღესაც გრძელდება.

საქართველოში განხორციელებული საავტომობილო გადაზიდვებით, სამწუხაროდ, ჯერ მხოლოდ უცხოური სატრანსპორტო კომპანიებია დაკავებული. იმისთვის, რომ საქართველოს კონტინენტალური სატრანსპორტო მომსახურება განხორციელდეს საკუთარი სატრანსპორტო საშუალებებით, ქართული სატრანსპორტო კომპანიები შესაბამისი ტექნიკური ბაზით უნდა იყვნენ აღჭურვილები. ასეთი ბაზის არარსებობის გამო ისინი კონკურენციას ვერ უწევენ საერთაშორისო გადამზიდავ სატრანსპორტო საშუალებებს და აქედან გამომდინარე, ისინი ძირითადად შიდა სატრანსპორტო გადაზიდვებს აწარმოებენ. საქართველოს ეკონომიკური კრიზისიდან გამოსვლის ერთ-ერთი რეალური გზაა სატრანსპორტო საშუალებების გამოყენების ინტენსიურობისა და მენეჯმენტის ხარისხის ამაღლება, რაც მკვეთრად გააუმჯობესებს ქვეყანაში სატრანსპორტო სისტემას და აამაღლებს ქართული სატრანსპორტო კომპანიების კონკურენტუნარიანობას.

საავტომობილო ტრანსპორტის ინოვაციური განვითარება საჭიროებს კადრების მომზადების ახალ კონცეფციას. კომპანიის ხელმძღვანელებმა უნდა დახვეწონ ადამიანური რესურსების მენეჯმენტი, ჩამოაყალიბონ ახალი საწარმოო კულტურა, რომელიც ორიენტირებული იქნება ადამიანზე

და ითვალისწინებს ფირმის საქმიანობაში პერსონალის ეფექტიან მართვას და მათი ინიციატივის წახალისებას.

ყველა სახის ტექნიკურ-ორგანიზაციული გარდაქმნა უნდა განხორციელდეს მწვავე სოციალური პირობების გათვალისწინებით. პრობლემები უნდა გადაწყდეს კადრების შიდასაფირმო გადაადგილებით და კვალიფიკაციის ამაღლებით, დამატებითი დივერსიფიცირებული წარმოების შექმნით და ა.შ. საავტომობილო ტრანსპორტის მენეჯმენტის სრულყოფისათვის მნიშვნელოვანია შრომის ანაზღაურების სწორი ორგანიზაცია.

საავტომობილო ტრანსპორტის მენეჯმენტის ხელშემშლელი ფაქტორია გაუარესებული საფინანსო-საკრედიტო გარემო, გართულებული სატრანსპორტო გადასახადები და საბაჟო პროცედურები. ამ მხრივ, საჭიროა შეიცვალოს კოდექსის ცალკეული მუხლები, რადგან გადასახადების საერთო მოცულობა თითქმის უტოლდება სატრანსპორტო შემოსავლებს. ასეთი საგადასახადო სისტემა, ფაქტობრივად, გადაიქცა სატრანსპორტო კომპლექსის განვითარების არა მასტიმულირებელ, არამედ შემაფერხებელ ფაქტორად.

მაგისტრალებისა და ავტობანების მშენებლობის დღევანდელი ტემპი არ შეესაბამება მათ მიმართ წაყენებულ მზარდ მოთხოვნებს. გაზრდილმა მოთხოვნებმა კი თავის მხრივ დღის წესრიგში დააყენა არსებული საავტომობილო გზების რეკონსტრუქციის და ახალი უსაფრთხო მონაკვეთების მშენებლობის აუცილებლობა.

ტრანსპორტის განვითარება და მისი წილის ზრდა მთლიან შიდა პროდუქტში მომავალში სავსებით მოსალოდნელია, თუ გაძლიერდება ქართული სატრანსპორტო საშუალებების პარკი. საავტომობილო ტრანსპორტის განვითარება უნდა მოხდეს სხვა სახის ტრანსპორტის განვითარებასთან ერთად, მათთან მჭიდრო ურთიერთკავშირსა და კოორდინაციაში.

მნიშვნელოვანია ფუნქციონირების შემაფერხებელი ბარიერების მოხსნა და საქართველოს ტრანზიტისთვის მიმზიდველ ქვეყნად გადაქცევა, რაც თავისთავად კონკურენციის ხელშეწყობას ნიშნავს, ეს კი შექმნის ოპერა-

ტორების საქმიანობის ეფექტურობის ამაღლების სტიმულს. საქართველოში ტრანსპორტის სფეროს შემდგომი განვითარების მიზნით მთავრობამ უნდა გააუმჯობესოს საავტომობილო ტრანსპორტის ტექნიკური დათვალიერება და უსაფრთხოების კონტროლი, ამისთვის შეიძლება გამოყენებულ იქნეს ევროგაერთიანების სატრანსპორტო პოლიტიკაში შემავალი მრავალი დირექტივა და რეგლამენტი.

აუცილებელია ქვეყნის საავტომობილო პარკის ექსპლუატაციისათვის საჭირო მუშებისა და ხელოსნების რაოდენობის განსაზღვრა. ეს უკანასკნელი დამოკიდებულია საავტომობილო პარკის სტრუქტურაზე.

საავტომობილო ტრანსპორტის ექსპლუატაციას უნდა წარმართავდნენ მაღალ პროფესიულ დონეზე მომზადებული სპეციალისტები.

ამგვარად, როგორც ზემოთ მოყვანილი ანალიზიდან ჩანს, საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტის განვითარების სფეროში კრიზისული სიტუაციის შემქმნელ პრობლემათა რიცხვს განეკუთვნება:

- საბაზრო და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარების დაბალი დონე;
- პროდუქციის ფასების ზრდა, საწვავის გაორმაგება;
- საგზაო მოსაკრებლების ზრდა;
- საგადასახადო სისტემის არასრულყოფილება;
- 2008 წლის შემდეგ ბიზნეს აქტივობის დაცემა;
- საბანკო სესხებზე დაწესებული სარგებლის მაღალი განაკვეთი;
- სატრანსპორტო საშუალებათა მორალური და ფიზიკური ცვეთის მაღალი დონე;
- ინოვაციების დანერგვის დაბალი დონე;
- კადრების კვალიფიკაციისა და მენეჯმენტის დაბალი დონე.

აქედან გამომდინარე, საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტის მენეჯმენტის სფეროში არსებული პრობლემების აღმოფხვრის მიზნით საჭიროა გატარდეს შემდეგი ღონისძიებები:

- უნდა შეიქმნას ტვირთმზიდების დამოუკიდებელი, ეროვნული საავტომობილო პარკი, რომელიც პროდუქციის ტრანზიტის სფეროში საგზაო მომსახურებას გაუწევს ევროპისა და აზიის ქვეყნების ტრანსნაციონალურ კომპანიებს;

- საავტომობილო პარკის შექმნის მიზნით საქართველოს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურაში მოზიდული უნდა იქნეს დიდი მოცულობის უცხოური ინვესტიცია, რისთვისაც საჭიროა ქვეყანაში შეიქმნას ხელსაყრელი საინვესტიციო კლიმატი, მიღწეულ იქნეს პოლიტიკურ-ეკონომიკური სტაბილურობა.

ხოლო რაც შეეხება ქვეყნის ეკონომიკური განვითარების დაჩქარებას, ამის აუცილებელი წინაპირობებია:

- საბაზისო ინფრასტრუქტურის შემდგომი განვითარება;
- ძირითად ავტომაგისტრალებზე უსაფრთხო და მაღალი გამტარუნარიანობის უზრუნველყოფა;
- გზების ინფრასტრუქტურის მოვლის, რეაბილიტაციის, განვითარებისა და მშენებლობის სამუშაოების ჩატარება;
- რაიონულ ცენტრებთან, საკურორტო, ისტორიულ - კულტურულ ძეგლებთან და მოსაზღვრე ქვეყნებთან მისასვლელი გზების სრული რეაბილიტაცია და გზების დიზაინის საერთაშორისო სტანდარტებთან შესაბამისობაში მოყვანა;
- ტვირთბრუნვისა და მგზავრთა გადაყვანის დინამიკის მაჩვენებლების სიღრმისეული სტატისტიკური ანალიზი;
- კანონმდებლობათა ჰარმონიზაცია.
- საქართველოს ინტეგრაცია საერთაშორისო სატრანსპორტო სისტემებში და ქვეყნის სატრანზიტო პოტენციალის განვითარება;
- სამართლებრივი ბაზის ჰარმონიზაცია ევროპის კანონმდებლობათან;
- საქართველოს და საერთაშორისო ორგანიზაციებს შორის ურთიერთობების გაღრმავება და სახელმწიფოთაშორისო შეთანხმებების განხორ-

ციელება;

- გადაზიდული ტვირთების და გადაყვანილი მგზავრების უსაფრთხოების პოლიტიკის გაუმჯობესება;

- მულტიმოდალური გადაზიდვების განვითარებისთვის სამართლებრივი საფუძვლების შემუშავება;

- ისტორიულად საქართველოზე გამავალი სატრანზიტო-საქარავანო გზების შესწავლა, მათი მნიშვნელობა იმდროინდელ მსოფლიოში და დღევანდელი საქართველოსთვის მოტანილი შედეგების ანალიზი;

- საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტის არსებული მდგომარეობის, საავტომობილო სატრანსპორტო გზების ტექნიკური შესაძლებლობების, საავტომობილო საექსპედიტორო ფორმების მდგომარეობის ანალიზი, განვითარების მიმართულებები, ფირმების კონკურენტუნარიანობის ამაღლების გზების ძიება და შესაბამისი რეკომენდაციების დამუშავება;

- უსაფრთხოების ამაღლების მიზნით საჭიროა ავტომაგისტრალების და გზების გასწვრივ განლაგებულ კომერციულ და სერვისულ ობიექტებთან მისასვლელი მეორეხარისხოვანი გზების შესაბამისობაში მოყვანა.

- საქართველოს სატრანზიტო-სატრანსპორტო ტვირთების მოცულობის გაზრდის თვალსაზრისით, რუსეთთან კორექტული და პარტნიორული ურთიერთობების განვითარების მიზნით სამხრეთ კავკასიაში სერიოზული სატრანზიტო ინფრასტრუქტურული ობიექტების განვითარების მხარდაჭერა.

- ცივილიზებული მსოფლიო უკვე აკეთებს აქცენტს პოლიტიკის ჰარმონიზაციასა და ადმინისტრაციული სისტემების ინტეგრაციაზე, ჩვენი ქვეყნის, როგორც სატრანსპორტო ღერძის ეფექტიანი ფუნქციონირებისა და პრიორიტეტული პროექტების განხორციელების მხარდაჭერა.

- ჩვენი ქვეყნის შიდა სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარება, უსაფრთხოების განმტკიცების ხელშეწყობა, საქართველოს ტერიტორიაზე გამავალი სატრანსპორტო დერეფნის ეფექტიანად გამოყენება და სატრანზიტო პროექტების სრულყოფილი რეალიზაცია თავის მხრივ,

დააჩქარებს საქართველოს ინტეგრაციას გლობალურ ეკონომიკურ სტრუქტურებში და რეგიონის მდგრად განვითარებას შეუწყობს ხელს.

- საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის გარდაქმნისათვის აუცილებელია განხორციელდეს მთლიანი სატრანსპორტო დარგის კომპლექსური მოდერნიზაცია.

- საქართველოს ავტოსატრანსპორტო საწარმოების მიერ საწვავ-ენერგეტიკული რესურსების ეკონომიის განსაკუთრებით აქტუალური პრობლემის თანამედროვეობის გლობალურ პრობლემად მიჩნევა.

- იქიდან გამომდინარე, რომ საქართველოზე გამავალ ტრანსკავკასიურ დერეფანს გააჩნია ალტერნატიული, კონკურენტული გზები, როგორც რუსეთის, ასევე ირანისა და თურქეთის ტერიტორიების გავლით, აუცილებელია თანამედროვე სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის შექმნა, რაც თავის მხრივ, უზრუნველყოფს ტვირთების გარანტირებულად დაცვას, მათ სწრაფ გადაზიდვას და სატრანსპორტო ხარჯების მნიშვნელოვნად შემცირებას. ტრანსკავკასიური კორიდორის სრული სიმძლავრით ამოქმედების შემთხვევაში მოსალოდნელია აგრეთვე საქართველოს ტერიტორიაზე გამავალი ტრანზიტული ტვირთების მკვეთრი ზრდა, რასაც აქვს პირდაპირი ფისკალური ეფექტი და გაზრდის ჩვენი ქვეყნის საბიუჯეტო შემოსავლებს.

- საქართველოში გადაზიდვების ლოგისტიკური პროგრესული სატრანსპორტო-ტექნოლოგიური სისტემების არასაკმარისი განვითარება იწვევს სატრანსპორტო ხარჯების ზრდას და შესაბამისად ბაზრის დაკარგვას.

გამოყენებული ლიტერატურა

1. კ. მჭედლიშვილი, ა. ბურდილაძე, ო. გელაშვილი, გ. არჩვაძე, „საავტომობილო გზები“, თბილისი, 2009, გვ.15-139
2. ბ. გითოლენდია, „საქართველოს სატრანსპორტო დერეფნის განვითარების ეკონომიკური პრობლემები და მათი გადაჭრის მიმართულებები“, თბილისი, 2011, გვ.43-96
3. ნ. ნავაძე, ვ. ქართველიშვილი, თ. გორშკოვი, „სამგზავრო საავტომობილო გადაყვანები“, თბილისი, 2009, გვ.47-321
4. ვ. ქართველიშვილი, დ. ძოწენიძე, ნ. ნავაძე, „საავტომობილო გადაზიდვები“, თბილისი, 2006, გვ.74-79
5. ვ.ქართველიშვილი და ნ.ნავაძე, „საავტომობილო სამგზავრო გადაყვანები და სატვირთო გადაზიდვები“, ამოცანათა კრებული, თბილისი 2009
6. ზ. ბოგველიშვილი, ჯ. იოსებიძე, ო. გელაშვილი „ავტომობილების საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოება“, თბილისი, 2007
7. В.С.Лосев, П.М.Сабитова, “Инновационный менеджмент на транспорте”, Учебное пособие, Хабаровск, 2006
8. Будрина, Елена, “Методология и методы регулирования рынка на транспорте”, Санкт-Петербург, 2002
9. Савченко-Бельский, В.Ю. “Теория и методология управления экономическими рисками транспортных предприятий”, М., 2008
10. Мисаков В.В., Багратунов М.М., „Анализ системы управления региональной транспортной деятельностью“, Экономический вестник Ростовского государственного университета, 2008 Том 6 № 4 Часть 2, ст.7-14
www.aaf.ge/index.php?menu=2&jurn=0&rubr=2&mas=1700
11. „Менеджмент на транспорте“: Учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / Н. Н. Громов, В. А. Персианов, Н. С. Усков и др.; Под общ. ред. Н.Н.Громова, В.А.Персианова. - М.: Издательский центр «Академия», 2003
12. Зимовец А.В., „Международные транспортные операции: Особенности оказания услуг различным видом транспорта“. Таганрог: Издательство ТИУиЭ, 2008

13. Мескон М., Альберт М., Хедоури Ф. „Основы менеджмента“, М, 1992
14. Алесинская Т.В. „Основы логистики: Важность и задачи транспортной логистики“, М. 2007
15. Л.Л. Лавриненко. „Изыскание и проектирование автомобильных дорог“ М.,«Транспорт», 1991г
16. Rodrigue J.P., Comtois C., Slack B. Geography of Transport Systems . Routledge, London, 2006
17. Dickens M., Neff J., Grisby D. 2012 Public Transportation Fact Book. 63rd Edition, Washington DC, 2012
18. Mathew T. V., Krishna Rao K.V. Introduction to Transportation Engineering. NPTEL, 2006
19. საქართველოს კანონი „ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ“, მე-4 მუხლი
20. კერესელიძე, დ., „კერძო სამართლის უზოგადესი სისტემური ცნებები“, თბ., 2009, გვ.54-103.
21. გ. წიფურია, „საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვები“,თბილისი, 2012, გვ.10-34
22. ზუბიაშვილი მ., მღვდელაძე ა., ტყემელაშვილი გ., „ტრანსპორტის მენეჯმენტი“, „ტექ. უნივ.“ თბ., 2007, გვ.77-107მენეჯმენტი“, „ტექ. უნივ.“ თბ., 2007, გვ.77-107
23. Леонтиев Н.А. Техника статистических вычислений. Изд. „Лесная промышленность“ М. 1966г. 250ст. 60-78ст.
24. გაბიძაშვილი ბ., „სტატისტიკის ზოგადი თეორია“; თბ. 1994წ. გვ.91
25. შ. რუსთაველის სახელმწიფო უნივერსიტეტი. სოციალურ მეცნიერებათა, ბიზნესისა და სამართალმცოდნეობის ფაკულტეტი. შრომები I. გამომცემლობა „უნივერსალი“, თბილისი 2010, გვ.160-166
26. საავტომობილო გზების დეპარტამენტი. გვ.7-14
27. დანგაძე ი., გიგოლაშვილი მ., „მენეჯმენტი ტრანსპორტზე“, ქუთაისი, 2009წ.გვ.35

28. ო. გელაშვილი, ნ. ბუთხუზი, „სატრანსპორტო-სასაქონლო მოძრაობის ლოგისტიკური სისტემები“, საქართველოს საავტომობილო-საგზაო ინსტიტუტის საერთაშორისო სამეცნიერო-ტექნიკური კონფერენციის „სავტომობილო ტრანსპორტისა და ავტოსაგზაო ინფრასტრუქტურის განვითარების პრობლემები“, შრომების კრებული №4, თბილისი, 2009
29. „საქართველოს კანონი ლიცენზირებისა და ნებართვების შესახებ“, თბილისი, 2005 წ. №1775-რს; საკანონმდებლო მაცნე)
30. საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტრო, პროექტი „საქართველოს საგზაო უსაფრთხოების ეროვნული სტრატეგია“, 2008 წელი.
31. გაერთიანებული ერების განვითარების პროგრამისა და კავკასიის კვლევის რესურსცენტრი - საქართველოს მიერ გაერთიანებულიერების განვითარების პროგრამის ფარგლებში „ეკონომიკური ურთიერთობების კვლევა საქართველოსა და სომხეთს შორის რეგიონული ვაჭრობის განვითარება სამცხე-ჯავახეთში“
32. Б.И. Каменецкий, И.Г. Кошкин, „Автомобильные дороги“. М., «Транспорт», 1999
33. А. П. Киркин, „Информационные технологии организации и управления в производственном процессе промышленных и транспортных предприятий“ (модуль № 8) 2008.
34. საავტომობილო გზების დეპარტამენტის 2013 წლის ანგარიში <http://www.georoad.ge/uploads/files/AnnuaReport%20GE%20.pdf>
35. Научная библиотека диссертаций и авторефератов <http://www.dissercat.com/content/metodologiya-i-metody-regulirovaniya-rynka-na-transporte#ixzz2qMjfQ9jY>
36. საქართველოს კონსტიტუცია, მე-6 მუხლი.
37. ტყემელაშვილი გოდერძი, „საქართველოს მრეწველობის კრიზისის ძირითადი მიზეზების შესახებ“ / გოდერძი ტყემელაშვილი, ნინო დიდიშვილი // ეკონომიკა - , 2002. - N8-9.

38. ტყემელაშვილი, გოდერძი, „საქართველოს მრეწველობის მიკროეკონომიკური მართვის ეფექტიანობის ამაღლების გზები“ / გოდერძი ტყემელაშვილი, ნინო დიდიშვილი // ეკონომიკა. - , 2003. - N3-4.
39. საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო.
www.economy.ge
40. სსიპ სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო - <http://lta.gov.ge>. 14.04.2013წ.
41. საქართველოს სტატისტიკური წელიწდეული 2009
http://www.geostat.ge/cms/site_images/files/yearbook/Statistical%20Yearbook%20Georgia_2009.pdf 15.02.2012წ.
42. საქართველოს სტატისტიკური წელიწდეული 2010
http://www.geostat.ge/cms/site_images/files/yearbook/Statistical%20Yearbook_2010.pdf 10.06.2012
43. საქართველოს სტატისტიკური წელიწდეული 2011
http://www.geostat.ge/cms/site_images/files/yearbook/Yearbook_Geo_2011.pdf
[09.09.2012](http://www.geostat.ge/cms/site_images/files/yearbook/Yearbook_Geo_2011.pdf)
44. საქართველოს სტატისტიკური წელიწდეული 2012
[http://www.geostat.ge/cms/site_images/files/yearbook/Yearbook_Georgia_2012.p](http://www.geostat.ge/cms/site_images/files/yearbook/Yearbook_Georgia_2012.pdf)
[df 12.02.2013](http://www.geostat.ge/cms/site_images/files/yearbook/Yearbook_Georgia_2012.pdf)
45. საქართველოს სტატისტიკური წელიწდეული 2013
http://www.geostat.ge/cms/site_images/files/yearbook/Yearbook_Geo_2013.pdf
17.01.2014

დანართი 1

საქალაქო და საგზაო ტრანსპორტის საქმიანობით დაკავებული საწარმოების ძირითადი მაჩვენებლები (2003-2012 წ.წ.)
(დეკლარირებული მონაცემები)

№	მაჩვენებლები	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	ზრდის % 2012 წ. 2011-თან მიმართებაში
1	ბრუნვის მოცულობა, მლნ ლარი	66,6	81,4	106,3	116,6	128,4	137,6	134,1	172,6	279,4	354,3	126,8
2	პროდუქციის გამოშვება, მლნ. ლარი	67,3	72,5	103,2	123,4	135,0	154,2	138,8	172,9	272,3	356,0	130,7
3	დასაქმებულთა რაოდენობა, კაცი	12489	13761	13070	10275	8966	9670	8478	10178	9956	12235	122,89
4	აქედან, დაქირავებულთა რაოდენობა	...	...	...	9408	8407	9121	8062	9856	9663	11661	120,68
5	დასაქმებულთა საშუალო შრომის ანაზღაურება, ლარი	...	...	...	246,1	299,4	414,5	505,4	565,0	625,8	619,5	98,99
6	დამატებული ღირებულება, მლნ. ლარი	...	...	...	51,8	63,2	70,9	65,8	74,7	124,2	177,0	142,51
7	შუალედური მოხმარება, მლნ. ლარი	...	...	...	71,6	71,9	83,3	73,0	98,2	148,2	179,0	120,78
8	შრომითი დანახარჯები, მლნ. ლარი	...	...	...	33,6	36,6	47,4	49,1	66,8	72,6	86,7	119,42
9	საქონლისა და მომსახურების ყიდვები, მლნ. ლარი	...	...	...	79,2	83,8	91,4	85,5	115,1	173,7	205,8	118,48
10	გადასაყიდად განკუთვნილი მომსახურების ყიდვები, მლნ. ლარი	...	...	...	7,6	7,3	9,7	11,6	20,8	36,1	38,9	107,76
11	ინვესტიციები ფიქსირებულ აქტივებში, მლნ. ლარი	...	...	...	36,3	41,2	63,4	89,2	38,7	28,2	43,1	152,84

დანართი 2

საქართველოს მთავრობის მიერ დადებული ორმხრივი სამთავრობათაშორისო შეთანხმებები საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის შესახებ:

1. **25 აპრილი 2006.** შეთანხმება საქართველოს მთავრობასა და **სომხეთის** რესპუბლიკის მთავრობას შორის საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის შესახებ. (რეტიფიცირებულია საქართველოს პარლამენტის 2006 წლის 7 ივნისის № 3211 – II დადგენილებით).
2. **18 აპრილი 2001.** შეთანხმება საქართველოს მთავრობასა და **შვეიცარიის** ფედერალურ საბჭოს შორის საერთაშორისო სამგზავრო და სატვირთო საავტომობილო გადაზიდვების შესახებ (რეტიფიცირებულია საქართველოს პარლამენტის 18/12/2001 წლის № 1194 დადგენილებით).
3. **5 ივლისი 2000.** შეთანხმება საქართველოს მთავრობასა და **ლატვიის** რესპუბლიკის მთავრობას შორის საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის შესახებ. (საქართველოს მხრიდან რეტიფიცირებულია საქართველოს პარლამენტის 2005 წლის 13 ოქტომბრის № 1933 – III დადგენილებით).
4. **10 აპრილი 1997.** შეთანხმება საქართველოს მთავრობასა და **საბერძნეთის** რესპუბლიკის მთავრობას შორის საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის შესახებ. (რეტიფიცირებულია საქართველოს პარლამენტის 18/12/2001 წლის № 1194 დადგენილებით).
5. **18 თებერვალი 1997.** შეთანხმება საქართველოს მთავრობასა და **აზერბაიჯანის** რესპუბლიკის მთავრობას შორის სამგზავრო საავტომობილო მიმოსვლის განვითარების შესახებ. (ძალაშია 1998 წლის 30 იანვრიდან).
6. **12 აპრილი 1996.** შეთანხმება საქართველოს მთავრობასა და **ლიტვის** რესპუბლიკის მთავრობას შორის საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის შესახებ (ძალაშია 1998 წლის 18 ივნისიდან).
7. **26 მარტი 1996.** შეთანხმება საქართველოს მთავრობასა და **რუმინეთის** მთავრობას შორის საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის შესახებ (ძალაშია 1997 წლის 5 აგვისტოდან).

8. **4 სექტემბერი 1995.** შეთანხმება საქართველოს რესპუბლიკის მთავრობასა და უზბეკეთის რესპუბლიკის მთავრობას შორის საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის შესახებ (ძალაშია 1998 წლის 18 ივნისიდან).
9. **3 თებერვალი 1994.** შეთანხმება საქართველოს რესპუბლიკის მთავრობასა და რუსეთის ფედერაციის მთავრობას შორის საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის შესახებ (ძალაშია 1994 წლის 6 ივნისიდან).
10. **17 აგვისტო 1993.** შეთანხმება საქართველოს რესპუბლიკის მთავრობასა და თურქმენეთის მთავრობას შორის საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის შესახებ (არ არის რატიფიცირებული მხარეთა მიერ).
11. **25 ივნისი 1993.** შეთანხმება საქართველოს რესპუბლიკის მთავრობასა და გერმანიის ფედერაციული რესპუბლიკის მთავრობას შორის საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის შესახებ (ძალაშია 1994 წლის 7 აპრილიდან).
12. **6 მარტი 2007.** შეთანხმება საქართველოს რესპუბლიკის მთავრობასა და ყაზახეთის რესპუბლიკის მთავრობას შორის საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის შესახებ. (რატიფიცირებულია საქართველოს პარლამენტის 2007 წლის 22 ივნისის № 5054 -ის დადგენილებით).
13. **13 აპრილი 1993.** შეთანხმება საქართველოს რესპუბლიკის მთავრობასა და უკრაინის მთავრობას შორის საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის შესახებ. (ძალაშია ხელმოწერის დღიდან).
14. **20 იანვარი 1993.** შეთანხმება საქართველოს რესპუბლიკის მთავრობასა და ირანის ისლამური რესპუბლიკის მთავრობას შორის მგზავრთა და ტვირთების საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვების შესახებ. (ძალაშია 1998 წლის 7 ოქტომბრიდან).
15. **19 იანვარი 1995.** სოფია. შეთანხმება საქართველოს რესპუბლიკის მთავრობასა და ბულგარეთის რესპუბლიკის მთავრობას შორის მგზავრთა და ტვირთების საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვების შესახებ. (ძალაშია 1996 წლის 6 ივლისიდან).

16. **22 აპრილი 1997.** თბილისი. შეთანხმება საქართველოს რესპუბლიკის მთავრობასა და **ყირგიზეთის** რესპუბლიკის მთავრობას შორის საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის შესახებ. (ძალაშია 1997 წლის 14 ნოემბრიდან).
17. **19 მარტი 2002.** შეთანხმება საქართველოს რესპუბლიკის მთავრობასა და **ბელგიის** სამეფოს მთავრობას შორის საგზაო გადაზიდვების შესახებ. (რატიფიცირებულია საქართველოს პარლამენტის 22.11. 2002 წ № 1772-ის დადგენილებით).
18. **31 ოქტომბერი 2002.** შეთანხმება საქართველოსა და **ნიდერლანდების** სამეფოს შორის საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვების შესახებ. (რატიფიცირებულია საქართველოს პარლამენტის 24.04. 2003 წლის № 2107-II -ს დადგენილებით).
19. **7 მარტი 2002.** შეთანხმება „საქართველოს მთავრობასა და **ბელორუსიის** რესპუბლიკის მთავრობას შორის საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის შესახებ“. (რატიფიცირებულია საქართველოს პარლამენტის 2009 წლის 11 სექტემბრის № 1636- II -ს დადგენილებით).
20. **15 მაისი 1997.** შეთანხმება „საქართველოს მთავრობასა და **იტალიის** რესპუბლიკის მთავრობას შორის მგზავრთა და ტვირთის საერთაშორისო ტრანსპორტირების ერთობლივად მოწესრიგების შესახებ“. (ძალაშია 2000 წლის 1 ივნისიდან).
21. **3 თებერვალი 1993.** ხელშეკრულება საქართველოს რესპუბლიკის მთავრობასა და **აზერბაიჯანის** რესპუბლიკის მთავრობას შორის საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის შესახებ. (ძალაშია ხელმოწერის დღიდან).
22. **30 ივლისი 1992.** ხელშეკრულება საქართველოს რესპუბლიკის მთავრობასა და **თურქეთის** რესპუბლიკის მთავრობას შორის საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის შესახებ. (ძალაშია 1995 წლის 26 ივნისიდან). [7]

ინფორმაცია

აზერბაიჯანის მიმართულებით საერთაშორისო რეგულარულ მარშრუტებზე ავტობუსების მიმოსვლის განრიგების და გადამზიდველების შესახებ 2013 წელი

მარშრუტი	პერიოდულობა	საათი		გასვლის ადგილი	მგზ. ღირებ. (მან.) მანძილი (კმ.)	ქართველი გადამზიდველი	აზერბაიჯანელი პარტნიორი გადამზიდველი	ნებართვის მოქმედების ვადა ქართული (აზერ-ლი)
		საქ.	აზერ.					
გურჯაანი-ბელაქანი	ყოველდღე	07-00 15-00	10-30 18-30	ა.ს.	4ლ/2მ 92კმ	შპს აირ გლობალი	ზაქათალა ავტონაგლიატი	11.07.13-11.07.14 (01.01.13-31.12.13)
წნორი-ბელაქანი	ყოველდღე	9-00	13-00	ა.ს.	62კმ. 4 ლ 2 მან	ი.მ. ვლადიმერ ზედელაშვილი	ბელაქან ავტონაგლიატი	27.07.2013 27.07.14 (31.12.2013)
		15-00	18-30					
თელავი-ბელაქანი	ყოველდღე	9-00	14-30	ა.ს.	5ლ 2.60მ 115	ი.მ. თეიმურაზ გავარდაშვილი	ბელაქან ავტონაგლიატი	24.06.13-24.06.14 (01.02.2013)
თბილისი-კახი	ყოველდღე	13-00	13-00	ცავ	10ლ 235კმ	ი.მ. ბელა ყულაშვილი	გას ავტონაგლიატი	17.12.12-17.12.13 (31.12.13)
კაბალი-კობახო	ყოველდღე	10-30	15-55	ა.ს.	2.5 ლარი 45კმ.	სს ავტოსატრანსპორტო საწარმო „ლაგოდეხი“	ზაქათალა ავტონაგლიატი	17/12/11-17/12/12 (31/12/13)
კაბალი-ბელაქანი	ყოველდღე	7-10	12-45	ა.ს.	2ლ 31 კმ	სს ავტოსატრანსპორტო საწარმო „ლაგოდეხი“	ბელაქანი ავტონაგლიატი	17/12/11-17/12/12 (31/12/13)
		7-50	12-15					
		12-30	17-00					
		11-30	16-30					
აფენი-	ყოველდღე	07-30	12-00		41კმ			17/12/11-17/12/12

ბელაქანი		14-30	18-45		2-50ლ			(31/12/13)
კახი- თბილისი	ყოველდღე	8-40 11-00	8-30 11-00	ც.ა.ვ.	10ლ 5850კ 235	შპს კახი	გახი ავტონავლიატი	24/01/13-24/01/14 (31/12/13)
თბილისი- ზაქათალა	ყოველდღე	8-30	8-00	ც.ა.ვ.	10ლ 5850კ 204		ბელაქანი ავტონავლიატი	15/12/11-15/12/12 (31/12/13)
თბილისი- ბაქო	ორშაბათი	16-00 ორშაბათს	16-30 სამშაბათს	ც.ა.ვ.	25ლ. (12მ) 572კმ	შპს მომსახურება	ქარვან ტრანსი	21/01/13-21/01/14 (31/12/13)
მარნეული- ბაქო	ყოველდღე	17-00	19-00	ა.ს. მარნეულ- ტრანსი 2009	25ლ (12მან) 574	სს ექსპრესი	რომან-ტრანს	30/12/12-30/12/13 (31/12/13)
მარნეული- ბაქო	ყოველდღე	12-30	19-00	ა.ს. მარნეულ- ტრანსი 2009	25ლ (12მან) 572		მ. ტრანსი	30/12/12-30/12/13 (31/12/13)
მარნეული- ბაქო	ყოველდღე	11-00	11-00	ა.ს. მარნეულ- ტრანსი 2009	25ლ (12მან) 572		ტრანსკონტროლი	30/12/12-30/12/13 (31/12/13)
მარნეული ბაქო	ყოველდღე	09-00 12-00 12-00 12-00 14-00 14-00 15-00 16-00 19-30	10-00 13-00 14-00 24-00 12-00 15-30 17-00 22-00 19-30	ა.ს. „ინა“	540კმ 25ლარი	აზტრანსი	შპს მ. ტრანსი	06.02.13-06.02.14 (31/12/13)

		20-00	20-00					
ლაგოდეხი- ბაქო	ყოველდღე	19-30 2030	21-00 22-00	შპს ავტოსადგ ური	573 კმ 30 ლარი			
თბილისი- ბაქო	ყოველდღე	17-00 18-00	21-00 22-00	ც.ა.გ.	25 ლარი 532			
მარნეული ბაქო	ყოველდღე	20-00	20-00	ა.ს. „ინა“	540კმ 25ლარი		კასპიან ექსპრესი	06.02.13-06.02.14 (31/12/13)
თელავი- ბელაქანი	ყოველდღე	8-00	11-30	ა.ს.	5ლარი 115კმ	ი.მ. ელდარ მამედოვი	ბელაქანი ავტონაგლიატი	30.12.12-30.12.13 (31/12/13)
ყვარელი- ბელაქანი	ყოველდღე	6-30	11-00	ა.ს.	5ლარი 115კმ	ი.მ. ამირან კულატამი შვილი	ბელაქანი ავტონაგლიატი	17.12.12-17.12.13 (31.12.13)
ყვარელი- ბელაქანი	ყოველდღე	6-30 7-00 10-00	13-00 14-30 15-00	ა.ს. „სს ყვარელი“	4ლარი 46კმ	სს ყვარელი	ბელაქანი ავტონაგლიატი	25.01.13-25.01.14 (31/12/13)
ყარაჯალა- ალიბადი	ყოველდღე	07-00 09-45	11-15 15-30	ა.ს.	10 ლარი 148	ი.მ. რობერტ აბაიძე	ბელაქანი ავტონაგლიატი	17.12.12-17.12.13 (31/12/13)
ქვალავანი- ბელაქანი	ყოველდღე	08-30	14-00	ა.ს.	9 ლარი 115			
ყარაჯალა- ბელაქანი	ყოველდღე	13-15 07-30	18-00 15-30	ა.ს.	8 ლარი 104			
კაბალი- ბელაქანი	ყოველდღე	12-30 05-50 6-30 8-30 9-00 9-30 10-00	17-30 11-00 11-45 13-00 15-00 15-35 15-45	ა.ს.	2 ლარი 31			

		11-00 11-30 13-00 13-30	16-00 16-30 17-45 17-15					
ბაისუბანი- ბელაქანი	ყოველდღე	15-30 16-00	19-00 19-20	ა/ს	2 ლარი 29			
ჰერეთისკა- რი-კობახო	ყოველდღე	07-15	12-50	-	2..5 ლარი 55			
გურჯაანი- კობახო	ყოველდღე	12-00 13-00	17-15 18-00	ა.ს.	5.50 ლარი 2.60 მანათ 80კმ			
თელავი- ბელაქანი	ყოველდღე	6-00	09-00	ა.ს.	5ლარი 115კმ	ი.მ. ავთანდილ მთიბელაშვილი	ბელაქანი ავტონაგლიატი	24.04.13-24.04.14 (31/12/13)
გურჯაანი- ბელაქანი	ყოველდღე	6-30	13-00	ა.ს.	4ლ. 2მან. 66	ი.მ. ვაგიფ მუსტაროვი	ბელაქანი ავტონაგლიატი	16.05.13-16.05.14 (31/12/13)
თელავი- ზაქათალა	ყოველდღე	8-20	14-00	ა.ს. როკი	145	ი.მ. გიორგი ბაქრაძე	ზაქათალა ავტონაგლიატი	
სულ	ყოველდღე	60				რეისი		

მარშრუტი – 22; გადამზიდველი – 14; ყოველდღე სრულდება 60-დღე რეისი.

- - რეკომენდაცია გაგზავნილია

ინფორმაცია
ირანის მიმართულებით მოქმედ საერთაშორისო მარშრუტებზე
ავტობუსების მიმოსვლის განრიგების შესახებ 2013 წელი

მარშრუტი	გასვლის დღე	საათი		გასვლის პუნქტი	ფასი მანძილი	ქართული გადაზიდვა	ირანელი პარტნიორი	თურქეთის ტრანზიტი	ნებართვის მოქმედების ვადა ქართული (ირანული)
		საქ.	ირანი						
თბილისი- თეირანი	ყოველდ ღე	12-00	12-00	ცავ	107 ლარი 1529	შპს “არია ჯორჯია”	გიოი ფეიმა	04.12.12- 04.12.13	15.08.2013 15.08.2014 (14.08.2013 14.08.2014)
თბილისი- თეირანი	ყოველდ ღე	08-00	08-00	ცავ	70\$ 2120	შპს გოლდენი	დიდარ სეირ გიოი	02/09/13- 02/09/14	19.07.13- 19.07.14
თბილისი- თეირანი	ყოველდ ღე	12-00	14-00	ცავ	50\$ ლარი 1600კმ.	შპს მაჰმუდ ტურიზმი	სიმა საფარი	თურქეთის გავლით	08.05.13- 21.04.14 (21.04.13- 21.04.14) (7.05.13- 7.05.14)
თბილისი- თეირანი	ყოველდ ღე	12-00	14-00	ცავ	65\$ ლარი 1600კმ.	შპს კავკასია ტრანსი	ასრე ირანი	თურქეთის გავლით	08.05.13- 21.04.14 (21.04.13- 21.04.14)
სულ	ყოველდ ღე		4				რეისი		

ინფორმაცია
თბილისი-ათენის საერთაშორისო რეგულარულ მარშრუტზე ქართველი გადამზიდველების ავტობუსების მიმოსვლის განრიგების შესახებ 2013 წელი

მარშრუტი	გასვლის დღე		გასვლის საათი და ტრაიფი		განკერების პუნქტი	ქართველი გადამზიდვის სახელწოდება (პარტნიორი)	ნებართვის მოქმედების ვადა		
	თბილისიდან	ათენიდან	თბილისიდან	ათენიდან			ქართული	თურქული	ბერძნული
თბილისი-სალონიკი-ათენი	ორშაბათი	ხუთშაბათი	14-00	07-00	ც.ა.ვ.	გრინ ექსპრესი (ალმაზიდის თრეველი)	24.04.13-24.04.14	02.05.13-02.05.14	30.06.13.
			100\$ 80\$	100EU 80EU					
	სამშაბათი	შაბათი	14-00	14-00	ც.ა.ვ.	გრანდ ტურსი (ოქტავი ტრაველი)	16/12/12-16/12/13	24.06.13-24.06.14	01.07.13-01.07.14
			100\$ 80\$	100\$ 80\$					
	ოთხშაბათი	კვირა	10-00	09-00	ც.ა.ვ.	აღექსანდრა-ტური (პანაგიოტის რეისენი)	30/12/11-30/12/12	16/12/11-16/12/12	
			120\$ 100\$	75EU 60EU					
	სუთშაბათი	კვირა	09-00	09-00	ც.ა.ვ.	ქართლი (ნუგზარის ტურსი)	23.03.12-23.03.13	08.07.13-08.07.14	04.07.13-04.07.14
			100\$	60EU					
სუთშაბათი	კვირა	10-00	10-00	ც.ა.ვ.	იბერია-7 (საქართველო)	31/12/12-31/12/13	27.02.13-27.02.14	19/09/13-31/01/14	
		100\$ 80\$	100EU 80EU						
სუთშაბათი	კვირა	09-00	22-00	ც.ა.ვ.	იმერეთი (მიხაელ წილიკიდისი)	23.02.12-23.02.13	11/04/13-11/04/14	19/09/13-31/01/14	
			100EU 80EU						

		კვირა	10-00 100\$ 80\$	21-00 70EU 60EU	ც.ა.ვ.	ირინი თრეველი (ხირას ათანასიოსი)	24.01.2013	05.07.13- 05.07.14	30.06.13.
		კვირა	12-00 100\$ 80\$	12-00 70EU 60EU	ც.ა.ვ.	გარიბალდი თრეველი (სოლო თრეველი)	24.01.14	28.02.14	21.06.13.- 21.06.14
		კვირა	16-00 100\$ 80\$	10-00 100\$ 80\$	ც.ა.ვ.	აერა თრეველ ლუჩანო (ლარა თრეველ)	23.03.12- 23.03.13	25.08.12- 25.08.13	30.06.13.
		პარასკევი			ც.ა.ვ.				
	შაბათი	ოთხშაბათი	14-00 100\$ 80\$	07-00 100\$ 80\$	ც.ა.ვ.	გრანდ ტურსი (ოქტავი ტრეველი)	16/12/12- 16/12/13	24.06.13- 24.06.14	01.07.13- 01.07.14
	კვირა	ოთხშაბათი	10-00 120\$ 100\$	09-00 75EU 60EU	ც.ა.ვ.	ალექსანდრა-ტური (პანაგიოიტის რეისენი)	30/12/11 30/12/12	16/12/11- 16/12/12	
		ხუთშაბათი	16-00 100\$ 80\$	10-00 100\$ 80\$	ც.ა.ვ.	აერა თრეველ ლუჩანო (ლარა თრეველ)	23.03.12- 23.03.13	25.08.12- 25.08.13	30.06.13.
		ოთხშაბათი	09-00 100\$ 80\$	23-00 100\$ 80\$	ც.ა.ვ.	ქართლი (ნუგზარის ტურსი)	23.03.12- 23.03.13	08.07.13- 08.07.14	03.10.13- 04.07.14
სულ	კვირაში	14	რეისი						

ინფორმაცია

სომხეთის მიმართულებით მოქმედ საერთაშორისო რეგულარულ მარშრუტებზე ავტობუსების მიმოსვლის განრიგების და გადამზიდველების შესახებ 2013 წლის მდგომარეობით

მარშრუტი	გასვლის დღე	საათი		გასვლის პუნქტი	ფასი	ქართველი გადამზიდველი	სომეხი პარტნიორი	ნებართვის მოქმედების ვადა ქართული (სომხური)
		საქ-დან	სომხ-დან					
თბილისი-ერევანი	ყოველდღე	7-30 8-20 9-10 10-00 10-50 11-40 12-30 13-20 14-10 15-00 17-00	7-30 8-20 9-10 10-00 10-50 11-40 12-30 13-20 14-10 15-00 17-00	თბ. ც.ა.ვ.	30 ლ. 283 კმ.	სს "თბ. ცენტრ. ავტოვაგზალი"	საქართველოს დღეებზე	21/01/2013 21/01/2014 (01/08/2013 01/08/2014)
თბილისი-სპიტაკი*	ყოველდღე	8-30 15-00	8-30 15-00	თბ. ც.ა.ვ.	20ლ 177		ლილიტ-95	21/01/2013 21/01/2014 (01/06/2013 01/06/2014)
თბილისი-გიუმრი	ყოველდღე	10-30	10-30	თბ. ც.ა.ვ.	15ლ 222		ტრანს აკნტარტი	21/01/2013 21/01/2014 (01/06/2013 01/06/2014)
მარნეული-ერევანი	ყოველდღე	11-00	11-00	მარნეული "ექსპრესი-2005"	244 კმ.	სს "ექსპრესი"	არტუგი	10.05.13-10.05.14
ახკერპი-ვანაძორი	სუთ, შაბ, კვ. ორშ	8-00	15-30		121 კმ.		არმავეტოვაგზალი	10.05.13-10.05.14
შაუმიანი-ვანაძორი	სამშ. სუთშ. შაბათ.	9-30 13-30	9-30 13-30	სს "ექსპრესი"	131 10ლ.		არცვატეკ	10.05.13-10.05.14 (15.05.13-15-05.14)
ნინოწმინდა-ერევანი	ყოველდღე	7-30 8-00	7-30 8-00	ნინოწმინდის ა/ს	15ლარი 192კმ	შპს "ასს ნინოწმინდა"	მარუკიანერი	31.12.12-31.12.13 (01.04.13-01.04.14)

		9-00	9-00					
ახალქალაქი-ერევანი	ყოველდღე	8-00 8-45 9-30	8-00 8-45 9-30	ა.ს	212	შპს "კულდა"	მარუკიანერი	28.02.13-28.02.14 (01.04.13-01.04.14)
ახალქალაქი-გიუმრი	ყოველდღე	9-30 15-00	9-30 15-00	ა.ს	91კმ. 8. ლარი			15/05/2013 15/05/2014
ახალციხე-ერევანი	ყოველდღე	8-00 10-00	8-00 10-00	ა/ს "მგზავრი"	282 20 ლ	შპს "დათეზა" 31-რიცხვიან თვეში ლუწ რიცხვებში, 30- იანში კენტ რიცხვებში	მარუკიანერი	25.02.13-25.02.14 (01.04.13-01.04.14)
ახალციხე-გიუმრი	ყოველდღე	8-30	8-30	ა/ს "მგზავრი"	161 12ლ.		25.02.13-25.02.14 (01.04.13-01.04.14)	
ვალე-ერევანი	ყოველდღე	6-30	8-30	ა/ს "მგზავრი"	292 20ლ		25.02.13-25.02.14 (01.04.13-01.04.14)	
ასპინძა-ერევანი	ყოველდღე	8-30	8-30	ა.ს "არჩევანი"	252კმ 25 ლ.	შპს "ექსპრესი 777"	მარუკიანერი	25.02.13-25.02.14 (01.04.13-01.04.14)
წალკა-ერევანი	ყოველდღე	10-00	10-00	წალკის ა.ს	35 ლარი 262 კმ	ი.მ. "გაგიკ ბალიანი"	მარუკიანერი	25.02.13-25.02.14 ()
ახალციხე-ერევანი	ყოველდღე	07-45	07-45	ა.ს. ახალცი- ხეტრანსი	12წ 290კმ.	სს ახალციხეტრანსი	მარუკიანერი	25.02.13-25.02.14 (01.07.13-01.07.14)
ბათუმი-ერევანი	ყოველდღე	07-30 08-30	07-30 08-30	ბათუმის ც.ა.ვ.	608 კმ	შპს გოლდენი	მარუკიანერი	09.08.13-01.07.14 (01.07.13-01.07.14)
ქობულეთი-ერევანი	ყოველდღე	07-30	07-30	ქობ.ა.ს.	616	პარტნიორის გარეშე	მარუკიანერი	09.08.13-09.09.14
თბილისი-ერევანი	ყოველდღე	11-30 13-00	11-30 13-00	თბ. ც.ა.ვ.	30 ლ. 283 კმ	სომხეთის დღევებზე	სონა ევ მიქაელ	09.08.13-09.8.14 ()
თბილისი-ერევანი	ყოველდღე	08-00 09-00 10-00	08-00 09-00 10-00	თბ. ც.ა.ვ.	30 ლ. 283 კმ	სომხეთის დღევებზე	ერკუ ინკერ	09.08.13-09.8.14 ()
თბილისი-ერევანი	ყოველდღე	14-30	14-00	თბ. ც.ა.ვ.	30 ლ. 283 კმ	სომხეთის დღევებზე	გევორქ	09.08.13-09.8.14 ()
ბათუმი-ერევანი	ყოველდღე	7-30 8-30	7-30 8-30	ბათუმის ც.ა.ვ.	608	ი.მ. ბაგრატი ბაბუნაიშვილი	მარუკიანერი	
სულ	ყოველდღე	42	რეისი					

* - ქართული ფირმა არ მუშაობს.

ინფორმაცია
თურქეთის მიმართულებით მოქმედ საერთაშორისო რეგულარულ მარშრუტებზე
ავტობუსების მიმოსვლის განრიგების და გადამზიდველების შესახებ 2013 წლის მდგომარეობით

მარშრუტი	გასვლის დღე	საათი		გასვლის პუნქტი საქ-დან	ფასი კმ.	ქართული გადამზიდავი	თურქი პარტნიორი	ავტორიზაციის მოქმედების ვალა ქართული (თურქული)
		საქ.	თურქ.					
თბილისი-სტამბოლი	ყოველდღე	11-00 09-00	12-00 18-00	ცავ	45\$ 1675	შპს "ჯორჯია მეტრო ტურიზმი"	მეტრო ტურიზმი	22.01.13-22.01.14 (25.12.12-31.12.13)
ბათუმი-ანკარა	ყოველდღე	14-00	16-30	ბათ. ა/ს	40\$ 990			31.12.12-31.12.13 (17.12.12-31.12.13)
ბათუმი-სტამბოლი	ყოველდღე	10-30 13-30	10-30 17-00	ბათ. ა/ს	40\$ 1270			31.12.12-31.12.13 (17.12.12-31.12.13)
თბილისი-ტრაბზონი	ყოველდღე	20-00	20-00	ცავ	20\$ 605			31.12.12-31.12.13 (17.12.12-31.12.13)
თბილისი-ანკარა	ყოველდღე	18-30	08-30	ცავ	40\$ 1510			31.12.12-31.12.13 (17.12.12-31.12.13)
ბათუმი-ტრაპიზონი	ყოველდღე	13-00 15-00 22-00	06-30 07-30 15-00	ცავ	15\$ 190			22.01.13-22.01.14 (25.12.12-31.12.13)
ბათუმი-ხოფა	ყოველდღე	09-30 11-00 18-00 20-00	06-30 07-30 15-00 17-00	ბათ. ა.ს.	5\$ 30კმ			31.12.12-31.12.13 (17.12.12-31.12.13)
თბილისი-იზმირი	ყოველდღე	10-00	13-00	ცავ	50\$ 1875კმ			31.12.12-31.12.13 (17.12.12-31.12.13)
ბათუმი-სტამბოლი	ყოველდღე	10-30 11-30	15-00 16-00	ბათ. ა/ს	60\$ 1200			შპს "იკა"	ლუქს კარადენიზი	28.09.12-28.09.13 16/07/2010 16/07/2015
თბ-სტამბოლი	ყოველდღე	08-00 10-30	12-00 18-00	ცავ	50\$ 1720	28/09/2013-21/08/2014 (21/08/13-21/08/14)		
თბილისი-	ყოველდღე	11-30	12-00	ცავ	50\$	24.01.13-24.01.14		

ანკარა		19-00	18-00		1320			(16/07/2010 16/07/2015)
ბათუმის- იზმირი	ყოველდღე	11-30 13-00	12-00 13-00	ბათ. ა/ვ	60\$ 1620			20/09/2013- 21/08/2014 (21/08/13-21/08/14)
თბილისი- ანტალია	ყოველდღე	10-00	11-00	ცავ	70\$ 1720			24.01.13-24.01.14 (16/07/2010 16/07/2015)
თბ- სტამბოლი	ყოველდღე	09-00 12-00 15-00 19-00	00-30 06-00 12-00 18-00	ცავ	40\$ 1740კმ	შპს “მაჰმუდ ტური”	მაჰმუდ ტურიზმი	23.01.13-31.12.13 (23/11/2011 30/12/2014)
თბილისი- ანტალია	ყოველდღე	10-00 12-00 11-00 01-00	11-00 01-00 10-00 12-00	ცავ	80\$ 1900კმ	ი.მ. “დს თრეველი- დავით შამათაია”	სენქინ ფირმოდლუ	28/08/2013 19/07/2014 (19.07.13-19.07.14)
თბილისი- სტამბოლი	ყოველდღე	08-30 11-30 21-30	12-00 15-00 18-00	ც.ა.ვ.	1640 40\$			02/09/13-14/08/14 (14/08/13-14/08/14)
ახალციხე- ვალე- სტამბოლი	ყოველდღე	09-00	10-00	ახალციხის ავტოსადგ.	60\$ 1638	შპს “ნინოწმინდა”	ოზლემ არდაჰანი	09.01.13-09.01.14 (18/05/2010 18/05/2014)
თბილისი- სტამბოლი	ყოველდღე	08-00 11-00	12-00 18-00	ცავ	1740 50\$	შპს “ბექა-ტური”	მაჰმუდოდლუ	31/12/2012-31/12/2013 (31/12/2010 31/12/2013)
ბათუმის-რიზე	ყოველდღე	13-00 14-00 16-00 17-00	07-30 08-00 08-30 10-00	ბათუმის ც.ა.ს.	10\$ 130კმ	შპს იბერია ტური	ულუსოი ქოლღ. ალი ოსმან ულუსოი ვე ორტაკლარ“-	14.08.13-12.08.14 (12.06.13-12.06.14)
ბათუმის- სტამბოლი	ყოველდღე	11-00 13-00 14-00 15-00	12-00 14-00 15-00 16-00	შპს ბათუმის ავტოსადგუ რი	30\$ 1820კმ	შპს იბერია ტური	ისტამბოლ სეიაჰპატ სელამი ტირიშ	
ბათუმის- ანკარა	ყოველდღე	11-00 12-00 13-00	15-00 16-00 18-00	შპს ბათუმის ავტოსადგუ რი	30\$ 950კმ	შპს იბერია ტური	ულუსოი კოლღექტივ შირკეტი	

ბათუმის-სამსუნი	ყოველდღე	10-00 19-30 01-00	08-00 14-00 23-00	შპს ბათუმის ავტოსადგური	20\$ 540კმ	შპს იბერია ტური	უღუსოი კოლექტივი შირკეტი	
ბათუმის-ტრაპიზონი	ყოველდღე	09-00 13-00 15-00 17-00 19-00 20-00 21-00 22-00 23-00 23-59 01-00 02-00	04-00 08-00 09-00 11-00 12-00 13-00 14-00 15-00 16-00 17-00 18-00 19-00	შპს ბათუმის ავტოსადგური	10\$ 210კმ	შპს იბერია ტური	უღუსოი კოლექტივი შირკეტი	
ბათუმის-სტამბოლი	ყოველდღე	10-30 11-00 13-30	08-00 09-00 11-00	შპს ბათუმის ავტოსადგური	35\$ 1380კმ	შპს იბერია ტური	უღუსოი კოლექტივი შირკეტი	
თბილისის-სტამბოლი	ყოველდღე	12-00 18-00	12-00 18-00	ცავ	50\$ 1650კმ	შპს კავკასია ტრანსი	შპს „ასტ ტურიზმ უღუს.თექს ვე ინშ. სან. დიშ. თიჯ.“	11.04.13-01.02.14 (01.02.13-01.02.14)
თბილისის-ანკარა	ყოველდღე	11-00 15-00 18-00	09-00 12-00 18-00	ცავ	40\$ ლარი 1400	ჯი აი თი	სენქინ ფირმოდლე დოდუ ქარადენიზ ექსპრესი	16/09/2013-14/08/2014 (14/08/13-14/08/14)
თბილისის-სტამბული	ყოველდღე	12-00	12-00	ოკრიბა	60\$ 1800	შპს ოკრიბა	ოზ ტროი ტურიზმი	03.12.12-03.12.13 (20.09.2012-20.09.2015)
თბილისის-სტამბოლი	ყოველდღე	08-00 10-00	09-00 18-00	ც.ა.ვ.	50\$ 1740	შპს ჯონტური	ქესებირლერ ტურიზმი	05.04.12-05.04.13 (12.03.12-31.12.13)

ბათუმი- ტრაპიზონი	ყოველდღე	8-15 9-30 10-15 10-30 11-00 11-15 11-30 12-00 12-15 12-30 13-00 13-15 13-30 14-00 14-15 14-30 15-00 15-15 15-30 16-00 16-30 17-00 17-15 17-30 18-00 18-30 19-15 21-15 23-15 01-15 03-15	05-30 06-30 07-30 08-30 09-30 10-30 11-30 12-30 13-30 14-30 15-30 16-30 16-00 17-00 18-00 19-00 21-00 21-30 22-00 22-30 23-00 23-30 24-00 24-30 01-00 01-30 02-00 02-30 03-00	ბათ. ც. ა.ვ.	20§ 195	ი.მ. “ბაგრატ ბაბუნაიშვილი”	პრენსკაღე	18/09/2012- 18/09/2013 (09/07/13-09/07/14)
ბათუმი- ჯიზრე	ყოველდღე	11-00 13-00 17-00	15-00 17-00 21-00	ბათ. ც. ა.ვ.	60§ 1100	ი.მ. “ბაგრატ ბაბუნაიშვილი”	აბღურაჰიმ ნური	20.11.12-20.11.13 (30.10.12-30.10.15)
ბათუმი-რიზე	ყოველდღე	09-00 11-00 12-30 14-30	06-00 07-30 09-00 11-00	ბათ. ც. ა.ვ.	10§ 130	ი.მ. “ბაგრატ ბაბუნაიშვილი”	იეშილ საჰიდ სეიაჰათ ტურიზმი	7.02.13-7.02.14 (05.11.12-5.11.13)

		16-00 17-30 19-00 21-00 06-00 06-30 20-00	12-30 14-00 16-00 17-30 19-00 20-30 16-30					
ქობულეთი-რიზე	ყოველდღე	10-30 12-00 13-30 14-30 15-30 17-00 18-30 20-30 07-00 07-30	06-30 08-00 09-30 10-30 11-30 13-00 14-30 16-30 18-00 19-30	ბათ. ც. ა.გ.	15§ 175			
ოზურგეთი-რიზე	ყოველდღე	11-30 13-00 14-30 16-30 18-00 19-30 20-00 21-30 08-00 08-30	07-00 08-20 10-00 12-00 13-30 15-00 15-30 17-00 18-30 20-00	ბათ. ც. ა.გ.	20§ 183			
ბათუმი-ილირი	ყოველდღე	12-00 17-00	12-00 17-00	ბათ. ც.ა.გ.	50§ 800კმ.	ი.მ. “ბაგრატი ბაბუნაიშვილი”	ჰას არას აღდირ ტურიზმ თიჯარეტ ლიმიტედ	21.05.13-01.04.14 (01/04/13-01/04/14)
ბათუმი-რიზე	ყოველდღე	08-00 09-00 12-00 14-00	06-00 08-00 10-00 17-00	ბათ. ც.ა.გ.	10§ 130კმ.	ი.მ. “ბაგრატი ბაბუნაიშვილი”	ლუქს კარადენიზ მუჰარრემ ისლამ	
თბილისი-სტამბოლი	ყოველდღე	09-00 11-00	14-00 18-00	ცაგ	40§ 1750	შპს “ევრობას”	უელუსოი	16/09/2013- 28/08/2014 (28/08/13-28/08/14)
ბათუმი-	ყოველდღე	19-00	08-30	ც.ა.ს.	30§			28/12/2012

სამსუნი		01-00	14-30		570			28/12/2013 (05/11/11-08/02/16)
ბათუმი- ანკარა	ყოველდღე	11-00 12-00 13-00	15-00 16-00 18-00	ც.ა.ს.	30\$ 950			28/12/2012 28/12/2013 (05/11/11-08/02/16)
ბათუმი- სტამბოლი	ყოველდღე	08-00 10-30	11-00 13-30	ც.ა.ს.	35\$ 1380			28/12/2012 28/12/2013 (05/11/11-08/02/16)
ბათუმი- ტრაპიზონი	ყოველდღე	12-00 13-00 15-00 18-00 19-00 20-00 21-00 22-00 23-00 23-59 01-00 02-00	07-00 08-00 09-00 11-00 12-00 13-00 14-00 15-00 16-00 17-00 18-00 19-00	ც.ა.ს.”	220 14\$			30/07/2013 30/07/2014 (15/07/13-15/07/14)
თბილისი- ტრაპიზონი	ყოველდღე	09-00 19-00	21-00 07-00	ც.ა.გ.	25\$ 590	შპს “ვერობას”	ულუსოი	30/07/2013 15/07/2014 (15/07/13-15/07/14)
ბათუმი- ბაფრა	ყოველდღე	08-00 21-00	08-00 21-00	ც.ა.გ.	25\$ 590კმ.	შპს “ვერობას”	ისტანბულ სეიაჰათ ტურ. შპ ოთომულ. სელამი	13/06/2013- 13/06/2014 (01/04/12-10/11/14)
ბათუმი-რიზე	ყოველდღე	07-30 08-00 08-30 09-00 09-30 10-00 10-30 11-00	05-30 06-00 06-30 07-00 07-30 08-00 08-30 09-00	ბათ. ც. ა.გ.	10\$ 130	დოუ კარადენიზი	სენქინ ფირიმოდლუ	21/08/2013 21/08/2014 (11.07.11-11.07.15)

		11-30 12-00 12-30 13-00 13-30 14-00 15-00 16-00 17-00	09-30 10-00 10-30 11-00 11-30 12-00 13-00 18-00 21-00					
სამტრედიას-რიზე	ყოველდღე	08-00 09-00 10-00 14-00 15-00 20-00	08-00 09-00 10-00 13-00 15-00 20-00	ა.ს. მოგზაური	220კმ 20წ	დღე კარადენიზი	სენქინ ფირიმოლღუ	
ფოთი-რიზე	ყოველდღე	08-30 09-30 10-30 14-30 15-30 20-30	08-00 09-00 10-00 13-00 15-00 20-00	ა.ს. ნიმალი	195კმ 15წ	დღე კარადენიზი	სენქინ ფირიმოლღუ	
ბათუმი-ტრაპიზონი	ყოველდღე	23-00 24-00 02-00 03-00 04-00 05-30	20-00 21-00 22-00 23-00 24-00 01-00	ბათ. ც. ა.გ.	15წ 207		სენქინ ფირიმოლღუ	26.07.13-26.07.14 (28.06.13-14.07.16)
ბათუმი-ვანი	ყოველდღე	12-00 15-00	07-00 12-00	ბათ. ც. ა.გ.	60წ 915		ბესტ ვან ტურიზმ	15/08/2013 09/07/2014 (01.08.12-01.08.15)
ბათუმი-ტრაპიზონი	ყოველდღე	01-00 03-00 05-00 07-00 09-00 13-30 15-30 17-30	01-00 02-00 03-00 04-00 06-30 07-30 08-30 09-30	ბათ. ც. ა.გ.	15წ 195		მაჰმუდ ტურიზმი	19/09/2013- 28/08/2014 (28/08/13-28/08/14)

ბათუმი-რიზე	ყოველდღე	10-00 11-00 12-00 13-00 14-00 15-00 16-00 17-00	06-00 07-00 08-00 09-00 10-00 11-00 12-00 13-00	ბათ. ც. ა.გ.	10§ 130			19/09/2013- 28/08/2014 (28/08/13-28/08/14)
ქობულეთი-რიზე	ყოველდღე	05-00 06-00 07-00 08-00 09-00 10-00 11-00 12-00	14-00 15-00 16-00 17-00 18-00 19-00 20-00 21-00	ბათ. ც. ა.გ.	13§ 170			19/09/2013- 28/08/2014 (28/08/13- 28/08/14)
ბათუმი-სამსუნე	ყოველდღე	09-00 11-00 13-00 15-00 21-00	09-00 11-00 13-00 15-00 21-00	ბათ. ც. ა.გ.	30§ 550	დღუ კარადენიზი	მაჰმუდ ტურიზმი	15/02/2013- 31/12/2013 (01/01/13-31/12/13)
ბათუმი-ერზურუმი	ყოველდღე	07-30 10-30 13-30 15-30 17-30	07-00 10-00 13-00 15-00 17-00	ბათ. ც. ა.გ.	30§ 350			15/02/2013- 31/12/2013 (01/01/13-31/12/13)
ქუთაისი-რიზე	ყოველდღე	05-00 06-00 07-00 08-00 09-00	17-00 18-00 19-00 20-00 21-00	იბერიის ვარსკვლავ ი	260კმ 20§			01/03/2013- 31/12/2013 (01/01/13-31/12/13)
ფოთი-რიზე	ყოველდღე	10-30 11-30 12-30 13-30 14-30	22-00 23-00 24-00 01-00 03-00	ნიმარი	200კმ 15§			20/02/2013- 31/12/2013 (01/01/13-31/12/13)
ქობულეთი-ტრაპიზონი	ყოველდღე	05-30 06-30	06-00 08-00	ექსპრესჯორ რჯია 2006	225კმ. 18§	დღუ კარადენიზი	მაჰმუდ ტურიზმი	20/02/2013- 31/12/2013

		07-30 08-30 18-30 19-30 20-30 21-30	10-00 12-00 14-00 16-00 18-00 20-00					(01/01/13-31/12/13)
სამტრედია-რიზე	ყოველდღე	06-00 08-00 10-00 12-00 17-00 19-00 21-00 23-00	09-30 11-30 13-30 15-30 17-30 19-30 21-30 23-30		335კმ. 18წ			20/02/2013-31/12/2013 (01/01/13-31/12/13)
ბათუმისინოპი	ყოველდღე	08-00 11-00 13-00 15-00 17-00 19-00	07-00 10-00 13-00 16-00 18-00 21-00	სს ბათუმის აგროსადგურ ი	40წ 675	დღეუ კარადენიზი	მაჰმუდ ტურიზმი	
თბილისისტამბოლი	ყოველდღე	08-00 11-00	12-00 18-00	ც. ა.ვ.	40წ 1750	შპს GEO MILLER TURIZM	ბესტ ვან ტურიზმ	24/08/2012 24/08/2013 (01.08.12-01.08.15)
თბილისიანკარა	ყოველდღე	10-00	17-00	ც. ა.ვ.	40წ 1320			24/08/2012 24/08/2013 (01.08.12-01.08.15)
ბათუმისტრაპიზონი	ყოველდღე	07-00 10-00 13-00 22-00	07-00 13-00 15-00 17-00	ც. ა.ვ.	15EU 215	შპს ა.ს.ტ.	ონუნპოდლე სეი. ტურზ. ინშ. თიჯ	11/02/2013 31/12/2013 (31.12.12-31.12.13)
ქობულეთისტრაპიზონი	ყოველდღე	07-00 09-00 10-00 11-30 12-00 13-00 15-00 16-00	06-00 07-30 08-30 09-30 10-30 11-30 12-30 21-30	ბათუმის ც.ა.ს.	20EU 234			17/06/2013 31/03/2014 (31.03.13-31.03.14)

თბილისი-ანკარა	ყოველდღე	08-00 11-00	09-00 16-00	ცავ	40\$ 1400კმ	შპს გოლდენ ჯორჯია	„გოლ-დენ ორგ ინშ. ნაქ. გიდა ვე ფზ იტპ. იპრ. თიჯ.“	15.03.13-01.01.14 (01.01.13-01.01.14)
თბილისი-რიზე	ყოველდღე	09-00 11-00	08-30 09-30	ცავ	25\$ 500კმ.			
ქუთაისი-რიზე	ყოველდღე	07-00 09-00	08-00 09-00	ქუთაისის ცავ	20\$ 300კმ			
ბათუმი-რიზე	ყოველდღე	18-00 20-00	14-00 16-30	ბათუმის ც.ა.ს.	10\$ 130კმ.			
ბათუმი-ფაზარი	ყოველდღე	15-15 15-45 16-45 17-15	11-45 12-15 13-15 13-45	ა.ს. ავრასია ჯორჯია	90კმ 10\$	შპს გოლდენ ჯორჯია	„გოლ-დენ ორგ ინშ. ნაქ. გიდა ვე ფზ იტპ. იპრ. თიჯ.“	07.05.13-19.03.14 (19.03.13-19.03.14)
თბილისი-სტამბოლი	ყოველდღე	08-00 11-00	12-00 18-00	ცავ	1700კმ 50\$			
ბათუმი-სინოპი	ყოველდღე	06-30 17-30	09-00 19-00	ა.ს. ავრასია ჯორჯია	795კმ 40\$			
თბილისი-სტამბოლი	ყოველდღე	08-00 11-00	12-00 18-00	ც.ა.ვ.	1668კმ 40EU (730)	შპს ქეთა ტური	შპს „ონუპოლდუ სეი. ორზ. ინშ. თიჯ.“	06/11/13-10/08/14 (04/09/13-10/08/14)
თბილისი-ვალე-ანკარა	ყოველდღე	8-00	16-30	ც.ა.ვ.	1450 30\$	შპს ჯორჯია ვეგა	ოზლემ არდაპან მუჰამმეთ ქაითურქ	18/10/13-15/09/14 (15/09/13-15/09/14)
სულ	ყოველდღე	259	რეისი					

* - ქართული კომპანია მარშრუტზე არ მუშაობს.

** - გაუქმდა.

**Regular Six-Monthly Report on the Use of ECMT Licences
for the Period 1 July – 31 December 2013. Country: Georgia
Responsible person: Archil Kurdiani Tel:+995577405504
Email: akurdiani@Lta.gov.ge**

NN	Country:	Period:
1.1.	Total number of the annual licences issued to the hauliers up to that moment in the year under review	1
1.2.	Number of hauliers holding licences	214
1.3.	Number of logbook sheets evaluated	4329
1.4.	Number of annual licences, which were included in this evaluation	429
2.1.	Total number of short-term licences issued to the hauliers and valid during the period under review	861
2.2.	Number of short-term licences issued for which the hauliers have submitted logbook sheets, which were included in this evaluation	792
3.1.	Number of total trips (loaded and empty runs) during the period under review according to the logbook sheets evaluated	7679
	<i>Total vehicle-kilometres for loaded and empty runs during the period under review according to the logbook sheets evaluated *</i>	
3.2.	Number of empty trips during the period under review according to the logbook sheets evaluated	2001
	<i>Vehicle-kilometres for empty trips during the period under review according to the logbook sheets evaluated *</i>	
3.3.	Percentage of empty trips: $3.2/3.1=\%$	0.26
4.1.	Number of trips involving the country of origin during the period under review (export-import transport)	4934
4.2.	Number of trips without involving the country of origin during the period under review (third country transport)	2745
	$4.1 + 4.2 = 3.1$	7679
5.1.	Number of trips between EU/EEA states (including Switzerland) during the period under review	714
5.2.	Number of trips between an EU/EEA state (including Switzerland) and a non EEA state during the period under review	2843
5.3.	Number of trips between two non EEA states (except Switzerland) during the period under review	4122
	$5.1 + 5.2 + 5.3 = 3.1$	7679
6.1.	Number of infringements committed by national hauliers of the 3 trips restriction detected during the period under review	
6.2.	Number of national hauliers in infringement	2
6.3.	Percentage of national hauliers in infringement: $6.2/1.2=\%$	0.009
7.1	Number of infringements committed by non resident hauliers of the 3 trips restriction detected during the period under review [precise the country(ies) of origin]	
7.2	Number of non resident hauliers in infringement [precise the country(ies) of origin]	

საავტომობილო ტრანსპორტის განვითარების ძირითადი მაჩვენებლები

№	მაჩვენებლები	2003 წ.	2004 წ.	2005 წ.	2006 წ.	2007 წ.	2008 წ.	2009 წ.	2010 წ.	2011 წ.	2012 წ.
1	საავტომობილო ტრანსპორტი გადატანილი ტვირთები (ათასი ტონა)	24500,0	25700,0	26959,3	27261,3	27561,2	27864,4	28170,9	28480,8	28794,1	29110,8
2	საავტომობილო ტრანსპორტის ტვირთბრუნვა (მლნ.ტ.კმ.)	562,0	570,0	578,0	586,1	594,3	602,6	611,1	619,7	628,4	673,3
3	საავტომობილო ტრანსპორტით გადატანილი ტონა ტვირთის საშუალო მანძილი (კმ)	23	22	21	21	22	22	22	22	22	22
4	საავტომობილო ტრანსპორტი გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობა (მლნ. კაცი)	257,0	260,0	263,1	285,7	293,5	301,4	309,5	317,9	326,5	335,3
5	მგზავრთბრუნვა (მლნ. მგზ.კმ)	5150,0	5200,0	5252,0	5269,2	5416,7	5568,4	5724,3	5884,6	6049,4	6218,1
6	ერთი მგზავრის გადაყვანის საშუალო მანძილი საავტომობილო ტრანსპორტის მიხედვით (კმ)	20,0	20,0	20,0	18,4	18,5	18,5	18,5	18,5	18,5	18,5

დანართი 6

ინფორმაცია დარეგისტრირებული მანქანების რიცხვის შესახებ საქართველოში კატეგორიების მიხედვით

კატეგორიები	2008 წ.	2009 წ.	2010 წ.
M ₁ - სამგზავრო ტრანსპორტი (8 ადგილიანი)	501209	537212	577328
M ₂ - სამგზავრო ტრანსპორტი (8-ზე მეტი ადგილით - 5 ტონიანი)	41811	45882	47554
M ₃ - სამგზავრო ტრანსპორტი (8-ზე მეტი ადგილით, 5 ტონაზე უფრო მძიმე)			
N ₁ - სატვირთო მანქანა (მაქსიმუმ 3-5 ტონა)	58381	64578	71266
N ₂ - სატვირთო მანქანა (მაქსიმუმ 12 ტონა)			
N ₃ - სატვირთო მანქანა (12 ტონაზე მეტი)			
ტრაილერი	2690	6905	8087

შპს „ A.B.S. – TRANS “
(დეკლარირებული მონაცემები)

	2009 წ.	2010 წ.	2011 წ.	2012 წ.	2013 წ.
ერთობლივი შემოსავალი	856578,13	1632801,24	488531,80	539314,92	663900
საანგარიშო პერიოდის ბოლოსათვის არსებული სასაქონლო- მატერიალური ფასეულობები	-	-	-	-	64850
გამოქვითვები	828544,43	1482443,02	381969,25	517625,66	581612
- შეძენილი სასაქონლო-მატერიალური ფასეულობები	-	222199,14	121223,79	94737,38	69329
- დარიცხული ხელფასი	51300,00	58100,00	-	-	29300
- საამორტიზაციო ანარიცხები	24927,00	51795,00	51790,00	5600,00	32142
- ძირითადი საშუალების რემონტის ხარჯები	-	63370,74	-	25924,24	7367
სხვა გამოქვითვები	752 317,43	1086978,14	208955,46	391364,04	443474,0
ერთობლივი შემოსავლის გადამეტება გამოქვითვებზე	28033,70	150358,22	106562,55	21689,26	147138
დასაბეგრი მოგება	28033,70	150358,22	106562,55	21689,26	147138
მოგების გადასახადი	4205,06	22553,00	15984,38	3253,00	22070,7

დანართი 8

გადაზიდული ტვირთების და გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობაზე მოქმედი ფაქტორები

№	ფაქტორები	2003 წ.	2004 წ.	2005 წ.	2006 წ.	2007 წ.	2008 წ.	2009 წ.	2010 წ.	2011 წ.	2012 წ.
1	საავტომობილო ტრანსპორტის ტვირთბრუნვა (მლნ. ტ.კმ)	562,0	570,0	578,0	586,1	594,3	602,6	611,1	619,7	628,4	673,3
2	საავტომობილო ტრანსპორტით გადატანილი ტონა ტვირთის საშუალო მანძილი (კმ)	23	22	21	21	22	22	22	22	22	22
3	მგზავრთბრუნვა (მლნ. მგზ. კმ)	5150,0	5200,0	5252,0	5269,2	5416,7	5568,4	5724,3	5884,6	6049,4	6218,8
4	ერთი მგზავრის გადაყვანის საშუალო მანძილი საავტომობილო ტრანსპორტის მიხედვით (კმ)	20,0	20,0	20,0	18,4	18,5	18,5	18,5	18,5	18,5	18,5
5	მთლიანი შიდა პროდუქტი (მლნ.ლ)	9065,4	9824,3	11620,9	13789,9	16993,8	19074,9	17986,0	20743,4	24344,0	26167,3
6	მთლიანი შიდა პროდუქტი ერთ სულზე (მიმდ. ფას) ლარი	2087,5	2276,7	2689,1	3133,1	3866,9	4352,9	4101,3	4675,7	5447,1	5818,1
7	მთლიანი ეროვნული შემოსავალი (მილიონი ლარი)	9884,5	10004,9	11791,7	14102,4	17060,5	18930,2	17789,5	20102,8	23631,7	29925,6
8	პირდაპირი უცხოური ინვესტიციები (მლნ. აშშ დოლარი)	401,5	438,3	449,8	1190	2014,8	1564,0	658,4	814,5	1117,2	911,6
9	საშ. თვიური ნომინალი ხელფასი (ლარი)	148,0	156,6	204,2	277,9	368,1	534,9	556,8	597,6	636,0	712,5
10	ეკონომიკურად აქტიური მოსახლეობა (ათასი კაცი)	2050,4	2041,0	2023,9	2021,8	1965,3	1917,8	1991,8	1944,9	1959,3	2029,1
11	მოსახლეობის რიცხოვნობა 1 იანვრისათვის (ათასი კაცი)	4342,6	4315,2	4321,5	4401,3	4394,7	4382,1	4385,4	4436,4	4469,2	4497,6
12	სამომხმარებლო ფასების ინდექსი (ინფლაცია)	104,8	105,7	108,2	109,2	109,2	110,0	101,7	107,1	108,5	99,1
13	ბიზნეს სექტორში ფიქსირებული აქტივები (მლნ. ლარი)	4863,2	4942,8	5415,1	6040,5	7935,9	9257,1	12025,8	13386,1	15538,7	18625,8

14	რესურსები ტრანსპორტში (მიმდინარე ფასი ლ.)	1271,3	1387,1	1453,1	1672,1	1889,5	1811,2	1922,4	2351,9	2619,6	2792,0
15	დასაქმებულთა საშ. წლიური რიცხოვნობა ტრანსპორტის და კავშირგაბ. მიხ. (ათასი კაცი)	40,1	41,3	42,5	45,4	49,6	50,3	51,4	50,4	51,3	55,1
16	ბრუნვის მოცულობა ტრანსპორტის და კავშირგაბმულობის მიხედვით (მლნ ლარი)	1993,5	2006,5	2135,0	2442,0	2766,4	3004,7	2558,1	3313,6	4045,8	4519,1
17	გამოშვებული პროდუქციის მოცულობა ტრანსპორტსა და კავშირგაბმულობაში (მლნ. ლ)	1478,8	1585,4	1724,5	1806,7	1936,2	2043,6	2016,5	2388,0	2770,2	3170,3
18	დამატებული ღირებულების მოცულობა ტრანსპ. და კავშ. სფეროში (მლნ. ლარი)	680,6	783,6	896,1	1129,0	1157,6	1204,3	1215,3	1393,3	1610,8	1880,4
19	ძირითადი აქტივები ტრანსპორტსა და კავშირგაბმულობაში (მლნ. ლარი)	1520,3	1632,6	1759,8	2289,4	3036,3	3084,1	4395,3	4580,5	5230,9	5594,8
20	ტრანსპორტსა და კავშირგაბმულობის სფეროში ინვესტიციები ძირითად კაპიტალში (მლნ. ლარი)	724,3	853,8	900,0	965,9	1057,8	1039,7	266,1	450,8	245,9	348,6
21	ექსპორტი (ათასი აშშ დოლარი)	644902	646903	865454	936172	1232371	1495345	1133622	1677472	2189136	2377455
22	იმპორტი (ათასი აშშ დოლარი)	1785441	1845555	2489953	3677745	5214883	6301540	4500244	5257122	7057760	7842109

გადაზიდული ტვირთების რაოდენობაზე მოქმედი შერჩეული ფაქტორები

№	ფაქტორები	2003 წ.	2004 წ.	2005 წ.	2006 წ.	2007 წ.	2008 წ.	2009 წ.	2010 წ.	2011 წ.	2012 წ.
1	საავტომობილო ტრანსპორტის ტვირთბრუნვა (მლნ.ტ.კმ)	562,0	570,0	578,0	586,1	594,3	602,6	611,1	619,7	628,4	673,3
2	მგზავრთბრუნვა (მლნ. მგზ. კმ)	5150,0	5200,0	5252,0	5269,2	5416,7	5568,4	5724,3	5884,6	6049,4	6218,8
3	მთლიანი შიდა პროდუქტი (მლნ. ლ.)	9065,4	9824,3	11620,9	13789,9	16993,8	19074,9	17986,0	20743,4	24344,0	26167,3
4	მთლიანი შიდა პროდუქტი ერთ სულზე (მიმდ. ფას) ლარი	2087,5	2276,7	2689,1	3133,1	3866,9	4352,9	4101,3	4675,7	5447,1	5818,1
5	მთლიანი ეროვნული შემოსავალი (მილიონი ლარი)	9884,5	10004,9	11791,7	14102,4	17060,5	18930,2	17789,5	20102,8	23631,7	29925,6
6	საშ. თვიური ნომინალი ხელფასი (ლარი)	148,0	156,6	204,2	277,9	368,1	534,9	556,8	597,6	636,0	712,5
7	რესურსები ტრანსპორტში (მიმდინარე ფას. ლარი)	1271,3	1387,1	1453,1	1672,1	1889,5	1811,2	1922,4	2351,9	2619,6	2792,0
8	დასაქმებულთა საშ. წლიური რიცხოვნობა ტრანსპორტსა და კავშირგაბმულობაში (ათასი კაცი)	40,1	41,3	42,5	45,4	49,6	50,3	51,4	50,4	51,3	55,1
9	დამატებული ღირებულების მოცულობა ტრანსპორტსა და კავშირგაბმულობის სფეროში (მლნ. ლ)	680,6	783,6	896,1	1129,0	1157,6	1204,3	1215,3	1393,3	1610,8	1880,4
10	იმპორტი (ათასი აშშ დოლარი)	1785441	1845555	2489953	3677745	5214883	6301540	4500244	5257122	7057760	7842109

გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობაზე მოქმედი შერჩეული ფაქტორები

№	ფაქტორები	2003 წ.	2004 წ.	2005 წ.	2006 წ.	2007 წ.	2008 წ.	2009 წ.	2010 წ.	2011 წ.	2012 წ.
1	მგზავრთბრუნვა (მლნ. მგზ. კმ)	5150,0	5200,0	5252,0	5269,2	5416,7	5568,4	5724,3	5884,6	6049,4	6218,8
2	მთლიანი შიდა პროდუქტი (მლნ.ლ)	9065,4	9824,3	11620,9	13789,9	16993,8	19074,9	17986,0	20743,4	24344,0	26167,3
3	მთლიანი შიდა პროდუქტი ერთ სულზე (მიმდ. ფას) ლარში	2087,5	2276,7	2689,1	3133,1	3866,9	4352,9	4101,3	4675,7	5447,1	5818,1
4	მთლიანი ეროვნული შემოსავალი (მილიონი ლარი)	9884,5	10004,9	11791,7	14102,4	17060,5	18930,2	17789,5	20102,8	23631,7	29925,6
5	საშ. თვიური ნომინალი ხელფასი (ლარი)	148,0	156,6	204,2	277,9	368,1	534,9	556,8	597,6	636,0	712,5
6	ბიზნეს სექტორში ფიქსირებული აქტივები (მლნ. ლარი)	4863,2	4942,8	5415,1	6040,5	7935,9	9257,1	12025,8	13386,1	15538,7	18625,8
7	რესურსები ტრანსპორტში (მიმდინარე ფას. ლ)	1271,3	1387,1	1453,1	1672,1	1889,5	1811,2	1922,4	2351,9	2619,6	2792,0
8	დასაქმებულთა საშ. წლიური რიცხოვნობა ტრანსპორტის და კავშირგაბმულობის (ათასი კაცი)	40,1	41,3	42,5	45,4	49,6	50,3	51,4	50,4	51,3	55,1
9	დამატებული ღირებულების მოცულობა ტრანსპორტსა და კავშირგაბმულობის სფეროში (მლნ.ლ)	680,6	783,6	896,1	1129,0	1157,6	1204,3	1215,3	1393,3	1610,8	1880,4
10	იმპორტი (ათასი აშშ დოლარი)	1785441	1845555	2489953	3677745	5214883	6301540	4500244	5257122	7057760	7842109

